

ДОСТАВИТЬ ГРУЗ С НЕБЕС? YES!

Специалисты компаний «ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЕРВИС» (генеральный директор — Андрей Валерьевич Сметанников, зам. генерального директора — Валерий Ильич Сметанников) и ее дочерней фирмы «ПЕГАС-ОН ЛАЙН» (генеральный директор — Александр Анатольевич Землянский) вот уже более 10 лет успешно работают в области авиационного десантирования грузов парашютным и беспарашютным способом. Первая компания занимается разработкой технологий, вторая — их продвижением на рынке России и стран СНГ.

Наиболее значимые этапы деятельности этих уникальных компаний — в эксклюзивном интервью с их руководителями:



— Андрей Валерьевич, когда образовалась Ваша компания?

— В конце 2002 года. До этого наши специалисты принимали участие в различного рода работах и по Северу России (Арктика), и за границей (Африка). Но первый опыт был получен в нашей альма-матер — Воздушно-десантных войсках. Поэтому и костяк команды составляют офицеры ВДВ, причем те, которые в свое время занимались разработкой средств десантирования в интересах Воздушно-десантных войск. Начиная с 2002 года, создав фирму «ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЕРВИС», адаптировали военные наработки, которые у нас были, для гражданских, гуманитарных целей.

— Что же послужило толчком к созданию компании?

— В 1993 году мы работали в Судане, в 1997 — произвели два сброса в Якутии: это была поставка коммерческих грузов для реализации в торговой сети — теплые вещи, продовольствие, электростанции. Потери от первого захода составили 2%, от второго — 1%. И то это были не потери груза, а лишь потери товарного вида.

В это время нас брали на разовые работы, используя наш опыт, знания, труд. Дальнейшего продолжения, как правило, не было. В 90-е годы оказалось сложно прибиваться к какому-то необходимому берегу. Слишком много было

людей, которые старались использовать нас, и, взяв на вооружение нашу технологию, пытались работать уже самостоятельно.

— Происходило некоторое «тиражирование», повтор Ваших наработок?

— Да, но дело в том, что очень часто люди, вооружившись нашими технологиями, но не зная многих «нюансов», их дискредитировали. То сброс не получился, то потери были больше, а ссылка шла на то, что, мол, это не сработала система Сметанниковых. Тогда-то и появилась идея создать свою фирму...

— Кто Ваши основные заказчики?

— По Африке мы работаем с Организацией Объединенных Наций по Всемирной продовольственной программе, у ООН есть постоянные работы по Судану. Это регион гуманитарных катастроф: на одном Дарфуре, к примеру, 4 млн. беженцев, которых надо кормить. Ситуация осложняется тем, что идет постоянная война между Севером и Югом.

— Это постоянный участок работы?

— Да. В декабре 2002 года подписан первый контракт.

— Существует ли конкуренция в Вашей сфере?

— Безусловно. Белорусские, украинские коллеги «стараяются». Ведь в 90-х годах все же вместе работали.

— То есть, все «свои»?

— Мы предприняли за последние годы необходимые меры, чтобы отсеять нежелательных

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА



СМЕТАННИКОВ Андрей Валерьевич — родился в Харькове 17 ноября 1962 г.

Образование — Рязанское Высшее Воздушно-десантное дважды Краснознаменное училище им. Ленинского комсомола, окончил в 1983 г.

С 1987 г. — инженер по разработке тяжелой воздушно-десантной техники в НТК ВДВ. С 1994 г. — руководство разработкой, испытанием и практическим применением средств десантирования техники и грузов в интересах различных заказчиков (ООН, МЧС России, РАЭ НИИ Арктики и Антарктики) в разных регионах мира (Африка, Северный и Южный полюс, Якутия).

конкурентов, которые попросту систему "срывают" и по ней работают, не считаясь с автором. Каждая копия не может повторить оригинал. Если мы сделали свое оборудование, мы его официально узаконили с ОАО им. С.В. Ильюшина, и соответственно, провели через Минтранс, с АНТК им. О.К. Антонова - провели через УкрАвиаТранс, то есть прошли весь цикл испытаний, и подписали соответствующие документы. Мы работаем с сертифицированными заводами, которые выпускают основные узлы нашего оборудования.

— Назовите, пожалуйста, эти предприятия.

— К примеру, завод "Универсал", который издавна работает на ВДВ, ОАО им. С.В. Ильюшина, на Украине — АНТК им. О.К. Антонова. Без их помощи мы не смогли бы на законных основаниях сделать то оборудование, которое сейчас у нас работает.

— В чем его уникальность?

