

# Особенности национальных полетов

РОССИЯ ГЛАЗАМИ ЗАРУБЕЖНЫХ ОПЕРАТОРОВ

**БОЯТЬСЯ ЛЕТАТЬ В РОССИЮ НЕ НАДО: ТЕПЕРЬ ЭТО ПРОЩЕ, ЧЕМ КОГДА-ЛИБО. ЗАПАДНЫМ ОПЕРАТОРАМ СЛЕДУЕТЛИШЬ УСВОИТЬ НЕСКОЛЬКО ПРОЦЕДУРНЫХ ОТЛИЧИЙ И ПАРУ-ТРОЙКУ ПРАКТИЧЕСКИХ СОВЕТОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И СООТВЕТСТВИЯ ТРЕБОВАНИЯМ ВЛАСТЕЙ.**

**Дэвид ЭСЛЕР**

**А**виаторы по обе стороны океана, в памяти которых еще живы страх, недоверие и скрытые угрозы времен «железного занавеса», признают: им и не снилось, что однажды компания Boeing Aircraft откроет конструкторское бюро в Москве и будет сражаться с Airbus за российских покупателей лайнеров. И уж тем более, что западные бизнесмены смогут спокойно путешествовать по «матушке-России» на бизнес-джетах американского, европейского, канадского или бразильского производства. Павел Мрочка, KBC корпоративного Gulfstream 550 компании Honeywell вспоминает: «В мою бытность пилотом вертолета в составе BBC, когда я патрулировал границы ГДР и Чехословакии, я и помыслить не мог, что когда-нибудь пилотировать бизнес-джет в воздушном пространстве России будет для меня обычным делом. Но сегодня пролететь через всю Россию совсем несложно, она открыта более чем когда-либо за всю историю авиации».

Сейчас, вероятно, никто и не считает, сколько зарубежных операторов летает в Россию. Здесь их ждет довольно теплый прием, даже авиационные власти и орга-

ны ОрВД стараются оказать содействие. Однако всего два десятилетия назад когда крупные корпорации, узрев потенциал российского рынка, стали направлять сюда своих послов, эти первооткрыватели быстро убедились в том, что, несмотря на стремление русских оказать достойный прием, привычной для западного оператора инфраструктуры в России просто не существует. В таких аэропортах, как Шереметьево или Внуково, о топливозаправке и других видах обслуживания надо было договариваться с местными авиакомпаниями, а пассажиров и экипажи направляли в обычные пассажирские терминалы для прохождения таможни, в то время как самолеты ставились на парковку в самых дальних углах летного поля, на запасных перронах и рулежках. Залы ожидания представляли собой несколько рядов складных кресел, а гостиницы везде за пределами Москвы отличались, мягко говоря, весьма примитивными условиями.

Но бизнес-джеты продолжали совершать посадки в России, и вскоре местные предприниматели увидели возможность заработать на обслуживании деловой авиации. К концу 90-х такие понятия, как хэндлинг и FBO, стали частью российской реальности, а с ними — и комфортные условия, прохождение формальностей на месте, диспетчерская поддержка.

Это, безусловно, способствовало небывалому росту числа рейсов деловой авиации между Россией и Европой, темпы которого даже вынудили Евроконтроль в 2005 г. обозначить его как отдельный фактор при составлении прогнозов интенсивности воздушного движения. В докризисном 2008 г. количество рейсов деловой авиации в Россию составило 25-28 тыс. (точная статис-

тика недоступна) — 10%-ный рост по сравнению с предыдущим годом, даже несмотря на резкое сокращение числа полетов в сентябре. В 2009 г. показатели примерно сравнялись с уровнем 2007 г., хотя результаты летнего сезона оказались на 10% ниже, чем в 2007 г.

