

ГРАЖДАНСКАЯ



№9 (772) 2008

www.idga.ru

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

издается с 1931 года

АВИАЦИЯ

проблема

Цены пахнут керосином

безопасность полетов

Сроки перенесли, но проблема осталась

аэропорты

Чудо в драконьей чешуе

ISSN 0017-3606



Группа Компаний
«Топливное Обеспечение Аэропортов»

Международная ассоциация
воздушного транспорта – ИАТА



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

24.09.08 – 26.09.08 (3 дня) Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Торговый дом «Топливное Обеспечение Аэропортов» (ТД ТОАП) проводят курс повышения квалификации на тему **«УПРАВЛЕНИЕ ТОПЛИВНЫМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ»**.

ТД ТОАП является Стратегическим Партнером ИАТА в области обеспечения авиатопливом. Участие в этой программе открывает широкие возможности для сотрудничества с авиакомпаниями и предприятиями гражданской авиации по всему миру.

Курс проводит инструктор Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) на английском языке с синхронным переводом на русский язык.

В рамках курса «Управление топливным обеспечением» будут предложены занятия по темам:

ЧТО ТАКОЕ АВИАЦИОННОЕ ТОПЛИВО?

- Современный НПЗ
- Характеристики авиатоплива
- Топлива – окружающая среда
- Важность «открытого доступа»
- Процедура заправки «в крыло»

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТОПЛИВА

- Тенденции технологического развития
- Танкеринг топлива

ОСНОВЫ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА АВИАТОПЛИВО

- Механизм определения цены
- Оценка рынка – Platts

ЭТАПЫ ЗАКУПКИ ТОПЛИВА

- Подготовка тендера
- Принятие решения / выбор победителя тендера
- Контроль и проверка
- Планирование и составление сметы

Курс «Управление топливным обеспечением» будет интересен риск-менеджерам, топ-менеджерам авиакомпаний и ТЗК, менеджерам по планированию и закупкам топлива, аналитикам топливного обеспечения, инспекторам по контролю над топливными поставками и страховыми операциями, финансистам, аудиторам, бухгалтерам, поставщикам топлива, группам наземного обслуживания ВС.

ПО ОКОНЧАНИИ КУРСА И СДАЧЕ ЭКЗАМЕНА СЛУШАТЕЛЯМ ВЫДАЕТСЯ СЕРТИФИКАТ ИАТА МЕЖДУНАРОДНОГО ОБРАЗЦА.

Стоимость участия: 40 000 рублей (включая НДС 18%).

В стоимость включены: трансфер из Москвы до места проведения курса и обратно, размещение в комфортабельном одноместном номере, питание, материалы курса, услуги переводчика.

Место проведения: загородный отель Heliopark Thalasso (с дополнительной информацией об отеле можно ознакомиться на сайте www.heliopark.ru).

Регистрация и оплата

Максимальное количество участников – 24 человека.

Регистрацию и получение оплаты производит ТД ТОАП.

Для получения дополнительной информации просим связываться с Анной Захаровой.

Телефон: +7 (495) 225-67-80 – офис, 8-903-597-47-07 – сотовый, Факс: +7 (495) 225-67-62,

e-mail: zaharova@tdtoap.ru; www.tdtoap.ru



ОБЖЕГШИСЬ НА МОЛОКЕ?..

«Н

едавно с женой вернулся из отпуска. По многолетней традиции летали, конечно, самолетом. С собой взяли лишь минимум необходимого – никакого багажа, одна ручная кладь. Каково же было наше недоумение, когда в аэропорту Домодедово на предполетном досмотре у нас изъяли маникюрные ножницы и тюбики с кремом против загара. Притом объяснили, что это сделано ради нашего же блага. Неужели авиационным властям повсюду мерещатся террористы?»

Такое вот письмо пришло в редакцию. И, надо сказать, его автор не одинок. Жесткие меры безопасности в аэропортах России, да и всего мира, вызывают у пассажиров неоднозначную реакцию. С одной стороны, люди понимают, что угроза терроризма после сентябрьских событий 2001 года в Нью-Йорке и Вашингтоне необычайно обострилась не только в Америке. В том же Домодедове в августе 2004 года чеченские террористки-смертницы взорвали в небе два российских самолета Ту-154 и Ту-134, направлявшиеся в Сочи и Волгоград. В результате погибли все члены экипажей и пассажиры. С другой, ужесточение мер авиационной безопасности создает воздушным путешественникам массу неудобств, которые порой кажутся просто бессмысленными.

«У нас почему-то всех до единого пассажира подозревают в склонности к терроризму, – пишет тот же автор. – Разве это оправдано? Получается как по пословице: «Обжегшись на молоке, дуют на воду».

По мнению самих авиаперевозчиков, меры по обеспечению авиационной безопасности многократно превышают возросший уровень угроз. При чем тут, считают многие из них, маникюрные ножницы и крем против загара... А в США, по сообщениям СМИ, даже наложен запрет на прилет в страну с мобильными телефонами. Слов нет, «мобильник» может быть использован для подачи сигнала взрывному устройству, но как быть деловым людям или просто добропорядочным гражданам без столь необходимой и привычной сотовой связи? Нельзя же всех пассажиров стричь под одну гребенку.

А возьмем требования Федеральных авиационных правил и Закона о транспортной безопасности России, которые обязаны наравне с магистральными воздушными гаванями выполнять региональные и местные аэропорты. Если следовать букве закона, то штат службы безопасности какого-нибудь глухого северного аэропортика должен превышать количество всех

остальных работников. Вряд ли это ему под силу. Как и оснащение аэропорта соответствующими техническими средствами. И особенно ограждение прилегающей территории бетонным забором. Остряки даже шутят: от кого на Севере ставить забор – от песцов из тундры или моржей с Ледовитого океана.

Правда, дополнение к Федеральным авиационным правилам вносит некоторые разграничения по категориям аэропортов. Шаг, безусловно, разумный, но этого мало. Эксперты считают, что нужны вполне определенные критерии, которые позволяли бы определить, что нормально, а что ненормально и на этой основе удерживать ситуацию в заданных рамках.

Международная организация гражданской авиации ИКАО рекомендует пользоваться матрицей (таблицей) угроз, в которую закладываются соответствующие факторы. Подход здесь строго количественный. Сложив баллы, уровень угроз можно определить как «зеленый», «желтый» или «красный». Зеленый означает норму, желтый, а тем более красный требуют принятия дополнительных мер, которые позволяют избежать критической ситуации.

Правда, работа с матрицей требует творческого подхода. По мнению специалистов, прежде всего нужно установить источники информации, оценить их значение на данный момент, а также учесть, что повседневный «усиленный режим бдительности» не только несет большие финансовые затраты, но и ведет к утрате готовности к принятию эффективных мер в критических ситуациях.

Но есть и другой подход к делу. Например, председатель Комитета Госдумы по безопасности Владимир Васильев не видит ничего зазорного в том, когда тщательному досмотру подвергаются даже VIP-персоны, которые раньше проходили в самолет без каких-либо предполетных формальностей. «Когда меня просят снять верхнюю одежду и разуться, – говорит он, – я отношусь к этому совершенно нормально, а вот когда пропускают в самолет беспрепятственно, меня это смущает».

Одним словом, давайте будем терпимыми ко всем неудобствам в аэропортах, связанным с авиационной безопасностью. В конечном счете, это наша с вами безопасность.

Анатолий ТРОШИН



АЭРОНАВИГАЦИЯ	3	ПРОГРАММА ЕСТЬ, СРЕДСТВА ВЫДЕЛЕНЫ, ЧТО ДАЛЬШЕ?
ПОДРОБНОСТИ	6	ПОД СЕНЬЮ ЖАР-ПТИЦЫ
ПРОБЛЕМА	8	ЦЕНЫ ПАХНУТ КЕРОСИНОМ
ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ	14	АВИАСАЛОН В ДОМОДЕДОВЕ: «КАМЕРНАЯ» ЭКСПОЗИЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО МАСШТАБА
НОВОСТИ	17, 25	
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	18	СРОКИ ПЕРЕНЕСЛИ, НО ПРОБЛЕМА ОСТАЛАСЬ
ВЗГЛЯД	22	АВИАЦИЯ ПОД ПРОКУРОРСКИМ НАДЗОРОМ
БЛИЖНЕЕ ЗАРУБЕЖЬЕ	26	«ЖИТЬ, ТВОРИТЬ, ПОБЕЖДАТЬ!»
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	28	И УДОБНЕЕ, И ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ ЗА ГРАНИЦЕЙ
ТЕХНОЛОГИИ	32	«СИРЕНА-ТРЭВЕЛ»: ДВОЙНЫХ СТАНДАРТОВ БЫТЬ НЕ МОЖЕТ
АВИАКОМПАНИИ	36	«АЭРОФЛОТ-КАРГО»: ДАЕШЬ СРОЧНЫЕ ГРУЗЫ!
ВЫСТАВКИ	40	МОСКОВСКАЯ ОСЕНЬ
АЭРОПОРТЫ	42	ЧУДО В ДРАКОНЬЕЙ ЧЕШУЕ
МИРОВОЙ АВИАПРОМ	46	БОМБАРДИЕР МЕЧТАЕТ О ПОЛОВИНЕ РЫНКА
ФОТОРЕПОРТАЖ	48	ДЕРЖАТЬ СТАТУС МЕЖДУНАРОДНОГО!
СТАТИСТИКА	52	
РАКУРС	56	АВАРИЙНОСТЬ В МИРОВОЙ АВИАЦИИ
ПЕРЕВОДЫ	58	ХАОС НА ПОСАДКЕ
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ	60	РЕКОРД ТРЕХ «СТАЛИНСКИХ ОРЛИЦ»
ДАЛЕКОЕ-БЛИЗКОЕ	63	САМОЛЕТНЫЙ НИИ И ЕГО ПАРТОРГАНИЗАЦИЯ ПОСЛЕ ЧИСТКИ

На первой странице обложки: Фото Сергея КРИВЧИКОВА



Гражданская Авиация №9 (772) 2008

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Издается с 1931 года

УЧРЕДИТЕЛЬ

ООО «Редакция журнала
«Гражданская авиация»

ИЗДАТЕЛЬ

Издательский дом
«Гражданская авиация»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Денис КАРЕЛОВ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Анатолий ТРОШИН

Зам. главного редактора

Владимир ШИТОВ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Василий БАБАСКИН
Виктор БАРХОВ
Евгений БАЧУРИН
Сергей ИЛЬЧЕВ
Геннадий КУРЗЕНКОВ
Иван МАКАРОВ
Борис КРЕМНЕВ
Александр НЕРАДЬКО
Валерий ОКУЛОВ

Помощник

главного редактора
Людмила ГУРЖИЙ

Редактор-стилист

Людмила МОШИНА

Корреспонденты

Геннадий АРАЛОВ
Светлана ПОПОВА
Анатолий СКОРОБОГАТОВ

Дизайн и верстка

Вера КУЗНЕЦОВА

КОММЕРЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

Коммерческий директор

Алексей РОМАНОВ
Тел. (495) 225 6779

Распространение

Рустам ХОББИХОЖИН
Тел. (495) 225 6790 доб. 548

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 127057, Москва,
Чалаевский пер., д. 3, офис 5
Телефон (495) 225 6790
E-mail: anatology.40@bk.ru; info@idga.ru

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

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

названий и других данных, а также
за использование сведений,
не подлежащих открытой публикации.

Мнения авторов не всегда совпадают
с мнением редакции.

При перепечатке ссылка на
«Гражданскую авиацию» обязательна.

Подписано к печати 8.09.2008 г.
Заявленный тираж 7000.

Отпечатано в типографии
ЗАО «Центр оперативной полиграфии».

Цена договорная.

Материалы рекламного характера
публикуются со ссылкой «на права рекламы».

ПРОГРАММА ЕСТЬ, СРЕДСТВА ВЫДЕЛЕННЫ, ЧТО ДАЛЬШЕ?

Анатолий ТРОШИН

– Владимир Александрович, недавно стало известно, что правительство России выделило на модернизацию системы воздушного движения 82 млрд рублей. Есть мнение, что эти немалые средства отпущены для того, чтобы вывести Росаэронавигацию из критического состояния, в котором она якобы находится. Так ли это?

– Не знаю, чье это мнение, но никакой критической ситуации у нас нет. Аэронавигационная система России функционирует слаженно и четко, охватывая воздушное пространство в 26 млн квадратных километров. Мы имеем более 550 тыс. километров авиатрасс, по которым за год совершается более 1 млн полетов. При этом одновременно под контролем находится около 800 воздушных судов, и ни один из них не выпадает из поля зрения центров управления воздушным движением. Другое дело, что жизнь не стоит на месте. Постоянно растет интенсивность воздушного движения. Необходимо совершенствовать технологическую базу, вводить в действие новые международные стандарты, обеспечивать все возрастающий уровень безопасности полетов. Все это требует адекватной реакции с нашей стороны, а стало быть, и соответствующих капитальных вложений.

– Хорошо, а на что конкретно пойдут эти деньги?

На вопросы редакции отвечает начальник Управления радиотехнического обеспечения полетов, электросвязи, модернизации и сертификации Федеральной аэронавигационной службы Минтранса России, кандидат технических наук Владимир Корчагин.



– Если сказать кратко, то на реализацию Федеральной целевой программы «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2015 годы)». Сейчас она находится на рассмотрении в правительстве, надеемся, что в скором времени будет утверждена.

В чем эта программа уникальна? До этого у нас была подпрограмма модернизации Единой системы ОрВД, которая входила в Федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)». Но бюджетного финансирования по под-

программе не предусматривалось. Теперь государство осознало необходимость поддержки системы организации воздушного движения и пошло на выделение значительных финансовых средств. Для сравнения: США ежегодно тратят на поддержание и развитие аэронавигационной системы примерно 9 млрд долларов. Около 1,6 млрд долларов расходует в год Япония, и это при ее-то территории. Еврокомиссия на внедрение в Евросоюзе только одной технологии – автоматического зависимого наблюдения – выделила на период с 2003 по 2006 годы около 25 млрд евро.

Владимир
КОРЧАГИН

– А можно ли назвать приоритетные направления, куда будут вкладываться выделенные средства?

– Программа состоит из трех тематических направлений. Это модернизация системы организации воздушного движения, развитие метеорологического обеспечения аэронавигации и развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания. Каждое из них включает от двух до пяти тематических разделов.

По нашим расчетам, реализация мероприятий первого направления должна увеличить пропускную способность воздушного пространства России в 1,8 раза, повысить уровень безопасности полетов в 1,5 раза и снизить эксплуатационные расходы пользователей воздушного пространства на 80 млрд рублей. В сфере метеообеспечения полетов намечается повысить оправдываемость авиационных прогнозов до 91%, а в области поиска и спасания прикрыть территорию страны авиационными поисково-спасательными силами и средствами до 100%.

– Прокомментируйте, пожалуйста, более подробно первое направление.

– На наш взгляд, особое место в нем занимает раздел по созданию укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения. Сейчас у нас в России около 100 центров, а будет 12 укрупненных плюс Калининградский районный.

Почему это важно для нас? Во-первых, особенно в северных регионах страны, ощущается нехватка диспетчерских и технических кадров. Если раньше туда ездили по распределению, да еще

сами просились, поскольку были существенные надбавки к зарплате, то теперь желающих не очень-то много. Укрупненные центры позволят сосредоточить организацию воздушного движения прежде всего в больших городах, таких как Красноярск, Якутск, Новосибирск, Магадан, а это уже, образно говоря, не диспетчерский пункт в тундре. В аэропортах, естественно, тоже останутся диспетчерский персонал, от этого никуда не деться, тем не менее появится возможность как-то решить и кадровую проблему, и другие вопросы.

Появится выигрыш и в техническом плане. Яркий пример тому – Магаданский укрупненный центр, который оснащен самым современным оборудованием и управляет воздушным движением над Магаданской областью, Чукотским автономным округом и в океаническом воздушном пространстве общей площадью более 4 млн кв. км. Там же развернут и сегмент автоматического зависящего наблюдения на основе спутниковых систем, позволяющий определять местоположение воздушных судов в любой точке.

– Владимир Александрович, в Программе намечены мероприятия не только по реконструкции и техническому перевооружению, но и по строительству ряда центров...

– Да укрупненные центры будут построены и оснащены в Красноярске, Санкт-Петербурге, Тюмени и Екатеринбурге. Не забыта и Москва. Но средства на строительство и модернизацию Московского центра ОрВД выделены из федерального бюджета еще раньше – распоряже-

нием Правительства России от 27 августа 2007 года.

– Интересно, что уже удалось сделать?

– Сейчас заканчивается разработка проектно-сметной документации на строительство нового здания центра.

– Котлован еще не копали?

– Нет, котлован не копали, но соответствующие геологические исследования уже провели, определено и место, где он будет расположен – рядом с действующим. Надеемся, что к концу года стройка начнется.

– Проектно-сметную документацию разрабатывает «Аэропроект»?

– Нет, это делает сторонняя организация. «Аэропроект», к сожалению, выставил очень большую цену, и от его услуг пришлось отказаться.

– А техническое оснащение центра как будет решаться? Ведь «Теркас» свое уже отслужил...

– Ну, не совсем еще отслужил, хотя действует уже больше 25 лет. Новый центр войдет в строй в 2011 году, а пока на «Теркасе» ведется активная работа по созданию как резервной радиолокационной системы, так и резервной системы связи, которые при необходимости смогут взять на себя нагрузку без ущерба для безопасности полетов. Причем, системы отечественные. Представляет ОАО «Концерн ПВО «Алмаз-Антей».

– Укрупнение центров завершится к 2015 году?

– Да, как и намечено целевой программой, под которую выделены бюджетные средства. Впрочем, будут



использоваться и внебюджетные источники финансирования.

– Выделенные деньги пойдут также на совершенствование аэронавигационного обслуживания в районе аэродромов и на воздушных трассах?

– Безусловно. К целевой программе разработано подробнейшее приложение, страниц этак на пятьсот, где детально расписан каждый рубль, в том числе и по этому разделу. Хочу специально подчеркнуть, сейчас не те времена, когда можно было свободно манипулировать бюджетными средствами. Мы обязаны использовать их строго по назначению и ежегодно об этом отчитываться. Выделены, к примеру, на системы ближней навигации – будь добр вложить их именно туда. Финансируются тренажерные и учебные центры для поддержания профессиональных навыков персонала ОрВД – ни рубля на другие цели.

– В свое время еще в Департаменте воздушного транспорта Вы руководили отделом авиационной электросвязи и передачи данных. Как далеко мы шагнули вперед в этой области?

– Весь мир переходит сегодня на цифровые каналы связи. Преимущества явные. Во-первых, более высокое качество. Во-вторых, один канал можно использовать для одновременной передачи большого числа сообщений.

– Грубо говоря, по одному проводу можно одновременно общаться с несколькими абонентами?

– Примерно так. Так что переход на цифровые технологии авиационной



связи и создание инфраструктуры сети ATN на основе стандартов и рекомендаций ИКАО – одно из приоритетных направлений нашей целевой программы. Конечно, до 2015 года перейти повсеместно на такую связь, видимо, не удастся, но обратной дороги нет, если не хотим остаться на обочине технического прогресса.

– Авиакомпании порою сетуют на сбои в планировании потоков воздушного движения. Что грех таить, каждый хочет получить «добро» на свою заявку в полном объеме, без какой-либо корректировки по времени или маршруту. А получается это далеко не всегда...

– Именно поэтому поставлена задача внедрения автоматизированных систем по планированию использования воздушного пространства. Это особенно актуально теперь, когда, во-первых, постоянно растет интенсивность воздушного движения, а во-вторых, военные и гражданские составляющие ЕС ОрВД объединены в один блок. В связи с этим приходится увязывать в одно целое далеко не идентичные задачи, потому и нужны автоматизированные системы планирования. Причем, это необходимо на разных уровнях: в Главном центре ЕС ОрВД, зональных, районных и укрупненных центрах, наконец, в центрах полетно-информационного обслуживания

авиации общего назначения и частных летательных аппаратов, которые используют нижнее воздушное пространство.

– Словом, Росаэронавигация находится сейчас в полосе радикальных организационных и технических перемен...

– Можно сказать и так. Причем, с утверждением Федеральной целевой программы по модернизации ЕС ОрВД и выделением ее бюджетного финансирования у нас есть полная ясность, по каким направлениям идти и что делать. А это самое главное.

ОТ РЕДАКЦИИ.

Владимир Корчагин в 1980 году с отличием окончил радиотехнический факультет Московского энергетического института. В 1983 году поступил в аспирантуру Московского института инженеров гражданской авиации (ныне Государственный технический университет). В 1987 защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук. В 1988 начал работать старшим научным сотрудником в НЭЦ АУВД (ныне ГосНИИ «Аэронавигация»), а в 1993 году приглашен в штат «Росаэронавигации» при Правительстве России. С того времени и до сих пор – в разных государственных органах исполнительной власти.]



Под сенью ЖАР-птицы

Алексей МИХАЙЛОВ,
Валентин ГРЕБНЕВ
(ФОТО)

1 АВГУСТА СОСТОЯЛСЯ ПЕРВЫЙ ОЛИМПИЙСКИЙ РЕЙС «АЭРОФЛОТА» по маршруту Москва – Пекин. Это стало уже традицией – поручать почетные олимпийские перевозки самой крупной и надежной российской авиакомпании.



Аэропорт Шереметьево выглядел в тот день празднично и нарядно. Когда из ангара авиационно-технического центра выкатили Boeing 767-300 с красной Жар-птицей во весь фюзеляж, на участников торжественной церемонии сразу повеяло чем-то сказочным. Этот волшебный образ официальный экипировщик Олимпийской команды России BoscoSport специально создал для коллекции «Пекин 2008». Кому же, как не Жар-птице, олицетворяющей мечту об удаче и благополучии, взлететь в небо и доставить наших спортсменов на игры. Рисунок напоминает также птицу Феникс, а его





контур цифру «8», которая считается благоприятной в китайском фольклоре. Не случайно торжественная церемония открытия Олимпиады со-

стоялась 8 числа 8 месяца 2008 года в 8 часов 8 минут и 8 секунд.

— Для нас высокая честь — доставить более двух тысяч спортсменов, членов официальных делегаций и гостей Олимпиады в Пекин и обратно, — подчеркнул генеральный директор «Аэрофлота» Валерий Окулов.

Стартовав 1 августа, регулярный олимпийский рейс «Аэрофлота» выполняется ежедневно, вплоть до октября. В августе под сенью Жар-птицы Boeing 767-300 перевозил участников и гостей Олимпиады. Причем, прилет наших спортсменов из Пекина в Москву стал не менее



знаковым событием, чем вылет на соревнования. Особенно торжественно в аэропорту Шереметьево встречали спортсменов, завоевавших олимпийские медали.

— Я рад, что наша команда выступила достойно и сохранила свою лидирующую позицию в мировом спорте, — сказал министр спорта и молодежной политики России Виталий Мутко.

А в сентябре «Аэрофлот» перевез в Китай участников и гостей «Паралимпийских игр» для спортсменов-инвалидов, которые также состоялись в Пекине.

Кстати, элементы орнамента Жар-птицы использованы и в оформлении салона самолета. Так, подголовники на спинках кресел украшены красными перьями. А самым маленьким болельщикам — пассажирам этого необычного рейса — был приготовлен в подарок талисман олимпийской команды России — Чебурашка. Этот известный герой мультфильмов побывал уже на трех Олимпиадах. В Афинах он был коричневого цвета, в Турине на Зимней Олимпиаде — белого, а в Пекине — красного, цвета праздника и удачи, так почитаемого китайцами.]



ЦЕНЫ ПАХНУТ КЕРОСИНОМ

КАК РАЗВЯЗАТЬ НЕФТЯНУЮ ПЕТЛЮ НА ШЕЕ АВИАЦИИ

Наталия ЯЧМЕННИКОВА





Цены на авиационный керосин подскочили более чем в два раза. Грозит ли банкротство российским авиакомпаниям? За какую стоимость пассажир уже никогда не купит билет на самолет? Зачем нужна топливная биржа? Об этом корреспондент «РГ» беседует с председателем подкомитета по топливу Торгово-промышленной палаты РФ, руководителем одного из крупнейших в стране поставщиков авиакеросина — Группы компаний «Топливное Обеспечение Аэропортов» — Евгением Островским.

Евгений Александрович, цена авиакеросина только за полгода выросла на 35 процентов. По данным экспертов, сейчас 1 тонна в среднем стоит \$1500. Для авиапассажиров топливный кризис уже аукнулся по полной программе: и ростом цен на авиаби-

леты, и задержками рейсов. Ваш прогноз: если ничего не изменится, что дальше? Полный аут?

