

Касательно развития региональной авиации

[Обсудить в форуме](#)

Человек всегда стремится к свету. Будь-то солнечный луч или скорость его распространения. И если первый ежедневно радует нас утренним рассветом, то вторая величина кажется нам недостижимой и в третьем тысячелетии существования цивилизации.

Тем не менее, сегодня мы чувствуем себя намного комфортнее, когда имеем возможность передвигаться не только "на своих двоих". Расстояния между городами становятся не такими значительными, когда преодолеваешь их пользуясь услугами транспортных компаний, предоставляющих Вам уютное купе, комфортабельный автомобиль или самолет. Последний в этом списке - наиболее удобный, хотя и достаточно дорогой вид транспорта. О нем мне и хотелось бы поговорить сегодня.

После распада Советского Союза многое изменилось и в Гражданской авиации. Были нарушены или вовсе утеряны связи разработчиков и производителей авиационной техники. Ранее богатая отрасль потеряла источники государственного финансирования, а затем, как следствие, источники пополнения своих интеллектуальных запасов. Наиболее перспективные работники авиапрома уходят в бизнес, который в большинстве случаев приносит финансовое удовлетворение, но, как правило, далек от авиации. Следом за ними, даже не пробуя себя по специальности, уходят лучшие выпускники авиационных вузов. Оборудование авиационно-технических баз в лучшем случае, обновляется за счет приобретения относительно не дорогих компьютеров. Устаевающие с каждым годом стенды и технические средства диагностики авиационной техники поддерживаются специалистами, балансирующими в своих поступках между энтузиазмом и альтруизмом (Честь им и Слава!).

К чему мы пришли?

Первое-положительное. Все еще активно летают магистральные воздушные суда. Когда расстояние между населенными пунктами превышает 1000 километров, любой из нас предпочтет часовой полет суточному переезду на другом виде транспортного средства.

Первое-отрицательное. Активность полетов ограничивается ежедневным рейсом "Переферийск - Москва" и еженедельными летними вылазками "Переферийск - Сочи", "Переферийск - Анапа" или иное, не противоречащее 25 градусной среднемесячной температуре моря и наружного воздуха. Стоимость авиационного билета, включающая в себя стоимость авиационного топлива, обслуживания воздушного судна (далее ВС) на земле и в воздухе, уже не по карману большинству населения России. Услугами авиакомпаний пользуются только преуспевающие деловые люди и предприятия.

Второе-положительное. Инфраструктура переферийных аэропортов Российской Федерации, развитая до 1991 года и поддерживаемая в настоящее время невероятными усилиями работников и руководителей аэропортовых комплексов несет в себе огромный потенциал развития авиации в целом.

Второе-отрицательное. Любое здание или сооружение требует определенных капиталовложений для его нормальной эксплуатации. Если ангары Ан-2 будут пустовать, то со временем они могут превратиться в дорогие памятники. Если со

взлетно-посадочной полосы будет взлетать только один рейс в сутки, то стоимость ее содержания превратится в непомерную ношу для авиапредприятия.

Третье-положительное. Опытный технический состав авиационно-технических баз, способен поддерживать в состоянии нормальной эксплуатации большой парк воздушных судов. Практически все работники инженерно-авиационных служб имеют опыт работы на самолетах Ан-2, Ан-24, Ан-26, вертолетах Ми-2, МИ-8. Этот опыт позволяет им без особых усилий осваивать новые типы ВС.

Третье-отрицательное. Если на авиапредприятия не будут приходить молодые специалисты, то с уходом на пенсию последнего техника по обслуживанию авиадвигателей или радиоэлектронного оборудования, руководство столкнется с проблемами более сложными, чем уход бухгалтера или кассира. Ведь подготовка и допуск к самостоятельной работе авиационного техника складывается из долгого периода освоения материальной базы и теоретического материала. Стрелнестатистический авиационный специалист, получает "рабочий" багаж знаний и практический опыт работы в течение 5-и - 5,5 лет обучения в высшем учебном заведении и 4-х - 5-и лет работы на авиапредприятии. Способны ли мы вычеркнуть из неумолимо надвигающегося на нас будущего отрицательные стороны данной ситуации? Без сомнения - Да! И вот об этом я хотел бы рассказать подробнее.

Сегодня наступает время, когда возраждается спрос на авиационные услуги легкомоторной и вертолетной авиации. Все чаще поступают заказы от крупных нефтяных компаний на геологическую разведку полезных ископаемых, транспортные мосты к отдаленным буровым установкам, патрулирование нефте- и газопроводов. Процветающие компании, а порой и частные лица все чаще обращаются в авиакомпании с предложениями организации авиационных туристических маршрутов или деловых чартерных рейсов. Во многих организациях прорабатываются идеи приобретения воздушных судов для корпоративного использования. Основным препятствием в последнем вопросе является полное отсутствие понимания того, каким образом хранить и эксплуатировать данную технику. С автотранспортом все достаточно просто. Вы знаете где его можно купить, кто сядет за руль, сколько стоят запасные части и где он будет храниться. С авиационной техникой на первый взгляд все гораздо сложнее. Можно ли будет найти пилота? Сколько стоит обучение авиатехника? Во что обойдется техническое обслуживание и регламентные работы? Где взять авиационное топливо и т.д.

