



АЛЕКСАНДР ПОДКИН:
«ЛЕНАЭРОПРОЕКТ»
В ОСВОЕНИИ
АРКТИКИ ВСЕГДА
ВИДЕЛ СВОЕ
ВАЖНЕЙШЕЕ
ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ»



НОВОСТЬ первой полосы

ЗАО «Инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг» подало в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа иск о признании авиакомпании «ЮТэйр» банкротом, следует из материалов на сайте суда.

Как говорится в сообщении на сайте «Авиализинга», иск о банкротстве был подан «в результате неисполнения авиакомпанией «ЮТэйр» судебных решений, вступивших в законную силу, на общую сумму более 3,5 млн рублей».

«На операционную деятельность «ЮТэйр» этот иск влияния не окажет. Авиакомпания работает в нормальном режиме», — сообщил «Интерфаксу» представитель авиаперевозчика.

Как сообщалось, «ЮТэйр» оказалась в сложном финансовом положении на фоне падения спроса на авиаперевозки. В середине лета перевозчик заявил о запуске программы снижения издержек, которая предусматривает сокращение управленческого персонала, оптимизацию маршрутной сети, уменьшение времени обслуживания пассажиров. В сентябре один из базовых аэропортов компании — «Внуково» — перевел «ЮТэйр» на предоплатную систему взаиморасчетов.

— Александр Леонидович, 10 – 11 декабря 2014 г. в Санкт-Петербурге состоялся IV Международный форум «Арктика: настоящее и будущее», который открыл А.Н. Чилингаров. Мероприятие прошло под эгидой Межрегиональной общественной организации «Ассоциация полярников», которая активно содействует реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике. А политика эта как минимум предполагает восстановление нашего политического, экономического и военного статуса в самом сегодня стратегически важном регионе земного шара. «Ленаэропроект», естественно, участвовал в Международном форуме по Арктике, ведь в

процессе «активного возвращения» России в зону Северного Ледовитого океана вашему институту придется решать множество задач?

— Мы и создавались в 1960 году как специализированный институт развития аэродромной сети в Арктике. Большинство аэропортов и аэродромов в этом регионе строились по нашей документации. «Ленаэропроект» был и остается в своем роде единственной проектной организацией страны, которая целенаправленно занимается аэропортовой тематикой

Окончание на стр. 2-4

МИРОВОЕ СООБЩЕСТВО ОТМЕЧАЕТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ДЕНЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



Генеральная Ассамблея ООН 6 декабря 1996 года провозгласила 7 декабря Международным днем гражданской авиации (International Civil Aviation Day). Ассамблея Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO) — специализированного учреждения Организации Объединенных Наций — объявила этот день в 1992 году в целях привлечения внимания к успехам международной гражданской авиации и их расширения.

Окончание на стр. 2

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ



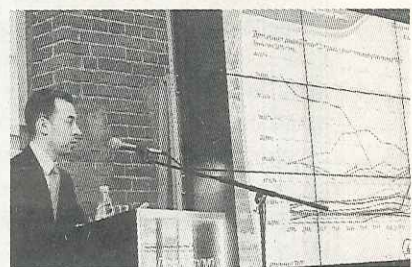
«Южный» — к 2017-му

5



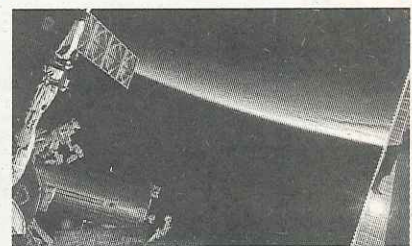
«Мы с оптимизмом смотрим в будущее»

6



Тенденция смещения турпотока

9



После 2020-го станцию предстоит «проапгрейдить»

13





МИРОВОЕ СООБЩЕСТВО ОТМЕЧАЕТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ДЕНЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Продолжение. Начало на стр. 1

ICAO стала отмечать этот день с 7 декабря 1994 года в связи с 50-й годовщиной подписания Конвенции о международной гражданской авиации (Convention on International Civil Aviation), в соответствии с которой и была создана ICAO. В дальнейшем это решение и поддержало ООН.

Ассамблея Международной организации гражданской авиации, прежде всего, устанавливает международные нормы гражданской авиации и координирует ее развитие с целью повышения безопасности и эффективности. Также в задачи ICAO входит не только обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире, но и различные аспекты организации и координации международного сотрудничества по всем вопросам гражданской авиации, в том числе международных перевозок.

Флаг ICAO. В соответствии с правилами ICAO международное воздушное пространство разделено на районы полетной информации — воздушное пространство, границы которого устанавливаются с учетом возможностей средств навигации и контроля за воздушным движением. Одной из функций ICAO является присвоение аэропортам мира четырехбуквенных индивидуальных кодов — идентификаторов, используемых для передачи аэронавигационной и метеорологической информации по аэропортам, планов полетов и т. д.