Евгений Островский: Аут уже сейчас. На днях в Москве была оставлена одна очень крупная авиакомпания.

Ситуация та же, что и с задержками десятка рейсов «Атлантик-Союза» в прошлом месяце?

Островский: Принципиально иная. Там был сбой с поставками авиакеросина, носящий технологический характер, а сейчас компанию остановили именно за неоплату топлива.

Насколько я знаю, речь идет о \$17 млн долга. Кстати, только что на неопределенный срок был отложен рейс в Москву с Чукотки самолета «Домодедовских авиалиний». И опять за неплатежи: по информации аэропорта Анадыря, долг этой авиакомпании перед поставщиком нефтепродуктов составляет 6 млн рублей.

Островский: Цифры могут быть любые. Но факт остается фактом: пойти на такой шаг — крайняя мера для аэропорта. И это сейчас, в сезон отпусков, когда спрос на авиабилеты традиционно высок и загрузка самолетов близка к ста процентам. Но сезон закончится, и что дальше? Особенно сложно тем, у кого регулярные рейсы: летать по расписанию придется, если даже самолет пустой. А за ними — шлейф задолженности.

По разным источникам, цена топлива в операционных расходах у «Аэрофлота» достигла около 40 процентов, у «Трансаэро» — 37,7, у дискаунтера Sky Express — 35... А есть ли критическая отметка, выше которой билет пассажир уже не купит?

Островский: Потребление авиатоплива диктуется не ценой, а объемом перевозок. Я не возьмусь назвать цифры, при которых авиабилеты никто не будет покупать. Потому как бодрые реляции, что у нас растут авиаперевозки, тускнеют, когда выясняется: летают-то одни и те же 8-10 млн человек. Кто? Прежде всего командированные, а им все равно, сколько за них заплатила фирма. Затем идут отпускники, которые будут чертыхаться, но не отменяют отпуск и заплатят лишние сто



долларов за билет. Третья категория — состоятельные россияне. Но думаю, что в какой-то момент начнут отваливаться и они. За \$20 000 полететь в Лондон? Уже подумают. В Америку за \$10 000 еще полетят, а вот за \$30 000 — сомневаюсь. Поэтому спрос на билеты не очень эластичен к цене. Но опасность неэластичного спроса в том, что он способен рухнуть в один момент.

Поясните, из чего складывается цена на керосин?

Островский: Из отпускной цены нефтяников, транспортного тарифа, маржи оператора (основную долю которой составляет кредитный про-



Западные операторы имеют так называемые карточки хранения в аэропортах всего мира. Вот она, конкуренция, способная влиять на стоимость. У нас же прямые продажи «в крыло» становятся все более привлекательными.

цент за отсрочку платежа) и стоимости услуг топливозаправочного комплекса. Львиная доля — нефтяников. Но цена тут не самое главное.

Важна именно доля топливной составляющей в затратах авиаперевозчиков. По нашим данным, у тех, кто эксплуатирует старые отечественные самолеты, она уже приблизилась к 80 процентам. Чуть ниже, около 60 процентов, у тех, кто летает на зарубежных. Для сравнения: в иностранных авиакомпаниях, по данным ИАТА, этот показатель в прошлом году не превышал 34 процента, а пять лет назад был и вовсе около 13. А вот у российских он уже тогда составлял от 25 до 40 процентов.

Не могу сразу не спросить: действительно ли, что многие российские авиакомпании находятся на грани банкротства?

Островский: По информации ИАТА, в последнее время в мире

обанкротились 25 авиакомпаний. У нас ничего подобного нет. Но надо понимать: банкротство в странах с развитой правоприменительной практикой есть защитная юридическая процедура. Грубо говоря, люди признают, что «недоработали», а за это суд накладывает мораторий на требования кредиторов. Мы же утверждаем: у нас банкротов нет. Позволю предположить, что отсутствие громких дел не означает нормального экономического состояния отрасли.

Целый ряд слияний и поглощений, которые произошли и еще произойдут, это не что иное, как скрытое банкротство. Очень много авиакомпаний финансируется путем неплатежей, прикрываясь социальными обязательствами перед пассажирами. Это не банкроты? Абсолютные. И таких — половина, причем большая. Держатся они за счет административного ресурса, смешных

преференций, бюджетных дотаций. Но при этом не забывают повышать плату за авиабилеты.

Некоторые эксперты утверждают, что к лету будущего года число авиаперевозчиков сократится вдвое?

Островский: Да не важно во сколько, подобная цифра интересна лишь обывателю, сама по себе она ничто. Важен потенциал перевозчика, который остался.

Цены на авиакеросин будут продолжать расти?

Островский: Мой циничный прогноз: будут. Если ничего не предпринимать, а ограничиваться заклинаниями. Когда нефтяники говорят, что продают свой товар «в рыночных условиях», они имеют в виду, что европейская рыночная котировка банально умножается на курс доллара. Еще три года назад из этой цены они хотя бы вычитали экспортную пошлину и транспортные расходы. Сегодня и того не делают. Завтра могут придумать, что надо к мировой цене добавлять еще 15 процентов. Из социальных соображений, например.

Из-за отсутствия рыночных ограничителей цены в оптовом звене растут. А от этого растет так называемая подкрыльная маржа, которая приносит прибыль топливозаправочным комплексам. Кстати, это только наше «изобретение»: в развитых экономиках ее просто нет. Во всем мире есть 6-7 керосиновых операторов, которые покупают керосин на бирже, «обезличенно». Единственный фактор — цена, и не важно, кто производитель. Западные операторы имеют так называемые карточки хранения в аэропортах всего мира. Вот она, конкуренция, способная влиять на стоимость. У нас же прямые продажи «в крыло» становятся все более привлекательными. Наши нефтяники начали создавать собственные авиатопливные структуры с целью скупки ТЗК.



Важно даже не наличие конкурента, а угроза, что этот конкурент легко придет. Тот, кто там работает, должен отчетливо понимать, что если он задерет цену, то тут же придет кто-то, кого привлекла эта цена, и сделает ее меньше.

И в этом случае накручивать цену можно сколько угодно?

Островский: Конечно. Когда керосин «в крыло» будет продавать авиационная «дочка» нефтяной компании, никто не будет знать, какова его себестоимость. От скважины до крыла — попробуй ее выдели. Конечная цена потеряет последнюю возможность сдерживаться.

Могут ли изменить ситуацию альтернативные топливозаправочные комплексы в аэропортах?

Островский: Конкурентная среда нужна, а чем она достигается — вопрос второй. По поводу альтернативных ТЗК могу сказать, что конкурентной среды можно добиться и менее затратно: введением правил. Существующая инфраструктура построена еще при советской власти и обслуживала пассажиропоток 100 млн чел. Практически везде она и сейчас избыточна и недозагружена в силу того же монополизма. Зачем еще строить?

А по поводу антимонопольных правил... У меня иногда спрашивают: зачем в северном махоньком аэропорту нужны два оператора, когда там расход топлива 30 тонн в месяц? Так вот важно даже не наличие конкурента, а угроза, что этот конкурент легко придет. Тот, кто там работает, должен отчетливо понимать, что если он задерет цену, то тут же придет кто-то, кого привлекла эта цена, и сделает ее меньше. А пока топливозаправщики наслаждаются своим монополизмом. Как, впрочем, и нефтяники.

Пять российских нефтяных компаний уже обвинили в установлении монопольно высоких цен на авиационный керосин. Раньше их бы оштрафовали на 500 тысяч рублей. Сейчас речь идет о 15 процентах с оборота. Это даст результат?



Островский: А какая цена является не монопольно высокой? Это где-то указано? Штрафовать надо за нарушение, а что нарушили нефтяники? Преследоваться должна не цена, а ограничение конкуренции. Не надо наказывать нефтяников за бизнес, тем более задним числом вводя формулу предельной цены. Наказывать надо тех, кто препятствует конкуренции. Недавно был блестящий пример. Британские антимонопольные органы оштрафовали авиакомпанию «Бритиш Эруэйз» на 100 млн фунтов. За что? Даже не за договоренность, а за попытку договориться о межатланти-



лива. Из них гражданская авиация потребляет около 6 млн тонн, силовые структуры — около 1 млн, экспорт составляет от 1,5 млн до 2 млн тонн.

Мы сами много производим и много потребляем, у нас мощнейшая переработка. Почему же мы должны зависеть от мировых биржевых спекулянтов, которые играют в своих интересах? По нашим прогнозам, существующий уровень производства позволит без проблем снабжать и российские авиакомпании, и иностранные в аэропортах страны до 2012 года. Это — как минимум.

С 5 сентября в России должны вводиться европейские стандарты на керосин. Какая ситуация?

Островский: Похоже, примут решение отложить. А ведь была реальная угроза, что все самолеты разом окажутся на приколе, поскольку отечественный авиакеросин этим стандартам не отвечает. Он не хуже западного, у него просто иные параметры. Есть выкладки: для переоборудования нашей нефтеперерабатывающей промышленности нужно примерно шесть лет и 50 миллиардов долларов. И с отечественным двигателестроением мы должны будем попрощаться. Потому что наладить производство двигателей под другое топливо — это, по сути, заново построить завод. У меня был прогноз: либо вся авиация встанет, либо пойдут массовые нарушения, либо отсрочат. Вот отсрочили.

Евгений Александрович, так есть ли реальный выход из кризиса с авиационным топливом?

Островский: Конечно, есть. Самый реальный. Во-первых, необходимо создать механизм формирования справедливой рыночной цены в оптовом сегменте рынка. И есть конкретные предложения, о которых я говорю уже давно с самых разных трибун. Вот основные. Это обезличенная торговля авиатопливом, что не только перекроит всю сложив-

Выход из кризиса с авиационным топливом, конечно, есть. Необходимо создать механизм формирования справедливой рыночной цены в оптовом сегменте рынка. Обеспечить свободный доступ операторов к технологическим возможностям топливозаправочных комплексов в аэропортах. И, наконец, ввести уголовную ответственность за препятствование конкуренции.

ческих тарифах с «Вирджин Атлантик». При этом о самих тарифах речь не шла. А у нас робкая топливная конкуренция есть только в Московском авиаузле. Больше нигде. Все поделено давным-давно. Конечно, очень приятно диктовать цену и сверхрентабельно ставить на колени потребителя. Но не надо забывать, что высокая доходность — высокие риски. Это закон.

Сейчас вся нефтяная отрасль сконцентрировалась в руках нескольких компаний с серьезным участием государства. Да, это хорошо, когда российская нефть выступает на внешних рынках единым кулаком. Но, когда мы этот же кулак разворачиваем на внутренний рынок, рискуем этот самый рынок раздавить. Да и для самих продавцов не так все сладко, как кажется. Наши специали-

сты подсчитали такой коэффициент, как капитализация нефтяных компаний на баррель доказанных запасов. Цифры получены крайне неприятные. Скажем, у «Шелла» это примерно 17 долларов, у «Би-Пи» — 15, у китайцев — 6. А у наших — от 0,8 до 3,1 доллара. Почему? Объяснений два. Низкая технологичность производства и неспособность работать в конкурентной среде.

Последнее повышение цены на авиакеросин в России связано с ростом мировых котировок?

Островский: Как председатель подкомитета по топливу ТПП РФ, ответственно заявляю: это лишь оправдание. Никаких экономических предпосылок к тому, чтобы внутренняя цена на топливо была настолько высокой, нет. Россия производит более 9 млн тонн авиатоп-



Правила должны соответствовать модели: или капитализм, или социализм. А управлять капитализмом методами социализма как минимум неэффективно.

шуюся систему взаимоотношений продавцов и покупателей, но и позволит в сжатые сроки получить реальную биржевую котировку. Разработка модели таких торгов на специализированной площадке у нас готова. Во-вторых, это свободный доступ операторов к технологическим возможностям топливозаправочных комплексов в аэропортах. И, наконец, это уголовная ответственность за препятствование конкуренции.

Глубоко убежден, что если вам предлагают мешок конфет или конфетоделательную машину, то выбирать надо последнее. Вспомним Козьму Прутков: зри в корень.

Понятно, что попытка поправить корень проблемы не приведет к быстрым, сиюминутным результатам, о которых приятно столь же быстро доложить. Зато она заложит основу, чтобы подобная проблема больше не возникала никогда.

Какая реакция чиновников?

Известно, что на расширенной коллегии Росавиации недавно звучали предложения ввести экспортную пошлину на керосин, лишить топливозаправщиков права продажи керосина с наценкой, оставив им только стоимость услуги по заправке...

Островский: Это есть формы исполнения. И по ним можно спо-

речь. Я же говорю о принципах, когда нужна политическая воля и решительность. Но, надо сказать, понимание есть.

Некоторые эксперты предлагают установить до 1 апреля будущего года мораторий на регулируемые государством цены за все услуги монопольных поставщиков отечественным авиакомпаниям. Ваше мнение?

Островский: Тогда давайте введем мораторий на цены на билеты. Но если мы сделаем и это, следующим шагом должно стать создание Госплана. Можно работать и так, если мы не умеем сделать рыночную экономику. Правила должны соответствовать модели: или капитализм, или социализм. А управлять капитализмом методами социализма как минимум неэффективно.

*«Российская газета»,
№ 170 (4727)*

АВИАСАЛОН В ДОМОДЕДОВЕ: «КАМЕРНАЯ» ЭКСПОЗИЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО МАСШТАБА

Владимир ШИТОВ



В ыставка эта была интересна прежде всего тому, кто может себе позволить не экономить. Кому важнее всего скорость передвижения между городами и весями, комфорт, кто может позволить себе летать не в эконом- и даже не в бизнес-классе, а на собственном либо арендованном самолете. Таких людей в России с каждым годом становится все больше и больше.

Салон стал продолжением диалога между участниками рынка деловой авиации, его потребителями и авиационной администрацией России. Статическая экспозиция располагалась в крытом павильоне и на самолетных стоянках, хотя «живых» воздушных судов представлено было немного. Тому есть вполне логичное объяснение. Во-первых, салон изначально задумывался как «камерное» мероприятие, хотя не только всероссийского, но и международного масштаба. Во-вторых, на небольших выставках, где все сконцентрировано на ограниченной площади, у деловых людей есть больше шансов

БОЛЕЕ 40 РАБОТАЮЩИХ В СФЕРЕ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ ФИРМ И КОМПАНИЙ ИЗ РОССИИ, БЕЛОРУССИИ, КАЗАХСТАНА, УКРАИНЫ, АВСТРИИ, АНГЛИИ, ГЕРМАНИИ И США ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ В ПЕРВОМ РОССИЙСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ САЛОНЕ «Деловая авиация и АОН России – 2008». Он проходил на стыке июля-августа этого года в Международном аэропорту Домодедово. Инициатором проведения салона выступила Национальная ассоциация деловой авиации России (НАДА), организатором – компания «ЭкспоТэк Групп», при генеральной поддержке ООО «Авком – Д» и ОАО «Авиасалон».





для общения друг с другом. Наконец, это был первый «блин» подобного рода, «испеченный» Национальной ассоциацией деловой авиации России. И хотя утверждать, что вышел он «комом» ни в коей мере нельзя, все ж таки определенные огрехи в организации данного мероприятия были. Видимо, и в части привлечения более широкого круга участников. Впрочем, ассоциация собирается и впредь устраивать подобные экспозиции, а потому опыт первой, несомненно, будет учтен.

Из отечественных бизнес-джетов на авиасалоне были представлены «старые, добрые» и почти «вечные» Ту-134, Як-40 – самолеты, получившие свой бизнес-статус после кардинальной перестройки салонов. По словам исполнительного директора компании ОАО «Туполев» Сергея Илюшенкова, для корпоративных перевозок по России эти авиалайнеры еще могут послужить. Но компания в ближайшие два года рассчитывает поставить на рынок и первый серийный самолет Ту-334 в VIP-комплектации («Салон»). Он будет отличаться от типового варианта дополнительными топливными баками, что позволит совершать полеты на этой машине до 7000 км.

Интересный проект превращения (по согласованию с АНТК им. О.К. Антонова) регионального пассажирского самолета Ан-140 – 100 в бизнес – джет представила компания «Ильюшин Финанс Ко.». Объем салона этого авиалайнера (125 куб. м) позволяет создать на его борту очень высокий уровень комфорта. Причем, уже разработано несколько вариантов салона, и заказчик сам может выбрать наиболее для него подходящий. Ан-148-100 в бизнес-компоновке получил название Antonov Business Jet (ABJ). Дальность полета самолета составляет семь тысяч километров. При этом он может эксплуатироваться на аэродромах, на которых аналогичные воздушные суда зарубежного производства использовать небезопасно. Из-за низко расположенных воздухозаборников в них легко могут попасть посторонние частицы. Например, в России наиболее значимые экономические проекты разворачиваются сегодня в Сибири, в Якутии, где в аэропортах местных воздушных линий качество ВПП зачастую оставляет желать лучшего. Там ABJ, безусловно, даст фору своим зарубежным конкурентам – самолетам ERJ 170, ERJ 175 и т.д.

Бизнес-джеты зарубежного произ-



водства были представлены фирмами Diamond Aircraft, Aviation Corporation, Cessna, Beechcraft, Pilatus. Состоялась и презентация самолета Cessna 2088 Grand Caravan. Ее провели компании Cessna Aircraft и Jet Transfer. Самолет уже сертифицирован в России, завод-изготовитель готов поставлять эти воздушные суда в нашу страну и в полной мере обеспечить их послепродажное обслуживание. Потребность же в них отечественного рынка бизнес-перевозок около четырех с половиной сотен единиц на ближайшие два-три года. Представитель компании Jet Transfer в России Александр Евдокимов уверен в реальности этой цифры, как и в том, что перспективы развития российского рынка малой авиации «просто колоссальные». По его мнению, если открыть дорогу частной авиации в России, ситуация будет схожа с той, что сложилась после падения «железного занавеса» на ввоз в страну импортной автомобильной техники. Что же, может и доживем еще до тех времен, когда собственный



самолет Cessna Caravan можно будет приобрести в кредит, как приобретают теперь наши соотечественники автомобили-иномарки?

Бизнес-перевозки в России сегодня – это целая, причем бурно развивающаяся отрасль. По итогам 2007 года объем отечественного рынка деловой авиации составил 1 млрд 800 млн долларов, не считая еще 800 млн долларов, потраченных на техническое обслуживание. Существующий рост бизнес-авиации может позволить нашей стране уже к 2010 году обладать вторым в мире по численности парком деловых воздушных судов. А это и прибыль в казну государства в виде налогов и пошлин, и сотни тысяч рабочих мест. Потому что самолеты бизнес-авиации будут не только бороздить российское небо, но и обслуживаться в российских аэропортах. Значит очень серьезно стоит на повестке дня вопрос развития наземной инфраструктуры для обслуживания данного вида авиаперевозок.

К сожалению, эта сфера на авиасалоне была представлена слабо. Свои услуги по страхованию бизнес-джетов предлагала страховая компания «Лексгарант». ФГУП «Московские авиацион-

ные услуги» демонстрировали программу возрождения региональных аэропортов, один из которых – Ивaново-Южный уже вступил в строй.

Известно, что неперменной составляющей на борту российских бизнес-самолетов является не просто отличное, а эксклюзивное питание пассажиров. Причем такой шик позволяют себе, пожалуй, только наши соотечественники – широкая русская душа! В начале девяностых, когда бизнес-перевозки в России только начинались, клиенты порой заказывали такое, от чего повара кейтеринговых компаний за голову хватались: например, паштет из соловьиных язычков. Сегодня гастрономические страсти в отношении ассортимента поутихли, зато повысились требования к качеству бортового питания класса «премиум». Свое мастерство и уникальные технологии его приготовления на авиасалоне в Домодедове продемонстрировали специалисты компании Fly Fusion. Любое из блюд клиент может заказать в любое время суток семь дней в неделю.

Кроме знакомства с экспозицией авиасалона, специалисты могли напрямую пообщаться с «игроками» рынка

деловых перевозок, принять участие в круглых столах по основным проблемам развития этого сектора авиационного бизнеса. Круг их был очерчен Национальной ассоциацией деловой авиации, впрочем, как и пути решения. Надо отдать должное членам ассоциации, которые за последнее время сделали немало, чтобы голос их был услышан и в органах власти России, и в международных авиационных организациях. Это помогло укрепить позиции НАДА, что способствовало вступлению в нее новых отечественных, а также ряда иностранных компаний, работающих на российском рынке. Укрепление ассоциации и приобретенный ею международный статус помогли, в свою очередь, продолжению серьезного диалога с авиационной администрацией, правительством России, а в конечном итоге позволили добиться взаимопонимания по целому ряду жизненно важных для деловой авиации вопросов. Так, по мнению председателя Правления НАДА Леонида Кошелева, очень обнадеживающей стала поддержка Минтрансом России проекта смешанного государственно-частного финансирования строительства аэродромов для деловой авиации в Московском регионе. НАДА серьезно работает с Государственной Думой (Комитет по транспорту) над новым Воздушным кодексом, который, по мнению ассоциации, необходимо максимально гармонизировать с рекомендациями ИКАО. Готовится слушание проблем деловой авиации в Общественной палате России.

В плане названных, а также целого ряда других вопросов, авиасалон в Домодедове дал ощутимый импульс для развития деловой авиации и авиации общего назначения. Это безусловно. Сама направленность его на широкий круг пользователей этими видами транспорта подчеркивала, что частный самолет уже давно превратился из предмета роскоши, из дорогой игрушки в эффективный инструмент ведения бизнеса.]

Летим в Дублин и Копенгаген?

Светлана ПОПОВА

Авиакомпания Правительства Москвы «Атлант-Союз» в конце августа приступила к выполнению полетов на новом рейсе — из Внуково в Лиепаю.



Впервые из Москвы в третий по величине город Латвии, расположенный в 200 км от Риги можно добраться прямым сообщением. Новый регулярный рейс будет выполняться три раза в неделю, пока такой режим позволяет удовлетворить потребность пассажиров в воздушном сообщении. Но это стартовые частоты, в дальнейшем перевозчик планирует отправлять борта дважды в день. Время в полете — около двух часов.

На этом направлении будет эксплуатироваться 30-местный Embraer 120. «Атлант-Союз» уже использует машины этого типа на регулярных рейсах в Минск и Псков.

Чем же так замечательно открытие нового направления? Во-первых, это не «крайний» латвийский город в планах перевозчика. Есть надежды, что уже в этом году будут осуществляться полеты и в Ригу. Во-вторых, латвийские аэропорты задуманы не как конечные пункты перелета, а как транзитные точки приземления. Из Лиепай хорошо ложатся маршруты в Копенгаген и Гамбург, из Риги — в Лондон, Дублин и другие европейские города. Новые направления будут осваиваться по

мере поступления новых судов в парк «Атлант-Союза».

«Первый рейс практически не рекламировался — и продано 30 процентов билетов», — рассказывает генеральный директор компании «Атлант-Союз» Алексей Меницкий. — Это еще учитывая, что мы работаем с системой бронирования «Сирена», а не с европейской AMADEUS. Сам по себе рейс в Лиепаю, может быть, и малорентабельный, но мы договорились с латвийской стороной о полетах в Ригу через три месяца — надо же и зарабатывать! Если же далее будем выполнять полеты в Копенгаген и Гамбург, это позволит компенсировать разницу 100-процентной загрузкой транзитного рейса. Тогда Embraer 120 заменим на Boeing 737-300. Ведь бразильский самолет будет маловат, да и по дальности расстояния не подойдет».

На вопрос, не потеснит ли «Атлант-Союз» латвийскую авиакомпанию airBaltic, гендиректор ответил: «Новый перевозчик приходит, когда позволяет емкость рынка. Нами были проведены маркетинговые исследования, получены статистические данные — пассажиро-

поток есть и для одной, и для другой компании. Здоровая конкуренция — это не так уж плохо. К тому же, 30-местный Embraer 120 не сильно повлияет на бизнес airBaltic».

Отмену своих прямых рейсов из Лиепай в Европу в компании airBaltic объясняют сезонным уменьшением спроса, подорожанием топлива и сложной экономической ситуацией в целом.

«Атлант-Союз» совместно с латвийской стороной ставит перед собой цель — сделать авиаперевозки доступными для всех слоев населения», — утверждает Алексей Меницкий. Пока что минимальный тариф на данном маршруте составляет 40 евро.

