

CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯ

Aviation Monthly International



VOLGA-DNEPR AIRLINES
Волга Днепр

7.97

ISSN 0017-3606

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

НПО "ЭНЕРГИЯ" И БОИНГ - ПАРТНЕРЫ ПО ПРОЕКТУ "SEA LAUNCH"

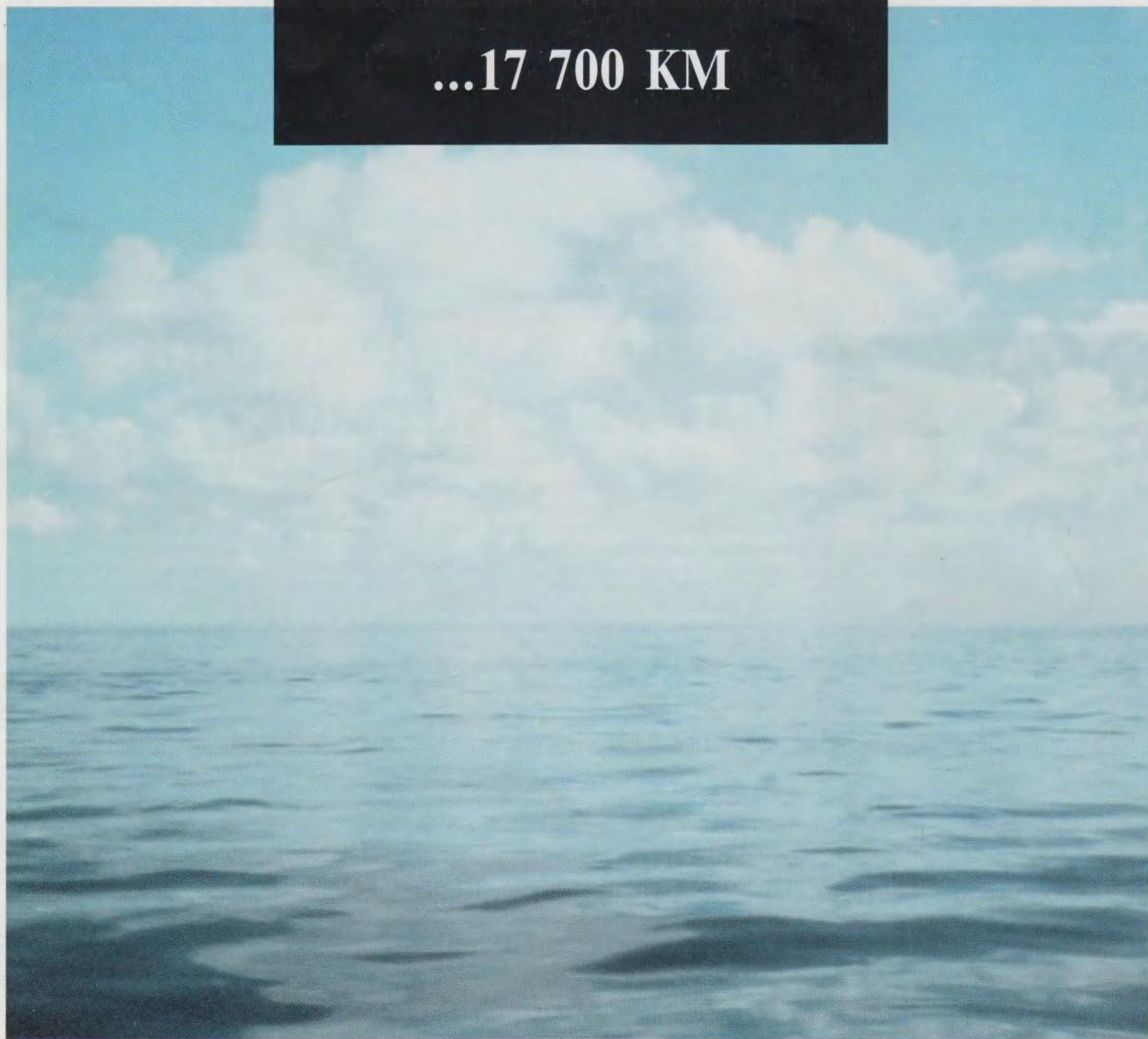
Россия и Боинг достигли значительного прогресса, сотрудничая в таких областях, как наука и техника. Примером этому может служить проект "Sea Launch". Это уникальная система запуска ракет, которая выводит спутники на орбиту прямо с платформы в Тихом океане. Система использует специально оснащенный корабль в качестве командного пункта и высокоустойчивую полупогруженную платформу как плавучую пусковую площадку. В день запуска спутника корабль и платформа направля-

ются в то место океана, где сложатся идеальные погодные условия для работы. Мобильность системы позволит заказчику выбирать для запуска спутника любые околоземные орбиты - от полярной до экваториальной. Система запуска спутников с морской поверхности создана в результате сотрудничества компаний - флагманов аэрокосмической и судостроительной индустрии мира. Среди них - такой иде-

альный партнер, как НПО "Энергия" с ее огромным опытом в освоении космического пространства.

**ШИРИНА НАШЕЙ НОВОЙ
"ПУСКОВОЙ УСТАНОВКИ"**

...17 700 KM



BOEING



К 60-летию
беспосадочного
перелета
М. М. ГРОМОВА,
А. Б. ЮМАШЕВА,
С. А. ДАНИЛИНА
по маршруту
Москва –
Северный полюс –
Сан-Джасинто
(США)

«ВПЕРЕД. И ТОЛЬКО ПО ПРЯМОЙ!»

Мир еще рукоплескал экипажу В. Чкалова, совершившему беспрецедентный в истории авиации беспосадочный перелет из Москвы в США через Северный полюс, когда пришло известие о новом свершении русских летчиков. Экипаж самолета

АНТ-25-1 (РД-1) в составе командира корабля М. Громова, второго пилота А. Юмашева и штурмана С. Данилина выполнил второй перелет из СССР в Америку, установив мировой рекорд полета по прямой без посадки – 10 148 километров...



CIVIL AVIATION ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Aviation Monthly International

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

УЧРЕДИТЕЛЬ –
РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА

Главный редактор
А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия:

В. И. АТЛАРОВ,
В. К. ВАКУЛИН,
А. С. ГОЛОВЧАНСКИЙ,
Г. Н. ЗАЙЦЕВ,
В. Х. КАЗЬМИН,
В. С. КРАСНОВ,
Б. А. КРЕМНЕВ,
В. М. ЛАМЗУТОВ
(коммерческий директор),
В. М. ОКУЛОВ,
Б. С. ОРЛОВ,
Ю. А. ФИЛИМОНОВ,
Е. И. ШАПОШНИКОВ,
В. В. ШИТОВ
(заместитель главного редактора).

Журнал зарегистрирован в Министерстве печати и информации Российской Федерации. Свидетельство о регистрации № 01007 от 21 апреля 1992 года.

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.

Художественно-технический редактор
А. Л. ГВОЗДЕВА.
Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

© «Гражданская авиация», 1997 г.

Июль 1997 года

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

Российская грузовая авиакомпания «Волга-Днепр» шестой год подряд успешно работает на международном рынке авиатransпорта сверхтяжелых и крупногабаритных грузов.

Фотохроника
«Гражданской авиации».



В ЭТОМ НОМЕРЕ

В. ГАЛКИН	
НЕЛЬЗЯ ДОЛГО ЖИТЬ НА ВУЛКАНЕ	2
Б. МАТУЛЕВИЧ	
«ВПЕРЕД. И ТОЛЬКО ПО ПРЯМОЙ!»	4
ПАНОРАМА	6
В. АТЛАРОВ	
СУХИМ ЯЗЫКОМ ЦИФР...	8
УМЕЛЕЦ ИЗ ШЕРЕМЕТЬЕВА	10
Т. СУВОРОВА	
В ВЫИГРЫШЕ – ПАССАЖИРЫ	14
А. ХЛАПИН	
ЯК-42: КОМПОНОВКА – ПО ЖЕЛАНИЮ ЗАКАЗЧИКА	16
В. КАРАВДИН	
НАШИ ДВЕРИ ОТКРЫТЫ ДЛЯ ВСЕХ	18
Б. ОРЛОВ	
СЧЕТ ГЕКТАРАМ ОТКРЫЛ «КОНЕК-ГОРБУНОК»	20
СЕМЬ ЧАСОВ НАД ОКЕАНОМ	21
В. РИСУХИН	
РЕСУРСЫ ЭКИПАЖА	22
В. ЗЕНГЕР	
Я «ОСВОИЛ» ПОЧТИ ВСЕ САМОЛЕТЫ	26
А. ОРЛОВ	
ПЬЯНОМУ И НЕБО «ПО КОЛЕНУ»	30
НА РЫНКЕ СТРАХОВАНИЯ АВИАПАССАЖИРОВ	31

Сдано в набор 28.04.97. Подписано к печати 23.05.97 г. Формат 60 x 90 1/8. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 4. Усл.кр.-отт. 14,2. Уч.-изд. л. 7,1.
Заказ № 507. Общий тираж — 16 500.
(В типографии «Московская правда» — 4200). Цена договорная.

Адрес редакции: 103012, Москва, К-12, Старопанский пер., д. 1/5. Тел.: 925-85-06.

ИПК «Московская правда»: 101000, Москва, Потаповский пер., 3.



НЕЛЬЗЯ ДОЛГО ЖИТЬ НА ВУЛКАНЕ

В. Я. ГАЛКИН,
первый заместитель директора
Федеральной авиационной службы России,
кандидат экономических наук,
академик Академии информации при ООН

На состоявшемся в конце минувшего года заседании коллегии ФАС России со всей определенностью было отмечено, что в нашей стране система организации воздушного движения (ОВД) находится в кризисном состоянии. Нетрудно понять большую тревожность этой констатации. Ведь ОВД во многом определяет экономическую эффективность и безопасность полетов гражданской авиации, а также представляет собой важный элемент национальной безопасности государства.

Наша система управления воздушным движением обслуживает 2500 аэродромов и воздушные трассы протяженностью 500 тысяч километров, по которым ежесуточно проводится до 7500 полетов. Она включает в себя два крупнейших в Европе автоматизированных центра УВД (Московский и Северо-Кавказский), одиннадцать аэродромных и аэроузловых автоматизированных центров, сотни радиолокационных станций, средств радиосвязи, комплексов навигационного обеспечения и систем посадки, командно-диспетчерских пунктов и радио-передаточных радиопунктов. Воздушное движение обслуживают более 40 тысяч специалистов гражданской авиации. В состав системы УВД входят 36 государственных предприятий, в том числе 18 региональных с их филиалами, а также отдельные службы УВД и ЭРТОС, пока еще находящиеся в структурах авиакомпаний, аэропортов или авиапредприятий. Под юрисдикцией госпредприятий по УВД находится 80 процентов воздушного пространства России.

Казалось бы, такого количества технических средств вполне должно хватать для оптимального обслуживания воздушного движения. Но беда в том, что используемое оборудование, созданное еще в 60–70-х годах, сильно устарело как в моральном, так и в техническом отношении. Причем физический износ доходит до 55 процентов. А средств для поддержания системы УВД в состоянии, соответствующем требованиям времени, выделялось всегда недостаточно. Даже в рамках бывшего СССР ее финансирование из

госбюджета проводилось по остаточному принципу, в пределах 30–40 процентов от потребного. Между тем в западных странах в ту пору в соответствии с перспективной концепцией ИКАО в сфере ОВД уже началась научно-техническая революция. Таким образом темпы нашего отставания объективно значительно возросли, и в последние годы оно приняло угрожающий характер в связи с тем, что выделяемые на ее поддержание ресурсы были сокращены до 15 процентов. В результате уровень обеспечения безопасности полетов в системе УВД России в два раза ниже, чем в странах Западной Европы, поэтому сокращается количество пользователей нашим воздушным пространством. Ежегодные потери дохода составляют 2–2,4 триллиона рублей.

Если не принять кардинальных мер, в ближайшие пять лет в 5–6 раз возрастет риск возникновения аварийных ситуаций в небе России из-за несовершенства системы ОВД. Иначе говоря, она в принципе уже будет неспособна решать стоящие перед ней государственные задачи, а тем более – интегрироваться в международную аэронавигационную систему.

Так сказались и трудности в финансировании, и существенные недостатки в организационном построении системы, и несоответствие ее нормативно-правовой базы современным требованиям.

Конечно же, мы обращали внимание на возникавшие в ходе эксплуатации негативные процессы в системе ОВД. Понимая, что собственных сил и средств на их преодоление не хватит, поднимали вопросы на правительственном уровне. Только с 1993 года вышли три постановления Правительства России, определяющие переход системы ОВД к работе в рыночных условиях. Прежде всего это выделение служб обеспечения воздушного движения из состава аэропортов и авиапредприятий, преобразованных в самостоятельные организации, и формирование на их основе государственных предприятий по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением (№ 403 от 30.04.93 г.). Затем

утверждение «Федеральной программы модернизации Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на период до 2005 г.» (№ 368 от 20.04.94 г.), а также решение об использовании средств за аэронавигационное обслуживание на оплату услуг предприятий и финансирование развития системы, а также на погашение кредитов (№ 424 от 3.05.94 г.). Наконец Постановлением от 14.05.96 г. № 583 на Федеральную авиационную службу России возложены функции государственного регулирования гражданской авиации и организации воздушного движения, а также определена необходимость создания федерального унитарного предприятия по организации воздушного движения – государственной корпорации по ИВП и УВД. Надо отметить, что это решение уже проводится в жизнь.

Главным тормозящим фактором для темпов модернизации системы ОВД остается дефицит финансовых средств. Формально Правительство передало право на использование получаемых за аэронавигационное обслуживание средств в целях эксплуатации, поддержания в нормальном состоянии и развития системы ОВД. Однако мы столкнулись с ситуацией, когда пользователи воздушным пространством, выполнив полеты по нашим трассам, оплачивают аэронавигационные услуги в размере чуть больше... половины от требуемой суммы. Так что этих средств едва хватает на поддержание эксплуатационной деятельности. Поэтому восстановление основных фондов и модернизация системы проводятся очень медленно.

Процесс перехода к работе системы УВД в условиях рынка оказался чрезвычайно болезненным. При наличии предпосылок к созданию рационального механизма функционирования системы тем не менее остался большой круг нерешенных вопросов, выходящих за рамки внутренних проблем, а поэтому требующих вмешательства Правительства и непосредственно Федеральной авиационной службы России. Постановлением коллегии ФАС от 12.12.96 г. утвержден план дополнительных мероприятий по выводу системы ОВД из кризисного состояния. Причем с условием его реализации в самые кратчайшие сроки. Это обусловлено многими существенными обстоятельствами.

Нестабильность системы ОВД в нынешнем положении, затянувшийся процесс реорганизации отрицательно сказываются на ее работе. Но нельзя долго жить на вулкане. А с другой стороны, и желание сделать разом идеальную, удовлетворяющую всех систему ОВД по сути невыполнимо. Каким же путем идти?

Мы отчетливо представляем себе, что в нынешних условиях государство, Правительство Российской Федерации не в состоянии существенно помочь гражданской авиации в отношении финансирования – основной проблемы отрасли. Поэтому большинство дополнительных запланированных мероприятий предполагается выполнять в рамках ФАС России. На правительственный уровень вынесены только вопросы содействия выполнению проводимых внутри отрасли работ, включая принятие постановлений, способствующих повышению эффективности работы финансового механизма отрасли.

Да, реформирование системы ОВД приходится проводить в условиях жестких ограничений финансовых ресурсов. Из этого следует, что нельзя решить проблемы организации воздушного движения во всех регионах одновременно. Поэтому в плане дополнительных мероприятий заложен основополагающий принцип: подчинение частных интересов интересам системы в целом. Особенно – в отношении технической политики.

До начала реализации этого плана «Федеральная программа модернизации Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на период до 2005 г.» не была подкреплена необходимыми финансовыми ресурсами и фактически представляла собой не исполнительный, а только информационный документ. В таком положении она оставалась, пока мы не пришли к решению: на основе установления приоритетности работ согласовать объемы внедрения нового оборудования с реальными средствами, которые выделены на развитие системы ОВД.

Очевидно, что источником финансирования будут главным образом средства, получаемые в качестве оплаты за аэронавигационное обслуживание. Но как и где концентрировать ту их часть, что пойдет на развитие системы, и кто будет отвечать за эффективность использования – это актуальные вопросы. Обратимся к международному опыту. В мире практикуются различные схемы финансирования – от концентрации (в соответствии с решаемыми задачами УВД) средств в государственных органах до полной передачи их в ведение соответствующих корпораций. Мы же свой выбор остановили пока на промежуточном варианте, обоснованном считая, что в нынешних российских условиях он будет наиболее эффективным. А суть его – в том, что наряду с предоставлением

госкорпорации по ИВП и УВД права распоряжаться основной частью заработанных ею средств необходимо создать специальный фонд финансирования крупных государственных проектов модернизации системы ОВД. Именно тех проектов, без реализации которых она не сможет надежно действовать уже в ближайшей перспективе. Строгий контроль за соблюдением установленного приоритета в распределении средств на такие проекты целесообразно возложить на ФАС России и госкорпорацию, что, несомненно, будет эффективно способствовать развитию процесса внедрения новой техники и технологии, предусмотренного Федеральной программой.

Правительственная комиссия по оперативным вопросам на своем заседании в январе этого года дала поручение ФАС России, Министерству финансов и экономике рассмотреть вопрос об образовании такого внебюджетного инвестиционного фонда для централизации средств (отчисляемых от себестоимости аэронавигационных услуг), направляемых на финансирование модернизации и развития системы ОВД, а затем внести соответствующие предложения в Правительство. Со своей стороны, мы предложили отнестись средства, направляемые на поддержание и модернизацию системы, в структуру себестоимости услуг. Решено также перейти от сметного финансирования предприятий по ИВП и УВД к финансированию по доходным ставкам. Есть и другие, менее существенные предложения в этом направлении.

И все-таки, что бы ни намечалось, а без получения кредитов и гарантий государства быстро решить проблему финансирования «Федеральной программы модернизации Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на период до 2005 г.» невозможно. Особенно проблемным представляется первый этап ее реализации. Ведь мало того, что система досталась нам в весьма запущенном состоянии. Так и мы, когда делали расчеты на ее содержание, не могли учесть, насколько жестким станет налогообложение и что так резко упадет платежеспособность отечественных пользователей воздушным пространством, а технические ресурсы оборудования будут выработаны столь быстрыми темпами – до десяти процентов ежегодно. того, что произошло, уже не избежать. А вот выходить из кризисного положения надо быстрее. Поэтому для успешного старта в прогресс требуется хотя бы разовое финансовое поддержание системы ОВД государством в течение первых двух лет. Далее механизм развития системы будет работать сам. Пока что правительственная комиссия дала поручение Минэкономике включить нашу Федеральную программу в перечень целевых программ, финансируемых за счет федерального бюджета на 1998 год.

В организационном плане основная задача Федеральной авиационной службы России – как можно быстрее завершить формирование функциональной структуры системы ОВД. Ведь ее состояние все еще напоминает положение, скажем, государства, не имеющего четких границ. В ряде мест уже закончен процесс выделения органов ИВП и УВД, и требуется только упорядочить их, а где-то еще продолжается борьба с авиапредприятиями за передачу этих органов в состав госкорпорации. И надо признать, что идет эта борьба с переменным успехом, в зависимости от влияния руководителей авиапредприятий. Между тем необходимость ускорения структурной перестройки требует закончить эти дебаты принятием решения, хотя бы и волевого. Возможно, оно в ряде мест будет компромиссным. Но при этом надо установить недвусмысленно и совершенно четко, что лицензирование и контроль за деятельностью органов ОВД, где бы они ни находились, должны осуществляться федеральными органами системы ОВД.

Особенно острым остается вопрос разработки нормативно-правовой документации по системе ОВД. И его решение находится в прямой зависимости от недавно принятого Воздушного кодекса России. Ведь все нормативные документы будут базироваться на основе этого кодекса. А круг их широк, охватывает множество организационных, технических, тактических и экономических положений. В частности, предстоит разработать «Положение об экспертизе проектов, порядке заказа, создания, испытаний, сертификации, конкурсного отбора, лизинга, внедрения и эксплуатации оборудования ОВД», «Положение о проведении открытых и закрытых конкурсов, в том числе с участием иностранных фирм, по выбору технических средств и проектов с учетом российского законодательства о защите отечественных товаропроизводителей», пакет документов для проведения мероприятий по сертификации средств и систем ОВД, лицензированию в системе ОВД, а также ряд других, на которых пока нет необходимости акцентировать внимание.

Многие из этих документов носят межведомственный характер, и, вероятно, их утверждение будет сопряжено с трудностями со-

гласования и поиска компромиссов. Однако ситуация, выраженная кризисным положением системы, не оставляет нам шансов на сколько-нибудь растяжимые сроки для их создания. Следовательно, требуется жесткий контроль со стороны ФАС России за сроками даже согласования проектов этих документов.

В отношении технической политики мы руководствуемся принципом необходимости внедрения таких новых оборудования и технологии, какие позволят системе ОВД не только значительно нарастить свои возможности, но и достойно войти в единую международную аэронавигационную систему. Отсюда – особая важность организации взаимодействия органов системы ОВД с предприятиями промышленности в целях закупки и установки на местах новой техники, в первую очередь, перспективных навигационных систем. В условиях жесткого дефицита финансовых ресурсов выбор на конкурсной основе будет определяться соответствием тактико-техническим требованиям к оборудованию при минимуме потребных затрат на его приобретение и эксплуатацию. Безусловно, при этом в ряде случаев преимущество будет на стороне иностранных предприятий, особенно в тех областях производства, где очевидно отставание отечественной технологии, например, в отношении ЭВМ. Вместе с тем мы хорошо понимаем необходимость своего участия в защите интересов отечественных производителей, поэтому в плане дополнительных мероприятий предусмотрели соблюдение единой технической политики и разработку Федеральной авиационной службой России плана предполагаемых закупок оборудования с предоставлением приоритета отечественным предприятиям в случае равноценных характеристик представленных на конкурс российских и зарубежных систем.

И Государственному техническому комитету России правительственная комиссия поручила рассмотреть и утвердить совместно с ФАС России перечень контрактов, выполняемых в рамках реализации Федеральной программы модернизации ЕС ОВД.

Известно, что ряд технических средств, используемых в системе ОВД, обеспечивает выполнение задач не только гражданской, но и военной авиации. Соответственно предъявляемые к этим средствам специальные требования Министерства обороны существенно усложняют технику и повышают ее стоимость. Однако Минобороны в последнее время из-за совершенно недостаточного его обеспечения ресурсами из госбюджета перестало компенсировать затраты, на которые вынуждена идти гражданская авиация. Разумеется, при таком положении и мы практически утратим возможность в дальнейшем выполнять специальные функции на объектах системы ОВД.

