

издается с 1931 года



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ КОМПАНИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№1 [776] 2009

В З Г Л Я Д

**Авиационная отрасль
нуждается в консолидации**

подробности В добрый путь,
«Евгений Светланов»!

авиапарк Ту-204: что изменилось за 20 лет?

www.idga.ru

ISSN 0017-3606

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

РАБОТНИКАМ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ



ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С НАСТУПАЮЩИМ НОВЫМ ГОДОМ!

Уходящий 2008 год можно смело назвать ярким, знаменательным и насыщенным важными для транспортной отрасли событиями. Принята «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года» и другие важнейшие программные документы, в которых определены основные направления развития транспортной системы страны, расставлены приоритеты, сформулированы задачи деятельности государства в транспортной сфере на долгосрочную перспективу. Построены и модернизированы десятки километров дорог, возведены красавцы-мосты, принимают самолеты новые взлетно-посадочные полосы, растёт грузооборот российских портов.

Предстоящий год будет непростым, однако российские транспортники всегда с честью преодолевали трудности, и успешная работа транспортных предприятий в этом году – лучшее тому подтверждение.

От всей души желаю вам, чтобы наступающий год принес удачу и благополучие, взаимопонимание и надёжность. Пусть всем нам сопутствуют удача и успехи в работе, которую мы делаем вместе на благо и процветание нашей страны!

Я искренне надеюсь, что в этот волшебный, семейный праздник ваши дома будут согреты теплом и улыбками любимых и близких людей! И пусть все новогодние пожелания непременно сбудутся!

С НОВЫМ ГОДОМ!

МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Игорь ЛЕВИТИН



ВЗГЛЯД	3	СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ: «АВИАЦИОННАЯ ОТРАСЛЬ НУЖДАЕТСЯ В КОНСОЛИДАЦИИ»
ИТОГИ	6	«МЫ ЗА ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ!»
ПОДРОБНОСТИ	7	В ДОБРЫЙ ПУТЬ, «ЕВГЕНИЙ СВЕТЛАНОВ»!
ИННОВАЦИИ	10	ТВОРЦЫ ЛЕТАЮЩИХ ЛАБОРАТОРИЙ
СТАТИСТИКА	13	
ПРОФСОЮЗЫ	16	БОРИС КРЕМНЕВ: «БЕЗ РЕШЕНИЯ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ АВИАРАБОТНИКОВ КРИЗИС В ОТРАСЛИ РАСТЯНЕТСЯ НА МНОГИЕ ГОДЫ»
ЮБИЛЕЙ	19	ПРОФЕССИОНАЛИЗМ И ЧУТКОСТЬ
НАУКА	20	ФЛАГМАН ОТРАСЛЕВОЙ НАУКИ: КУРС ПРЕЖНИЙ, ЗАДАЧИ НОВЫЕ
МЕДИЦИНА	24	НАС ОБЪЕДИНЯЕТ ОДНА ОБЩАЯ ЦЕЛЬ
АВИАПАРК	28	Ту-204: ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ ЗА ДВАДЦАТЬ ЛЕТ?
АЭРОПОРТЫ	32	ВОЗДУШНАЯ ГАВАНЬ БАШКОРТОСТАНА
ПРЕЗЕНТАЦИИ	36	ПАССАЖИР НА БОРТУ – ДОРОГОЙ ГОСТЬ
ПРОЕКТЫ	40	ГДЕ ВЗЯТЬ СРЕДСТВА НА РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТОВ?
МНЕНИЕ	42	ОПАСНЫЕ ВИРАЖИ
ПЕРЕВОДЫ	46	КОГДА ГОРЯТ КОМПОЗИТЫ
РАКУРС	48	АВАРИЙНОСТЬ В МИРОВОЙ АВИАЦИИ
АНОНС	50	МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ СЕМИНАРЫ
ДАЛЕКОЕ-БЛИЗКОЕ	53	ОПЫТ ХАРЬКОВСКОГО АЭРОПОРТА
АВИАЦИОННЫЙ КАЛЕНДАРЬ	56	2009 ГОД

На первой странице обложки: Фото Владимира СПЕСИВЦЕВА



Гражданская Авиация №1 (776) 2009

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Издается с 1931 года

УЧРЕДИТЕЛЬ

ООО «Редакция журнала
«Гражданская авиация»

ИЗДАТЕЛЬ

Издательский дом
«Гражданская авиация»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Степан ПОКАЛЮК

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Анатолий ТРОШИН

Зам. главного редактора

Владимир ШИТОВ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Василий БАБАСКИН
Виктор БАРХОТОВ
Сергей ИЛЬЧЕВ
Геннадий КУРЗЕНКОВ
Иван МАКАРОВ
Борис КРЕМНЕВ
Александр НЕРАДЬКО
Валерий ОКУЛОВ

Помощник
главного редактора
Людмила ГУРЖИЙ

Редактор-стилист

Татьяна СУВОРОВА

Корреспонденты

Геннадий АРАЛОВ
Светлана ПОПОВА
Анатолий СКОРОБОГАТОВ

Дизайн и верстка

Вера КУЗНЕЦОВА

Коммерческий отдел

Светлана СОРОКИНА
Телефон (495) 225 6790
доб. 516

Распространение

Рустам ХОББИХОЖИН
Телефон (495) 225 6790
доб. 548

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 127057, Москва,
Чапаевский 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 18.12.2008 г.
Заявленный тираж 7000.

Отпечатано в типографии
ОАО «Подольская фабрика офсетной печати».
Зак. № 5491.

Цена договорная.

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

СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ: «АВИАЦИОННАЯ ОТРАСЛЬ НУЖДАЕТСЯ В КОНСОЛИДАЦИИ»

Анатолий ТРОШИН

На вопросы корреспондента журнала отвечает Председатель Комитета по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Сергей ШИШКАРЕВ.

– Уважаемый Сергей Николаевич! 2008 год начался для воздушного транспорта в целом ростом объемов пассажирских и грузовых перевозок, но закончился крахом для ряда авиакомпаний. Ваша оценка итогов года и кризиса, охватившего несколько месяцев назад гражданскую авиацию?

– Наш Комитет практически с момента начала своей работы обращал особое внимание на состояние авиационных перевозок. Еще в марте прошлого года был проведен «круглый стол» по этой тематике, и уже тогда звучали тревожные предупреждения о надвигающемся кризисе.

Совершенно очевидно, что кризис в авиации произошел не за последние полгода. Старый авиапарк, отсутствие новых современных российских самолетов, резкий рост цен на авиатопливо, деградация аэродромной сети, снижение авиационной доступности и проблемы с подготовкой кадров для отрасли – вот комплекс причин кризисных явлений. На фоне совпадения тяжелого финансового кризиса и кризиса в авиаотрасли не хотелось бы, чтобы на этот фон списали всю неорганизованность и весь непрофессионализм.

Сейчас можно говорить об относительной стабильности в авиационной отрасли. В ближайшее время свою работу начнет новый национальный





авиаперевозчик «Авиалинии России». Для обеспечения деятельности этого авиахолдинга необходимо 35-45 воздушных судов. Уже заказаны самолеты в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), но на период до того, как получить эти самолеты, в лизинг будут взяты Boeing и Airbus.

На мой взгляд, сегодня авиационная отрасль нуждается в консолидации. Это необходимо всем: и бизнесу, и государству, и пассажирам. Сейчас говорить о какой-либо конкуренции не время. Нужно сохранить авиапарк и летный состав, избежать издержек перевозок.

Восемнадцатого декабря мы провели очередное расширенное заседание Комитета по вопросу о состоянии и стратегии развития рынка авиационных перевозок, на котором рассмотрели текущее состояние дел в отрасли. Комитет и впредь будет внимательным образом следить за ситуацией в области воздушного транспорта и выдвигать свои предложения, включая законодательные инициативы, по преодолению накопившихся проблем.

– Помогут ли, на Ваш взгляд, авиакомпаниям меры, предпринимаемые Правительством РФ для вывода гражданской авиации из тяжелого положения, в котором она оказалась в результате роста цен на авиационное топливо, аэропортовые и аэронавигационные услуги?

– В настоящее время принят ряд решений, которые должны снять напряженность ситуации. В частности, временные налоговые льготы на закупки иностранной техники дадут возможность авиакомпаниям снизить расходы на обновление парка воздушных судов. Планируемое в этом году снижение ставок налога на добычу полезных ископаемых по отношению к нефтяной отрасли позволит производителям топлива существенно снизить цены на свою продукцию. Естественно, государственный контроль в таких вопросах необходим.

Комитет Госдумы по транспорту 11 декабря провел расширенное заседание по вопросу о ситуации на

топливном рынке с приглашением руководства Минтранса, Росавиации, Федеральной антимонопольной службы, нефтяных компаний и специалистов отрасли, на котором была отмечена недопустимость ситуации, когда цены на сырую нефть падают в разы, а цены на топливо – лишь на несколько процентов.

Так что в целом предпринимаемые меры, безусловно, необходимы, однако действенность их зависит от многих факторов и нуждается в постоянном контроле.

– В своем недавнем выступлении по транспортным проблемам Президент РФ Дмитрий Медведев критиковал состояние дел в авиатранспортной отрасли. Как Вы считаете, можно ли добиться решения проблем гражданской авиации силовыми методами, не превратится ли в таком случае воздушный транспорт в монополиста, который будет диктовать на рынке цены за свои услуги и тем самым еще больше ограничит круг его пользователей?



– Для улучшения положения в области авиаперевозок в России необходимо, в частности, преодолеть сопротивление поставщиков авиатоплива и обеспечить нормальные цены на авиационный керосин. Президент РФ Дмитрий Медведев неоднократно заявлял о поддержке авиаперевозчиков. Полностью согласен с тем, что при помощи одних лишь дотаций из федерального бюджета проблему не решить. Нужна целая совокупность предпосылок для выхода авиации из кризиса: крепкие компании с нормальной экономикой внутри, конкурентная среда, современный парк самолетов, а также инфраструктура: топливо, взлетно-посадочные полосы, аэродромы.

вряд ли можно говорить о его каком-либо особенно долгом рассмотрении.

Вы, безусловно, правы, говоря о важности государственного регулирования аэропортовой деятельности, однако текст упомянутого законопроекта, к сожалению, не выдерживает критики. На него получен отрицательный официальный отзыв Правительства Российской Федерации, отмечающий, в частности, что целый ряд положений законопроекта дублирует положения Воздушного кодекса Российской Федерации и иных законодательных актов Российской Федерации, либо противоречит им.

По-видимому, такой законопроект должен быть разработан профессиона-

– Для повышения доступности авиаперевозок необходимо, прежде всего, снизить затраты перевозчиков, иначе снижение цен на билеты будет попросту невозможно. В тех случаях, когда это имеет особую социальную значимость, возможна и прямая государственная поддержка. Так, на самом высоком уровне заявлено о намерении Правительства России дотировать авиаперевозки в отдаленные районы Севера и Дальнего Востока. У нас есть и другие предложения на этот счет, в частности, в Комитете разработан законопроект об отмене земельного налога и налога на имущество аэропортов.

– Ваше мнение о концентрации всех рычагов управления воздушным транспортом в руках одного полномочного органа. Возможно ли и необходимо ли восстановить Министерство гражданской авиации?

– На заседаниях Комитета и мероприятиях, проведенных нами, неоднократно звучала мысль о том, что создание единого государственного органа, уполномоченного в области гражданской авиации, соответствовало бы требованиям ИКАО. В то же время сейчас, когда и Росавиация, и Росаэронавигация находятся в ведении Минтранса России, ничто не мешает ему исполнять функции такого органа. В любом случае я бы предпочел соблюдать конституционный принцип разделения властей и предоставил решения о структуре органов исполнительной власти самой исполнительной власти.

Пользуясь случаем, позвольте поздравить всех читателей журнала «Гражданская авиация» с Новым, 2009 годом и пожелать всем работникам воздушного транспорта чистого неба, успешной работы, поддержки и понимания. Пусть стабильность и благополучие никогда не покидают Вас.

– Спасибо, Сергей Николаевич. Примите и наши поздравления и самые наилучшие пожелания в Новом, 2009 году!]

Для повышения доступности авиаперевозок необходимо, прежде всего, снизить затраты перевозчиков, иначе снижение цен на билеты будет попросту невозможно.

Безусловно, проблемы нельзя решать силовыми методами. Авиакомпаниям надо помогать организовывать свою работу с минимальными издержками. Главной задачей в таких ситуациях является повышение авиационной доступности для населения, а это означает необходимость снижения себестоимости перевозок.

– Более десяти лет в Госдуме РФ находится проект Закона об аэропортах. Документ крайне важен для отрасли, он мог бы расставить необходимые акценты и приоритеты в деятельности аэропортов, особенно региональных и местных. Чем вызвано столь долгое рассмотрение этого Закона, предпринимает ли Комитет по транспорту какие-либо шаги, чтобы он не только появился на свет, но и заработал?

– На рассмотрении в Государственной Думе находится законопроект «О государственном регулировании развития аэродромной сети и аэропортов», внесенный отнюдь не десять лет назад, а в 2007 году. Соответственно,

лами, и у нас имеется предварительная договоренность с Министерством транспорта о разработке и внесении Правительством Российской Федерации альтернативного законопроекта, учитывающего все особенности предмета регулирования и действующего законодательства. Уверен, что такой законопроект будет внесен уже в ближайшее время.

– Критерий доступности авиаперевозок для населения является одним из главных показателей уровня развития экономики в любом цивилизованном государстве. Между тем, по мнению аналитиков, в России он один из самых низких в мире. Целые регионы страны лишены круглогодичного сообщения с центром России из-за обвального сокращения числа аэропортов в районах Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера. Какие меры необходимо предпринять, чтобы восстановить аэропортовую сеть, сделать авиаперевозки более доступными для широкого круга населения?



«МЫ ЗА ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ!»

Денис ВИНОГРАДОВ

Недавно состоялось ежегодное общее собрание Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации «Опыт». С докладом о работе Клуба за 2008 год выступил председатель Совета Клуба Иван ВАСИН.

Созданный восемь лет назад, Клуб стал важным фактором общественной жизни гражданской авиации. Аккумулировав богатый опыт бывших руководителей отрасли, он активно влияет на все стороны ее сегодняшней жизни и деятельности.

Как подчеркнул докладчик, Совет Клуба всегда был в курсе событий, происходящих в гражданской авиации, и откликался на них в виде инициативных обращений и заключений в правительственные и ведомственные органы, а также подготовки экспертных оценок по проблемным вопросам для различных законодательных и административных инстанций. Круг этих вопросов охватывает очень широкий спектр — от дефицита современных экономических и надежных в эксплуатации воздушных судов и заградительных цен на авиатопливо до необходимости создания единого полномочного органа государственного регулирования гражданской авиации.

В подготовке экспертных заключений, отметил И. Васин, Клуб всегда руководствуется девизом «Высокий профессионализм и добропорядочность!» И когда нам порой стараются навязать дискуссию (в том числе и в средствах массовой информации) типа «Вы за кого?», наш ответ один: «Мы за гражданскую авиацию!»

Члены Клуба принимают активное участие в заседаниях коллегий Минтранса РФ, Росавиации, Ространснадзора, Росаэронавигации, работе Комитетов и «круглых столов» Госдумы



РФ, различных советов и других общественных организаций.

Большое значение придается проведению мероприятий, связанных с юбилеями и другими «круглыми» датами. В частности, широко было отмечено 85-летие гражданской авиации, включая торжественное собрание в Кремлевском Дворце и награждение ветеранов отрасли юбилейными знаками. При этом Клуб «Опыт» тесно взаимодействовал с Авиаclubом «Экипаж» и Советом ветеранов центрального аппарата бывшего МГА СССР и последующих авиационных структур.

Особое место Клуб отводит работе с молодежью, ее приобщению к трудовым и боевым традициям гражданской авиации.

Не остаются без внимания и социальные вопросы, в решении которых так заинтересованы ветераны. Совет Клуба, в частности, направил письмо министру транспорта России Игорю Левитину с просьбой выйти с законодательной инициативой в рамках Закона «О трудовых пенсиях» по установлению дополнительного пенсионного обеспечения заслуженным пилотам и штурманам СССР и Российской Федерации. Вопрос, конечно, не простой, но ответ на это письмо обнадеживает.

Словом, Клуб «Опыт» еще раз доказал реальную способность решать многие актуальные вопросы отечественной гражданской авиации.]





В ДОБРЫЙ ПУТЬ, «ЕВГЕНИЙ СВЕТЛАНОВ»!

Анатолий ТРОШИН (текст)
Владимир СПЕСИВЦЕВ (фото)

В церемонии встречи нового лайнера приняли участие министр транспорта России, председатель Совета директоров ОАО «Аэрофлот» Игорь Левитин, вице-президент Airbus по Восточной Европе и России Андреас Крамер, исполнительный вице-президент подразделения по поддержке заказчиков Rolls-Royce Ник Деваль, старший директор по маркетингу компании Waha Capital Эрих Дахмен, президент международного благотворительного фонда Евгения Светланова Нина Николаева-Светланова, народная артистка России Ирина Купченко и заслуженный артист России Александр Князев.

По словам Окулова, самолеты А330 серьезно усилят потенциал авиакомпании на дальнемагистральных трассах, позволят расширить присутствие «Аэрофлота» на стратегических рынках Азии и Дальнего Востока.

— Речь идет не только о значительном укреплении маршрутной сети «Аэрофлота», но и о качественно новом уровне обслуживания пассажиров, — подчеркнул он. — С получением А330 мы предложим на дальнемагистральных трассах новый продукт, который будет не просто конкурентоспособен, но и превзойдет по качеству стандарты лучших международных авиакомпаний.

Таковыми словами генеральный директор «Аэрофлота» Валерий Окулов закончил свое выступление на презентации первого самолета семейства А330-200, который 2 декабря 2008 года пополнит парк нашего национального авиаперевозчика. В соответствии с традицией лайнер получил имя выдающегося русского дирижера Евгения Светланова, чей 80-летний юбилей отмечался в минувшем году.

— Надеемся, — продолжил В. Окулов, — ему будет уютно в компании Мусоргского, Чайковского, Даргомыжского, Шнитке, Ростроповича, имена которых уже присвоены самолетам «Аэрофлота».



ний. Мы уже добились этого на европейских маршрутах, добьемся и на дальнемагистральных.

Самолет А330-200 впервые введен в эксплуатацию десять лет назад — в 1998 году. Это укороченный вариант модели А330-300, который вышел на трассы пятью годами раньше — в конце 1993 года. Лайнеры семейства А330 обладают наибольшей дальностью по-

лета среди всех эксплуатируемых в настоящее время двухдвигательных самолетов. Они пользуются большой популярностью более чем у 70-ти авиакомпаний мира.

«Аэрофлот» получил первый А330-200 в рамках операционного лизинга. До апреля 2010 года его парк пополнят еще четыре А330-200 и пять А330-300, также взятые в лизинг. Новые лайнеры



поступают в «Аэрофлот» в двухклассной компоновке: 34 места в бизнес-классе и 207 – в экономическом. Самолеты обладают исключительно низкими эксплуатационными расходами на пассажиро-километр. Оборудование их пилотских кабин позволяет использование «универсальных» эки-

пажей, а для пассажирских салонов характерно оптимальное сочетание комфорта и многообразия компоновок. Особое место отведено системе развлечений, поскольку дальность полета рассчитана до 12 500 км. В каждое пассажирское кресло встроены широкоформатные видеомониторы размером

от 9 до 16 дюймов, позволяющие использовать многоканальную видео-аудио программу. Кроме того, имеются средства связи новейшего поколения. Находящийся в воздухе пассажир может связаться по спутниковому телефону с нужным абонентом так же свободно и надежно, как если бы он был



на земле. В бизнес-классе установлены удобные раскладывающиеся кресла типа «кокон». Не забыт и экономический класс. Расстояние между рядами кресел там достаточно для того, чтобы пассажир тоже чувствовал себя комфортно.

А готовы ли летные экипажи для работы на новом лайнере? Обучение пилотов вошло в контракт, который заключался при заказе самолета. Причем

для тех, кто переходит на А330 с родственного А320, обучение занимает всего восемь рабочих дней. Ведь кабины этих лайнеров идентичны на 98-99%. На переучивание с В-767 требуется 24 рабочих дня.

Что касается бортпроводников, то их подготовка занимает четыре дня теоретических и два дня практических занятий. Для них «Аэрофлот» закупил специальный тренажер, на котором можно отработать открывание и закрывание дверей в положениях «armed» и «disarmed», а также потренироваться с аварийным трапом. Такие процедуры, как тушение пожара и спасение на воде, одинаковы для всех типов воздушных судов.

Особые требования к возрасту «хозяйек пассажирских салонов». Для бортпроводников – не более 35, для старших – не более 40 лет. А вот молодежь, не имеющая достаточного опыта работы, на А330 не допускается. Для работы на этом лайнере класс бортпроводника не должен быть ниже второго, а это значит, надо налетать не менее 2000 часов, что составляет около трех лет работы. Допуск в бизнес-класс можно получить лишь при стаже не менее пяти лет.

Важная роль отводится знанию языка. Оно должно оцениваться не ниже четырех баллов. И, конечно, очень приветствуется владение несколькими языками. К тому же, по требованиям альянса Sky Team, на рейсах в Китай, Корею и Японию

в составе
кабинного экипажа
должен быть человек,
говорящий
на языках



жителей этих стран. Есть еще и «язык сервиса», которым нужно владеть в совершенстве, а также соответствие корпоративной культуре «Аэрофлота». Это лояльность к компании, соблюдение правил ношения формы, коммуникабельность, готовность к восприятию нового, стремление к профессиональному росту и самосовершенствованию, инициативность, желание и умение работать с людьми.