Авиакомпания Правительства Москвы делает ставку на развитие пассажирских перевозок. В соответствии с поставленными задачами обновляется и парк самолетов авиакомпании. Закуплено шесть Boeing 737-800 Next-Generation, новые машины будут поступать с конца года. Заключен контракт на поставку еще пяти «боингов» NG на 2009 год. Сейчас в эксплуатации два Boeing 737-300. И поскольку идет планомерный вывод Ил-86, нагрузка на эти два борта возрастает, нужен резервный самолет. В планах перевозчика приобретение еще двух машин серии Boeing 737-300. Для выхода на рынок региональных перевозок «Атлант-Союз» заключил контракт на приобретение 15 Embraer 120. Уже в этом году будут открыты маршруты в Иваново, Белгород, Липецк, Брест, Гродно, Нижний Новгород, Саратов, Петрозаводск, Воронеж, Ульяновск и другие региональные центры.]



СРОКИ ПЕРЕНЕСЛИ, НО ПРОБЛЕМА ОСТАЛАСЬ

Сергей МЕЛЬНИЧЕНКО,
*член Всемирного фонда
безопасности полетов,
член Совета Международной
Ассоциации английского языка
для гражданской авиации
(ICAEА),
заместитель директора
Авиационного учебного Центра
«КомпЛэнг»*

Однако теперь государства обязаны разместить на открытом сайте ИКАО свои планы окончательного внедрения требований, рассчитанные на ближайшие два с половиной года. Такие планы должны включать в себя и меры по уменьшению рисков. К ним, в частности, может относиться наличие уже сегодня как минимум одного пилота в составе экипажа и как минимум одного диспетчера за пультом с четвертым уровнем владения языком.

ИКАО предлагает государствам всестороннюю поддержку, охватывающую административные вопросы, языковую подготовку и тестирование. Помимо официальных писем государствам эта международная организация проводит семинары-практикумы, призванные дать ответы на серьезные вопросы, которые волнуют руководителей отрасли и авиационных предприятий, преподавателей и тестологов, а главное – пилотов и диспетчеров. С декабря 2007 по март 2008 года такие семинары были проведены в Египте, Объединенных Арабских Эмиратах, Перу, Уганде, Москве, Германии и Беларуси.

В период с 30 сентября по 2 ок-

Как известно, 5 марта 2008 года были внедрены требования ИКАО к владению английским языком пилотами и диспетчерами. К сожалению, не все Договаривающиеся Государства уложились в пятилетний срок, который давался им для обучения своего персонала. Этим странам предоставлено право воспользоваться «переходным периодом», который заканчивается 5 марта 2011 года. Россия – в их числе.

тября в Алматы (Казахстан) будет проведен семинар, рассчитанный уже не на преподавателей, а на руководителей, принимающих решения. Важность, с которой ИКАО относится к казахстанскому семинару, подчеркивается тем, что его будет вести Региональный директор европейского бюро ИКАО Карстен Тайл.

План действий

В 2005 году Европейская группа аэронавигационного планирования (EANPG) приняла рекомендатель-

ный План действий для государств европейского региона, предусматривающий меры по оказанию помощи государствам, внедряющим языковые требования. Этот план регулярно обновляется. В нем предлагается известить ИКАО и все другие Договаривающиеся Государства о любых несоответствиях требованиям ИКАО к владению языком; разработать и опубликовать национальный план внедрения требований к владению языком и обновлять его не реже, чем один раз в год.





Необходимо также отобрать тесты, отвечающие требованиям ИКАО, сертифицировать или аккредитовать их в своем государстве, отобрать и обучить осуществляющий тестирование персонал, ознакомить пилотов и диспетчеров с форматом теста. И самое главное – провести курс обучения пилотов и диспетчеров, достаточный для достижения четвертого (рабочего) уровня, составить график регулярного тестирования этих специалистов и выполнять его. Кроме того, надо обеспечить ежегодное повышение квалификации экзаменаторов и рецензентов; разработать и внедрить программу и график поддержания уровня владения языком; определить порядок действий в отношении тех, кто не достиг четвертого уровня.

Даже сам список того, что необходимо сделать, выглядит внушительно, а стоящие за его строками объемы работ просто впечатляют. Решить этот серьезнейший вопрос не под силу отдельно взятой организации, здесь требуются концентрация усилий, распределение обязанностей и грамотное руководство со стороны уполномоченного авиационного органа.

ЯСНЫЕ ЦЕЛИ ОБУЧЕНИЯ ЯЗЫКУ

В условиях дефицита времени, который наступает уже повторно, необходимо, с одной стороны, исключить из программ все ненужное, наносное, придуманное их составителями из-за ошибочного представления о работе диспетчеров и пилотов, с другой стороны, не упустить из виду то, что действительно необходимо знать.

В течение нескольких десятков лет обучающие программы основывались не на документах, а на представлениях преподавателей, какой бы могла быть фразеология радиообмена, каким бы мог быть радиообмен в нестандартных ситуациях. Не хватало и до сих пор не хватает

Ассамблея, признавая, что Договаривающиеся государства предприняли значительные усилия по выполнению требований к знанию языка к 5 марта 2008 года, настоятельно рекомендует Договаривающимся государствам, которые не могут обеспечить соблюдение требования к знанию языка к дате начала применения, помещать на веб-сайте ИКАО свои планы мероприятий по внедрению требований к знанию языка, включая, при необходимости, промежуточные меры по снижению степени риска в отношении пилотов, диспетчеров воздушного движения и операторов аэронавигационных станций, участвующих в обслуживании международных полетов...

Из Резолюции А36/11, принятой 36-ой Ассамблеей ИКАО в сентябре 2007 года.



анализа потребностей, который необходимо проводить перед составлением любой программы.

Самое слабое место национальной системы подготовки, когда преподаватели учат тому, чего в реальной жизни не умеют делать сами, не преодолено. Низкая культура работы с документами ИКАО, отсутствие профессиональных знаний опять могут стать причиной невыполнения Россией языковых стандартов ИКАО и после трехлетней отсрочки.

Курс изучения английского языка должен преследовать четыре цели: научить использованию нешаблонной речи в рабочей обстановке; развить коммуникативные речевые навыки; охватить все шесть навыков владения, содержащихся в Шкале ИКАО и пяти общих признаках владеющего языком (holistic descriptors), и в конечном счете обеспечить достижение четвертого (рабочего) уровня по всем шести оцениваемым элементам.

Документ ИКАО 9835

Четыре года назад ИКАО опубликовала материалы, призванные облегчить задачу преподавателей по достижению поставленной цели. Эти материалы вошли в документ, названный «Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency



Requirements». В нем приведены языковые стандарты, содержащиеся в Приложениях 1, 6, 10 и 11 к Чикагской Конвенции, а также в Документах PANS-ATM 4444 и 9835; детально рассмотрены вопросы языковой подготовки для соответствия требованиям; сформулированы нормы, которым должны отвечать тестирующие системы, использующиеся в авиации.

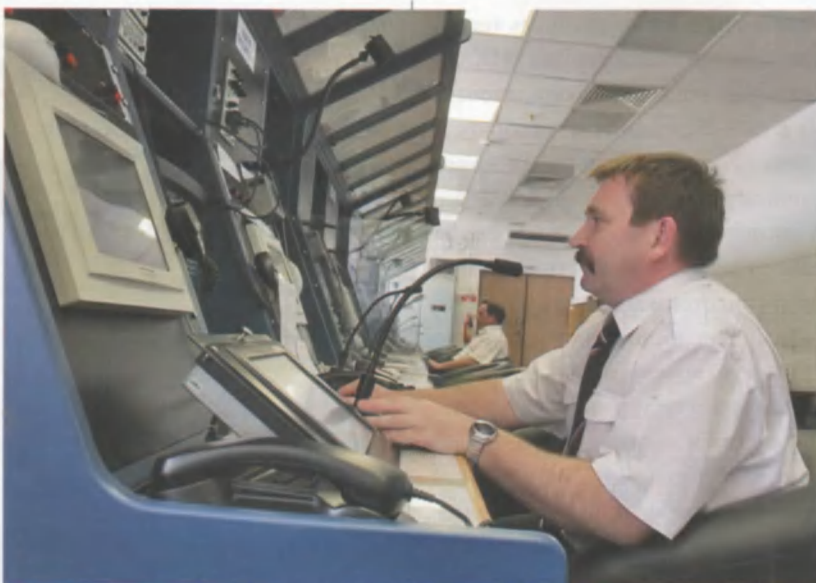
Сегодня в России ни одна программа по английскому языку не обходится без упоминания этих документов в библиографии, однако всеобъемлющей программы подготовки диспетчеров и пилотов как не было, так и нет.

ИКАО к концу этого года планирует выпустить второе, более полное издание «Руководства по внедрению требований ИКАО к владению языком», и хочется надеяться, что оно будет на этот раз серьезно изучено и использовано в практической работе, а не только в списках использованных документов.

ТОНКОСТИ ПЕРЕВОДА

К сожалению, даже многие специалисты-лингвисты не ощущают разницы между английскими словами "knowledge" (знание) и "proficiency" (владение). Можно знать, что с местоимением "he", например, в прошедшем времени используется глагол "was", но при практическом использовании языка (особенно на низких уровнях языкового развития) неправильно при этом употреблять "he were". Знания о языке еще не говорят о владении этим языком.

ИКАО постоянно говорит о требованиях к владению языком (Language Proficiency Requirements), а в наших программах, составленных теми же преподавателями, сплошь и рядом ссылки на «знание языка». Не избежали этой ошибки и переводчики из монреальской штаб-квартиры, неправильно переведя название Документа 9835.



Курс изучения английского языка преследует четыре цели: научить использованию нешаблонной речи в рабочей обстановке; развить коммуникативные речевые навыки; охватить все шесть навыков владения по Шкале ИКАО и пяти общих признаках владеющего языком (holistic descriptors); обеспечить достижение четвертого (рабочего) уровня по всем шести оцениваемым элементам.

ТРЕБОВАНИЯ К ОБУЧАЮЩИМ ПРОГРАММАМ

Еще до окончания этого года Международная организация гражданской авиации планирует также опубликовать общие требования, предъявляемые к обучающим языковым программам. Документ станет «лакмусовой бумажкой», по которой можно будет проверять имеющиеся в Договаривающихся Государствах учебные программы на предмет их адекватности, полноты и аутентичности используемых материалов.

Можно предположить, что в документе будут прописаны цели обучения, предъявлены требования к осуществляющим обучение организациям и персоналу, определены базовые составляющие процесса обучения, даны рекомендации по со-

держанию курсов, обозначена необходимость внутрикурсового мониторинга и тестирования, установлены качественные показатели и т.д.

Важность такого документа трудно переоценить – взяв его за основу, можно составить Единую программу языковой подготовки, содержание которой стало бы обязательным как в Калининграде, так и в Магадане.

ТРЕБОВАНИЯ К ТЕСТИРОВАНИЮ

Хотя основные требования, предъявляемые к тестированию, представлены в Документе 9835, ИКАО планирует создать отдельный документ в помощь принимающим решения руководителям. В нем без использования лингвистических терминов, простым для понимания



неспециалистами языком, будут определены вопросы, на которые необходимо получить ответы от тех, кто предлагает себя в качестве тестирующей организации.

Понятно, что если какой-либо тест по авиационному языку завышает реальные результаты, то он тем самым подвергает опасности жизни обычных людей, которые невольно станут заложниками пилотов и диспетчеров, не способных адекватно вести связь на иностранном языке в нестандартных ситуациях. С другой стороны, тест, занижающий результаты, может оставить без работы авиаторов, не имеющих возможности применить свои умения в другой профессиональной области.

Анализируя развитие современной тестологии, в том числе тестологии в авиационной области, уже сегодня можно предположить, что ИКАО повысит требования, предъявляемые к тесту, от результата которого слишком многое зависит (не зря его называют «тестом высокой ставки»).

Ожидается, что такой документ также поставит точки над «i» в понимании руководителей, с чем они имеют дело – с серьезными тестами или их неумелыми имитациями. Наверное, нельзя полностью исключить возможность принятия официальной процедуры, в соответствии с которой каждый тест должен будет доказать свое соответствие предъявляемым требованиям.

НОВЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Во внедрении языковых стандартов ИКАО все большую роль играет Международная Ассоциация английского языка для гражданской авиации (ICAEA). Эта некоммерческая организация, объединяющая известных в области авиационного английского специалистов, помогает Международной организации гражданской авиации в детальной разработке связанных с языковой подготовкой документов, активно

участвует в проводимых ИКАО семинарах, организует собственные обучающие семинары для преподавателей авиационного английского.

Одним из серьезных событий в нашей области стала публикация в издательстве Oxford University Press учебника Сью Эллис и Теренса Герити «English for Aviation».

Сью Эллис занимается наукой и является преподавателем авиационного английского. Среди ее учеников – пилоты и диспетчеры Ливии, Бразилии, Казахстана, многих стран Европы.

Колоссальным подспорьем в насыщении программы адекватным авиационным контекстом стал журнал AeroSafety World, издаваемый ежемесячно Всемирным фондом безопасности полетов.

Материалов становится все больше и больше. Главная задача сегодня – научиться грамотно использовать их для классных занятий, при обучении с использованием компьютера, для разработки учебных планов и программ. Пора начать подходить к процессу обучения профессионально. Поставив перед государствами серьезные задачи, ИКАО

Анализируя развитие современной тестологии, в том числе тестологии в авиационной области, уже сегодня можно предположить, что ИКАО повысит требования, предъявляемые к тесту, от результата которого слишком многое зависит.

Теренс Герити – специалист-консультант по авиационному английскому для многих крупных авиакомпаний, ранее преподавал в одном из известных колледжей Великобритании – Banbury. К учебнику прилагаются 2 диска с аудиоматериалами.

одновременно показывает, какие подходы в обучении и тестировании приведут к результату, который во многом будет определять важнейший показатель деятельности гражданской авиации – безопасность полетов.]



АВИАЦИЯ ПОД ПРОКУРОРСКИМ НАДЗОРОМ

В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ СОБЛЮДЕНИЕ ЗАКОНОВ ОБЯЗАТЕЛЬНО

Анатолий СКОРОБОГАТОВ

– Евгений Сергеевич, известно, что в последние годы структура прокурорского надзора в России постоянно подвергалась реорганизации. В результате сложилась новая конфигурация, разобраться в которой человеку, не связанному с Вашим ведомством, довольно сложно. Как можно было бы определить Ваши «координаты» в этой системе?

– Вряд ли стоит вдаваться в подробности сложной и, как показала практика, не всегда верной, а порой и просто ошибочной перестройки органов прокуратуры в последние пятнадцать лет. Важно то, что в результате выкристаллизовалась нынешняя единая централизованная система транспортных прокуратур. В конце 2006 года Генеральным прокурором Российской Федерации был издан приказ № 117 об образовании Московской межрегиональной транспортной прокуратуры, которой были подчинены транспортные прокуратуры на правах районных (на сегодняшний день 22 районные транспортные прокуратуры). С 1 марта прошлого года действует и Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте.

Обеспечение безопасности в гражданской авиации – понятие многогранное. О некоторых аспектах решения этой проблемы – беседа с Московским прокурором по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте Евгением ПОСПЕЛОВЫМ.

Приказом Генерального прокурора Российской Федерации от 4 июля нынешнего года я был назначен ее руководителем.

– Вы ведь из Калуги? Расскажите немного о себе.

– Родился в 1977 году в одном из районов Калужской области. Учился в Саратовском юридическом институте. После окончания приехал в Калугу, стал работать в прокуратуре. Начинал следователем, затем работал старшим следователем, помощником прокурора города Калуги, проходил службу в аппарате областной прокуратуры, в 2003 году был назначен Калужским транспортным прокурором. С июля нынешнего года в Москве.

– Быстро Вы поднимаетесь по ступенькам.

– Так складывается с самого детства – я в школу пошел в шесть лет, в институт поступил в 16, работать начал в двадцать.

– Вернемся к главной теме беседы. Московский авиаузел – крупнейший в стране, на него приходится более двух третей всех авиаперевозок пассажиров в стране. С июля прошло не так уж много времени – успели Вы определить объем ра-

боты, который Вам и Вашим коллегам необходимо выполнять?

– На «раскачку» времени никто не отводил. Чтобы можно было представить объем нашей работы, скажу, что у нас под надзором более 200 объектов воздушного и водного транспорта, в том числе три международных аэропорта, множество аэродромов, вертодромов, взлетно-посадочных площадок. Плюс три таможни – Шереметьевская, Внуковская, Домодедовская. К этому следует добавить надзор за органами власти и государственного контроля в сфере функционирования воздушного и водного транспорта, а также за органами внутренних дел. Что касается нашего надзора за таможней, то в него входит не только правильность оформления грузов, но еще и расследование выявленных ими случаев контрабанды и других преступлений в таможенной сфере.

– Как же возможно организовать прокурорский надзор за деятельностью всех этих объектов и организаций? У Вас большой штат сотрудников?

– Состав нашей прокуратуры на сегодняшний день относительно не-



велик, оперативных работников всего 15 – считая меня. Прокурор, два заместителя, старшие помощники и помощники прокурора. Такова данность, и этот вопрос не обсуждается. За каждым участком надзора закреплены конкретные прокурорские работники. Они все являются квалифицированными специалистами, настоящими профессионалами.

Для того, чтобы осуществлять, например, надзор за соблюдением законности в деятельности аэропорта Шереметьево, прокурору не нужно там постоянно находиться. В организации работы мы исходим из того штата, который имеем, и тех задач, которые перед нами поставлены. В первую очередь, мы отсекаем единичные случаи возможных нарушений закона, которые не влекут ущемления прав значительного числа лиц, интересов государства или общества, в которых должны и могут разобраться другие органы. К примеру, человек полетел куда-то за границу, и там, по прилету, выясняется, что в багаже не оказалось его любимой кошки. В связи с этим человек пишет заявление в прокуратуру. Конечно, потеря любимого питомца – это личная трагедия, и каждым таким случаем мы при всем желании заниматься не можем физически. Да и не прокурорская это задача – искать утерянный багаж. А таких фактов великое множество – я не говорю конкретно о кошках.

Мы в своей работе исходим из наиболее актуальных, общественно значимых вопросов. Что такое авиатранспорт? С нашей точки зрения это не только авиационная безопасность и безопасность полетов, но еще и вопросы федеральной собственности, соблюдения социальных прав работников предприятия, – чтобы им вовремя платили зарплату, соблюдали их права на работу в надлежащих условиях, то есть вопросы охраны труда. Наконец, это защита прав потребителей – пассажиров. Вот три основных направления, по которым мы работаем.

Чтобы выявлять массовые или единичные, но наиболее грубые нарушения законов (влекущие социальную напряженность, иные серьезные негативные последствия) в этих и других сферах, надзор должен быть системным, комплексным. Для этого мы используем сведения, получаемые в органах государственного контроля, органов статистики и из других многочисленных источников. Например, что касается вопросов своевременной выплаты заработной платы. Есть органы контроля и статистики, которые обязаны иметь полные сведения по выплате – или невыплате – зарплат. Для того, чтобы не ходить по двум сотням предприятий и проверять, как там выплачивается зарплата, мы систематически запрашиваем информацию об этом у самих предприятий и перепроверяем ее с учетом других сведений. Проводим анализ документов. Так, в июле было установлено, что по двум московским авиапредприятиям есть задолженность по зарплатам. Свыше полутора тысяч человек не получили ее вовремя. Не буду пока называть эти предприятия, поскольку они не злостные нарушители закона и быстро исправили ошибки. Задолженность по зарплате на одном из них составила немногим менее двух месяцев, на другом – месяц. А что это значит в нынешних условиях для семьи, которая имеет, скажем, четырех несовершеннолетних детей? А ведь именно эти люди напрямую обеспечивают безопасность полетов. Невыплата им зарплаты, на мой взгляд, намного хуже и опаснее, чем если бы ее не вовремя получил чиновник. И в интересах наиболее незащищенных работников этих предприятий мы предъявили иски в суд на взыскание суммы более чем в 600 тысяч рублей. Судом эти иски рассмотрены, удовлетворены и выданы соответствующие судебные приказы. Кроме того, мы возбудили дела об административных правонарушениях: как в отношении юридических лиц – предприятий, так и в



отношении их руководителей. Здесь, наверное, стоит напомнить положение Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, из которого следует, что если руководителем один раз допущено нарушение законодательства о труде, – об охране труда, если он не вовремя выплатил заработную плату, – то на него налагается штраф в соответствии с первой частью статьи 5.27 КоАП РФ. Если он второй раз допустит то же самое нарушение, ему уже грозит дисквалификация. То есть лишение права занимать руководящие должности на определенное время. Мера очень эффективная и многих руководителей стимулирует для того, чтобы быть внимательнее к нуждам своих работников.

Другой случай из нашей практики. Всем известен факт, когда девушку-инвалида Наталью Присеку сотрудники авиакомпании S7 («Сибирь») отказались посадить в самолет. Случай получил большую огласку. Наша проверка показала, что авиакомпания действительно нарушила законодательство о правах людей с ограниченными возможностями, о защите прав потребителей.

Поэтому мы пошли на такой шаг – внесли руководству авиакомпании представление об устранении нарушений закона и опротестовали даже собственные правила авиакомпании об осуществлении воздушных перевозок. Сейчас она наше представление и протест рассматривает, но если авиакомпания сама добровольно не захочет менять эти правила, то мы пойдем в суд.

– **Другими словами, вы работаете «точно»?**

– Не совсем так, но если мы будем проверять подряд всех и вся, то нам не хватит не только наших 15 человек, но и 150. Представьте себе, например, Шереметьевскую таможню – сколько там сотрудников? Около полутора тысяч. Таможня в год оформляет более сотни тысяч таможенных деклараций, заводит свыше тысячи дел об административных правонарушениях, которые мы проверяем на соответствие закону. Жалоб идет много, и их все обязаны рассматривать в соответствии с законом об обращении граждан и нашими внутренними ведомственными приказами.

Мы проводим также целевые проверки. Берем отдельные вопросы деятельности, например, таможенного оформления, таможенного контроля, таможенной ревизии и других в таможенной сфере. Или, скажем, если будет информация о распространенности нарушений экологического законодательства, может быть запланирована соответствующая проверка в целом ряде предприятий.

Прежде чем приступить к любой проверке, сначала анализируем информацию, выясняем, что нужно смотреть, а что не представляет интереса с нашей точки зрения – для того, чтобы максимально сузить объем материала, с которым придется работать. Потому что этого «материала» бывает очень много – это даже не килограммы, а десятки килограммов документов, которые следует изучить.

– **Много жалоб, которые в том числе получаем и мы, идет от пасса-**

жиров на задержки и отмены рейсов.

Что в этом направлении делается?

– Задержки рейсов – очень тонкая «материя». Объясню почему. Порой задержка рейса вызвана техническими или иными причинами, полностью исключающими возможность эксплуатации воздушного судна до устранения неполадок. В такой ситуации обеспечение безопасности полетов, жизни и здоровья пассажиров и членов экипажа выходит на первый план. Я здесь работаю недавно, но уже вижу, что есть повод для того, чтобы глубоко в эту тему вникнуть. Однако давайтеждемся результатов проверки.

– **Вы контактируете с авиационными ведомствами – Росавиацией и другими?**

– Обязательно. У нас на контроле находятся все произошедшие нештатные авиационные события. К примеру, садится самолет в аэропорту из-за отказа какого-то агрегата, что-то не срабатывает, что-то идет не по плану. Я уж не говорю об авиакатастрофах, крушениях – речь даже о мелких нарушениях. Эта информация сразу фиксируется милицией и передается в прокуратуру. Мною по таким фактам назначается прокурорская проверка. Вообще порядок такой – первоначальную проверку проводят органы авиационного надзора самостоятельно, это их обязанность. Мы же смотрим за тем, насколько полно эта проверка проведена, насколько обоснованно сделаны выводы. В соответствии с имеющимися у нас полномочиями мы можем принимать меры не только к предприятиям и их руководителям, нарушающим законы, но и к органам государственного контроля и надзора, которые свои функции недовыполняют. То есть наша задача не дублировать работу других ведомств, а надзирать за ними с тем, чтобы они в полной мере выполняли свои функции.

– **По каким направлениям Вы намечаете строить работу своей прокуратуры в ближайшей перспективе?**

– Я уже называл основные направления нашей деятельности в сфере обеспечения законности на воздушном транспорте – борьба с терроризмом, безопасность на авиатранспорте, защита прав пассажиров и социальных прав работников авиапредприятий. Но я уже вижу еще одну конкретную проблему, которой нам предстоит заняться вплотную. Это вопросы использования неаутентичных деталей и агрегатов на воздушных судах. К примеру, двигателей или его отдельных узлов и агрегатов. У каждого такого агрегата или узла определенный ресурс, через какое-то количество отработанных часов или по другим установленным параметрам они должны быть изучены, пригодны ли к дальнейшей эксплуатации или подлежат реставрации, а то и замене. И вот есть такие дельцы на рынке авиазапчастей, которые просто-напросто создают видимость того, что агрегат отремонтирован или является новым. На него подделываются документы с соответствующими штампами, печатями и так далее. В случае установки таких компонентов на воздушное судно ни один специалист не гарантирует «мягкой» посадки.