Разумеется, как и повсюду, экономический кризис существенно проредил ряды российских пользователей услуг бизнес-авиации. Однако, судя по некоторым признакам, количество рейсов, выполняемых зарубежными операторами, плавно растет. «Мы очень часто там бываем, — говорит Мрочка, вернувшийся из Москвы накануне нашего разговора, — за последнее время я трижды летал в Россию и пролетал транзитом в Индию и Китай и обратно бесчисленное число раз. Мы заметили, что, несмотря на кризис, бизнес в России начинает снова набирать обороты».

**ПРЕДУПРЕЖДЕН — ЗНАЧИТ ВООРУЖЕН** Западным операторам не стоит бояться России: инфраструктура совершенствуется, диспетчеры ОрВД постепенно приспособиваются к особенностям работы с деловой авиацией и требование иметь на борту русского штурмана звучит все реже. Уровень владения английским языком в провинциальных городах иногда оставляет желать лучшего, но в крупных аэропортах это не проблема.

Однако для того чтобы уверенно и безопасно рассекать российское воздушное пространство, западным экипажам следует усвоить несколько отличий российской практики от рекомендаций ICAO. Об этом рассказал Дэйв Стор, президент Air Training International.

Прежде всего отличается метод определения высоты полета. Используемая в России система QFE — пожалуй, самое большое неудобство для экипажей, впервые выполняющих полет в эту страну. QFE указывает на положение воздушного судна по отношению к аэродрому. То есть, в отличие от принятой в остальных странах системы QNH, здесь указывается не абсолютная высота над уровнем моря, а относительная, над аэродромом. Еще больше усложняет задачу то, что в России принята метрическая система и высота измеряется не в футах, как везде, а в метрах. Таким образом, если диспетчер требует «спуститься до 1500», это значит, что необходимо занять высоту 1500 м над аэродромом. «Из этого следует ряд практических моментов, усложняющих работу экипажа, — объясняет Стор. — В первую очередь если вы, оказавшись в российском воздушном пространстве, продолжаете лететь по QNH, то, получив от диспетчера указания, вы должны к заданному значению прибавить высоту аэродрома над уровнем моря и именно это число выставить на приборе. Чтобы избежать таких дополнительных вычислений, мы всем рекомендуем переключаться на QFE в тех странах, где принята эта система». На схемах захода высота QFE указывается в скобках рядом с соответствующей высотой над уровнем моря. «Многие пилоты считают, что если они попросят диспетчера перейти на QNH, то дальше им по умолчанию будут выдавать значения высоты по QNH. Но я не стал бы полагаться на это», — говорит Стор.

Грег Парк, пилот с большим стажем полетов в Россию, советует экипажам не только держать под рукой таблицы для конвертации метров в футы и обратно

(например, прикрепить к штурвалу), но и заучить ряд значений наизусть. Некоторые бортовые компьютеры позволяют переключаться с одной системы измерения на другую, однако «если вам придется одновременно разбираться с метрами и пересчитывать QFE в QNH, то в определенный момент в кабине станет жарко».

«Пилоту, ответственному за ведение радиообмена, следует записывать все полученные указания и в обязательном порядке проговаривать их в ответ, — продолжает Парк, — а также внимательно выставлять заданное значение высоты на высотомерах с обеих сторон, сверившись с конвертационной таблицей. Желательно, чтобы оба пилота убедились в правильности задаваемых, данных». На некоторых самолетах, особенно более старых, установлены высотомеры, неспособные корректно отображать данные по QFE ниже определенной отметки. Поэтому прежде чем лететь в аэропорт, находящийся на 2,7 тыс. футов над уровнем моря, неплохо бы

## КАК И ПОВСЮДУ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС СУЩЕСТВЕННО ПРОРЕДИЛ РЯДЫ РОССИЙСКИХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ УСЛУГ БИЗНЕС-АВИАЦИИ.

убедиться, что на этой высоте прибор можно установить на ноль. В современных самолетах, как говорит Мрочка, бортовые комплексы «созданы для работы по QNH, и нельзя положиться на то, что автоматика будет надежно работать при переходе на QFE. Выполняя заход на посадку по QFE, вам придется «объяснить» самолету его местоположение относительно земли, то есть переключиться в полуавтоматический режим».