В России гражданская авиация стала зарождаться в первые годы советской власти — в 1923 году была открыта первая авиалиния Москва — Нижний Новгород протяженностью 420 километров. Открытие первой воздушной линии для перевозки пассажиров Москва — Нижний Новгород побудило к созданию Всероссийского общества добровольного воздушного флота, названного «Добролет». Планирование и развитие авиалиний требовало введения технического контроля над ними. 9 февраля 1923 года Совет Труда и Обороны принял постановление об организации Совета по гражданской авиации. Этот день можно считать датой рождения гражданской авиации в СССР.

АЛЕКСАНДР ПОДКИН: «ЛЕНАЭРОПРОЕКТ» В ОСВОЕНИИ АРКТИКИ ВСЕГДА ВИДЕЛ СВОЕ ВАЖНЕЙШЕЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ»



Продолжение. Начало на стр. 1

применительно к условиям Крайнего Севера. Поэтому, конечно, арктическая составляющая и сегодня превалирует в нашей деятельности. Мы понимаем, какие задачи нам предстоит решать и готовы к этому.

— Вы можете себя соотносить с такими же проектными структурами в Канаде, США, Норвегии? Есть какой-то опыт общения, обмена опытом?

— В советские времена наша арктическая тематика была закрытой. Да, мы участвовали в международных научно-технических конференциях, т.е. контакты были, но чисто по научным вопросам без привязки к конкретным объектам. Обсуждали проблемы только технического характера, сдержанно делились информацией.

— Тем не менее, вы могли позиционировать свой опыт в мировой практике освоения районов Крайнего Севера, строительства в районах вечной мерзлоты?

— Опыт был накоплен уникальный. Дело в том, что задачи перед нами ставились, можно сказать, фантастические. Например, строительство аэродромов для тяжелых типов воздушных судов в условиях вечной мерзлоты и отсутствия базы местных строительных материалов. Ведь на местах ничего не было, все привозное. Но одно дело — доставлять технику, оборудование, и другое — огромные объемы строительных материалов. Возможные местные карьеры никто никогда не исследовал, поэтому все надежды возлагались на Северный морской путь и поиск новых нестандартных технических решений по использованию местных строительных материалов. Эти решения не были регламентированы ГОСТами и СНиПами, отсутствовали нормативные документы по эксплуатации аэродромов, построенных по новым технологиям.

В начале 70-х годов мы уже исследовали возможности применения высокоэффективной теплоизоляции в основаниях аэродромных покрытий и объемных сооружений с целью экономии строительных материалов, сокращения сроков строительства и обеспечения их надежной работы в условиях вечномерзлых грунтов. У нас тогда даже была создана специальная испытательная станция в Амдерме.

Александр Леонидович Подкин в 1971 году окончил Высшее авиационное училище гражданской авиации, факультет эксплуатации аэропортов. По распределению год работал в аэропорту г. Кургана Уральского управления гражданской авиации, а в 1972 году был переведен в «Ленаэропроект» инженером в аэродромный отдел. С 1978 года работал в должности главного инженера проекта. С 1982 по 1985 годы находился в командировке в Афганистане, где во время боевых действий осуществлял технический надзор за реконструкцией аэропортов Кабула, Кандагара, Герата и других, в должности главного инженера аэродромного контракта. Вернулся в «Ленаэропроект» на прежнюю должность. Через полгода был назначен заместителем главного инженера института по производству, с 1988 года — главный инженер института. С июня 2005 года — директор института. С ноября 2007 года — генеральный директор ОАО «Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт воздушного транспорта «Ленаэропроект» (ОАО «ПИИНИИ ВТ «Ленаэропроект»), член Совета директоров. Кандидат технических наук. Награжден знаком «Почетный работник транспорта России»

— Тогда вы пришли к выводу, что в некоторых районах лучше использовать лед и снег, чем гравий и бетон.

— Не совсем так. Лед и снег — это крайний случай. А вот возьмем строительство нового аэродрома в Певеке, на Чукотке в начале 70-х годов. Там не оказалось щебня для строительства железобетонного покрытия. А завоз щебня из Сибири и Дальнего Востока даже по тем временам оказался очень дорогим. Решили обойтись без щебня. «Ленаэропроект» провел большой комплекс исследований, разработал составы пескобетона из местного морского песка и цемента без щебня, испытал их и использовал в проекте. Никто в мировой практике на это не отваживался.

Так был построен аэродром Певек, по такой же технологии — аэропорт Оха на севере Сахалина, после чего пескобетон вошел в СНиП и стал узаконенным материалом для строительства аэродромных покрытий. И жизнь подтвердила правильность нашей разработки! Мы осторожно назначили пескобетону 15 лет нормативного срока службы, тогда как у традиционного цементобетона срок службы 20 лет. Но прошло уже 35 лет, а аэродромы «Певек» и «Оха» по-прежнему принимают самолеты, хотя, конечно, там уже требуются капитальный ремонт и реконструкция. Но 35 лет — результат, который в два с лишним раза превысил нормативный срок службы этого покрытия.

— Что еще на счету «Ленаэропроекта», что функционирует до сих пор? Или может быть достаточно быстро восстановлено?

— Перечислять долго. Вот некоторые основные объекты. Мы занимались вопросами реконструкции аэродромов в Анадыре, на Мысе Шмидта, в Тикси. В Анадыре изначально строительство велось по документации военного проектного института, но 10 лет назад последнюю очень серьезную реконструкцию начали уже по нашей документации, и работы закончены. По линии МО работаем над возрождением аэродрома Темп в Арктике на острове Котельный с капитальным покрытием, также начинаем работы по строительству аэродрома с капитальным покрытием на Земле Франца Иосифа.