Вот сейчас эта тема выходит у нас на первый план. Проверки будут проводиться на системной основе, здесь мы очень плотно контактируем с Федеральным государственным предприятием ГосНИИ ГА. В Московской межрегиональной транспортной прокуратуре создана рабочая группа, ее возглавляет заместитель прокурора. В нее входят и наши сотрудники, сотрудники института, Госавианадзора, органов внутренних дел на воздушном транспорте.

Сейчас уже начата конкретная работа с первыми материалами, и читатели вашего журнала узнают о результатах проверок в числе первых.

– **Спасибо за беседу, надеемся на продолжение сотрудничества.**



«ПОЛЕТ»: ДВАДЦАТЬ ЛЕТ «НА КРЫЛЕ»



Дух новаторства, поиск нестандартных решений — это стиль работы авиакомпании «Полет». Недавно ей исполнилось 20 лет со дня основания. Компания эксплуатирует самые большие в мире транспортные самолеты Ан-124-100 «Руслан». Шведский SAAB-2000 составляет основу ее пассажирского парка. Проекты, которые сумела осуществить компания за 20 лет деятельности, грузы, которые она транспортирует в разные регионы мира, относятся к разряду исключительных.

С 1999 года «Полет» — генеральный перевозчик Федерального космического агентства. Свою уникальную космическую технику доверили «Полету» ведущие российские предприятия — ГКНПЦ им. М.В. Хруничева, ФГУП «НПО им. С.А. Лавочкина», НПО «Энергомаш», РКК «Энергия» им. С.П. Королева. В 2007 году авиакомпания «Полет» стала назначенным перевозчиком крупнейшего авиастроительного концерна Airbus Transport International.

«Полет» работает и с концерном «Силовые машины». Он перевозил колеса гидротурбин для Братской, Бурейской, Сангтудинской ГЭС и газовые турбины для Ноябрьской парогазовой электростанции.

Авиакомпания — активный участник уникального космического проекта «Воздушный

старт», цель которого создание стартовых услуг для космической транспортной системы легкого класса.

Безопасность полетов — приоритет в деятельности авиакомпании. Ее самолетный парк комплектуется по принципу «все лучшее из целесообразного». «Полет» — крупный эксплуатант самолетов Ил-76. В 2009 году компания возьмет в операционный лизинг еще семь самолетов этого типа. Одним из первых он подписал соглашение с компанией «Ильюшин Финанс и Ко» о приобретении десяти пассажирских самолетов Ан-148. Срок реализации проекта составит 15 лет, поступление в эксплуатацию первых самолетов ожидается в 2009 году.

За первое полугодие 2008 года «Полет» перевез более ста тысяч пассажиров. Пассажирооборот составил 82850 пасс/км, объем грузовых перевозок — 16500 т. Маршрутная сеть компании — популярные направления по России, в страны СНГ и дальше зарубежье. В первом полугодии 2008 года авиакомпания расширила сеть маршрутов до 17 направлений и увеличила частоту рейсов до 26 в день. Летом 2008 года были открыты воздушные линии Воронеж — Екатеринбург, Воронеж — Норильск, Воронеж — Новосибирск. В августе начали выполняться прямые рейсы в Краснодар.

На протяжении всей своей истории авиакомпания «Полет» выстраивала, развивала и совершенствовала систему технического обслуживания своего парка. В 2008 году она получила международный сертификат эксплуатационной безопасности EASA PAZT-145. Присвоение его означает, что работа наземных служб компании признана соответствующей стандартам безопасности, принятым в Европе. Теперь «Полет» имеет право осуществлять линейное обслуживание самолетов SAAB-2000 самостоятельно.

Персонал авиакомпании около тысячи человек. Средний возраст 35-40 лет. Около 80% сотрудников имеют высшее образование. В авиакомпании сложилась и успешно действует система совершенствования летных кадров. В 2002 году «Полет» создал собственный авиационный учебный Центр, который получил государственный сертификат на подготовку авиаспециалистов.

Деятельность авиакомпании отмечена престижными международными наградами, она лауреат национальной премии «Крылья России» в 2005 и 2007 годах. Признание заслуг авиакомпании российским и мировым авиационным сообществом подтверждает репутацию авиакомпании «Полета» как серьезного и надежного партнера.]



«ЖИТЬ, ТВОРИТЬ, ПОБЕЖДАТЬ!»

Владимир ШИТОВ

Слова эти являются девизом Национального авиационного университета Украины, который в эти дни отмечает 75-ленте со дня своего основания.



В разное время вуз назывался по-разному. Поначалу – Киевским авиационным институтом, потом стал Киевским институтом ГВФ им. К.Е. Ворошилова. С начала 60-х годов прошлого века учебное заведение было известно как Киевский институт инженеров гражданской авиации (КИИ ГА).

До распада Советского Союза институт являлся основным поставщиком авиационных инженерных кадров различного профиля, каждый третий специалист отрасли был его выпускником.

Времена изменились, вуз теперь принадлежит суверенной Украине, получил статус Национального авиационного университета, но от того не утратил своего высокого места в рейтинге авиационных учебных заведений мира. Диплом НАУ как был, так и остается визитной карточкой профессионального мастерства, знаний, интеллекта.

История вуза – история огромного периода развития гражданской авиации СССР, независимых государств постсоветского пространства, многих стран мира. Это своеобразное зеркало всех достижений мировой авиационной техники на протяжении многих десятилетий. За 75 лет институт подготовил более ста пятидесяти тысяч авиационных инженеров, среди которых руководители авиакомпаний, известные ученые и конструкторы, специалисты с мировыми именами. Все они гордятся дипломом НАУ, который признается в большинстве стран мира.

Изначально авиационный институт создавался только для подготовки специалистов по эксплуатации и диагностике авиационной техники. В самых первых сообщениях о нем наш журнал («Гражданская авиация», 1933-1934 гг.) писал о строительстве учебных корпусов, об организации учебной работы в институте и о зада-

чах молодежи, которая «упорно должна овладевать знаниями, чтобы скорее включиться в борьбу за транфинплан...» Все это было.

Ныне спектр специальностей, по которым ведется подготовка в вузе, значительно расширился, их стало 75. В состав НАУ входят 17 учебных, 10 научно-исследовательских институтов и центров, 20 факультетов, 7 колледжей, три лица, гимназия. Более тридцати тысяч студентов и слушателей обучаются в Национальном авиационном университете. Общая площадь его 14 учебных корпусов, разместившихся на 90 гектарах земли, – свыше 140 тыс. кв. метров. Есть у вуза свой учебный аэродром, уникальный ангар для воздушных судов различных типов, радиополигон, аэродинамический комплекс. В этом учебном заведении, всегда славившемся своим педагогическим потенциалом, и сегодня работает сильный профессорско-преподава-



тельский коллектив. В числе сотрудников университета – академики, члены-корреспонденты Национальной академии наук Украины, академики отраслевых академий наук, доктора, кандидаты наук, профессора и доценты.

Уже на протяжении многих лет университет ведет большую работу по поиску новых форм и методов организации учебного процесса, использованию современных учебных



технологий. Здесь убеждены, что из стен авиационного вуза должны выходить не только высококлассные специалисты, но, в первую очередь, гармонично развитые люди. На это сориентирован и весь учебный процесс, построенный таким образом, чтобы максимально помочь студентам в развитии их природных способностей. Потому много внимания уделяется индивидуальному обучению. Для особо одаренных молодых людей создаются специальные программы, проводятся индивидуальные занятия, отрабатываются формы и методы самостоятельного обучения. Лучшие студенты имеют возможность на этапе магистерской подготовки обучаться в Институте новейших технологий, что позволит им в дальнейшем заниматься педагогической или научной деятельностью. Кроме того, начиная с 4-го курса студенты университета могут параллельно с учебой по основной

специальности обучаться по второй – компьютерного, юридического или экономического профиля. Естественно, подобный подход к образовательному процессу, ставит перед профессорско-преподавательским коллективом вуза очень непростые задачи, прежде всего в плане развития личностных качеств студентов. Их учат творить и побеждать, добиваться поставленной цели – это дорогого стоит.

В любом вузе научная деятельность студентов, техническое творчество являются важной частью образовательного процесса. Так и в Национальном авиационном университете Украины. В этом будущем авиационным специалистам помогают ученые НАУ, научные разработки и исследования которых давно уже выдвинули это учебное заведение в число наиболее мощных научных центров Украины. Это, к примеру, системы самолетовождения и управления полетом малых беспилотных летательных аппаратов, опытный образец беспилотного летательного аппарата с интегрированным навигационным комплексом и многоканальный компьютерный комплекс для проведения специальных психофизиологических исследований.

Национальный авиационный университет Украины давно уже органично вошел в мировое научно-техническое содружество. Вуз участвует в международных авиационных учебных программах, тесно сотрудничает с крупнейшими учебными заведениями России, Белоруссии, Испании, Италии, Франции, Польши, Индии, Китая, Турции, Сирии и других стран. Роль университета в подготовке авиационных кадров, его научный, кадровый потенциал не остались незамеченными мировым авиатранспортным сообществом. Совет ИКАО несколько лет назад принял решение об открытии на базе НАУ двух европейских региональных учебных центров ИКАО по авиационной безопасности и подготовке государст-



**Ректор Национального авиационного университета Украины,
доктор технических наук, профессор
Николай Кулик**

венных инспекторов по безопасности полетов и летной годности воздушных судов.

В Национальном авиационном университете уже на протяжении ряда лет функционирует проект, в рамках которого 13 дисциплин преподаются на английском языке. Выпускникам вручаются дипломы специалистов соответствующего образовательного квалификационного уровня государственного образца и сертификат, подтверждающий профессиональный уровень владения английским языком. Проект оказался настолько удачным, что три года назад в университете стартовал аналогичный «испанский» проект, в рамках которого обучение, пока, правда, только по одной специальности, ведется на испанском.

Национальному авиационному университету Украины сегодня семьдесят пять. Будущее его – в дальнейшем развитии всех направлений подготовки авиационных инженерных кадров, в совершенствовании учебно-воспитательного процесса.]



И УДОБНЕЕ, И ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ ЗА ГРАНИЦЕЙ

«ДОМОДЕДОВО ТЕКНИК» (ДМТ) ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ САМОЛЕТОВ BOEING 737 CLASSIK ПО ФОРМЕ С-СЧЕСК.

Елена МИНГАРЕЕВА

Объективные рыночные условия заставляют российские авиакомпании переходить на эксплуатацию воздушных судов западного производства. Только за 7 месяцев 2008 года прирост импортных ВС в парках отечественных компаний составил около 35% по отношению к 2007 году. А к концу 2010 года, по мнению экспертов, к этому показателю прибавится еще порядка 80%. Однако, приобретая «иномарку», эксплуатантам приходится решать далеко не простой вопрос ее технического обслуживания и ремонта (ТОиР). Чаще всего это приходится делать за рубежом, что влетает им в копеечку.



Правда, некоторые эксплуатанты, например: «Аэрофлот», S7 («Сибирь»), «Трансаэро», организовали собственные техцентры по обслуживанию западных самолетов. Внуковский авиаремонтный завод (ВАРЗ) также освоил ТОиР иностранных воздушных судов. И вот теперь в число российских технических операторов входит «Домодедово Текник».

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Как рассказала начальник отдела маркетинга и развития продаж ООО «Домодедово Текник» Ольга Соколова, компания была образована в сентябре 2002 года под названием «ИСТ ЛАЙН ТЕКНИК». Предприятие создавалось для линейного обслуживания самолетов иностранного производства – тогда это было необ-

ходимо для сертификации Домодедова как международного аэропорта. В апреле 2008 года компания провела ребрендинг и стала называться «Домодедово Текник».

Имея в своем активе ангарный комплекс и понимание того, что базовая форма технического обслуживания (A-Check – D-Check) экономически более эффективна, нежели



линейное, руководство компании приняло решение развиваться именно в этом направлении.

Подготовка к сертификации по C-Check была проведена достаточно оперативно – всего за 8 месяцев. За это время была реконструирована одна из секций ангара авиационно-технической базы (АТБ), которая на сегодня соответствует всем международным стандартам, включая покрытие пола, освещение, отопление и пр. Были подготовлены складские помещения под всю номенклатуру материалов, запасных частей, полный комплект оборудования и инструмента, включая доковое оборудование для проведения работ на Boeing 737.

В июле этого года был проведен аудит предприятия на предмет получения сертификата, подтверждающего возможность проведения технического обслуживания воздушных судов типа Boeing 737(300/400/500) по форме C-Check (C1-C4), включая ремонт элементов планера (Sheet Metal Shop). Сертификация прошла успешно, без замечаний. Таким образом, по словам Ольги Соколовой, теперь ДмТ имеет возможность выполнения всего спектра работ по техническому обслуживанию Boeing 737 Classic от А до C-Check, а также по линейному техническому обслуживанию. Причем, возможности компании по проведению A-Check распространяются также на Boeing 757/ 767. А в середине августа 2008 года к этим моделям подключен и Boeing 737NG (New Generation), который на территории России сегодня не обслуживает никто.

В связи с интенсивным развитием компании Airbus, домодедовцы намерены двигаться и в этом направлении. Сегодня они осуществляют пока только линейное обслуживание моделей А319/320/321. А-Check и C-Check этих машин – их завтрашний день.

До конца 2008 года «ДмТ» пла-

нирует также получить сертификат EASA на ремонт аккумуляторных батарей и композитных материалов иностранных ВС, открыть интерьерный цех. А в 2009 году компания намерена сертифицировать собственный учебный центр (PART 147) для подготовки инженерно-технического персонала.

КЛИЕНТСКАЯ БАЗА

У компании уже есть стартовые заказчики на выполнение вновь сертифицированного вида работ. Подписаны протоколы о намерениях с авиакомпаниями «КД Авиа» и «Орен Эйр». Также есть предварительные договоренности с «Трансаэро» об обслуживании части их парка самолетов Boeing 737 по форме C-Check. Ведутся переговоры с «Аэрофлот-Норд».

Есть еще планы по сотрудничеству с западными провайдерами, в частности, с литовской компанией flyLAL Technik. Уже подписан с ними договор на оказание технической поддержки по проведению работ до C-4 и ведутся переговоры по вопросу расширения сотрудничества.

КЛАССИКА ВСЕГДА В МОДЕ

Итак, почему же приоритет ДмТ отдан Boeing 737 Classic? Учитывая большой объем инвестиций, необходимый для реализации этого проекта, специалисты компании провели тщательный анализ рынка, который показал, что в парке ВС российских компаний много различных модификаций Boeing 737. Причем, по мнению специалистов ДмТ, эти машины и в дальнейшем будут пользоваться большим спросом, поскольку являются практически аналогом российского Ту-154М, который уже многие годы является «рабочей лошадкой» российской авиации, только Boeing гораздо эффективнее. По имеющимся данным, в РФ на сегодня ввезено уже более 120 самолетов Boeing 737.

Дальнейшей популяризации Boeing 737 Classic в России способствует и обозначившаяся сегодня на международном рынке тенденция снижения цены на эту модель.

В ЧЕМ ЖЕ ПЛЮС?

Как показал анализ, организация системы квалифицированного и своевременного ТОиР для ВС иностранного производства на территории РФ имеет для российских эксплуатантов целый ряд положительных моментов. А именно, это позволит достичь максимально эффективного использования ВС, уменьшить простой техники, сократить объем финансовых вложений.

Для примера, стоимость часа для техобслуживания по базовым меркам Европы составляет 50-180 евро. Цены внутри РФ как минимум на 40-50% ниже мировых. Кроме того, российские операторы часто идут на встречу клиентам и предлагают достаточно гибкую ценовую политику. На западных техцентрах это вряд ли возможно.

Помимо цены, безусловно, немаловажным фактором являются и территориальные преимущества, то есть возможность получения полноценного ТО в аэропорту базирования или в близлежащих точках. Это дает возможность исключить издержки на перегон ВС за границу.

Кроме того, нужно учитывать, что большинство крупных европейских станций ТО сегодня фактически прекратили обслуживание Boeing 737 Classic, поскольку, по меркам Европы и Америки, он уже устарел. У нас же наоборот – это самый ходовой самолет.

АХИЛЛЕСОВА ПЯТА РОССИЙСКОГО РЫНКА ТОиР

Российские техцентры не скрывают, что трудности, связанные с логистикой импортных запчастей, губительно сказываются на сроках проведения ТО и существенно



увеличивают издержки авиакомпаний. Дело в том, что большинство импортных самолетов находится на территории РФ в таможенном режиме временного ввоза. При этом в Таможенном кодексе не прописана процедура обмена временно ввезенных запчастей, а обозначается только процедура аренды. Кроме того, в РФ действуют драконовские пошлины на импорт комплектующих, которые буквально съедают до 50% стоимости ввозимых деталей, которые и так не дешевые.

Чтобы решить проблему логистики хотя бы с точки зрения временных затрат, «Домодедово Текник» планирует организовать таможенный склад.

этого было выделено складское помещение площадью 240 квадратных метров. Сейчас заканчивается его ремонт и примерно в октябре 2008 года начнется процесс лицензирования. Параллельно ДмТ ведет переговоры с крупным поставщиком запчастей – английской компанией A.J.Walter Aviation.

По словам Соколовой, наличие такого стока запчастей дает возможность техцентру сформировать максимально необходимый набор наиболее ходовых комплектующих, которые всегда будут под рукой. Запчасти будут завозиться на склад, полностью проходить таможенное оформление, за исключением уплаты таможенных пошлин, которые

ных пошлин на импорт деталей, – отметила Ольга Соколова, – актуальность стока не пропадет, поскольку оперативность поставки в этом бизнесе нужна всегда. Более того, при таком раскладе преимущество российских техцентров возрастет в разы по сравнению с западными провайдерами технических услуг».

КОЛЕСА И ТОРМОЗА

Важным и весьма затратным элементом техобслуживания любого воздушного судна являются колеса и тормоза. И надо сказать, что проблема «переобувки» иностранных самолетов сейчас очень заботит эксплуатантов. На сегодня многие из них «переобуваются» за границей.

В декабре 2007 года в Домодеове введен в эксплуатацию цех по ремонту колес и тормозов для самолетов Boeing 757 и Boeing 747. Скоро эти виды ТОиР распространятся и на Boeing 737. В декабре этого года планируется прохождение сертификации EASA на проведение работ по капитальному ремонту колес и тормозов как для «боингов» разных модификаций, так и для «эрбасов» семейства A320. Для этого подписан контракт с компанией KUNZ (Германия) на поставку необходимого оборудования на сумму порядка 1 млн. долл.

Так что со следующего года цех будет осуществлять весь спектр услуг по техническому обслуживанию и ремонту колес и тормозов, включая возможность наварки покрышек. Поскольку их полная замена – вещь дорогостоящая (цена новой резины составляет 2-4 тыс. долл.), ДмТ предлагает своим клиентам услуги по ее наварке в Европе. Это обходится значительно дешевле – всего 1 тыс. долл. за колесо. Если учесть, что каждая покрышка может быть наварена до 4 раз, то экономия становится очевидной.

Кстати, ДмТ является сегодня единственным в РФ поставщиком этой услуги.]



Как сообщила Ольга Соколова, этот вопрос обсуждался достаточно долго и вот, наконец, принято решение организовать таможенный склад, ориентированный на запасные части, блоки агрегаты и пр., необходимые для ТОиР самолетов иностранного производства. Для

будут выплачиваться только в момент выхода со склада. Помимо собственных нужд ДмТ будет реализовывать через этот сток комплектующие и для других операторов, работающих на рынке ТОиР.

«В случае принятия правительством решения об отмене таможен-



МНЕНИЕ ЭКСПЛУАТАНТОВ

Эксплуатанты в целом оптимистично восприняли выход ДМТ на рынок С-Снек, считая это шагом вперед в области использования иностранной техники в России.

Однако, как рассказал первый заместитель генерального директора компании «Оренбургские авиалинии» **Сергей Лазарев**, есть целый ряд проблем, связанных с логистикой запчастей и таможенными ограничениями. В этом плане российские законы входят в конфликт с развитием в стране сектора ТООР. «Стоимость человеко-часа за рубежом, конечно, значительно выше, нежели в РФ, — отмечает Лазарев. — И в плане человеческих взаимоотношений заказчика и исполнителя Россия тоже выигрывает. Однако если на другую чашу весов положить непомерное таможенное налогообложение и сроки поставки и растаможки деталей, то возникает много нерешенных вопросов». Организация таможенного склада, по мнению представителя этой компании, — неплохое решение, но, правда, трудновыполнимое. За последние 3 года многие компании пытались организо-

вать такие склады, однако воплотить эту идею в практику до сих пор так и не смогли.

Как отметил Сергей Лазарев, «мы подписали протокол о намерениях с ДМТ, поскольку надеемся, что будущее все равно за российскими операторами. В конце концов, чиновники должны понять, что от доступности и оперативности ТО в конечном итоге зависит безопасность полетов».

Свое видение проблемы представил также первый заместитель генерального директора по производству компании «КД Авиа» **Владимир Горбановский**. Он считает, что сегодня основными бедами российских организаций по техническому обслуживанию являются их малочисленность и слабость. По словам Горбановского, ситуация на рынке ТООР складывается таким образом, что «Аэрофлот» едва покрывает собственные нужды, «S7 Engineering», покрывая собственные потребности, немного работает на сто-

рону, а ВАРЗ имеет хорошую производственную базу, большие амбиции, однако и у него есть проблемы. Что касается ДМТ, то здесь, по словам представителя «КД Авиа», проведена огромная подготовительная работа, вложены серьезные средства, создана неплохая производственная база. Но, по мнению Горбановского, «говорить о реальных возможностях компании можно не ранее чем через год». «При этом мы активно сотрудничаем с ДМТ и уверены, что все данные для успешной работы у них есть», — считает он.

Как сообщили корреспонденту журнала в пресс-службе AirUnion, сегодня ТООР иностранных воздушных судов Boeing 737 альянс проводит в зарубежных странах. По мнению представителя альянса, услуги «Домодедово Текник» будут весьма востребованы. Наличие собственного ангара в Московском регионе позволит предоставлять услуги по стоимости ниже, чем у конкурентов. AirUnion пока не получал конкретных предложений от «Домодедово Текник» и продолжает сотрудничать с венгерским Aeroplex, который в Москве и Красноярске проводит линейное техническое обслуживание, включая формы A-Check, а в Будапеште — тяжелые формы C-Check, D-Check.]

**Департамент
Проектирования
Аэродромных
Комплексов**

ООО "ТрансПроект"

тел./факс: +7 (495) 150 84 76, +7 (495) 150 83 15,
+7 (495) 150 83 16, e-mail: info@trans-proekt.ru

- ▶ Выполнение инженерных изысканий.
- ▶ Разработка документации на всех стадиях проектирования.
- ▶ Выполнение работ, связанных с выбором новых и реконструкцией существующих взлетно-посадочных полос.
- ▶ Согласование материалов выбора со всеми заинтересованными организациями.
- ▶ Проектирование конструкции аэродромной одежды, водосточно-дренажной сети и пр.
- ▶ Выбор месторасположения и проектирование объектов управления воздушным движением, навигации и средств посадки.
- ▶ Проектирование светосигнального оборудования (ОМИ, ОВИ) и объектов электроснабжения.
- ▶ Линии связи и управления, охранная и пожарная сигнализации.
- ▶ Разработка архитектурно-технологических разделов объектов аэропортов.

Наличие необходимых лицензий. Высококвалифицированный персонал.
Приемлемые стоимости проектных работ.

125171, Москва, Ленинградское ш., 18, офис 714. ООО "ТрансПроект"



«СИРЕНА-ТРЭВЕЛ»: ДВОЙНЫХ СТАНДАРТОВ БЫТЬ НЕ МОЖЕТ

Владимир ШИТОВ

Театр с вешалки начинается, авиаперевозка – с кассы. Главное действующее лицо в театре, по выражению К. Станиславского – зритель. Главный участник авиаперевозки – пассажир. Причем «историю» часто летающего пассажира, начиная от пунктов его вылета и прилета и заканчивая чуть ли не гастрономическими предпочтениями на обед во время рейса, многие авиакомпании теперь хотят иметь в своей базе данных. Для чего? Это помогает им формировать для своих клиентов интересные бонусные предложения, иными словами, работать на опережение.