Словом, пополнение «Аэрофлота» лайнером А330 – это не только праздничная презентация, завершившаяся прекрасным концертом Государственного академического симфонического оркестра им. Е.Ф. Светланова под руководством художественного руководителя и главного дирижера оркестра, народного артиста России Марка Горенштейна, но и большая подготовительная работа к освоению нового суперсовременного воздушного корабля.]





ТВОРЦЫ ЛЕТАЮЩИХ ЛАБОРАТОРИЙ

Геннадий АРАЛОВ

– Вячеслав Михайлович, как было образовано и чем занималось ваше предприятие?

– Во второй половине 50-х годов народное хозяйство СССР переживало бурный рост радиоэлектронной промышленности, которая в свою очередь испытывала острую потребность в натурных испытаниях разрабатываемых образцов техники. В 1964 году постановлением Правительства СССР была образована Кратовская летно-испытательная и доводочная база НПО «Взлет» Минрадиопрома СССР, которую возглавила В.С. Гризодубова. В 1985 году база была переименована в Жуковское летно-испытательное и исследовательское предприятие, а в 1994 году преобразована в ОАО «Летные испытания и производство им. Гризодубовой В.С.».

Чем мы занимались? Предприятие получало технические задания, выполняло научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Под разрабатываемые темы выделялись летательные аппараты, из которых искусством конструкторов и технологов опытного производства создавались уникальные летающие лаборатории. Летно-испытательный комплекс предприятия, включавший более 40 экипажей летающих лабораторий, ежегодно выполнял десятки НИОКР. При этом испытательный налет составлял 8-10 тысяч часов в год.

Вряд ли найдется в нашей авиации человек, не слышавший о научно-исследовательском летно-испытательном центре (НИЛИЦ), который возглавляла легендарная летчица В.С. Гризодубова. О нынешней судьбе этого института, его исследованиях и разработках рассказал нашему корреспонденту президент ОАО «Летные испытания и производство им. Гризодубовой В.С.», заслуженный военный летчик, член-корреспондент Российской академии космонавтики им. К.Э. Циолковского (РАКЦ) Вячеслав БУШУЕВ.



– Расскажите подробнее о проводимых летных испытаниях.

– Наша производственная база расположена на промышленных площадях аэродрома Раменское (ныне Жуковский) и аэродроме Третьяково. За период активной научно-производственной деятельности предприятием создано более 40 летающих лабораторий на самолетах Ту-4, Ту-16, Ту-22, Ту-104, Ту-110, Ту-124, Ту-134, Ил-14, Ил-18, Ил-76, Ан-12, Ан-26, Ан-32,

Як-40, Як-42, на истребителях МиГ-21, МиГ-25, Су-7, Су-17.

Проводили свои разработки и испытания в области внешнетраекторных измерений, НИОКР по заданиям МРП СССР и других ведомств. «Доводили до ума» промышленные разработки – авиационные радиовысотомеры, доплеровские станции измерения скорости и сноса «ДИСС», навигационные системы, бортовые радиолокационные станции различных диапазонов, а



также проводили испытания, доработки и проверки систем опознавания. Большой объем работ выполнялся для предприятий ВПК, Академии наук СССР, народного хозяйства по испытанию приборов и систем, осуществлению всех видов мониторинга атмосферы, земной и водной поверхности. Испытательные работы проводились в различных климатических условиях и зачастую сопровождались нештатными ситуациями. Десятки летчиков и штурманов удостоены почетных званий «Заслуженный летчик-испытатель» и «Заслуженный штурман-испытатель».

– **Как удалось пережить «бурные» 90-е и остаться на плаву?**

– Чтобы выжить в те трудные годы, сохранить научных работников, конструкторов, технологов, летный состав, пришлось, как и большинству НИИ и НПО, коммерциализировать свою деятельность. Летающие лаборатории силами своего опытного производства переоборудовали в гражданские воздушные суда. Подготовку личного состава и самолеты привели в соответствие с требованиями документов гражданской авиации, зарегистрировали авиакомпанию и выполняли грузовые перевозки. Это позволило занять работой высвободившихся специалистов, поддержать финансовое состояние, сохранить научные кадры предприятия.

Таким образом, коммерциализация нашей деятельности в тот сложный период стала как бы нашим «тактическим ходом», позволившим выжить предприятию и сохранить кадровый и научный костяк.

После Петербургского экономического форума и провозглашения Программы инновационного развития экономики России на период до 2020 года предприятие сформировало свою Программу создания инновационного продукта в области энерго-экологического комплекса и транспорта. Большинство новаций имеют системный характер, предполагая революционные изменения сразу в ряде отраслей и сопровождаясь существенным энергосбережением и безупречной экологией.

В основу новаций лег ряд обнаруженных свойств и явлений, таких как:

- свойство многократного снижения сопротивления для всех обтекаемых потоком газа или жидкости тел;
- свойство многократного увеличения подъемной силы на аппаратах точечного старта обычной размерности;
- свойство получения внутримолекулярной энергии движения воздуха и жидкости для создания экологически чистых двигателей.

На основе этих свойств разработаны принципы энергосберегающих конструкций для летательных аппаратов, надводных и подводных судов,



новые конструкции вертолетов, нетрадиционных видов транспорта, экологически чистых двигателей.

– **Применяются ли ваши разработки в авиастроении?**

– Естественно, пока не применяются. Поскольку еще не существуют такие технологии. Если применять предлагаемые конструкции в авиастроении, то, например, дальнемагистральные воздушные суда, построенные по этой технологии, могут перекрывать дальности не менее 15 тысяч километров на скоростях 3000–3500 км в час даже при существующих сегодня двигателях, но с существенным снижением потребного количества топлива. То есть налицо энергосбережение, улучшение экологии и снижение себестоимости полетов.

– **Неужели это возможно?**

– Да, на основе наших инноваций в авиастроении, которые предполагают

создание конструкций, снижающих коэффициент лобового сопротивления (C_x), конструкций с безотрывным обтеканием, конструкций, исключающих возникновение звукового удара, конструкций крыла с повышенным максимальным аэродинамическим качеством и т.п. Так что мы готовы внести свой вклад в дело развития авиастроения.

– **Как складываются у вас отношения с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК)?**

– Первоначально создание госкорпораций, в том числе и ОАК, мы восприняли как очередной виток

монополизации, фактически ликвидирующей такой рыночный механизм, как конкуренция, со всеми вытекающими последствиями. Но переосмысление наступило с разгаром мирового финансового и экономического кризиса. Собранные «в кулак» госкорпораций предприятия Оборонно-промышленного комплекса (ОПК), которые всегда были локомотивом развития экономики, со своей спецификой собственности, сконцентрированными финансовыми средствами позволят с наименьшими потерями пройти через разрушительные коллизии кризиса и сохранить основу нашей экономики. В условиях, когда мировая экономическая и финансовая системы рушатся, мы должны сохранить не только основу, но и создать предпосылки для технологического рывка, который непременно следует за каждым кризисом. Это значит, что реакция на иннова-



ционные предложения должна быть своевременной.

Если говорить об отношениях с ОАК, то пока они не сложились так, как хотелось бы. Мы принимали небольшое участие в реализации проекта «СуперДжет-100», где, в частности, провели доработки и испытания вспомогательной силовой установки и другие более мелкие работы. Обеспечиваем испытания авиационной техники внешнетраекторными измерениями. Думаем, что в ближайшее время диапазон нашего сотрудничества расширится, ибо наши авиационные новации могут быть реализованы только в ОАК.

– Не могли бы Вы привести пример какого-нибудь технического решения?

– Одной из проблем в авиастроении является проблема снижения лобового сопротивления. Технологические возможности для ее решения практически исчерпаны. «Boeing», «Airbus» бьются за десятки доли процента коэффициента C_x . Мы предлагаем оригинальный метод снижения аэродинамического сопротивления. В настоящее время летательный аппарат «протаскивается» через воздушную массу тягой двигателей по принципу «волочения». Попробуйте «волочь» рояль без ножек даже по гладкому паркету. Эта задача под силу разве что Жаботинскому. А теперь поставьте его на ролики. Совсем другое дело! Из курса элементарной физики известно, что трение качения составляет всего 3-4%



от веса груза. Но по сей день самолет движется в воздушной массе по принципу волочения! А не поставить ли на поверхности профиля крошечные колесики, по которым воздушный поток будет катиться, не застревая в шероховатостях поверхности обшивки? И такие колесики нашлись. Мы организовали такую систему вихрей, по которой, словно по роликам, скользит набегающий поток, создавая трение качения вместо трения волочения.

Как создать эту систему вихрей – это и есть одно из многочисленных «ноу-хау», разработанное нашим предприятием и названное «русским колесом». Эксперименты показали, что «русское колесо» снижает аэродинамическое сопротивление обшивки профиля крыла от 30% до 8 раз в зависимости от необходимого качества системы вихрей компоновки поверхности.

– А в какие отрасли Вы могли бы предложить свои новации?

– Есть предложение машиностроителям по созданию промышленных роботов, антропоморфных роботов, для медицины и других заинтересованных ведомств – микророботов (величиной с божью коровку). Есть технические решения в области альтернативной энергетики, управлении молекулярными и субмолекулярными структурами для выявления и использования энергетических эффектов.

Наша Программа содержит новации в области спутниковой навигации,

обеспечивающие высочайшие точностные характеристики, повышенную помехозащищенность и мгновенный выход на рабочие режимы.

– А не было ли заказов из-за рубежа?

– Ни одно государство никогда не отдаст свои передовые технологии другому, пока не внедрит их у себя. И мы категорические противники преждевременного выхода на зарубежные рынки. Разумеется, двери многих заморских государств всегда гостеприимно открыты для новаций, и скорость их внедрения там велика. Этому стоит поучиться и нашему бизнесу, и руководителям отраслей нашей промышленности. Передовые технологии, внедренные в наши производства, в будущем могли бы стать прекрасным товаром на внешних рынках, пополняя казну эффективнее углеводородов.

– Что бы Вы хотели сказать в заключение?

– В прошлых предкризисных ситуациях мы прозевали кибернетику, затем микроэлектронику, информационные технологии... Не хотелось бы таких повторений и плестись в хвосте прогресса.

Тема инноваций своевременна, соответствует провозглашенной стратегии экономического развития России до 2020 года. Мы полны решимости реализовать нашу Программу и, безусловно, рассчитываем на поддержку государства и бизнеса.]



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ–ОКТАБРЬ В 2007 И 2008 ГГ.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	январь–октябрь			в том числе: октябрь		
		2007 г.	2008 г.	% к соответст. периоду прошлого года	2007 г.	2008 г.	% к соответст. периоду прошлого года
ПАССАЖИРООБОРОТ	тыс.пасс.км.	94 630 312.28	107 340 605.61	113.4	9 339 631.08	9 502 686.79	101.7
в том числе:							
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		52 556 550.90	60 982 506.00	116.0	5 215 745.23	5 496 126.80	105.4
из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		46 582 938.63	54 426 297.04	116.8	4 576 613.41	4 912 763.08	107.3
между Россией и странами СНГ		5 973 612.27	6 556 208.96	109.8	639 131.82	583 363.72	91.3
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		42 073 761.38	46 358 099.61	110.2	4 123 885.85	4 006 559.99	97.2
из них: местные перевозки		847 814.44	885 900.46	104.5	86 833.99	87 923.02	101.3
ТОННО-КИЛОМЕТРЫ	тыс.ткм.	11 226 760.92	12 761 364.00	113.7	1 201 784.78	1 171 851.29	97.5
в том числе:							
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		6 772 386.30	7 940 791.64	117.3	747 301.21	738 750.35	98.9
из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		6 202 208.98	7 311 886.70	117.9	685 137.55	682 834.23	99.7
между Россией и странами СНГ		570 177.32	628 904.94	110.3	62 163.66	55 916.12	89.9
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		4 454 374.62	4 820 572.36	108.2	454 483.57	433 100.94	95.3
из них: местные перевозки		87 091.90	92 226.34	105.9	8 823.02	9 094.02	103.1
ГРУЗООБОРОТ	тыс. ткм	2 710 032.81	3 100 709.50	114.4	361 217.98	316 609.48	87.7
в том числе:							
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		2 042 296.72	2 452 366.10	120.1	277 884.14	244 098.94	87.8
из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		2 009 744.50	2 413 519.97	120.1	273 242.34	240 685.55	88.1
между Россией и странами СНГ		32 552.22	38 846.13	119.3	4 641.80	3 413.39	73.5
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		667 736.10	648 343.40	97.1	83 333.84	72 510.54	87.0
из них: местные перевозки		10 788.60	12 495.30	115.8	1 007.96	1 180.95	117.2
ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ	чел.	38 540 320	43 844 914	113.8	3 826 906	3 858 532	100.8
в том числе:							
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		18 057 491	20 940 019	116.0	1 751 985	1 836 115	104.8
из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		15 393 505	17 959 415	116.7	1 472 031	1 568 451	106.6
между Россией и странами СНГ		2 663 986	2 980 604	111.9	279 954	267 664	95.6
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		20 482 829	22 904 895	111.8	2 074 921	2 022 417	97.5
из них: местные перевозки		1 310 529	1 396 882	106.6	146 136	139 041	95.1
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ	тонн	579 428.57	660 507.99	114.0	72 351.83	64 143.68	88.7
в том числе:							
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		363 283.88	446 455.87	122.9	46 503.80	40 525.76	87.1
из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		349 876.26	432 318.91	123.6	44 654.63	39 180.36	87.7
между Россией и странами СНГ		13 407.62	14 136.96	105.4	1 849.17	1 345.40	72.8
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		216 144.69	214 052.12	99.0	25 848.03	23 617.92	91.4
из них: местные перевозки		13 195.82	13 598.56	103.1	1 500.80	1 591.62	106.1
ПРОЦЕНТ ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ, %		74.2	74.7	+0.5	71.2	74.2	+3.0
в том числе:							
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		76.9	77.8	+0.9	74.0	76.4	+2.4
из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		77.4	78.5	+1.1	74.1	76.9	+2.8
между Россией и странами СНГ		73.1	72.3	-0.8	73.0	72.5	-0.5
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		71.0	71.0	0	68.0	71.3	+3.3
из них: местные перевозки		65.5	64.9	-0.6	64.7	64.4	-0.3
ПРОЦЕНТ КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ,	%	62.0	63.2	+1.2	62.3	63.7	+1.4
в том числе:							
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		60.0	62.5	+2.5	60.8	62.0	+1.2
из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		59.6	62.4	+2.8	60.4	62.0	+1.6
между Россией и странами СНГ		64.8	63.4	-1.4	64.9	62.5	-2.4
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		65.2	64.3	-0.9	65.1	66.9	+1.8
из них: местные перевозки		67.1	65.6	-1.5	63.8	67.9	+4.1

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ–ОКТАБРЬ 2008 Г.

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

№ Авиапредприятие	январь–октябрь 2008 г.
1 Сибирь	8 356 618.0
2 Аэрофлот - российские авиалинии	7 267 532.0
3 ЮТэйр	3 966 024.4
4 ТРАНСАЭРО	2 344 510.6
5 Красноярские авиалинии	2 043 641.0
6 Россия	2 030 787.6
7 Владивосток Авиа	1 899 974.8
8 Дальавиа	1 333 691.8
9 ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	1 315 631.6
10 Уральские Авиалинии	1 235 748.8
11 Якутия	1 233 342.1
12 КД авиа	1 215 216.8
13 Небесный Экспресс	1 115 856.9
14 Интеравиа	1 032 200.9
15 Аэрофлот-Норд	***
16 АЭРОФЛОТ-ДОН	831 755.3
17 ВИМ-АВИА	768 007.6
18 Авиационные линии Кубани	639 889.2
19 КАВМИНВОДЫАВИА	638 198.7
20 ГАЗПРОМАВИА	616 283.8
21 Алроса	584 467.6
22 Когалымавиа	574 145.8
23 ЯМАЛ	431 307.8
24 Оренбургские авиалинии	394 087.6
25 Глобус	***
26 Самара	259 041.1
27 Татарстан	247 221.5
28 Авиалинии Дагестана	187 773.0
29 Саратовские авиалинии	176 929.0
30 Ижавиа	***
31 Омскавиа	155 115.7
32 Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации	141 119.8
33 ВОЛГА-АВИАЭКСПРЕСС	134 177.8
34 ЮТэйр-Экспресс	***
35 Сибирская авиатранспортная компания	123 421.2

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

№ Авиапредприятие	январь–октябрь 2008 г.
1 Аэрофлот - российские авиалинии	15 869 955.3
2 ТРАНСАЭРО	12 609 435.5
3 Россия	4 853 106.0
4 Сибирь	4 365 630.0
5 АТЛАНТ-СОЮЗ	3 425 912.1
6 ВИМ-АВИА	3 213 326.7
7 Уральские Авиалинии	2 262 338.7
8 Оренбургские авиалинии	2 026 786.4
9 Красноярские авиалинии	1 699 966.1
10 Татарстан	1 484 838.1
11 АЭРОФЛОТ-ДОН	1 477 816.4
12 ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	1 252 002.0
13 Ред Вингс	880 019.0
14 Глобус	***
15 КД авиа	761 415.7
16 Владивосток Авиа	541 744.2
17 ЮТэйр	504 947.6
18 Московская	406 767.3
19 КАВМИНВОДЫАВИА	383 257.5
20 Авиалинии Дагестана	307 635.0
21 Дальавиа	225 843.4
22 ЯМАЛ	210 646.0
23 Аэрофлот-Норд	***
24 Авиационные линии Кубани	149 697.7
25 ГАЗПРОМАВИА	134 619.3
26 Самара	132 935.6
27 Когалымавиа	127 923.5
28 Якутия	112 357.8
29 Саратовские авиалинии	86 191.0
30 ВОЛГА-АВИАЭКСПРЕСС	76 821.2
31 Полет	75 136.6
32 Сахалинские авиатрассы	71 418.5
33 ЦЕНТР-АВИА	46 161.6
34 Эльбрус-Авиа	***
35 МЧС России	27 686.7

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

№ Авиапредприятие	январь–октябрь 2008 г.	№ Авиапредприятие	январь–октябрь 2008 г.
1 Аэрофлот - российские авиалинии	23 137 487.3	19 Небесный Экспресс	1 126 368.2
2 ТРАНСАЭРО	14 953 946.1	20 Глобус	***
3 Сибирь	12 722 248.0	21 Интеравиа	1 045 496.6
4 Россия	6 883 893.6	22 КАВМИНВОДЫАВИА	1 021 456.2
5 ЮТэйр	4 470 972.1	23 Ред Вингс	935 860.6
6 ВИМ-АВИА	3 981 334.3	24 Авиационные линии Кубани	789 586.9
7 Красноярские авиалинии	3 743 607.1	25 ГАЗПРОМАВИА	750 903.1
8 Уральские Авиалинии	3 498 087.5	26 Когалымавиа	702 069.4
9 АТЛАНТ-СОЮЗ	3 468 756.6	27 ЯМАЛ	641 953.8
10 ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	2 567 633.5	28 Алроса	595 460.4
11 Владивосток Авиа	2 441 719.0	29 Авиалинии Дагестана	495 407.9
12 Оренбургские авиалинии	2 420 874.0	30 Московская	415 217.4
13 АЭРОФЛОТ-ДОН	2 309 571.6	31 Самара	391 976.7
14 КД авиа	1 976 632.5	32 Саратовские авиалинии	263 120.0
15 Татарстан	1 732 059.6	33 ВОЛГА-АВИАЭКСПРЕСС	210 999.1
16 Дальавиа	1 559 535.2	34 Полет	179 662.0
17 Якутия	1 345 699.9	35 Сахалинские авиатрассы	177 777.1
18 Аэрофлот-Норд	1 172 473.1		



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ–ОКТАБРЬ 2008 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ПассажиРОВ (Чел.) (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№ Авиапредприятие	январь-октябрь 2008 г.
1 Сибирь	3 657 731
2 Аэрофлот - российские авиалинии	3 077 091
3 ЮТэйр	2 530 935
4 Россия	1 391 763
5 Небесный Экспресс	884 385
6 Аэрофлот-Норд	***
7 Красноярские авиалинии	689 717
8 КД авиа	683 553
9 Уральские Авиалинии	620 560
10 Владивосток Авиа	520 433
11 ТРАНСАЭРО	520 360
12 АЭРОФЛОТ-ДОН	485 384
13 Авиационные линии Кубани	470 828
14 Якутия	418 338
15 КАВМИНВОДЫАВИА	366 408
16 Дальавиа	354 012
17 Интеравиа	349 902
18 ЯМАЛ	326 247
19 ГАЗПРОМАВИА	288 112
20 ВИМ-АВИА	285 434
21 Оренбургские авиалинии	276 913
22 Когалымавиа	275 072
23 Татарстан	260 034
24 Алроса	236 283
25 ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	228 527
26 ЮТэйр-Экспресс	***
27 Самара	186 382
28 Саратовские авиалинии	179 838
29 Полет	156 192
30 Ижавиа	***
31 Сахалинские авиатрассы	136 468
32 ВОЛГА-АВИАЭКСПРЕСС	120 865
33 Глобус	***
34 Авиалинии Дагестана	112 234
35 Сибирская авиатранспортная компания	105 510