Сейчас мы полностью ведем и курируем реконструкцию аэропортов Якутска и Амдермы. По нашим проектам завершена реконструкция

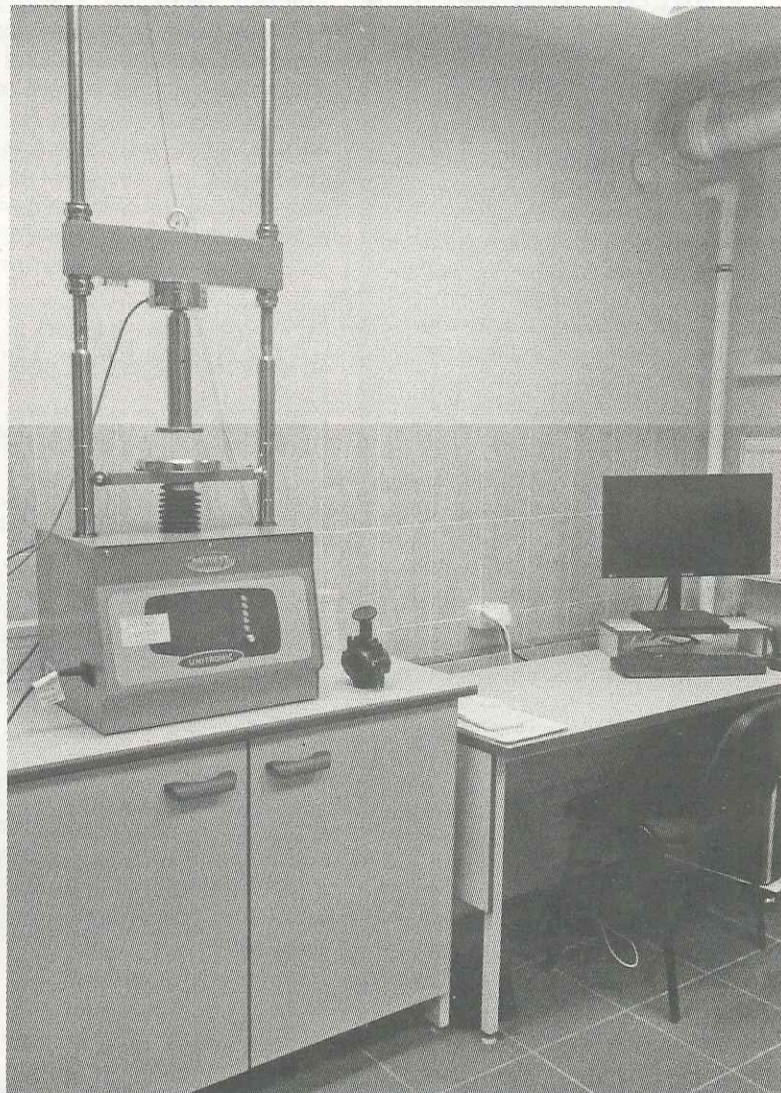
аэропорта Мурманска, началась реконструкция аэродрома аэропорта «Архангельск». Построены по нашей документации и введены в эксплуатацию новые аэродромы на полуострове Ямал: аэродромы «Бованенково» и «Сабетта».