Даже сравнительно небольшие погрешности при пересчете или ошибки в реконфигурации авионики могут привести к весьма печальным последствиям. «На большинстве новых самолетов в базе данных бортового компьютера (FMS) содержатся значения возвышения





## Приложение «Деловая авиация»

аэропортов по QNH, — продолжает Мрочка, — и по достижении заданной высоты происходит автоматическая разгерметизация салона. Поэтому, установив высотомер на ноль и совершив посадку, вы немало удивитесь, когда при попытке открыть дверь обнаружите, что салон по-прежнему герметизирован. Не говоря уже о том, что, перепутав значения QFE и QNH, вы оказываетесь на пути к большим неприятностям и остается только надеяться, что диспетчеры заметят ошибку до того, как последствия станут необратимы». Все это требует внесения корректив в стандартные схемы работы экипажа, прежде всего при выполнении захода на посадку. «На Западе мы привыкли придавать самолету посадочную конфигурацию (шасси, закрылки и т. п.) непосредственно на прямой, так как времени на это обычно достаточно. Но в России диспетчеры векторят на меньшей высоте и вход в глиссаду находится ближе к аэропорту, чем в большинстве

ми предупреждения об опасном сближении (TCAS). Интервалы между посадками больше, чем в Европе и США, что также способствует увеличению времени задержек».

Парк советует всем, вылетающим во Внуково, иметь запас топлива и предусмотреть дополнительно от 30 минут до часа на возможную задержку, поскольку терминал Внуково-3 используется правительством. «Если время вашего прибытия совпадет со временем вылета правительственного самолета с премьер-министром на борту, то как минимум в течение часа в аэропорту ничего не шлохнется. Заранее вы об этом не узнаете, поскольку в целях безопасности все перемещения VIP-персон держатся в тайне. Самолеты, ожидающие посадки, в таком случае имеют приоритет на использование ВПП, так что если VIP-рейс застал вас на земле, все, что вам остается, — спокойно ждать столько, сколько придется. И бесполезно расстраиваться и негодовать — ничего вы с этим не поделаете».

Если же вы решили избежать подобных неожиданностей и выбрали в качестве аэропорта прибытия Домодедово, то учтите, что при подлете к Москве с запада все ВС разворачиваются на север по часовой стрелке и облетают город с востока.

Учитывая все эти своеобразные моменты, совершенно очевидной рекомендацией для любого пилота, впервые выполняющего полет в Россию, будет пройти соответствующую подготовку или, по крайней мере, самостоятельно ознакомиться с правилами выполнения полетов по приборам (ППП). Правда, если вы намереваетесь взглянуть на российское издание AIP (Aviation Information Publication, Сборник аэронавигационной информации), то убедитесь в нетривиальности задачи. «В России два сборника AIP, — объясняет Сторп, — внутренний и международный. Внутреннюю версию вне России вы не найдете, и если вам понадобилось лететь в пункты, не указанные в международной версии, то придется нанять местного штурмана».

Кстати, в чем Россия строго придерживается рекомендаций ICAO, так это в использовании стандартной фразеологии радиообмена диспетчерами ОрВД. Поэтому стоит воздержаться от сленга и произнесения в эфир любых лишних слов, а также не допускать альтернативных способов указания числительных (например, 1500 м всегда следует проговаривать как one thousand five hundred meters, а не fifteen hundred meters или one-point-five).

Наконец, стоит учесть, что хотя формально полеты и могут выполняться визуально, но на деле, по крайней мере для реактивных самолетов, ПВП (правила визуальных полетов) не применяются и практики визуальных заходов на посадку просто не существует.