ПЕРЕВЕЗЕНО ПассажиРОВ (Чел.) (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№ Авиапредприятие	январь-октябрь 2008 г.
1 Аэрофлот - российские авиалинии	4 835 709
2 ТРАНСАЭРО	3 767 110
3 Россия	1 727 897
4 Сибирь	1 594 683
5 АТЛАНТ-СОЮЗ	1 343 349
6 ВИМ-АВИА	1 155 417
7 АЭРОФЛОТ-ДОН	706 215
8 Оренбургские авиалинии	682 847
9 Уральские Авиалинии	664 541
10 Татарстан	570 047
11 Красноярские авиалинии	528 641
12 КД авиа	506 113
13 ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	378 701
14 Ред Вингс	357 256
15 Глобус	***
16 ЮТэйр	278 122
17 Владивосток Авиа	223 952
18 КАВМИНВОДЫАВИА	153 987
19 Московия	149 538
20 Авиалинии Дагестана	134 087
21 Авиационные линии Кубани	112 915
22 Дальавиа	96 475
23 Аэрофлот-Норд	***
24 ЯМАЛ	84 848
25 Самара	56 386
26 ГАЗПРОМАВИА	53 758
27 ВОЛГА-АВИАЭКСПРЕСС	48 044
28 Якутия	45 508
29 Саратовские авиалинии	43 886
30 Сахалинские авиатрассы	43 762
31 Полет	38 477
32 Когалымавиа	35 825
33 ЦЕНТР-АВИА	30 511
34 Эльбрус-Авиа	***
35 РусЛайн	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПассажиРОВ (Чел.) (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№ Авиапредприятие	январь-октябрь 2008 г.	№ Авиапредприятие	январь-октябрь 2008 г.
1 Аэрофлот - российские авиалинии	7 912 800	19 КАВМИНВОДЫАВИА	520 395
2 Сибирь	5 252 414	20 Якутия	463 846
3 ТРАНСАЭРО	4 287 470	21 Дальавиа	450 487
4 Россия	3 119 660	22 Глобус	***
5 ЮТэйр	2 809 057	23 ЯМАЛ	411 095
6 ВИМ-АВИА	1 440 851	24 Ред Вингс	394 520
7 АТЛАНТ-СОЮЗ	1 371 582	25 Интеравиа	352 197
8 Уральские Авиалинии	1 285 101	26 ГАЗПРОМАВИА	341 870
9 Красноярские авиалинии	1 218 358	27 Когалымавиа	310 897
10 АЭРОФЛОТ-ДОН	1 191 599	28 Авиалинии Дагестана	246 321
11 КД авиа	1 189 666	29 Самара	242 768
12 Оренбургские авиалинии	959 760	30 Алроса	240 433
13 Небесный Экспресс	889 679	31 Саратовские авиалинии	223 724
14 Аэрофлот-Норд	868 498	32 Полет	194 669
15 Татарстан	830 081	33 ЮТэйр-Экспресс	***
16 Владивосток Авиа	744 385	34 Сахалинские авиатрассы	180 230
17 ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	607 228	35 ВОЛГА-АВИАЭКСПРЕСС	168 909
18 Авиационные линии Кубани	583 743		

Примечание: *** не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



БОРИС КРЕМНЕВ: «БЕЗ РЕШЕНИЯ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ АВИАРАБОТНИКОВ КРИЗИС В ОТРАСЛИ РАСТЯНЕТСЯ НА МНОГИЕ ГОДЫ»

Денис ВИНОГРАДОВ

– Борис Алексеевич, с каким настроением готовится встретить свой 75-й день рождения Общероссийский профсоюз авиационных работников?

– Действительно, в октябре 2009 года Общероссийскому профсоюзу авиационных работников (ОПАР) исполняется 75 лет. Немного истории. 14 октября 1934 года пленум ЦК профсоюза шоферов и авиарботников принял решение о разделении профсоюза и образовании четырех самостоятельных профсоюзов, в том числе профсоюза авиационных работников.

Сегодня в Общероссийском профсоюзе авиационных работников более 97 тысяч членов. ОПАР объединяет работников предприятий, учреждений, организаций, учебных заведений воздушного транспорта, а также гидрометеорологической службы.

Наш профсоюз ведет настойчивую работу по защите законных прав и интересов своих членов, развивает систему социального партнерства путем заключения Отраслевых тарифных соглашений и коллективных договоров, стремится сохранить и развить те ценные традиции, которые накоплены предшествующими поколениями.

Что касается настроения, то оно, несмотря на многие сложные проблемы, бодрое и боевое. Ведь характер

Председатель Общероссийского профсоюза авиационных работников, член редакционного совета нашего журнала Борис Алексеевич Кремнев – частый гость «Гражданской авиации». Читателей никогда не оставляют равнодушными его эмоциональные, но в то же время взвешенные в оценках выступления, несущие тревогу за сегодняшнее социальное положение рядового работника отрасли, за его завтрашний день. Ведь Борис Алексеевич и его коллеги занимаются защитой человека труда. А тут, как ни крути, слишком много еще в нашей стране несправедливости, нарушений прав граждан. Сегодняшний повод для нашей встречи оказался вполне «мирным» – наступил юбилейный для профсоюза год. Но избежать проблемных тем, увы, не получилось.



профсоюзной работы предполагает столкновения, преодоления, поиск необходимого компромисса.

– Прошедший год преподнес нам ряд с мировым финансовым кризисом глубокий системный кризис в гражданской авиации, который спрово-

воцировал рост цен на авиаГСМ. Как профсоюз отреагировал на происходящие события?

– Кризис в гражданской авиации России начался с беспрецедентного роста цен на авиационный керосин. В структуре расходов авиакомпаний,

эксплуатирующих авиационную технику отечественного производства (а таких большинство), эта величина составила 60 и более процентов. Такая ситуация на топливном рынке заставила транспортные профсоюзы, объединенные в Ассоциацию профсоюзов транспорта и связи Российской Федерации, выйти 10 сентября 2008 года на улицы российских городов и выразить решительный протест против монополизма в определении цены на все виды топлива, используемые наземным, водным и воздушным видами транспорта.

Непредсказуемый и неконтролируемый рост цен на авиационный керосин поставил многие авиакомпании на грань банкротства, привел к остановке эксплуатации воздушных судов отечественного производства, сокращению количества рейсов, ухудшению качества обслуживания пассажиров. Дело дошло до того, что нашим авиакомпаниям стало выгодно заправляться за границей, поскольку отечественные поставщики топлива загнали его цену выше мировых.

В связи с этим актив Общероссийского профсоюза авиационных работников принял участие в пикетировании центрального офиса нефтяной компании «Лукойл» в Москве, во время которого было вручено обращение Общероссийских профсоюзов транспорта и связи представителю «Лукойла». Кстати, во время этой акции мы чувствовали поддержку москвичей. К нам подходили прохожие, молодежь, интересовались происходящим, брали листовки, наклейки.

Затем на набережной Тараса Шевченко состоялся митинг, в котором мы также приняли участие. По итогам акции были подготовлены публикации в газете «Воздушный флот» и журнале «Пятый океан».

Спустя месяц, 7 октября, ОПАР вместе с другими профсоюзами, входящими в состав Федерации независимых профсоюзов России, принял участие в Общероссийской акции профсоюзов в рамках Всемирного дня

действий «За достойный труд». Там также звучали лозунги о недопустимости необоснованного роста цен на топливо. Сказать, что нас не услышали – нельзя. Рост цен на керосин прекратился. Федеральной антимонопольной службой принято решение, ограничивающее деятельность компаний, завышающих цены на авиатопливо.

– Тем не менее ситуация зашла слишком далеко. Авиакомпании, входящие в альянс «Эйр Юнион», накопив огромные долги, приостановили операционную деятельность. И у других до недавнего времени благополучных перевозчиков дела стали идти хуже: резко сократилась маршрутная сеть, ухудшились отношения с партнерами и контрагентами, катастрофически выросли убытки. Но сегодня в СМИ звучит информация, что обстановка вскоре стабилизируется, образуется новая авиакомпания «Росавиа». Вы разделяете такой оптимизм?

– К сожалению, в настоящее время кризис на воздушном транспорте продолжает усугубляться. Мне ежедневно приходит информация из территориальных организаций о сохранении тревожной ситуации на местах.

По состоянию на декабрь 2008 года мы столкнулись с массовой потерей рабочих мест и задержками заработной платы работникам на несколько месяцев в «Красноярских авиалиниях», «Домодедовских авиалиниях», «Самаре», «Дальавиа» и других авиапредприятиях. В основном кризис затронул авиакомпании, но он готов перекинуться и на аэропорты, которые теряют объемы перевозок. В Кольцове, Шереметьеве вынуждены урезать социальный пакет работников, прописанный в коллективном договоре. Излишне говорить о том, что это значит для рядовых работников и членов их семей.

– И чтобы еще больше не усугубить положение, необходимо срочное вмешательство государственных

ных органов. Насколько успешно вы взаимодействуете с ними?

– Да, мы видим озабоченность состоянием дел на воздушном транспорте во всех эшелонах власти, вплоть до Президента Российской Федерации. С руководителями Минтранса РФ и Федеральным агентством воздушного транспорта мы формируем деловые, конструктивные взаимоотношения. У обеих сторон есть четкое понимание совместного решения социальных проблем работников отрасли.

18 ноября 2008 года состоялось рабочее совещание у министра транспорта Российской Федерации Игоря Левитина по вопросам, поставленным руководителями профсоюзных организаций гражданской авиации в обращении на имя Президента Российской Федерации Дмитрия Медведева.

В работе совещания приняли участие руководители Федерального агентства воздушного транспорта Геннадий Курзенков, Федеральной аэронавигационной службы Минтранса РФ Александр Нерадько, Департамента государственной политики в сфере воздушного транспорта Минтранса РФ Владимир Тасун, генеральные директора ведущих авиакомпаний России, руководители ассоциаций воздушного транспорта, Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации «Опыт», а также руководители профсоюзов, функционирующих в системе воздушного транспорта.

В своем выступлении я поднял насущные проблемы авиаработников, о которых сказал выше. После выступления участников совещания министр транспорта Игорь Левитин в заключительном слове поделился своим видением проблем воздушного транспорта и, прежде всего, авиакомпаний в сложный период влияния мирового экономического кризиса. Он отметил, что воздушный транспорт, как и все другие виды транспорта, объективно столкнулся с необходимостью сокращения количества работ-



ников (на железнодорожном транспорте будет сокращено более 37 тыс. работающих). Но во всех случаях конфликта необходимо очень внимательно разбираться «в режиме ручной работы», чтобы избежать нарушений законности.

Министр сформулировал основные направления по решению возникающих проблем, призвал к активному и позитивному участию в этой работе все звенья гражданской авиации, включая профсоюзы.

Сразу после назначения руководителем Росавиации Геннадия Курзенкова я встречался с ним по аналогичному кругу вопросов.

тного процесса изменения структур предприятий, который сопровождается их разделением, получением статуса самостоятельных структур, объединением, укрупнением и т.д. Здесь тоже есть повод для вмешательства профсоюза?

— Естественно, эти процессы всегда лихорадят коллективы и почти всегда ущемляют интересы рядовых работников. Реструктуризация предприятия, как правило, сопровождается назначением нового руководителя (или сменой всей команды).

И здесь наши профсоюзные организации на местах и Центральный комитет очень волнует вопрос: «А кто

В этом вопросе мы имеем солидную поддержку в лице государства, в том числе Президента и Правительства страны, министра транспорта РФ и в лице всего общества с его многочисленными общественными институтами. Кстати, в нашей отрасли они довольно солидно представлены. Конечно, мы надеемся и на средства массовой информации, прежде всего на наш любимый журнал «Гражданская авиация», с которым нас роднит общая биография, ведущая отсчет с самого начала 30-х годов прошлого века.

— Борис Алексеевич, ваше интервью опубликовано в первом (январском) номере журнала 2009 года. Что вы ждете от наступившего года, какие будут пожелания читателям?

— Как и все, жду в этом году изменений к лучшему. Сегодня как никогда авиационная общественность нуждается в объединении, консолидации и приложении максимума усилий для преодоления кризиса. Авиационная общественность — это не некая абстракция. Это мы с вами: руководители и рядовые сотрудники авиакомпаний, аэропортов, государственных структур и общественных организаций. Каждый на своем месте должен хорошо и добросовестно делать свое дело. И, конечно, должна быть четкая, социально ориентированная программа действий, учитывающая интересы работников отрасли. Ответственно заявляю, что без первостепенного решения социальных проблем авиаработников кризис в гражданской авиации затянется на многие годы. В сегодняшних условиях острого дефицита кадров просто преступно растерять потенциал высококвалифицированных специалистов.

Ну, и в заключение желаю друзьям, коллегам, всем авиационным работникам, особенно ветеранам гражданской авиации, здоровья и счастливых дней, пусть наши надежды сбудутся в Новом году!]

Мы будем непримиримы с руководителями, которые не хотят слышать о социальном партнерстве. В этом вопросе мы имеем солидную поддержку в лице государства.

Конечно, это вовсе не значит, что профсоюз устраивают все позиции в диалоге с авиационными властями. Нередки случаи запоздалой реакции на наши обращения. Существуют, конечно, и объективные причины, заключающиеся в недостатке полномочий для решения многих проблем у Минтранса и Росавиации. Необходимы кардинальные решения для поддержки отрасли на уровне Правительства РФ. Определенные шаги в этом направлении делаются. Первый вице-премьер Игорь Шувалов на встрече с Президентом Дмитрием Медведевым заявил, что Министерством финансов предложена схема предоставления кредитных ресурсов для определенных компаний общим объемом до 30 млрд рублей. Предотвратить повторение кризиса на авиарынке и смягчить его последствия для пассажиров власти надеются за счет введения тотального контроля над финансовым состоянием авиакомпаний.

— Борис Алексеевич, сегодня мы являемся свидетелями перманент-

вы, новые руководители, с чем пришли?» Очень часто, к сожалению, мы встречаемся с отсутствием хозяйственного и управленческого опыта, понимания важности и необходимости социального партнерства с коллективом, с правовым невежеством в этих вопросах, с проявлением нетерпимости и завышенного мнения о собственной миссии.

К счастью, существуют и положительные примеры, когда и совсем молодой генеральный директор понимает, что успех авиационного бизнеса зависит от рядовых работников, от морального климата, который сложился в трудовом коллективе. Такие дальновидные руководители стремятся к взаимодействию с профсоюзным комитетом, понимают важность той роли, которую в его деле играет договоренность о социальном пакете работников.

Для нас это принципиальный вопрос. И мы будем непримиримы с руководителями, которые не хотят слышать о социальном партнерстве.



ПРОФЕССИОНАЛИЗМ И ЧУТКОСТЬ ВETERАНУ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ Юрию Александровичу ФИЛИМОНОВУ –

70 ЛЕТ

Столица встретила Юрия Филимонова в самый разгар перестроечных катаклизмов. Рушились сложившиеся десятилетиями экономические устои, ломались традиционные управленческие стереотипы. Незыблемые до того принципы назначения руководителей всех рангов пошатнулись в сторону их выборности. Вот и в Главном агентстве воздушных сообщений Министерства гражданской авиации были тоже назначены выборы начальника.

На вакантную должность претендовало несколько кандидатов. Один из них – даже бывший заместитель министра гражданской авиации СССР. На таком фоне фигура руководителя Мячковского аэрофотосъемочного предприятия казалось мало «проходной», хотя за его плечами к тому времени уже были не только Высшее авиационное училище гражданской авиации и Академия народного хозяйства, но и солидный стаж работы на командных должностях. Но, вопреки всем прогнозам, Филимонов одержал на конкурсе сокрушительную победу. Его программа дальнейшего развития агентства выгодно отличалась конструктивностью и новизной от программ соперников. И он не отступил от нее в течение всех десяти последующих лет, пока находился во главе поверившего в него коллектива.

Руководя агентством, Юрий Филимонов внес огромный вклад в развитие сети продаж авиаперевозок, освоение новых технологий, в создание отечественной системы взаиморасчетов, в сплочение коллектива. Одновременно он плодотворно

На московском небосклоне его звезда впервые взошла в 1988 году. До этого выпускник Оренбургского высшего авиационного училища штурманов, попавший под печально знаменитое хрущевское сокращение Вооруженных Сил СССР 1960 года, более 30 лет работал в аэропортах Амдерма, Хатанга и Мячково.



занимался научной работой. Без отрыва от производства защитил сначала кандидатскую, а потом докторскую диссертации на очень серьезную тему «Повышение эффективности функционирования больших социально-технических систем», стал действительным членом Международной академии информатизации.

Говоря не очень принятым сегодня языком, Родина высоко оценила заслуги юбиляра. Он награжден советскими орденами Дружбы народов и «Знак Почета», российским орденом Почета, отраслевыми знаками «Отличник Аэрофлота» и «Отличник воздушного транспорта».

Ему присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

В 90-е годы коллектив нашей редакции с удовлетворением воспринял согласие Ю. Филимонова войти в состав редакционной коллегии журнала, которому он подставил свое дружеское плечо на одном из самых трудных этапов его издания. Мы до сих пор с огромной признательностью вспоминаем заботу и внимание этого прекрасного человека к нашему редакционному коллективу, а его глубокие аналитические выступления в журнале по актуальным проблемам развития гражданской авиации считаем эталонными для будущих поколений авторов.

Поныне актуален его вывод о том, что гражданская авиация – это зеркало состояния благополучия общества и уровня научно-технического прогресса страны.

От всей души и самого чистого сердца поздравляем нашего большого друга с 70-летием.

Крепкого Вам здоровья, счастья и благополучия, дорогой Юрий Александрович!

**Журналисты
«Гражданской авиации»**

ФЛАГМАН ОТРАСЛЕВОЙ НАУКИ: КУРС ПРЕЖНИЙ, ЗАДАЧИ НОВЫЕ

Анатолий ТРОШИН, Владимир ШИТОВ

ЕЩЕ В НАЧАЛЕ ПРОШЛОГО 2008 ГОДА ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ДВА-ТРИ РАЗА ПРЕВЫШАЛИ МИРОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ. ГЛОБАЛЬНЫЙ МИРОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС «СКОРРЕКТИРОВАЛ» ИХ, НО ТРУДНЫЕ ВРЕМЕНА РАНО ИЛИ ПОЗДНО ЗАКОНЧАТСЯ. ТОГДА, ПО ПРОГНОЗАМ АНАЛИТИКОВ, ТЕМПЫ РОСТА ОТЕЧЕСТВЕННОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕВЫСЯТ ДОКРИЗИСНЫЕ. СПРАВИТЬСЯ С ТАКИМИ ОБЪЕМАМИ ПЕРЕВОЗОК МОЖНО БУДЕТ ЛИШЬ БЛАГОДАРЯ ВНЕДРЕНИЮ СОВРЕМЕННЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА, ОБНОВЛЕНИЮ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ. ДАЛЕКО НЕ ПОСЛЕДНЕЕ СЛОВО В ТОМ БУДЕТ ПРИНАДЛЕЖАТЬ ОТРАСЛЕВОЙ НАУКЕ.

РАССКАЗЫВАЕТ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГОСУДАРСТВЕННОГО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ГОСНИИ ГА), ДОКТОР ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР ВАСИЛИЙ ШАПКИН.

– Василий Сергеевич, ГосНИИ ГА читателям журнала представлять не надо. Роль института огромна. Уже без малого восемь десятилетий он обеспечивает научно-техническое сопровождение решения проблем отрасли, является органичной ее частью. Огромный научный потенциал, прекрасная лабораторная база позволяют с полным на то основанием назвать институт флагманом отраслевой авиационной науки. Однако в силу ряда причин колоссальные возможности ГосНИИ ГА в последнее время использовались не в полной мере. В чем тому причина?

– В отсутствии эффективной системы стратегического планирования. Отрасль подчас была вынуждена бессистемно решать давно назревавшие проблемы, что вело к неоправданным потерям. Пример тому – последствия введения в 2002 году запрета на полеты за рубеж самолетов отечественного производства, не соответствующих требованиям международных стандартов ИКАО. Транспортная стратегия России до 2030 года ставит перед гражданской авиацией весьма сложные задачи. Без качественного усиления научного сопровождения их не решить.



Однако в бюджете института доля финансирования государственных контрактов многие годы составляет менее 5%. Достаточно этого? Конечно, нет, хотя услуги института на исследовательском рынке востребованы. Другое дело, нужна адаптация его работы к новым условиям, уточнение приоритетов. Поэтому мы разработали концепцию деятельности института, включающую в себя очень широкий спектр задач.

– **Каких именно?**

– Прежде всего, согласование тематики научных исследований и номенклатуры оказываемых услуг с перспективами государственной политики в области эффективного и безопасного развития гражданской авиации Российской Федерации. Она направлена на повышение качества научных исследований, их конкурентоспособности на мировом уровне, на переход к научно-внедренческой идеологии выполнения НИР «под ключ».

Наша внешняя стратегическая цель – в рамках инновационного развития гражданской авиации с более высокой степенью вовлечь институт в контур отраслевого управления. Внутренняя – реализация новой модели ГосНИИ ГА, обеспечивающей высокую конкурентоспособность и рост научного авторитета, расширение возможностей научной работы его сотрудников.

– **Что даст реализация новой модели института?**

– Возможности для формирования приоритетной тематики исследований, повышения их качества, расширения спектра исследований, обеспечения их комплексности и системности, совершенствования технологий анализа и прогнозирования, продвижения научного продукта института в Минтранс РФ, в федеральные и региональные программы. Мы сможем проводить так называемые «задельные» научные исследования для адекватного реагирования на рыночный спрос, активную маркетинговую политику, оптимизировать свои ресурсы, повысить финансо-

вую самообеспеченность института и благосостояние коллектива.