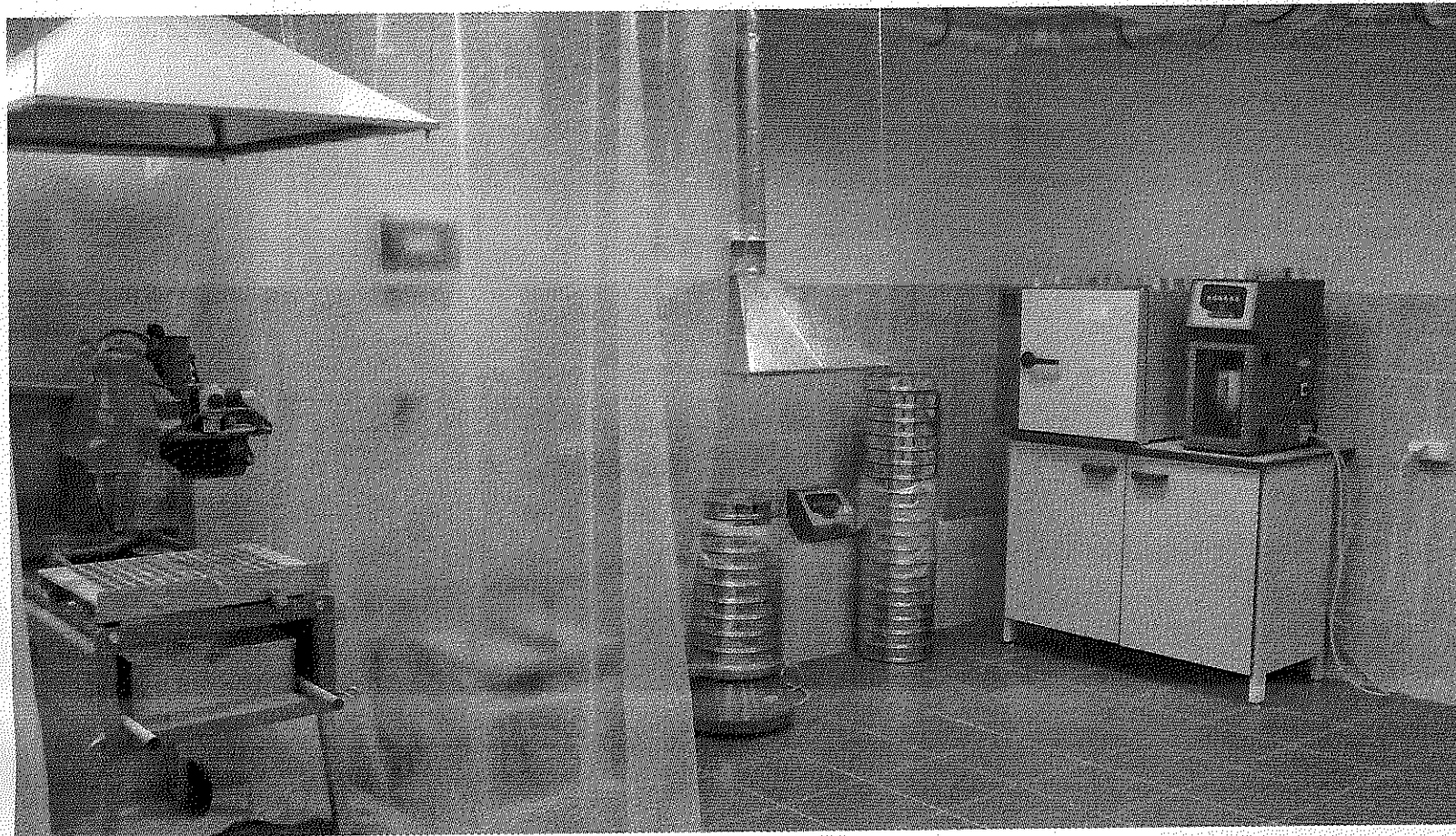
Сегодня всем понятно, что должна быть возрождена в России сеть вертодромов и аэродромов региональных и местных воздушных линий, Правительством поставлены соответствующие задачи. Мы активно занимаемся социально-значимыми проектами реконструкции аэропортов местных воздушных линий. Под этот огромный объем работ по линии Минтранса был создан ряд федеральных казенных предприятий (ФКП), которые выполняют функцию заказчика-застройщика. ФКП созданы по округам: на Чукотке, на Камчатке, в Амурской области, в Ненецком округе Архангельской области, в Якутии и т.д. В настоящее время действует федеральная целевая программа по реконструкции аэродромов местных воздушных ли-

ний (МВЛ), по которой ФКП проводят конкурсы или торги. Мы в них участвуем, и по ряду объектов уже ведем разработку проектной документации. На Чукотке — это Кеппеев, Залив Креста, в Амурской области — Зея, Бомнак, Экимчан, в Ненецком округе Архангельской области — Амдерма.

— Сейчас эти аэродромы будут строиться иначе, нежели раньше? Ведь требования к ним серьезно изменились?

— И здесь есть серьезная проблема. Поясню. До сих пор при проектировании инфраструктуры аэропортов мы пользуемся нормами СССР 1985 года, которые разработаны для обслуживания больших объемов пассажирских и грузовых перевозок, и с этой стороны актуальны только для крупных аэропортов с аэродромами класса А, Б, В. Для аэродромов МВЛ, при нынешнем снижении объемов перевозок в разы, эти нормы завышены. При реализации таких проектных решений аэропорты становятся экономически





невыгодными и неспособными к рентабельной эксплуатации, а мы вынуждены их проектировать по ВНТП-85, иначе экспертиза не пропустит. Кроме того, и имеющегося бюджетного финансирования для реализации таких решений не достаточно.

Нет у нас и нормативных документов, формулирующих требования к аэродромам местных воздушных линий с взлетно-посадочными полосами, имеющими грунтовое или упрощенное покрытие. Мы же сегодня имеем технологии, позволяющие делать надежные долговечные упрощенные покрытия. В настоящее время ведем проектирование реконструкции аэродрома Зезя в Амурской области. Там было асфальтовое покрытие, оно разрушено, и требуется устройство нового покрытия. Для приготовления надежного и долговечного покрытия у нас есть технология создания упрощенного покрытия с использованием асфальтобетонной крошки с добавлением определенных связующих композиций. Но оно не будет являться асфальтом. Главгосэкспертиза же не может принять это решение, потому что в нынешних нормативах такого покрытия нет. И попробуйте что-либо проектировать, когда нет узаконенных норм. А имеющиеся рекомендации не рассматриваются экспертизой как нормативный документ.