Еще одна местная аэронавигационная особенность состоит в том, что территория России не сверяется с Мировым геодезическим стандартом (World Geodetic Standard, WGS), последняя версия которого, WGS 84, лежит в основе функционирования системы GPS. Таким образом, в небе над Россией GPS может работать некорректно и пользоваться этими показаниями для определения положения ВС формально нельзя. Было бы предпочтительнее использовать российскую спутниковую навигационную систему ГЛОНАСС, но для этого необходимо осна-

## В НАСЛЕДСТВО ОТ СОВЕТСКОЙ ЭПОХИ РОССИИ ДОСТАЛАСЬ МОНОЛИТНАЯ БЮРОКРАТИЧЕСКАЯ МАШИНА И ФАНАТИЧНОЕ СЛЕДОВАНИЕ ПРОПИСАННЫМ ПРАВИЛАМ.

стран, где выполняются требования ICAO. Хорошо, если авионика предоставляет вам исчерпывающую информацию о воздушной обстановке, но если ваш борт оснащен старым аналоговым оборудованием, вам потребуется больше времени на планирование захода».

**СМОТРИ В ОБА** Если вы намерены совершить посадку в аэропорту с высокой интенсивностью движения, будьте готовы к задержкам. И не ждите, что диспетчер отправит вас в зону ожидания, в России это не принято. «В случае задержек диспетчеры продолжают векторение всех самолетов в зоне аэродрома, — говорит Парк, — что только добавляет им работы и усугубляет ситуацию. Маневрируя в зоне аэродрома, будьте предельно внимательны, так как многие российские ВС не оборудованы система-



## САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

«ЕСЛИ ВАШ ВИЗИТ СОВПАЛ  
С КАКИМ-НИБУДЬ МЕРОПРИЯТИЕМ  
ТИПА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО ФОРУМА,  
ТО ВАС МОГУТ ОТПРАВИТЬ \_\_\_\_\_  
НА СТОЯНКУ В ХЕЛЬСИНКИ».



титель самолет специальным оборудованием. При полете на крейсерском эшелоне сверяться с GPS вполне допустимо, но вот при выполнении захода на посадку — «даже не пытайтесь», советует Мрочка, «погрешность в милю вам обеспечена. И если ваше бортовое оборудование имеет функцию визуализации, не используйте ее для определения точности захода, так как она «питается» все от той же GPS. Вспомните, как летать по повторителям».

**ПЛАНИРУЕМ ЗАРАНЕЕ** Особых хитростей в получении разрешения на выполнение рейса в Россию нет, все довольно линейно. Но тем, кто ни разу этого не делал, важно осознать, что в наследство от советской эпохи России досталась монолитная бюрократическая машина и фанатичное следование прописанным правилам. «Здесь речь не идет об эффективности, здесь ключевое слово — контроль, — объясняет Парк, — причем контролируется досконально каждая мелочь».

«Планируя рейс, не надейтесь на авось, — советует Рэнди Кинкейд, менеджер по специальным проектам Baseops в Хьюстоне. — Проработайте каждую деталь, донесите ее до сознания вашего агента и убедитесь, что все согласовано до прибытия: парковка, кэтеринг, хэндлинг, гостиница и т. д. — у вас должны быть собраны все контактные данные, включая имя и номер мобильного телефона водителя такси. Перепроверьте, что в аэропорту прибытия имеется водило, подходящее для вашего типа ВС, и если нет — возьмите свое. Любые изменения должны вноситься в план как можно раньше». Минимальный срок для получения разрешения на пролет или посадку — пять рабочих дней. И хотя некоторые агенты утверждают, что им удавалось пройти эту процедуру быстрее, рассчитывать на это не стоит, поскольку гражданские авиационные власти согласуют каждое разрешение с военными и это несколько замедляет процесс. Кроме того, служба, ответственная за оформление разрешений, не работает круглосуточно. Западные операторы отмечают тенденцию к усложнению процесса оформления разрешения, так как соответствующие органы запрашивают все больше дополнительных документов и недвусмысленно сообщают, что при отсутствии таковых в разрешении может быть отказано. «Теперь нужно предоставлять все данные о пассажирах и экипаже, копии страховых полисов, свидетельство летной годности ВС, свидетельство о регистрации ВС, сертификат по уровню шума, информацию об организации, оп-

лачивающей рейс, — говорит Мэтт Паль, операционный менеджер Air Routing International. — И, кстати, за получение разрешения надо платить».