Поэтому правительственная комиссия поручила Минобороны обеспечить в 1997 году финансирование тех мероприятий нашей Федеральной программы, что направлены на поддержание и совершенствование специальной части технических средств и систем УВД, из федерального бюджета на 1997 год по «Государственной программе вооружения на 1996–2005 годы».

Планом дополнительных мероприятий по выводу системы ОВД из кризисного состояния предусмотрено в течение текущего года провести комплексы работ по внедрению интегрированной многоуровневой автоматизированной системы планирования использования воздушного пространства страны; спутниковой системы навигации; перспективных автоматизированных систем УВД с высоким уровнем автоматизации, а также – исследования в целях внедрения космических средств связи и передачи данных.

В число мероприятий, которые могут быть реализованы в рамках ФАС России, входят и те, что направлены на обеспечение повышения производительности труда, продления ресурса технических средств в тех случаях, когда это не в ущерб безопасности полетов; на использование перспективных аэронавигационных систем, устанавливаемых на воздушных судах для выполнения самолетовождения.

Как ни трудна задача вывода системы ОВД из кризиса в условиях тяжелой экономической ситуации в стране, мы не считаем решение ее безнадежным. Оперативное выполнение намеченных мероприятий, безусловно, позволит успешно завершить процесс реорганизации системы применительно к работе в условиях рынка. И этот процесс можно ускорить, если удастся найти серьезных инвесторов нашей Федеральной программы. Словом, работать в этом направлении весьма полезно.

Мы, конечно, понимаем, что нам пока еще не удастся избежать некоторого отставания от западных стран и что придется вести трудную работу, чтобы защитить интересы России на международной арене. Тем важнее выполнить то, что отметили, без промедления, в самые ближайшие месяцы, ибо опоздание чревато довольно тяжелыми последствиями.



«ВПЕРЕД. И ТОЛЬКО ПО ПРЯМОЙ!»

Быть может, не все знают, что первоначально планировался одновременный перелет чкаловского и громовского экипажей в США. Они должны были вылететь один за другим с интервалом в полчаса. Позже, однако, было принято другое решение.

Перед Громовым стояла задача превзойти результаты Чкалова и оставить позади рекорд дальности полета по прямой, установленный в 1933 году французскими летчиками Кодосом и Росси (9104 километра). Решив успешно эту задачу, экипаж Громова наглядно продемонстрировал бы, что исторический перелет Чкалова не был случайностью и его результаты могут быть не только повторены, но и превзойдены.

Как и экипаж самолета В. Чкалова, экипаж М. Громова был также высококвалифицированным и слаженным. Громов высоко ценил мастерство Юмашева, отзывался о нем как о первоклассном пилоте, отлично летавшем по приборам и в облаках, обладавшем решительным характером и недюжинными способностями, человеке широкого кругозора и высокой культуры. В Дании же командир был уверен как в лучшем из лучших штурманов, никогда не блуждавшем в небе, работавшем быстро, точно, четко, уверенно.

Готовясь к перелету в Америку, экипаж Громова scrupulously продумывал все, что могло бы обеспечить достижение наибольшей дальности.

Так, экипаж Чкалова совершал перелет на новом горючем, более гидроскопичном, а значит, и более пригодном для низких температур. Громов тем не менее решил исполь-

завать старое горючее: новое не позволяло облетать на большой высоте полета горючую смесь, поступающую в мотор, и тем самым экономить топливо (начиналась «стрельба» в карбюратор). Между тем каждый килограмм дополнительного горючего мог обеспечить в среднем дополнительные километр пути. Поэтому экономия полутонны горючего сулила солидное увеличение дальности полета.

Были предприняты все меры для облегчения веса самолета. Экипаж решил отказаться от резиновой лодки, теплой одежды, ружья, уменьшить запас продовольствия и моторного масла. В результате вес самолета был снижен на 250 килограммов.

И все же подготовка к ответственной перелету не была легкой, были и тревожные минуты, решавшие даже судьбу перелета.

Накануне вылета Громов решил сделать еще один испытательный полет, хотя другие не видели в этом необходимости. Однако Михаил Михайлович, несмотря на отговоры, отправился в испытательный полет для проверки расхода горючего с самым малым весом самолета, который должен быть в конце полета.

Профессиональное чутье летчика-испытателя подсказало Громову не подвзлетать. Именно в этом последнем подготовительном полете случилась непредвиденная поломка: один из болтов металлических тяг, соединяющих рычаг регулировки температуры воды со шторками радиатора, лопнул: он был с дефектом.

М. Громов вспоминал: «Если бы я не сделал этого последнего полета, то после взлета с полным весом вода бы уже через полторы минуты закипела, мотор заклинило бы и так как в это время высота полета не превышала бы 7 метров над землей, мы неизбежно разбились бы, и никто бы не смог определить причину катастрофы...»

Поломка в тот же день была устранена, поставлен новый болт, и вечером заполненный горючим самолет АНТ-25-1 был поставлен на взлетную полосу Щелковского аэродрома.

Ранним утром, 12 июля, один из провожающих — командующий ВВС РККА Я. Алкснис напутствовал экипаж: «Вперед. И только по прямой!» Символично, что позывным экипажа стало слово «Стрела».

Зависла ракета. Старт! Часы показывали 03 часа 21 минуту по московскому времени.

Громовский самолет был на 315 килограммов тяжелее чкаловского, но не за счет снаряжения, а из-за горючего, которого было взято на 500 килограммов больше.

«Старт был исключительно трудным, — вспоминал Михаил Михайлович. — Мы взяли максимально возможное количество топлива. И уже во время разбега поняли, что, будь на борту хотя бы 100 килограммов груза, самолет просто не взлетел бы. В какой-то момент мне даже показалось, что взлетная полоса вот-вот кончится, а машина так и не успев оторваться от земли. Вдруг чувствую, что толчок от колес не слышно. «Убирай!» — кричу Юмашеву. И машина медленно начинает набирать высоту».

Напутствие Я. Алксниса отвечало избранной экипажем тактике — не обходить циклоны, а подниматься насколько возможно вверх или прорываться через них насквозь. Помогли Громову и телеграммы, которые поступали от Чкалова. В одной из них, в частности, сообщалось, что экипажу не хватило кислорода до конца пути. Поэтому Громов взял кислорода в три раза больше, а также значительно больше захватил и противообледенительной жидкости.

Основную часть маршрута АНТ-25-1 проходил на большой высоте, но при этом ему пришлось все же столкнуться с четырьмя циклонами.

Уже от Загорска самолет летел над сплошными облаками, туманами и принужден был пересекать два раза сплошную облачность, идя временами слепым полетом. При входе в Карское море погода была хорошей, и экипаж мог видеть острова Колгуев и Новую Землю, где спортивными комиссарами была проведена фиксация пролета самолета над этими точками.

Начиная от Земли Франца-Иосифа, самолет шел над туманами и сплошной облачностью и пересек циклон в районе 85–86-й параллели, пробывая облака на большой высоте в слепом полете.

Перед самым полюсом экипажу пришлось пробывать плотную облачность, и все же Северный полюс «Стрела» прошла на че-

тырнадцать минут раньше расчетного времени.

Из циклона самолет вышел в районе Северного полюса. До него самолет летел при встречных ветрах, достигавших сорока километров в час.

От Северного полюса до Южной Канады самолет летел при благоприятной погоде и попутных ветрах. Однако Скалистые горы самолет пересек в условиях мощной облачности и ливневых дождей. Самолет начал обледеневать, вследствие этого резко изменил курс и вышел на побережье Тихого океана. Дальнейший полет проходил в условиях сплошной облачности и туманов вплоть до Лос-Анджелеса.

Вечером 13 июля «Стрела» прошла Ванкувер, где совсем недавно приземлился экипаж Чкалова... Но Громов следовал дальше, он должен был побить мировой рекорд дальности.

При полете к мексиканской границе выяснилось, что имевшегося на борту горючего хватило бы еще на полет до Панамы!

Для посадки экипаж выбрал площадку на территории США — пастбище в местечке Сан-Джасинто. Оно было предпочтительнее находившегося в пятнадцати километрах отсюда аэродрома, потому что к концу полета вес самолета значительно облегчился.

...Было пять часов утра по местному времени, 14 июля. Трое американцев, видевших заходящий на посадку краснокрылый самолет, подошли к вышедшим из самолета летчикам. Хозяину пастбища была передана заранее заготовленная записка с просьбой сообщить советскому послу в Америке о благополучном завершении полета и месте приземления экипажа. Записка быстро была передана по телеграфу.

Так был завершён второй беспосадочный перелет из СССР в США, перебивший существовавший до сих пор рекорд беспосадочного полета по прямой. Время полета составило 62 часа 17 минут, пять с половиной тысяч километров было пройдено над океанами. Вес самолета перед вылетом составлял 11500 килограммов, при посадке — 5000.

Вскоре Международной авиационной федерацией (ФАИ) этот рекорд был утвержден по классу «С», а члены экипажа — награждены медалями Анри де Лаво. Второй такой награды в нашей стране был удостоен Ю. А. Гагарин.

Через полчаса после приземления экипажа Громов на американской земле к месту посадки прибыл американский офицер, а вслед за ним машина с солдатами для охраны самолета. Первое, что попросили у экипажа прибывшие специалисты, — снять капот. М. Громов вспоминал: «Они были поражены, увидев, как сух и чист мотор — нигде ни капли масла. На этом моторе можно еще столько же пролететь! Это была достойная похвала нашим мотористам. Я вспоминаю, механики готовили самолет днем и ночью. Особенно меня поражаю Витя Макаров. Он не слезал с

мотора. Смекалка самородка, трудолюбие и фанатичная любовь к своему делу — характерные черты этого всегда веселого, не унывающего ни в каких ситуациях механика.

Вообще матчатся, кроме водяного термометра, отработала идеально».

Отдадим дань уважения выдающемуся конструктору авиадвигателей А. Микулину, создавшему для самолета первый советский авиационный двигатель жидкостного охлаждения М-34 (АМ-34) мощностью 860 л. с., а также заместителю главного конструктора по винтам И. Лецинскому, создавшему трехлопастный винт к двигателю.

Так получилось, что 14 июля 1937 года в США одновременно находились два советских экипажа, впервые в истории человечества совершивших беспосадочные перелеты через Северный полюс из Европы в Америку.

Участников первого перелета — Чкалова, Байдукова и Белкова провожали из Нью-Йорка на Родину, а Громов и его товарищи бурно приветствовали на другой стороне американского континента жители небольшого поселка Сан-Джасинто.

Из Сан-Джасинто экипаж на автомобиле отправился в Сан-Франциско. Здесь в тот день проходил большой матч киноактеров. Мэр города, присутствовавший на матче, пригласил экипаж к себе в ложу и попросил перед началом матча поприветствовать игроков и собравшихся. Михаил Михайлович, выполняя эту просьбу, в своем обращении к присутствующим экспромтом не преминул пошутить: «Мы так спешили на этот матч, что пришлось лететь через Северный полюс, и очень рады, что успели вовремя».

Из Сан-Франциско на пассажирском самолете экипаж вылетел в Лос-Анджелес и оттуда — в Вашингтон, где был принят в Белом доме президентом США Франклином Рузвельтом. В конце беседы один из министров, присутствовавших на приеме, сказал: «Никакая работа дипломата не могла бы сделать и за десять лет того, что сделали вы своим перелетом для сближения народов Советского Союза и Америки». Рузвельт утвердительно закивал головой.

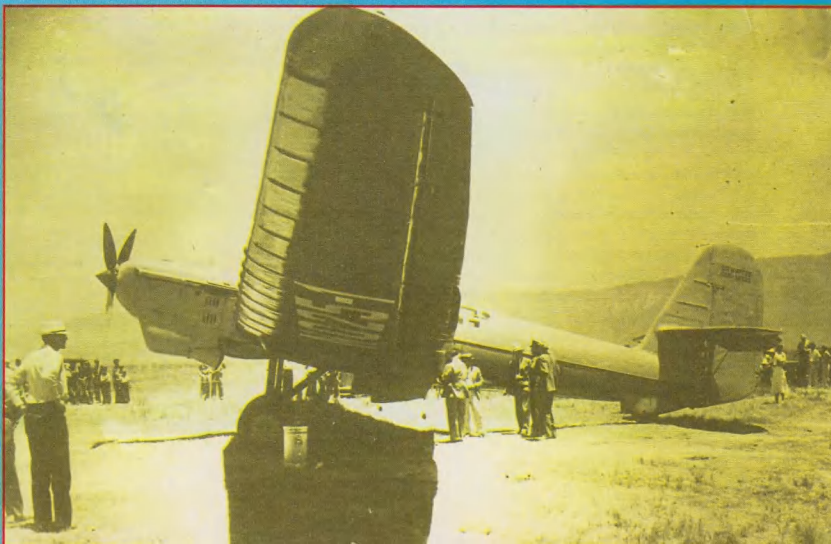
Из Нью-Йорка экипаж Громов возвращался в Европу на том же морском лайнере «Нормандия», на котором ранее к родным берегам отправлялся и Чкалов.

Родина за этот перелет наградила М. Громоза орденом Ленина. А Юмашев и С. Данилин были удостоены звания Героя Советского Союза.

Б. МАТУЛЕВИЧ,
член секции истории авиации
общества авиастроителей

г. Москва.

Самолет АНТ-25 на месте посадки в Сан-Джасинто. США, 1937 г.





САМОЛЕТ ДЛЯ ПРЕЗИДЕНТА

Вот уже сорок лет за главами российской (советской) государственности постоянно закреплен личный самолет. Столько же времени во Внукове существует специальное предприятие для выполнения правительственных авиоперевозок. Сейчас это государственная компания «Россия», недавно переданная в Управление делами Президента РФ.

В «России» около 70 самолетов и вертолетов разного типа. Являясь бюджетной организацией, компания сама зарабатывает деньги – по договорам предоставляет за соответствующую плату свои услуги высшим органам федеральной власти, а также занимается обычными коммерческими перевозками. Это нужно не только для того, чтобы жить, но и для поддержания на соответствующем уровне летных навыков пилотов, проверки в реальных условиях состояния крылатой техники.

До недавнего времени личным самолетом Президента России Б. Н. Ельцина был Ил-62М. Теперь он заменен на более совершенный Ил-96-300. Слухи о невероятной роскоши убранства самолета, появившиеся в российской прессе, явно преувеличены, хотя он вполне соответствует статусу президентского. Интерьер самолета оборудован под салонный вариант «VIP» швейцарской фирмой. Здесь есть небольшой рабочий кабинет – 10–12 квадратных метров с коммуникационным узлом и «ядерным чемоданчиком», а также помещение на 8–10 человек (чуть более 20 квадратных метров) для проведения совещаний.

Третий полезного веса самолета (около 14 т) составляет уникальное электронное спецоборудование отечественного производства, установленное в хвостовом отсеке. Там же несут круглосуточное дежурство операторы, обеспечивающие с помощью спутников работу аппаратуры для безотказной связи со всем миром и прежде всего с Россией. Это позволяет использовать лайнер, в том числе и в экстремальных ситуациях, как летающий штаб главы государства и Верховного главнокомандующего.

Снаружи самолет перекрашен голландской фирмой «КЛМ» в светлые тона с опоясывающей бело-синие-красной полосой вдоль фюзеляжа, символизирующей российский флаг.

«АВИАСТАР» ВЫХОДИТ НА ЕГИПЕТСКИЙ РЫНОК

На Ульяновском авиационно-промышленном комплексе «Авиастар» начата реализация контракта на экспорт в Египет первых тридцати среднемагистральных авиалайнеров Ту-204-120 с двигателями английской фирмы «Роллс-Ройс».

Правительством Российской Федерации принято решение о государственной поддержке этой сделки, предполагающей продажу 200 самолетов данного типа. «Внешэкономбанку» и Министерству финансов даны указания оформить все необходимые документы на предоставление египетской фирме «Като Ароматик» гарантий на сумму 30 млн. долларов. Этой фирмой уже осуществлена закупка у «Роллс-Ройса» двадцати шести двигателей для «Авиастара».

ВЕРТОЛЕТ ДЛЯ МЧС

На оренбургском предприятии «Стрела» собран первый отечественный аварийно-спасательный вертолет Ка-226. «Трехтонник» Ка-226 разработан «камовцами» по заказу МЧС России. Общая стоимость программы – 90 миллиардов рублей. В ее финансировании также предполагает участвовать Правительство Москвы, намереваясь широко использовать вертолет для охраны правопорядка, борьбы с пожарами и доставки больных. Вертолет может находиться в воздухе 4,5 часа, летать на дальности до 600 километров.

«АЛЯСКА ЭРЛАЙНЗ» В РОССИИ

Самолеты авиакомпании «Аляска эрлайнз», базирующейся в Сиэтле, до недавних пор выполняли рейсы в четыре российских города Дальнего Востока – Хабаровск, Магадан, Петропавловск-Камчатский и Владивосток. После получения разрешения от российских властей авиакомпания добавила в сеть обслуживаемых в России дальневосточных городов Южно-Сахалинск.

«САБЕНА» ВОЗОБНОВИЛА ПОЛЕТЫ В МОСКВУ

Бельгийская авиакомпания «Сабена» возобновляет прямые рейсы по маршруту Брюссель – Москва. С 1 апреля ее самолеты уже летают в российскую столицу ежедневно. До сих пор прямое воздушное сообщение на этой линии обеспечивал только «Аэрофлот».

«Сабена» работала на маршруте Брюссель – Москва до 1961 года. В конце 80-х она пыталась возобновить сообщение, прав-

да, с посадкой в Варшаве. Но и этот вариант оказался экономически невыгодным, и в 1991 году от него пришлось отказаться. Брюссельские пассажиры, если они по какой-то причине не хотели воспользоваться услугами «Аэрофлота», добирались в Москву с пересадками: в Амстердаме, Вене, Франкфурте-на-Майне или Хельсинки.

Руководство «Сабены» не объясняет причины своего решения. Скорее всего, ее дела поправились после заключения «брака по расчету» со швейцарской «Свиссэр». Одновременно с московским маршрутом возобновляются прерванные в 1972 году «курортные» рейсы на Майорку, а в Прагу и Будапешт «Сабена» будет летать теперь дважды в день.

ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ «ТРАНСАЭРО»

Фирма «Гринвич каледониан» (Прествик, Шотландия), являющаяся отделением американской фирмы «Гринвич эйр сервисиз», подписала с московской авиакомпанией «Трансаэро» годовой контракт на сумму в семь млн. долларов на техническое обслуживание и ремонт авиационной техники. Соглашением предусматривается обслуживание пяти двигателей «CF6-50», установленных на трех самолетах «DC-10-30».

ПО ПРОГРАММЕ КОНВЕРСИИ

Свыше 20 миллиардов рублей от продажи истребителей Су-27 в Китай и Вьетнам, а также от участия в лицензионном производстве Су-27 в Китае будут использоваться для запуска в серию многоцелевого пассажирского самолета С-80, разработанного в «ОКБ Сухого». Об этом сообщил руководитель отдела маркетинга авиационного производственного объединения в Комсомольске-на-Амуре Сергей Дробышев.

По его словам, новый самолет, на программу создания которого в рамках федеральной программы развития гражданской авиации было выделено менее 1,5 млрд. рублей, призван заменить стремительно устаревающий парк произведенных на Украине и эксплуатируемых сейчас российскими авиакомпаниями самолетов Ан-24, Ан-26 и Ан-28.

С-80, отметил С. Дробышев, создан по программе конверсии и готовится к запуску в серийное производство в Комсомольске-на-Амуре с 1999 года. Сейчас завод заканчивает технологическую подготовку производства, ведет сборку первых четырех С-80. В конце года будут готовы первый опытный образец для летных испытаний и еще один – для наземных статических.

Для первого С-80 американская фирма «Дженерал электрик» уже поставила два турбовинтовых двигателя «СТ-7».

Летные испытания планируется начать в первом квартале следующего года. В базовом варианте машина рассчитана на перевозку до 25 пассажиров на местных

авиалиниях протяженностью до 1200 км со скоростью 520 км/ч. Планируется также построить удлиненный вариант С-80 для перевозки 32 пассажиров.

Для серийного лицензионного выпуска двигателей «СТ-7» в Рыбинске организовано совместное российско-американское предприятие, учредителями которого стали «Рыбинские моторы» и «Дженерал электрик». Однако до полного освоения выпуска двигателей в Рыбинске они будут поступать из Соединенных Штатов. Стоимость комплекта из двух двигателей для С-80 составит 1,6 млн. долларов, базовая цена самолета будет колебаться в пределах 6,5–7 млн. долларов.

БОРЬБА ЗА ПАССАЖИРА

Многочисленные иностранные и крупные отечественные авиакомпании, работающие на российском рынке, за последние годы находятся в состоянии постоянной конкурентной борьбы за пассажира. Объектом наиболее пристального внимания становятся российские туристы, выезжающие за рубеж (число их практически сравнялось с количеством вылетающих на отдых в здравницы Крыма и Кавказа). Из бесед с представителями авиакомпаний, участвовавших в международной выставке на Красной Пресне «Путешествия и туризм-97», сложилась довольно четкая картина методов привлечения туристов на свои рейсы.

Наиболее простая форма – заключение соглашений с турфирмами, которые уже продают авиабилеты компании вместе со своим пакетом услуг. Так работают «Эр Франс» и «Люфтганза». При этом последняя оказывает дополнительную услугу – бронирует места в отелях, если пересадку на другие рейсы приходится ждать всю ночь.

«Бритиш эруэйз» их 32 российских турагентств, с которыми она работает, выделила первую пятерку наиболее надежных. Этим избранным предоставляются билеты по сниженным тарифам. Естественно, идет постоянная борьба за то, чтобы попасть в заветный список, хотя все агенты «Бритиш эруэйз» получают от продажи билетов свои девять процентов комиссионных. Кроме того, авиакомпания предоставляет российским туристам и бизнесменам, делающим пересадку в Лондоне, возможность безвизового проживания в городе в течение суток.

Старожил на российском рынке авиаперевозок – финская «Финэйр» также оставляет девять процентов комиссионных турагентствам. Кроме того, финны, во-первых, постоянно проводят специальные семинары с турагентствами, обучая их методам работы своей компании и направляя лучших слушателей на курсы в Хельсинки, и, во-вторых, создали собственную туристическую компанию «Норвиста», специализирующуюся на турах в Финляндию и Швецию.

Аналогичным путем пошла кубинская «Кубана де авиасьон», имеющая туристическую фирму «Сол и Сон». При этом, если авиабилет на Ил-62 кубинской авиакомпании Москва – Гавана – Москва можно ку-

пить за 900 долларов, то двухнедельный тур с авиабилетами и проживанием в скромной гостинице с полупансионом обойдется ненамного дороже – в 952 доллара. Вероятно, именно наличие собственно туристической фирмы позволяет иметь кубинской авиакомпании чрезвычайно высокую степень средней загрузки самолетов – 80 процентов.