Внедряемая технология электронного билетооформления (E-ticketing), конечно же, упрощает жизнь пассажира. Сегодня авиабилет можно приобрести не только непосредственно в агентстве, но и через Интернет, что называется, не слезая с дивана. Да еще и оплатить покупку с помощью пластиковой карты. У авиакомпаний, уже воспользовавшихся этой новой технологией, появился еще один солидный «козырь» в игре на повышение планки качества обслуживания клиентуры.

Но любые новые технологии, расширяющие спектр сервисных

услуг, естественно, сами не рождаются. Требуются усилия множества специалистов высочайшей квалификации, таких, к примеру, какие работают в ЗАО «Сирена-Трэвел».

Из отечественных – это, пожалуй, крупнейшая на сегодняшний день компания, предоставляющая целый комплекс услуг по бронированию и продаже авиабилетов. Она эксплуатирует и первую отечественную авиационную распределительную систему «Сирена-Трэвел», разработанную в соответствии с рекомендациями ИАТА. Для агентств система предоставляет удобные интерфейсы бронирования и продажи билетов, для авиакомпаний – возможность контролировать ресурсы своих мест и управлять ими.

Изотечественных – это, пожалуй, крупнейшая на сегодняшний день компания, предоставляющая целый комплекс услуг по бронированию и продаже авиабилетов. Она эксплуатирует и первую отечественную авиационную распределительную систему «Сирена-Трэвел», разработанную в соответствии с рекомендациями ИАТА. Для агентств система предоставляет удобные интерфейсы бронирования и продажи билетов, для авиакомпаний – возможность контролировать ресурсы своих мест и управлять ими.

ЗАО «Сирена-Трэвел» работает со всеми авиаперевозчиками и аккредитованными агентствами, центрами бронирования авиабилетов России и стран СНГ, с зарубежной инверторной системой «Габриэль», с глобальными распределительными системами (GRS) «Сейбр» и «Амадеус», с некоторыми западными авиакомпаниями.

Разработка новых технологий – дело весьма затратное и требует

от авиаперевозчиков больших финансовых вливаний. Но они идут на это, чтобы сохранить конкурентоспособность на рынке, чтобы не выпасть из числа тех, кто сумел отвоевать себе его «лакомый кусочек». И если политику цен на топливо определяют макроэкономические факторы, то на информационные услуги в гражданской авиации влияет, прежде всего, группа крупных «игроков» этого рынка – глобальных дистрибутивных систем (GDS). Они обладают как высоким уровнем технологий, большими возможностями для развития, так и широким спектром предоставляемых услуг, мощным политическим потенциалом, который активно используется при формировании ценовой политики.

Специалистам хорошо известно, что на рынке авиационных информационных технологий все далеко не просто. Глобализация, если понимать этот термин в данном случае как равноправное взаимодействие различных технологических решений, продиктованных потребностями авиакомпаний, коснулась всего мирового рынка, но только не России. Сказался обвалный спад авиаперевозок начала девяностых

годов прошлого века, когда отечественных авиаперевозчиков волновало одно: как бы выжить. Но сегодня страна наша после полутора десятка лет застоя выходит, наконец, на вполне приличные темпы роста объемов авиаперевозок. Еще более

внушитель их потенциал, что и влечет на наш рынок западные системы.

Да, в России существует своя, устоявшаяся структура организации перевозок. Это, прежде всего, отечественная система взаиморасчетов – продукт совершенно уникальный,



В России существует своя, устоявшаяся структура организации перевозок. Это, прежде всего, отечественная система взаиморасчетов – продукт совершенно уникальный, созданный «мозгами» отечественных специалистов и по отечественным технологиям.

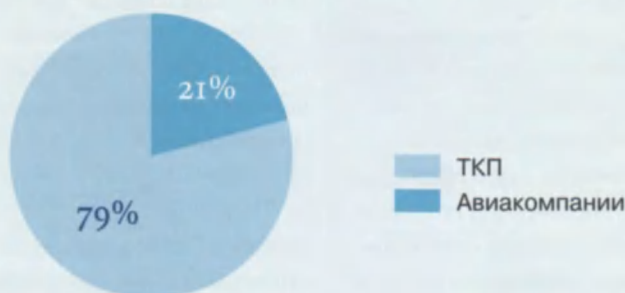
созданный «мозгами» отечественных специалистов и по отечественным технологиям. Это автоматизированные системы бронирования, поддерживающие все современные технологии, и система продаж на нейтральных бланках Транспортной Клиринговой Палаты, это отечественные системы регистрации пассажиров и багажа в аэропортах и т.д.

Все в той или иной мере используется сегодня российскими авиаперевозчиками, а это более 115 авиакомпаний. Более 14000 авиационных касс продают билеты с помощью российской дистрибутивной системы «Сирена-Трэвел», а это в год почти 15 млн пассажиросегментов с билетами на бланках ТКП плюс 4 млн на бланках авиакомпаний. Кроме того, ЗАО «Сирена-Трэвел» предлагает решение «DCS Астра» (система регистрации пассажиров и багажа в аэропорту) – продукт интернет-бронирования, полностью готовый к работе с заказчиками, включая оплату банковскими картами, различные решения по страхованию пассажиров.

Технологии эти вполне устраивают и авиакомпании, и агентства, потому число пользователей программных продуктов ЗАО «Сирена-Трэвел» постоянно растет, опережая ежегодно внутриотраслевой показатель процентов на тридцать. Для людей, разбирающихся в экономике авиатранспортного процесса, цифра эта говорит о том, что изрядная доля бронирований, производившихся ранее через иные системы резервирования, перетекает теперь в АРС «Сирена-Трэвел». Следовательно, авиакомпании, агентства от использования отечественных программных продуктов имеют конкретную выгоду?

Громадный пласт работ по созданию технологии электронного билетооформления был проведен за последние годы для отечественной системы взаиморасчетов. Журнал не раз рассказывал об этом, как и о том,

**РАСПРЕДЕЛЕНИЕ БРОНИРОВАНИЙ
В ГРС «СИРЕНА-ТРЕВЕЛ» ПО СЕАНСАМ В 2008 Г.**



СЕАНС	БРОНИРОВАНИЯ
ТКП	15 000 000
Авиакомпании	4 000 000



что требования Транспортной Клиринговой Палаты по контролю за выручкой значительно выше стандартных требований IATA. Поэтому совместно с ТКП ЗАО «Сирена-Трэвел» пришлось создавать новую уникальную технологию взаимодействия всех участников процесса.

рехсот агентств по продаже авиаперевозок. За рубежом этим занимаются глобальные дистрибутивные системы. Чтобы расширить географию продаж создаются стыковки между системами бронирования, так называемые линки. Для специалистов ЗАО «Сирена-Трэвел» такие ра-

ботчика оплачивают агентства воздушных сообщений, идеология же дистрибуции западных систем – за все платит авиаперевозчик. Причем платит в несколько раз больше, чем того стоит аналогичная услуга в ЗАО «Сирена-Трэвел».

Отсюда понятно, почему GDS «Amadeus» на запрос авиакомпаний об организации интерактивного взаимодействия с APC «Сирена-Трэвел» отвечает отказом: не хочет терять «Amadeus» свой агентский рынок в России, ни за что не уступит его APC «Сирена-Трэвел». Потому и переговоры, предпринимаемые отечественным разработчиком, пока что безрезультатны. В ответ на свои предложения он лишь неизменно слышит: «Повышайте цены на свои услуги, тогда посмотрим...»

Примеров подобного рода сегодня множество. Упомянем хотя бы так и не начатые работы по отладке взаимодействия между DCS «SITA» и DCS «Астра». Причина все та же – деньги. Непонятно одно: почему отечественная глобальная распределительная система на своем же рынке в угоду западным компаниям должна повышать цену на продукт собственной же разработки? Честное слово, «попахивает» каким-то картельным сговором. Вот так «козьи потягушки на лугу» из заказчиков услуг превращают авиакомпании в просителей.

Вспоминаются в этой связи недавние «препирательства» авиакомпании Lufthansa и той же GDS «Amadeus». Дистрибутивная система пыталась повлиять на коммерческую политику авиаперевозчика, когда та собралась ввести сбор за бронирование через GDS «Amadeus».

По данным Транспортной Клиринговой Палаты, уже с десятков иностранных перевозчиков выразили желание присоединиться к российской нейтральной сети. Говоря по-просту, они готовы принимать к перевозке пассажиров с билетом, оформленным на нейтральном бланке СПД НСАВ ТКП. Более того,



Почему отечественная глобальная распределительная система на своем же рынке в угоду западным компаниям должна повышать цену на продукт собственной же разработки?

Также в рамках Центра электронного билетооформления ТКП совместно с компанией UCS был разработан и внедрен процесс обработки финансовых операций по пластиковым картам. Перевозчики теперь могут чувствовать себя спокойно – контроль за их выручкой лучше и надежнее, чем в других расчетных системах.

Тенденция современного мира – организация технологического взаимодействия между различными информационными системами. Цель любой авиакомпании – повысить объемы своих продаж, расширить их географию. В России с этой задачей справляется APC «Сирена-Трэвел», к которой подключены более четы-

боты всегда приоритетны, поскольку жизненно необходимы для отечественных авиаперевозчиков. Но зарубежные технологические провайдеры отнюдь не торопятся вступать в сотрудничество с российскими разработчиками и обосновать свою позицию членораздельно не могут. Дело порой доходит до нелепых отговорок, дескать, «нет свободных специалистов»... Ой ли? А не в том ли причина, что западные систем-провайдеры просто-напросто не хотят терять клиентуру, а вместе с ней и деньги?

Как строят свою ценовую политику западные GDS, и как это делает APC «Сирена-Трэвел»? Дистрибутивные услуги отечественного разра-



многие из них уже подписали с ТКП соответствующие договоры, однако тут же возникли совершенно непредвиденные препятствия, вызванные в первую очередь нежеланием западных систем-провайдеров строить нормальное технологическое взаимодействие с Россией. Результат такой политики «бьет» по карманам авиаперевозчиков, ведь они теряют в объемах своих продаж. Более того, попав в зависимость от интересов системных провайдеров, погрязших в борьбе за передел российского рынка, авиакомпании лишаются возможности строить собственную коммерческую политику.

ЗАО «Сирена-Трэвел» считает, мягко говоря, некорректным подобное отношение к авиакомпаниям и потому старается защищать как свои интересы, так и интересы пользователей продуктов российских технологий от системы двойных стандартов на отечественном рынке.

Вплоть до того, что готова отстаивать эти интересы в суде, в Комитете по антимонопольной политике РФ.

Как бы то ни было, жизнь идет своим чередом и первая отечественная APC «Сирена-Трэвел» работает, развивается в интересах всех ее пользователей. На основе анализа потребностей авиакомпаний и агентств в новых информационных технологиях появляются новые разработки. Свои основные стратегические задачи на ближайшие годы коллектив ЗАО «Сирена-Трэвел» видит в выходе на зарубежные рынки (в первую очередь европейский), в диверсификации бизнеса.

В рамках этих задач уже открыт офис в Германии, наметились достаточно широкие контакты с зарубежными перевозчиками и технологическими компаниями, работающими в сфере пассажирских перевозок. Для сотрудничества с международными компаниями при-

шлось проделать очень большой объем работ, в частности, совместить внутрироссийскую тарифную систему (ЦРТ) и международную «АТРСО», закупить ряд международных справочников.

Ну а что касается коммерческой политики, проводимой зарубежными GDS, в ЗАО «Сирена-Трэвел» уверены: она изменится. Уж слишком дорогое удовольствие для авиакомпаний оплачивать услуги GDS в размере до 6 евро за пассажирсегмент. Потому не теряет ЗАО «Сирена-Трэвел» надежды установить с западными GDS партнерские отношения. Выстроить с ними единый сбалансированный подход к ценообразованию на предоставляемые услуги. Надеется, что рано или поздно так и будет. Что же, поживем — увидим...]



Производство Технологической Мебели

сталь, камень, стекло, пластик



тел.: +7(495)783-01-78
e-mail: market@dandd.ru
www.dandd.ru, www.ddaero.ru

109428, г. Москва, Рязанский пр-т д. 32, к. 3, оф. 216

«АЭРОФЛОТ-КАРГО»: ДАЕШЬ СРОЧНЫЕ ГРУЗЫ!

Николай БОЛЬШАКОВ

Российский рынок грузовых перевозок сегодня растет вдвое быстрее, чем мировой. Если в мире этот рост составляет 6-7% в год, то в России он превышает 12%. И эти темпы, по прогнозам аналитиков, сохранятся в ближайшие 15 лет. Свой вклад в развитие отечественных грузоперевозок вносит и авиакомпания «Аэрофлот-Карго».





ВЕСТИ ИЗ-ЗА КОРДОНА

Совсем недавно у этой компании произошли два знаковых события. В немецком аэропорту Франкфурт-Хан состоялась презентация самолета MD-11 Freighter, который пополнил парк ее воздушных судов. Этот «грузовик», модифицированный на основе пассажирского MD-11, уже успешно эксплуатируется рядом зарубежных авиакомпаний. «Аэрофлот-Карго» стал первым российским перевозчиком, получившим три таких корабля на условиях многолетнего операционного лизинга. Еще три MD-11F будут получены в 2009 году.

— Это принципиально важное событие и для «Аэрофлота-Карго», и для авиационной отрасли России в целом, — подчеркнул генеральный директор компании Олег Королев. — MD-11F — машина, отвечающая всем требованиям современного рынка, и теперь мы можем на равных конкурировать с ведущими грузовыми перевозчиками мира. Эффективность и финансовая отдача этого самолета вполне сопоставимы с такими воздушными судами, как Boeing 747-400 и даже Boeing 777F. MD-11F в наибольшей степени отвечает требованиям маршрутной сети «Аэрофлота-Карго».

Сегодня MD-11F выполняет пять полетов в неделю по маршруту Франкфурт (Хан) — Москва — Алматы — Гонконг и обратно. А первый коммерческий рейс на этом «грузовике» был выполнен 16 июня 2008 года по маршруту Хельсинки — Москва — Хельсинки.

Кстати, Хельсинки, а точнее компания Finnair Technical Services, будет оказывать «Аэрофлоту-Карго» полную техническую поддержку при эксплуатации MD-11F в течение восьми лет.

Другим знаковым событием для «Аэрофлота-Карго» стал престижный заказ от компании Apple на перевозку новейших средств мобильной связи — айфонов из Гонконга в Хан с частотой 4 раза в неделю в партнер-



Фото: Роман Гусаров

стве с одним из ведущих игроков мирового рынка транспортной индустрии — KUNNE & NAGEL. На каждом рейсе отправляется 20-50 тонн этой уникальной продукции, стоимость которой составляет 200-300 млн долларов США. Из аэропорта Франкфурт-Хан айфоны доставляются в европейский хаб APPLE — Люксембург и далее в различные пункты Европы.

Коммерческий директор «Аэрофлота-Карго» Алексей Сумченко так характеризует эту сделку: «Получение столь престижного заказа является для нас подтверждением высокого уровня сервиса, предоставляемого нашей компанией. Надеемся, что это только начало долгосрочного сотрудничества с APPLE».

К слову, Франкфурт-Хан — самый молодой аэропорт Германии. Он начал функционировать всего 10 лет назад, но за это время его пассажиропоток достиг 4 млн человек в год. В будущем он, вероятно, станет одним из главных европейских пассажирских и грузовых хабов. Интересно, что до открытия аэропорта там располагалась база Военно-воздушных сил НАТО.

«Аэрофлот-Карго» стала также первым российским перевозчиком, получившим самолет Boeing 737-300F. Регулярные грузовые рейсы на нем начали выполняться в январе

этого года. Сейчас у «Аэрофлота-Карго» два Boeing 737-300F, которые используются для срочной доставки курьерских и других грузов.

Но компания, по словам Олега Королева, ориентируется не только на зарубежную технику. В ближайшее время она рассчитывает начать эксплуатацию российского воздушного корабля Ил-96-400Т. Контракт на поставку шести самолетов этого типа был подписан с «Ильюшин Финанс Ко.» еще в июне прошлого года. Самолет вполне устраивает «Аэрофлот-Карго». Его максимальная полезная нагрузка — 92 тонны, дальность полета при такой нагрузке — 5500 км. Ил-96-400Т будет как нельзя кстати при выполнении внутрироссийских авиаперевозок, которые «Аэрофлот-Карго» постоянно наращивает в рамках социально-экономических программ по развитию регионов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока.

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Впервые «Аэрофлот-Карго» заявила о себе около двух лет назад. А точнее — 15 декабря 2006 года. Именно в тот день он совершил свой первый полет по маршруту Москва — Гонконг. Затем последовали рейсы в Германию, Финляндию, Японию, Корею, КНР, Францию, Великобританию, Казахстан...



«Аэрофлот-Карго» – стопроцентная «дочка» крупнейшего российского авиаперевозчика «Аэрофлота». Она была создана в апреле 2006 года на базе Департамента грузовых перевозок материнской компании. До создания дочернего предприятия «Аэрофлот» по объемам грузовых перевозок входил в число 50-ти ведущих авиакомпаний мира. Выделение грузовых перевозок из основной деятельности «Аэрофлота» в самостоятельный бизнес диктовалось необходимостью повысить эффективность и доходность грузоперевозок, ростом капитализации ОАО «Аэрофлот» и возможностью дальнейшего повышения прибыли акционеров Общества, основным из которых является государство.

«Аэрофлот-Карго» унаследовала от материнской компании парк воздушных судов и летное подразделение, квалифицированных наземных специалистов и высокие стандарты в области безопасности полетов и ведения грузового бизнеса. Перевозки грузов она осуществляет как на собственных воздушных судах, так и в грузовых отсеках пассажирских самолетов «Аэрофлота».

В минувшем году на собственных воздушных судах «Аэрофлот-Карго» перевезла 50260 тонн грузов, а общий объем перевозок составил 135748 тонн. Статистика нынешнего года говорит о стабильном росте объемов перевозок как на собственном парке, так и на пассажирских судах материнской компании.

«Аэрофлот-Карго» работает в основном на традиционных направлениях Европа – Азия – Европа через территорию России. Грузопоток из нашей страны формируется главным образом за счет сырья для высокотехнологичных отраслей промышленности. Это титан, литий, никель, редкоземельные металлы, разновидности платины. Другой экспортный поток – запасные части для оборудования и техники российского производства, используемых за рубежом.

Значительную долю импорта в Россию составляют товары народного потребления. Эта тенденция, видимо, сохранится и впредь, поскольку отечественная легкая промышленность переживает упадок. Далее следуют продукты питания: экзотические

фото: Роман Гусаров



Фото: Роман Гусаров

фрукты и ягоды, овощи, мясо. Примерно 20% импорта занимают запасные части и комплектующие к зарубежному оборудованию в России, 10% – медикаменты. Порядка 40% грузопотока составляют коллекционная одежда, обувь, бытовая техника, предметы интерьера.

Особую нишу занимают почтовые и курьерские перевозки. Этот сегмент, с одной стороны, перспективный и прибыльный, а с другой, требует очень высокого уровня сервиса – кратчайших сроков доставки и простейших схем приема-выдачи грузов. От перевозчика здесь требуется также обширная сеть маршрутов и высокая регулярность полетов. Поэтому такие перевозки осуществляются, как правило, на пассажирских рейсах «Аэрофлота».

Если говорить о доли рынка «Аэрофлота-Карго» среди других российских перевозчиков грузов, то она составляет 26%. Главными конкурентами специалисты компании считают «S7» (по перевозкам грузов на пассажирских рейсах) и ABC (на грузовых маршрутах). Из зарубеж-

ных компаний – Korean Air Cargo и KLM, открывшие полеты в Москву. По перевозкам грузов на пассажирских самолетах – Lufthansa, которая летает во многие российские города и продолжает наращивать свою экспансию на нашем авиарынке. На традиционных транзитных маршрутах из Европы в Японию и страны Юго-Восточной Азии через Россию серьезную конкуренцию составляют Lufthansa Cargo, Cargo Lux, Air China и Air France.

ЧТО ВПЕРЕДИ?

Тем не менее «Аэрофлот-Карго» не собирается «складывать крылья». Она, как мы уже говорили, активно обновляет свой самолетный парк, расширяет сеть маршрутов, а также разрабатывает новые логистические схемы в рамках существующих.

В июне этого года компания освоила новый вид сервиса: автомобильную доставку авиагрузов в режиме таможенного транзита из аэропорта Шереметьево в пункты России. Это позволяет заметно упростить и ускорить процедуры получе-

ния авиагрузов, направляемых из-за границы через Москву в российские регионы – Екатеринбург, Пермь, Ульяновск, Новосибирск и другие. Открыта также доставка грузов автотранспортом из аэропорта Алматы в Казахстан, Узбекистан, Киргизстан, Туркменистан и Таджикистан.

По мнению экспертов, такой вид сервиса остро востребован грузоотправителями, стимулирует авиaperевозки и усиливает позиции «Аэрофлота-Карго» на рынке.

Грузовые рейсы внутри страны на регулярной основе – тоже относительно новый и востребованный сервис. Компания начала предоставлять его с марта 2007 года на трассе Москва – Хабаровск. Основное препятствие в расширении этой услуги – недостаточный уровень оснащения наших аэропортов. Это и нехватка складов для хранения скоропортящихся продуктов или других особых категорий грузов. И дефицит современной погрузочно-разгрузочной техники. И, наконец, неготовность ряда аэропортов к приему тяжелых самолетов, особенно иностранного производства. Поэтому «Аэрофлоту-Карго» приходится компенсировать недостаток внутренних грузовых перевозок рейсами за счет пассажирской сети материнской компании. Например, за минувший год объемы перевозок на пассажирских рейсах «Аэрофлота» выросли на 9%. Кроме того, для усиления грузовой сети «Аэрофлот-Карго» заключил interline-соглашения с 33 российскими и зарубежными перевозчиками.

И, конечно же, главная головная боль авиакомпаний, как и всех российских перевозчиков, – цена керосина. От того, какой она будет, например, в ноябре, в решающей степени зависят все результаты их деятельности. Хотя и при этой непростой ситуации «Аэрофлот-Карго» рассчитывает закончить текущий год с положительным итогом.

**По материалам пресс-службы
«Аэрофлот-Карго»**



МОСКОВСКАЯ ОСЕНЬ

ВЕДУЩИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ БИЗНЕС-КЛАССА – УЧАСТНИКИ JET EXPO 2008



П ривычка – вторая натура, как гласит известная мудрость. В этом смысле alter ego ведущих мировых производителей самолетов и вертолетов бизнес-класса подразумевает ежегодное участие в выставке деловой авиации JET EXPO. Компании-производители не только аккредитовались для участия в выставке, но, что важнее, творчески подошли к подготовке разного рода презентаций и официальных событий. Расписание «табельных дат» на рынке деловой авиации выглядит с недавних пор примерно так: весенние европейские презентации планируются на EBACE в Женеве, а осенние, итоговые – на JET EXPO в Москве.

Любая выставка базируется на присутствии прежде всего производителей, иначе и быть не может. И уж коль скоро JET EXPO стала неотъемлемым элементом бизнес-процесса, вопрос «участвовать или нет» решается сам собой –

участвовать непременно. Исключение составляют лишь скороспелые производители легких и особо легких джетов: им остается лишь завидовать тем, кто активно продает в России авиатехнику высшего класса. До участия в JET EXPO «маленьким» придется дорасти. Особенно заметно это на статической площадке во «Внукове-3»: по обыкновению на московскую выставку слетаются «топы», и нынешний год – подтвердил это.

Особенно активным будет присутствие производителей вертолетов, уже арендовавших самые большие площадки под стенды. Разумеется, возможность поставить на стенд вертолет сама по себе предполагает особые запросы в отношении площади. Но главным стимулом деловой активности вертолетчиков служит российский вертолетный бум, неизбежность которого прогнозируют и производители, и организаторы выставки.

Вертолет на стенде и самолет на статической площадке – это лишь зримое, самое наглядное отображение участия в выставке. Главным же наблюдением будет заметно более высокий уровень присутствия ведущих мировых производителей административно-деловых самолетов и вертолетов. Дорогие эффектные стенды, больше персонала, больше информации и непременно участие топ-менеджеров. В JET EXPO 2008 участвуют уже не заместители заместителей, а первые лица компаний с мировым именем. Что вполне закономерно для представительного бизнес-форума, главное в котором – уровень делового общения, а не платья девушек-стендисток. Ни в коей мере не умаляя красоты русских женщин, организаторы JET EXPO 2008 все же сделали акцент на деловом уровне. Рассматривается вопрос о скидках для тех, кто купит самолет или вертолет прямо с экспозиции.]