– **Есть какие-то основные принципы успешного функционирования института?**

– Конечно. Главные – государственный подход к решению проблем развития отрасли с учетом интересов всех субъектов авиационного и авиатранспортного рынков, комплексные межотраслевые и междисциплинарные исследования, их интеграция с практикой, партнерство с отраслевыми институтами и вузами, концентрация ресурсов на стратегических направлениях. Для плодотворной работы института необходимо развитие научных школ и диверсификация научных исследований в интересах госструктур, коммерческих предприятий. Однако новая концепция института исходит из

приятия, а поскольку доля его работ по вопросам государственного регулирования и управления воздушным транспортом возрастает, увеличить до 25-30% долю государственного отраслевого заказа в общем бюджете института.

– **Можно назвать наиболее приоритетные направления научных исследований и работ?**

– Их достаточно много. Это, скажем, создание эффективной системы управления развитием воздушного транспорта. Приоритетными здесь являются – научно-методическое обеспечение стратегического прогнозирования и планирования развития авиарынка, парка воздушных судов; мониторинг, прогноз, анализ тенденций показателей деятельности отрасли; выявление узких мест, нуждающихся

Наша внешняя стратегическая цель – в рамках инновационного развития гражданской авиации с более высокой степенью вовлечь институт в контур отраслевого управления. Внутренняя – реализация новой модели ГосНИИ ГА, обеспечивающей высокую конкурентоспособность и рост научного авторитета, расширение возможностей научной работы его сотрудников.

того, что основным конкурентным преимуществом ГосНИИ ГА, как стратегического предприятия отрасли, является его комплексность. Именно она обеспечивает качество решения научных и прикладных задач, позволяет расширить круг потенциальных заказчиков.

Концепция предполагает позиционирование ГосНИИ ГА в качестве одного из элементов системы государственного управления и регулирования в отрасли; как в научно-методическом аспекте, так и в плане практического оказания услуг. Но для этого целесообразно сохранить организационную форму института как федерального государственного унитарного пред-

в государственной поддержке; аналитическое сопровождение перспективных вопросов государственной политики в сфере гражданской авиации; обоснование, разработка и мониторинг реализации программных документов.

Важным направлением деятельности института должно стать широкое использование нашего потенциала в рамках отраслевого контрольного механизма. Это выявление контрафактных изделий авиатехники, госконтроля за летной годностью воздушных судов. Перспективно научное обеспечение деятельности государственных органов управления и участие в выполнении практических работ, использование наших знаний международных



стандартов и опыта сертификации воздушных судов, государственный контроль качества предоставляемых услуг, в том числе в рамках добровольной сертификации.

Другое научное направление – совершенствование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования развития воздушного транспорта. Результаты исследований института должны трансформироваться в проекты нормативно-правовых документов. Например, разработка нормативной базы для развития бизнес-авиации, комплекса документации для трансформации существующей системы подготовки авиационного персонала в систему сквозного обучения с учетом международных стандартов, применения механизмов государственно-частного партнерства.

Особое место принадлежит работам по научно-методическому обеспечению поддержания летной годности гражданских воздушных судов, в том числе самолетов и вертолетов западного производства. В соответствии с основополагающими требованиями ИКАО за поддержание летной годности гражданского воздушного судна отвечает Государство регистрации. Вместе с тем, учитывая постоянный рост численности парка воздушных судов зарубежного производства, эксплуатирующихся в Российской Федерации, ГосНИИ ГА считает, что поддержание их летной годности является проблемой общей. Как Государства регистрации, так и Государства эксплуатации.

В последние годы ГосНИИ ГА уделяет самое пристальное внимание этой проблеме, и в первую очередь подготовке и переподготовке персонала для работы с данными воздушными судами. В 2008 году в институте это направление работ получило дальнейшее развитие, создано отдельное подразделение, сотрудники которого свободно владеют английским языком и имеют практический опыт работы по поддержанию летной годности воздушных судов западного производства. Руко-

водство института принимает активное участие в переговорах с представителями авиационных администраций тех стран, в реестре которых зарегистрированы воздушные суда иностранного производства, эксплуатирующиеся в Российской Федерации.

– А в плане повышения безопасности полетов, авиационной безопасности?

– Для института – это реализация, мониторинг и научное сопровождение государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации. В частности, исследования по безопасности полетов, сохранению летной годности воздушных судов, экспертиза их летной и эксплуатационной документации в течение всего жизненного цикла, в том числе для снижения шума, сокращения расхода топлива, повышения отказобезопасности. Тема безопасности полетов для института – это и исследования по созданию методологии, нормативно-правовой базы, методик проведения сертификации объектов воздушного транспорта, авиаГСМ, по сохранению летной годности воздушных судов в эксплуатации, созданию методик системной оценки и прогнозирования рисков, в том числе техногенного и природного характера. Наша задача – внедрять в практику рекомендации комиссий по расследованию летных происшествий.

Приоритет в обеспечении авиационной безопасности – реализация нового подхода, соответствующего международным требованиям, защита воздушных судов и объектов инфраструктуры. Это очень серьезный и большой комплекс научных исследований.

– Василий Сергеевич, сегодня во всем мире уделяется большое внимание охране окружающей среды от вредного воздействия воздушного транспорта. Какой вклад может внести ваш институт в этой области?

– Это исследования и разработки по сокращению вредного воздействия

воздушного транспорта на здоровье человека, разработка и научное обоснование технологических и нормативно-правовых моделей мотивации перехода воздушных судов, наземных транспортных средств и установок на экологически чистые виды топлива. Научные исследования по снижению энергоемкости воздушного транспорта, разработка предложений по формированию долговременной государственной политики в сфере авиационной экологии, учитывающей мировую и отечественную практику, – вот предполагаемый спектр наших исследований.

– Кадровые проблемы отрасли тоже нуждаются в научном сопровождении?

– Без сомнения. Мы планируем создание на базе института летного и тренажерного учебно-исследовательских центров, разработку требований и участие в сертификации учебных воздушных судов и авиатренажеров, подготовку специалистов в области авиационной безопасности (как центр ИКАО), а также оказание летно-методической помощи авиакомпаниям в повышении квалификации летного состава. Очень важный вопрос – интеграция института с профильными вузами отрасли – МГТУ ГА, СПУ ГА.

Сегодня крайне «больной» вопрос – развитие доступности, объема, конкурентоспособности и качества авиатранспортных услуг для грузовладельцев и населения. В этом плане очень важна интеграция работы института с НИИ авиационной промышленности, ведущими ОКБ по типам техники, ЦАГИ, ВИАМ, ЦИАМ и др. Мы предусматриваем научное обеспечение и научно-практическую деятельность по оказанию услуг при внедрении в систему воздушного транспорта технических средств, технологий и материалов, обеспечивающих повышение его доступности. В связи с этим проводим системные исследования выбора направлений развития парка воздушных судов, средств и технологий аэродромного и наземного их обслуживания, обслуживания пасса-



жиров и грузов, ремонта, заправки топливом, формирования новых экономических взаимоотношений авиаперевозчиков и наземных организаций. Будем разрабатывать механизмы государственной поддержки социально значимых авиаперевозок, оказывать летно-методическую помощь авиакомпаниям при внедрении новых типов самолетов и вертолетов.

И еще об одном очень важном научном направлении хотелось бы упомянуть. Речь идет об интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации ее транзитного потенциала. Мы должны исследовать пути такой интеграции, условия развития экспорта авиатранспортных услуг, оценивать их конкурентоспособность на международных рынках.

– Каков механизм управления этими исследованиями?

– Создается матричная проектно-тематическая система управления научными разработками. Руководители тематических направлений и проектов координируют или совмещают руководство комплексными научными разработками в рамках института и научных центров, отделов. Это позволит оптимизировать научные и финансовые ресурсы для достижения высоких конечных результатов научной работы.

Начиная с нынешнего года, хотим провести реструктуризацию научных

подразделений института, чтобы консолидировать наш потенциал на ключевых направлениях. Проведем санацию неэффективных структурных подразделений, высвободившихся сотрудников переведем в подразделения, где сегодня не хватает «рук» и «мозгов». В научных центрах, возможно, появятся мобильные рабочие группы для проведения исследований сложного комплексного или инновационного характера, а также для поддержки отдельных перспективных направлений исследований. Создание таких групп позволит интенсифицировать приоритетные научные разработки и создавать задел на перспективу.

– Новая концепция деятельности института каким-либо образом скажется на его коллективе?

– Научный коллектив ГосНИИ ГА сегодня нуждается в срочном пополнении в связи с провалом кадровой политики в 90-е годы. Меры, которые хотели бы предпринять, будут направлены на развитие научной школы института, повышение эффективности использования его интеллектуальных ресурсов, омоложение кадрового состава, повышение уровня профессионализма и передачу опыта. Конечно, придется расстаться с сотрудниками, работа которых не соответствует требованиям качества. Будем создавать систему прямого стимулирования эффективной работы специалистов, под-

держки молодых ученых, привлекать на работу выпускников вузов, проводить семинары по передаче опыта молодым сотрудникам, привлекать в ГосНИИ ГА специалистов из других организаций, в том числе в рамках временных рабочих групп.

– Но ведь не секрет, что в институте сегодня трудится немало ученых пенсионного возраста, еще полных сил, энергии, а главное, обладающих огромным опытом. Неужели этот поистине «золотой фонд» авиационной науки окажется «за бортом»?

– Конечно же, нет. Опыт высококвалифицированных специалистов старшего возраста непременно используем. Но, учитывая, что ГосНИИ ГА находится за городской чертой, им целесообразно трудиться вне стен института. Будем создавать для них на дому компьютерные рабочие места с электронной связью с базовыми подразделениями института.

– И последнее, о чем хотелось бы услышать, Василий Сергеевич: развитие лабораторной базы института, информационно-аналитического обеспечения научных исследований?

– Концепция предусматривает внедрение комплекса программно-технических средств нового поколения – вычислительной техники, программного обеспечения, связи, телекоммуникационных линий, объединяющего рабочие места научных и инженерно-технических сотрудников в единую информационно-аналитическую систему. Это формирование единого электронного информационного пространства, доступ к открытым внешним информационным ресурсам, создание механизма электронного предоставления архива выполненных ГосНИИ ГА отчетов по НИР. Что же касается лабораторной базы, то, конечно же, будем ее развивать. Особенно по направлениям, где научный задел, опыт и авторитет ГосНИИ ГА неоспоримы.]

НАС ОБЪЕДИНЯЕТ ОДНА ОБЩАЯ ЦЕЛЬ

Владимир ШИТОВ

– Прошлый год для отечественной гражданской авиации складывался, как известно, непросто, да и сегодня отрасль переживает трудные времена. Как в связи с этим «чувствует» себя отраслевая медицина, что нового произошло в жизни ЦКБ?

С.И. Сытник: Самый главный результат прошедшего года для нас в том, что, наконец, близится к завершению строительство нового корпуса ЦКБ, которое продолжалось двенадцать лет. Строители обещают сдать корпус в марте, еще пара месяцев уйдет на его оснащение, подбор кадров. Реально к началу лета корпус должен уже функционировать. Там разместим все терапевтические отделения, расширим их коечный фонд. Пока что в основном эти отделения тридцатикоечные, с вводом нового корпуса койко-мест в них будет в два-два с половиной раза больше. Кроме существующих, добавятся гастроэнтерологическое, нефрологическое и ряд других отделений.

Особое место отводим отделению экспертизы и восстановительного лечения летного и диспетчерского состава. Оснастим его необходимым диагностическим оборудованием на самом высоком уровне, поскольку восстановление здоровья летного состава – для нас главная задача. В результате непродуманной кадровой политики последних полутора десятилетий отрасль стоит на грани кадрового голода, а потому увеличивается средний возраст летного состава.

САМОЕ ДОРОГОЕ, ЧТО ЕСТЬ У КАЖДОГО ИЗ НАС, – ЗДОРОВЬЕ. О ЗДОРОВЬЕ АВИАТОРОВ ЗАБОТЯТСЯ МЕДИКИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ КЛИНИЧЕСКОЙ БОЛЬНИЦЫ (ЦКБ) ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

РАССКАЗЫВАЮТ ГЛАВНЫЙ ВРАЧ ЦКБ, ДОКТОР МЕДИЦИНСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР СТАНИСЛАВ СЫТНИК И ЗАВЕДУЮЩИЙ КАФЕДРОЙ РОССИЙСКОЙ МЕДИЦИНСКОЙ АКАДЕМИИ ПОСЛЕДИПЛОМНОГО ОБРАЗОВАНИЯ (РАМПО) ДОКТОР МЕДИЦИНСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР ГЕННАДИЙ ПИСКУНОВ.



– Года два назад он составлял 42 года, не так ли?

С.И. Сытник: Сегодня это уже больше 45 лет. В таком возрасте у большинства людей со здоровьем, мягко говоря, далеко не все благополучно, и вопросы восстановительного лечения, реабилитации приобретают особый смысл – экономический, социальный. В ЦКБ есть для того все условия, уникальное оборудование, квалифицированный медицинский персонал.

Г.З. Пискунов: Да, несмотря на трудности, больница продолжает раз-

виваться. Я одновременно руковожу кафедрой последипломной подготовки отоларингологов РАМПО и кафедрой учебно-научного образовательного Центра Управления делами президента. Готовим кадры для различных медицинских структур, практически для всей России. Это очень большая работа. Но прежде чем поделиться со слушателями своими знаниями по отоларингологии, знакомим их с современной организацией и оснащением рабочего места врача. Новые технологии, их правильное использование, лечение и вос-



становление здоровья человека – все требует совершенной медицинской техники, оборудования. На мой взгляд, база Центральной клинической больницы гражданской авиации, которой мы располагаем сегодня, полностью соответствует мировым стандартам, а в чем-то и превосходит их.

Когда показываю слушателям свой кабинет, те поначалу думают, что так только у меня, профессора. На самом деле на относительно небольшой коечный фонд отделения у нас девять таких полностью оснащенных современным

высоком уровне. В том числе и вопросы, связанные с финансированием нашего медицинского учреждения.

Вторым по значимости событием прошлого года назвал бы получение ЦКБ лицензии на право оказания высокотехнологичной медицинской помощи. Это как бы знак качества нашей больницы, ведь признано ее соответствие очень строгим профессиональным требованиям. Они касаются и оснащения нашего учреждения, и, безусловно, профессионализма медицинского персонала.

логичную медицинскую помощь. В ближайшее время получим соответствующую квоту от Минздравсоцразвития, а это очень неплохие дополнительные средства. Они дадут возможность еще лучше оснастить оборудованием и какую-то часть, что не менее важно, пустить на зарплату сотрудников.

Подчеркну, что около 65% средств на заработную плату персонала больницы получаем от коммерческой деятельности, а не за счет госбюджета. Хотя в последнее время в СМИ появились публикации против платной ме-



оборудованием рабочих мест. Кроме того, в нашем распоряжении большие диагностические возможности всей больницы – компьютерная, магнитно-резонансная томография, без которых сегодня медицинская помощь неполноценна. Обладая такими возможностями диагностики, врач «видит» пациента совершенно иначе.

С.И. Сытник: В этой связи хотел бы отметить очень активную помощь Минтранса, Федерального агентства воздушного транспорта. Они решают вопросы оснащения ЦКБ ГА на самом



Процедура получения лицензии достаточно сложная, длительная, с привлечением независимых экспертов, но мы ее успешно прошли, практически без каких-либо замечаний. Теперь ЦКБ включена в число организаций России, которые могут оказывать высокотехно-

логической помощи пациентам в государственных медицинских учреждениях.

Г.З. Пискунов: Мне кажется, что люди, которые инициируют эту мысль, преследуют свои популистские цели. Ведь если такое произойдет, сотни ме-



дицинских учреждений, в том числе и наша больница, окажутся в труднейшем финансовом положении.

С.И. Сытник: Я ведь не случайно упомянул о доле нашей зарплаты, которую сами зарабатываем. Что делать, жизнь не дешевет, и если мы не позаботимся о финансовой стабильности своего медперсонала, неминуемо столкнемся с кадровой проблемой. Кому это выгодно?

Правильно подчеркнул Геннадий Захарович, что разговоры о запрете платной медицинской помощи носят чисто популистский характер. Да, многим людям действительно тяжело оплачивать медицинские услуги, но эту проблему прежде всего должно решать государство. Если нам отказаться от платных медицинских услуг, то бюджет ЦКБ должен быть увеличен, по крайней мере, раз в десять, а это в нынешних условиях практически нереально.

– Кстати, услугами Центральной клинической больницы гражданской авиации пользуется немало ветеранов отрасли...

С.И. Сытник: Проблема с пенсионерами, заслуженными людьми гражданской авиации для нас очень болезненна. Да, они имеют право на бесплатное прикрепление к нашей больнице, но согласно положению, утвержденному главой Федерального агентства воздушного транспорта, дополнительно оплачивают дорогостоящие процедуры и медикаменты.

– А если человек заплатить не может?

С.И. Сытник: С такой ситуацией сталкиваемся часто, ведь когда пациенту дорогостоящая процедура или лекарство крайне необходимы, но нужно платить, это вызывает у него вполне понятные эмоции. Как ни горько говорить, но ответить нам нечем. Бюджет выделяет на эти цели в структуре койко-дня всего 65 рублей. А если, скажем, человеку необходимо поставить стенты коронарных артерий, чтобы предотвратить инфаркт? Один стент стоит тысячи рублей, иногда стенов нужно три-четыре.



Положение изменилось после того, как Фонд «Партнер гражданской авиации» получил гранд на оказание помощи ветеранам отрасли, победив в конкурсе, проводившемся Общественной палатой Российской Федерации. На эти средства мы уже провели медицинское обследование и лечение более ста человек. Недавно Фонд выиграл конкурс вторично и снова получил гранд, так что и в дальнейшем будем помогать ветеранам гражданской авиации.

Г.З. Пискунов: На дорогостоящую медицинскую помощь людям, не способным за нее заплатить, идет часть средств, полученных от обслуживания коммерческих пациентов. К примеру, врачи обязаны делать шунтирование, если у человека прединфарктное состояние, но средств на эту операцию у него нет. В таких экстремальных случаях мы не ждем, когда пациент ее сам оплатит, а делаем это за счет заработанных средств.

– Станислав Иванович, можно назвать цифры, характеризующие объем оказываемых ЦКБ услуг?

С.И. Сытник: Формальные показатели свидетельствуют, что больница развивается, хотя и не семимильными шагами. В 2008 году пролечили около 11 000 пациентов, в позапрошлом – 9800. Было проделано около 6000 операций, в 2007 году – 5550. При этом доля менее травматических для пациента эндоскопических операций у нас сейчас составляет 58%, а в некоторых отделениях даже 95%. Амбулаторно приняли более 55 000 пациентов, в позапрошлом году было обслужено 48 000. Динамика очевидна, рост есть, несмотря на наступившие трудные времена.

– Как обстоит дело с обязательной экспертизой на базе ЦКБ в условиях стационара пилотов, достигших 55-летнего возраста? Противников такого решения было ведь немало?



С.И. Сытник: Дискуссия продолжается, хотя сторонников проведения экспертизы летного и диспетчерского персонала по достижению 55 лет на нашей базе стало больше. Мы оперируем цифрами, а с ними, как известно, не поспоришь. Так, из каждых ста человек, приезжающих к нам на экспертизу с диагнозом «здоров», у 67 находим заболевания. Если вовремя пролечить такого пациента, он еще сможет продолжить летную работу, а иначе лишился бы любимой профессии.

Г.З. Пискунов: Хотя есть еще один аспект этой проблемы – начался процесс сокращения региональных врачебно-летных экспертных комиссий. Они находятся на балансе авиакомпаний, а многие из них сегодня на грани выживания. Возникает вопрос: кто тогда должен проводить экспертизу, кто даст ответ на вопрос, годен человек к летной работе или состояние его здоровья – потенциальная угроза безопасности полетов? Только медицинские эксперты Центральной клинической больницы.

Всех нас – медиков ЦКБ, объединяет мысль о необходимости постоянного повышения качества медицинской помощи. А для этого нужно совершенствоваться, учиться. Я уже в годах, но продолжаю учиться у своих бывших учеников, если в чем-то они превзошли меня. И это норма для нашей профессии.

С.И. Сытник: Страховые компании одолевают звонками, спрашивают, есть ли места в стационаре. А года три-четыре назад такой вопрос вызвал бы у нас недоумение, очередей не было. Вот еще один показатель качества оказываемых нашей больницей услуг.

Г.З. Пискунов: Считаю, что всем нам повезло в том, что работаем в Центральной клинической больнице гражданской авиации. В том, что всегда находим между собой взаимопонимание, а это дорогого стоит. Нас объединяет одна общая цель – забота о здоровье авиаторов. Ведь от того зависит важнейший качественный показатель работы воздушного транспорта – безопасность полетов.]



Ту-204: ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ ЗА ДВАДЦАТЬ ЛЕТ?

Геннадий АРАЛОВ

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД, 2 ЯНВАРЯ 1999 ГОДА, СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТ Ту-204, СТАВШИЙ ЯРКОЙ ВЕХОЙ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ АВИАСТРОЕНИИ. С ВАЛЕРИЕМ СОЛОЗОВОВЫМ, ЗАМЕСТИТЕЛЕМ ГЕНЕРАЛЬНОГО КОНСТРУКТОРА, ДИРЕКТОРОМ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО ОАО «ТУПОЛЕВ», ВСТРЕТИЛСЯ НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ.

– Валерий Иванович, где-то в 90-х годах мне довелось услышать Алексея Андреевича Туполева, тогда генерального конструктора КБ А.Н. Туполева, который выступил с докладом в МАИ о создании самолета Ту-204. Он назвал Ту-204 «чрезвычайно продвинутым» во всех отношениях проектом. В какой мере это определение применимо к нынешнему Ту-204?