Небольшая авиакомпания «Эр Мальта», для того чтобы закрепиться на российском рынке, заключила эксклюзивное соглашение с турфирмой «Трэвел экспресс», действующее до 10 сентября с возможной пролонгацией. По этому соглашению еженедельно мальтийцы имеют один чартер Ла-Валлета – Москва на аэробусе «А-320».

«Аэрофлот – Российские международные авиалинии» предоставляет своим региональным представительствам по работе с туристическими фирмами большие права. Так, в Мюнхене эксклюзивным партнером «Аэрофлота» стала компания «Кругл», имеющая в Москве свое отделение (фирма «Линдекс»). По словам представителя авиакомпании в Мюнхене соотношение прибывших из Германии и выезжающих туда определяется как 60:40. Причем именно работа с турфирмой позволяет «Аэрофлоту» обеспечить среднегодовую загрузку на рейсы в Мюнхен на уровне 50 процентов и бороться с «Люфтганзой», которая хотя и имеет более высокие тарифы на линии Мюнхен – Москва, но в пери-

ЛИДЕР ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКИ

Компания «GD Express Worldwide», действующая под торговой маркой «TNT Express Worldwide» является лидером международной индустрии экспресс-доставки. Это совместное предприятие между «TNT Ltd», австрийским транспортным конгломератом, и «GD Net B.V.», – консорциумом почтовых ведомств Нидерландов и Швеции. Используя в своей деятельности значительные ресурсы «TNT Ltd.», акционерной международной транспортной группы, и двух ведущих в мире почтовых сетей, компания предоставляет услуги в области международной экспресс-доставки писем, документов, посылок и грузов. Штаб-квартира ее находится в Амстердаме (Нидерланды). Компания действует более

чем в 200 странах мира. В ее штате работают свыше 14500 человек. Годовой оборот превышает 1,57 млрд. долларов США.

Географию деятельности компании можно условно подразделить на четыре региона: Европа, Азиатско-Тихоокеанский регион, Северная, Южная и Центральная Америка, Ближний Восток и Африка, включая Индию.



«TNT Express Worldwide» имеет два оперативных центра в России: в Москве и Санкт-Петербурге. Недавно «TNT Express Worldwide» она открыла собственный склад в Москве с прикрепленными таможенными службами, что сократило время, необходимое для таможенной очистки посылок и грузов, до 24 часов. Ежегодно оборот компании в России увеличивается в среднем на 35 процентов. В российском штате компании работают 125 человек, 80 из которых – в Москве. Парк автомобилей 25 машин.

Как сказал Генеральный директор «TNT EW» Джон Феллоуз, «Мы знаем, что о нашей работе судят по нашей последней доставке. Мы хотим быть лучшими. А в сфере услуг по международной экспресс-доставке есть только один путь достижения этой цели – воспринимать задачи клиента как свои собственные»...

ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

оды спада авиаперевозок идет на беспрецедентное их снижение.

Последним событием в ряду соглашений авиакомпаний и турфирм стала недавняя сделка «Внуковских авиалиний» (ВАЛ) с «Интуристом» (обслуживает 15–20 процентов иностранцев, выезжающих в Россию, и 7–10 процентов выезжающих российских туристов). По соглашению «Интурист» становится генеральным агентом ВАЛ по всем чартерным перевозкам, в том числе эксклюзивным – на рейсах в Болгарию и Испанию. Вероятно, в ближайшее время начнется взаимная продажа авиабилетов и пакетов услуг. При этом во Внуковском аэропорту выделяется отдельная стойка для регистрации пассажиров – клиентов «Интуриста», а также организуется таможенный и пограничный контроль.

Середина года – момент своего рода этапный в деятельности Управления финансовой и налоговой политики Федеральной авиационной службы России. Во-первых, к этому времени окончательно подводится итог года ушедшего, есть четкий и ясный анализ его финансового состояния. Во-вторых, начинает складываться картина финансового положения отрасли в году текущем и, хотя до окончательного завершения ее еще далеко, основные тенденции в движении наших средств проследить уже можно. К примеру, предусматривается сокращение так называемых «незащищенных статей» расходов. Наконец, в это время, как правило, завершается и работа над прогнозом финансового развития отрасли на год будущий, составляется очередная бюджетная заявка для Правительства, которое предъявляет теперь более жесткие условия к требующимся ассигнованиям из федерального бюджета.

Не открою ничего нового, если скажу, что пятый год работы гражданской авиации России в условиях рынка, как и предыдущие, складывается непросто. Практически каждый шаг дается авиапредприятиям с трудом, и увы, далеко не всегда оборачивается желаемым экономическим эффектом. С другой стороны, оглядываясь назад, на первоначальный период вхождения в рынок, становится очевидным: многomu уже научились, многое поняли. Сформирована столь необходимая для цивилизованной деятельности в рынке нормативная база (в том числе в сфере финансовой и налоговой), мы научились анализировать рынок и на основе этого анализа считать деньги. Наконец, оставшись без финансовой поддержки государства, научились экономить во всем: развивается процесс оптимизации парка воздушных судов, численности персонала, реконструируется сама система перевозок. Режим экономии – конечно же, «баллам на сердце» любого финансиста, но лишь когда экономия эта позволяет вкладывать достаточно средств на текущее развитие и воспроизводство. Увы, финансовое положение основной массы предприятий гражданской авиации России на то надежд не оставляет. И в прошлом, и в нынешнем году экономическая ситуация в отрасли остается крайне сложной. Намечавшаяся было в середине 1994 года тенденция если не к росту, то, по крайней мере, к некоторой стабилизации объемов перевозок, причем как пассажирских, так и грузовых, не подтвердилась. Взамен они снизились еще на шесть процентов к уровню 1995 года, что не могло не наложить своего отпечатка на финансовые показатели деятельности гражданской авиации. В итоге, вместо прогнозируемой прибыли получили в прошлом году убыток почти на полтора триллиона рублей. Более того, дефицит валовых доходов над потребными расходами в прошлом году составил 1860 млрд. рублей (5,2 процента), в году же нынешнем он может достичь 11 364 млрд. рублей (27,5 процента). Возрастание недостатка необходимых средств к тому, что мы худо ли бедно зарабатываем, объясняется



СУХИМ ЯЗЫКОМ ЦИФР...

В. И. АТЛАРОВ,
начальник Управления
финансовой и
налоговой политики
Федеральной авиационной
службы России

инвестициями на возвратной основе для обновления стареющего парка воздушных судов.

В чем причина, а точнее причины, сложившейся неблагоприятной ситуации? Из целого ряда их выделю главную – низкую платежеспособность населения. Трудные времена сегодня переживают целые отрасли промышленности, люди месяцами не получают зарплату, тут не до путешествий...

Несут авиапредприятия России огромные потери и от перевозки пассажиров, пользующихся льготами в соответствии с законами «О ветеранах» и «О социальной защите инвалидов». Хорошие законы, правильные, но вопрос своевременной компенсации потерь доходов авиапредприятий – будь то из федерального, местного бюджетов либо из средств соответствующих министерств и ведомств окончательно так и не решен. Перевозки льготных пассажиров

различных категорий обходятся авиапредприятиям ежегодно в кругленькую сумму. Не прекращается рост себестоимости перевозок из-за высоких цен на энергоносители, роста операционных расходов, в том числе от ряда относимых на прибыль налогов, не покрываемых операционными доходами. Продолжается и тенденция роста неплатежей в предприятиях воздушного транспорта. Так, дебиторская задолженность наших заказчиков прошлого года составила пять триллионов рублей и возросла по сравнению с позапрошлым годом почти на 27 процентов. Кредиторская задолженность авиапредприятий и организаций отрасли поставщикам материальных ценностей и услуг равнялась 4,9 триллиона рублей, и рост ее к уровню 1995 года также составил 27 процентов. В результате гражданской авиации не удалось полностью выполнить задание по платежам налогов в федеральный бюджет. От установленной нам суммы в 2,3 трлн. рублей внесено 1,9 трлн., или 79,2 процента, что, правда, несколько выше к уровню уплаты налогов в целом по федерации.

На нынешний год мы выработали целый ряд предложений Правительству РФ по увеличению отрасли платежей налогов. По нашим подсчетам, гражданская авиация могла бы получить в 1997 году от всех видов своей деятельности порядка 700 млрд. рублей прибыли, но, однако, при условии выполнения Правительством ряда мер. Среди них – введение финансового лизинга отечественной авиационной техники, что может дать федеральному бюджету 385 млрд. рублей налогов. Другая и давно обещанная нам мера – стабилизация цен на горючее, а в идеале – снижение их на 15 процентов. Это, в свою очередь, позволило бы снизить себестоимость перевозок на 4–5 процентов, получить около 200 млрд. прибыли, из которых перечислить в казну 70 миллиардов. Еще одна мера – компенсация выпадающих доходов по льготным перевозкам ветеранов и инвалидов, что позволило бы направить налоги во все уровни бюджета. В целом же выполнение всей предложенной программы дало бы возможность значительно увеличить поступления налогов в федеральный бюджет.

Режим экономии... Что и говорить, дается он нам с большим трудом. В общем-то понять руководителей авиапредприятий и организаций отрасли можно: хочется поднять людям зарплату, сохранить коллектив. Но надо думать и о будущем гражданской авиации России, о текущем развитии и воспроизводстве. Впрочем, это тема отдельного разговора.

В прошлом году на финансирование своих бюджетных организаций отрасль должна была получить 478 млрд. рублей – это по самым что ни на есть «урезанным» сметам. Реально получили же всего 199 млрд., или 41,6 процента от потребного. В силу этого финансирование центрального аппарата ФАС было выполнено на 48 процентов, региональных управлений – на 70,9, учебных заведений – на 54,9 процента, медицинских учреждений – на 66,5, отраслевой науки – на 36,5 процента. Цифры эти дают зримую картину того, сколь сложно нынче бывает профинансировать жизненно необходимые для отрасли

сферы, без которых, в конечном итоге, не может быть нормального функционирования авиатранспортного производства. Особенно в тяжком положении находятся наши учебные заведения. Конец прошлого года – начало нынешнего характеризовались настоящей борьбой за выживание ряда колледжей гражданской авиации. Из бюджета на долю учебных заведений пришлось всего 96 млрд. рублей вместо планировавшихся 175. В результате многие из них оказались в числе злостных должников по коммунальным услугам. В учебных заведениях минувшей зимой не раз отключали за неуплату электроэнергию, тепло, воду. Управлению финансовой и налоговой политики ФАС России не раз приходилось принимать экстренные меры, чтобы хоть как-то помочь учебным заведениям: «подбрасывали» отнятые из других направлений средства на частичное покрытие задолженностей по коммунальным услугам, выходили на местную администрацию с ходатайствами об отсрочке коммунальных платежей.

Обстановка несколько разрядилась лишь в начале второго квартала текущего года, когда была реализована предложенная Правительством Российской Федерации схема взаимозачетов. Сама по себе она весьма сложна, поскольку задействованы и Минфин РФ, и один из пяти назначенных для этой цели банков, и должники, и кредиторы. К тому же многие предприятия отрасли и региональные управления ФАС России задерживали предоставление требующихся для взаиморасчетов справок, материалов, что, естественно, никак не способствовало скорейшему сокращению дебиторско-кредиторской задолженности. Тем не менее большую и, в общем-то, новую для нас работу по взаимозачетам управление финансовой и налоговой политики провело оперативно и с пользой. Удалось погасить задолженность тех же, к примеру, учебных заведений, дебиторскую задолженность заказчиков воинских перевозок (почти на 400 млрд. рублей) и т. д.

Погашение дебиторских задолженностей для авиапредприятий – особенно важное дело. Ведь долги заказчиков «висят» на их «шее» двойной удавкой – числясь на бумаге с плюсом, на самом же деле оборачиваются они огромным минусом, поскольку надо платить в казну налоги. К тому же нет возможности вкладывать средства в приобретение авиационной техники, капитальное строительство, реконструкцию. Посудите, военные ведомства должны были только одному Домодедовскому авиапредприятию свыше 130 млрд. рублей. Попробуй заплати с этой огромной суммы налоги, по сути дела не имея на расчетном счету ни копейки свободных средств!

Еще одна проблема, характеризующая сложную финансовую ситуацию в отрасли, – проблема выживаемости гражданской авиации в районах Крайнего Севера. Повторяю, практически все авиапредприятия России испытывают острый недостаток собственных оборотных средств и нуждаются в государственной поддержке. Авиапредприятия Крайнего Севера – особенно. Мы заложили государственную поддержку для них в сумме 266 млрд. рублей в бюджетную заявку текущего года, и впервые

в федеральном бюджете на эти цели предусмотрены средства. Правда, всего одна пятая от требуемого, но «лед», все-таки «тронулся». Ведь вопрос о сохранении авиации на Севере, где она, по сути дела, является единственным видом транспорта, ставился нами четыре года подряд. Обещано нам и 60 млрд. рублей (при потребности в 69,3 млрд.) на поисково-спасательные работы, чего также удалось добиться впервые. Соответственно средства на поддержку гражданской авиации Крайнего Севера и поисково-спасательные работы заложены в бюджетной заявке отрасли на следующий год, и надеемся, что Правительство, Государственная дума отнесутся к нуждам авиаторов с пониманием. Ведь преувеличить роль, социальное значение гражданской авиации в жизни страны, в обеспечении нормального функционирования ее экономики, просто невозможно. Всеми силами будем добиваться государственной поддержки отрасли и в вопросах создания системы лизинга гражданской авиационной техники и развитии лизинговых программ, в выделении инвестиционных налоговых кредитов по федеральным налогам. В предоставлении, наконец, государственных гарантий под частные инвестиции, включая иностранные, в установлении временных налоговых льгот авиакомпаниям для полетов в районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Говоря о финансовой и налоговой политике Федеральной авиационной службы России, хотелось бы остановиться на одной, на первый взгляд, локальной проблеме, от которой, тем не менее, зависит многое. И прежде всего четкая работа всего финансового механизма отрасли, сбоем в котором сегодня, в условиях становления рыночных отношений, могут привести к серьезным последствиям. Имею в виду проблему обеспечения правильной организации бухгалтерского учета, финансовой отчетности на предприятиях, в учреждениях и организациях гражданской авиации. Дело в том, что в последние годы бухгалтерская система в Российской Федерации была существенно реформирована с точки зрения приспособления ее к рыночным отношениям. В чем конкретно это выражается? В разработке и принятии национальной концепции бухгалтерского учета, формировании рыночной модели этой системы и взаимодействии ее с системой налогообложения. Серьезные изменения претерпел и порядок формирования финансового результата деятельности хозяйствующих предприятий. Наконец, вводится процедура корректировки бухгалтерской отчетности, что необходимо делать в связи с инфляцией, восстанавливаются правила контроля за соблюдением правил бухгалтерского учета. Его новая концепция охватывает весьма широкий круг вопросов: потребности пользователей бухгалтерского учета, его место в системе управления, качественные характеристики бухгалтерской информации и т. д. Хочу напомнить, что концепция бухгалтерского учета и все ее элементы отражены в федеральном законе «О бухгалтерском учете», который вступил в силу в конце прошлого года. Закон этот ставит преграду налоговым органам всех уровней устанавливать свой порядок бухгалтерского учета и отчетности. Это очень важно.

Изменения формирования финансового результата деятельности коснулись исчислений в бухгалтерском учете величины прибыли (убытка) не столько как объекта налогообложения, сколько как показателя, отражающего достижения хозяйственной деятельности предприятия. Прибыль становится таким образом экономически значимым показателем. Надо также подчеркнуть, что введение процедур корректировки бухгалтерской отчетности в связи с инфляцией подразумевает регулярные переоценки основных фондов, пересчет денежных активов и пассивов, выраженных в валюте. Вне инфляционной корректировки остались материальные ценности, убытки, переносимые на будущее.

Сейчас создается единая система положений по бухгалтерскому учету. Она коснется прежде всего ценных бумаг, нематериальных активов, объектов общей собственности, последствий реорганизации акционерных обществ и собственности в доверительном управлении. Словом, мы подходим к принятию во всем мире концепции бухгалтерского учета, которой свойственны более совершенные, нежели принятые у нас до недавних пор, требования и подходы к финансовой отчетности.

Многие вопросы у бухгалтерских служб на местах вызывает введение с начала нынешнего года правил выписки счетов-фактур буквально на каждую финансовую операцию. Несмотря на важность этой процедуры для организации четкого контроля налоговых отчислений в целом для отрасли она трудоемка. Особенно, когда речь идет о выписке счетов-фактур на различные технологические операции по обслуживанию воздушных судов, продаже билетов и т. п. Вот почему Управление финансовой и налоговой политики, собрав предложения от авиакомпаний, аэропортов, агентств, разработало несколько упрощенный вариант выписки счетов и вышло с соответствующим предложением в Налоговую службу РФ.

Кстати, о контроле за соблюдением авиапредприятиями и организациями гражданской авиации порядка и правил бухгалтерского учета. В ходе рыночных реформ он явно ослаб, снизилось качество отчетности. Поэтому столь остро стоит вопрос о построении новой системы контроля. Суть ее в оказании действенной методической помощи собственникам и инвесторам, в ведении процедуры открытости (публикации) бухгалтерской отчетности. Наконец, в предоставлении ее статистическим органам и организациям, осуществляющим функции государственной регистрации.

Сухим языком цифр и специфических финансовых терминов я попытался изложить суть финансового состояния отрасли. Да, оно пока непростое, до полной стабилизации работы финансового механизма в гражданской авиации, видимо, еще далеко. Но есть уже опыт, есть определенные наработки по взаимодействию с инвесторами, банками, нашими смежниками. И хотя накапливались они зачастую путем проб и ошибок, есть все основания утверждать: даже при остром дефиците средств имеются реальные пути и методы если не для достаточного, то, по крайней мере, для приемлемого финансового «кровообращения» отрасли.



Петр Кузьмич Иванов вот уже много лет не работает в Шереметьеве – ему уже за девяносто. Но в международном аэропорту не забыли ветерана, трудовой стаж которого исчисляется семью десятилетиями. Ведь в Шереметьево он пришел в год открытия аэропорта и с первых же дней завоевал в авиационно-технической базе славу всеми признанного умельца. Тяга Петра Кузьмича к рационализаторству и изобретательству, пробудившаяся в нем еще в юности, наиболее полно раскрылась именно в шереметьевской АТБ при разработке конструкций по оборудованию и оснастке ведущих цехов базы.

Яркий творческий труд Петра Кузьмича, его нескончаемый поиск отмечены многими наградами и званиями. Ему первому в Аэрофлоте присвоили звание «Заслуженный рационализатор

УМЕЛЕЦ ИЗ ШЕРЕМЕТЬЕВА

РСФСР». Он награжден медалью «Изобретатель СССР», тремя Золотыми, а также Серебряной и Бронзовой медалями ВДНХ, многими Почетными грамотами...

Казалось бы, слава сама нашла своего героя. Тем не менее, когда я спросил Петра Кузьмича, что больше всего запомнилось ему, ответ был неожиданным.

— К сожалению, большая часть жизни ушла на тяжбу с консерваторами и бюрократами, которые, как огня, боялись всего нового, — искренне посоветовал мой собеседник. И для убедительности поведал историю, связанную с его конструкторской и рационализаторской молодостью.

...Еще в 1938 году Иванова назначили руководителем экспериментальной группы одного из московских авиационных заводов, которой поручили наладить производство агрегатов к американским самолетам, строящимся по лицензии (позже они стали у нас известны как Ли-2).

Первого успеха Петр Кузьмич добился на ремонте гидросистемы самолета.

— В Америке агрегаты после отработки ресурса заменяли новыми, — пояснил Петр Кузьмич. — Нам же не по карману было такое расточительство. А потому пришлось организовать ремонт агрегатов, разработав для этой цели универсальное стендовое оборудование.

Но не думал Петр Кузьмич, что его нововведение будет встречено в штыки некоторыми учеными и конструкторами, в том числе и специалистами НИИ ГВФ.

— Так я впервые на своей шкуре почувствовал, как недолюбливают «ученые мужи» нашего брата-практика, как съедают нас, мелкую рыбешку, внушая всем, что их «открытия» — самые лучшие, — с горечью признался Петр Кузьмич.

— А когда завод посетил нарком Каганович и заявил мне, чтобы не занимался проектами по ремонту агрегатов, а лучше изготавливал новые, по американскому образцу, передо мной буквально выросла настоящая стена. И хотя директор завода Александр Иванович Марченко не запретил заниматься ремонтом, нашлись и такие, кто открыто говорил, что инициатива моя может кончиться для меня арестом, а то и расстрелом.

Но началась война, и жизнь многое расставила по своим местам. Петр Кузьмич добровольцем ушел на фронт, но в части узнали, что он опытный специалист-агрегатчик, и, не спрашивая о его желании, направили во Внуково, где базировались полки ГВФ.

Несмотря на огромные трудности, Иванов в считанные дни сумел организовать ремонт агрегатов в ангаре Внуковского аэропорта. А к середине 1942 года агрегатный цех уже полностью набрал восстановленными агрегатами не только полки, базирующиеся во

Внукове, но и другие подразделения ГВФ и Авиации Дальнего Действия.

Как-то в цех «заглянул» представитель ГосНИИ ГВФ и неожиданно попросил рабочих оставить меня с ним наедине.

— Мы не позволим вам мутить воду, — строго сказал он. — Этой проблемой заняты наши профессионалы, а вы самоучки...

Я постарался побыстрее забыть об этой встрече и чаще вспоминал о другой, которая произошла в ГУ ГВФ на совещании, которое проводил маршал авиации Астахов. Конференц-зал был целиком заполнен военными, в основном полковниками. Лишь я один был в звании техника-лейтенанта, чем, очевидно, привлек внимание присутствующих. Но внимание ко мне еще более усилилось, когда на трибуну вышел наш начальник Иосиф Яковлевич Елькин и сказал буквально следующее:

— Коллектив авиаремонтников в самый кратчайший срок выполняет все задания командования 10-й авиатранспортной дивизии ГВФ. Как по оперативному техническому обслуживанию, так и по ремонту самолетов... В этом немалая заслуга техника-лейтенанта Иванова, который здесь присутствует. Впервые в мировой практике он изобрел автоматизированное стендовое оборудование и применил его для капитального ремонта самолетных агрегатов и агрегатов шасси. Отремонтированным Ивановым и его помощниками агрегатам мы даем такой же летный ресурс, как и новым. Словом, полностью обеспечиваем агрегатами нашу авиадивизию и, если нужно, можем оказать помощь в ремонте агрегатов и другим авиачастям...