JETEXPO

MOSCOW 2008

РОССИЙСКАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ
RUSSIAN INTERNATIONAL
BUSINESS AVIATION EXHIBITION



17-19
СЕНТЯБРЯ
SEPTEMBER
2008

Представление выставки за рубежом:
International promotion by

 Reed Exhibitions
Aerospace & Aviation Group

 +7 (495) 739 5522
www.jetexpo.ru

ЧУДО В ДРАКОНЬЕЙ ЧЕШУЕ

АЭРОПОРТ ПЕКИНА СПОКОЙНО «ПЕРЕВАРИЛ»

ОЛИМПИАДУ-2008

Анатолий СКОРОБОГАТОВ

ЗАМЫСЕЛ

В начале нынешнего века, когда уже было окончательно решено, что Олимпиада-2008 состоится в Пекине, китайские власти поняли необходимость расширения столичного аэропорта. Потому что в то время зарубежная пресса о «воздушных воротах» Пекина писала так: «пассажиров приветствовала тесная, заплесневелая структура, которая казалась возвратом к спартанским временам Мао». Новый аэропорт должен был изменить все, и, конечно, в соответствии с китайскими амбициями, стать крупнейшим в мире и наиболее передовым.

Тендер на проектирование третьего терминала выиграла британская фирма Foster and Partners. В Китае с его многотысячелетним опытом строительства немало и своих замечательных архитекторов. Но руководству страны, видимо, особенно понравился замысел главы британской фирмы, всемирно известной звезды современной архитектуры лорда Нормана Фостера, который заявил, что в новом терминале «парящая аэродинамическая крыша и подобная дракону форма будут вызывать острые ощущения, передавать поэзию полета и ассоциироваться с традиционными китайскими цветами и символами». И вообще, аэропорт должен быть «воротами в город», передающими «истинный смысл прибытия». Что, надо заметить, вполне отвечает китайской философии.

С недавно завершившейся Олимпиадой-2008 связано много мировых достижений, и не только спортивных. Среди наиболее замечательных – возможности Пекинского аэропорта, без особого напряжения справившегося с огромным наплывом пассажиров. Только официально приглашенных было более 50 тысяч – спортсменов и их сопровождающих, спортивных чиновников, журналистов. К этому надо добавить сотни тысяч туристов, съехавшихся в столицу Китая со всего мира, и, конечно, самих китайцев, прибывших посмотреть Игры из отдаленных провинций страны. Бесперебойно принимать и отправлять резко возросшее в эти дни число пассажиров помогло то, что незадолго до начала Олимпиады в аэропорту был принят в эксплуатацию третий терминал – на сегодня самый большой в мире. Его уже называли новым китайским чудом.

Основные параметры терминала были определены так: его площадь составит более миллиона квадратных метров и сможет пропускать через себя около 43 миллионов пассажиров в год, а к 2015 году – все 53 миллиона. Проектировщики несколько витиевато и напыщенно заявили о его «максимальной гибкости, способной справиться с непредсказуемой природой авиационной промышленности» и «решении практически всех проблем, связанных с путешествием самолетом, путем комбинирования пространственной ясности с высокими стандартами обслуживания».

Проще говоря, для пассажиров это означает полную интеграцию всех полагающихся аэропорту видов общественного транспорта (например, по железной дороге в центр Пекина можно добраться за 15-20 минут, плюс к этому имеются две платные автострасы), максимальное сокращение расстояний, которые люди должны преодолевать пешком, минимизацию

интервалов между полетами. «Все пассажиры будут наслаждаться полностью остекленным единым высоким пространством, дневным светом, люющим через крышу, и купаться в цветах от красного до желтого, которые будут изменяться по мере прохождения пассажиров чрез здание» – обещали проектировщики. Действительно, терминал практически прозрачен со всех сторон, кроме крыши, на которой, впрочем, имеются окна в виде чешуи дракона, сориентированные на юго-восток, чтобы «извлечь максимальную выгоду от тепла утреннего солнца».

Вместе с английскими архитекторами над проектом работали голландские планировщики аэропортов из компании NACO B.V. и американские инженеры из фирмы ARUP. При его представлении было немало риторички. Так, выступая от имени всей команды, лорд Фостер заявил: «Для нас это фантастическая возможность представить аэропорт XXI века, который установит глобальные стандарты в части пасса-



жирского опыта, эксплуатационной эффективности и долговечности. Новый аэропорт, приветствуя и принимая гостей, также будет символом Китая и единства душ».

Вероятно, обещание «единства душ» в стране с населением в 1,3 миллиарда человек и стало последней кап-

можно судить по материалам СМИ. Британские газеты, например, в 2004 году писали, что стройплощадка нового терминала больше походит на средневековое поле битвы, а не на «гладкий пузырь из стекла и стали, показанный на блестящих компьютерных картинках Фостера». Это роящаяся армия

вликает подъемные краны, бетономешалки и сварщиков. Работа здесь замедляется только в течение китайского Нового года, когда становится слишком холодно для укладки бетона, и строители возвращаются в свои деревни. В общей сложности на стройке трудились 50 тысяч человек.



лей, перевесившей чашу весов в пользу разработки фирмы Foster and Partners. Китайские власти утвердили проект и выделили на его реализацию около 8 миллиардов долларов (с учетом строительства инфраструктуры и других объектов).

РЕАЛИЗАЦИЯ

Новый терминал в Пекинском аэропорту возвели в беспрецедентно короткие сроки – проект его был утвержден в конце 2003 года, а уже в феврале нынешнего года он принял первые самолеты.

Руководителям стройки и администрации города пришлось решить немало проблем. В частности, для того, чтобы освободить место для терминала, пришлось переселить около 10 тысяч человек из девяти деревень в новый район Шуньи. Причем государство позаботилось о предоставлении переселенцам работы, устройстве их детей в школы и детсады.

О том, как велась сама стройка,

Третий терминал Пекинского аэропорта с высоты птичьего полета напоминает китайского дракона. Иллюминация на крыше символизирует драконью чешую. Темно-красные колонны и позолоченная крыша здания ассоциируются с императорскими дворцами и храмами Пекина.

воинов вокруг гигантских подъемных кранов, их больше ста, напоминающих древние осадные орудия на линии фронта длиной почти в 3 километра. Бригады двигаются, как дисциплинированные когорты муравьев-солдат, различимые по цветам шлемов. Рабочие трудятся на высоких шатких подмостках без каких-либо средств безопасности и получают около 7 долларов в день – этого недостаточно для поездки на такси назад в город.

Стройка идет семь дней в неделю – в том числе по ночам. Ничто не остана-

Чтобы гарантировать, что все будет готово к началу Олимпийских игр, правительство специальным декретом постановило: все подъемные краны в аэропорту, на новом стадионе и других олимпийских объектах в Пекине должны быть демонтированы к концу 2007 года.

И действительно, к октябрю прошлого года большинство кранов со стройплощадки убрали. Но еще более полугода потребовалось на устранение недоделок. Одновременно мировой лидер в сфере глобальных информа-



ционных и телекоммуникационных решений для авиатранспортной отрасли компания SITA устанавливала 700 рабочих станций для поддержки системы регистрации, посадки и трансфера пассажиров. К началу Олимпиады были установлены также пятьдесят киосков самостоятельной регистрации GUSS.

Air China и другими 23 организациями аэропорта, включая таможенную и карантинную службы, стояла задача создать такие стандарты работы, которые бы позволили пассажирам задерживаться в аэропорту во время Олимпиады меньше времени, чем это было в Сиднее или Афинах, с учетом ком-

обычное количество было 1150 в день. Новый терминал пекинского аэропорта позволил успешно выдержать этот «воздушный натиск».

Но это отнюдь не значит, что теперь аэропорт будет пустовать. Пекин остро нуждался в новом терминале даже и без Олимпиады, так как экономический



Это позволяет избежать очередей и сократить время регистрации пассажиров.

Что получилось

Третий терминал Пекинского аэропорта с высоты птичьего полета напоминает китайского дракона, хотя это сходство очевидно не сразу. Иллюминация на крыше символизирует драконью чешую. Темно-красные колонны и позолоченная крыша здания ассоциируются с императорскими дворцами и храмами Пекина. В самом терминале расположено 64 западных и китайских ресторана, 90 магазинов и самая современная багажная система.

Терминал аэропорта растянулся на 3,2 километра, а его площадь составила 98 гектаров – на этой территории могло бы разместиться 170 футбольных полей.

По словам генерального менеджера Пекинского столичного международного аэропорта (BCIA) Чжан Чжичжона, перед его компанией совместно с

фортного обслуживания. С этой задачей китайцы справились. Удобный скоростной поезд доставляет пассажиров до города не более чем за 20 минут. Для личных автомобилей создана парковка на 4 тысячи мест. Кроме того, Министерство гражданской авиации совместно с Ассоциацией инвалидов разработали ряд стандартов услуг авиатранспорта, которые «ставят людей на первое место» и обеспечивают комфорт для инвалидов.

Сейчас новый терминал используют 26 крупнейших авиакомпаний мира, в том числе Air China, Lufthansa, Sichuan Airlines, Shandong Airlines, Qatar Airways, Qantas Airways, British Airways, El Al Israel Airlines и другие. Во время Олимпийских игр они увеличили количество рейсов в Пекин на 70%. Самое оживленное воздушное движение наблюдалось за три дня до начала Олимпиады (8 августа) и спустя три дня после ее окончания (24 августа). Среднее количество рейсов в день составляло 1900, в то время как их

рост Китая значительно опережает планы развития инфраструктуры. Второй терминал аэропорта, построенный восемь лет назад, быстро достиг своей пропускной способности. Длинные очереди на регистрацию и поддержки рейсов стали здесь обычным явлением. Руководство аэропорта заявило, что ожидает в этом году как минимум 64 миллиона пассажиров против 50 миллионов в 2007 году. Вообще пассажиропоток в Китае стремительно растет – с 7 миллионов человек в середине 1980-х годов до 185 миллионов в прошлом году.

P.S.

По словам представителей китайского правительства, к 2020 году в стране будет построено 97 новых аэропортов. И тогда их общее количество в Китае составит 239. Из них 13 аэропортов будут обслуживать порядка 30 миллионов пассажиров каждый.

18 ЛЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ



АЭРОФЛОТ+
Российские авиалинии



Delta =



ДЕЛЬТА - АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС
СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES И AEROFLOT

С НАМИ ВЫ СМОЖЕТЕ

... ПРЕОДОЛЕТЬ ПРОСТРАНСТВО,

...путешествуя по железной дороге.

мы предлагаем железнодорожные билеты по России и СНГ.

... ЗАМЕДЛИТЬ ВРЕМЯ,

...перед полетом в нашем фирменном салоне для пассажиров первого класса в аэропорту Шереметьево-2.

... ЛЕТАТЬ,

...лучшими авиакомпаниями России и мира.

... ОСТАНОВИТЬСЯ И ОТДОХНУТЬ,

...в комфортабельных гостиницах любой точки земного шара.

«ДЕЙТ» оказывает полный комплекс туристических услуг (бронирование гостиниц, авиа, ж/д билетов, трансферов, страхование, прокат автомобилей),

предлагаем групповые и индивидуальные туры любой сложности.

**... ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ
ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ**

специальные предложения, конфиденциальные тарифы, обслуживание организаций по договору, консультации специалистов по выбору оптимального маршрута и стыковок.

Все это и многое другое в офисах «Дейт»:

М.АЭРОПОРТ Тел. 155-04-14 Тел. 155-07-84

М.КРОПОТКИНСКАЯ Тел. 742-76-06

М.ШАБОЛОВСКАЯ Тел. 937-38-27 Тел. 236-24-54

М.ПРОСПЕКТ МИРА Тел. 784-64-56 Тел. 784-64-57

М.ЧИСТЫЕ ПРУДЫ Тел. 232-37-30 Тел. 624-60-98

Многоканальный тел. 780-80-04

WWW.DATE.COM.RU



БОМБАРДИЕР МЕЧТАЕТ О ПОЛОВИНЕ РЫНКА И, СКОРЕЕ ВСЕГО, ЕЕ ПОЛУЧИТ



Недавно Bombardier подписала протокол о намерениях с авиакомпанией Lufthansa, которая собирается приобрести до 60 самолетов CSeries. Большой интерес к новому самолету проявили и другие авиакомпании. Окончательная сборка самолетов будет производиться на предприятии в Мирабеле, разработку и изготовление крыла взяло на себя предприятие в Белфасте, а отсек кабины экипажа и заднюю секцию фюзеляжа сделают на заводе в Сен-Лоране (Канада).

Владимир ШИТОВ

Этому событию предшествовало заявление руководства компании Bombardier о том, что ее совет директоров дал разрешение на запуск программы производства совершенно новых самолетов семейства CSeries с типовым расположением кресел в салоне по «пять в ряд». Они должны в корне изменить существующие у авиакомпаний представления об авиaperевозках в данном классе, поскольку эти самолеты обладают такими экономическими, летно-техническими, экологическими и качественными характеристиками, которые соответствуют требованиям предстоящей четверти текущего века. Ввод самолетов CSeries в эксплуатацию запланирован на 2013 год.

Авиакомпания Lufthansa стала стартовым заказчиком программы, подписав протокол о намерениях на приобретение до 60 самолетов,

включая 30 опционов. Каталожная стоимость каждого самолета составляет примерно 46,7 млн долларов.

Заявление о запуске программы производства новых самолетов было сделано на международном авиасалоне Фарнборо 2008 и прозвучало из уст президента и главного исполнительного директора Bombardier Inc. П. Бодуана, президента и главного управляющего директора Bombardier Aerospace Г. Аши и президента Bombardier Commercial Aircraft Г. Скотта. По их словам, компания Bombardier достигла намеченной своим бизнес-планом цели – разработать семейство самолетов на основе передовых технологий. Компания рассчитывает на стабильное поступление заказов, уже согласованы возвращаемые инвестиции с правительствами и достигнуты соглашения с основными поставщиками.

Благодаря внедрению новейших технических решений в оборудование и аэродинамику, семейство самолетов CSeries кардинально изменит стратегию формирования сетей маршрутов, обслуживаемых 100-149-местными гражданскими самолетами.

Авиакомпания Lufthansa в свою очередь убеждена, что именно семейство CSeries в наиболее полной мере отвечает ее требованиям развития самолетного парка с точки зрения коммерции и экологии, а также расширения возможностей его эксплуатации в будущем.

Решение о том, что окончательную сборку самолетов семейства CSeries возьмет на себя завод в Мирабеле, было принято по результатам тщательного сравнительного анализа потенциальных производителей с точки зрения их соответствия



обширному перечню основных финансовых и стратегических критериев. Миранбель – пригород Монреала. Расположение в нем производства самолетов должно обеспечить Bombardier приток квалифицированных рабочих и доступ к сложившейся системе аэрокосмического образования.

Специалисты предприятия Bombardier в Белфасте спроектируют и изготовят крылья для самолетов CSeries. Здесь накоплен почти сорокалетний опыт внедрения передовых

новых технологий, создание рабочих мест и направлена на дальнейшее укрепление позиций Канады в авиастроении.

Преимущества 110-130-местных самолетов CSeries, в которых пассажирам будет предоставлен высокий уровень комфорта, обусловлены внедрением самых передовых технологий. В их числе – расширенное применение композиционных материалов и алюминиево-литиевых сплавов в конструкции планера, двигатели Geared Turbofan™ следующие



технологий в изготовление конструкций из композиционных материалов. Эти технические решения, к примеру, использованы в конструкции планера региональных и гражданских самолетов, включая модели CRJ NextGen.

Компания Bombardier получила и приняла предложения по возвращаемым инвестициям от правительств Канады, провинции Квебек, Северной Ирландии и департаментов правительства Великобритании. Все возвращаемые инвестиции покроют примерно одну треть ожидаемой стоимости исследовательских и конструкторских работ. Еще треть необходимых средств выделит Bombardier. Остальную сумму должны предоставить основные поставщики компании.

Программа создания самолетов CSeries предусматривает разработку

еще поколения фирмы Pratt & Whitney, современное бортовое оборудование.

Модели семейства CSeries станут самыми экологичными узкофюзеляжными самолетами в своем классе. По сравнению с выпускаемыми в настоящее время самолетами подобной размерности, они будут выделять меньше углекислого газа и оксидов азота на 20 и 50% соответственно. Самолеты будут экономичными за счет снижения потребления топлива и эксплуатационных расходов до 20% и 15% соответственно. CSeries установит новый стандарт в отрасли, поскольку будет расходовать всего два литра топлива в пересчете на перевозку одного пассажира на 100 км.

Семейство самолетов CSeries с типовым расположением кресел в салоне по «пять в ряд» специально спроектировано для удовлетворения

потребностей авиакомпаний в сегменте 100-149-местных авиалайнеров. По прогнозу Bombardier, в предстоящие 20 лет авиакомпаниям мира потребуется 6300 подобных самолетов общей стоимостью свыше 250 млрд долл. США. Цель компании Bombardier – получить половину этого рынка.

Главными поставщиками по программе CSeries выбраны фирма C&D Zodiac, которая отвечает за проектирование, производство и поставку элементов интерьера, соответствующего оборудования. В комплект входят пассажирские кресла, панели обшивки, шкафы, багажные полки, кухонные блоки и туалеты, кислородная система и системы освещения, теплозвукоизоляции, водоснабжения, удаления отходов.

Фирма Rockwell Collins поставит комплекс бортового радиоэлектронного оборудования. «Ядром» его является специально разработанная для самолетов CSeries полностью интегрированная система отображения информации и органов управления. Это обеспечит широкие возможности эксплуатации самолета, высокую надежность и низкую стоимость его жизненного цикла без влияния на летно-технические характеристики авиалайнера.

Компания Parker Hannifin Corporation (аэрокосмическое подразделение фирмы) разработает, изготовит полностью интегрированные топливную и гидравлическую системы для новых самолетов, а фирма Liebherr-Aerospace Toulouse SAS спроектирует и поставит комплексную систему кондиционирования воздуха, включая системы климатического контроля и наддува.

Специалисты всех главных поставщиков придут в конструкторский центр Bombardier в Сен-Лоране в конце этого года, где и начнут работать вместе с инженерами компании над определением облика самолетов CSeries.]



ДЕРЖАТЬ СТАТУС МЕЖДУНАРОДНОГО!



**Денис КАРЕЛОВ,
Светлана ПОПОВА**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ГОРОДА ОРСКА ОТМЕЧАЕТ 50-ЛЕТНИЙ юбилей. За полвека работы он доказал необходимость своего существования. Это муниципальное предприятие живет на самоокупаемости, хотя город помогает ему во всех отношениях.

Орск ведет свою историю с 1735 года, когда на левом берегу реки Яик (Урал) при впадении в нее речки Ор была поставлена Оренбургская крепость – о четырех бастионах и с малой цитаделью на горе. Любопытно геральдическое описание герба города: «В серебряном поле на червленой горе о трех вершинах, черный орел, обращенный вправо и обернувшийся, коронованный золотой императорской короной, с опущенными крыльями и золотым клювом». Сегодня Орск – второй по численности населения и первый по промышленному значению город Оренбургской области. Промышленный потенциал города – это цветная металлургия, машиностроение, металлообработка, нефтепереработка, электроэнергетика, стройиндустрия, пищевая и легкая промышленность. Конечно же, индустриальному центру области никак не обойтись без аэропорта. Создан он был

в 1958-м году. Располагался, правда, не на месте нынешнего, а в поселке Степном. Сейчас там базируется орский спортивный аэроклуб.

Рассказывает директор Муниципального унитарного предприятия «Аэропорт Орск» Сергей Сухарев: «Наш аэропорт – международный, и мы стараемся в полной мере соответствовать своему статусу. Вы понимаете, что сейчас держать этот уровень очень сложно. Город, конечно, здорово нам помогает во всех вопросах. В непосредственной близости от аэропорта находится полигон «Ясный». Уже не секрет, что там проводятся коммерческие запуски спутников. Мы возлагаем большую надежду на эту программу, принимаем по разовому разрешению грузовые самолеты типа «Руслан». У нас длина взлетно-посадочной полосы 2 940. Хотелось бы, конечно, загрузить аэропорт и еще больше, пока не получается. Но тем не менее он вос-

требован. В летний период особенно много чартерных рейсов».

Вот уже год ТЗК Орского аэропорта работает в составе Группы компаний «Топливное Обеспечение Аэропортов» (ТОАП). За последний год в аэропорту стали заправляться новые авиакомпании – «Домодедовские авиалинии» и «Самара». И пусть рейсы перевозчиков чартерные, тем не менее ежемесячный расход топлива увеличился в два раза – с 400 тонн до 800. Базовая компания аэропорта, выполняющая регулярные рейсы, – «Оренбургские авиалинии».

«Перевозчиков, пользующихся услугами ТЗК «Орск», – объясняет его директор Виктор Рой, – привлекает ценовая политика, географическое расположение аэропорта и, что весьма важно, качество топлива. Дело в том, что в Орске находится еще и нефтеперерабатывающий завод «Орскнефтеоргсинтез».



«Любым делом должны заниматься профессионалы, – поддерживает его Сергей Сухарев. – ТОАП обеспечивает качественным топливом по нормальной цене. Цены у нас ниже, чем в регионе – в Уфе, Самаре, Оренбурге. В прошлом году генеральный директор Группы компаний ТОАП Евгений Островский приезжал к нам и озвучил пятилетнюю программу развития. Планируется вложить в ТЗК порядка 60 миллионов рублей, это очень серьезно. Теперь у ТЗК есть работа, есть загрузка, есть самолеты, поднялась зарплата, коллектив одет в новую спецодежду с логотипом ТОАП



и ТЗК «Орск», получен новый топливозаправщик».

Глобальная программа модернизации ТЗК, рассчитанная на несколько лет, была представлена в феврале и получила высокую оценку главы города. В рамках первого этапа реконструкции в прошлом году

начался капитальный ремонт сооружений ТЗК. А их состоянием практически никто не занимался уже лет двадцать. Идет плановая замена резервуаров: демонтируются две отработавшие свой срок емкости, устанавливаются новые. Реставрируются также и фасады зданий. А вот

внутренними помещениями, увы, придется заняться на следующий год.

Перспективы, по мнению директора Сергея Сухарева, у аэропорта неплохие. Он включен в национальную опорную сеть аэропортов, которая сейчас создается. В соответствии с государственной программой



В 2010-2015 годы должна завершиться полная реконструкция аэропорта. Разумеется, с ней будет сложно справиться без нынешней поддержки главы города, Росавиации и ее территориального управления.

Сейчас аэропорт проходит сертификацию. И пусть не все оборудование предприятия наиновейшее, оно соответствует международному статусу.]

реконструкции идет обновление авиационного оборудования – устанавливается новый радиолокатор, уже полностью заменены приводные радиостанции. Техническое переоснащение идет постоянно. Назрел вопрос о реконструкции взлетно-посадочной полосы, перрона и светосигнального оборудования.

«Мы надеемся принять активное участие и в реализации программы развития региональных авиаперевозок, – делится он. – Этому сейчас уделяется большое внимание, и средства выделяются. Так что перспективы у аэропорта Орск есть, и даже очень большие».





АВИАКОМПАНИИ "АТЛАНТ-СОЮЗ" СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ:

**Персонал для переучивания
на должность КВС ВС Embraer-120**

Требования:
Возраст до 50 лет
Налёт на ВС 1-4-го классов в качестве КВС более 500 часов
(желательно на многодвигательном самолёте)
Английский язык - 2-3 уровень

**Персонал для переучивания
на должность 2-го пилота ВС Boeing-737-NG**

Требования:
Возраст до 45 лет
Налёт - более 4000 часов
Английский язык - 3 уровень
Приветствуется опыт полётов на ВС иностранного производства

**Инженерно-технический персонал
для работы на ВС Boeing-737-NG**

Требования:
Знание английского языка
Действующая или истекающая лицензия
на право выполнения ТО на Boeing-737-NG (кат. А, В1, В2)
Действующая лицензия на право выполнения ТО на Boeing-737 classic
(кат. А, В1, В2)

"Атлант-Союз" планирует первоначальное обучение
инженерно-технического персонала в 2008-2009 гг.

Приглашаем выпускников авиационно-технических
училищ и ВУЗов гражданской авиации

АТЛАНТ-СОЮЗ
АВИАКОМПАНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

РУКОВОДИТЕЛИ ПРЕДПРИЯТИЙ!