На самом деле давать ответы на эти вопросы способны региональные авиапредприятия. Организации, готовой вложить денежные средства в приобретение авиационной техники достаточно оговорить условия совместной эксплуатации воздушного судна с организацией-эксплуатантом воздушных судов, авиационно-технической базой и аэропортовым комплексом.

Основными обязательствами авиапредприятия перед владельцем воздушного судна можно назвать:

- обучение и поддержание летной годности летного состава;
- обучение и переподготовка технического персонала;
- предоставление мест стоянок и хранения воздушных судов;
- наземное обслуживание, заправка и ремонт авиационной техники;

Основным обязательством владельца воздушного судна перед авиапредприятием станет предоставление воздушного судна для коммерческого использования, выполнения авиационных работ, перевозки пассажиров и грузов. С одной стороны владелец ВС получает в свое распоряжение самолет (точнее услугу, с ним связанную) без сопутствующей головной боли о запасных частях, обслуживающем персонале и месте его хранения. При любом желании (естественно в рамках

соответствующих договоренностей) он может заказать и выполнить полет в любое время дня и ночи по указанному маршруту.

С другой стороны предприятие-эксплуатант авиационной техники получает в свое распоряжение воздушное судно, которое (опять же таки в рамках договоренностей с владельцем ВС) может предлагать на рынок авиационных услуг от своего имени организациям и частным лицам, не имеющим возможность приобретения ВС, но заинтересованных в предоставляемых услугах.

Выигрыш данной совместной эксплуатации очевиден.

Во-первых. На рынке появляются новые виды перевозок. Например авиатакси. Если немного пофантазировать, то можно представить следующую ситуацию. Вы - преуспевающий бизнесмен, проживающий на Юге Кузбасса. У Вас прелестная жена и подрастающая дочь, которые без ума от творчества Аллы Борисовны Пугачевой. Из рекламного буклета они узнают о гастролях великой певицы в городе Новосибирске, но отправиться туда на поезде (автобусе, Вашем джипе) скучно (долго и не вполне реально). Дорога в обе стороны составит не менее 10 часов. Тогда Вы набираете номер телефона авиакомпании, предоставляющей авиауслуги такси, сообщаете, что Вам нужно быть в оперном театре Новосибирска завтра в 19.00. Авиакомпания сообщает Вам стоимость, характер маршрута, время прибытия по указанному адресу и номер автомашины, которая доставит Ваших любимых к воздушному судну. В назначенное время Ваша супруга и дочь (обе в вечерних туалетах) выходят из парадного подъезда и устраиваются в уютном лимузине (ведь именно его Вы заказали накануне), который доставляет их в аэропорт. Там упрощенная (но все-таки необходимая) процедура предполетного досмотра, и вот уже они не высоко в небе наслаждаются прелесными видами и легкой музыкой, которую транслируют в наушники. В Новосибирском городском аэропорте их также встречает авто и подвозит к парадному подъезду великолепного оперного театра, где через несколько минут начнется представление. Обратная дорога - по той же схеме. И вечером Вы уже умиленно слушаете рассказ о прекрасном вечере задумываясь над тем, что в следующий раз можно будет перенести совещание на утренний час и на концерт съезить всей семьей. Из выше сказанного остается сказать лишь о том, где взять авто. Два договора авиапредприятия с транспортными компаниями в Вашем городе и в Новосибирске - решение данной проблемы. Причем в них можно оговаривать предоставление не только автомобилей модели ВАЗ 2106, но и бронированного мерседеса для особо важных персон, которые доверяют только своему водителю и телохранителю. Но это уже детали.

Во-вторых, используя данную технику авиапредприятие начинает предлагать услуги по обучению курсантов и всех желающих первоначальному пилотированию воздушных судов с выдачей соответствующих свидетельств или удостоверений пилотов-любителей. Для курсантов это первый шаг в небо, а для любителей воздушных путешествий - возможность выполнять их самостоятельно. Появляется возможность реального восстановления процесса подготовки летного состава для большой авиации.

В-третьих, начинается активная работа технического персонала инженерно-авиационной службы и должность авиационного техника вновь переходит из разряда хобби в любимое дело, которое позволяет прокормить семью. Нет необходимости подрабатывать на станциях технического обслуживания автомобилей. Нет надобности искать дополнительные заработки, отрывая себя от семьи, которая тебя любит и в тебя верит. И последнее. Все древние города возникали и развивались именно на перекрестках торговых путей. Материальное и духовное изобилие приносили дороги с караванами и экспедициями. Вести об успехах и достижениях великих народов разносили по свету гонцы и посланники. И

нет сомнений в том, что воздушные пути могут принести в наши дома много хороших и добрых вестей.

Михаил Котляров

E-mail: aeroflot@online.kuzbass.ru

Краткая информация об авторе:

Михаил Котляров в 1992-м году закончил Киевский институт инженеров гражданской авиации по специальности инженер-строитель взлетно-посадочных полос и аэродромов.

Работал младшим научным сотрудником в научно-исследовательской лаборатории при кафедре зданий и сооружений аэропортов. С 1999 по март 2002 года занимал должность начальника аэродромной службы аэропорта Новокузнецк. В настоящее время - специалист по развитию региональной авиации Кемеровской областной общественной спортивно-технической организации "СВОБОДНЫЙ ПОЛЕТ".