Астахов внимательно посмотрел в мою сторону, встал из-за стола и громко спросил:

— А не придумал ли все это майор Елькин? Как считаете, лейтенант Иванов?

— Майор сказал правду, — смело ответил я. — Только делаю это я не один, товарищ маршал. У нас целый коллектив...

Конечно же, у меня всегда были сподвижники и помощники. Это и конструкторы Тухтаров, Тарасов, Клиндух, Иванов и мои соавторы-рабочие Панкрухин, Ошкин, Сухарев... А как поддерживали меня во всех начинаниях Николай Георгиевич Градусов и Христофор Георгиевич Измирян! Буду помнить их до самых последних своих дней.

Надежных и верных соратников обрел Петр Кузьмич и в Шереметьеве, куда пришел в 1967 году, будучи уже заслуженным рационализатором России. Были они у него и при создании автоматизированных линий по оформлению билетов и багажа пассажиров в аэропорту Шереметьево-2, запущенных в эксплуатацию к открытию Олимпийских игр в Москве. И при конструировании гидравлического съемщика

самолетных колес, который и ныне применяется во многих эксплуатационных подразделениях. Но особенно ярко творческий талант Петра Кузьмича проявился при разработке и изготовлении образцов экспонатов изобретений и рационализаторских предложений работников Шереметьевской АТБ для показа их на ВДНХ СССР. В этом ему помогали все, кого Иванов успел «заразить» рационализацией и изобретательством. Петр Кузьмич и сегодня с любовью называет имена слесаря Сергея Галкина, электротехника Александра Тушканова, начальников цехов Анатолия Просянникова и Владимира Легкого, мастера парашютной службы Михаила Корнилина и многих других работников авиационно-технической базы.

— Я с волнением вспоминаю о том времени, — признается ветеран. — Умельцы, составившие наш актив, работали над экспонатами с подлинным вдохновением, оставаясь после смены и не жалея для общего дела выходных. Моя же задача заключалась в том, чтобы обеспечить энтузиастов рабочими чертежами, приобрести соответствующие приборы и электрооборудование, особо дефицитные материалы.

— Именно с главной Выставкой страны связано самое яркое событие в моей жизни. Там было одновременно представлено пять моих изобретений и два рацпредложения. Было это в 1975 году — в честь 75-летия со дня моего рождения. Администрация Выставки наградила меня тогда «Единым именным альбомом» с отзывами обозревателей и специалистов о моих изобретениях.

С уходом на пенсию Петр Кузьмич не перестал трудиться, а его творческая фантазия нашла новое приложение. В дачном поселке, где живет Ивановы, его так и называют — изобретатель. И не только потому, что их дом оборудован самыми хитроумными приспособлениями, придуманными Петром Кузьмичом. В дачном кооперативе «Полет» он многие годы активно работал в правлении, отвечая за экологию, снабжение газом, уборку мусора. И всегда делал это с выдумкой, находчивостью — за что постоянно получал благодарности от дачников.

В прошлом году Петру Кузьмичу Иванову исполнилось девяносто лет. Об этой круглой дате не забыли в Шереметьеве. В день юбилея он принимал поздравления от имени руководства Акционерного общества «Аэрофлот — Российские международные авиалинии» и Совета ветеранов авиаконструкции. Председатель совета Н. Овчинников вручил Петру Кузьмичу поздравительный адрес и ценный подарок. Хочется пожелать ветерану Аэрофлота доброго здоровья и успехов в его творческих поисках.

ТАШКЕНТСКИЙ ЗАВОД № 243

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ВЫПОЛНЯЕТ:

- все виды ремонта и технического обслуживания самолетов Ил-62, Ил-76;
- ремонт агрегатов и систем самолетов Ил-62, Ил-76;
- капитальный ремонт авиационных двигателей АИ-25, ТА-6А, ТА-8;
- ремонт агрегатов авиационных двигателей АИ-25, ТА-6, ТА-8;
- ремонт салона самолетов Ту-154;
- покраску всех типов воздушных судов.

В целях уменьшения стоимости ремонта завод совместно с ОКБ им. С. В. Ильюшина завершает работы по проведению сокращенного ремонта самолетов Ил-76 для продления ресурса до первого ремонта.

На все предлагаемые виды услуг имеются соответствующие сертификаты.

ГАРАНТИРУЕМ УМЕРЕННЫЕ ЦЕНЫ НА ВСЕ ВИДЫ УСЛУГ.

Телефон для контактов: в Ташкенте – (3712) 55-71-90, 54-18-50.

В Москве: (095) 155-65-50, 155-59-98 (Представительство).

12



РОАНД



КОМПЬЮТЕРНАЯ ГРАФИКА

Мы хотим, чтобы Вас узнавали и в небе, и на земле!

РАЗРАБОТКА ФИРМЕННОГО СТИЛЯ

На месте этого зверя-птицы
может быть Ваш:

Самолет

Вертолет

Автомобиль

Яхта

Офис

Ангар

Выставочный стенд

И многие другие элементы
Вашей деятельности

От дизайна до его воплощения.

МАРКИРОВКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПЛЕНКАМИ

Другие элементы
маркировки в
любом месте

Бортовой регистрационный
номер

Государственный
флаг

Знак
Вашей
компании

Логотип
Вашей
компании



Позвоните, напишите нам и посетите наш стенд на МАКС-97 19-24 августа

Россия, 125171 Москва, а/я 71, тел./факс: (095) 158-46-78

СРЕДСТВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Награждение авиаработников

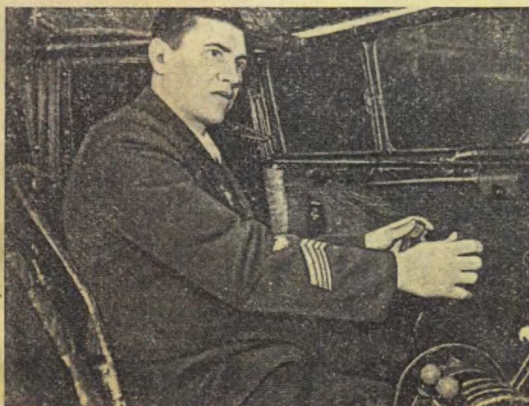
Значительную помощь оказывает гражданская авиация многоотраслевому хозяйству Казахстана. Только в 1956 году здесь обработано с воздуха 2 миллиона 480 тысяч гектаров посевных площадей, перевезено по воздушным трассам более 200 тысяч пассажиров, 9 тысяч тонн грузов и около 7 тысяч тонн почты.

Партия и правительство высоко оценили труд авиаработников Казахского территориального управления ГВФ. Недавно Указом Президиума Верховного Совета СССР большая группа авиаработников награждена орденами и медалями.

Ордена Трудового Красного Знамени удостоен И. А. Мудров. В. А. Седяревичу вручен орден «Знак почета». Медалями «За трудовую доблесть» награждены Н. М. Егоров, М. С. Ялин, М. В. Семашко, Я. А. Лахир, а авиаработники Н. И. Волощук, З. А. Чигрин, И. И. Лысенко, И. П. Вязрев, А. Н. Черкашин, В. М. Шелест — медалями «За трудовое отличие».

УСПЕХИ СТРОИТЕЛЕЙ

С большим трудовым подвигом готовится к встрече 40-й годовщины Ветикого Октября коллектив строителей в Северном управлении ГВФ. План первого квартала по общему объему работ ими выполнен на 128 процентов. Лучших показателей в соревновании добились каменщики и штукатуры. За высокоотзывную и безупречную работу на протяжении ряда лет бригадиры тт. Котов и Тешин награждены знаком «Отличник Аэрофлота».



Командир корабля В. Сувайда (Красноярское территориальное управление ГВФ). Он безаварийно налетал около полутора миллионов километров. Экипаж, который он возглавляет, в сложных условиях Севера из месяца в месяц перевыполняет производственные задания и является одним из передовых в соревновании в честь 40-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

Фото Ю. Бармина.



Анатолий Горбачев недавно пришел в авиацию. Благодаря трудолюбию и постоянному стремлению к знаниям, он уже успел добиться заметных достижений. Комсомолец Горбачев, работая вторым пилотом на самолете Ту-104, успешно осваивает новую материальную часть.

Фото П. Балабанова.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

В апреле в Главном управлении ГВФ состоялась экономическая конференция, на которой обсуждались вопросы повышения рентабельности работы Гражданского воздушного флота.

Участники конференции заслушали ряд докладов: начальника планово-экономического отдела тов. Шарапова — «Пути повышения экономичности работы ГВФ», начальника отдела труда и зарплаты тов. Пруткина — «Повышение производительности труда и улучшение системы заработной платы работников ГВФ», начальника отдела ГосНИИ ГВФ тов. Горелова — «Основные источники повышения рентабельности транспортной авиации», начальника Управления авиации специального применения и воздушных съемок тов. Чулкова — «Улучшение экономических показателей работы авиации специального применения и воздушных съемок». В прениях выступили руко-водящие и инженерно-технические работники ГУГВФ, московских подразделений и сотрудники научно-исследовательского института.

На конференции были созданы три секции, задача которых обобщить высказанные предложения и представить их на рассмотрение Коллегии ГУГВФ.

В ВЫИГРЫШЕ — ПАССАЖИРЫ



До недавнего времени аэропорту Шереметьево отпечаток уникальности придавало то, что являлся он международным. Ныне статусом «международный» уже мало кого удивит. Тем не менее Шереметьево по-прежнему остается главными воздушными воротами страны. В дни торжеств, посвященных 850-летию Москвы, этот аэропорт станет для тысяч иностранных гостей и туристов своеобразной визитной карточкой России. А потому попробуем поинтересоваться, как шереметьевцы будут встречать гостей.

Но прежде одно небольшое отступление. Аэропорт Шереметьево не избежал ломки, вызванной переходом нашей экономики к рыночным отношениям. По существу он и по сей день находится в стадии реорганизации. Ее результатом стало создание Акционерного общества «Международный аэропорт Шереметьево», объединившего в себе два ранее практически независимых друг от друга комплекса: Шереметьево-1 и Шереметьево-2. Акционерное общество обслуживает самолеты почти тридцати авиакомпаний, совершающих в Москву регулярные рейсы. Большинство из них зарубежные. Кроме того, выполняются сюда и чартерные рейсы.

Несмотря на то, что очень многое — высококвалифицированный персонал, поме-

щения, оборудование — Акционерное общество получило «по наследству» от бывшего Производственно-коммерческого объединения, кое-что ему пришлось создавать заново. В частности, в первые же дни своего существования предприятие приступило к разработке концепции единой службы перронного обслуживания воздушных судов. Весной этого года такая служба в аэропорту была создана. Это позволило решить две важные задачи. Во-первых, поднять уровень наземного обслуживания самолетов на перроне до соответствующего международным практике и стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Во-вторых, повысить безопасность полетов и обеспечить полную сохранность багажа и грузов. Последнее наиболее отраднo: быть может, исчезнет вскоре из нашей памяти

печальный период, когда газеты буквально пестрели сообщениями о хищениях в Шереметьево.

Внешне в Шереметьево-2 за последнее время мало что изменилось. Вот только в режимной зоне появился новый салон для пассажиров первого и бизнес-класса. Пройдя через таможенные и пограничные процедуры, эти категории воздушных путешественников в ожидании посадки в самолет могут воспользоваться комфортом мягких кресел и диванов, полистать журналы, найти себе что-нибудь по вкусу в баре, воспользоваться услугами телефонной связи. Правда, этого салона уже не хватает. Как сказал заместитель начальника службы организации пассажирских перевозок В. Ивлиев, число пассажиров первого и бизнес-класса стремительно возрастает. В 1995 году, к примеру, их было тридцать пять тысяч, а в 1996-м — уже шестьдесят. Поэтому необходимо оборудовать еще один подобный салон, и, вполне вероятно, что открыт он будет к юбилею столицы.

Основной темой разговора с В. Ивлиевым стало качество обслуживания пассажиров. Для того чтобы судить о его уровне, имеются достаточно жесткие критерии. Один из них: выполнение временных нормативов обслуживания пассажиров. По международным нормам, к примеру, время пребывания в аэропорту прилетевших пассажиров не должно превышать сорока пяти минут. Причем, отсчет начинается с того момента, как к самолету был подан трап. Шереметьевской службе организации пассажирских перевозок удалось построить свою работу так, чтобы это требование постоянно и строго соблюдалось. Теперь, если пассажир задерживается в аэровокзале сверх установленного срока, происходит это либо по его собственному желанию, либо по вине других служб аэропорта.

Кроме того, очень важным показателем является выполнение требований, содержащихся в договоре, который заключают между собой аэропорт и авиакомпания. В договоре формулируются все, до мельчайших подробностей, условия обслуживания выполняемых авиакомпанией рейсов. Вплоть до того, через сколько минут после установки колодок под колеса шасси начинается высадка пассажиров и разгрузка багажа, сколько человек занимается уборкой и экипировкой салонов в самолете, сколько времени может находиться пассажир в очереди перед регистрационной стойкой. Все эти требования аэропортом возведены в ранг закона, который должен всеми неукоснительно выполняться.

— Мы работаем без жалоб и каких-либо апелляций со стороны авиакомпаний, — рассказал В. Ивлиев. — Аэропорт держит свое слово, безукоризненно выполняет принятые обязательства. Кроме того, строя свою работу, руководствуемся требованиями и рекомендациями ИКАО и других международных авиационных организаций. Ну вот, например, существует документ ИАТА «Упрощение формальностей при международной воздушной перевозке». Часть его рекомендаций внедрились в себя. Например, создали в зоне таможенного контроля так называемый «зеленый коридор», который действует во многих аэропортах мира, отменили некоторые процедуры при прохож-

дении таможенного и пограничного контроля. Никакого ущерба при этом безопасности не нанесли, а пассажирам облегчили жизнь в аэропорту, сократив время их обслуживания.

Без преувеличения можно утверждать, что с зарубежными авиакомпаниями у нас установлено полное взаимопонимание. К сожалению, этого не скажешь об отечественных перевозчиках. На мой взгляд, долгое отсутствие в стране единого и сильного органа управления воздушным транспортом, каким было в свое время Министерство гражданской авиации, отрицательно сказалось и на качестве работы авиапредприятий. Будем надеяться, что новый Воздушный кодекс России поможет исправить допущенные ошибки.

Не стоит, наверное, говорить о том, что принципы работы службы организации пассажирских перевозок, о которых говорил В. Ивлиев, действуют и в Шереметьево-1, но, в отличие от Шереметьева-2, внешние перемены здесь заметны особенно зримо. Появились новые регистрационные стойки со встроенными электронными весами, внедрена новая визуальная информационная система для пассажиров. Перед зданием аэровокзала оборудована удобная автостоянка. Реконструирован знакомый многим по своей круглой форме посадочный павильон – «рюмка», как называют его между собой сотрудники аэропорта, а также комната матери и ребенка. На перроне новенькие автобусы, доставляющие пассажиров к трапу самолетов. Внутри аэровокзала размещены кассы Главного агентства воздушных сообщений, крупных российских авиакомпаний, открыт обменный пункт валюты.

Заботой об удобствах пассажиров в Шереметьево-1 ведает И. Радченко, а помогает ему Г. Филиппенко, без малого сорок лет отдавшая этой службе. Они и рассказали, что реконструкция аэровокзала проводилась не одной красоты ради. С самого начала реконструкции предусматривалось обеспечить равный уровень сервиса для всех пассажиров, независимо от того, куда они летят, – в Санкт-Петербург, Афины или Ригу. Реконструированный терминал Шереметьева-1 способен пропускать в час до 450 пассажиров внутренних и до 900 пассажиров международных рейсов. Сегодня здесь осталась одна проблема – сектор прилета. Думали реконструировать его в этом году, но вряд ли удастся – финансы...

Приятным подарком для пассажиров первого и бизнес-класса авиакомпании «Трансаэро» стал оборудованный в Шереметьево-1 специально для них зал. К их услугам тут весь сервисный спектр. Естественно, никаких очередей.

Наконец, следует рассказать о Центре авиации общего назначения, также открытом в Шереметьево. По существу это мини-аэропорт, обслуживающий бизнесменов, деятелей искусства, крупных финансистов, политических деятелей. В шереметьевском Центре авиации общего назначения предусмотрено практически все для того, чтобы обслуживание таких пассажиров соответствовало их запросам. Уютный зал ожидания, бар, телефоны междугородной и международной связи, множительная техника, собственная стойка регистрации, таможен-



ная и пограничная зона. Хорошо обученные работники, свободно владеющие английским языком...

Акционерное общество «Международный аэропорт Шереметьево», наверное, можно назвать преемником бывшего аэропорта Шереметьево. Но в отличие от него работает оно в условиях жесткой конкуренции со стороны других воздушных гаваней столицы, активно завоевывающих международный рынок воздушных перевозок. А также со стороны базирующихся в Шереметьево авиакомпаний. Но, как показала практика, в выигрыше от конкуренции остаются потребители. В данном случае – пассажиры.

Т. СУВОРОВА,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

а/п Шереметьево.

У стойки регистрации пассажиров.

Бар в зале бизнес-класса.

Зал вылета пассажирского терминала Шереметьево-2.

ФОТО В. ГРЕБНЕВА.



ЯК-42:

КОМПОНОВКА – ПО ЖЕЛАНИЮ ЗАКАЗЧИКА

Пятнадцатилетний опыт эксплуатации пассажирского Як-42 в различных регионах нашей страны и в зарубежных авиакомпаниях позволил ОКБ им. А. С. Яковлева оценить правильность выбранных, в процессе проектирования воздушного судна, первоначальных решений. Но сегодня, в 1997-м, отношение к самолету иное, чем оно было у всех нас – проектировщиков, эксплуатационников, пассажиров – в начале семидесятых годов. Производители машин тоже по-другому ныне смотрят на свою продукцию. Покупательная способность авиакомпаний резко сократилась, соответственно у серийных авиационных заводов из-за снижения объемов производства появилась возможность вносить изменения в компоновку пассажирского салона, системы воздушного судна как индивидуальные, так и общие по желанию заказчиков.

Для более оперативной реализации всех предложений авиакомпаний было решено внедрить их сразу на серийном самолете, который получил наименование Як-42А. При этом никаким принципиальным изменениям конструкция машины не подвергалась, но позволила улучшить летные характеристики ее и повысить комфорт пассажирам.

Рассмотрим эти нововведения. Взлетный вес воздушного судна удалось поднять до 57,5 т за счет заправки дополнительного количества топлива в свободные объемы кессонов и одновременно уменьшить аэродинамический запас до 2,5 т, так как новые авиационные правила, введенные вместо НЛГС-2, позволили это сделать. Результат получился осязательным: дальность полета с нормальной коммерческой нагрузкой сто двадцать пассажиров увеличилась с 2200 до 2790 километров.

На машине установлена система с дополнительными положениями закрылков 10° и 30°, что позволяет более эффективно использовать ее в условиях повышенных температур и на высокогорных аэродромах. По сравнению с Як-42Д, в этом случае самолет может брать большую коммерческую нагрузку с сохранением нормируемых градиентов набора высоты.

Расширены функции системы выпуска спойлеров. Кроме применения на пробеге, появилась возможность их использования в полете для увеличения вертикальной скорости, что несомненно понравится пилотам при заходе на посадку в зоне аэропортов с высокой интенсивностью полетов.

Вспомогательная силовая установка ТА-12 Як-42А может запускаться на эшелоне пять километров, что по сравнению с ТА-6В, которая имеет высоту запуска три километра, улучшает летные характеристики, то есть в аварийной ситуации время снижения с рабочего эшелона снижается.

В последнее время пассажирский Як-42 много летает на международных

входная дверь была увеличена до размера 1700х850 мм.

Лайнер приобрел дополнительное буфетно-кухонное оборудование, которое установлено как в переднем, так и в хвостовом тамбурах, что позволяет обеспечивать питанием всех пассажиров в соответствии с общепринятыми требованиями.

На воздушном судне реализованы также требования зарубежных авиакомпаний по наличию закрытых багажных полоков, выпадающих (в случае разгерметизации салона) кислородных масок, дымоизвещателей в туалетах.

И самое главное, как для Як-42А, так и для обычного серийного Як-42, у эксплуатирующих их авиакомпаний появилась возможность устанавливать различные пассажирские кресла. Для наших машин их производят несколько фирм.

линиях и успешно арендуется зарубежными авиакомпаниями. Тут сразу остро встал вопрос комфорта для пассажиров. Самолет первоначально создавался для полетов на авиалиниях небольшой протяженности и, чтобы обеспечить эффективность его эксплуатации, тогда было принято решение использовать пассажирское оборудование с небольшим весом конструкции. К сожалению, в ущерб комфорту.

Мнение авиакомпаний определило направление нашей работы. В первую очередь это увеличение дальности полета и создание надлежащего комфорта пассажирам. Решение последней задачи шло по нескольким направлениям.

В международных аэропортах посадка авиапассажиров на борт происходит с помощью выдвижных закрытых трапов, поэтому на Як-42А левая

В настоящее время на многих самолетах авиакомпании установили стандартные общепринятые блоки пассажирских кресел.

Есть еще одна важная, на наш взгляд, область применения Як-42. Некоторые авиакомпании уже заказали нашему ОКБ лайнер с комфортабельным салоном для полетов руководителей крупных фирм и организаций. Конструкция нашей машины с большим объемом пассажирского салона позволила удовлетворить все жесткие требования, которые предъявляются к воздушным судам такого типа. Сегодня мы уже имеем два Як-42 в варианте VIP. Ряд компаний заказал аналогичные компоновки салона, но с неко-





торыми отличиями, которые удовлетворяют их взыскательным требованиям.

Естественно, что такие лайнеры не могут быть похожи друг на друга как две капли воды. Ведь они создаются под конкретного главного пассажира. Кроме того, такого класса воздушные суда летают с небольшой коммерческой нагрузкой, поэтому емкость топливных баков может быть использована полностью. Для Як-42 это 18,2 т, при этом дальность полета в варианте «салон» составляет четыре тысячи километров, что намного больше, чем при перевозке ста двадцати пассажиров.

Для повышения конкурентоспособности наше конструкторское бюро разработало вариант самолета с пилотажно-навигационным оборудованием фирмы «ЭллайдСигнал». На одном из Як-42 установлено следующее оборудование:

- навигационная система KNS 660;

- система электронной индикации EFIS-10;

- система радионавигации и посадки VOR/DME/ILS;

- связанные радиостанции КВ и УКВ KHF950, RTA-44A;

- система предупреждения столкновения в воздухе TCAS-II;

- метео РЛС RDR-4A.

Хочу особо подчеркнуть, что при покупке воздушного судна авиакомпания смогут заказывать оборудование, которое более привычно их пилотам.

В заключение замечу: кроме вышеперечисленных, наше конструкторское бюро активно ведет проработки и более серьезных изменений конструкции. Они позволят приобрести пассажирскому Як-42 новые, улучшенные качества.