Былые нормы морально устарели, не учитывают реалий сегодняшнего времени, требований по модернизации, экономической, энергетической эффективности производства. Любой действующий аэропорт как международный, так и МВЛ должен, кроме основных производственных задач, соответствовать требованиям авиационной безопасности, поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов. Нужно содержать большое количество персонала, чтобы соответствовать таким требованиям. А если самолет прилетает раз в неделю, зачем там держать штат в 30-40 человек, зачем обносить оградой территорию аэродрома с целью предотвращения доступа, строить патрульные автодороги вдоль ограждения если, например, аэродром расположен где-то на песчаной косе на Чукотке или на Камчатке? В результате уже около 2000 аэродромов местных воздушных линий

перевели в статус посадочных площадок. В этом году еще около 200 аэродромов местных воздушных линий планируется закрыть.

С одной стороны, мы говорим, что надо развивать сеть местных и региональных воздушных авиалиний, с другой стороны, мы ее не можем даже сохранить, потому что нормативная база не актуальна, и этим пока централизованно никто не занимается.

Мы считаем, что этот вопрос находится в компетенции Минтранса и должен обсуждаться на научно-техническом совете отрасли, включающем в себя действующие НИИ отрасли и проектные организации, государственного заказчика и застройщика, представителей аэропортов, авиакомпаний, топливозаправочных предприятий. Должна быть разработана нормативная база с учетом действующих документов, приоритетов на ближайшую перспективу, экономической эффективности, достаточности мероприятий по обеспечению безопасности.

— Если будет на то политическая воля, то все это быстро решится. Тем не менее, ваш институт видит место приложения сил, и у вас достаточно нагрузки на тот коллектив, который существует. Может быть, даже, потребуется усилить институт?

— Большое внимание мы уделяем инновационной политике, инновационной стратегии развития. Для расширения нашего научно-исследовательского отдела у нас создан испытательный Центр, который может проводить практически все виды испытаний, связанных с аэродромными покрытиями, строительными материалами и грунтами.

— Вы этот испытательный центр научно-исследовательского отдела создавали под какие-то конкретные потребности?

— Да, у нас разработан бизнес-план развития, который утвержден Советом директоров. Мы понимали, что этот испытательный центр научно-исследовательского отдела позволит нам более мобильно реагировать на запросы отрасли, повысить качество проектов, расширить сферу деятельности, привлечь других заказчиков из других отраслей и, конечно, окупить затраты. Кроме того, у нас на базе научно-исследовательского отдела в Межгосу-

дарственном авиационном комитете аккредитован Санкт-Петербургский Центр сертификации аэропортов (аэродромов). Мы ведем сертификацию аэродромов, участвуем в сертификации материалов для эксплуатационного содержания и ремонта аэродромов. Сейчас будем загружать испытательный Центр и испытанием материалов, предназначенных для эксплуатации аэродромов, в рамках их сертификации и допуска к использованию на аэродромах.

— Что из себя представляют испытательный центр научно-исследовательского отдела?

— Подразделение располагается в подвальных помещениях института. Сначала эти подвальные помещения использовались для складских нужд. Мы сами разработали проект, произвели капитальный ремонт помещений, закупили оборудование. Появились дополнительные рабочие места.

— И сколько появилось новых рабочих мест?

— Порядка полутора десятков для начала. Кроме того, что я перечислил, научно-исследовательский отдел займется и разработкой новых материалов. Сейчас отработываем новые технологии для создания покрытий аэродромов местных воздушных линий. В прошлом году мы выполнили по заказу Росавиации две НИОКР. Первая — это разработка конструкций асфальтобетонных покрытий с применением специальных модификаторов, которые обеспечивают повышенную сдвигоустойчивость и повышенную трещиностойкость, что необходимо для всех аэродромов, в том числе и для аэродромов Арктической зоны. Это перспективно и для обыкновенных дорожных покрытий. Вторая НИОКР — разработка покрытий упрощенного типа для аэродромов местных воздушных линий в отдаленных районах Сибири и Дальнего Востока. Тоже добились хороших результатов, но как уже упоминал, нормативная база для таких покрытий пока отсутствует. Получается, что мы технически готовы к внедрению инновационных решений при строительстве аэродромов местных воздушных линий, объектов аэропортовой инфраструктуры, но наша готовность не может быть востребованной.

Вот уже второй год мы работаем с канадской фирмой, которая производит быстро возводимые сборно-разборные конструкции зданий и сооружений. Эти конструкции получили достаточно широкое распространение у нас в России — у нефтяников, газовиков и т.д. Уже доказали свою эффективность. У нас идея такая — разработать альбом типовых решений для строительства зданий и сооружений для аэропортов местных воздушных линий. Скажем, маленький аэровокзал с пропускной способностью аэропорта 30-50 человек в час, небольшая гостиница для отдыха, пункты питания, коммерческие склады, аварийно-спасательная станция и др.

Очень экономичная технология модульного строительства позволяет в любом месте собрать нужную конструкцию, приспособленную для Севера, и эффективно эксплуатировать ее. Строения сейсмостойкие, не боятся высоких ветровых нагрузок, эксплуатационные затраты минимальные. Очень важные качества для Арктики. Но и здесь сложности: данные виды конструкций не являются объектами капитального строительства, поскольку они сборно-разборные. Хотя гарантию фирма дает на 30 лет.