Вопросы подбора авиаперсонала

— летного
— инженерно-технического
— административного
и офисного,
а также кадрового
консалтинга вам будет
легче решать через

ЖУРНАЛ
ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ
тел./факс коммерческого отдела
+7 (495) 225-67-79

РОССИЯ ROSSIYA
РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ RUSSIAN AIRLINES

Авиакомпания «РОССИЯ»

**объявляет набор действующих пилотов
по специальностям:**

- командир, вторые пилоты ВС Боинг-737;
- командир, вторые пилоты ВС А-319/320;
- командир, вторые пилоты ВС Боинг-767.

Требования к кандидатам:

- высшее специальное образование;
- действующее свидетельство специалиста;
- годные по состоянию здоровья к летной работе;
- паспорт гражданина РФ;
- опыт работы не менее одного года на освоенном типе;
- допуск к международным полетам;
- знание английского языка не ниже 3-го уровня ИКАО.

Условия работы:

- оформление по ТК РФ, высокая заработная плата,
- социальный пакет, иногородним - компенсация за наем жилья, перспектива переучивания на ВС иностранного производства.

Федеральное государственное унитарное предприятие
"Государственная транспортная компания "РОССИЯ"
196210, г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д.18, кор.4
Контактный телефон: (812)3243686
Email: e.gutorova@rossiya-airlines.com

www.rossiya-airlines.com

ТРАНСАЭРО
АВИАКОМПАНИЯ

Приглашаем на работу:

- **КВС, вторых пилотов В-737, В-767/777, В-747** (возможно переобучение)
- **КВС, вторых пилотов ТУ-204/214**
- **Инженеров Сид/АиРЭО**
авиационное образование, наличие допусков на ТО иностранной техники, технический английский язык, опыт работы от 3-х лет
- **Летных диспетчеров**
в/о (авиационное), опыт работы на данной должности от 2-х лет, знание английского языка - уровень Intermediate, желательно наличие доп.образования Flight dispatcher, а также знание SITA, Grafite

тел.: (495) 221-01-61
e-mail: job@transaero.ru
www.transaero.ru



ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА ВНУТРЕННИХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-ИЮНЬ 2008 ГОДА

№	Аэропорт	Перевезено пассажиров (отправлено+прибыло), чел.
1	Москва (Домодедово)	4 072 045
2	Москва (Шереметьево)	2 403 588
3	Москва (Внуково)	2 329 339
4	Санкт-Петербург (Пулково)	1 578 478
5	Екатеринбург (Кольцово)	684 482
6	Новосибирск (Толмачево)	677 664
7	Краснодар (Пашковская)	616 727
8	Калининград (Храброво)	571 432
9	Сочи (Адлер)	540 796
10	Уфа	525 595
11	Самара (Курумоч)	483 695
12	Сургут	441 750
13	Хабаровск	431 180
14	Красноярск (Емельяново)	413 860
15	Иркутск	404 560
16	Тюмень (Рощино)	392 705
17	Ростов-на-Дону	385 764
18	Владивосток (Кневиичи)	352 738
19	Минеральные Воды	349 018
20	Нижневартовск	281 583
21	Челябинск (Баландино)	265 359
22	Пермь (Большое Савино)	260 241
23	Южно-Сахалинск	248 116
24	Новый Уренгой	245 748
25	Якутск	225 282
26	Казань (Основной)	213 423
27	Архангельск (Талаги)	208 339
28	Омск	199 384
29	Мурманск	192 685
30	Мирный	189 351
31	Волгоград	188 759
32	Анапа (Витязево)	180 279
33	Петропавловск-Камчатский	179 433
34	Норильск (Алыкель)	170 933
35	Ханты-Мансийск	132 733

Источник: Транспортная Клиринговая Палата

ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-ИЮНЬ 2008 ГОДА

№	Аэропорт	Перевезено пассажиров (отправлено+прибыло), чел.
1	Москва (Домодедово)	5 582 062
2	Москва (Шереметьево)	4 693 310
3	Санкт-Петербург (Пулково)	1 634 959
4	Москва (Внуково)	1 353 528
5	Екатеринбург (Кольцово)	436 260
6	Калининград (Храброво)	260 457
7	Новосибирск (Толмачево)	197 518
8	Ростов-на-Дону	184 761
9	Самара (Курумоч)	172 662
10	Казань (Основной)	134 202
11	Краснодар (Пашковская)	108 589
12	Уфа	97 869
13	Владивосток (Кневиичи)	93 943
14	Хабаровск	66 190
15	Нижний Новгород (Стригино)	61 376
16	Пермь (Большое Савино)	61 172
17	Иркутск	59 250
18	Красноярск (Емельяново)	56 240
19	Челябинск (Баландино)	53 711
20	Оренбург	52 994
21	Южно-Сахалинск	51 193
22	Минеральные Воды	44 309
23	Сочи (Адлер)	41 903
24	Нальчик	***
25	Тюмень (Рощино)	30 011
26	Сургут	25 570
27	Омск	24 569
28	Нижневартовск	24 357
29	Волгоград	23 793
30	Махачкала	***
31	Воронеж (Чертовицкое)	20 755
32	Владикавказ (Беслан)	***
33	Нижнекамск (Бегишево)	***
34	Саратов	10 621
35	Сыктывкар	10 013

Примечание:

*** не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

Источник: Транспортная Клиринговая Палата

ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ И ВНУТРЕННИХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-ИЮНЬ 2008 ГОДА

№	Аэропорт	Перевезено пассажиров (отправлено+прибыло), чел.	№	Аэропорт	Перевезено пассажиров (отправлено+прибыло), чел.
1	Москва (Домодедово)	9 654 107	20	Казань (Основной)	347 625
2	Москва (Шереметьево)	7 096 898	21	Пермь (Большое Савино)	321 413
3	Москва (Внуково)	3 682 867	22	Челябинск (Баландино)	319 070
4	Санкт-Петербург (Пулково)	3 213 437	23	Нижневартовск	305 940
5	Екатеринбург (Кольцово)	1 120 742	24	Южно-Сахалинск	299 309
6	Новосибирск (Толмачево)	875 182	25	Новый Уренгой	245 748
7	Калининград (Храброво)	831 889	26	Якутск	231 604
8	Краснодар (Пашковская)	725 316	27	Омск	223 953
9	Самара (Курумоч)	656 357	28	Архангельск (Талаги)	215 006
10	Уфа	623 464	29	Волгоград	212 552
11	Сочи (Адлер)	582 699	30	Мурманск	200 824
12	Ростов-на-Дону	570 525	31	Мирный	189 351
13	Хабаровск	497 370	32	Анапа (Витязево)	180 356
14	Красноярск (Емельяново)	470 100	33	Петропавловск-Камчатский	180 351
15	Сургут	467 320	34	Норильск (Алыкель)	170 933
16	Иркутск	463 810	35	Оренбург	167 197
17	Владивосток (Кневиичи)	446 681			
18	Тюмень (Рощино)	422 716			
19	Минеральные Воды	393 327			

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



**Перевозки грузов (почты)
на внутренних воздушных линиях
через аэропорты России
за январь-июнь 2008 года**

№	Аэропорт	Перевезено грузов+почты (отгружено+разгружено), тонн
1	Москва (Домодедово)	41837.6
2	Москва (Шереметьево)	17977.2
3	Мирный	12500.7
4	Норильск (Алыкель)	11554.4
5	Москва (Внуково)	11413.7
6	Новосибирск (Толмачево)	9343.3
7	Владивосток (Кневичи)	9268.8
8	Красноярск (Емельяново)	8503.6
9	Иркутск	8062.0
10	Санкт-Петербург (Пулково)	7968.0
11	Хабаровск	7624.8
12	Ярославль (Туношна)	***
13	Якутск	6180.2
14	Южно-Сахалинск	5481.1
15	Екатеринбург (Кольцово)	5155.4
16	Краснодар (Пашковская)	4033.0
17	Петропавловск-Камчатский	3854.1
18	Архангельск (Талаги)	3770.0
19	Полярный [ЯКТ]	3019.7
20	Нижневартовск	2971.8
21	Когалым	2590.5
22	Тюмень (Рощино)	2508.2
23	Сургут	2398.5
24	Магадан (Сокол)	1990.0
25	Калининград (Храброво)	1929.8
26	Ростов-на-Дону	1828.6
27	Омск	1802.0
28	Самара (Курумоч)	1686.0
29	Анадырь	1663.0
30	Барнаул (Михайловка)	***
31	Уфа	1599.6
32	Хатанга	1479.9
33	Челябинск (Баландино)	1438.0
34	Новый Уренгой	1413.1
35	Махачкала	***

Примечание:

*** не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

Источник: Транспортная Клиринговая Палата

**Перевозки грузов и почты
на международных воздушных
линиях через аэропорты России
за январь-июнь 2008 года**

№	Аэропорт	Перевезено грузов+почты (отгружено+разгружено), тонн
1	Москва (Шереметьево)	66322.8
2	Москва (Домодедово)	28310.9
3	Санкт-Петербург (Пулково)	4879.0
4	Екатеринбург (Кольцово)	2919.7
5	Красноярск (Емельяново)	1963.2
6	Ростов-на-Дону	1882.0
7	Москва (Внуково)	1872.0
8	Новосибирск (Толмачево)	1222.5
9	Хабаровск	893.5
10	Южно-Сахалинск	818.2
11	Владивосток (Кневичи)	580.0
12	Махачкала	***
13	Казань (Основной)	423.6
14	Нижневартовск	389.8
15	Уфа	376.1
16	Нальчик	***
17	Тюмень (Рощино)	221.0
18	Калининград (Храброво)	209.2
19	Самара (Курумоч)	202.0
20	Нижний Новгород (Стригино)	171.5
21	Пермь (Большое Савино)	166.5
22	Краснодар (Пашковская)	166.0
23	Анадырь	164.0
24	Иркутск	155.0
25	Ульяновск (Восточный)	***
26	Владикавказ (Беслан)	***
27	Сочи (Адлер)	90.0
28	Мурманск	75.8
29	Минеральные Воды	61.0
30	Ярославль (Туношна)	***
31	Оренбург	49.1
32	Сургут	44.9
33	Волгоград	40.0
34	Челябинск (Баландино)	35.9
35	Омск	35.0

Примечание:

*** не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

Источник: Транспортная Клиринговая Палата

**Перевозки грузов и почты
на международных и внутренних воздушных линиях через аэропорты России
за январь-июнь 2008 года**

№	Аэропорт	Перевезено грузов+почты (отгружено+разгружено), тонн	№	Аэропорт	Перевезено грузов+почты (отгружено+разгружено), тонн
1	Москва (Шереметьево)	84300.0	20	Нижневартовск	3361.6
2	Москва (Домодедово)	70148.4	21	Полярный [ЯКТ]	3019.7
3	Москва (Внуково)	13285.6	22	Тюмень (Рощино)	2729.2
4	Санкт-Петербург (Пулково)	12847.0	23	Когалым	2590.5
5	Мирный	12500.7	24	Сургут	2443.4
6	Норильск (Алыкель)	11554.4	25	Калининград (Храброво)	2139.0
7	Новосибирск (Толмачево)	10565.8	26	Магадан (Сокол)	1990.0
8	Красноярск (Емельяново)	10466.7	27	Уфа	1975.7
9	Владивосток (Кневичи)	9848.8	28	Самара (Курумоч)	1888.0
10	Хабаровск	8518.2	29	Махачкала	***
11	Иркутск	8217.0	30	Омск	1837.0
12	Екатеринбург (Кольцово)	8075.1	31	Анадырь	1827.0
13	Ярославль (Туношна)	***	32	Барнаул (Михайловка)	***
14	Южно-Сахалинск	6299.3	33	Хатанга	1479.9
15	Якутск	6195.5	34	Челябинск (Баландино)	1473.9
16	Краснодар (Пашковская)	4199.0	35	Новый Уренгой	1413.1
17	Петропавловск-Камчатский	3867.9			
18	Архангельск (Талаги)	3770.1			
19	Ростов-на-Дону	3710.6			

Примечание:

*** не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



ЖУРНАЛ ПОТЕРЯЛ БОЛЬШОГО ДРУГА

Всегда больно, когда умирают близкие люди, друзья. Каждая такая утрата оставляет в душе глубокую, незаживающую рану. Но особенно больно потерять близкого человека в полном расцвете сил, который еще многие годы мог бы жить и работать, приносить пользу людям.

Такая преждевременная утрата постигла 16 августа Закрытое акционерное общество «Дейт» (Дельта-Аэрофлот Трэвел Энтерпрайзис). После непродолжительной болезни на 53 году ушел из жизни генеральный директор этого общества Виталий Геннадьевич Жуков.

Выпускник Московского института народного хозяйства им. Г.В. Плеханова, он 18 лет проработал в ВАО «Интурист», занимая ряд ответственных должностей, включая должности представителя общества в Дании и вице-президента. А в 1995 году связал свою судьбу с гражданской авиацией, возглавив совместное российско-американское предприятие – ЗАО «Дейт».

За время его работы «Дейт» превратился в крупную международную многопрофильную компанию, которая пользуется заслуженным уважением и авторитетом на международном и внутреннем туристических рынках. В пяти ее московских офисах и Санкт-Петербургском филиале оказывают самые разные услуги по организации

въездного и выездного туризма, продаже авиационных и железнодорожных билетов, размещению в комфортабельных отелях любой точки земного шара.

Сотрудники «Дейта» высоко ценили профессионализм Жукова, искренне любили его за внимание к коллегам, порядочность, честность и тактичность.

В течение многих лет Виталий Жуков поддерживал самые тесные связи с редакцией журнала «Гражданская авиация». Мы публиковали интервью с ним и его заместителями, делали репортажи из офисов «Дейта» и салона первого класса в аэропорту Шереметьево-2, летали по путевкам «Дейта» в зарубежные туры.

Наш коллектив всегда считал его большим и преданным другом журнала, который был не на словах, а на деле заинтересован в его успешном развитии и распространении среди разных категорий читателей.

Вместе с коллегами Виталия Геннадьевича из «Дейта» мы глубоко скорбим о безвременной кончине этого замечательного человека и выражаем самые искренние соболезнования его родным и близким.

Светлая память о нашем товарище и друге навсегда сохранится в сердцах всех, кому довелось общаться с ним.

*Журналисты
«Гражданской авиации»*



Виталий Геннадьевич Жуков

ПОДПИСКА 2008

Издательский дом «Гражданская авиация» предлагает оформить редакционную подписку на 2008 год.

Для физических лиц:

код **70226**

Заполните бланк заказа, извещение и квитанцию об оплате.
Оплатите подписку в любом отделении Сбербанка России.
Отправьте в редакцию бланк заказа и квитанцию об оплате (по почте, факсу, электронной почте).

Для юридических лиц:

код **36809**

Заполните бланк заказа. Отправьте в редакцию бланк заказа (по почте, факсу, электронной почте). Счет выставляется после получения редакцией заполненного бланка заказа. Доставка журнала осуществляется почтой ФГУП «Почта России».

НАШ ЖУРНАЛ

— НАДЕЖНЫЙ ИСТОЧНИК ОБЪЕКТИВНОЙ ДЕЛОВОЙ
ИНФОРМАЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ,
ГОСУДАРСТВ БЛИЖНЕГО И ДАЛЬНОГО ЗАРУБЕЖЬЯ

Извещение



Кассир

ООО «Издательский дом «Гражданская авиация»

получатель платежа

Расчетный счет 407028103000000005258

в АКБ «Русславбанк» (ЗАО), г. Москва

наименование банка

К/с 301018108000000000685

ИНН 7714669760

КПП 771401001

БИК 044552685

Индекс:

Адрес:

Ф.И.О.

Вид платежа

Дата

Сумма

Подписка на журнал
«Гражданская авиация»

на номеров

Подпись платящего

ООО «Издательский дом «Гражданская авиация»

получатель платежа

Расчетный счет 407028103000000005258

в АКБ «Русславбанк» (ЗАО), г. Москва

наименование банка

К/с 301018108000000000685

ИНН 7714669760

КПП 771401001

БИК 044552685

Индекс:

Адрес:

Ф.И.О.

Вид платежа

Дата

Сумма

Подписка на журнал
«Гражданская авиация»

на номеров

Подпись платящего

Квитанция

Кассир

БЛАНК ЗАКАЗА

Подписка для физических лиц

(без учета стоимости доставки)

- На полгода (6 номеров) – 600 руб.
- На год (12 номеров) – 1200 руб.

Ф.И.О. _____

Индекс _____

Область (край) _____

Город (село) _____

Улица _____

Дом _____

Корпус _____

Квартира _____

Телефон _____

E-mail _____

Подпись _____

Дата _____

Подписка для юридических лиц

(без учета стоимости доставки)

- На полгода (6 номеров) – 1050 руб.
- На год (12 номеров) – 2100 руб.

Название компании _____

Юридический адрес _____

ИНН _____

КПП _____

р/с _____

к/с _____

Банк _____

БИК _____

Код города _____

Тел./факс _____

E-mail _____

Ответственность за сроки прохождения корреспонденции и доставку ее подписчику несет ФГУП «Почта России».

Адрес редакции: 127057, г. Москва, Чапаевский переулок, дом №3, офис №5
Телефон: (495) 225-67-79,
Факс: (495) 225-67-90, добавочный 534
E-mail: info@idga.ru
Сайт ИД «ГА» в Интернете: www.idga.ru



АВАРИЙНОСТЬ В МИРОВОЙ АВИАЦИИ

Сентябрь 1998 — 10 лет назад

Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации «РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ». Глава 3, п. 3.1

Единственной целью расследования авиационных происшествий или инцидентов является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем. Целью этой деятельности не является установление доли чьей-либо вины или ответственности.

2 СЕНТЯБРЯ

Самолет McDonnell Douglas MD-11 швейцарской авиакомпании Swissair выполнял международный пассажирский рейс из Нью-Йорка в Женеву. Взлет был произведен в 20:18. Спустя сорок минут второй пилот доложил о занятии эшелона 330. В 21:10 пилоты обнаружили необычный запах. Вскоре они увидели дым в пилотской кабине. В пассажирском салоне дыма не было. Через четыре минуты пилоты передали сигнал срочности «Pan Pan» и надели кислородные маски. В этот момент самолет находился в 66 милях юго-восточнее канадского аэродрома Галифакс. Пилоты сообщили о дыме в кабине и запросили срочную посадку на любом ближайшем аэродроме. Одновременно пилоты сообщили о необходимости слива топлива для обеспечения необходимого посадочного веса, и диспетчер выдал курс следования в южном направлении. В 21:24 оба пилота почти одновременно объявили сигнал бедствия, сообщив диспетчеру, что топливо сливается, но им необходима немедленная посадка. Еще одна связь с экипажем состоялась через



минуту. Они вторично передали сигнал бедствия. В 21:26 была утрачена связь с воздушным судном. В 21:31 самолет упал в Атлантический океан и затонул. 14 членов экипажа и 215 пассажиров **погибли**.

Трагедия произошла из-за пожара над потолком пилотской кабины. Это привело к отказу многочисленных систем самолета. По мере распространения пожара прекратилась работа радио-электронного навигационного и пилотажного оборудования, лишив пилотов знания своего точного местоположения ночью, в горной местности и связи с центром УВД.

Расследователи отметили, что конструкторы самолета не учли предыдущих катастроф с другими воздушными судами по данной причине.

5 СЕНТЯБРЯ

Самолет Yakovlev 40K Новгородского авиапредприятия, переданный в лизинг авиакомпании GEASA — Guinea Equatorial Airlines (Экваториальная Гвинея), выполнял международный пассажирский рейс из аэропорта Douala (Камерун) в аэропорт Malabo-Santa Isabel (Экваториальная Гвинея). Погода в аэропорту посадки была сложной: шел ливневой дождь, видимость 2 километра. На высоте 200 метров командир увидел огни полосы. Однако в дальнейшем видимость резко ухудшилась. Визуальный контакт с полосой был потерян. Командир вместо ухода на второй круг принял решение садиться. При выполнении посадки с большим перепадом самолет выкатился за пределы ВПП на 120 метров и столкнулся с земляным бруствером и деревом. Никто из 16 человек, находившихся на борту, **не пострадал**. Самолет получил значительные повреждения.



5 СЕНТЯБРЯ

Самолет Boeing 707-138B, 1959 года выпуска, авиакомпании Jaffe Group, зарегистрированный в США, находился в ангаре аэропорта Port Harcourt (Нигерия) на ремонте. В ночное время самолет загорелся и был уничтожен пламенем. **Никто не пострадал.** По имеющимся сведениям, это был умышленный поджог.

10 СЕНТЯБРЯ

Военный транспортный самолет Lockheed C-130B Hercules пакистанских ВВС выполнял полет с военной базы Islamabad-Chaklala (Пакистан). Экипаж был вынужден вернуться на стоянку из-за пожара в районе тормозного устройства. При заруливании на стоянку самолет неожиданно потерял управление и столкнулся с другим самолетом Геркулес. В результате столкновения оба самолета воспламенились и сгорели. **Погибли пять человек.**

14 СЕНТЯБРЯ

Самолет Antonov 32B кенийской авиакомпании Avia Trend выполнял полет из аэропорта Lokichoggio (Кения) в аэропорт Kigali (Руанда). При взлете столкнулся с крупной птицей. Один из двигателей загорелся. Командир принял решение произвести посадку на оставшуюся часть ВПП. Самолет выкатился за пределы полосы на каменистую поверхность. В результате пожара двигателя самолет сгорел полностью. Никто из семи человек, находившихся на борту, **не пострадал.**

14 СЕНТЯБРЯ

Самолет Airbus A310 турецкой авиакомпании Turk Hava Yollari – THY выполнял местный пассажирский рейс из Анкары в Стамбул. В полете, террорист захватил самолет. Командир произвел посадку в Трабзоне. Сутки бандит удерживал в заложниках 84 пассажира, а затем сдался властям.

16 СЕНТЯБРЯ

Самолет Boeing 737-524 американской авиакомпании Continental Air Lines выполнял международный пассажирский рейс из аэропорта Houston (США) в аэропорт Guadalajara (Мексика). Первый заход на посадку по системе ИЛС на ВПП 28 был неудачным. Второй заход на ту же полосу прошел без отклонений. Сразу после касания полосы самолет снесло с ВПП. Все три стойки шасси были повреждены, двигатель оторвался от пилона, 15 огней

ВПП были повреждены. В момент авиационного происшествия на аэродроме была гроза. Два транспортных самолета, выполнивших посадку перед посадкой самолета Continental Air Lines, сообщали о наличии сильного сдвига ветра. Один из самолетов MD-82 мексиканской авиакомпании Aero Mexico после касания снесло с ВПП влево, однако пилот сумел возвратиться на полосу и самостоятельно зарулил на стоянку. Никто из 108 человек, находившихся на борту Boeing 737-524, **не пострадал.** Самолет разрушился.

18 СЕНТЯБРЯ

Группа из восьми самолетов срочно вылетела из аэропорта Aguadilla-Borinquen (Пуэрто Рико) в аэропорт Curacao (Netherlands Antilles). Вскоре после взлета два самолета GAF Nomad N.22SL, принадлежащие таможенной службе США, столкнулись в воздухе недалеко от острова Мона. У одного самолета оказался поврежденным нос, у другого хвостовое оперение. Несмотря на приближающийся тайфун, командиры приняли решение возвратиться на аэродром вылета. Один из самолетов приводнился в 60 милях от острова Мона. Один член экипажа **погиб.** Расследователи обозначили причину столкновения самолетов отсутствием у экипажей опыта полетов в группе и невыполнение правила «See and Avoid» (Смотри и Избегай).

22 СЕНТЯБРЯ

Самолет Lockheed C-121C (L-1049) Super Constellation авиакомпании Aerochago Airlines (Доминиканская Республика) находился на перроне аэропорта Санта Доминго. Проходящий через аэродром тропический ураган «поднял» в воздух находящийся на стоянке самолет Curtiss C-46D-15-CU Commando авиакомпании Aerolineas Mundo – AMSA и бросил его на Lockheed. К счастью, никто **не пострадал.** Однако оба самолета восстановить было невозможно.