Анатолий ХЛАПИН,
ведущий конструктор
ОАО «ОКБ им. А. С. Яковлева»

г. Москва.

Россия, 125315, Москва, Ленинградский проспект, 68.

Факс: (095) 157-57-35.

ОАО «ОКБ ИМЕНИ А. С. ЯКОВЛЕВА».



ТЭМБР-БАНК

НАШИ ДВЕРИ ОТКРЫТЫ ДЛЯ ВСЕХ

ПРЕДСТАВЛЯЕМ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ
БАНК РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ («ТЭМБР-БАНК»)

18

1-й Волконский переулок, дом 8. Здесь, в тихом дворике старой Москвы, в небольшом уютном особнячке находится Топливо-энергетический межрегиональный банк реконструкции и развития («ТЭМБР-Банк»). Молодой, динамично развивающийся, и, кстати, уже заслуживший репутацию надежного и устойчивого. «ТЭМБР-Банк» предоставляет сегодня своим клиентам (юридическим и физическим лицам) практически все виды банковских услуг, что свидетельствует об универсальности этого кредитного учреждения. Впрочем, предоставим лучше слово Председателю Правления «ТЭМБР-Банка» В. КАРАВДИНУ.

- Наш банк, — рассказывает Виктор Семенович, — по статусу — товарищество с ограниченной ответственностью. Создан чуть больше трех лет назад прежде всего в интересах реконструкции и развития топливно-энергетического комплекса. Имеем лицензию на совершение банковских операций и расширенную лицензию на совершение операций в валюте, что позволяет нам открывать и обслуживать счета юридических и физических лиц, корреспондентские счета банков, проводить расчетно-кассовое обслуживание и размещать свободные средства клиентов на депозитных счетах. Кроме того, выполняем финансовые операции на межбанковском рынке, рынке ценных бумаг, кредитую наших кли-

ентов, ведем обслуживание пластиковых карточек.

Среди основных пайщиков «ТЭМБР-Банка» РАО ЕЭС России, ряд акционерных обществ электроэнергетической промышленности, трест «Газмонтажавтоматика», Негосударственный пенсионный фонд электроэнергетики, страховые компании и т. д.

— А каковы финансовая политика и основные показатели «ТЭМБР-Банка»?

Надо сказать, что несмотря на кризисную финансовую ситуацию в России, «ТЭМБР-Банк» за три года в полном объеме реализовал намеченные планы и сохранил высокие темпы развития, укрепил свои позиции в качестве финансового инструмента электроэнергетики. Мы активно участвовали и участвуем в ликвидации кризиса неплатежей в топливно-энергетической отрасли. Нарастивая инвестиции в объекты топливно-энергетического комплекса, способствовали их развитию и реконструкции. Поскольку «ТЭМБР-Банк» является одним из постоянных операторов на рынке межбанковских кредитов и, учитывая возросший риск невозвратов, банк в основном работает «на коротких деньгах» с высоконадежными заемщиками. Эффективной была наша работа и на рынке государственных ценных бумаг. Конечно же, большое внимание уделяли частным вкладчикам, для которых введено несколько новых видов вкладов.

В результате, за три года «ТЭМБР-Банк» добился заметных успехов. К примеру, темпы роста финансовых показателей свидетельствуют о правильности выбранной стратегии. Уставный капитал банка значительно возрос и составляет сегодня более 29,5 млрд. рублей. Остаток средств на текущих, расчетных и депозитных счетах наших клиентов составил на начало текущего года 84,1 млрд. рублей. Словом, налицо динамика финансовых показателей, позволяющая говорить о том, что, несмотря на непрекращавшуюся инфляцию, «ТЭМБР-Банк» разви-



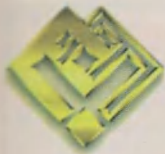
вался высокими темпами, получил рост активов и капитала.

— Сегодня, когда в стране появилось великое множество коммерческих банков, когда у клиента есть возможность сделать выбор между ними, появляется и проблема: определить степень надежности той или иной финансовой структуры. Так насколько все-таки надежен «ТЭМБР-Банк»?

— Этому вопросу придаем особое значение. Решаем его правильной организацией привлечения и распределения всех имеющихся денежных средств. Ориентируемся при этом на снижение стоимости привлеченных ресурсов, на формирование собственной ресурсной базы.

Скажу без преувеличения: клиенты нам доверяют. Их вклады за прошлый год значительно увеличились и составили 35,8 млрд. рублей. Привлекательность нашего банка, пожалуй, также в его мобильности. Это одно из главных его отличий от других. Впрочем, мы не стремимся, что называется, огульно наращивать клиентуру. Скажу больше: к потенциальным вкладчикам подходим избирательно. Как отраслевой банк, конечно же, зависим всецело от политической и экономической конъюнктуры и тем не менее считаем себя банком надежным и устойчивым. Гарантия тому — professionalism сотрудников, их высокий образовательный ценз.

Задача дальнейшего обеспечения высокой надежности и ликвидности размещения имеющихся у банка ресурсов потребовала изменения структуры наших вложений, приоритетным направлением которых стало вложение в государственные ценные бумаги. На рынке ценных бумаг банк проводит операции по трем основным направлениям: операции с ГКО, облигациями государственного сберегательного займа (ОГСЗ) и с векселями — как собственными, так и других банков предприятий.



ТЕМБР-БАНК

Большое внимание уделяется комплексному обслуживанию клиентов на рынке ценных бумаг, включающему в себя выполнение заявок клиентов по покупке-продаже ОГСЗ, векселей, ГКО, а также осуществление доверительного управления пакетами ценных бумаг. Проводимые банком операции позволили реально повысить доходы клиентов – физических лиц, в первую очередь работников предприятий-пайщиков «ТЕМБР-Банка». Общий оборот совершенных операций по заявкам клиентов превысил в прошлом году 10 млрд. рублей.

В течение всего 1996 года, как и в текущем году, банк активно финансирует обслуживаемые предприятия и организации топливно-энергетического комплекса, их работников.

Большое значение банк придает укреплению своей надежности за счет правильной организации привлечения и распределения денежных средств. При этом установлена ориентация на снижение стоимости привлеченных ресурсов и увеличение объема собственных средств.

Около 90 процентов нашего кредитного «портфеля» составляют кредиты на срок менее одного года. При решении вопроса об их выдаче банк уделяет особое внимание анализу финансового состояния заемщиков. Тщательно оцениваем кредитруемые проекты и контролируем целевое использование средств. Большое значение придаем вопросу обеспечения возвратности кредитов. В результате объем просроченной задолженности составил в среднем менее одного процента суммарного объема кредитного «портфеля». Широко используем практику кредитования под залог имущества и ценных бумаг, а также предоставление кредитных линий клиентам, имеющим безупречную финансовую репутацию.

– Виктор Семенович, сегодня большинство российских банков успешно осваивают такое новое для России платежное средство, каким являются пластиковые карточки. А «ТЕМБР-Банк»?

– Пластиковые платежные средства представляют собой крупномасштабную и высокодинамичную отрасль финансового бизнеса. В 1996 году, проведя активное изучение соответствующих технологий на основе тщательно продуманной концепции, банк создал наиболее продвинутую в технологическом отношении (по отзывам отечественных и зарубежных специалистов) собственную платежную систему, основанную на использовании карточек со встроенной микросхемой (СМАРТ-карт) – «ТЕМБР CARD».

«ТЕМБР CARD» является одновременно электронным кошелком и сберегательной книжкой. С одной стороны, владелец «ТЕМБР CARD» может использовать карту

при расчетах в предприятиях торговли и сферы услуг и при получении наличных денег в банковских точках. В то же время с картой связан специальный счет в банке и на находящиеся там средства начисляется ежемесячный процент с ежедневной капитализацией.

В отличие от большинства других подобных систем технология системы «ТЕМБР CARD» позволила обеспечить высококачественный сервис всем участникам платежной системы.

Продолжаем работать и с пластиковыми магнитными картами «UNION-CARD». За последнее время значительно увеличилось количество держателей этих карточек. Привлечению новых клиентов (как организаций, так и отдельных лиц) способствовали гибкая тарифная политика и широкий спектр оказываемых услуг. Например, мы предоставляем услуги по широкому спектру конверсионных операций и являемся активными участниками межбанковского валютного рынка. Общий объем сделок в среднем составляет два млн. долларов США в день. Количество контрагентов достигло 20 единиц. Банк помимо долларов США и немецкой марки начал работать дополнительно с 11 валютами.

Хочу также отметить нашу работу по автоматизации банковских технологий, вылившуюся в конечном итоге в стратегию комплексной автоматизации. Она подразумевает автоматизацию не отдельных операций, а технологических цепочек обработки информации. Стратегия эта позволила минимизировать накладные расходы на эксплуатацию, разработку и сопровождение программного обеспечения. При выборе его, как и базовой аппаратуры, ориентировались на высоконадежные и многофункциональные системы, которые легко поддаются модернизации, расширению и обеспеченные к тому же фирменной поддержкой.

Благодаря надежности автоматизированной банковской системы, оперативности и гарантированной конфиденциальности проводимых операций, большим спросом среди клиентов банка пользуется система «Клиент-Банк», созданная банком для ускорения прохождения платежей и облегчения создания платежных документов и позволяющая клиенту проводить финансовые операции не выходя из дома или офиса. Особо интересна эта система для предприятий и организаций с высоким оборотом денежных средств и, следовательно, с большим количеством платежных документов, а также для тех фирм, кото-

рые остро заинтересованы в высокой скорости расчетов.

– Вы упомянули о высокой профессиональной подготовке сотрудников «ТЕМБР-Банка». В чем конкретно это выражается?

– Кадровая политика определяется, как известно, динамикой экономических процессов. Так заведено во всем мире, во всех сферах, в том числе и в финансовой. В применении к нашему банку мысль эту конкретизирую: задачи отрасли, развивающиеся межбанковские отношения, их международный характер постоянно требуют от наших специалистов все новых и новых деловых качеств. Основной критерий, которым руководствуемся при подборе кадров, – оптимальное сочетание профессионализма с коммуникабельностью и гибкостью в работе. Большинство наших сотрудников кроме экономического образования имеют еще специальную финансовую или техническую подготовку. Примерно около 15 процентов сотрудников учатся – кто в Банковской школе, кто в Финансовой академии при Правительстве России. Несколько руководителей подразделений прошли банковскую стажировку в Нью-Йорке, у «акул» банковского бизнеса. Для своих работников организовали курс обучения иностранному языку.

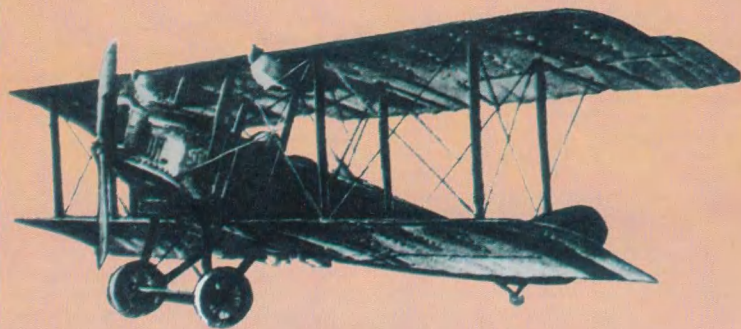
Знания, конечно же, не самоцель. Мало владеть ими, главное – успешно и производительно применять их на практике. Умение делать это тоже придаем большое значение. Также очень важным является тот факт, что коллективу банка удалось создать профессиональную команду, объединенную общими корпоративными и взаимными интересами. Наши сотрудники внимательно заботятся о результатах общего дела, способствуют развитию банка, росту престижа и повышению его авторитета в финансовых и деловых кругах. Во многом благодаря своему грамотному опытному коллективу после трех лет работы на рынке «ТЕМБР-Банк» в полном смысле слова стал надежным банком с устойчивым финансовым положением. Широкий спектр банковских услуг, гибкая финансовая политика и надежные партнеры – вот наше кредо. Пользуясь случаем, через журнал хочу предложить сотрудничество авиатранспортным предприятиям, организациям, связанным с авиационным бизнесом. Двери «ТЕМБР-Банка» открыты для всех.

Беседу записал В. ШИТОВ.

Топливо-энергетический банк реконструкции и развития («ТЕМБР-Банк»)

**Москва, 1-й Волконский пер., 8.
Тел.: (095) 299-82-95, 299-54-76.
Факс: (095) 299-53-08.**

СЧЕТ ГЕКТАРАМ



20

ОТКРЫЛ «КОНЕК-ГОРБУНОК»

«Взлетной полосой № 1» можно справедливо назвать московский аэродром на Ходынском поле. Неразрывно связанный с развитием отечественного воздухоплавания и авиации, он был не только стартовой площадкой испытаний новых военных и гражданских самолетов, но и своеобразной лабораторией научно-опытных полетов, связанных с применением самолетов в народном хозяйстве. Так, семьдесят пять лет назад, 8 июля 1922 года, на Московском (Ходынском) аэродроме были проведены экспериментальные полеты с имитацией опрыскивания вредителей сельскохозяйственных культур.

Как часто бывает, проведение подобных опытов было вызвано чрезвычайными обстоятельствами. После страшной засухи 1921 года на землю рухнул еще один страшный враг – азиатская саранча. Чтобы спасти сельскохозяйственные угодья, тысячи людей вышли на борьбу с этим нашествием – копали каналы, делали отчаянные, но безуспешные попытки применить кавалерию, артиллерию, душили газы... И все безуспешно. Тогда и родилась идея – применить для борьбы с саранчой самолеты. Выдвинули ее известные ученые-энтомологи Н. Богданов-Катков, А. Анучин, В. Болдырев и другие.

Известных профессоров охотно поддерживали авиаторы. Летчики И. Валентэй и В. Вишнев выступили с докладами на заседании в отделе защиты растений Наркомзема, в которых наглядно доказали

возможность применения крылатых машин в борьбе с сельскохозяйственными вредителями. Весной 1922 года на Всероссийском противосаранчовом совещании была создана «комиссия по применению воздушных средств для борьбы с сельхозвредителями», в которую кроме ученых-энтомологов вошли пилоты И. Валентэй и В. Вишнев. Техническая сторона дела и непосредственное проведение первых исследований были возложены на «экспериментальную авиационную станцию» под руководством профессора В. Болдырева.

И вот 8 июля 1922 года пилот Н. Ильзин поднял над Ходынским аэродромом самолет и провел первые эксперименты по изучению возможностей использования самолетов для борьбы с саранчой. С различных высот специальной жидкостью опрыскивали разложенные на траве листы бумаги. Авиационных опрыскивателей тогда не было, и специалисты-энтомологи, находящиеся на борту, использовали наземную аппаратуру – ранцевый опрыскиватель «автомаск» и многоструйный аппарат Вертореля. С воздуха они визуально определяли характер потока капель, их число на единицу площади. Так экспериментальные полеты на Ходынке, а затем и на аэродроме в Тушине положили начало использованию авиации в сельском хозяйстве.

Вскоре на аэродроме в Тушине провели испытания первого авиационного опрыскивателя, сконструированного инженером Я. Михайловым-Сенкевичем, а заодно и отработали технику пилотирования (бреющий

полет, частые виражи, взлеты и посадки с коротких аэродромов и т. д.). А ученые-энтомологи во главе с Г. Коротких оперативно подобрали наиболее эффективные пылевидные инсектициды, используемые в борьбе с саранчой.

Первые же работы по истреблению азиатской саранчи в плавнях Сулака и Террека оказались настолько успешными, что за ними последовали авиационно-химические экспедиции по борьбе с гнездилищами азиатской саранчи в труднодоступных плавнях Кубани, Волги, Сыр-Дарьи... В результате в районах Средней Азии, на Северном Кавказе и в Нижнем Поволжье с помощью авиации были уничтожены гнездилища саранчи на площади 30 тысяч гектаров.

История сохранила для потомков и название самолета, который первым сумел доказать возможность применения авиации в борьбе с вредителями сельскохозяйственных растений. На вооружении летных отрядов, положивших начало сельскохозяйственной авиации России, были самолеты «Конек-Горбунук». Эту крылатую машину построил в 1923 году в авиаремонтных мастерских Одессы летчик Василий Николаевич Хиони, обладавший опытом конструкторской работы. Вместе с рабочими мастерских ему удалось сконструировать уникальный летательный аппарат, который заслуживает отдельного рассказа.

При строительстве «Конька-Горбунка» были использованы узлы и детали других самолетов различных типов, имевшихся на складах. В том числе сохранившиеся части русского серийного самолета «Анаде» выпуска 1915 года и двигателя «Фиат» мощностью 100 лошадиных сил с водяным охлаждением. Самолет, набирая высоту до 3200 метров, развивал скорость свыше 120 километров в час, был устойчив в воздухе, хорошо слушался рулей. Масса пустого самолета составляла 700 килограммов, масса топлива и масла – 110, а полетная масса – 975 килограммов.

Первоначально этот легкий биплан предназначался для учебно-тренировочных целей. Но на испытаниях в Москве он неожиданно раскрыл свои другие возможности – стал желанным для борьбы с вредителями сельскохозяйственных культур. С этой целью в передней кабине «Конька-Горбунка» установили бак с ядохимикатами, снабженный устройствами для распыления в виде специальных патрубков. Результаты работы по опылению саранчи оказались настолько удачными, что «Конек-Горбунук» в течение ряда лет был основным самолетом сельскохозяйственной авиации в нашей стране. Всего было построено свыше тридцати самолетов этого типа. «Конек-Горбунук» проработал в небе «крылатой саялки» до 1928 года – пока не передал эстафету знаменитому «кукурузнику», самолету У-2 Николая Поликарпова.

Подготовил Б. ОРЛОВ.

г. Москва.

О том, что Ту-114 был уникальным по тем временам самолетом, признавалось всеми. Двухпалубный гигант с комфортабельным пассажирским салоном на 160–220 мест, развивая скорость до 820 км/ч, обеспечивал более чем десятичасовой беспосадочный полет. В ту пору это была самая крупная крылатая машина, ее сравнивали с двухэтажным домом: чтобы подняться в Ту-114, нужен был трап высотой пять с лишним метров. Зарубежных аналогов и конкурентов в ту пору у него не было.

Для полетов на Ту-114 отбирались наиболее грамотные, подготовленные и опытные летные специалисты. Экипажи для международных полетов утверждались на коллегии в ГУ ГВФ, а командирами назначались лучшие из лучших пилотов Аэрофлота, многие из которых станут впоследствии Героями Социалистического Труда, заслуженными пилотами и штурманами СССР. Назовем лишь некоторых: Александр Витковский, Константин Сапелкин, Иван Рышков, Николай Сафронников, Николай Шапкин, Василий Учайкин, Харитон Цховребов...

«...К этому полету мы готовились, как никогда, тщательно, – вспоминает о первом полете в Гавану Х. Н. Цховребов. – Достаточно взглянуть на карту, чтобы понять, какое огромное расстояние отделяет нашу страну от Кубы: мы находимся в разных полушариях, нас разделяет Атлантический океан... Из нескольких вариантов маршрута хотелось бы выбрать наикратчайший. Но полеты через страны Западной Европы для нас были закрыты – в самом разгаре «холодная война». Приходится лететь через «нейтральные» страны, нейтральные воды. А это, конечно же, увеличивает степень риска.

Полет готовили лучшие летные и технические силы Аэрофлота. Руководил подготовкой начальник Главного управления Гражданского Воздушного Флота (затем министр гражданской авиации СССР) генерал-полковник авиации Логинов. Евгений Федорович – боевой летчик, участник войны, занимал различные командно-штабные должности в ВВС, окончил Военную Академию Генерального штаба. В ГУ ГВФ прибыл с должности заместителя Главнокомандующего Военно-Воздушными Силами Советской Армии. Особенностью его деятельности в мирной должности стало значительное обновление самолетного парка, перестройка всех служб Аэрофлота к работе на принципиально новой технике, положившей начало реактивной эры.

Вот и на этот раз Логинов летел в Гавану, чтобы подписать договор о прямом воздушном сообщении между столицами СССР и Кубы, технически проверить один из вариантов маршрута Москва – Гавана.

...Взлет в Москве произвел экипаж, возглавляемый Александром Константиновичем Витковским. Ему придется вести самолет первые пять часов. Летели на высоте восемь–одиннадцать тысяч метров. Все заранее составленные расчеты по режиму полета, расходу топлива оправдываются на деле. Над Африкой места в пилотской кабине занял наш экипаж. Взяли курс на ливийский город Себха. Потом 1300 километров летели над бескрайними песками.

Когда приблизились к Конакри, нашему Ту-114 пришлось пробиваться сквозь густую дождевую облачность, низко стелившуюся вокруг. Нелегко было Витковскому, который сменил меня после пяти часов полета, маневрировать в этих сложных условиях, чтобы попасть на аэродром, окруженный горными вершинами. Заходить на посадку надо было с ювелирной точностью.

В 12 часов 52 минуты наш самолет впервые приземлился в столичном аэропорту Гвинеи. Здесь участники перелета после московской ночной прохлады оказались в сорокаградусной жаре. А через несколько



СЕМЬ ЧАСОВ НАД ОКЕАНОМ

Тридцать пять лет назад, 10 июля 1962 года, из Москвы в Гавану через страны Африки был выполнен первый технический рейс на самолете Ту-114 под управлением командиров кораблей А. Витковского и Х. Цховребова. Установление воздушного сообщения между нашей страной и островом Свободы было не только событием в развитии международных перевозок, но и демонстрацией возможностей нашей крылатой техники и наших пилотов.

часов отдыха надо продолжать рейс. Вахту принял наш экипаж. Чувствовалось волнение. Шутка ли, нам предстояло выбраться из темно-свинцовых облаков с максимальным взлетным весом, так как до Гаваны предстояло лететь без посадки, к тому же 5300 километров над океаном. По этой причине и топлива заправили побольше. По этому воздушному пути – почти над самым экватором и строго параллельно ему – еще никто никогда не летал с одного материка на другой.

Через три часа после вылета из Конакри нас сменил экипаж Витковского. Пять часов отдыха, и мы снова принимаем вахту. Внизу – синие воды Карибского моря, остров Ямайка. Все ближе Куба. Вот уже видны горы Сьерра-Маэстра, зеленые плантации сахарного тростника, пальмовые рощи. У самого берега Мексиканского залива широко раскинулась Гавана. Снимаемся. Я держу штурвал, и мне кажется, что ему, как живому, хорошо понятны мои чувства, мое настроение, – так послушен он, действует заодно со мной, чтобы успешно завершить рейс, который продолжается более двадцати часов.