– Да, и в наши дни Ту-204 остается современным и востребованным самолетом, в котором нуждаются многие авиакомпании. Цифра «2» в его обозначении взята неспроста, она знаменует совершенно новую ступень в развитии туполевского авиастроения, как в свое время Ту-104, открывший эру реактивной авиации.

Самолет стал буквально квинт-эссенцией самых передовых достижений авиационной науки и технологии. Прежде всего в нем применена принципиально новая цифровая система управления, сменившая традиционную аналоговую. Это было очень смелое решение Алексея Туполева, так как до той поры ни на одном отечественном пассажирском самолете такой системы не было.

Второе существенное преимущество – «стеклянная кабина», то есть принципиально новая эргономика кабины, в которой десятки электромеханических приборов были заменены несколькими многоцветными дисплеями, на которых отображалась в компактной форме вся нужная экипажу полетная информация. Цифровой бор-

товой комплекс пилотажно-навигационного оборудования (ЦПНО) и компьютерная система самолетовождения, установленные на Ту-204, были по тому времени огромным шагом вперед.

– Чем отличается нынешний Ту-204 от базовой модели?

– Сегодняшний Ту-204 – это уже не тот базовый экземпляр, который впервые взлетел 20 лет назад. Авиация стремительно движется вперед, и мы тоже не сидели сложа руки. Все эти годы туполевцы модернизировали самолет в соответствии с растущими требованиями ICAO, IATA, «Евроконтроля» и меняющейся конъюнктурой рынка. Иногда можно услышать, что самолет проектировался в прошлом веке, устарел и т.п., но это совершенно не



соответствует действительности. Планиер, все бортовое оборудование и функциональные системы претерпели существенные изменения. Нынешний Ту-204 – это совершенно другой самолет, и говорить, что он морально устарел, может только дилетант. Отрадно, что наш Ту-204 никогда не отставал от международных требований. По заказам авиакомпаний мы можем установить на борт системы TCAS, TAWS/EGPWS, RVSM, ACARS, ГЛОНАСС/GPS и другое новейшее оборудование, отвечающее международным стандартам.

Еще одно важное отличие от базовой модели – существенное улучшение комфорта пассажиров: внедрено новейшее бытовое оборудование, более удобные кресла, системы аудио- и видеоразвлечений, светодиодное освещение. В итоге сегодня родилось семейство самолетов Ту-204/214, включающее в себя как пассажирские, так и грузовые модификации с русско- и англоязычной кабиной, с отечественными и иностранными двигателями. Это Ту-204-100, Ту-204-100Е, Ту-204СЕ, Ту-204-120, Ту-204-120СЕ, Ту-204-300, Ту-214.

– Каковы конкурентные преимущества семейства Ту-204/214?

– Помимо того, о чем я уже говорил, важной особенностью этих воздушных судов является унификация пилотской кабины, бортового оборудования и основных элементов конструкции по всему ряду самолетов, включая Ту-334. Идея унификации была высказана генеральным конструктором Игорем Шевчуком еще на рубеже веков. Претворенная в жизнь прежде всего на семействе Ту-204/214, она себя полностью оправдала – не требуется много времени на переучивание пилотов и техников с одной модели на другую, снижается номенклатура запасных частей и комплектующих изделий.

Самолеты семейства обладают топливной эффективностью на уровне западных аналогов. А аэродинамика крыла с суперкритическим профилем



не имеет себе равных – это вообще традиция отечественного авиапрома.

Благодаря своим летно-техническим и эксплуатационным характеристикам самолет Ту-204 включен в Федеральную целевую программу «Развитие гражданской авиационной техники на 2002-2010 гг. и на период до 2015 года». В соответствии с нею в 2010 году планируется довести объем продаж этих самолетов до 20 в год. Программа долго и тщательно обсуждалась, документация согласовывалась, так что каких-то сюрпризов в ее выполнении мы не ожидаем. В настоящее время самолеты семейства Ту-204/214 эксплуатируются в ряде отечественных и зарубежных авиакомпаний: ГТК «Россия», «Владивосток Авиа», «Кавминводоавиа», «Трансаэро», Red Wings, Air China Cargo, TNT, Cubana, Air Koryo Airlines и других.

– Ахиллесовой пятой отечественного авиастроения всегда было послепродажное обслуживание. А как обстоит дело с этим у Ту-204?

– Мы не сторонники подхода – «выкатил самолет и забыл о нем». С таким подходом на рынке делать нечего. В КБ давно существует специальное подразделение по поддержке нашей техники в эксплуатации. Но создание полномасштабной системы послепродажного обслуживания требует

огромных средств и усилий. Boeing и Airbus организовали десятки складов и центров ТОиР во всех уголках земного шара, организовали «горячие линии» по моментальной доставке запчастей и агрегатов. Но они и выпускают по самолету в день, тогда как мы полсамолета в месяц. Наше производство авиатехники – штучное, а значит запчасти и комплектующие тоже штучные и, следовательно, дорогие. Я понимаю, что эти наши проблемы не очень-то интересуют авиакомпании, которым важно, чтобы самолет летал, а не дожидаясь неделями какого-нибудь гидрокрана или кронштейна. И мы предпринимаем все усилия для ликвидации такого положения. Несмотря на все проблемы с послепродажным обслуживанием, в основном с комплектующими, самолет, по отзывам владельцев, – прибыльный! Недаром же, как нам недавно сказали коллеги из «Владивосток Авиа», их Ту-204-300 налетывают в «высокий сезон» более 400 часов в месяц. Специалисты знают, как много значит эта цифра, как о многом она говорит.

Кстати, нам очень импонирует отношение «Владивосток Авиа» к нашим Ту-204-300. Они очень грамотно и творчески подходят к эксплуатации самолетов, реально решают вместе с нами технические проблемы, а не ноют, как некоторые злопыхатели, что самолет, мол, несовременный, трудный в эксплуатации и т.п.

А генеральный директор авиакомпании Red Wings Константин Тетерин, который 24 ноября в интервью RBK Daily справедливо критиковал нашу авиационную промышленность за недостатки послепродажного обслуживания, не раз с похвалой отзывался о нашем Ту-204-100. Хотя, повторяю, нам, в отличие от западных коллег, трудно доставить в 24 часа нужную деталь в нужную точку, а строить технический центр для обслуживания двух-трех самолетов разорительно. Самолетов Ту-154 производилось по 80 экземпляров в год, там можно было наладить массовый выпуск дешевых ком-



Семейство магистральных самолетов Ту-204

- - сертифицированы и строятся серийно
- - сертифицированы
- - в стадии разработки

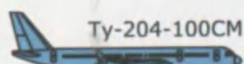
Ту-204-100, Ту-204-100С
Ту-204-120, Ту-204-120С



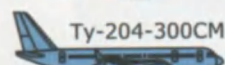
Ту-214

средняя
пассажироместность
до 164 пасс.

Ту-214



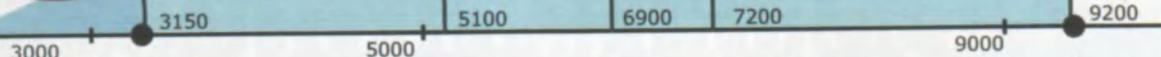
Ту-204-100СМ



Ту-204-300СМ

Ту-204-300
164 пасс.Ту-204-300
умеренная
пассажироместность
до 110 пасс.

Ту-334-100



по пассажироместности:

Ту-334-100	Ту-204-300	Ту-204, Ту-214
75-102 пассажира	102-164 пассажиров	164-210 пассажиров

по дальности полета:

Ту-334-100	Ту-204, Ту-214, Ту-204-300 (164 пасс.)	Ту-204-300 (110 пасс.), Ту-214 (164 пасс.)
3150-4000 км	4000-7200 км	до 9200 км

плектующих и организовать систему складов и центров ТОиР, а Ту-204 пока что вышел на уровень лишь семи самолетов в год, так что тут не до «горячих линий».

– А что Вы можете сказать по поводу проекта Ту-204СМ?

– Перед нами поставлена задача провести глубокую модернизацию Ту-204. Эта программа известна как Ту-204СМ. Новый самолет должен превзойти существующие зарубежные аналоги по эксплуатационной эффективности на 10-15%. В этом году мы провели работу по эскизному проекту, на 2009 год запланирован выпуск рабочей конструкторской документации. На самолете будет установлен модернизированный двигатель ПС-90А2. Этот двигатель – глубокая модернизация серийного ПС-90А, которая разрабатывалась КБ «Авиадвигатель» совместно с американской компанией

Pratt&Whitney. При сохранении базовой величины статической тяги 16 тонн ПС-90А2 имеет возможность ее форсирования до 18 тонн. Запуск серийного производства ПС-90А2 намечен на 2009 год. Хотя ПС-90А2 будет на 20% дороже базового ПС-90А, стоимость его жизненного цикла будет достигнуто за счет более высокой надежности, повышенного ресурса и меньшей трудоемкости технического обслуживания двигателя в эксплуатации.

На Ту-204СМ будут установлены новые звукопоглощающие конструкции, чтобы соответствовать грядущим стандартам ICAO. На самолете появятся также новое шасси и перспективное бортовое радиоэлектронное оборудование, собранное на новейшей элементной базе с максимальным использованием отечественных комплектующих. Правда, отдельные агрегаты и

системы будут импортными. В частности, это относится к инерциальным навигационным системам. Обычно устанавливается отечественная НСИ-2000, но если пожелает заказчик, то можно поставить систему фирмы Honeywell. На каждом самолете будет по три «инерциалки».

Есть новшества и в гидросистеме. Часть ее агрегатов заменим электроприводами. В частности, будет использоваться электрическая система привода механизации крыла. Безусловно, мы имеем еще не полностью «электрический самолет», скорее «частично электрический», но и это улучшит весовую отдачу его конструкции.

В соответствии с требованиями ICAO на самолете будет двухчленный экипаж и англоязычная кабина.

В проекте Ту-204СМ предусматривается унифицированный фюзеляж, который можно легко конвертировать из пассажирского в грузовой и обратно.



В октябре 2008 года самолет Ту-204-120СЕ впервые в истории отечественной авиации получил Сертификат типа от Европейского агентства по авиационной безопасности EASA. Получение Сертификата типа от EASA открывает дорогу нашей продукции за рубеж.

В грузовом варианте можно перевозить грузы в контейнерах и «навалом», по желанию заказчика. А пассажирский вариант предусматривает повышенный комфорт. Тут и более удобный интерьер, и развлекательные системы, и современное светодиодное освещение и т.д.

К сожалению, до сих пор проект Ту-204СМ никак не авансируется. Если что и делаем по этому самолету, то исключительно на свои «кровные». Без помощи государства нам никак не обойтись.

– И все-таки в целом по самолету Ту-204 продвижение вперед есть. Не так ли?

– Вы правы. Достаточно сказать, что в октябре 2008 года самолет Ту-204-120СЕ впервые в истории отечественной авиации получил Сертификат типа от Европейского агентства по авиационной безопасности EASA. По-

лучение этого Сертификата – событие огромной важности для всей нашей авиационной промышленности. Нас неоднократно проверяли эксперты EASA. Проведено более 100 встреч со специалистами этого агентства, в ходе которых нам пришлось не раз объяснять наши позиции. К примеру, европейские эксперты первое время совершенно не понимали, почему противобледенительная система на передней кромке крыла на нашем самолете вообще отсутствует. Мы долго объясняли, что аэродинамика крыла настолько совершенна, что лед не нарастает в таком количестве, чтобы существенно ухудшить взлетно-посадочные характеристики самолета. Свою правоту мы доказали и расчетами, и летным экспериментом. Кстати, очень высокую оценку Ту-204-120СЕ дал летчик-сертификатор EASA, который заявил, что «на таком хорошем самолете он летает впервые».

– Видимо, выводы EASA в какой-то степени помогли продвижению самолета за рубеж?

– Безусловно, получение Сертификата типа от EASA открывает дорогу нашей продукции за рубеж. Так, в конце октября 2008 года состоялась передача на заводе «Авиастар-СП» грузового самолета Ту-204-120СЕ авиакомпании Air China Cargo. Согласно контракту, подписанному ОАО «Туполев», ЗАО «Авиастар-СП» и В/О «Авиаэкспорт» с компанией Sirocco Aerospace International, нам предстоит поставить в КНР еще четыре таких самолета. Предусмотрен также опцион на десять машин.

Ведутся переговоры и с Ираном о возможности приобретения ими 130 самолетов Ту-204 и Ту-334 в ближайшие десять лет. Будут ли это прямые поставки или производство самолетов по лицензии непосредственно в Иране, покажет время. Во всяком случае работа с Ираном ведется.

Ту-204 поставлялись также в Северную Корею, Египет и на Кубу. Надеемся, что эксплуатация наших лайнеров за рубежом окажется успешной, и тогда можно будет говорить о расширении круга заказчиков и объемов поставок.]



АЭРОПОРТЫ

ВОЗДУШНАЯ ГАВАНЬ БАШКОРТОСТАНА ВХОДИТ В ДЕСЯТКУ КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТОВ РОССИИ

Салават КУТУШЕВ,
генеральный директор
ОАО «Международный аэропорт Уфа»



Международный аэропорт Уфа – один из крупнейших в Российской Федерации. Через него осуществляются авиационные связи с десятками городов на территории России, стран СНГ, Европы, а также Китая, ОАЭ, Турции.

В июле 2008 года аэропорту Уфа исполнилось 75 лет. Началось все в 1933 году с Постановления Совнаркома БАССР о создании отряда сельскохозяйственной авиации, который состоял из четырех самолетов По-2 и базировался на полевом аэродроме. Теперь аэропорт столицы Башкортостана – современный авиационный комплекс, способный принимать воздушные суда всех типов. Он входит в десятку крупнейших аэропортов России и занимает лидирующее положение в Приволжском федеральном округе.

Статус международного аэропорт получил в 1992 году. Воздушные ворота башкирской столицы открылись тогда для многих городов мира. А с вводом в



эксплуатацию второй взлетно-посадочной полосы шириной 60 и длиной 3760 метров, получившей вторую категорию ИКАО, он стал принимать лайнеры Ан-124 «Руслан» и Boeing 747.

Первого января 2000 года Международный аэропорт Уфа выделился из ГУП «Башкирские авиалинии» и стал самостоятельным предприятием. В 2001 году введен в эксплуатацию лучший в Приволжском федеральном округе международный терминал с пропускной способностью 200 пассажиров в час. В декабре 2007 года после реконструкции сдан в эксплуатацию терминал внутренних перевозок. Площадь аэровокзала увеличилась почти в три раза. Терминал оснащен современным технологическим и информационным оборудованием, мощными системами вентиляции и кондиционирования. Пропускная способность единого пассажирского комплекса, имеющего 4 телескопических трапа, 4 лифта и 3 эскалатора, выросла до 800 человек в час.

Но если этого окажется недостаточно, то у предприятия имеются резервы для создания новых пассажирских и транспортных терминалов.

Аэропорт занимает площадь более 800 гектаров, поэтому никаких проблем с землеотводом не возникнет. Тем более что имеются все правоустанавливающие документы на земельно-имущественный комплекс, полностью завершена регистрация права собственности на землю и недвижимость – здания аэровокзального комплекса и объекты аэродромной инфраструктуры.

На выездном расширенном заседании Коллегии Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), проведенном совместно с Минтрансом России в Уфе 11 июля 2008 года, подписано соглашение между Росавиацией и исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации – Республики Башкортостан, о передаче Международного аэропорта Уфа в государственную собственность республики. В рамках этого соглашения разработана республиканская целевая программа «Развитие воздушного транспорта на территории Республики Башкортостан на 2009-2020 годы», в соответствии с которой в развитие инфраструктуры аэропорта будет вложено более 28 млрд рублей.

Но коллектив аэропорта не останавливается на достигнутом и стремится внедрять новейшие авиационные технологии. Таким новшеством стал программно-аппаратный комплекс «vMUSE» (электронный билет), разработанный американскими специалистами. Комплекс обеспечивает проведение регистрации и посадки пассажиров с использованием различных систем отправок. Он дает возможность на любой стойке регистрации или посадки подключиться к базе данных авиакомпании в режиме реального времени. Причем на стойках регистрации отображается информация об изменениях в составе проданных или сданных авиабилетов, а также изменениях в классе обслуживания пассажиров. Там же, на стойках регистрации, система «vMUSE» позволяет печатать багажные бирки и посадочные талоны из любых систем отправок, подключенных к ней. При этом в посадочных талонах могут печататься как 1D, так и 2D штрих-коды. Использование 2D-кодирования особенно важно при трансферных полетах, когда регистрация производится один раз в аэропорту вылета и в дальнейшем используется



посадочный талон по всему маршруту и там уже необходимо иметь дополнительную информацию, чего не обеспечивает 1D-кодировка. Первая регистрация и отправка пассажиров с использованием этой системы успешно произведены 5 июня 2008 года на рейс из Уфы во Франкфурт-на-Майне.

Если заглянуть в будущее, то с появлением системы «vMUSE» в аэропорту создастся инфраструктура, с помощью которой можно уже планировать внедрение еще более интересных технологий, таких как самостоятельная регистрация и выход пассажиров на посадку без участия агентов службы перевозок.

Одновременно с освоением новейших IT-технологий в аэропорту постоянно обновляется материально-техническая база и повышается качество обслуживания пассажиров и авиакомпаний. В соответствии с планом развития закуплены два современных перронных автобуса марки «Neoplan», соответствующие самым высоким международным стандартам сервиса, а также «Туалетсервис», автолифт для бортпитания, спецтехника для противообледенительной обработки воздушных судов, комплект оборудования по разделке швов и трещин на них, аэродромный маркерошпик.

В настоящее время в аэропорту

ведутся строительно-монтажные работы по установке светосигнального оборудования с последующим развитием светотехнического обеспечения полетов до III категории ИКАО. Это повысит привлекательность аэропорта для иностранных авиакомпаний и будет способствовать открытию новых рейсов.

В наших планах – создание в аэропорту особой экономической зоны, что будет иметь огромное значение для развития транспортной инфраструктуры Башкортостана. Сегодня Республика Башкортостан прошла во 2-й этап федерального конкурса на создание особой экономической зоны аэропортового типа. Победа в этом конкурсе позволит значительно улучшить инфраструктуру аэропорта, создать на его территории ряд новых современных предприятий, что значительно увеличит пассажиро- и грузопоток аэропорта. Затем будет проведен тендер на строительство грузового терминала, начнется внедрение новой системы логистики.

Правительство Республики Башкортостан поддержало нашу инициативу о строительстве гостиницы, крытой автомобильной парковки и бизнес-центра Международного аэропорта Уфа на земельном участке площадью восемь гектаров.

Огромное преимущество Уфимского аэропорта – наличие керосинопровода от Ново-Уфимского нефтеперерабатывающего завода. Стоимость топлива, доставляемого по нему, сегодня самая низкая в Приволжском федеральном округе. В любой сезон аэропорт ни на час не остается без топлива, что позволяет ему успешно функционировать круглый год.

Залог успешной деятельности аэропорта – это сплоченный и работоспособный коллектив, насчитывающий более 2000 человек. Почти половина из них имеет высшее и среднее специальное образование, а 109 специалистов удостоены почетных званий и государственных наград.

Несмотря на кризис, который коснулся авиационной отрасли, руководство и коллектив аэропорта прилагают все силы и знания к тому, чтобы не только сохранить достигнутые рубежи, но и добиться дальнейшего развития предприятия.

Пользуясь случаем, поздравляю коллег – работников гражданской авиации, с Новым годом и желаю достойно пережить все трудности, выпавшие на нашу долю. Кризис не вечен, он пройдет, и я надеюсь, мы выйдем из него окрепшими и обновленными.]

20 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

WWW.DATE.COM.RU



ПАССАЖИР НА БОРТУ — ДОРОГОЙ ГОСТЬ

**Анатолий ТРОШИН,
Владимир ШИТОВ**

Вслед за российской столицей Etihad Airways в те же дни открыла еще одно направление полетов — в деловой центр Казахстана — Алматы. Этот маршрут стал для авиакомпании пятидесятым в общей сетке расписания ее полетов.

Прошлый год для Etihad Airways вообще был весьма «урожайным» в плане открытия новых маршрутов. Компания проторила воздушные пути в Китай, Индию, Белоруссию. В году нынешнем планирует начать полеты в Мельбурн и Нигерию. Всего же к 2020 году авиакомпания рассчитывает на полновесную сотню маршрутов, которые свяжут Абу-Даби практически со всеми крупными столицами и городами мира.

Такие темпы роста молодого ближ-

В начале декабря прошлого года в столичном аэропорту Домодедово совершил посадку самолет А320, прибывший из Абу-Даби. Этим рейсом официальный государственный авиаперевозчик Объединенных Арабских Эмиратов компания Etihad Airways начала регулярные полеты в Москву.



невосточного перевозчика дают веские основания считать его если не самой, то одной из наиболее быстроразвивающихся авиакомпаний мира. За пять лет своего существования Etihad Air-

ways сумела завоевать немало престижных международных наград. Среди них — титулы «Лучшая авиакомпания Ближнего Востока», «Лучшая новая авиакомпания», «Грузоперевозчик года», награда за лучший первый класс и лучший веб-сайт о туризме. В начале декабря прошлого года, когда из-за гражданских волнений в Таиланде был закрыт аэропорт Бангкока, Etihad Airways выполняла рейсы в эту страну и вывезла из аэропортов Утапо и Пхукет в Абу-Даби несколько тысяч туристов, которые затем спокойно вернулись домой в различные страны Европы, Африки и Ближнего Востока.