Колоссальный эффект эти технологии могут дать при реконструкции и строительстве новых малых аэропортов. Если есть аэродром, то его инфраструктура делается очень быстро, дешево и надолго. Пришли контейнеры, подготовили площадку, собрали конструкции, подключили — и можно эксплуатировать. Мировой положительный опыт есть, в том числе на Северном полюсе все это работает у канадцев. А мы здесь бьемся, чтобы «продать» очевидное и полезное.

— До создания своего испытательного центра, где все нужные испытания вы проводили?

— Отдавали в специализированные лаборатории других организаций. Такие лаборатории есть в некоторых организациях, в высших учебных заведениях. Но у сторонних лабораторий часто перегрузка, приходилось ждать. Теперь все выполняем собственными силами — быстро, экономично, эффективно и качество работ выше. Потому что сами отбираем образцы, сами испытываем и гаран-

Окончание на стр. 4

Газета зарегистрирована в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации ПИ № 77-15275

Главный редактор
Сергей Быстров

Учредители:

ОАО ЦПДУ ГА «Аэротранс»
ООО «Редакция газеты «Воздушный флот»»

Издатель:

ООО «Редакция газеты «Воздушный флот»»

Редакционный совет

А. Нерадько,

руководитель Федерального агентства воздушного транспорта

А. Горяшко,

председатель Совета Клуба ветеранов высшего руководящего состава ГА

С. Гаврилов,

председатель Комитета по собственности

Государственной Думы РФ

И. Кабачник,

зам. генерального директора ОАО «АльфаСтрахование»

А. Карпов,

генеральный директор ЗАО АК «Полет»

В. Курочкин,

председатель ПРААС ГА России, шеф-редактор газеты «Воздушный флот»

А. Подкин,

генеральный директор ОАО «ПИИНИИ ВТ «Ленаэропроект»

С. Скуратов,

генеральный директор ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии»

П. Трубаев,

генеральный директор ОАО «АК БАРС АЭРО»

В. Уткин,

зам. начальника управления авиазаправочного сервиса НК «Роснефть»

Л. Тимофеев,

председатель УТО ОПАР

Адрес редакции

Для писем:

125993, ГСП-3, г. Москва, Ленинградский пр., д. 37, для редакции газеты «Воздушный флот»

Наш

телефон: 8 917 588-0117, 8 916 686-0151 e-mail: vflot@yandex.ru

При перепечатке материалов ссылка на «Воздушный флот» обязательна.

Рукописи

не рецензируются и не возвращаются.

Мнение авторов не всегда совпадает с мнением редакции. Авторы в полном объеме несут ответственность за достоверность публикуемых материалов и точность приводимых фактов.

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Препресс — А. Витальева
Номер отпечатан с готовых диалогитивов в ООО «СиДиПрессАрт» 125252, Москва, ул. Зорге, д. 9-а

Тираж 1500 экз.
Объем: 4 печатных листа
Цена договорная
Заказ № 97



«ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ ГОДА 2014»

Генеральный директор авиакомпании «Уральские авиалинии» Сергей Николаевич Скуратов стал победителем в номинации «Транспорт» российского этапа международного конкурса «Предприниматель года 2014». Торжественное награждение победителей состоялось вчера в Москве в «Известия Холле», сообщает пресс-служба авиакомпании.

Международный конкурс «Предприниматель года» проводится компанией EY уже 29 лет в более чем 60 странах мира и считается одним из самых престижных международных конкурсов в области предпринимательства. В состав жюри конкурса приглашаются известные предприниматели и международные эксперты, имеющие большой опыт ведения бизнеса, знакомые с ведущими мировыми стандартами предпринимательства. Высокое доверие конкурс заслужил благодаря работе независимого жюри, многоступенчатой системе отбора претендентов и глубочайшего анализа их работы. Конкурс проходил в несколько этапов, включавших анкетирование, личные интервью и встречи, участие в публичных мероприятиях.