Отдельной головной болью агентов и операторов является процесс оформления российских виз как на пассажиров, так и на членов экипажа. Отсутствие визы является основанием для немедленной депортации нарушителя из страны. Причем если визы нет у одного из пилотов, то власти могут потребовать, чтобы страну покинул и самолет.

**РОССИЙСКИЕ АЭРОПОРТЫ** Внуково, самый популярный пункт назначения для деловой авиации в России, за последние несколько лет превратился во вполне профессиональный аэропорт, обслуживающий деловую авиацию, с несколькими приличными FBO и стандартным для Запада набором услуг. Проблем со стоянкой в настоящий момент практически не возникает, как и вопросов с безопасностью. Впрочем, ангарных помещений не так много, так что тут уж как повезет. Насчет противобледенительной обработки также лучше договориться заранее, поскольку зимой оборудование нарасхват. В большинстве аэропортов наводящая на операторов ужас своими коррозионными качествами «Арктика» уже заменена на составы, более дружественные к алюминию. Если в вашем пункте назначения царствует морозная русская зима, не забудьте убедиться в наличии оборудования, позволяющего удалить воду из труб в самолете, прежде чем оставить его на ночь на стоянке.

Проблема слотов не обошла стороной и российские аэропорты. И Внуково и Пулково ввели практику предварительного согласования прилетов и вылетов. «Если ваш визит совпал с каким-нибудь мероприятием типа Санкт-Петербургского экономического форума, то вследствие резкого увеличения количества рейсов бизнес-авиации вас могут отправить на стоянку в Хельсинки, — предупреждает Паль. — Соответствующее уведомление будет опубликовано заранее, и никаких специальных условий ни для кого не предусматривается. Но подобный риск возникает только летом, зимой число рейсов заметно сокращается».

В России 1216 аэродромов, из них 595 имеют ВПП с искусственным покрытием. Если оператор подал план полета в аэропорт, не являющийся международным или указанный только во внутренней версии Сборника аэронавигационной информации, то придется воспользо-

## Приложение «Деловая авиация»



ваться услугами русского штурмана. «В таком случае сначала вы прилетите в международный аэропорт, где пройдете таможенную и паспортный контроль и возьмете на борт штурмана. А потом уже с помощью штурмана, в задачи которого входит планирование маршрута (часто включающего внутренние трассы, не опубликованные в AIP) и ведение радиосвязи, полетите дальше», — рассказывает Паль. Штурман становится членом экипажа на весь период пребывания, до вылета из международного аэропорта. Иногда он помогает организовать наземное обслуживание. Как правило, это бывшие линейные пилоты, их можно нанять через агентство в Москве.

Качество покрытия ВПП очень разнится и по мере удаления от Центра все больше оставляет желать лучшего

### «РУССКИЕ ПРЕКРАСНО НАУЧИЛИСЬ БРА 11, ДЕНЬГИ ЗА ВСЕ ЧТО МОЖНО».

— следствие суровых зим и отсутствия должного ухода. «Например, на полосе в Красноярске, около 600 м на восток, огромная горбина. Если вы начнете разбег с торца полосы, то к этому моменту как раз достигнете скорости отрыва. Тут можно так напугаться, что и поседеть недолго. Лучше начать набирать скорость чуть дальше, полоса там вполне позволяет», — делится опытом Паль. На некоторых аэродромах, особенно на Дальнем Востоке, сохранились полосы, составленные из бетонных блоков. Зимой стыки между блоками покрываются льдом и становятся весьма ощутимыми.