Рейсы в Москву Etihad Airways первое время будет выполнять на самолетах А320 пять раз в неделю, но в дальнейших планах авиакомпании



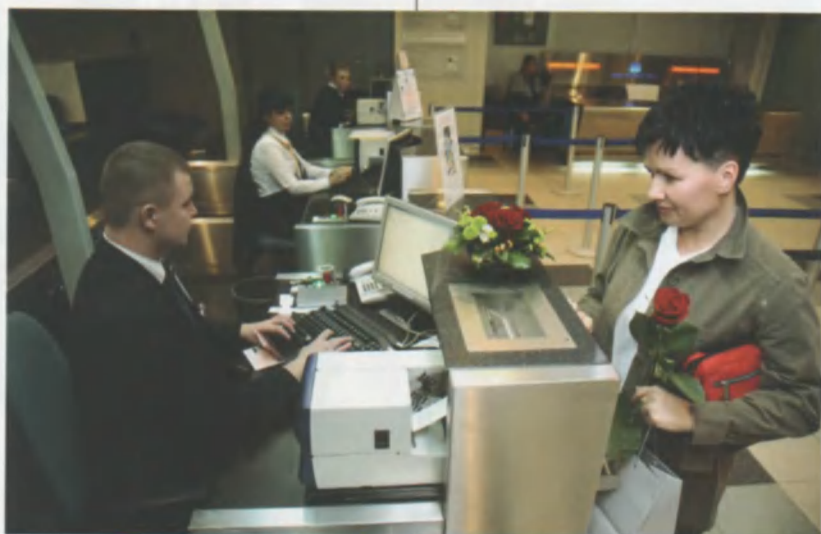
сделать их ежедневными. Это связано с растущим интересом россиян к отдыху на курортах Объединенных Арабских Эмиратов – в Абу-Даби, Дубае и в Аль-Эйне.

ции древних поселений бедуинов и современный градостроительный стиль Запада, вскоре пополнится новыми отелями, торговыми центрами, музеями. Город готовится и к проведе-

потому поток туристов из России, без сомнения, будет увеличиваться. Вместе с тем в последние годы быстрыми темпами развиваются и деловые связи между Россией и ОАЭ.



Правительство ОАЭ сегодня вкладывает огромные инвестиции в развитие своей столицы – Абу-Даби. И без того великолепный город, сочетающий в своей архитектуре мотивы и тради-



нию через несколько лет на своей территории автомобильных гонок «Формула 1». Отдых здесь вполне доступен по ценам для наших соотечественников со средним достатком, и

Все это дало основание руководству Etihad Airways выстроить свою коммерческую политику в отношении регулярных полетов в Москву на достаточно длительную перспективу.



за развитие коммерческой деятельности Etihad Airways в нашей стране. По ее словам, политика компании – встречать каждого пассажира на борту самолета как самого дорогого гостя, делать все, чтобы перелет для него был приятным и легким.

– Мы не стремимся стать самой крупной авиакомпанией на Востоке, – подчеркивает генеральный директор Etihad Airways по Азиатско-Тихоокеанскому и Индийскому регионам господин Юст ден Хартог. – Наша задача – обслуживать своих гостей на высочайшем уровне и занять в этой нише лидирующие позиции среди других авиаперевозчиков. Поэтому заботимся не только о качестве сервиса на борту, но и проводим собственную тарифную политику. Мы гибко подходим к тарифам и предоставляем пассажирам возможность совершить перелет либо в экономическом, либо в бизнес-классе с очень высокой степенью комфорта.

Компания широко применяет такую услугу, как трансфер из аэропорта и до аэропорта. Например, пассажиров бизнес и первого класса,

прилетающих в Абу-Даби, доставляют в город на комфортабельном лимузине, а пассажирам эконом-класса предлагаются специальные комфортабельные автобусы.

Что же касается рейсов Etihad Airways в Алматы, то пока они будут выполняться четыре раза в неделю, хотя не исключено, что по мере продвижения своего продукта в Казахстане компания сделает их ежедневными.

Сегодня в парке Etihad Airways 42 самолета, к 2011 году их должно быть 52, а к 2020-му – более ста. На состоявшемся летом прошлого года авиасалоне в Фарнборо компания сделала заказ на приобретение в течение десяти-пятнадцати лет ста самолетов Airbus различных модификаций. Это позволит Etihad Airways к 2020 году перевозить 25 млн пассажиров более чем в 100 направлениях.]





ГДЕ ВЗЯТЬ СРЕДСТВА НА РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТОВ?

Владимир ШИТОВ

В СЕНТЯБРЕ 2007 ГОДА ПОЛНОМОЧИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ИНВЕСТИЦИОННЫМ ФОНДОМ РФ ПЕРЕШЛИ ИЗ МИНЭКОНОМИКИ В МИНРЕГИОНРАЗВИТИЯ. ЭТО ПОВЛЕКЛО ИЗМЕНЕНИЕ ПРИОРИТЕТОВ В РАСХОДОВАНИИ СРЕДСТВ ФОНДА, ПОСКОЛЬКУ НОВЫЙ ЕГО «ХОЗЯИН» ВЗЯЛ КУРС НА РЕГИОНАЛЬНУЮ ПОЛИТИКУ. РАССКАЗЫВАЕТ ПАРТНЕР ЮРИДИЧЕСКОЙ ФИРМЫ «РАЙТСОЛ КСМ» ВИКТОР КОТОВ.

- Нынешняя позиция «хозяев» фонда – предоставление регионам большей экономической свободы. Она включает право выбора объектов и проектов для инвестирования из средств федерального бюджета. В их числе могут быть проекты развития региональной аэропортовой инфраструктуры, и эта позиция, кстати, активно декларируется Минрегионразвитием. Ставка делается на менее масштабные проекты регионального характера, среди которых вполне могут быть и проекты развития аэропортов. При этом контрольные полномочия за расходованием инвестиций сосредотачиваются одновременно в Минэкономике и Минрегион-

развития, вводятся новые правила отчетности. Регионы России все активнее вовлекаются в работу иных (помимо Инвестфонда) государственных институтов, прежде всего Банка Развития и особых экономических зон, позволяющих получить финансирование на создание инфраструктуры.

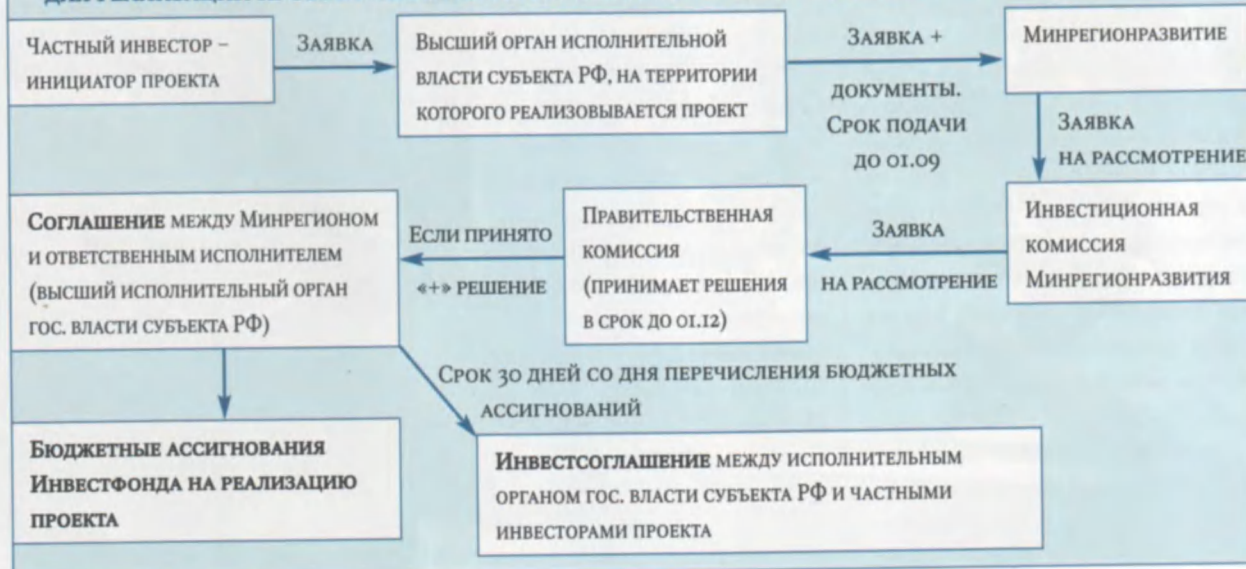
В июне 2008 года были приняты поправки к Постановлению Правительства РФ «О формировании и использовании бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда РФ». Они изменили процедуру, сроки рассмотрения инвестиционных заявок, утвердили новые направления в области финансирования региональных инвестиционных проектов из Инвестиционного фонда РФ.

Согласно прежней редакции этого Постановления, приоритет имели мегапроекты, политический «парад» которых проходил два-три года назад. Реализовывать их предполагалось в интересах социально-экономического развития всей страны, а не отдельных регионов, а потому, само – собой, шансы на получение федеральных средств на проекты развития региональной аэропортовой инфраструктуры практически равнялись нулю.

– **Отчего?**

– Дело в том, что стоимость проекта должна была составлять не менее 5 млрд рублей, инвестор же мог получить средства Инвестфонда, если частный мандат в общей сумме финансирования проекта составлял не

АЛГОРИТМ ПОЛУЧЕНИЯ СРЕДСТВ ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОНДА В РАМКАХ РЕГИОНАЛЬНОЙ КВОТЫ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ АЭРОПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ





менее 25% от его стоимости. В июне прошлого года было принято решение о возможности финансирования региональных и межрегиональных инвестиционных проектов и уменьшении порога их стоимости. Отныне бюджетные ассигнования Инвестиционного фонда РФ стали доступны для реализации региональных и межрегиональных инвестпроектов. В эти критерии как раз удачно вписываются проекты развития аэропортовой инфраструктуры региональных аэропортов.

Предполагается, что финансирование будет выделяться на инвестпроекты с бюджетом от 500 млн рублей. Но при условии, что доля финансирования таких проектов со стороны частных инвесторов составит не менее 50% от их общей стоимости.

Согласно июньским изменениям, средства для реализации региональных инвестиционных проектов могут теперь предоставляться в двух формах. Во-первых, в форме субсидий бюджетам субъектов РФ на софинансирование объектов капитального строительства государственной собственности субъектов РФ, бюджетные инвестиции в которые осуществляются из бюджетов субъектов РФ. Во-вторых, в форме субсидий из бюджетов субъектов РФ местным бюджетам на софинансирование объектов капитального строительства муниципальной собственности, бюджетные инвестиции в которые осуществляются из местных бюджетов.

С практической стороны вопроса мы можем говорить о финансирова-

нии в пределах утвержденных для субъектов РФ квот Инвестиционного фонда. Это, к примеру, реконструкция взлетно-посадочной полосы, подъездных автомобильных и железнодорожных путей, инженерной инфраструктуры аэропорта. При этом субъекту РФ не обязательно сначала дожидаться включения в федеральную целевую программу федерального мандата на финансирование реконструкции ВПП либо других объектов, а после освоения денег подавать заявку на передачу аэропорта в собственность субъекта РФ.

Конечно, по тем региональным аэропортам, где финансирование реконструкции ВПП уже включено в Федеральную целевую программу, что-либо менять, наверное, смысла нет. Но у аэропортов, где придется либо долго дожидаться финансирования в рамках Федеральной целевой программы, либо где работа по включению в нее только ведется, есть выход: структурирование инвестиционного проекта с использованием региональных квот инвестиционного фонда РФ.

– Как это можно осуществить на практике?

– Запустить процедуру по переводу аэропорта в собственность субъекта РФ, подать заявку в Росавиацию. Одновременно начать структурировать проект финансирования реконструкции ВПП за счет региональной квоты инвестиционного фонда РФ. Причем с предельным минимальным финансовым участием субъекта РФ в реконструкции ВПП, в размере от 20 до 80% (процентное участие определяется в зависимости от бюджетной обеспеченности региона). Стоит поискать и инвесторов на финансирование реконструкции или нового строительства зданий и сооружений аэровокзального комплекса (логистических и пассажирских терминалов, гостиницы, прочих объектов). Главное, выдержать соотношение, согласно которому доля частного капитала в таком проекте составит не менее 50% от его стоимости.

Квоты инвестиционного фонда

можно также пустить на реконструкцию подъездных автодорожных путей или инженерной инфраструктуры, если они находятся в собственности региона. Однако нужно иметь в виду, что отбор подобных региональных инвестиционных проектов будет осуществляться с соблюдением следующих обязательных положений: стоимость проекта не менее 500 млн рублей, а объем финансирования регионального инвестиционного проекта за счет средств бюджета субъекта РФ должен соответствовать минимальному уровню софинансирования. Он определяется в соответствии с методикой расчета показателей и применения критериев эффективности региональных инвестиционных проектов. Ну и, конечно же, такой региональный инвестиционный проект должен быть включен в стратегию социально-экономического развития субъекта РФ.

– Какие документы необходимо представить руководству регионального аэропорта для получения средств Инвестфонда РФ?

– Практически такой же, как для заявки на финансирование любого инвестиционного проекта, согласно Правилам, регламентирующим работу Инвестфонда РФ. Сама же процедура получения денег на проект из Инвестфонда РФ в рамках региональной квоты наглядно представлена на схеме.

В качестве источника финансирования проектов развития региональных аэропортов можно использовать ресурсы банка развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк). Он приобретает все большую значимость на рынке проектов государственно-частного партнерства.

Внешэкономбанк в сравнении с Инвестфондом РФ – более гибкая структура. Поэтому неудивительно, что уже сегодня очевидна тенденция концентрации в его руках роли основного игрока на рынке проектов государственно-частного партнерства, управления ими.]



ОПАСНЫЕ ВИРАЖИ

Андрей ВЕЙМАРН

– Ничего утешительного сказать не могу, – вздыхает **Владимир Александрович**. – В ближайшем будущем нас, похоже, ждут новые вспышки аварийности. Предпосылки их системно накапливаются в медицинском контроле и подготовке летного состава, взаимодействии человека с новыми типами самолетов, оплате труда летного состава и специалистов наземных служб... В целом на состояние безопасности полетов влияют до 600 различных факторов. Если показатели какого-то из них, а тем более нескольких сразу, снижаются, система обязательно отреагирует на это.

– *Какой же из этих показателей, на Ваш взгляд, самый важный?*

– Расследования 80% летных происшествий чаще всего заканчиваются выводом – виноват «человеческий фактор». За этим общим понятием могут стоять низкая квалификация пилота, несвоевременно переданная сводка погоды, неудовлетворительное состояние взлетно-посадочной полосы, конструктивные дефекты самолета, чрезмерная жадность авиакомпании и множество других обстоятельств. Например, на Ил-86 и Ил-96 переключатель стабилизатора находится на штурвале под пальцем пилота, и, по статистике Межгосударственного авиационного комитета (МАК), уже пять раз отмечались случаи, когда летчик отклонял его непроизвольно. Один из них закончился катастрофой.

Подобные ситуации не редкость.

Телевидение, что ни день, сообщает об авиационных катастрофах в России и за рубежом. Понятно, что подобной информации стало больше еще и потому, что ее перестали утаивать. Но параллельно с этим происходит и реальный рост аварийности. Чем она обусловлена? На этот вопрос отвечает ведущий отечественный эксперт по безопасности полетов, генерал-майор медицинской службы, президент Академии проблем человека в авиации и космонавтике, академик РАО, профессор Владимир ПОНОМАРЕНКО.



Количество и качество знаний, заложенных в создание летательных аппаратов и вложенных в людей, которым доверена эксплуатация авиатехники в России, сейчас разительно различаются. Человеческий ресурс катастрофически отстает, создавая потенциальную небезопасность полетов. При этом 40% ошибок пилота заложено в технике – исправной, но не учитывающей психофизиологических особенностей человека. Статистика свидетельствует: за последние десять лет в России не произошло ни одной катастрофы на отечественном само-

лете из-за грубого отказа техники (пожара, поломки двигателя и т.п.).

– *Если техника исправна, почему же катастрофы все-таки происходят?*

– С телеэкрана часто утверждают, что все дело в устаревших самолетах. На самом деле об истинных причинах катастрофы просто не хотят говорить. Потому что кроются они, главным образом, в особенностях современной российской экономики. Как только во главу угла в авиации вместо безопасности полетов поставили получение прибыли, начались всевозможные



моральные и технические нарушения. Это страшнее изношенности самолетов и усталости металла. 80% хозяев авиакомпаний не имеют отношения к авиации. Они не уважают труд летчиков и знать ничего не хотят о необходимости поддержания летной годности самолетов. Бессмысленно говорить о безопасности, если экипажам запрещают жечь «лишнее» горючее и садиться на запасной аэродром, чтобы не тратиться на дополнительное обслуживание самолета на земле и аэронавигационные сборы. Ведь безопасность полета включает в себя все аспекты организации и управления. Однако распределение финансов между производством, эксплуатацией авиатехники, с одной стороны, и обеспечением летной подготовки, обучением и созданием нормальных социально-бытовых условий для летного состава – с другой, сегодня находятся в отношении 20:1. Что же удивляться, что на 70-80% причины авиапроисшествий обусловлены ошибками авиаспециалистов.

Конкуренция деформирует идеологию пилотов и руководителей авиапредприятий. Раньше на первом месте была безопасность. Сейчас компанию в первую очередь интересуют прибыль, финансовые потоки и выгодные заказчики. Как только авиакомпания ставит своей целью прибыль, безопасность перестает быть ее безусловным приоритетом.

Корыстные побуждения заставляют пренебрегать правилами, нарушение которых ведет к гибели самолета и людей. Половина авиакатастроф на чартерных рейсах в середине 1990-х годов произошла из-за дикой перегрузки самолетов и полетов в метеоусловиях ниже допустимого минимума. Безденежье нередко вынуждало экипажи делать выбор в пользу не более безопасного, а более дешевого варианта.

– Выходит, на летчиков теперь нельзя положиться?

– Надежность пилота – это его стрессоустойчивость, поведение в

аварийной обстановке. В авиации часто требуется принять решение мгновенно. Скажем, пилот попал в сложную ситуацию, не успевает выйти из нее и все больше напрягается.

Я много раз наблюдал это в воздухе: у пилота учащается пульс, растет давление, энцефалограмма «гуляет», а человек с такой энцефалограммой и пульсом выполняет именно то действие, которое требует аккуратности и терпеливости. Чем опаснее ситуация, тем собраннее настоящий пилот. Только так даже в самой безнадежной



существовавшие ранее нормативы на отдых и летные нагрузки. В погоне за прибылью из пилотов выжимают все, что возможно. При этом сверхнорма-

Конкуренция деформирует идеологию пилотов и руководителей авиапредприятий. Раньше на первом месте была безопасность. Сейчас компанию в первую очередь интересуют прибыль, финансовые потоки и выгодные заказчики.

ситуации можно избежать катастрофы. В этом и состоит суть понятия «человеческий фактор».

Ныне это понятие исказили и превратили наизнанку. Теперь оно подразумевает, что человек за штурвалом недисциплинирован, неорганизован, безнравственен и катастрофа произошла из-за его преступной халатности. Эта формула выводит из-под удара чиновников и топ-менеджеров авиакомпаний. Перекладывая вину на летчиков, следствие ищет крайнего. Чаще всего выбирают одного из тех, кого уже нет в живых. Это значит, что катастрофы будут повторяться.

– Пиковая стрессоустойчивость предполагает, что у пилота «железное» здоровье. А если ему в полете неожиданно станет плохо?

– К сожалению, речь не идет о неожиданности. Здоровье членов экипажа, вопросы их медицинского обеспечения и психофизиологической подготовки – это важнейшая составляющая безопасности, которую сейчас часто игнорируют. Во многих авиакомпаниях перестали соблюдать

тивная нагрузка негативно влияет на здоровье летного состава. Следствием этого стало раннее возникновение опасных заболеваний нервной системы, у молодых пилотов случаются инсульты. Кроме физического утомления на работе пилота сказывается утомление клеток, анализаторов, торможение высшей нервной деятельности. Врачи, которые, по идее, должны за этим следить, теперь целиком зависят от руководителей авиакомпаний: если они пойдут против начальства, их уволят. Поэтому положиться на проведенный ими медицинский контроль, оценку эффективности реабилитации и информационный анализ не всегда можно. Свидетельство тому – 200 летающих в России экипажей, в которых пилотам больше 60 лет, хотя летать в этом возрасте способны единицы.

Еще одна проблема заключается в том, что у нас нет контроля за резервами здорового человека. От неопределенности бытия, неясности перспективы – собственной и своих детей – у летчиков появился новый



синдром – хроническая усталость. За ним следует апатия, рядом идет ипохондрия – уже психическое состояние. В целом это снижает человеческий ресурс. Проверка показала бы, что половину летного состава нужно отстранить от полетов и направить в оздоровительные центры. Раз в год нужно обязательно проверять функциональное состояние мозга, сердечно-сосудистой и дыхательной систем, опорно-двигательного аппарата. Но летчики боятся такого контроля, потому что врачебные ко-

налет часов у него не соответствует минимуму, установленному ИКАО: у нас 60, а международные требования – 150 часов. Как бы хорошо ни изучались теоретические дисциплины, но научиться летать по книжкам нельзя.