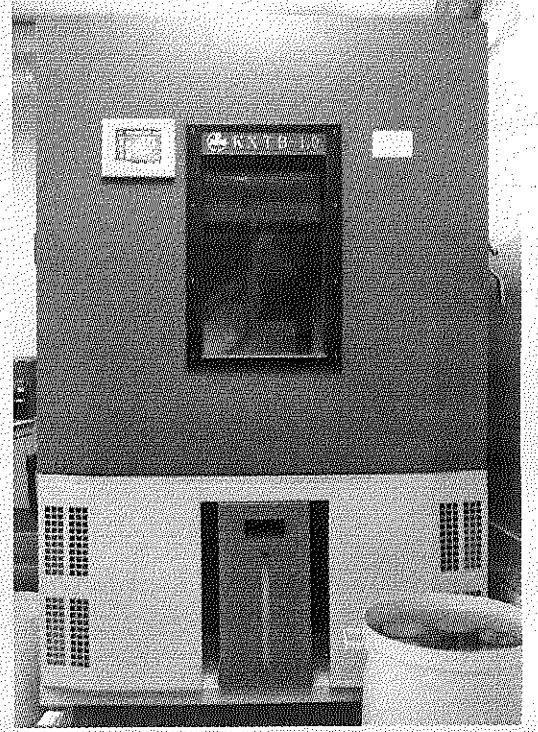
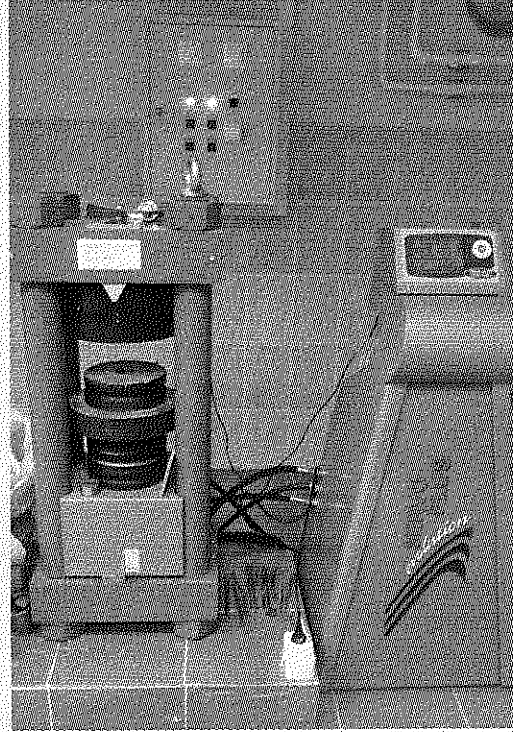
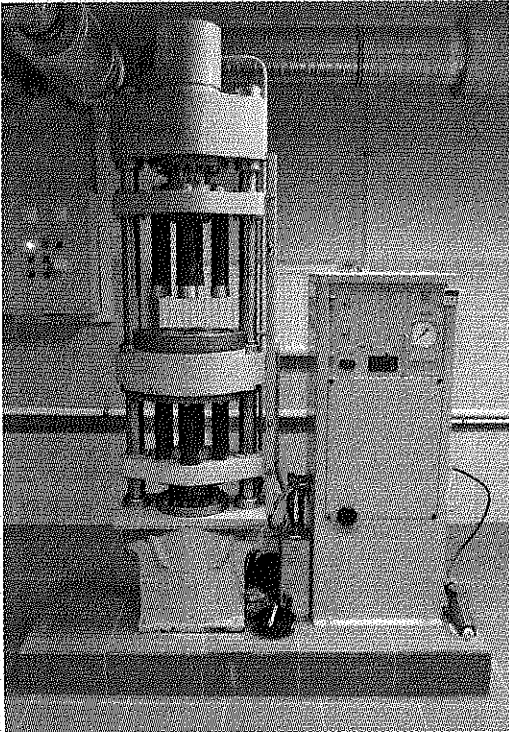
ПОЗИЦИИ «ТРАНСАЭРО» НА АВИАРЫНКЕ

RAEX подтвердило рейтинг долгосрочной кредитоспособности авиакомпании «Трансаэро» на уровне А+. Этот показатель демонстрирует «очень высокий уровень кредитоспособности». Агентство называет прогноз по рейтингу «стабильным».

Положительное влияние на рейтинг компании оказали показатели операционной рентабельности за 2013 год. Так, по РСБУ рентабельность активов по валовой прибыли составила 15,5%, по МСФО рентабельность по EBITDA – 14,4%. При этом отмечена широкая география деятельности «Трансаэро» и высокий уровень страховой защиты. Аналитики агентства отметили высокий уровень стратегического и финансового планирования, высокие показатели деловой активности и диверсифицированную структуру долговых обязательств по кредиторам, отметили в авиакомпании.

«Позиции «Трансаэро» на авиарынке и вхождение в список системообразующих организаций России свидетельствует о высокой социальной и экономической значимости компании. Это оказывает положительное влияние на рейтинговую оценку», – отметил директор по корпоративным рейтингам «Эксперт РА» Павел Митрофанов.

Активы авиакомпании «Трансаэро» по РСБУ в первом полугодии 2014 года находились на уровне 117,4 млрд руб., капитал – 2,8 млрд руб. Выручка по итогам 2013 года составила 110,15 млрд руб., чистая прибыль – 1 млрд руб.



АЛЕКСАНДР ПОДКИН: «ЛЕНАЭРОПРОЕКТ» В ОСВОЕНИИ АРКТИКИ ВСЕГДА ВИДЕЛ СВОЕ ВАЖНЕЙШЕЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ»

Продолжение. Начало на стр. 1-3

тируем, что тот результат, который получаем, объективен и, соответственно, качество нашей продукции возрастет.

Скоро будем готовы предлагать свои услуги и другим организациям. Не только традиционные, но и специализированные испытания, требующие комплексного подхода. Допустим, геофизическое исследование, связанное с ухудшением состояния аэродромных покрытий. Мы готовы выявить проблемные места, провести инженерные изыскания, отобрать пробы и при комплексном анализе получить результаты, позволяющие сделать аргументированные выводы.

– Существуют новые тенденции развития строительства современных аэродромов. В этом процессе как вы себя видите?