25 СЕНТЯБРЯ

Самолет British Aerospace BAe-146-100 испанской авиакомпании Paukn Air выполнял местный пассажирский рейс из аэропорта Malaga, расположенного на северном побережье Средиземного моря, в аэропорт Melilla (испанский анклав на марокканском берегу Средиземного моря). При заходе на посадку самолет столкнулся с горой, не долетев до аэродрома 10 километров. Все 38 человек **погибли.**

Раздел ведет Валерий ШЕЛКОВНИКОВ



ХАОС НА ПОСАДКЕ



15 АПРЕЛЯ 2002 ГОДА САМОЛЕТ BOEING 767-200 ER АВИАКОМПАНИИ AIR CHINA ВЫПОЛНЯЛ РЕЙС 129 ПО МАРШРУТУ BEIJING (ПЕКИН, КНР) – BUSAN, (АЭРОПОРТ GIMHAE, ЮЖНАЯ КОРЕЯ). ШТУРВАЛЫ ЛАЙНЕРА БЫЛИ В РУКАХ ОПЫТНЫХ ПИЛОТОВ. КОМАНДИР ВОЗДУШНОГО СУДНА ИМЕЛ НАЛЕТ 6497 ЧАСОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ 6287 ЧАСОВ НА BOEING 767. ВТОРОЙ ПИЛОТ НАЛЕТАЛ 5295 ЧАСОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ 1215 ЧАСОВ НА BOEING 767. НА БОРТУ БЫЛ И ТРЕТИЙ ПИЛОТ, КОТОРЫЙ ИМЕЛ НАЛЕТ 1775 ЧАСОВ, ВКЛЮЧАЯ 1078 ЧАСОВ НА BOEING 767. ПОЛЕТ ПРОХОДИЛ В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ БЕЗ КАКИХ-ЛИБО ОТКЛОНЕНИЙ ДО ТЕХ ПОР, ПОКА САМОЛЕТ НЕ ВОШЕЛ В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО АЭРОПОРТА НАЗНАЧЕНИЯ.

ПЕРВЫЕ ОСЛОЖНЕНИЯ

В 10:50 второй пилот сообщил, что он плохо слышит автоматическую информационную службу (ATIS). Из переданного сообщения экипаж понял, что в аэропорту работает радиомаяк VOR и система захода на посадку по приборам ILS/DME. Однако, как позже выяснилось, система VOR/DME работала только при заходе на ВПП 36L.

В 10:57 экипаж получил второе сообщение службы ATIS, в котором отмечалось ухудшение погоды в зоне аэропорта: видимость 3 км, рваные облака, туман и дождь. Главная опасность заключалась в том, что гористая местность к северу от аэропорта, над которой предстояло маневрировать самолету, была закрыта облаками.

Именно потому что аэропорт Gimhae окружен с севера и востока высокими горами, он был сертифицирован корейским Министерством транспорта как специальный. Для таких аэропортов существуют определенные правила организации и выполнения полетов. Например, взлет и посадка должны производиться только при видимости более 5 км. Кроме того, командир воздушного

судна должен был иметь опыт посадки и взлета в этом аэропорту в течение предыдущих 12 месяцев. Несмотря на такие серьезные ограничения, по правилам авиакомпании Air China, аэропорт не квалифицировался как специальный. Соответственно, раз Gimhae не был отнесен к категории специальных, то экипажи Air China не проходили специального обучения или тренажерной практики для взлета и посадки в этом аэропорту. И это обстоятельство внесло лепту в трагический финал полета.

«ЧАРЛИ» ИЛИ «ДЕЛЬТА»?

В 11:06, когда самолет находился в 59 км от аэропорта, диспетчер указал экипажу взять курс 190 градусов и снизиться до высоты 6000 футов. Убедившись, что экипаж выслушал сводку ATIS, диспетчер объявил, что посадка будет производиться «с прямой» на активную ВПП 36L, на что позже последует разрешение. Затем последовал разговор, внесший сумятицу во взаимоотношения между «землей» и «воздухом». Диспетчер запросил борт, какая у него категория захода на посадку. Согласно стандарту

FAA процедур посадки по приборам TERPS, существует 5 категорий, различающихся по индикаторной скорости и максимальному посадочному весу самолета. Категория C (Charlei) включает скорость от 121 до 141 узла и максимальный посадочный вес от 27216 кг до 68040 кг. Категория D (Delta) распространяется на авиалайнеры со скоростью захода на посадку от 141 до 166 узлов и максимальным посадочным весом от 68100 кг и больше. Второй пилот на запрос диспетчера бодро ответил: «Наша категория захода Charlei». Но в узкий «кафтан» этой категории рейс 129 не влез. Заход на посадку по кругу по категории C должен был выполняться в пределах радиуса 3,1 км от порога ВПП, а по категории D этот радиус увеличивался до 4,3 км, что оставляло больше возможностей для маневра при выходе на посадочную прямую.

СМЕНА ПОЛОСЫ

И вот тут произошла еще одна «накладка». Диспетчер захода передал, что ситуация изменилась и активной теперь стала полоса 18R. Посадку теперь придется вести «по коробочке» с 4-мя разворотами, при-



чем заход на посадку разрешалось проводить с круга после специального разрешения. Мало того, что посадку «с прямой» было бы выполнить проще, а времени на подготовку к заходу на посадку с круга оставалось катастрофически мало. После получения сообщения о смене ВПП экипаж обсудил процедуры полета, касающиеся минимальной высоты снижения, рулежных дорожек, но, как показала расшифровка записей речевого самописца, не было речи о координации действий его членов при заходе на посадку по кругу.

В 11:09 диспетчер снова запросил борт: «Air China 129, подтвердите вашу категорию: Charlei или Delta?» Командир судна ответил: «Charlei, Air China 129, Charlei». И это была явная ошибка. В инструкции по обучению экипажей вождению Boeing 757/767 авиакомпании Air China говорится, что «в случае посадки с прямой 767 может классифицироваться и по категории C и по D, в зависимости от посадочного веса, но при заходе на посадку по кругу нужно использовать минимум категории D или минимум, связанный с ожидаемой скоростью полета по кругу».

В 11:13 последовала команда диспетчера снижаться до высот 6000 футов, а затем взять курс 160 и снижаться до 2600 футов. В 11:15 поступило указание повернуть влево и взять курс 90 градусов. Командир дал команду на выпуск закрылков в положение 5 градусов. В 11:17 закрылки были установлены в положение 20 градусов и выпущены шасси. Диспетчер захода на посадку дважды рекомендовал экипажу выйти на радиосвязь с КДП, но радиосвязь так и не была установлена.

В ОБЛАКАХ, БЕЗ ОРИЕНТИРОВ

В 11:20, когда самолет пересек створ системы посадки ILS, командир увидел огни приближения ВПП 36R, но когда самолет выполнил второй разворот и пошел курсом, параллель-

ным ВПП 18R, облачность стала ниже, и огни исчезли. В это время скорость полета находилась в пределах 150-160 узлов, что превышало рекомендуемую скорость 140 узлов. Превышение скорости объяснялось сильным попутным ветром, который экипаж упустил из виду. Свой негативный вклад в дальнейшее развитие событий внесло отображение информации на дисплеях диспетчеров УВД. Аэродромная система мониторинга минимальной безопасной высоты полета в случае снижения судна ниже минимума высвечивала буквы LA (Law Altitude) на мониторе диспетчера УВД. В нарушение требования ICAO система не выдавала звукового сигнала опасности. На мониторе радара системы наблюдения BRITE диспетчер увидел самолет на расстоянии 37 км к северо-западу от аэропорта, но потом, в самый ответственный момент, когда экипаж стал выполнять заход на посадку с круга, диспетчеры не смотрели на экран BRITE, хотя по положению они должны были постоянно наблюдать сигналы предупреждения о минимальной высоте полета. В 11:20 была наконец-то установлена радиосвязь с землей. В это время самолет шел от точки второго разворота к третьему, но, как показала запись радара, находился слишком близко от ВПП 18R, что усложнило выход на посадочную прямую. Это подтвердило проигрывание ситуации на тренажере, когда было показано, что выполнение третьего разворота самолетом Boeing 767 в тех условиях, в которых находился рейс 129, неизбежно влекло проход самолета мимо посадочной прямой. «Масла в огонь» подлил один из диспетчеров УВД, который, не разобравшись с обстановкой, дал разрешение выполнять посадку на ВПП 36L. Правда, через несколько секунд, другой диспетчер, поняв ошибку, перенацелил самолет на ВПП 18R.

Поскольку диспетчеры не пользовались дисплеем системы BRITE, они не могли видеть предупреждающий

сигнал об опасном сближении самолета с гористой местностью. А между тем, как показало расследование причин и обстоятельств катастрофы, на дисплеях 5 раз высвечивался аварийный сигнал достижения опасной высоты.

В 11:20:32 командир отключил автопилот, взял управление на себя и приказал второму пилоту сбросить скорость. Выполнив третий разворот, самолет проскочил через курс 360 градусов на ВПП 18R, что повлекло выход самолета за пределы площадей, регламентируемых для категорий C и D. В 11:20:51 обеспокоенный диспетчер сделал запрос: «Air China 129, сообщите о ваших намерениях». Экипаж, занятый поиском ВПП в разрывах облаков, ничего не ответил. Через несколько секунд, в 11:21:02 диспетчер снова попросил уточнить положение самолета. В ответ второй пилот сказал, что они выполняют четвертый разворот. Финальная стадия полета проходила с креном, в густой облачности. В 11:21:09 командир спросил у второго пилота, видит ли он ВПП. «Нет, не вижу, – отвечал тот, – но мы должны уйти на второй круг». Это произошло за 5 секунд до столкновения самолета с землей. При разборе полета оставшийся в живых командир заявил, что он в тот момент не мог принять решение о немедленном уходе на второй круг, думая что сделает это позже, когда самолет развернется на посадочную прямую.

ПЕЧАЛЬНЫЙ ФИНАЛ

В 11:21:15 второй пилот закричал: «Штурвал на себя, штурвал на себя!» Это были последние слова на борту гибнущего лайнера. В 11:21:17 самолет столкнулся с горой Mount Dotdae в 4,6 км к северо-западу от ВПП во время выполнения 4-го разворота и входа в посадочную прямую. Самолет был полностью разрушен мощным ударом и последующим пожаром.

*Журнал «Accident Prevention»,
перевод Геннадия АРАЛОВА*



РЕКОРД ТРЕХ «СТАЛИНСКИХ ОРЛИЦ»

К 70-ЛЕТИЮ БЕСПОСАДОЧНОГО ПЕРЕЛЕТА ЖЕНСКОГО ЭКИПАЖА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Владимир ШИТОВ

ОБЕСПОСАДОЧНОМ дальнем перелете летчица агитэскадрильи имени Максима Горького Валентина Гризодубова мечтала давно. В октябре 1937 года она установила пять мировых рекордов по высоте, скорости и дальности полета на легких самолетах, вместе с Мариной Расковой совершила перелет из Москвы в Актюбинск на самолете АИР-12. Но все это было чуть-чуть «не то», хотелось большего, тем более что летчицей Гризодубова была, что называется, от Бога.

Сразу после перелета в Актюбинск Гризодубова предложила Расковой установить рекорд дальности для женщин-летчиц на самолетах всех типов. Маршрут был выбран: Москва – Дальний Восток. Однако Раскова, хотя и согласилась, но прежде собиралась вместе с Полиной Осипенко перелететь из Севастополя в Архангельск. Поэтому Гризодубовой пришлось готовиться к полету на Дальний Восток практически в одиночку. Когда экипаж, в состав которого вторым пилотом вошла еще Полина Осипенко, наконец, собрался вместе и приступил к тренировкам, Раскова внезапно попала в больницу с приступом аппендицита. Заменить ее было практически невозможно.

До 1941 года женщин-штурманов в Советском Союзе вообще не готовили, а Раскова, хотя и не обладала должным практическим опытом, но успела уже поработать в аэронавигационной лаборатории Военно-Воздушной академии

В ночь на 25 сентября 1938 года верстальщики утреннего выпуска газеты «Правда» получили срочное правительственное сообщение: «24 сентября 1938 года в 8 часов 12 минут утра известные в стране летчицы – орденоносцы Гризодубова Валентина, капитан Осипенко Полина и старший лейтенант Раскова Марина вылетели в беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток на самолете «Родина». В это время организаторы перелета уже знали, что радиосвязь с экипажем прервалась, судьба его неизвестна. Через два дня последовало еще одно краткое сообщение ТАСС о ходе перелета. Больше о нем не упоминалось ни в газетах, ни по радио вплоть до 4 октября...



имени Н.Е. Жуковского, окончила Ленинградский институт инженеров ГВФ, школу летчиков при Центральном аэроклубе. Кроме того, Раскова, будучи призванной в 1938 году в Красную Армию, одновременно числилась и в штате НКВД, имела звание старшего лейтенанта госбезопасности. Это немаловажное обстоятельство тоже учитывалось в «верхах» при формировании женского экипажа для рекордного перелета.

Самолет для него подбирали долго. В 1935 году в конструкторском

Летчицы Полина Осипенко, Валентина Гризодубова и Марина Раскова перед стартом

Москва встречает отважных летчиц →

бюро А.Н. Туполева авиаконструктором П.О. Сухих был создан АНТ-37 (ДБ-2). Одна из его модификаций – АНТ-37 бис (ДБ-26) – по заданию правительства и была подготовлена под рекордный самолет с дальностью полета 7000-8000 км. На нем были установлены более мощные двигатели



М-86, дополнительные топливные баки, демонтировано вооружение. Крылья и оперение самолета имели гладкую обшивку, шасси убиралось простым нажатием кнопки электропривода, а не вручную, что в те годы было новинкой. За это самолет даже в шутку называли не «дальним», а «дамским» бомбардировщиком. Название «Родина» ему дала Гризодубова, с ней спорить никто не стал, потому что оно действительно было самым удачным для рекордного самолета.

Итак, 24 сентября 1938 года самолет «Родина» с полными баками горючего тяжело стартовал с подмосковного аэродрома, набрал около четырех тысяч метров высоты и взял курс на восток. Погоду синоптики предсказывали плохую, на деле она оказалась хуже некуда. Только первые полчаса летчицы в разрывах облаков видели

землю, затем облачность стала сплошной. Тем не менее часов десять «Родина» уверенно продвигалась по маршруту на высоте и с крейсерской скоростью, которые позволяли максимально экономить топливо. Над Уралом самолет стал покрываться ледяной коркой. Гризодубова решила подняться повыше, тысяч до пяти, но там началась «болтанка». Пришлось подниматься еще выше, до семи с половиной тысяч метров, где было ясно и тихо, но очень холодно. В неотапливаемом самолете при тридцатипятиградусном морозе летчицы страшно мерзли, но беда была даже не в том: холод сковал и приемную, и передающую радиостанции. Связь с землей прекратилась...

Вернемся к заключительному этапу подготовки этого перелета. Организаторы его хорошо понимали, что отправляют женский экипаж на очень

«сырой» машине. Первые два экземпляра ДБ-2 (АНТ-37) разбились на испытаниях, «Родина» была третьим, дорабатывавшимся наспех. Почему? Первая в мире страна победившего социализма вела бескомпромиссный спор с капиталистическим миром не только в экономических вопросах, но и в достижении первенства буквально во всем – от литературы и кинематографа до авиационных рекордов. Советские летчики уже потрясли мир своими перелетами, таблицы же мировых женских авиационных рекордов пестрели именами летчиц из капиталистических стран. Так, в середине 1938 года авиационный мир буквально рукоплескал французской летчице Мари Дюлейрон, совершившей рекордный по дальности для женщин перелет в 4300 км. Нужен был достойный «ответ», и перелет экипажа Гризодубовой из Москвы





**Экипаж самолета «Родина»
с конструктором самолета ДБ-2
Петром Сухим**



**В. Гризодубова (командир),
М. Раскова (штурман), П. Осипенко
(второй пилот) изучают карту
маршрута легендарного перелета**

на Дальний Восток более чем подходил для этой цели. Потому и было принято решение о срочном, несмотря на скверный прогноз погоды, вылете. Потому экипаж был строго-настрого предупрежден, что запасных аэродромов для «Родины» не будет, пока самолет не преодолеет четырех тысяч километров.

На рассвете «Родина» оказалась вблизи китайской границы. Из опасения пересечь ее экипаж принял решение повернуть на северо-восток. Заканчивалось горючее, самолет терял высоту. Связи с землей нет, внизу заболоченное озеро, какие-то кочки, хлябь. Раскова находилась в штурманской рубке, расположенной в стеклянном носу самолета, выйти из нее в кабину было невозможно. От Гризодубовой она получает приказ прыгать с парашютом. Садиться предстояло на грунт, в незнакомой местности, самолет мог скапотировать, и тогда Раскова наверняка бы погибла.

Преодолевая страх, Марина открыла нижний люк, стиснув зубы, прыгнула в холодное безмолвие растительной внизу болотистой пустоши. Ветер отнес ее далеко от того места. Еще дальше, на «брюхо» посадила самолет Гризодубова. Тяжелый, с пустыми баками, с убраннным шасси, но, тем не менее, при посадке не треснуло ни одно стеклышко штурманской рубки. Так мастерски приземлиться смог бы не каждый летчик.

Самолет «Родина» пробыл в воздухе 26 часов 29 минут и при посадке почти не пострадал. Когда начались

морозы, его вызволили из болота, а летом 1939 года муж Гризодубовой летчик В. Соколов перегнал самолет в Москву.

События, которые пережил экипаж «Родины», описаны сотни раз. Десять дней пробиралась по тайге Раскова в поисках самолета и своих друзей. В свою очередь «Родину» искали более полусотни самолетов, десятки пеших отрядов прочесывали тайгу, местные рыбаки на лодках осматривали берега реки Амгунь. И это все описано в мельчайших подробностях множество раз. Лишь тщательно замалчивалась до недавнего времени авиакатастрофа, случившаяся во время этих поисков. В воздухе столкнулись ПС-84 известного летчика Брядинского, на борту которого находились корреспонденты газеты «Тихоокеанская звезда», и самолет начальника ВВС 2-й армии комдива Сорокина. Погибли 16 человек. Еще несколько поисковиков пропали в тайге, да их особенно и не искали. На успех организованный перелет закончился бездарно организованными Лазарем Кагановичем поисками. Тела погибших лишь слегка присыпали землей и оставили так на долгие годы. В 1968 году на обломки разбитых самолетов наткнулись местные охотники, обнаружили останки погибших. Всех похоронили в братской могиле у поселка Дуки, недалеко от места катастрофы.

Нашел самолет «Родина» 3 октября 1938 года экипаж биплана-разведчика Михаила Сахарова, через два дня пришла к самолету и Марина Раскова, а 6 октября отважные летчицы и большая группа спасателей отправились к реке Амгунь. Потом все на катере доплыли до поселка Керби, оттуда в

Комсомольск-на-Амуре, а затем в Хабаровск. Везде Гризодубову, Раскову и Осипенко встречали восторженные толпы людей. Специальным поездом из Хабаровска «сталинские орлицы», как хлестко сразу же окрестили их газетчики, выехали в Москву, где им готовилась торжественная встреча, а в Комсомольске-на-Амуре в это же время скорбели о погибших во время спасательной экспедиции. Огласке катастрофу решили не предавать. Действительно, зачем омрачать праздник, ведь Страна Советов в очередной раз «утерла нос» ненавистному капиталистическому миру! «Родина» преодолела без посадки 5908 километров, ее женский экипаж умело вел себя не только во время труднейшего перелета, но и мужественно перенес все тяготы, последовавшие за вынужденной посадкой. Вот они какие, настоящие советские героини!

Валентина Гризодубова, Марина Раскова, Полина Осипенко за свой действительно героический перелет по праву заслужили звания Героев Советского Союза. Они преодолели по воздуху без посадки огромное расстояние, доказав тем самым живучесть и выносливость экспериментального рекордного самолета, несмотря на отдельные недоработки в его конструкции. Такие перелеты давали в те годы мощный стимул для дальнейшего развития и совершенствования авиационной техники. Пожалуй, именно в этом главный положительный итог рекорда трех «сталинских орлиц».

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

орган главного управления
гражданского воздушного флота

при СНК СССР

1934

ГОД ИЗДАНИЯ 4-й

выходит ежемесячно

„ЛИКВИДИРОВАТЬ ФУНКЦИОНАЛКУ И ОБЕЗЛИЧКУ“

(Из тезисов доклада Л. М. Кагановича)

САМОЛЕТНЫЙ НИИ И ЕГО ПАРТОРГАНИЗАЦИЯ ПОСЛЕ ЧИСТКИ

Контрольные цифры будущего 1934 года предусматривают увеличение сети воздушных линий Союза до 48 тыс. км. К выполнению этой задачи мобилизует себя коллектив СНИИ во главе с партийной организацией. В работе СНИИ еще много недостатков. В вопросах технической эксплуатации институт еще не стал ведущим. Нет должной связи с линиями. Работу эксплуатационных отделов заедает «оперативность». Во время чистки широко развернулась самокритика, что дало возможность выявить все эти недочеты, установить факты бесхозяйственного использования командованием в личных целях самолетов (!) для поездок на дачи и т. д. Здесь же выяснилось, что до чистки самокритика была развернута недостаточно. Чистка обнаружила значительную засоренность парторганизации



СНИИ. Чистка оздоровила организацию, сделала ее способной драться за выполнение задач, стоящих перед институтом.

На снимках: Глиссер ОСГА-5 из пластмасс (СНИИ ГВФ).
Установка кольца Тауненда на У-2 (работа СНИИ ГВФ).





„РАЗВЕРТЫВАНИЕ ТОВАРООБОРОТА МЕЖДУ ГОРОДОМ И ДЕРЕВНЕЙ И УСИЛЕНИЕ ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА“ (СТАЛИН), – ДВЕ ВАЖНЕЙШИЕ ЗАДАЧИ НАШЕЙ ВНУТРЕННЕЙ ПОЛИТИКИ. МОБИЛИЗОВАТЬСЯ ВСЕМ РАБОТНИКАМ ГВФ НА СКОРЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ ЭТОЙ ЗАДАЧИ ПО АВИАТРАНСПОРТУ!

ПОД ЗНАКОМ ОГРОМНЫХ ПОБЕД

Мы завершили построение фундамента социалистической экономики. На основе победы колхозного строя мы ликвидировали в основном кулачество как класс. Вопрос «кто кого» окончательно и бесповоротно решен в пользу социализма. Гражданский воздушный флот развивается у нас невиданными темпами, но эти темпы сильно отстают от тех требований, которые предъявляют к воздушному флоту нацио-

нальные республики, края и области. Во втором пяти-летии роль воздушного флота должна неизмеримо возрасти. И здесь центр тяжести должен лежать не в количественных достижениях, а прежде всего в резком повышении качества работы, в осуществлении лозунга «летать целый год и круглые сутки», ибо только тогда воздушный флот будет соответствовать своему назначению.

СНОВА В ПРОРЫВЕ

Харьковские авиаремонтные мастерские не осознали, что такое «невыполнение плана». Причин, как всегда находится много, но главная – отсутствие четкого технического руководства, что плохо отражается на работе. Отсутствует своевременное снабжение смышкой, следствием чего является несвоевременная разборка,

дефектировка и нормировка. Нет требуемой взаимовязки механослесарных работ, вследствие чего задерживается установка шасси, костыля, моторамы. Таких «мелочей», отражающихся на выполнении промфинплана, много. Нависшую опасность невыполнения плана по самолетам нужно ликвидировать.

ТАМ, ГДЕ НЕ ОСУЩЕСТВЛЕНА ШЕСТЬ УСЛОВИЙ т. СТАЛИНА

Казакское управление воздушных линий до сих пор работает совершенно неудовлетворительно. Оно не выходит из прорыва. И это не случайно. Здесь не научились работать по новому. Шесть условий т. Сталина не выполняются. Текучесть огромная, господство уравниловки, обезличка не изжита, хозрасчет

отсутствует. Политотдел разворачивает работу по ликвидации всех этих недочетов. Работники управления в большинстве своем уже охвачены социалистическими методами труда. Проводится прикрепление бригад к самолетам и участкам работы.

Нач. Политотдела Одынь



ПЕРВАЯ ПРЕМИАЛЬНАЯ ЭСТАФЕТА МАССОВОГО ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВА ПАМЯТИ А. З. ГОЛЬЦМАНА

Держатель эстафетного билета обязан в порядке его погашения дать гражданскому воздушному флоту предложение с экономией на эту сумму. Выигрыш является дополнительной премией к основному премиальному вознаграждению, выдаваемому автору по инструкции комитета по изобретательству.

В ТЕКСТЕ СОХРАНЕНЫ ОРФОГРАФИЯ И ПУНКТУАЦИЯ ТОГО ВРЕМЕНИ.

МЫ ОБЕСПЕЧИМ
ВАШ ВЗЛЕТ!



ЛЮБЫЕ
ПОЛИГРАФИЧЕСКИЕ
РАБОТЫ

ЛИСТОВКИ, БУКЛЕТЫ, БРОШЮРЫ, ГОДОВЫЕ ОТЧЕТЫ,
КОРПОРАТИВНЫЕ ИЗДАНИЯ

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

125057 Москва, Чапаевский пер., 3 «Триумф Палас» тел.: +7 (495) 225 6779



Для предприятий авиационной отрасли – лучшие ценовые предложения