— С ним можно работать как по беспарашютной системе, так и по парашютной. Беспарашютная система предусматривает, что груз зашивается в тройной мешок и за счет этого доставляется без потерь, то есть мешки последовательно рвутся, а последний, третий, выдерживает всю нагрузку и доставляется на землю в целости и сохранности при соблюдении технологии. В то же время это же оборудование при определенной перестановке позволяет даже в одном полете десантировать и парашютные, и беспарашютные грузы.

— Какие требования Вы предъявляете к своей работе?

— Основное — мы берем на себя обязательство обеспечить минимальный процент потери груза. Достигается это за счет тесной связи с наукой. Прежде чем отработать ту или иную схему, начать десантирование, мы проводим на том же заводе "Универсал" на копре в Медвежьих озерах испытания (замеряем перегрузки, то есть полностью макетируем предстоящую работу), которые позволят добиться наивысшего результата.

Например, в чем была сложность работы в Антарктиде? Во-первых, надо было максималь-

но загрузить самолет с учетом того, что топлива должно хватить на 2,5 тысячи км радиуса полета, то есть в целом с аварийным запасом на 5,5 тысяч км. С этим мы справились. Более того, до нас никто не бросал платформы типа ПГС-1000 такого веса: по 6 бочек на каждой. Во-вторых, превышение самой площадки десантирования над уровнем моря составило 3,5 тысячи метров, соответственно, скорость снижения платформы была значительно выше, чем мы привыкли в обычных условиях, а разреженность воздуха — как на 5000 м.

Мы последовательно шли к этой цели: до этого были подобные сбросы в Африке, сбросы с высоты 7000 м., а также при превышении площадки десантирования до 1000 м.

— Какой основной штат Ваших сотрудников, варьируется ли он в зависимости от поставленных задач?

— Редкая фирма может позволить себе содержать большой штат. Основной костяк есть, его составляют и офицеры ВДВ, ВВС, и специалисты РОСТО (ДОСААФ), которые в свое время подготовили массу парашютистов, причем многие даже до сборной СССР дошли.

— Отбор сами проводите?

— Десантный мир достаточно тесен, поэтому отбираем тех людей, с которыми судьба уже сводила раньше.

— Учитываете так называемый человеческий фактор?

— Безусловно. Предпочтение отдаем людям опытным, профессиональным и дисциплинированным, которые чувствуют себя в самолете, как рыба в воде. Чтобы в полете человек подошел к обрезаю рамп, надо иметь определенную психологическую подготовку. Я думаю, не каждого летчика туда подведешь.



— Какие связи у Вас с РОСТО (ДОСААФ)?

— Официальных связей нет. Все строится на человеческих взаимоотношениях: кого раньше знали по работе, кого ребята порекомендовали. Если каждого взять из нашего костяка, он не одну сотню людей подготовил просто по прыжкам. Когда я служил в ВДВ, только через мои руки ежегодно проходило тысячи полторы — две десантников.

— Расширилась ли Ваша география с годами?

— В прошлом году мы наконец-то убедили людей, что можем и в Антарктиду доставлять грузы парашютным способом, а ведь противников было немало.

— Нештатные ситуации были?

— Серьезных — не было. А мелочи, — где их не бывает?

— Есть ли у Вас твердые контракты?

— По Судану. Начиная с начала 2003 года. И в этом году мы отвоевали контракт на два года вперед, то есть включая 2007 год. С Россией пока сложно, хотя в 1997 году в Якутии показали отличный результат: оборачиваемость средств была очень высокой за счет сокращения времени доставки и минимальных потерь, менее 3 %.

— Расскажите, пожалуйста, о перспективах работы в Антарктиде.



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ



— После прошлогоднего сброса, нам подтвердили, что мы будем доставлять топливо на “Восток” до 2008 года по два рейса в год. Кроме того, ведутся переговоры с иностранными партнерами: они тоже хотят на свои станции организовать такую же парашютную доставку грузов.

— Как же достучаться до наших, российских заказчиков?

— Я думаю, что у нас, как всегда, боятся перемен, а они заключаются в том, что какие-либо денежные потоки перераспределяются определенным образом. При работе часть средств списывается на потери, а потом, через некоторое время, эти деньги уже никто не считает. А мы свою работу выполняем и своевременно, и качественно. В результате люди, остро нуждающиеся в каких-либо продуктах, любой гуманитарной помощи, в кратчайшее время получают ее, то есть сокращается оборачиваемость средств.

Казалось бы, что тут доказывать? Наверно, государственная машина тем и сложна, что долго раскатывается. А некоторые фирмы, наверное, заинтересованы в своих потерях, позволяя что-то списывать, как бы ни парадоксально это звучало...