Делая над аэродромом традиционный круг, а в наушниках слышу просьбу сделать три круга, чтобы гаванцы могли еще раз полюбоваться впервые прилетевшим на Кубу Ту-114, а телевизионщикам заснять этот исторический момент. Но я, к сожалению, не мог удовлетворить эту просьбу – надвигалась мощная гроза, и самолету нельзя было дальше оставаться в воздухе.

Только успели колеса коснуться бетона, как хлынул тропический ливень. С трудом добрались мы до перрона аэровокзала, где собралось, невзирая на ливень, много на-

рода. Все бегут к самолету, восторженно приветствуют посланцев дружественной страны – делегацию Аэрофлота во главе с Евгением Федоровичем Логиновым, которая прилетела для переговоров об открытии регулярной воздушной линии между Москвой и Гаваной...

...Когда двадцать лет назад, 19 августа 1977 года, в аэропорту Домодедово состоялось торжественное открытие памятника самолету Ту-114, на торжественном митинге, посвященном этому событию, присутствовали и те, кто летом 1962 года первым привел бывший флагман Аэрофлота на далекую Кубу. На пресс-конференции кто-то из многочисленных журналистов обратился к Александру Константиновичу Витковскому с просьбой рассказать о первых рейсах в Гавану. Пилот просто и обыденно, как об обыкновенной работе, рассказал о тех самых первых рейсах на Кубу. И ни слова о главном – как это все-таки было не просто, какого потребовало мужества, опыта, знаний, напряжения сил. А когда один из журналистов попросил рассказать о каком-нибудь неординарном случае, Витковский и здесь был категоричен:

«Ту-114 долгие годы был настоящим хозяином на линии Москва – Гавана. И за все время его эксплуатации на этой межконтинентальной трассе на самолете не произошло ни одного летного происшествия... Правда, был эпизод, когда в полете отказал один из двигателей, но самолет спокойно продолжал лететь своим курсом на трех работающих...»

О. БОРИСОВ

г. Москва.

С конца 70-х годов в авиакомпаниях США для оптимальной подготовки пилотов и других членов экипажа воздушных судов практикуется учебный курс с более полным учетом человеческого фактора — CRM (Crew resource management), что означает «Управление ресурсами экипажа». К сожалению, в отечественной авиации на этот курс обратили внимание гораздо позднее. Ныне он включен в учебную программу Центра подготовки авиационного персонала, находящегося в ведении АО «Аэрофлот — Российские международные авиалинии». Планируется также включить курс, аналогичный CRM, в программы авиационных учебных заведений.

Безусловно, правильное решение. Ведь цель этого курса — помочь авиаторам лучше познать скрытые, на первый взгляд, опасности, сопровождающие летную работу, а следовательно, научиться избегать ситуаций, могущих ухудшить деятельность оператора в кабине воздушного судна настолько, что это приведет к большой беде. Иными словами, научить каждый экипаж эффективно использовать все находящиеся в его распоряжении ресурсы для безопасного завершения полета.

Чтобы лучше представить, о чем идет речь, обратимся к международному опыту авиации.

В 1972 году лайнер L-10-11 американской авиакомпании «Eastern Airlines» перед заходом на посадку в аэропорту Майами преждевременно потерял высоту и врезался в болото. Аварийная ситуация началась с незначительной технической неполадки. Отягощенная затем неправильно сформулированным вопросом диспетчера УВД к экипажу, она привела к полному пренебрежению контролем за траекторией полета.

Рейс проходил благополучно, пока после выпуска шасси при снижении над территорией штата Флорида экипаж не обнаружил, что не горит зеленый

сигнал установки на замок выпущенного положения передней стойки колес. Этот сигнализатор имеет две лампочки, обычно разделенные перегородкой. Перегорит одна, так по свечению второй все же можно убедиться в положении стойки. Но на этом самолете по какой-то причине лампочки были установлены без перегородки, и перегорели обе.

В процессе поиска причины неполадки экипаж получил от диспетчера аэропорта команду сохранить высоту 2000 футов

Поскольку в том районе наземный радиолокатор иногда давал неправильные показания высоты, информацией, получаемой с его экрана, диспетчер пренебрег. Между тем L-10-11 продолжал снижаться. Примерно на 300 футах (около 90 м) на борту самолета сработала звуковая сигнализация опасной высоты, но члены экипажа, все еще увлеченные заменой лампочек, никакого внимания на нее не обратили. В непосредственной близости к земле сигнал опасной высоты

Особенно поучительными оказались результаты выполнения на тренажере «Боинг-747» восемнадцатую опытными членами экипажей упражнения, которое заключало имитацию ухудшения в полете аварийной обстановки в сочетании с попаданием в сложные метеоусловия и множественным случаем отвлечения авиаторов от порядка работы в кабине. Так, несколько бортинженеров, чтобы уделить внимание бортпроводникам, обратившимся к ним с несущественными вопросами, отвлеклись даже от расчетов критического остатка топлива и допустили затем грубые эксплуатационные ошибки. В частности, один из

них и при расчете топлива ошибся аж на 45 тонн!

А что же командиры? Лишь некоторые из них властными распоряжениями возвращали отвлекшихся членов экипажа к исполнению непосредственных их обязанностей. Остальные же либо пропустили мимо ушей обращения бортпроводников, либо ничего не сделали для пробуждения подчиненных к своему современному в полноте операции на рабочем месте.

Итак, когда члены экипажа управляют воздушным судном, они обязаны обеспечивать «эксплуатационное единство», включающее в себя безопасность полета, его эффективность, соблюдение расписания, обеспечение комфорта, выполнение установленных правил и процедур. Все это достигается деятельностью экипажа, которая может быть разделена на две составляющие: техническую часть и человеческий фактор.

До середины 70-х годов внимание концентрировалось на техническом аспекте. Членов экипажей тренировали до чрезвычайно высокого уровня технического профессионализма. Однако результаты расследования авиационных происшествий показывали, что чисто технические аспекты лежали в основе причин только около 30 процентов всех происшествий и инцидентов.

РЕСУРСЫ



ЭКИПАЖА

(610 м). Но, как свидетельствует сохранившаяся запись бортового магнитофона, все три члена экипажа были поглощены проверкой и заменой индикаторных лампочек настолько, что не заметили, как отключился автопилот и самолет пошел на снижение. Когда он оказался на высоте уже 900 футов (около 275 м), диспетчер УВД, вызвав экипаж на связь, спросил «Что вы делаете?», вместе того чтобы предупредить об опасности продолжавшегося снижения. А командир воздушного судна, неверно поняв, к чему относится вопрос, ответил, что, мол, порядок — работоспособность сигнализатора сейчас восстановим.

прозвучал снова. На недоуменный вопрос второго пилота командир ответил правильно, но при этом утратил последний момент, когда еще можно было перейти в набор высоты...

Катастрофа привела к значительным человеческим жертвам. Ряд подобных тяжелых авиационных происшествий, где технические факторы не были главными причинами, заставил специалистов глубоко проанализировать, почему повторяются ошибки, которых вообще-то можно было избежать. Затем в США в 1976 году проводились исследования с целью определить значение работы в полете экипажа как единой команды.

тов. Намного больше случаев связано с понятием «человеческий фактор», первоначально названным «ошибкой пилота».

Авиационное происшествие никогда не бывает следствием одной причины. А полный учет человеческого фактора служит одним из способов создания более сложной и реалистической модели аварийности. Эта модель позволяет лучше понять взаимосвязь причин многих авиационных происшествий.

Почему любое действие или бездействие экипажа в полете влечет за собой цепь событий и почему во многих случаях причина происшествия обусловлена тем, что было сделано или не сделано задолго до того, как экипаж подошел к самолету? Ответить на эти вопросы помогает получившая в последнее время признание модель SHEL (ШЕЛ), где английскими буквами «эс», «эйч», «и», «эл» обозначены взаимосвязанные три типа ресурсов и окружающей их среда:

S (software) включает в себя все правила, стандартные эксплуатационные процедуры, руководства, карты, таблицы, графики, а также политику авиакомпании;

H (hardware) – воздушное судно и его системы;

E (environment) – окружающая среда, в какой происходит полет;

L (liveware) – члены экипажа и все другие люди, взаимодействующие с экипажем во время полета.

Все элементы модели связаны между собой, и изменения в любом из них влекут за собой изменение характеристик всей модели в целом.

А какое отношение к этой модели имеет курс CRM? Для начала отметим, что его принципы базируются на одном простом допущении: эффективное управление всеми находящимися в распоряжении пилота ресурсами **возможно**. Практика показывает, что наибольшего уровня безопасности полетов достигают там, где используют систему CRM.

Любой пилот, независимо от его квалификации и служебного положения, в процессе своей профессиональной деятельности постоянно встречается с необходимостью взаимодействовать с множеством людей, объектов и явлений, которые могут быть отнесены к совокупности ресурсов, определяющих конечный результат этой деятельности. Вот далеко не полный ряд таких ресурсов: коллеги по работе, товарищи по экипажу, диспетчеры, авиатехники, метеорологи, воздушное судно, эксплуатационные документы, контрольные карты, схемы заходов на посадку, стандартные процедуры и многое другое. Следовательно, CRM можно считать наибольшей частью

модели SHEL, и любой срыв в сфере CRM с неизбежностью приводит к ослаблению всей авиатранспортной системы, а в конечном итоге создает угрозу безопасности полетов.

Эта концепция оказалась настолько жизненно важной, что многие авиакомпании мирового уровня разработали и ввели в свою практику, по крайней мере, одну из форм тренировок по CRM. Суть их программ заключается в обучении авиаторов работе единой командой. При этом разрабатывают различные методы совершенствования управления и лидерства в такой команде, оттачивают искусство анализа и принятия верных решений, добиваются эффективности общения и создания обстановки, способствующей повышению качества трудовой деятельности. Тренировки по курсу CRM вырабатывают у специалистов также способность глубокой самооценки своего поведения в нормальной и аварийной обстановке.

В гражданской авиации нередко случаи, когда более опытный или имеющий более высокий социальный статус командир воздушного судна склонен единолично устанавливать и диктовать другим членам экипажа цели и приоритеты полета. При этом может сложиться обстановка, не позволяющая членам экипажа свободно высказывать свое мнение или, что еще более опасно, выполнять свои служебные обязанности. В таких случаях тренировки по программе CRM могут оказаться единственным верным средством, позволяющим членам экипажа построить мостик, соединяющий противоборствующие точки зрения или личности для достижения общей цели – благополучного завершения полета.

Важно отметить, что неумение экипажа управлять своими ресурсами может приводить, не исключая авиационных происшествий, и к другим серьезным проблемам. Проведенными исследованиями доказано, что и простейшие операторские ошибки происходят вследствие неудовлетворительной передачи информации, плохой координации действий членов экипажа. Инциденты, связанные с неправильной эксплуатацией двигателей, гидравлических и топливных систем, неверным считыванием или неправильной установкой показаний приборов, чаще происходят с экипажами, не проходившими подготовку по программе CRM.

По данным Системы сообщений о нарушениях безопасности полетов (Aviation safety reporting system) США, 35 процентов пилотов, допустивших авиационные происшествия или инциденты, ссылались на недостаточную координацию действий членов экипажа, 16 – отме-

чали расхолаживающую обстановку на борту с чрезмерным количеством разговоров не по существу дела, 15 – жаловались на непонимание характера и действий других членов экипажа, 10 – указывали на благодушие и 5 процентов признались в сомнениях относительно профессиональных навыков подчиненных, что приводило к необходимости выполнять обязанности другого члена экипажа.

В организационных структурах ведущих мировых авиакомпаний уже сформированы специальные подразделения, предназначенные для проведения тренировок по программам CRM с авиаспециалистами, в первую очередь, с членами экипажей воздушных судов. Персонал этих подразделений составляют высококвалифицированные действующие или бывшие пилоты-инструкторы, а также специалисты в области человеческого фактора и надежности человека-оператора в системах «человек – машина».

Так, в авиакомпании «United Airlines» (США), практикующей одну из наиболее признанных в мире систем тренировок летных специалистов по программам CRM, успешно действует созданное с помощью NASA «подразделение человеческого фактора». Программа тренировок здесь начинается обычно с интенсивного семинара (три с половиной дня), проводимого в одном из отелей в пригороде Денвера. Авиакомпания преднамеренно размещает участников семинара вдали от учебно-тренировочного центра, чтобы обстановка была более располагающей к общению. Каждый раз семинар проходят 24 участника, которые объединяются в команды по шесть человек. В каждой из них равномерно представлены командиры воздушных судов, пилоты и вторые пилоты. Надо отметить, что руководство компании пришло к определенному выводу: лучшие результаты дают тренировки объединенных в одной команде людей, имеющих разногласия по некоторым вопросам, например, относительно курения или запрета его. Состав команд не меняется до окончания семинара. Такой порядок базируется на утверждении, что коль все это время члены экипажа вынуждены принимать пищу, работать и отдыхать вместе, то таким образом быстрее может быть достигнута взаимная привязанность, необходимая для создания устойчивой группы. Семинарами руководят линейные пилоты, которые, строго говоря, не обучают, а скорее ведут тренируемых по программе в нужном направлении. Такие условия признаны наиболее способствующими процессу усвоения новых знаний и навыков, что крайне важ-

но для достижения целей CRM.

Специальная группа психологов, исследователей и пилотов установила, что эффективное обучение по программе CRM должно содержать три хорошо выраженные фазы: осознание предмета обучения, практику с обратной связью и непрерывное подкрепление навыков. Каждая фаза состоит из нескольких ключевых элементов, которые, будучи примененными совместно, способны улучшить общий результат деятельности экипажа.

Фаза **осознания** фокусируется на функционировании экипажей как единых команд в нормальных и аварийных ситуациях. При этом пилоты обучаются эффективным приемам достижения позитивного лидерства при понимании особенностей своего собственного поведения.

Еще до прибытия на семинар пилоты получают по восемь брошюр, в которых описана серия не связанных с работой техники ситуаций в полете – например, попадание в плохие метеоусловия. После каждого описания следует вопрос, что предпринял бы пилот в конкретном случае. Ответы ранжируются, и позднее пилот получит индивидуальный счет баллов.

В ходе семинара экипажам тоже задают подобные вопросы, но на этот раз они должны давать ответы как единая команда. Примечательно, что вначале большинство членов экипажа пытаются решить проблемы индивидуально. Только когда выясняется, что время, отведенное по условиям упражнения, уже на исходе, эти авиаторы прибегают к необходимости объединения усилий. Вскоре они осознают, что если бы работали единой командой с самого начала, то вполне успели бы успешно завершить выполнение всего задания. А иначе это становится весьма сомнительным.

Каждое задание содержит серию вопросов, разработанных для измерения уровня лидерства и особенностей поведения в пяти различных сферах:

- **стремление задавать вопросы по существу** – активную или пассивную роль в накоплении фактов играет тренируемый;

- **защита** – насколько активно тренируемый отстаивает свое мнение;

- **разрешение конфликтов** – какова манера пилота находить решение при совместной работе с другими авиаторами;

- **критичность** – насколько верно участник семинара может оценить результаты деятельности как своей, так и других;

- **принятие решений** – какова при этом настойчивость пилота.

Относительно каждой сферы

участнику семинара предлагается выбрать одно из пяти наилучших, на его взгляд, описаний возможного его поведения. Так, в сфере **разрешения конфликтов** предлагаются следующие варианты:

- при возникновении конфликта я стараюсь сохранять нейтралитет;
- я стараюсь избегать создания условий для конфликта, но если он все же возникает, пытаюсь успокоить всех и удержать единение членов моего экипажа;
- я пытаюсь найти приемлемую позицию;
- стараюсь прекратить конфликт или отстоять свою позицию;
- я ищу причины конфликта, чтобы разрешить их.

Результаты тренировок в этой фазе определенно показывают, насколько индивидуально принятые решения хуже коллективных. И что еще более важно, члены экипажа при этом могут проанализировать, как они реагируют на различные стили лидерства в кабине воздушного судна и как собственное поведение может повлиять на исход полета.

В фазе **практики с обратной связью** пилоты участвуют в процессе создания команды при выполнении упражнений на решение проблем. Особенность этих упражнений состоит в том, что, хотя они и выполняются на летном тренажере, однако к технике пилотирования отношения не имеют. Пилоты ставят в ситуации, когда они вынуждены решать проблемы, не опираясь на свой технический опыт. Опять-таки упор делается на то, чтобы показать членам экипажа важность взаимодействия и сохранения единства их команды.

Первая часть этой фазы, которая обычно проводится во второй день семинара, названа «Ориентированной на рейс летной тренировки» (LOFT – Line oriented flight training). При этом команды делятся на трехчленные экипажи (командир, пилот, второй пилот). Проведение тренировки записывают на видеокассету, а в ходе ее используют сценарии, разработанные по материалам расследования фактически имевших место авиационных происшествий. Делается это, чтобы полнее представить широкий круг проблем, которые могут возникнуть в полете. Например, сдвиг ветра и другие явления ухудшения погоды, механические отказы, потеря работоспособности в полете члена экипажа, тяжелое заболевание авиапассажира и ряд других проблем. Важно, чтобы сценарий LOFT не обрушивал разом чрезмерную нагрузку на экипаж, а воссоздавал правдоподобно конкретные ситуации.

После двух «полетов» на

тренажере полученную видеозапись проигрывают в присутствии только тренировавшегося экипажа и руководителя семинара по программе CRM. Впервые члены экипажа видят себя в процессе работы, находясь в позиции наблюдателя со стороны. Затем запись стирают. Пилоты признают, что именно такая форма анализа служит наиболее сильным стимулом изменения отношения к выполнению своих обязанностей и поведения вообще.

В заключение второй фазы тренируемым демонстрируют видеofilm, в котором воссоздана полная картина имевшегося ранее места авиационного происшествия. Опираясь на приобретенные по курсу CRM знания, пилоты определяют моменты, когда экипаж потерпевшего аварию воздушного судна мог действовать более эффективно, что в конечном итоге позволило бы избежать беды.

Фаза **непрерывного подкрепления** проходит не на семинаре, а в рабочей обстановке непосредственно пилотской кабины воздушного судна. Здесь все знания и навыки, полученные на семинаре CRM, применяются на практике. Причем условием этой фазы считается следующее. Поскольку каждый из прошедших курс подготовки по управлению ресурсами знает, чего можно ожидать от своих товарищей по экипажу, то как только кто-либо из них станет небрежно выполнять свои обязанности в кабине, со стороны коллеги тотчас должно последовать соответствующее внушение. Пилоты отмечают, что даже грубоватая фраза «Ну, слабак, давай-ка вспомним курс CRM» обычно воздействует вполне эффективно. А в соответствии с принципами авиакомпании все средства хороши, если они быстро прекращают образование в кабине потенциально опасной обстановки. Следовательно, воздействие на члена экипажа со стороны его товарищей представляет собой ключевой элемент фазы непрерывного подкрепления. Вместе с тем важно и поощрять членов экипажа в их стремлении действовать единой командой.

Документально подтвержденные статистические данные свидетельствуют, что после обращения авиакомпании «United Airlines» к тренировкам персонала по программам CRM количество полетов, приходящееся на одно авиационное происшествие с потерей воздушного судна, увеличилось с одного миллиона до 4,8 миллиона. Между тем как средний показатель безопасности полетов по всем авиакомпаниям США пока еще остается равным одному миллиону полетов на каждое такое

происшествие.

Ныне все более становится очевидным, что решение вопросов обеспечения безопасности полетов – задача не только пилотов, но и каждой части авиатранспортной системы. Хотя по-прежнему непосредственная ответственность за предотвращение авиационного происшествия лежит на командире воздушного судна и его подчиненных в пилотской кабине, они не единственные из тех, кто имеет отношение к обеспечению безопасности полетов. Поэтому уже прослеживается тенденция расширения ответственности за безопасное завершение полета на весь экипаж, то есть на персонал и пилотской, и пассажирской (грузовой) кабин, а также на диспетчеров УВД и инженерно-технических специалистов.

Между тем исследования, недавно проведенные учеными NASA, выявили область летной эксплуатации, которая зачастую не принимается во внимание при организации тренировок по CRM. Речь идет об обмене деловой информацией между пилотами и бортпроводниками. Практика показала, что последний следует считать важной частью экипажа, а не разделять, как это делается в ряде авиакомпаний, с пилотами по сферам профессиональной работы тех и других. При этом руководители ссылаются на профессиональное уважение, на мнение, что пилоты сами осознают всю необходимую информацию, а бортпроводники обычно не желают делиться своими догадками с ними...

Чего стоят такие «аргументы», дает наглядное представление случай с «Боингом-737» авиакомпании «British Midlands». В полете из-за прогорания уплотнения на левом двигателе началась сильная вибрация с выбросом пламени из его сопла. А пилоты из-за плохого технического дизайна пульта управления допустили ошибку: вместо горящего левого двигателя выключили исправный правый. Однако оставались уверенными, что выполнили необходимые операции, и командир, чтобы успокоить пассажиров, сделал объявление: «Дамы и господа, у нас возникли проблемы с правым двигателем. Сейчас произведем посадку и устраним причину».

Три бортпроводника и некоторые пассажиры обратили внимание на то, что выброс пламени происходит из левого двигателя. Но никто не вышел на внутреннюю связь с командиром, чтобы выяснить, почему тогда он вел речь о «проблемах с правым». При заходе на посадку, когда пилоты попытались увеличить тягу левого, фактически неис-

правного, двигателя при избежании небольшого недолета, он полностью отказал из-за возникшего помпажа. Поскольку исправный двигатель был уже выключен, самолет потерял скорость и разбился. А ведь бортпроводники в свое время могли бы предотвратить эту катастрофу.

К сожалению, и пилоты зачастую не осознают важности для бортпроводников некоторых видов информации, в частности, о предполагаемой продолжительности задержки с вылетом, об ожидаемом попадании воздушного судна в зону турбулентности, о времени и порядке приема пищи пилотами в рейсе... Немалое значение для обеспечения безопасности полетов имеют предполетные брифинги, то есть краткое информирование командиром воздушного судна всех членов экипажа, включая бортпроводников, об особенностях предстоящего рейса и предполагаемых действиях в случае возникновения тех или иных осложнений.