Из училища пилота выпускают с дипломом без права пилотирования потому, что нужного количества часов он не налетал. Доучиваться, если повезет, приходится уже в авиакомпании. Само собой, в этой ситуации у него возникает комплекс неполноценности. Попав на лайнер, он хочет как

пьютер – самолетом. Именно компьютер решает, как развернуться, какой выбрать курс, скорость, а летчик служит при нем своего рода статистом и не всегда может своевременно вмешаться в управление. Так, в 2006 году при заходе на посадку А310 в Иркутске компьютер отключил систему торможения. Двигатель непонятно почему вышел на большие обороты и включил сигнализацию «К ВЗЛЕТУ НЕ ГОТОВ». Летчик пытается затормозить, но компьютер сбивает его с толку! В результате погибли 124 человека. Кто, когда и какое программное обеспечение поставил в этом самолете, так и не выяснилось...

Типовое отличие западных самолетов от наших кроется и в конструкции прибора, показывающего положение самолета относительно земли, – авиагоризонта. В России до сих пор была принята другая индикация. Из-за того, что летчики не смогли восстановить по непривычному авиагоризонту пространственное положение своего самолета, с 1989 года в России произошло 15 катастроф.

Компании «Эрбас» и «Боинг» готовы адаптировать свои самолеты к национальному менталитету страны-эксплуатанта. Они сделали это, например, для Вьетнама. Но от России подобных просьб не поступало.

Наши чиновники от авиации, видимо, забыли простейшую истину: в авиации нет мелочей. А потому и случаются те самые «опасные выражи», с которыми нам очень часто приходится сталкиваться на практике.

ОТ РЕДАКЦИИ:

Мнение известного авиационного эксперта не во всем совпадает с традиционными воззрениями на проблему безопасности полетов. Тем не менее предлагаем его вниманию наших читателей. Возможно, это может приблизиться к истине.

Здоровье членов экипажа, вопросы их медицинского обеспечения и психофизиологической подготовки – это важнейшая составляющая безопасности, которую сейчас часто игнорируют.

миссии зачастую нацелены не лечить, а списывать. У нынешних пилотов по три диагноза официальных, о десяти других они помалкивают, чтобы остаться на летной работе. На самом же деле человек может летать и параллельно лечиться. Но для этого нужен другой уровень откровенности и культуры во взаимодействии летчика с врачом. А его нет. Это не улучшает безопасность полетов.

– Вероятно, эта проблема не так остра у молодых пилотов?

– Тут другая беда. Подготовка летного состава в России находится в удручающей ситуации. Молодые пилоты, как правило, имеют слабую летную подготовку, но тоже любой ценой хотят пересесть в левое, командирское кресло. Их подстегивает неуверенность в завтрашнем дне и бытовая неустроенность. Возникла и ответная неприязнь старших к младшим, в результате чего нет прежнего обмена профессиональным опытом, что в авиации очень важно.

Проблема приобрела угрожающий размах. Сегодня выпускник летного училища – это полуфабрикат.

можно скорее наверстать упущенное. Вместо дружбы у членов экипажа нарастает психологический конфликт. Бессмысленно говорить о слетанности, а тем более стремиться ее укреплять, когда у командира и второго пилота цели и мотивы поведения разные, а порой и прямо противоположные. В последние годы более половины ЧП в гражданской авиации возникали из-за отсутствия слетанности экипажа.

Надежности при таком подходе не обеспечить. С появлением самолетов западного производства должна была появиться и соответствующая система переучивания летного состава. При этом никто не изучал особенности эксплуатации западных самолетов в условиях нашей страны, ее погодных условий и состояния взлетно-посадочных полос.

– Зато, видимо, надежность этих машин усилила высокая компьютеризация?

– Действительно, боинги и эрбасы принципиально изменили взаимодействие человека с машиной. Теперь пилот управляет компьютером, а ком-

КОНФЕРЕНЦИЯ

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО КАК ИНСТРУМЕНТ РЕАЛИЗАЦИИ

ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ до 2030 года

11 февраля 2009 года в «Президент-Отеле», г. Москва пройдет конференция «Транспортное право как инструмент реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года».

Конференция проводится при поддержке Министерства транспорта РФ и Государственной Думы РФ. Организатором выступает газета «Транспорт России», Генеральный партнер конференции – Юридическая фирма «РайтСол КСМ». В ходе работы конференции состоятся заседания «круглых столов», на которых будут обсуждаться актуальные вопросы, способные повлиять на реализацию Транспортной стратегии:

- устранение правовых коллизий и формирование правовых предпосылок для развития транзитного потенциала РФ;
- особенности правового регулирования концессионных механизмов при строительстве автодорожной, железнодорожной, портовой, аэропортовой инфраструктуры;
- транспортная безопасность – выработка правовых механизмов ее повышения;
- формирование механизмов гарантий для частных инвесторов при реализации инфраструктурных транспортных проектов.

ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ В КОНФЕРЕНЦИИ!

Организатор: газета «Транспорт России»

Адрес почтовый: 107023, г. Москва, ул. Электrozаводская, д/в 24, офис 403
тел: 748-36-84, тел/факс: 963-22-14

При поддержке:



Организатор:



Генеральный партнер:
Юридическая фирма

RightSol

Генеральный информационный
партнер: Издательство «Дороги»



Информационный партнер:



При информационной поддержке:



Уважаемые читатели!

**ВЫ НЕ ЗАБЫЛИ
ВЫПИСАТЬ ЖУРНАЛ
«Гражданская
авиация»**

на 1-е полугодие 2009 года?

Подписку можно оформить как в любом почтовом отделении, так и непосредственно в редакции (см. подписной купон Издательского дома «Гражданская авиация», публикуемый в каждом номере журнала).

Можно воспользоваться сайтом Издательского дома в Интернете
www.idga.ru

Наши индексы в каталоге «Роспечати»:

70226 (для физических лиц); **36809** (для юридических лиц).



КОГДА ГОРЯТ КОМПОЗИТЫ

КОМПОЗИТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ (КМ) произвели настоящую революцию в авиастроении. Легкие, прочные, долговечные, они вытесняют «крылатый металл» – традиционные алюминиевые сплавы, почти сто лет не знавшие альтернативы.



Сегодняшние композиты прошли путь от робких попыток применения в носках и законцовках крыла, рулях, зализах фюзеляж-крыло до силовых элементов конструкции крыла, фюзеляжа и оперения. Из композиционных материалов на основе углеродных волокон изготовлены киль, передняя кромка крыла, рулевые поверхности и зализы самолетов A310 и A300-600; хвостовое оперение, рули и обтекатели двигателей A320; хвостовое оперение, управляющие поверхности, килевая балка и обтекатели двигателей A330/340; центроплан и внушительный список других силовых элементов конструкции A380.

Широкое применение они нашли и на самолетах Boeing. Из них сделаны хвостовое оперение, управляющие поверхности и мотогондолы Boeing 777; половые панели пассажирских и грузовых кабин

Boeing 747 и 767; фюзеляж и крыло «лайнера мечты» Boeing 787.

В недалеком будущем появится новое поколение больших турбореактивных двигателей с лопатками вентиляторов, защитными кожухами и обтекателями из композитных материалов. Появятся также разнообразные компоненты пассажирских кабин, сформованные из стеклофенольных материалов, в том числе надголовные багажные боксы, потолочные и декоративные фюзеляжные панели, туалеты, перегородки и двери.

Да и как иначе? Композиты дают колоссальную экономию. Например, снижение массы конструкции самолета Boeing 757 составило 4% (1400 кг), а это экономит 300 тонн топлива в год, что по нынешним ценам соответствует примерно 300 тысячам долларов.

Снижение веса и экономия топлива, конечно же, несомненные плюсы КМ, но как они ведут себя

в эксплуатации? Особенно в экстремальных ситуациях – при ударе, пожаре и т.п.?

В авиационном сообществе появилось много противоречивой и некорректной информации о безопасности конструкций из волоконных композитов. Приведем данные только одного источника – недавнего отчета Австралийского комитета по безопасности на транспорте (ATSB) об особенностях горения конструкций из КМ и степени риска спасательных операций.

Первые участники послеаварийных операций по устранению повреждений самолетов с композитными конструкциями (в конце 1990-х гг.) выражали озабоченность долговременным отрицательным влиянием продуктов горения углеродных волокон на организм человека. Выделяющаяся при этом пыль может вызвать такие же последствия, как при вдыхании асбеста.



Обрывки углеродных волокон и осколки КМ, разлетающиеся подобно острым иголкам, могут вызвать раздражения кожи и глаз. Дым и ядовитые газы, сопровождающие разложение горящих композитов, также представляют реальную угрозу для здоровья.

Большинство несущих силовых конструкций и обшивка фюзеляжа, кессоны крыла, хвостовое оперение и рули обычно изготавливаются из углеродо-эпоксидных КМ, многие кронштейны и фурнитура пассажирской кабины – из стекло-фенольных КМ. Углеродо-эпоксидные КМ легко загораются и при горении источают густой, токсичный дым и ядовитые газы. Дым от горения эпоксидных смол и виниловых эфиров может быть чрезвычайно густым, что дезориентирует спасателей и затрудняет тушение пожара. Наибольшую опасность представляют ядовитые газы и окись углерода, выделяемые при разложении клееных матриц и эпоксидных смол.

Напротив, композитные конструкции пассажирских кабин отличаются низкой воспламеняемостью. Стекло-фенольные компоненты, особенно последних улучшенных поколений, обладают высокой сопротивляемостью горению. Тем не менее легкие и летучие кусочки волокон и пыль, взлетающие в воздух при разрушении конструкции после удара или взрыва, представляют серьезную опасность для кожи и глаз. Стекланные иголки могут травмировать легкие.

Менее изучено воздействие вдыхаемой пыли от углеродных волокон. Во всяком случае, облако пыли и иголок от волоконных композитов может серьезно повлиять на возможность выживания пассажиров при аварии самолета. Поэтому спасательные службы должны эвакуировать пассажиров в наветренную сторону от терпящего бедствие воздушного судна, подальше от обломков композитных материалов.



Перед началом аварийно-спасательных работ следует проинструктировать спасателей о расположении конструкций из композитов и опасности волоконных материалов. При тушении пожара следует направлять струи фиксирующей пены (фиксанта) на поврежденные композитные конструкции, чтобы предотвратить рассеивание пыли. Фиксанта – это химическое вещество наподобие водного раствора воска или полиакриловой кислоты, которое улавливает и связывает пленкой пыль и оборванные волокна. Оно размещается в рюкзаке за спиной оператора и распыляется струей на разрушенные участки конструкции, асфальт и бетон аэродромного покрытия. Пленкой фиксанта также следует покрыть электрическое оборудование и проводку, так как волокна КМ обладают чрезвычайно высокой электропроводимостью и могут вызвать короткое замыкание.

Спасателям и экспертам по расследованию происшествия следует облачиться в неопреновый комбинезон, резиновые перчатки, которые

одеваются поверх кожаных, надеть защитные очки и прочные ботинки. Нужны также респираторы, закрывающие лицо и способные фильтровать частицы размером до трех микрон (0,0001 дюйма). Но прежде чем приступать к работе на аварийном воздушном судне, нужно хорошенько потренироваться в таком необычном наряде, научиться чистить одежду и оборудование.

Отказ от применения средств защиты может привести к пагубным последствиям: приступам кашля и тошноты, воспалению тканей и слизистых оболочек, а также длительным проблемам со здоровьем, вызванным проникновением в организм продуктов разложения горящих углеродо-эпоксидов, включая около 100 видов токсичных газов. Впрочем, исходя из конкретной ситуации, перечисленные меры предосторожности могут быть скорректированы.

**Журнал AeroSafety World,
перевод Геннадия АРАЛОВА**



АВАРИЙНОСТЬ В МИРОВОЙ АВИАЦИИ

Январь 1999 — 10 лет назад

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.

Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации «Расследование авиационных происшествий и инцидентов», Глава 3, п. 3.1

2 ЯНВАРЯ

Самолет Lockheed L-100-30 Hercules ангольской авиакомпании Transafrik выполнял местный грузовой рейс по заданию Организации Объединенных Наций из аэропорта Huambo в аэропорт Luanda-4 de Fevereiro. Через 20 минут после взлета самолет был подвергнут ракетному обстрелу повстанцами UNITA. Командир попытался вернуться на аэродром вылета, однако из-за возникшего пожара самолет потерял управление и упал в джунгли на территорию, контролируемую повстанцами, в 50 километрах от Huambo. **Все девять человек, находившиеся на борту, погибли.**

4 ЯНВАРЯ

Самолет Beechcraft 1900C-1 канадской авиакомпании Regionair выполнял местный пассажирский рейс из аэропорта Lourdes-de-Blanc-Sablon в аэропорт Saint-Augustin. Находясь на удалении 28 миль от аэродрома посадки, второй пилот получил информацию о метеоусловиях: посадочная полоса покрыта снегом, облачность 300 футов, видимость четверть мили, а в снежных зарядах еще менее, ветер юго-восточный 15 узлов, порывы до 20 узлов. Учитывая направление и скорость ветра, командир принял решение заходить на посадку на ВПП 20 по системе LOC/DME. Снизившись ниже безопасной высоты, самолет совершил грубую посадку на удалении 0,7 мили от торца полосы на поверхность замерзшей реки Saint-Augustin с последующим прогрессирующим козлом. По счастливой случайности **никто из 12 человек, находившихся на борту, не пострадал**, но шасси самолета были снесены.

11 ЯНВАРЯ

Самолет Hindustan Aeronautics Ltd. HAL-748-219 научно-исследовательской лаборатории Министерства обороны Индии был переоборудован для перевозки специального радиопрозрачного купола для нового радиолокатора. При заходе на посадку радиопрозрачный купол оторвался от самолета, повредив хвостовое оперение. Самолет потерпел катастрофу, упав в густом лесу, в районе населенного пункта Athur. **Все восемь человек, находившиеся на борту, погибли.**



11 ЯНВАРЯ

Двухдвигательный турбовинтовой самолет CASA 212 Aviosar 200 BBC Демократической Республики Конго потерпел катастрофу в районе Kinshasa. **Погибли пять членов экипажа.**



13 ЯНВАРЯ

Двухдвигательный поршневого самолет Douglas DC-3C 1944 года выпуска канадской авиакомпании Kelowna Flightcraft выполнял местный грузовой рейс из аэропорта Vancouver в аэропорт Victoria. Взлет был произведен в темное время суток. После взлета экипаж получил команду следовать на ОПРС Active Pass с набором высоты 1000 футов над уровнем моря. Набрав заданную высоту, экипаж перешел от диспетчера подхода аэропорта Ванкувер в контролируемое пространство Класа Е. Пройдя ОПРС Active Pass, самолет неожиданно снизился за девять секунд до высоты 800 футов и столкнулся с деревьями горы Mount Parke, а затем упал с обрыва высотой 600 футов в долину. Оба пилота погибли.

13 ЯНВАРЯ

Четырехдвигательный реактивный самолет-заправщик Boeing KC-135E Stratotanker 1960 года выпуска Минобороны США выполнял заход на посадку на аэродром Geilenkirchen (Германия). При посадке в связи с занятостью взлетно-посадочной полосы командир вынужден был уйти на второй круг. При этом самолет потерял скорость, свалился и потерпел катастрофу. Все четыре члена экипажа погибли.



16 ЯНВАРЯ

Двухдвигательный турбовинтовой самолет Britten-Norman BN-2A-26 Islander австралийской авиакомпании Uzu Air выполнял местный пассажирский рейс вне расписания из аэропорта Horn Island в аэропорт Coconut Island. При посадке на ВПП неожиданно выехало транспортное средство. Чтобы избежать столкновения, командир принял решение уйти на второй круг. В этот момент отказал один из двигателей, самолет потерял управление и свалился. Из четырех человек, находившихся на борту, в живых остался один.

31 ЯНВАРЯ

Самолет Boeing 727-2D6 алжирской авиакомпании Air Algérie выполнял международный пассажирский рейс из Парижа (аэропорт неизвестен) в аэропорт Constantine-Ain el Bey (Алжир). При посадке выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы, столкнулся со снежной горой. Передняя стойка шасси подломилась. Никто из 92 пассажиров не пострадал.

18 ЯНВАРЯ

Самолет Cessna 208 Caravan I непальской авиакомпании Nescan Air выполнял местный пассажирский рейс из аэропорта Jumla в аэропорт Nepalganj. Взлет был произведен командиром с последующим набором высоты по очень крутой траектории с большой вертикальной скоростью. На высоте 450 футов поступательная скорость резко снизилась, и через секунды самолет свалился и загорелся от удара о землю. Из 12 человек, находившихся на борту, погибли пять человек.

19 ЯНВАРЯ

Вертолет Ми-8 Пермского ГУП выполнял полет по патрулированию газопровода из аэропорта Пермь на вертолетную площадку населенного пункта Уральское. На борту находился проверяющий. С правого пилотского сидения он проводил тренировку командира вертолета после выхода его из отпуска и проверку экипажа на слетанность. Метеоусловия в момент захода на посадку: видимость 3000 метров, нижняя граница облаков 150 метров. После пролета над площадкой и ее осмотра экипаж приступил к заходу на посадку. В районе 4-го разворота произошло попадание вертолета в облачность. В процессе снижения на посадочной прямой в условиях отсутствия видимости земли экипажем было допущено снижение и «приземление» на заснеженное поле в 1,5 километрах от вертолетной площадки. В результате «приземления» повреждены хвостовые балка и винт, деформирован фюзеляж. У одного из шести пассажиров сломана рука. Бортмеханик получил перелом ноги.

21 ЯНВАРЯ

Самолет Antonov 26 BBC Никарагуа выполнял полет из аэропорта Managua-Augusto Sandino в аэропорт Bluefields. Самолет вылетел из Манагуа в 07.10 и сообщил расчетное время прибытия в аэропорт назначения в 08.30. При снижении для захода на посадку экипаж сообщил командованию, что полоса заблокирована другим самолетом. Находясь в зоне ожидания, самолет столкнулся с горой. Погибли все 28 человек, находившиеся на борту.

Раздел ведет Валерий ШЕЛКОВНИКОВ



МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ СЕМИНАРЫ 2009 года

■ ВСЕМИРНЫЙ ФОНД БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

21-Й ЕЖЕГОДНЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ СЕМИНАР ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Проводит Всемирный фонд безопасности полетов, Евроконтроль и Европейская ассоциация региональных авиакомпаний.
Тема: «Глобальный подход к безопасности полетов в Европе».
16-18 МАРТА.

Никозия, Кипр.

HILTON CYPRUS HOTEL, NICOSIA, CYPRUS

<http://www.flightsafety.org/seminars.html>

54-Й ЕЖЕГОДНЫЙ СЕМИНАР ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ КОРПОРАТИВНОЙ АВИАЦИИ

Проводит Всемирный фонд безопасности полетов совместно с Национальной ассоциацией деловой авиации.

Тема: «Безопасность корпоративной авиации – Инновации и Изменения».

21 АПРЕЛЯ – 23 АПРЕЛЯ.

Орландо, Флорида, США.

HILTON WALT DISNEY WORLD, ORLANDO, FLORIDA.

<http://www.flightsafety.org/seminars.html>

■ ЕВРОПЕЙСКОЕ И СЕВЕРО-АТЛАНТИЧЕСКОЕ БЮРО ИКАО

РАССЛЕДОВАНИЕ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ – МЕЖДУНАРОДНЫЕ КУРСЫ

20 АПРЕЛЯ – 1 МАЯ.

Прага, Чешская Республика.

<http://www.paris.icao.int/>

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (ИАТА)

ЮРИДИЧЕСКИЙ СИМПОЗИУМ ИАТА

НОВЫЕ ВЫЗОВЫ ЮРИСТАМ В ЭТИ «БУРНЫЕ ВРЕМЕНА»

8 – 10 ФЕВРАЛЯ 2009

Бангкок, Таиланд.

<http://www.iata.org/events/ls09/index.htm>

ВСЕМИРНЫЙ СИМПОЗИУМ ПО ГРУЗОВЫМ ПЕРЕВОЗКАМ – 2009
ВСЕ ДЛЯ КЛИЕНТА В ЭТИ «БУРНЫЕ ВРЕМЕНА»!

2 – 5 МАРТА.

Бангкок, Таиланд.

CENTARA GRAND AT CENTRAL WORLD HOTEL BANGKOK.

<http://www.iata.org/events/wcs09/index.htm>

СИМПОЗИУМ ПО ОРГАНИЗАЦИИ НАЗЕМНОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ (GROUND HANDLING – 2009)

17 – 20 МАЯ.

Каир, Египет.

INTERCONTINENTAL CAIRO CITYSTARS.

<http://www.iata.org/events/ighc/index.htm>

ФОРУМ ПО ПРОБЛЕМАМ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА **26 – 28 МАЯ.**

Рио де Жанейро, Бразилия.

INTERCONTINENTAL HOTEL, RIO DE JANEIRO

<http://www.iata.org/events/aff/index.htm>

МИРОВОЙ САММИТ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА **7-9 ИЮНЯ.**

Куала Лумпур, Малайзия.

<http://www.iata.org/events/agm/index.htm>

<http://www.kualalumpur.gov.my/>

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ АССОЦИАЦИЙ ДИСПЕТЧЕРОВ УВД (ИФАТКА)

48-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ЕЖЕГОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ИФАТКА

20 – 24 АПРЕЛЯ.

Дубровник, Хорватия.

THE CROATIA HOTEL & CONGRESS CENTRE.

<http://www.ifatca2009.com/>

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ (АТСА)

54-Я ЕЖЕГОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ

4 – 7 НОЯБРЯ.

GAYLORD NATIONAL RESORT AND CONVENTION CENTER

NATIONAL HARBOR, MARYLAND, США.