Мы обращались и к главам администраций, и в “Газпром”, но в ответ получали лишь отписки.

Кстати, об Антарктиде. Там ведь основная доставка топлива осуществляется на санных по-

ездах: ставятся в рядок вездеходы, это около 8 сцепок, при этом одна треть топлива сжигается по дороге. Ощутимы потери и по технике: бывает, что из восьми сцепок доходят 7, а то и 6, потому что условия эксплуатации и ремонта очень суровые — климат такой.



— Арендуете ли Вы самолеты?

— Чаще всего нет. Мы стараемся разделить риски: сами берем свой “надел”, т. е. десантирование, а компании и экипажи могут быть разными. К примеру, недавно это была авиакомпания “Газпромavia”, научное сопровождение и экипаж — ГосНИИ ГА под руководством Начальника ЛИЦ ГосНИИ ГА Есаяна Р.Т., с ними мы летали в Антарктиду.

— Что нового появляется в Ваших разработках?

— Есть наработки по более совершенным парашютам, которые расширяют возможности

применения парашютной техники. За счет доработки куполов, за счет правильной разгрузки, мы увеличили грузоподъемность.

Есть новые разработки, которые пока мы, к сожалению, из-за отсутствия средств не можем запустить. Это локализация разливов нефтепродуктов в различных акваториях: если танкер терпит крушение, можно с помощью того же Ил-76 парашютным способом локализовать эти разливы объемом до 160 тысяч тонн, применив заградительные боны и поддоны с сорбентами. В дальнейшем специальные спасательные суда смогут откачать нефтепродукты из огражденной боными зоны.

В области пожаротушения наш способ применения авиации позволяет локализовать лесные пожары больших масштабов и отсекал огонь от населенных пунктов постановкой защитных полос путем регулирования плотности и скорости водяной струи, вылетающей из самолета и в дальнейшем постановкой встречного “пала”. А также обеспечиваем залповый сброс воды, что актуально при тушении горящих нефтяных скважин. Патент находится в стадии оформления. Но для того, чтобы предпринять дальнейшие шаги, сделать рабочую модель, провести испытания и выходить на внутренний и международный рынки, нужны средства.

— Чью технику Вы используете?

— Мы используем десантную технику, которая списывается из Вооруженных Сил. Даем ей вторую жизнь за счет доработки по повышению прочности и разработке своей схемы применения. Но тут есть вопросы, потому что официально нам могут сказать, что она не сертифицирована. Поэтому мы не осуществляем поставку средств десантирования в чьи-то руки, а продаем конечный результат, т. е. доставку. Когда у нас будет больше оборотных средств, тогда можно будет, работая на определенные государственные структуры, запустить в производство свою систему, добиться ее сертификации и так далее.

— Расскажите, пожалуйста, о беспарашютной системе, где она применяется?

— Беспарашютная система десантирования грузов — это только наша разработка. Раньше мешочный груз выбрасывали вместе с платформами, а в полете мешки отделялись от платформ. Платформы представляли собой большую опасность, потому что если мешок падает ровно и не планирует, то платформы могли улечься за границы площадки и убить людей, которые стояли в оцеплении. Впервые эту систему мы апробировали в Судане в 1998 году, потом она доводилась. Буквально в позапрошлом году мы получили на нее все разрешающие документы. За три месяца на своей беспарашютной системе мы выбрасывали сотни тысяч тонн груза. Такого уровня испытаний, в таком объеме, наверно, и при Советском Союзе не проводилось. То есть, работоспособность нашей техники подтверждается большим опытом.

К разговору подключается Александр Анатольевич Землянский, генеральный директор компании “ПЕГАС ОН ЛАЙН”:

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА



ЗЕМЛЯНСКИЙ Александр Анатольевич — родился в Златоусте Челябинской области 7 июля 1963 г.

Образование — Тамбовское Высшее Военное Авиационное Инженерное ордена Ленина Краснознаменное училище им. Ф. Дзержинского в 1985 г.

С 1985 г. служил на различных должностях в ВВС, начиная от техника группы до старшего специалиста отдела Управления по ИВП и УВД МО РФ (Управление по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением министерства обороны). С 2001 г. — коммерческая деятельность в сфере авиации и десантирования грузов.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА



СМЕТАННИКОВ Валерий Ильич — родился в Алма-Ате 28 июня 1937 г.

Образование — Харьковская Радиотехническая академия им. Маршала Л. Говорова в 1967 г. Полковник в отставке.