– По нашим новым проектам недавно построены два аэродрома. Для Газпрома – большой аэродром Бованенково, он уже введен в эксплуатацию. А второй, который будет введен в эксплуатацию до конца года – Международный аэропорт Сабетта (Новатек). Это тоже на Ямале, севернее Бованенково, на новой площадке новый аэродром. Условия очень жесткие: обводненная тундра и мелкие, пылеватые, пучинистые пески. Больше ничего там нет, никаких строительных грунтов, щебня. Аэродром построен с применением специальных технологий

и геосинтетических материалов, которые позволяют минимизировать риски, улучшить работу основания. Разработаны они за рубежом, но сейчас выпускаются в России. Конструкция аэродрома требовала специального армирования, устройства водоотводов, водопонижения для грунтовых вод, защиты откосов от водно-ветровой эрозии, обледенения и т.д.

– Это, я понимаю, мировая практика в отечественном исполнении. Но ищете и свои решения?

– На Сабетте у нас была применена новая уникальная технология химического закрепления обводненных, мелких, пучинистых грунтов. А на Бованенково мы применили эффективную теплоизоляцию. Это то, что у нас когда-то институт нарабатывал еще с 70-х годов. Сейчас, с появлением отечественных материалов, например высококачественного экструдированного полистирола, в применении которого в основаниях аэродромов на вечномёрзлых грунтах Ленаэропроект был первопроходчиком, мы его стали эффективно использовать.

– Мерзлота сокращается, как шагреньная кожа. Это вас беспокоит?

– Да. Мы даже выступали на различных конференциях с докладами по учету изменения климата при проектировании и строительстве аэродромов в арктической зоне. Институт предложил новый подход к процессу их проектирования, строительства и эксплуатации, ко-

торый, в основном, связан с необходимостью мониторинга состояния объекта и изменений этих условий в процессе строительства и эксплуатации.

– У «Ленаэропроекта» есть и уникальный антарктический опыт...

– Два года назад в Антарктиде была введена в эксплуатацию станция «Прогресс», построенная по нашему проекту, с новым снежно-ледовым аэродромом вместо закрывшейся станции Молодежная. Теперь Прогресс – основная, базовая станция РФ в Антарктиде. В Антарктиде функционирует и первый в ее истории зарегистрированный аэродром гражданской авиации на станции Новолазаревская, который в свое время «Ленаэропроект» проектировал, строил, эксплуатировал. Там применены две разные технологии. Если Новолазаревская расположена на льду ледяного купола, то Молодежная и новая станция Прогресс – на глубоком снежном массиве. Эти условия еще более сложные, и там применялись наши специальные технологии. В свое время были даже разработаны нормативные документы по проектированию, строительству и эксплуатации таких специальных аэродромов под Ил-18, а потом под Ил-76 с колесным шасси. Они вылетали из Мапуту или Кейптауна и садились колесными шасси на уплотненный снег. Этого никогда никто в мире не делал. Американцы, канадцы летали и летают на само-

летах с лыжно-колесным шасси типа V-2. А наш самолет – самый крупный из летающих туда.

– Наверно эти технологии вам и в Арктике могут пригодиться?

– Могут, поскольку мы плотно работаем со снежно-ледовыми покрытиями. В свое время, в конце 80-х годов, «Ленаэропроект» запроектировал, и с нашим участием был построен ледовый аэродром методом искусственного градообразования на севере Красноярского края, на озере Чиринда. Там нужно было посадить Ил-76 с тяжелым грузом, и мы в течение двух месяцев методом искусственного градообразования наморозили на озере ВПП длиной 3 км и толщиной 3 м. Всю зиму Ил-76 летал туда, привозил оборудование, после чего аэродром растаял. Мы считаем, что эта технология может быть востребована при строительстве временных аэродромов в ходе освоения Арктики. Там, где длинная зима, при такой технологии можно строить аэродромы как на грунте, так и на водоемах.

– Так что ничем Арктика вас не озадачит, ко всему «Ленаэропроект» готов?

– Думаю, что мы способны справиться с любой задачей. Особенно сейчас, когда кончилось время выживания, самосохранения, когда мы снова почувствовали свою востребованность в возрождающейся России.

Беседу вел
Сергей БЫСТРОВ

ПАМЯТИ ТОВАРИЩА



СЫТНИК ГЕННАДИЙ ИВАНОВИЧ

25.05.1938 – 06.12.2014

6 декабря 2014 г. на 77 году жизни скончался ветеран гражданской авиации Сытник Геннадий Иванович.

Всю свою жизнь Сытник Г.И. связал с гражданской авиацией. После окончания Киевского института инженеров гражданской авиации (1963 г.) он работал в Быковском объединенном авиотряде. Прошел путь от инженера смены до начальника авиа-

ционно-технической базы и затем командира авиапредприятия. В начале 80-х годов Сытник Г.И. был переведен в центральный аппарат на должность начальника Управления аварийно-спасательных работ МГА СССР. Внес большой вклад в развитие местных и региональных авиаперевозок. Награжден орденом «Знак Почета». Заслуженный работник

транспорта Российской Федерации. Отличник Аэрофлота. Это был авиационный профессионал высокого класса, верный товарищ и обаятельный человек.

Память о Геннадии Ивановиче Сытнике надолго сохранится среди нас.

Руководство Росавиации
Совет Клуба «Опыт»