<http://www.memberservicecenter.org/irmweb/wc.dll/vaaleatca?id=vaaleatca&doc=events/event&kn=25>

ТЕХНИЧЕСКИЙ СИМПОЗИУМ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СЛУЖБ 2009

5 – 7 МАЯ.

RESORTS HOTEL AND CASINO. ON THE BOARDWALK

ATLANTIC CITY, NEW JERSEY, США.

<http://www.memberservicecenter.org/irmweb/wc.dll/vaaleatca?id=vaaleatca&doc=events/event&kn=22>

■ ЕВРОКОНТРОЛЬ

ВОЕННО-ГРАЖДАНСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПРИ ОВД **19-20 МАРТА.**

Брюссель, Бельгия.

http://www.eurocontrol.int/corporate/public/event/090319_20_cmic32.html



В соответствии со Стратегическим планом действий ИКАО «Путеводная нить для гражданской авиации в 21 веке» мировая авиационная общественность активно проводит конференции, семинары, симпозиумы, практикумы по наиболее актуальным проблемам, стоящим на пути безопасного функционирования гражданской авиации

ATC GLOBAL 2009 - МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ И КОНТРОЛЮ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

17 – 19 МАРТА.

Амстердам, Нидерланды.

<http://www.atcevents.com/atc09/homepage.asp>

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ АССОЦИАЦИЙ ЛИНЕЙНЫХ ПИЛОТОВ АВИАКОМПАНИЙ (ИФАЛПА)

64-я Всемирная конференция Международной Федерации ассоциаций линейных пилотов авиакомпаний

20 – 24 МАРТА.

Окленд, Новая Зеландия.

<http://www.nzalpa.org.nz/Default.aspx?alias=www.nzalpa.org.nz/ifalpa>

<https://vault2.secured-url.com/ifalpa/regform1.asp>

■ МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

Азиатская конференция и выставка деловой авиации

11 – 12 ФЕВРАЛЯ.

Гонконг.

<http://www.ibac.org/Calendar%200809/IBACCalendar0809.htm>

Европейская конференция и выставка деловой авиации

12 – 14 МАЯ.

Женева, Швейцария.

<http://www.ibac.org/Calendar%200809/IBACCalendar0809.htm>

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ РАССЛЕДОВАТЕЛЕЙ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

40-й Международный ежегодный семинар «Предотвращение авиационных происшествий начинается задолго до расследования»

14 – 18 СЕНТЯБРЯ.

Орландо, Флорида, США.

HOTEL - DISNEY'S CORONADO SPRINGS RESORT.

<http://www.isasi.org/annualesem.html>

■ МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ ПО АЭРОШОУ

SINGAPORE AIRSHOW 2009

19–24 ФЕВРАЛЯ.

Сингапур.

www.singapore-airshow.com/

AUSTRALIAN INTERNATIONAL AIRSHOW 2009

10-15 МАРТА.

AVALON AIRPORT, GEELONG,

Австралия.

www.airshow.com.au

INTERNATIONAL PARIS AIR SHOW 2009

ПРАЗДНОВАНИЕ - 100 ЛЕТ

15 – 21 ИЮНЯ.

LE BOURGET. Франция.

<http://www.paris-air-show.com/>

МАКС 2009

18-23 АВГУСТА.

Жуковский, ЛИИ им. М.М. Громова.

<http://www.airshow.ru/>

DUBAI AIRSHOW 2009

15-19 НОЯБРЯ.

JEVEL ALI, DUBAI, UAE

Объединенные Арабские Эмираты.

<http://dubaiairshow.aero/>

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАКОМПАНИЙ

07 – 09 ОКТЯБРЯ.

Интерлакен, Швейцария.

<http://www.eraa.org/>

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЕРТОЛЕТНАЯ АССОЦИАЦИЯ

Всемирная выставка-продажа достижений вертолетостроения HELI-EXPO 2009

22 – 24 ФЕВРАЛЯ.

Анахейм, Калифорния, США.

ANAHEIM MARRIOTT.

<http://www.heliexpo.com/>

■ ПАРТНЕРСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

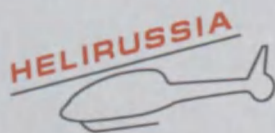
СЕМИНАР-СОВЕЩАНИЕ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

Проводит Партнерство «Безопасность Полетов» совместно с Министерством транспорта Российской Федерации, ИКАО, Всемирным фондом безопасности полетов, ИАТА.

14-15 АПРЕЛЯ.

Москва.

<http://fsfi.avia.ru/>



2-я Международная выставка
вертолётной индустрии

HELIRUSSIA 2009

21-23 мая

МОСКВА
КРОКУС ЭКСПО



Тел. : +7 495 643 11 93
Факс : +7 495 643 11 94
www.helirussia.ru





ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

орган главного управления
гражданского воздушного флота
при СНК СССР
выходит ежемесячно

Г.К. ОРДЖОНИКИДЗЕ

Нашу страну постигло тяжелое горе. От паралича сердца скорострительно скончался крупнейший деятель нашей партии, пламенный бесстрашный большевик, ближайший соратник Ленина и Сталина, выдающийся руководитель хозяйственного строительства нашей страны – член Политбюро ЦК ВКП(б), народный комиссар тяжелой промышленности СССР товарищ Григорий Константинович Орджоникидзе. Командарм социалистической индустрии очень много внимания и сил уделял развитию советской авиации. Противник рутины, косности,

кустарщины Серго превратил авиационные заводы в технически передовые предприятия. Товарищ Серго близко знал работу, нужды и потребности гражданской авиации. Товарищ Орджоникидзе до последнего биения сердца был предан партии. Какую боль ему причинило предательство Пятакова, докатившегося со всеми троцкистскими выродками до вредительства. Эта чудовищная измена доконала нашего Серго. Троцкистские предатели виновны в преждевременной смерти народного любимца.

Серго умер. Да здравствует Серго!

Плюс миллион рублей

Цена на авиамасло резко повышена. Уже это одно обстоятельство со всей серьезностью выдвигает задачу коренного перелома в отношении вопроса экономии масла. Одним из многообещающих в смысле экономического эффекта мероприятий нужно, безусловно, признать регенерацию отработанных авиамасел. Безусловно, эта работа встретит

многие трудности. Однако эти могущие быть трудности вполне преодолимы. Нужно только очень серьезно осознать задачу использования всех технических достижений, нужно, наконец, понять, что в вопросе о регенерации авиамасел давно пришла пора перехода от слов к делу.

Инж. Н. Тетеркин



Герои Советского союза В. П. Чкалов и М. Сlepнев на заседании Совета при начальнике Аэрофлота

Летят строем





Товарищи партийцы и сочувствующие политике ВКП(б) непартийные! Теснее сплотимся вокруг партии Ленина – Сталина! Усилим нашу бдительность и принципиальность в деле разоблачения врагов советского народа – подлых троцкистов и способствующих их гнусным вылазкам сволочей!

Приговор масс

После тщательного судебного разбирательства закончился процесс антисоветского троцкистского центра. Приговор троцкистской банде, вынесенный пролетарским судом, – приговор всего советского народа. Такой измены родной стране еще не знала история. Деникин и Колчак – невинные младенцы по сравнению с врагом народа Троцким, Пятаковым, Радеком, Сокольниковым, Серебряковым и компанией. Нет сомнения, что осужденные не все рассказали суду. Иностранные разведки подсылали и будут подсылать в советские пределы фашистскую сволочь, шпионов и диверсантов, чтобы организовать внутри

нашей страны свою «пятую колонну». Вот почему мы должны усилить свою бдительность во сто крат, помогая всеми способами славным наркомвнудельцам и их замечательному руководителю Генеральному Комиссару Государственной безопасности Н.И. Ежову.

Особая бдительность требуется от нас, работников гражданской авиации. Она привлекает особое внимание иностранных разведок, волю которых выполняли троцкисты. Бдительность, бдительность и еще раз бдительность! Бдительность должна войти в плоть и кровь каждого авиаработника!

Опыт Харьковского аэропорта



Во всесоюзном соревновании аэропортов гражданского воздушного флота Харьковский аэропорт занял первое место. Чему обязаны мы этими успехами? В первую очередь прекрасному рабочему коллективу и нашим знатым стахановцам. Мы считаем достигнутое только первым шагом. Коллектив работников Харьковского аэропорта будет добиваться и безусловно добьется еще более четкой работы, еще больших успехов в борьбе за безаварийность, за регулярность, за культурное обслуживание пассажиров, пилотов и материальной части.



В ТЕКСТЕ СОХРАНЕНЫ ОРФОГРАФИЯ И ПУНКТУАЦИЯ ТОГО ВРЕМЕНИ.

Подписка на 2009 год



Издательский дом «Гражданская авиация» предлагает оформить **редакционную** подписку на 2009 год

Наш журнал – надежный источник
объективной деловой информации
О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
России, государств ближнего
и дальнего зарубежья

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».

БЛАНК ЗАКАЗА

Подписка для физических лиц
(с доставкой)
на полгода (6 номеров) – **840 руб.**

Ф.И.О. _____

Индекс _____

Область (край) _____

Город (село) _____

Улица _____

Дом _____ Корпус _____ Квартира _____

Телефон _____

E-mail _____

Подпись _____ Дата _____

Подписка для юридических лиц
(с доставкой)
на полгода (6 номеров) – **1290 руб.**

Название компании _____

Почтовый адрес _____

ИНН _____

КПП _____

р/с _____

к/с _____

Банк _____

БИК _____

Тел/факс _____

E-mail _____

Извещение ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ Кассир	ООО «Издательский дом «Гражданская авиация» <i>получатель платежа</i> Расчетный счет 40702810300000005258 в АКБ "Русславбанк" (ЗАО), г. Москва <i>наименование банка</i> К/с 30101810800000000685 ИНН 7714669760 КПП 771401001 БИК 044552685 Индекс: _____ Адрес: _____ Ф.И.О. _____ <table border="1"> <tr> <th>Вид платежа</th> <th>Дата</th> <th>Сумма</th> </tr> <tr> <td>Подписка на журнал «Гражданская авиация» на _____ номеров</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> Подпись плательщика _____			Вид платежа	Дата	Сумма	Подписка на журнал «Гражданская авиация» на _____ номеров		
	Вид платежа	Дата	Сумма						
Подписка на журнал «Гражданская авиация» на _____ номеров									
Квитанция Кассир	ООО «Издательский дом «Гражданская авиация» <i>получатель платежа</i> Расчетный счет 40702810300000005258 в АКБ "Русславбанк" (ЗАО), г. Москва <i>наименование банка</i> К/с 30101810800000000685 ИНН 7714669760 КПП 771401001 БИК 044552685 Индекс: _____ Адрес: _____ Ф.И.О. _____ <table border="1"> <tr> <th>Вид платежа</th> <th>Дата</th> <th>Сумма</th> </tr> <tr> <td>Подписка на журнал «Гражданская авиация» на _____ номеров</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> Подпись плательщика _____			Вид платежа	Дата	Сумма	Подписка на журнал «Гражданская авиация» на _____ номеров		
Вид платежа	Дата	Сумма							
Подписка на журнал «Гражданская авиация» на _____ номеров									

e-mail: info@idga.ru • www.idga.ru

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

**ЯНВАРЬ**

- 2 ЯНВАРЯ – 20 ЛЕТ ПЕРВОГО ПОЛЕТА ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА Ту-204 (1989 г.)
 8 ЯНВАРЯ – 35 ЛЕТ НАЧАЛУ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА Ил-62М (1974 г.)

ФЕВРАЛЬ

- 4 ФЕВРАЛЯ – 110 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ АВИАКОНСТРУКТОРА В.Ф. БОЛХОВИТИНОВА (1899 г.)
 8 ФЕВРАЛЯ – Закончены испытания первого советского пассажирского пятиместного самолета АК-1 конструкции инженеров ЦАГИ В.А. Александрова и В.В. Калинина. (1924 г.)
 9 ФЕВРАЛЯ – День рождения Аэрофлота
 24 ФЕВРАЛЯ – 110 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ЛЕТЧИКА-ИСПЫТАТЕЛЯ М.М. Громова (1889 г.)

МАРТ

- 25 МАРТА – 45 ЛЕТ С НАЧАЛА РЕГУЛЯРНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В АЭРОПОРТУ ДОМОДЕДОВО (1964 г.)
 31 МАРТА – 115 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ВЫДАЮЩЕГОСЯ АВИАКОНСТРУКТОРА С.В. Ильюшина (1894 г.)

АПРЕЛЬ

- 13 АПРЕЛЯ – Закончено спасение экипажа и участников полярной экспедиции на пароходе «Челюскин». СЕМЕРЫМ ЛЕТЧИКАМ ВПЕРВЫЕ В СССР БЫЛИ ПРИСВОЕНЫ ЗВАНИЯ ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА (1934 г.)

МАЙ

- 5 МАЯ – 80 ЛЕТ ПЕРВОГО ПОЛЕТА ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКОГО САМОЛЕТА АНТ-9 (1929 г.)
 9 МАЯ – 125 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ПИОНЕРА РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ, ЛЕТЧИКА-ИСПЫТАТЕЛЯ Б.И. РОССИНСКОГО (1884 г.)
 13 МАЯ – 135 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ АВИАКОНСТРУКТОРА Я.М. ГАККЕЛЯ (1874 г.)
 21 МАЯ – 50 ЛЕТ НАЗАД СОСТОЯЛСЯ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ С ПАССАЖИРАМИ САМОЛЕТА Ту-114 ПО МАРШРУТУ МОСКВА – ХАБАРОВСК (1959 г.)
 25 МАЯ – 120 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ АВИАКОНСТРУКТОРА И.И. СИКОРСКОГО (1889 г.)
 26 МАЯ – 85 ЛЕТ НАЗАД НАЧАЛИСЬ ИСПЫТАНИЯ ПЕРВОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКОГО САМОЛЕТА АНТ-2 (1924 г.)
 27 МАЯ – Первый технический рейс пассажирского самолета Ан-10 (1959 г.)
 55 ЛЕТ ПОСТУПЛЕНИЯ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ВЕРТОЛЕТА Ми-4 (1954 г.)
 50 ЛЕТ ВЫХОДА НА ТРАССЫ САМОЛЕТА Ил-18 (1959 г.)
 135 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ФРАНЦУЗСКОГО АВИАКОНСТРУКТОРА А. ФОРМАНА (1874 г.)

ИЮНЬ

- 17 ИЮНЯ – 55 ЛЕТ ПЕРВОГО ПОЛЕТА ПЕРВОГО СОВЕТСКОГО РЕАКТИВНОГО ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА Ту-104 (1954 г.)
 28 ИЮНЯ – Первый беспосадочный полет из Москвы в Нью-Йорк на самолете Ту-114 (1959 г.)
 75 ЛЕТ ПЕРВОГО ПОЛЕТА САМОЛЕТА АНТ-20 «МАКСИМ ГОРЬКИЙ» (1934 г.)
 95 ЛЕТ НАЗАД НА САМОЛЕТЕ «Илья Муромец» установлен мировой рекорд продолжительности и дальности полета по маршруту Петербург-Орша-Киев и обратно (1914 г.)

ИЮЛЬ

- 27 ИЮЛЯ – 45 ЛЕТ НАЗАД НА БАЗЕ ГУ ГВФ ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР ОБРАЗОВАНО МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР (1964 г.)
 50 ЛЕТ НАЗАД ПОСТУПИЛ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТУРБОВИНТОВОЙ САМОЛЕТ Ан-10 (1959 г.)

АВГУСТ

- 9 АВГУСТА – 75 ЛЕТ НАЗАД ОБРАЗОВАНО КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО Г.М. БЕРИЕВА (1934 г.)
 12 АВГУСТА – 50 ЛЕТ СТОЛИЧНОМУ АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО (1959 г.)
 16 АВГУСТА – День Воздушного Флота России
 17 АВГУСТА – 70 ЛЕТ НАЗАД НАЧАЛ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬСЯ ШЕСТИМОТОРНЫЙ САМОЛЕТ ПС-124 (АНТ-20), В САЛОНАХ КОТОРОГО РАЗМЕЩАЛОСЬ 64 ПАССАЖИРА (1939 г.)
 18–23 АВГУСТА – В ПОДМОСКОВНОМ ГОРОДЕ ЖУКОВСКОМ СОСТОИТСЯ ДЕВЯТЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ САЛОН МАКС-2009
 23 АВГУСТА – САМОЛЕТ АНТ-4 «СТРАНА СОВЕТОВ» ПОД УПРАВЛЕНИЕМ ЛЕТЧИКА С.А. ШЕСТАКОВА ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ СТАРТОВАЛ ПО МАРШРУТУ МОСКВА – НЬЮ-ЙОРК (1929 г.)

СЕНТЯБРЬ

- 5 СЕНТЯБРЯ – 75 ЛЕТ НАЗАД IV Пленум ВЦСПС ПРИНЯЛ РЕШЕНИЕ О СОЗДАНИИ ПРОФСОЮЗА АВИАЦИОННЫХ РАБОТНИКОВ (1934 г.)
 7 СЕНТЯБРЯ – 110 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ АВИАКОНСТРУКТОРА В.К. ГРИБОВСКОГО (1899 г.)
 29 СЕНТЯБРЯ – Первый полет с пассажирами самолета Ту-134 по маршруту Москва – Адлер – Москва (1964 г.)
 30 СЕНТЯБРЯ – 40 ЛЕТ НАЗАД ЗАКОНЧЕНЫ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ ВЕРТОЛЕТА Ми-10К (1969 г.)

ОКТАБРЬ

- 12 ОКТАБРЯ – 80 ЛЕТ СО ДНЯ ПОДПИСАНИЯ ВАРШАВСКОЙ КОНВЕНЦИИ ПО УНИФИКАЦИИ ПРАВИЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК (1929 г.)
 18 ОКТАБРЯ – 80 ЛЕТ НАЗАД СОСТОЯЛСЯ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА К-5, ШИРОКО ИСПОЛЬЗОВАВШЕГОСЯ В 30-Е ГОДЫ (1929 г.)
 28 ОКТАБРЯ – 50 ЛЕТ ПЕРВОГО ПОЛЕТА ПАССАЖИРСКОГО ТУРБОВИНТОВОГО САМОЛЕТА Ан-24 (1959 г.)
 75 ЛЕТ НАЗАД ОБРАЗОВАНА ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКАЯ КОНТОРА ГВФ, ПОЛУЧИВШАЯ В ДАЛЬНЕЙШЕМ НАЗВАНИЕ «АЭРОПРОЕКТ» (1934 г.)

НОЯБРЬ

- 16 НОЯБРЯ – 45 ЛЕТ НАЗАД В КРАСНОДАРЕ ОБРАЗОВАН ВСЕСОЮЗНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО И СПЕЦИАЛЬНОГО ПРИМЕНЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (1964 г.)
 22 НОЯБРЯ – 100 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ АВИАКОНСТРУКТОРА М.Л. МИЛЯ (1909 г.)
 28 НОЯБРЯ – 35 ЛЕТ СО ДНЯ ОРГАНИЗАЦИИ УЛЬЯНОВСКОГО ЦЕНТРА СОВМЕСТНОГО ОБУЧЕНИЯ ЛЕТНОГО, ТЕХНИЧЕСКОГО И ДИСПЕТЧЕРСКОГО ПЕРСОНАЛА СТРАН-ЧЛЕНОВ СЭВ (1974 г.)
 30 НОЯБРЯ – 55 ЛЕТ НАЧАЛА РЕГУЛЯРНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА САМОЛЕТЕ Ил-14 (1954 г.)

ДЕКАБРЬ

- 22 ДЕКАБРЯ – СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТ АНТ-6 (ТБ-3) конструкции А.Н. Туполева (1930 г.)
 65 ЛЕТ НАЗАД НА МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ В ЧИКАГО ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ О СОЗДАНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ – ИКАО (1944 г.)
 30 ЛЕТ НАЗАД ЗАВЕРШЕНО ВНЕДРЕНИЕ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМ УВД В ВОЗДУШНЫХ ЗОНАХ АЭРОПОРТОВ БОРИСПОЛЬ, ПУЛКОВО, РОСТОВ-НА-ДОНУ, МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ, СОЧИ (1979 г.)
 20 ЛЕТ НАЗАД СОЗДАНО НПО ПАНХ ГА (1989 г.)



КАВМИНВОДЫАВИА

KAMV

Всегда на высоте!
безопасность,
регулярность,
сервис



**МНОГОКРАТНЫЙ ЛАУРЕАТ
НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ
“КРЫЛЬЯ РОССИИ”**

ПОЗДРАВЛЯЕМ С НОВЫМ 2009 ГОДОМ!

ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"



СИСТЕМА

ВЗАИМОРАСЧЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

В ИНТЕРЕСАХ
ОТРАСЛИ
И ПАССАЖИРА



ПАССАЖИРСКИЙ БИЛЕТ И БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ
PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK

Действителен на условиях уведомлений и извещений, упомянутых в билете.
Subject to Notice of Contract Terms Incorporated by Reference in this Ticket.
Билет недействителен и не принимается к перевозке, если выписан не перевозчиком или уполномоченным им агентом.
This ticket is not valid and will not be accepted for carriage unless purchased from the issuing carrier or its authorized travel agent.

123056, Москва,
ул. Большая Грузинская, 59, стр.1

ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"
123056, Москва, ул. Большая Грузинская, 59, строение 1
Transport Clearing House, LLC
59, build. 1, Bolshaya Gruzinskaya str., Moscow, 123056, Russia

тел. (495) 232 35 40
факс. (495) 254 69 00
www.tch.ru
info@tch.ru