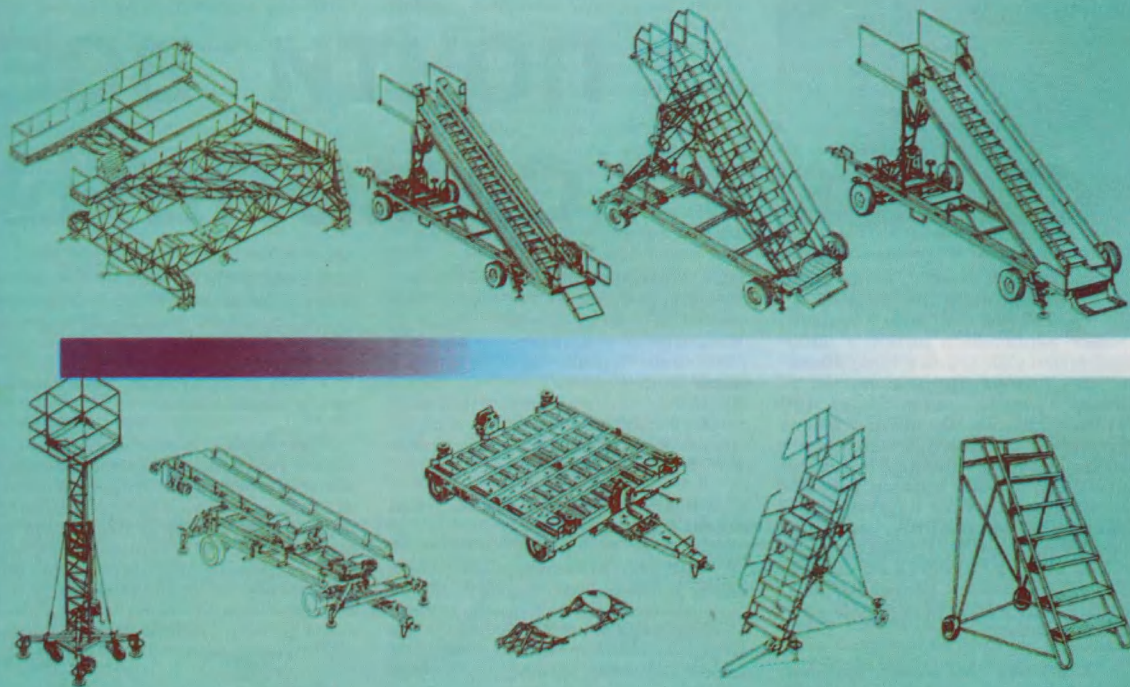
Известно немало случаев создания угрозы безопасности полетов из-за ошибок диспетчеров УВД, инженерно-технических специалистов. Отсюда вытекает необходимость распространения принципов подготовки по CRM и на наземных специалистов в целях повышения надежности их деятельности по обеспечению полетов. Более того, в авиационных кругах уже подошли к новому варианту расшифровки аббревиатуры CRM: *Company resource management*, то есть Управление ресурсами компании. Такое изменение продиктовано необходимостью улучшения деятельности всей авиакомпании, а не только летных экипажей.

Практикуемый ныне подход к обеспечению безопасности полетов, когда принимаемые меры представляют собой реакцию на результаты расследования уже случившихся авиационных происшествий, называют **реактивным**. Но то обстоятельство, что в течение последнего десятилетия повышение относительного уровня безопасности полетов практически прекратилось, побуждает мировое сообщество искать новые пути профилактики аварийности на воздушном транспорте. В качестве одного из таких путей можно рассматривать так называемый **про-активный** подход. Суть его заключается в повышении качества функционирования всей авиатранспортной системы в целом на основе более глубокого осмысления поведения человека в производственной обстановке.

В. РИСУХИН,
пилот 1-го класса,
кандидат технических наук
г. Москва.

А AVION

Научно-технический центр «AVION» производит и реализует специализированное оборудование для обслуживания воздушных судов и пассажиров в аэропортах России.



1. Комплект устройств для контейнеризованной обработки багажа и мелких грузов с использованием электротележек и вильчатых погрузчиков.
2. Спиралевидный спуск для транспортировки багажа со второго на первый уровень в двухуровневых аэровокзалах.
3. Прицепной транспортер для погрузки-выгрузки багажа и мелких грузов.
4. Прицеп г/п до 6т. для транспортировки контейнеров, оснащенный лебедкой.
5. Гамма пассажирских самоходных трапов (в

- том числе для обслуживания инвалидов и больных).
6. Гамма служебных самоходных трапов для всех типов В/С (высота порогов пассажирских люков от 1800 до 5200мм).
7. Авиационные стремянки различного назначения для техобслуживания В/С.
8. Складывающееся водило для подачи кабеля бортипитания на местах стоянок воздушных судов.
9. Упорные авиационные колодки для всех типов В/С.
10. Подъемные монтажные платформы.
11. Платформа подъемная универсальная - предназначенная для обслуживания самолетов DC-10, МД-11, "Боинг", а также ВС других фирм.

Получить дополнительную информацию и сделать заказ Вы можете по телефонам: (0422) 377 028 «Авиапромсервис», (0422) 377 028; факс: (0422) 340 266 НТЦ «Авион».



26

Я «ОСВОИЛ» ПОЧТИ ВСЕ САМОЛЕТЫ

Сегодня у нас в гостях врачоториноларинголог В. Г. Зенгер. Сотни людей, взрослых и детей, с заболеваниями уха, горла и носа обязаны ему своим здоровьем. В. Г. Зенгер – автор книги, более 160 научных трудов. Однажды, много лет назад, он уже публиковался в нашем журнале. Правда, тогда Владимир Георгиевич еще не был доктором медицинских наук, профессором. Но, разумеется, мы рады новой встрече с В. Г. Зенгером не только потому, что стал он настоящим медицинским светилом, но и потому, что это просто очень приятный человек.

– Владимир Георгиевич, признайтесь, в глубине души Вы совсем не врач, а авиатор. Иначе чем объяснить Вашу явную симпатию к авиации?

– Не буду отрекаться от своего доброго расположения к авиации и авиаработникам. Тем более, что мой старший брат имеет к ней непосредственное отношение. Когда-то он окончил авиационный моторостроительный техникум, затем факультет аэродвигательного строительства в Московском автотранспортном институте и сейчас работает в ильюшинской фирме. Но, если обратиться к семейным традициям, то альтернативой медицинскому образованию для меня мог быть не авиационный, а скорее уж, экономический или юридический вуз. Дело в том, что мой дед в свое время был главным юрисконсультом Государственного банка России. Таковым он остался и после Октябрьской революции. На его счастье, он не

дожил до начала массовых репрессий. Зато пострадал от них его зять – бывший управляющий этого же банка, – его посадили на пятнадцать лет. И почти все дети деду, а их у него было четверо, также работали в банках. За исключением моего отца – он был музыкантом. А вот моя мать работала фельдшером в известном всем Научно-исследовательском институте скорой помощи имени Н. В. Склифосовского.

– И это именно она привила Вам любовь к медицине?

– Она много рассказывала мне о своей работе. А еще о моем прадеде – главном враче первой городской больницы Москвы, носящей теперь имя Н. И. Пирогова. Он был акушером-гинекологом. Среди медиков известен как автор так называемого трехслойного шва на матке. Очень долго широкоизвестную операцию называли не иначе как кесарево сечение по Зенгеру. Однако где-то в тридцатые годы фамилию называть перестали. Не знаю, почему. Может быть, потому, что принадлежала она врачу старорежимного строя... Но в семье у нас имени этого родственника помнили, уважали его. Вот этот чернильный прибор из бронзы, стеклянная именная печать на моем письменном столе – все это когда-то принадлежало моему прадеду.

Но я, честно скажу, не мечтал стать врачом. После школы, как и многие юноши, мучительно раздумывал, куда же пойти учиться дальше. Как-то случайно встретился на улице один из приятелей. «Куда собираешься поступать?» – спросил он меня. «Не знаю, наверное, в юридический», – ответил я. «Ты что? – удивился тот. – Там же учиться всего четыре года, а в медицин-

ском целых шесть лет. Ведь это же лучшие годы – студенчество!» И я сдал документы во 2-й Московский медицинский институт, на лечебный факультет.

– Это, действительно, были лучшие годы в Вашей жизни?

– Как сказать, юность есть юность. Но в институте я познакомился со своей будущей женой. Еще будучи студентами сыграли свадьбу. И с тех пор всегда вместе. Вырастили двух сыновей. Один пошел по нашим стопам, стал врачом, другой выучился на инженера по звукотехнике. Есть у нас уже и внучка, ей одиннадцать лет... Но, кажется, я забегаю вперед. Институт мы с женой закончили в 61-м году и поехали работать на Сахалин.

– Это не была дань времени? Тогда, в шестидесятые, многие ездили «за тушманом», «за запахом тайги»...

– Мы ехали на Сахалин по зову сердца. Но еще очень хотели поскорее зажить самостоятельной жизнью. Надеялись получить там квартиру. Вообще мы думали остаться на Сахалине навсегда. Работы не боялись. Правда, в основном работал я, потому что на острове родился у нас наш первенец. В те годы определилась моя врачебная специализация. Меня назначили «ухогорлоносом» в областную больницу. Вот тогда-то и состоялось мое близкое знакомство с авиацией. Как специалисту мне приходилось срочно отправляться в разные концы Сахалина. Некоторым больным могли помочь в краевом центре – Хабаровске, а то лишь в Москве или даже Ленинграде, и я как лечащий врач сопровождал их в этих поезд-

как. На каких только самолетах не приходилось летать. Кажется, я «освоил» все имеющиеся в то время типы летательных аппаратов. Я еще застал времена, когда на Дальний Восток летал Ту-104 с тремя посадками. А на Сахалине не было подходящей для реактивной техники взлетно-посадочной полосы, и пассажиры доставлял на остров Ил-14. Потом уже появились Ан-24, Ан-12. А в Хабаровск начали выполнять рейсы Ил-18, Ту-114. Естественно, мне пришлось летать на всех этих самолетах. Наверное, за те три года, что мы пробыли на Сахалине, мой налет часов был почти таким же, как у иных пилотов. Но это, конечно, шутка.

В 1964 году всей семьей вернулись в Москву. Я поступил в аспирантуру. Закончив ее, работал в Научно-исследовательском институте уха, горла и носа, затем в 1-м Московском медицинском институте.

– А как же квартирный вопрос?

– На Сахалине мы жили «на частном секторе». Никаких перспектив обрести собственное жилье у нас там не было. Вернувшись в Москву, скопили денег и купили кооперативную квартиру. Двухкомнатную, на первом этаже «хрущевки». В ней и живем до сих пор.

– Владимир Георгиевич, после переезда в Москву Ваши отношения с авиацией не изменились?

– Летал я по-прежнему очень много. Но если на Сахалине мне в основном приходилось пользоваться самолетами областной санавиации, то здесь это была уже санавиация республиканского масштаба. Гораздо чаще, чем раньше, летал обычными рейсовыми самолетами Аэрофлота. Они доставляли меня к больным в самые разные города страны. Воркута, Грозный, Клайпеда, Иркутск и еще не менее двух десятков других городов. Дело в том, что после аспирантуры я стал еще более «узким» специалистом – хирургом-восстановителем. Моими пациентами в основном стали люди, получившие в результате несчастного случая, насилия или попытки самоубийства серьезные травмы гортани, трахеи, глотки и пищевода. Не всегда такие больные были транспортными, а на местах чаще всего не находилось оториноларинголога, который мог бы оказать им необходимую специализированную помощь. Поэтому вызывали меня. И к сегодняшнему дню я накопил огромный опыт лечения поврежденных уха, горла и носа. Без ложной скромности скажу, что, наверное, самый большой в мире – почти полторы тысячи вылеченных больных.

– Выходит, разговор о таком прозаическом предмете, как насморк, вряд ли будет Вам интересен. Авиаторы, конечно, не застрахованы от несчастных случаев, но их все же больше волнуют болезни уха, горла и носа, которые напрямую связаны со средой, так сказать, их профессионального обитания и могут влиять на их трудоспособность.

– Я, конечно, прекрасно знаю, какое важное значение для тех, кто поднимает в небо самолеты, обслуживает пассажиров на борту авиалайнеров, имеют здоровые горло, уши и нос. Начнем хотя бы с того, что когда юноша или девушка только еще делают первые шаги в авиации, собираясь поступать в летное училище или на курсы борпроводников, в числе других документов от них требуют рентгеновский снимок придаточных пазух носа. Связано это с тем, что при полетах с большими скоростями человек подвергается воздействию перегрузок и быстрых перепадов давления. Последние действуют на ряд органов, но в первую очередь на уши и придаточные пазухи носа. Если эти пазухи у человека неправильной формы, значит его организм не сможет оказывать должного сопротивления отрицательному воздействию резких перепадов давления. А больные уши первый признак того, что не в порядке вестибулярный аппарат внутреннего уха. Это означает, что даже небольшие, но длительные и повторяющиеся ускорения будут быстро вызывать качивание в полете.

К сожалению, люди, даже от природы крепкие здоровьем, могут заболеть. Мне приходилось участвовать в работе врачбно-летних комиссий и быть свидетелем, как человека в расцвет сил и лет списывали с летной работы из-за заболеваний носа или ушей. И бывало, что первопричиной тому служил банальный насморк. Поэтому я настоятельно рекомендую, если вы чувствуете, что заболели гайморитом, фарингитом или синуситом, обратитесь к врачу и откажитесь от выполнения полета. Особенно важно это сделать, если заболевание сопровождается сильными отеками слизистой оболочки глотки, придаточных пазух носа. Известны случаи, когда такие отеки вызывали при резком перепаде давления разрыв барабанной перепонки. Не говоря уже о том, что нарушалась острота слуха, ухудшались вестибулярные реакции. Распознать эти заболевания несложно. Симптомы: сильная заложенность носа, обильный насморк, головная боль, кашель, боль при глотании.

– Ну а если всего-навсего легкое недомогание, легкий насморк, а лететь надо, как поступить в этом случае?

– Запаситесь перед полетом небольшим количеством спирта, только чистого. Если в воздухе почувствуете, что ухо сильно заложило, закапайте в слуховой канал несколько капель спирта или просто заложите в ухо пропитанную им ватку. При взлете или посадке делайте глотательные движения. Этими советами могут воспользоваться как члены экипажа, так и пассажиры.

– А что Вы посоветуете человеку, заболевшему, допустим, гайморитом, да еще с сильными отеками?

– Выполнять в точности предписания лечащего врача. А общие рекомендации таковы. Несколько дней каждый час в течение двух-трех минут делайте так называемый вибромассаж барабанных перепонек. Это очень просто, люди часто делают эту

процедуру, когда им в ухо попадает вода. На козлук уха ставится палец, указательный или средний, и им совершаются вибрирующие движения, в результате которых воздух в слуховом канале смещается. Это не дает оттекку застаиваться и способствует более быстрому его рассасыванию. Если, скажем, у вас заложено левое ухо, спать нужно на правом боку. Полезно в течение двадцати – тридцати минут жевать жевательную резинку на той же стороне зубов, что и больное ухо. Когда дело пойдет на поправку, для полного восстановления используйте баню, сауну.

Что касается профилактики заболеваний уха, горла и носа, самые главные рекомендации: потребляйте как можно больше продуктов, содержащих витамин С, принимайте аскорбинку. И главное – не курите, избегайте прокуренных помещений, потому что табачный дым удерживает большое количество вирусов. А борпроводникам, которые встречают пассажиров у входа в самолет и потому подвергаются большему риску простудиться или подхватить какую-либо инфекцию, невредно перед рейсом закапать в нос препарат типа интерферона, повышающий иммунологическую защиту организма.

– Владимир Георгиевич, Вы, наверное, ныне очень занятый человек. Работаете в Клиническом научно-исследовательском институте имени М. Ф. Владимирского, занимаетесь со студентами и стажерами, научной работой, ведете прием больных. И, кажется, по-прежнему в экстренных случаях спешите на помощь заболевшим в другой город?

– Все это так. Но, по правде говоря, таких поездок стало гораздо меньше. Ведь МОНИКИ, где я работаю, – институт областной. Но вот осенью вылетал по вызову в Батуми, а до этого пришлось дважды оперировать в Ставрополе. Да вот еще зимой на несколько дней слетал в Лондон на медицинский симпозиум. Причем впервые воспользовался услугами зарубежной авиакомпании. Конечно, ничего не скажешь – такого сервиса на борту, как у них, я на наших самолетах не встречал. Но, думаю, постепенно российские авиакомпании достигнут того же уровня в обслуживании пассажиров. Не сомневаюсь, что так и будет – конкуренция заставит. Но независимо от этого спешу заверить читателей журнала, что я питаю к нашим авиаторам самые лучшие чувства. Во время санитарных рейсов я наблюдал за их работой и за ними самими. В подавляющем большинстве это честные, храбрые люди, отзывчивые на чужую беду. Совершенно искренне считают, что многие больные из удаленных городов и сел страны своим выздоровлением или даже жизнью обязаны не только врачам, прибывшим для оказания им экстренной медицинской помощи, но и пилотам, которые сделали все зависящее от них для того, чтобы эта помощь не запоздала. От чистого сердца желаю всем авиаторам крепкого здоровья, долголетия и счастья.

Беседу вел Т. СУВОРОВА.

г. Москва.



В этом месяце нашему другу и коллеге Валентину Николаевичу Гольцову, отдавшему журналу «Гражданская авиация» без малого сорок лет, исполнилось бы семьдесят три. Увы, в августе девяносто пятого сердце старейшины нашего редакционного цеха остановилось. Его голоса не слышно больше на лётках и планерках, нет в очередных номерах журнала его статей и репортажей. Но память о талантливом журналисте живет в коллективе редакции.

Самым лучшим подарком в день рождения Валентина Николаевича был свежий номер родного журнала. А вот в этом году ему преподнесли подарок, о котором при жизни он сам никогда не думал. Усилиями его жены Светланы Федоровны Буровой, давнего фронтового друга Леонида Сергеевича Маланчева и сотрудников нашей редакции выпущен сборник его стихов-песен «Оберегайте землю, люди!»

Валентин Гольцов не был профессиональным поэтом. Делом его жизни была журналистика. Но однажды он поддавался настроению и написал первые стихи. Показал приятелю. «Здесь не хватает только музыки, в остальном — готовая песня», — ответил тот и посоветовал позвонить композитору Валентину Левашову. Так родилось многолетнее творческое содружество, которое дало около тридцати песен: лирических, патристических, высокогражданственных...

Итак, сборник увидел свет. Тираж, правда, невелик — такие нынче времена. Но если он вам попадется, непременно прочитайте. А мы в свою очередь публикуем некоторые из стихов и песен, вошедших в эту небольшую, но дорогую для всех нас книжцу.

СПАСИБО, ДРУГ!

28

Садись поближе, старый друг,
Я рад, что выпал нам досуг,
И, наконец-то, повстречались.
А ведь, казалось, лишь вчера
У партизанского костра
С тобою мы отогревались.

Ты помнишь, я совсем продрог,
От лютой стужи занемог,
Но ты товарища не бросил.
Еловый лапник подстелил,
Своею куртку прикрыл
И поделился папиросой.

Немало лет уже прожил,
Но ту ночевку не забыл,
Она стоит перед глазами.
Меня тогда твоё добро
От смерти, может быть, спасло...
С тех пор мы лучше стали сами.

ПАХАРИ НЕБА

Воздушный лайнер видится едва,
Плывет в ночи, сверкая бортогнями.
А мы летаем лишь на Аэ-2,
Все над полями, только над полями,
Сыграют нам побудку петухи,
И мы идем на вылет свежим лугом.
Мы, что крестьяне, тоже от сохи
И по-крестьянски крепко дружим
с плугом.

Мотор над пашней весело поет,
Росой искрится бархатная озимь.
Нам сверху видно, что земля нас ждет,
Что золотую будет нынче осень.
Наш Аэ-2 вобрал в себя цвета
Всех нив земных и теплых запахов хлеба.
Есть и у нас в работе красота,
Не зря зовемся пахарями неба.

Все начинают со своих высот,
Идут вперед, ведомые дерзаньем,
Настанет день, и легкий самолет
Мы на большой воздушный
сменим лайнер.

И побегит тогда о нас молва,
Что и меж звезд летаем мы
искусно.
Но без тебя, наш добрый Аэ-2,
Нам будет грустно, очень даже
грустно.

Я СТОЮ НА ПОСТУ

Отслужил хорошо на границе я
И с наградой вернулся домой.
А теперь, уже в форме милиции,
Я стою на посту под Москвой.

Эту землю родную с любовью
Мне хранить от житейских тревог,
Золотое кольцо Подмосквья,
Перекрестки российских дорог.

Служат парни со мною достойные,
И большие права нам даны,
Все мы здесь своей Родины воины,
Все высокой Присяге верны.

ЧТО-ТО МНЕ НЕВЕСЕЛО...

Надела новые сережки
И нитку бус повесила.
Пришел с гармошкой мой Сережка,
Но что-то мне невесело.
Ах, что-то мне невесело.

Хороший парень будто любит,
Ходить за мной не ленится.
Давно нас вместе видят люди,
Но что-то он не женится.



На снимке: композитор Валентин Левашов и поэт Валентин Гольцов в гостях у московской милиции.

Фото из семейного досье В. Гольцова.

Ах, что-то он не женится.

Томит мне сердце неизвестность,
Одной остаться боязно.
Сама его спросила б честно,
Но что-то очень совестно.
Ах, что-то очень совестно.

Надела новые сережки
И нитку бус повесила.
Пришел с гармошкой мой Сережка,
Но что-то мне невесело.
Ах, что-то мне невесело.

НАЦИОНАЛЬНАЯ АВИАКОМПАНИЯ



ЯВЛЯЕТСЯ ЛИДЕРОМ СРЕДИ ДРУГИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ.