Что касается ангаров, то, по словам Парка, за пределами Москвы вы их вряд ли найдете, а там, где они есть, средняя стоимость их использования составляет 1,5 тыс. евро за ночь стоянки. Поэтому, собираясь в обратный путь, придется приехать в аэропорт заранее, чтобы прогреть самолет.

Если судьба занесла вас в дальние уголки России, продумайте заранее запасные ходы и всегда держите под рукой контакты людей, которые могут помочь вам в сложной ситуации. «Однажды нашим ребятам пришлось совершить посадку на запасном аэродроме из-за отказа оборудования», — рассказывает Кинкейд, — так их сутки продержали на борту. Они связались с нами, и мы отправили им запчасть другим самолетом. Не ждите помощи от местных, вам ее не окажут, пока вы сами не организуете

все при посредничестве извне, от вашего агента». Кстати, было бы разумно забить холодильник съестными припасами: в большинстве городов центральной и восточной России вы не найдете того, к чему привыкли.

А вот с топливом проблем, как правило, не возникает, хотя разброс цен очень велик. По отзывам бывалых, на востоке страны для технических посадок можно воспользоваться аэропортами Петропавловска-Камчатского и Хабаровска. Это особенно актуально для операторов, летающих из США в Азию и обратно. Топливо и хэндлинг здесь значительно дешевле, чем в Японии.

**ТЕРПЕНИЕ И ЕЩЕ РАЗ ТЕРПЕНИЕ** В России предпочитают, чтобы самолеты летали по опубликованным трассам. «Вы можете попросить спрямление, но шансы, что вы получите разрешение, ничтожно малы», — говорит Паль. Однако в целом диспетчеры уже значительно лучше понимают возможности современных бизнес-джетов. Если раньше вся авиация общего назначения (включая деловую) не поднималась выше 300-го эшелона, то сейчас положение дел изменилось. Хотя недостаток гибкости и приверженность русских к прописанным правилам просто феноменальны. Парк рассказывает: «Во Внуково от стоянки деловой авиации до ВПП-6 нет и двухсот метров, но вы все равно обязаны следовать за машиной сопровождения, и приходится с работающими двигателями стоять и ждать эту машину. И неважно, внутренний у вас рейс или международный, диспетчер обязан согласовать ваш вылет с иммиграционной службой. Поэтому все происходит очень медленно. Прибавляйте к желаемому времени вылета как минимум часа два». И будьте терпеливы — вы в гостях.

Нельзя не упомянуть о российских ценах. Они, как выразился Мрочка, расставшись с 8,5 долл. за чашку кофе, «скандально высоки». При этом наличные, как правило, предпочтительнее. Операционные расходы при полетах в Россию также очень высоки и продолжают расти. «Русские прекрасно научились брать деньги за все что можно», — комментирует Паль, — они понимают, что операторы не перестанут летать сюда. Тарифы за взлет-посадку и стоянку постоянно повышаются, к тому же сборы за каждого пассажира непомерно высоки. Например, во Внуково вы отдадите по 300 долл. за каждого пассажира при посадке и при вылете. Если у вас три пассажира, то поездка обойдется в лишние 3600 долл.». Не отстают и аэронавигационные сборы, составляющие до 1 долл. за километр. Между прочим, недавно российские авиационные власти обратились в Министерство внутренних дел с просьбой о помощи в получении неоплаченных аэронавигационных сборов от недобросовестных операторов.

Кстати, если по прибытии в провинциальный аэропорт от вас потребовали заплатить некий «штраф» за нарушение правил каботажного, не верьте. Отказывайтесь платить — и вас оставят в покое. В остальном те, кто часто бывает в России, подтвердят, что русские всегда гостеприимны и готовы помочь. «В конечном итоге, — рассуждает Паль, — Россия не так уж сильно отличается от многих других мест на земле. Если кто-то снабжает вас знаниями местной специфики, вы вполне благополучно будете здесь работать».

**Business  
| AwHtIonj**