С 1954 г. служил в войсках ПВО, с 1973 г. — в ВДВ (Воздушно-десантных войсках), в управлении командующего. С 1975 г — член НТК (научно-технического комитета) ВДВ по разработке средств десантирования, руководил разработкой и испытаниями средств десантирования техники и грузов. С 1988 г. занимался разработкой и практическим применением средств десантирования техники и грузов в интересах различных заказчиков (ООН, МЧС России, РАЭ НИИ Арктики и Антарктики) в различных регионах мира (Африка, Северный и Южный полюс, Якутия).

— Хочется добавить по поводу конкурентов. Андрей, может быть, поскромничал, но в Судане были конкуренты не только в лице белорусов и украинцев. Американцы тоже участвовали в вопросах десантирования, и в конечном итоге, их сейчас там нет: мы их «выжили» качеством работы и новыми технологиями. (Как раз по беспарашютному десантированию они выбрасывали груз с платформами, что приводило к плохим последствиям: травмам, потерям людей и т.д.) Плюс — это экономия древесины, а в Африке она бесценна.

— А этот поддон или платформа одна?

— Она одна, используется многократно, несколько месяцев, естественно, если ее техническое состояние соответствует тем требованиям, которые определены безопасностью полетов. На эту платформу загружается груз, он сбрасывается, а платформа остается в самолете. Самолет возвращается обратно на базу, происходит опять повторная загрузка на эти платформы и их используем до ста и более полетов.

— Есть ли запасные платформы?

— В Ил-76 на вылет устанавливают 26 штук в 2 ряда, в Ан-12 — девять в один ряд. Самолет приходит на загрузку с установленными платформами. При десантировании грузов они накладываются одна на другую. Поскольку площадки очень короткие — 400 на 100 метров, сбрасывание всего груза (36 тонн для Ил-76) осуществляется в 3-4 захода самолета над площадкой десантирования.

В разговор вступает Валерий Сметанников, заместитель генерального директора компании «ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЕРВИС».

— Валерий Ильич, говорят, что Вы являетесь мозговым центром компании?

— Наверно, да, — отвечает он, улыбаясь. — Проработал 15 лет в ВДВ. Через меня прошла вся современная техника, ее последние разработки. Весь технический задел нашей фирмы шел оттуда. Когда в 1987 году я уволился, меня взяли ведущим инженером на завод «Универсал», головное предприятие по разработке средств десантирования.

В 1990 году возникла необходимость в выполнении коммерческих работ, первая из них — сброс бульдозера и шнекоротора на базе трактора ДТ-75 на Северный полюс. Там должна была работать экспедиция Севморгеологии, задача которой — исследовать «Хребет Ломоносова», который является продолжением Уральских гор, и если это так, то вся акватория, начиная от Мурманской области и кончая Чукоткой, весь этот треугольник, — территория России, и полезные ископаемые — тоже наши. В перспективе это большой задел. За счет сброса техники, за три дня мы построили там ледовый аэродром, который принимал Ан-12 и Ан-74, и экспедиция работала вместо одного месяца два с половиной.

— Высотная система десантирования грузов, это тоже Ваша разработка?

— В 1993 году в Анголе пришлось выручать людей, попавших в окружение «Униты». В целях безопасности, с 7000 метров, а это было выше возможностей противовоздушных средств повстанцев, бросали грузы на парашютных системах. Все приходилось отрабатывать на месте.

Потом американцы говорили, что в России есть полковник, который на месте может сконструировать парашютную систему и со снайперской точностью попадать в «цель». Они тоже занимались десантированием, но у них то подвеска обрывалась, то системы не были приспособлены для тех условий, то груз улетал не туда...

Постскриптум. По итогам авиационного десантирования в Антарктиде в прошлом году руководители института «Арктики и Антарктики», российской антарктической экспедиции положительно оценили результаты работы компании «Передовые технологии и сервис», ее компетентность и профессионализм. Из всех участников научной конференции «РАЭ-50», которую представляли научно-исследовательские фирмы, компания была единственной коммерческой, которая сработала на уровне научно-исследовательского института.

Пока готовился материал, специалисты компании «ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЕРВИС» выполнили парашютное десантирование авиационного топлива в интересах арктической экспедиции (23 — 25 марта 2006 г.). Это была очередная уникальная операция. Для сброса использовалось новое напольное десантное оборудование, разработанное совместно с АНТК им. О.К. Антонова для десантирования гуманитарных грузов с самолета Ан-12 (ОСГ-12). Как и в Антарктиде, на платформе устанавливалось шесть бочек, только в один «ярус», что позволило максимально использовать грузоподъемность платформ, а самое главное обеспечило стопроцентную сохранность груза!!!

Беседу вела
Ирина СКРЫННИКОВА.