ПАССАЖИРСКИЕ АВИАЛАЙНЕРЫ С ЭМБЛЕМОЙ «БЕЛАВИА» МОЖНО ВСТРЕТИТЬ НЕ ТОЛЬКО В АЭРОПОРТАХ СТРАН СНГ, НО И В ЕВРОПЕ, БЛИЖНЕГО ВОСТОКА, АЗИИ И АФРИКИ. КОМПАНИЯ ВЫПОЛНЯЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ В ГЕРМАНИЮ, ПОЛЬШУ, АВСТРИЮ, ИРЛАНДИЮ, ВЕЛИКОБРИТАНИЮ, ИЗРАИЛЬ, НА КИПР И В ТУРЦИЮ. ЛУЧШИЕ СТЫКОВКИ ДЛЯ ПОЛЕТОВ В ЕВРОПУ И АМЕРИКУ – ИЗ ВОЛГОГРАДА, ЕКАТЕРИНБУРГА, ОМСКА, САМАРЫ, ЧЕЛЯБИНСКА И АЛМА-АТЫ.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА

Головной офис национальной авиакомпания «Белавиа»

Адрес: 220004 Республика Беларусь,
г. Минск, ул. Немига-14
TEL.: (017) 229-22-90
FAX: (017) 229-23-83
SITA MSQIBB2
грузовые перевозки (017) 222-53-27
чартерные рейсы (017) 229-27-06

Представительство в России

Адрес: г. Москва, Армянский пер., 11/2
TEL.: (7-95) 923-10-84,
(7-95) 925-17-73
FAX: (7-95) 247-98-57

Представительство в Великобритании

Адрес: 7 BUCKINGHAM GATE
LONDON SW 1E 6JP
TEL.: (10-012-93) 54-70-71
FAX: (10-012-93) 56-01-16

Представительство в Ирландии

Адрес: OFFICE 3A, DEPARTURE CONCOURSE,
SHANNON AIRPORT, IRELAND
TEL.: (10-353-61) 47-29-21
FAX: (10-353-61) 47-29-21

Представительство во Франкфурте

Адрес: 113 ZEIL 60313
FRANKFURT AM MAIN,
GERMANY
TEL.: (10 4969) 920-79-40
FAX: (10 4969) 920-79-422

Представительство в Берлине

Адрес: HILTON HOTEL
STADTBÜRO BELAVIA
MONHRENSSTRASSE 30, 10117 BERLIN
TEL.: (10 4930) 2023-20-25
FAX: (10 4930) 2023-20-27

Представительство в Австрии

Адрес: A-1010 WIEN PARKING 12 TOP 3

TEL.: (10-431) 513-29-24,
(10-431) 513-29-44
FAX: (10-431) 513-29-20

Представительство в Польше

Адрес: 1, ZWIRKI AND WIGURY STREET
00-906 WARSAW, POLAND
TEL.: (10-482) 650-23-14
FAX: (910-482) 650-23-15

Представительство на Кипре

Адрес: 79A, ARCH. MAKARIOS IIIAVE.,
NICOSIA, CYPRUS
TEL.: (10-3572) 37-63-50,
(10-3572) 36-63-50
FAX.: (10-3572) 37-53-43

Представительство в Израиле

Адрес: 1 BEN YEHUDA ST., MIGDLADOR BLD
TEL-AVIV 63801 ISRAEL
TEL.: (10-972-3) 516-16-01,
(10-972-3) 516-16-13
FAX: (10-972-3) 516-16-27



Центральное Агентство Воздушных Сообщений

Государственное предприятие «ЦЕНТРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ ГОРОДА МИНСКА» производит продажу и бронирование авиабилетов на рейсы авиакомпаний «Белавиа», «Аэрофлот», «ЛОТ», «Люфганза», «Эстония Эйр», «Эйр Молдова» и других.

Наши офисы расположены в городах:

● Минск – ул. Карла Маркса, 28, тел.: (017) 227-62-34, факс: (017) 226-08-96; справочное бюро Минского авиаузла 006; справки о международных рейсах по тел.: 222-52-31, 222-52-59;

аэропорт Минск-1, тел.: 222-52-31, 222-54-29;

аэропорт Минск-II, тел.: 279-12-38;

гостиница «Юбилейная», тел.: 226-95-50.

● ВИТЕБСК – Московский проспект, 5, тел.: (02122) 5-11-42.

● ГРОДНО – ул. Горького, 52, тел.: (0152) 44-11-50.

● МОГИЛЕВ – проспект Мира, 29, тел.: (0222) 26-68-45.

СТУДИЯ «КРЫЛЬЯ РОССИИ» ЛЕТНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ им. М. М. ГРОМОВА

1. Производство презентационных фильмов, рекламных роликов, «Home Video» по авиационной тематике.
2. Передача «Мир авиации» на Российском телевидении.
3. Организация воздушных съемок с подъемом в воздух любых типов самолетов и вертолетов.
4. Специальное оборудование для воздушных и наземных съемок.
5. Операторы с допуском на полеты.

ПЕРЕЧЕНЬ ПРЕДЛАГАЕМЫХ К ПРОДАЖЕ ВИДЕОКАССЕТ

№	Серия	«Мир авиации»	Хронометраж, мин.
1	KPA 01	«Авиасалоны мира». «Крылья России»	120
2	KPA 02	«МАКС-95 г. Жуковский». «Крылья России»	55
3	KPA 03	«Дубай-95, Сингапур-96». «Крылья России»	60
4	KPA 04	«Берлин-96, Фарнборо-96». «Крылья России»	60
5	KPA 05	«На грани двух стихий. Из истории российской гидроавиации». «Гидроавиасалон Теленджик-96». «Крылья России»	60
6	KPL 01	«Люди земли и неба (Юрий Гарнаев)». «Крылья России»	53
7	KPC 01	«Су-27 Flanker». Videage Productions.	55
8	KPC 02	«Jaguar GR1A». Videage Productions.	50
9	KPC 03	«Летающие легенды: P-38 «Lightning», «Hurricane», «Bearcat», «Skyraider», «Kittyhawk k», «Spitfire», «Corsair», «Hellcat», B-25 «Mitchell», P-47 «Thunderbolt». Videage Productions.	40
10	KPC 04	«МиГ-29 «Fulcrum». Videage Productions.	50
11	KPC 05	«Крылья России»	56
12	KPC 06	«Harrier GR7». Videage Productions.	53
13	KPB 01	«Tornado F3». Videage Productions.	53
14	KPB 02	«Музыка неба-1». «Крылья России»	40
15	KPB 03	«Музыка неба-2». «Крылья России»	40
16	KPB 04	«Лучшие пилотажные группы мира». «Крылья России»	40

Стоимость одной видеокассеты 50 000 руб.
Для частных лиц: оплата почтовым переводом в сумме 35 000 руб. на адрес: 140160, г. Жуковский, Московская обл., Главпочтамт а/я 88. Остальная сумма (15 000 руб.) оплачивается при получении видеокассеты на почте.
Заказ с названием и индексом видеофильма, а также количество указываются на почтовом переводе.

Для организаций: платежным поручением. Получатель: ИИН 5013029493. ООО «Крылья России» г. Жуковский, р/с 3467306 в филиале «Томилино» ПСБ РФ к/с 890445.

Банк получателя: ОПУ Промстройбанка России г. Москва, БИК 044583468 к/с 468161500.

Телефоны: (095) 556-51-12, 556-51-49, 556-51-30. Факсы: (095) 556-54-11, 556-59-44.

Эту тему мы никогда не затрагивали в нашем журнале. Хотя «объяснительные записки» подгулявших в полете пассажиров в достатке имеются в отделениях милиции всех столичных аэропортов. Участились и жалобы бортпроводников на «купеческое поведение» воздушных путешественников во время авиарейса. Особенно после того, как в большинстве новых авиакомпаний стала свободной продажа спиртных напитков на борту самолетов. Тревожит эта проблема и зарубежных авиаперевозчиков. Вот как на нее реагируют некоторые западные печатные издания.

«Авиакомпании всего мира высказывают все возрастающие опасения и озабоченность угрозой безопасности рейсов со стороны пьяных и хулиганствующих пассажиров», — сообщает одна из лондонских газет.

Международная организация ИАТА настолько обеспокоена проблемой «пьянства в полете», что обратилась ко всем правительствам мира ужесточить законодательство в отношении авиационных хулиганов. Представитель ИАТА Тим Гудер заявил: «В октябре 1995 года мы приняли резолюцию о том, что все страны должны обладать законной властью привлекать к судебной ответственности за те нарушения закона, которые происходят вне их нормальной юрисдикции».

Министр внутренних дел Великобритании оказал поддержку проекту такого закона, по которому проводятся слушания в британском парламенте. Данный закон закроет последнюю юридическую лазейку, которая позволяет пассажирам, совершающим преступления или хулиганские поступки на рейсах иностранных авиакомпаний в Великобританию, уклоняться от судебной ответственности.

Представитель «Бритиш Эрзуэйз» госпожа Хитер Харрис заявила: «Мы решительно настроены на то, чтобы удалить эту очень маленькую, незначительную часть пассажиров с наших самолетов. Будем привлекать к судебной ответственности любых хулиганствующих или необузданных пассажиров в случаях, когда такие обвинения будут подтверждены доказательствами. Мы также запретим навечно этим пассажирам летать на наших рейсах в будущем. Президент нашей авиакомпании уже письменно уведомил все полицейские власти в аэропорту об этой новой политике».

Что же превращает порой трезвого бизнесмена в пьяного хулигана? Доктор Ричард Дэвид, редактор журнала «Здоровье путешественника», утверждает, что эффект воздействия алкоголя в несколько раз сильнее на самолете,

чем на земле. Он констатирует также: «Авиапассажирам обычно предлагают выпить в начале рейса, когда скорее всего у пассажиров еще пусто в желудке. Загрузив себя бесплатными коктейлями во время продолжительного рейса, пассажиру, возможно, уже будет сложно проследить количество выпитого».

В отличие от «Бритиш Эрзуэйз» многие другие авиакомпании избегают публичного обсуждения этой проблемы в попытке уберечь имидж авиакомпании от антирекламы. Хотя в небе во время авиарейсов происходят сотни нарушений общественного порядка на борту самолета, о большинстве из них никто не сообщает. Вот мы и решили привести лишь «самые худшие» из таких инцидентов, что попали в заголовки некоторых зарубежных газет, начав этот перечень с самых «свежих».

Май 1996 года

Хозяйку ночного клуба по имени Реджина сняли с борта самолета «Америкэн Эр-

ПЬЯНОМУ И НЕБО «ПО КОЛЕНУ»

лайнз», следовавшего из Парижа в Майами, после того, как Реджина оскорбила пилота, который сделал замечание ее сыну Лайонелу, попросив воздержаться от курения сигары. Пилоту пришлось сделать вынужденную посадку в Бостоне и попросить полицию арестовать и Реджину, и Лайонела. Полиция сняла обвинения против Реджины, но Лайонелу предстоит суд по поводу хулиганствующего и угрожающего поведения.

Январь 1996 года

На принцессе Саудовской Аравии Салва Квахантти наложили штраф в сумме 500 долларов США за то, что она сильно поцарапала бортпроводницу авиакомпании «Транс Уорлд Эрзуэйз» на рейсе из Парижа в Бостон. Экипаж утверждает, что принцесса «сильно перебрала».

Декабрь 1995 года

Британские и ирландские туристы толкали пассажиров, бросались питанием в экипаж на рейсе авиакомпании «Нордвест» из Лондона в Миннеаполис. Майкл Пэрселл,

25 лет, ударивший бортпроводника, был усмирен с помощью наручников членами Олимпийской сборной США по борьбе. Пэрселл получил впоследствии один месяц тюрьмы. Остальным дебоширам запрещен въезд в США.

Октябрь 1995 года

Банкир Финнеран из штата Коннектикут устраивает дебош на рейсе «Юнайтед Эрлайнз» из Буэнос-Айреса в Нью-Йорк. Командир корабля пытается посадить самолет в Сан Хуане, но разрешение на посадку не получает, потому что на борту находятся высокопоставленные иностранные государственные деятели, среди которых Президент Португалии и министр иностранных дел Аргентины. В федеральном суде Финнеран признал себя виновным и согласился заплатить штраф в размере 50 тыс. долларов США. Он был приговорен к 300 часам общественно полезного труда, суд запретил ему пить алкогольные напитки на борту авиалайнера.

Сентябрь 1995 года

Уругвайский бизнесмен Карлос Уго Авмеида-Гутierrez оскорбил неприличными выражениями и напал на трех пассажиров, а затем попытался задушить стюарда на рейсе «Бритиш Эрзуэйз» из Сан Паоло в Лондон. Он был приговорен к 14 дням тюрьмы с запретом в будущем летать на рейсах «Бритиш Эрзуэйз».

Январь 1995 года

Полиция утверждала, что рок-певица Кортни Лав оскорбила пассажиров и экипаж на рейсе австралийской авиакомпании «Квантас» из Бризбенга в Мельбурн. После посадки самолета ее арестовали, но вечером же отпустили для выступления в концерте.

Декабрь 1994 года

Четыре пассажира затеяли, по утверждению полиции, целую битву на борту рейса «Ройял Эр Марокко» из Марокко в Британию.

Июль 1994 года

Чартерному рейсу «Бритиш Эрзуэйз» пришлось сделать посадку в Мюнхене, когда пассажир Колин Грининг затеял драку со своей подружкой. Брининга оштрафовали на 300 фунтов стерлингов, а подружка подала на него в суд иск в размере 17 тыс. фунтов стерлингов.

Подготовил А. ОРЛОВ.

г. Москва.



Русская Страховая
Компания

Стабильность и уверенность

НА РЫНКЕ СТРАХОВАНИЯ АВИАПАССАЖИРОВ

1 апреля 1997 года вступил в силу новый Воздушный кодекс Российской Федерации. Его статья 133 обязывает перевозчика страховать свою ответственность перед пассажиром. Сегодня удалось уйти от принципов двойного стандарта страхования авиапассажиров, когда объемы страховых выплат на международных авиаперевозках существенно различались с внутренними.

Напомним, по новому Воздушному кодексу страховая сумма по страхованию ответственности перевозчика перед авиапассажиром устанавливается в размере не менее тысячи минимальных зарплат (восемьдесят четыре миллиона рублей) против двадцати тысяч долларов, установленных Варшавской конвенцией, под действие которой подпадают все международные перевозки. Что касается ответственности перевозчика за зарегистрированный багаж, то объем таковой (две минимальные зарплаты за один килограмм), даже выше установленного Варшавской конвенцией в двадцать долларов.

Введение нового документа в первую очередь коснется перевозчика, так как повышение страховой суммы повлечет за собой увеличение тарифной ставки. Это ложится на плечи авиакомпаний (правда, расходы на страхование могут быть включены в цену билета, но не должны превышать одного процента от нее). Иначе говоря, расходы на страхование пассажира нельзя полностью включить в стоимость авиабилета. Во всем мире страховую премию платит пассажир, а в России расходы на страхование несут авиакомпании, усугубляя тем свое бедственное положение.

На наш взгляд, в связи с принятием Воздушного кодекса подлежит пересмотру существующая согласно Указу Президента **система обязательного страхования** авиапассажира на внутренних рейсах, выполняющая теперь дублирующую функцию. Ведь, приобретая билет, в стоимость которого включена страховая премия в две тысячи рублей, пассажир автоматически является застрахованным на сто двадцать минимальных зарплат (чуть более десяти миллионов рублей).

Отметим здесь и порочную практику, которая сложилась вокруг осуществления этого вида страхования. Требование полиса по обязательному страхованию авиапассажиров является необходимым условием для получения авиакомпанией лицензии в Федеральной авиационной службе России. Зачастую авиакомпании заключают договор по обязательному страхованию авиапассажиров с местными региональными страховыми компаниями, большинство которых, естественно, не в состоянии осуществить выплату страхового возмещения в случае авиакатастрофы. Эти авиаперевозчики игнорируют страховой пул, объединяющий семь ведущих страховых компаний. Среди них лидером является «Росгосстрах», а Транспортная клиринговая палата координирует действия. Кроме того, наметилась тенденция выхода ряда страховых компаний из страхового пула: низкая тарифная ставка, ее структура, когда восемьдесят процентов страховой премии направляется на финансирование предупредительных мероприятий, уже не обеспечивают формирование компаниями страховых резервов, необходимых для покрытия убытков при авиакатастрофах. Так, только одна страхо-

вая выплата в 1996 году (по факту гибели Ту-154 6 декабря 1995 года) оказалась больше суммы собранных страховых премий за 1995 год компаниями-страховщиками по данному виду.

С 1993 года Русской страховой компанией совместно с Транспортной клиринговой палатой осуществляется проект по страхованию гражданской ответственности перевозчика за жизнь и здоровье авиапассажиров около ста пятидесяти ведущих авиакомпаний России и СНГ. Цель проекта:

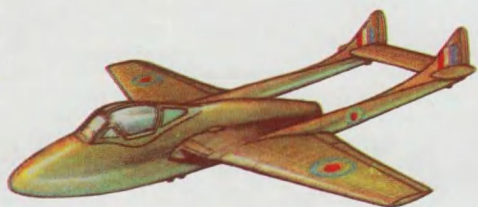
- защита отечественного перевозчика от несения неограниченной ответственности;
- обеспечение авиапассажиров надежной страховой защитой;
- уход от двойного стандарта, когда объемы страховых выплат на международных авиаперевозках существенно разнятся с внутренними.

В настоящее время Русская страховая компания готовится к выплате страхового возмещения авиакомпании «Ставропольские авиалинии», чей самолет Ан-24 18 марта 1997 года потерпел катастрофу, в которой погиб сорок один пассажир.

Кроме этого, Русская страховая компания осуществляет добровольное страхование авиапассажиров, то есть при покупке авиабилета по согласию пассажира оформляется страховой полис. Страховая сумма определяется самим пассажиром.

РУССКАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ, являясь одной из лидирующих в России среди компаний, занимающихся авиационным страхованием, предлагает весь перечень услуг в данной области.

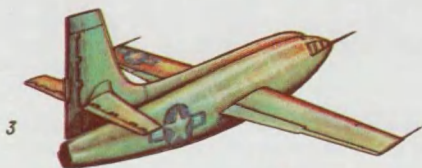
125190, г. Москва, Ленинградский проспект, 36.
Телефоны: (095) 213-13-22, 213-38-82, 206-50-44.
Факс: (095) 213-21-96, 206-51-44.



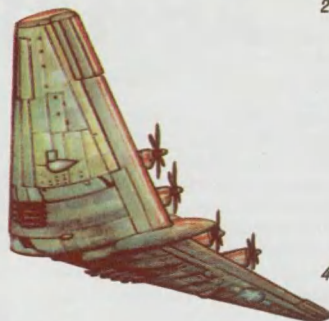
1



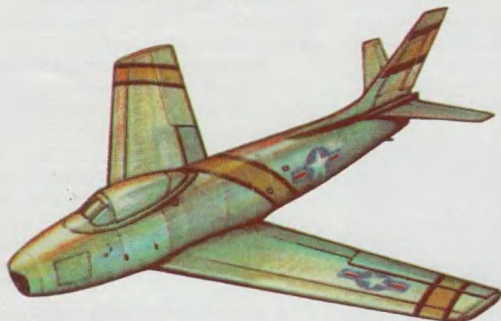
2



3



4



5



6



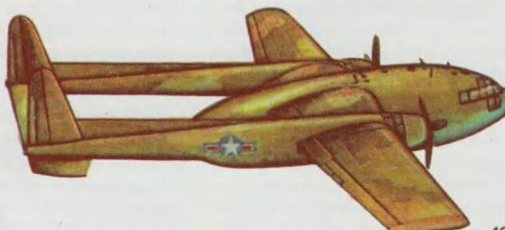
7



8



9



10

Зарубежная авиация периода 1940–1980 годов (1943–1949-й): 1 – истребитель Де Хэвилленд «Вампир» (Великобритания); 2 – истребитель Рипаблик F-84 «Тандерджет» (США); 3 – экспериментальный самолет Белл X-1 (США); 4 – экспериментальный бомбардировщик Нортроп XB-35 (США); 5 – истребитель Норт Американ F-86 «Сейбр» (США); 6 – пассажирский самолет Виккерс «Вайкаунт» (Великобритания); 7 – пассажирский самолет Де Хэвилленд «Комета 1» (Великобритания); 8 – экспериментальный самолет «Ледюк» 010 (Франция) на самолете-носителе; 9 – многоцелевой вертолет Белл 47 (США); 10 – транспортный самолет Фэрчайлд C-119 «Флайинг бокскап» (США).

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

«БЫКОВСКИЙ АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД»

Тел. (095) 554-50-40, 558-49-12, факс (095) 501-35-09

Сертификаты Ремонтной организации: ФАС России № ССВТ 2.А1.03.001-96,
АР МАК № 01-ПР



Россия 140150 Московская обл.,
п. Быково, ул. Аэропортовская, 14

- Все формы периодического технического обслуживания и ремонт самолетов Ил-76, Ил-18, Як-42, Ту-204;
- Ремонт и поставка комплектующих (агрегаты, узлы, приборы) для самолетов Ил-18, Ил-76, Як-42, Ан-12, Ил-62 и др.;
- Ремонт, поставка и лизинг двигателей Д-30 2 и 3-й серии, ВСУ ТГ-16;
- Переоборудование, продление ресурса и доработка самолета типа Ил-76 по бюллетеням промышленности;
- Восстановление и упрочнение деталей (лопатки, монорельсы и т. д.);
- Окраска полиуретановыми материалами всех типов воздушных судов и нанесение символики с использованием пленочных технологий. Для проведения работ завод располагает малярным комплексом на собственной базе и организует покрасочные работы за пределами СНГ с использованием малярных комплексов ведущих авиаремонтных предприятий.

ДОЧЕРНЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «БЫКОВО-СЕРВИС»

Сертификаты организации по ТО АТ: ФАС России № ССВТ 2.А1.02.424-96, № ССВТ 2.А1.02.425-96

Техническое обслуживание, текущий ремонт и восстановление самолетов Ил-76, Ту-154, Ту-204 и других типов авиатехники на базе ОАО «Быковский Авиаремонтный Завод», ЭМЗ им. В. М. Мясникова (г. Жуковский) и за пределами СНГ.



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА «АЭРОКОСМОС»

гражданская авиация, авиационное и космическое двигателестроение; ситуация на рынке авиационной и космической техники и положение на нем российских фирм; ситуация в аэрокосмическом комплексе России и зарубежных стран, финансирование военных и гражданских авиационных и космических программ; конверсия ВПК; разработка новой авиационной и ракетно-космической техники; воздушный транспорт; зарубежные фирмы на авиационном рынке России и стран СНГ; аналитические обзоры по авиационно-космической технике; международные авиационно-космические выставки, конференции, симпозиумы и отклики средств массовой информации на участие в них российских фирм и представителей, а также много другой интересной информации.

В обзоре используются материалы, получаемые по каналам ИТАР-ТАСС и ведущих мировых информационных агентств, информация из периодических специализированных изданий, газет и журналов, материалы выставок и конференций.

Еженедельный обзор «Аэрокосмос» будет полезен руководителям, аналитикам и экспертам министерств и ведомств, гене-

ральным и главным конструкторам предприятий ВПК России, депутатам Государственной Думы, сотрудникам отделов внешнеэкономической деятельности предприятий-экспортеров, представителям зарубежных аэрокосмических фирм в России и странах СНГ, журналистам и всем тем, кто интересуется вопросами аэрокосмического комплекса, воздушного транспорта, конверсии и т. д.

Цена одного номера – 25 тысяч рублей (НДС не облагается).

Подписная цена на 1997 год (52 номера) – 1170000 рублей, при подписке на 1-е полугодие – 617500 руб., при подписке на 3 месяца – 325000 руб.

Подписка может быть оформлена с любого номера.

По вопросам оформления подписки обращаться в Коммерческий центр ИТАР-ТАСС.

Тел.: (095) 202-11-27, 229-28-64, 292-37-98.

Факс: (095) 202-54-74, 203-31-80, 203-31-08.

Адрес: 103009, Россия, Москва, Тверской бульвар, 10-12.

С 1 ЯНВАРЯ 1997 года Агентство ИТАР-ТАСС приступило к выпуску уникального еженедельного обзора российской и зарубежной прессы «Аэрокосмос».

В этом обзоре публикуются информационные и аналитические материалы по следующим направлениям: военная и