ISSN 0017 - 3606

гражданская АВИАЦИЯ

10
1994

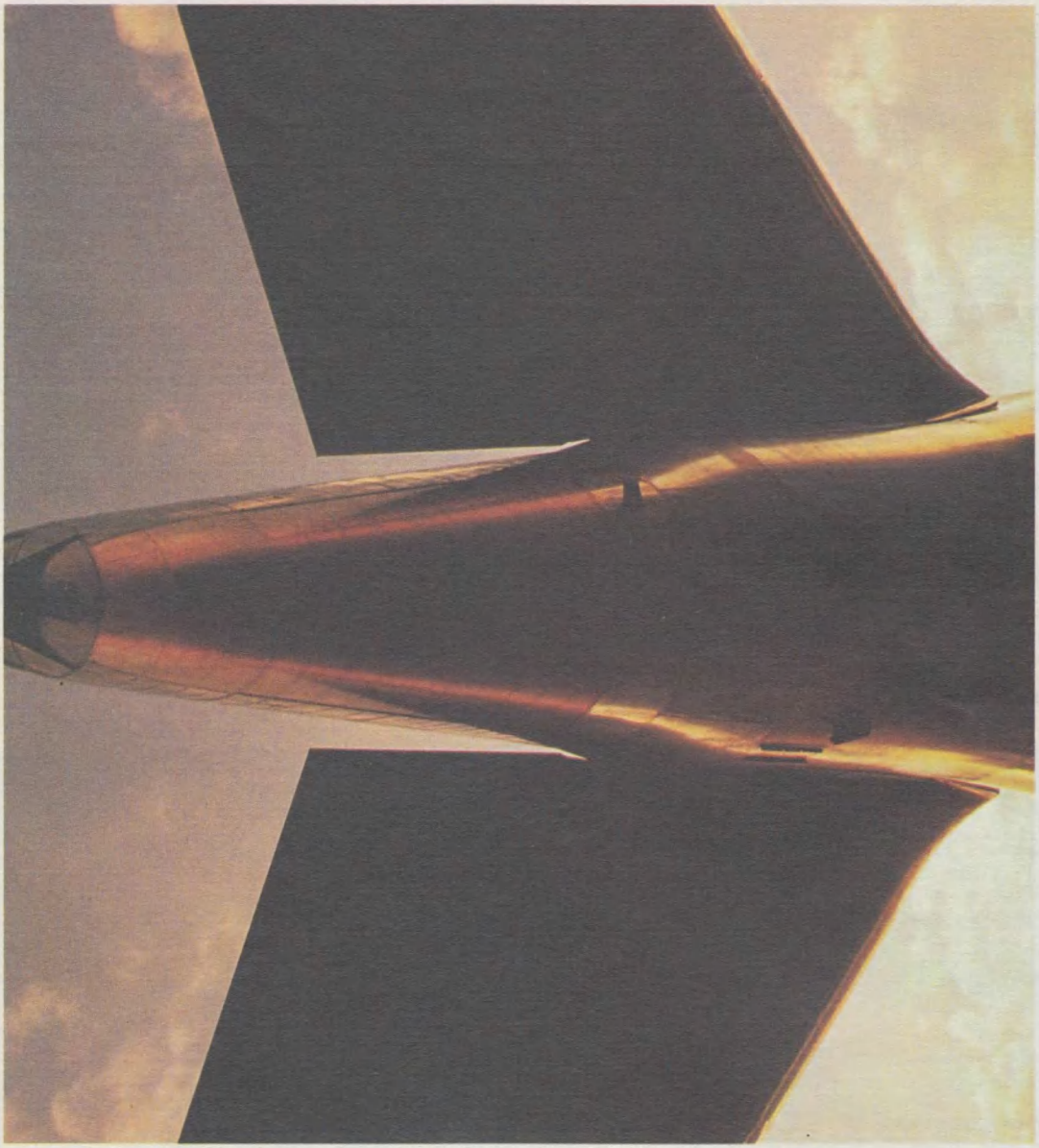


ПЛЕНКА 3М "СКОТЧКЭЛ" В АВИАЦИИ ВМЕСТО ДОРОГОСТОЯЩИХ КРАСИТЕЛЕЙ

РОСАЭРО – ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ 3М В ОФОРМЛЕНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Рахтенин

70226



Когда мы идем навстречу пожеланиям своих клиентов, выигрывают не только они. Выигрываем все мы

Компании, преуспевающие в аэрокосмической промышленности в течение двух и более оборотов делового цикла, отдают себе отчет в том, что никто не может знать решения всех проблем. Некоторые из этих компаний понимают, что потребители знают их продукцию достаточно хорошо, чтобы внести свой вклад в ее усовершенствование. А лучшие из них заручаются поддержкой как поставщиков, так и потребителей в достижении новых целей.

BOEING

гражданская
АВИАЦИЯ

10–94

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ

ОРДЕНА ДРУЖБЫ НАРОДОВ

МАССОВЫЙ ЖУРНАЛ

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА



НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: *самолеты и специальные машины с нанесенной пленкой 3М. Рекламу о передовой технологии в оформлении воздушных судов читайте на странице 5.*

УЧРЕДИТЕЛЬ – РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА

Журнал зарегистрирован в Министерстве печати и информации Российской Федерации. Свидетельство о регистрации № 01007 от 21 апреля 1992 года.

Журнал распространяется по подписке на территории всех суверенных государств бывшего СССР, в странах Европы, Азии, Африки, Северной и Южной Америки.

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.

В соответствии с Законом Российской Федерации «О средствах массовой информации» редакция оставляет за собой право не вступать в переписку с читателями.

В НОМЕРЕ:

ТРОШИН А. Выжить трудно, но должно 1

АТЛАРОВ В. Финансовый механизм: нужны радикальные меры 2

ГУЛЯ А. Горькие плоды упрощенчества 4

БОГУСЛАЕВ В. Как бы не потерять крылья 6

ШИТОВ В. "Если не мы, то кто же?.." 8

ШЕНГАРДТ А. Заявка на долгожительство 11

ИСАЙКИН А., СОКОЛЬНИКОВ В. Проблемы были. Проблемы остаются 12

НАГЛИК Й. Небу России – самолет Л-610 17

РОМАНЕНКО Ю. Стандарты на новые системы связи 18

ГОЛЬЦОВ В., ЛИХАЧЕВ М., ТРОШИН А. Под созвездием Южного Креста 20

Высоты "Саутерн эр транспорт" 24

ШИТОВ В. Откройте для себя Дубай 26

Журнал в журнале "Высота" №48 32

БОРИСОВ О. Испытан НИИ ГВФ 35

БАУЛИН Е. В сентябре сорок первого 36

МАРКОВА Е., КРЫЛОВ А. Решает ученый совет 38

БРЫЛОВ А. Чикагская конвенция 40

ТИЩЕНКО В. Эхо далекого полета 42

СОТКИЛАВА З. "Когда поет душа..." 46

АЛЕКСАНДРОВ Д. Его судьба – "Спартак" 47

Главный редактор А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия: В. И. Атларов., Г. Т. БЕРЕГОВОЙ, В. Н. ГОЛЬЦОВ (заместитель главного редактора – коммерческий директор), В. В. ЗАМОТИН, Б. А. КРЕМНЕВ, Б. С. ОРЛОВ, В. В. ПОТАПОВ, В. М. ТИХОНОВ, Г. Ф. УНИЧЕНКО, Ю. А. ФИЛИМОНОВ, В. В. ШИТОВ.

ВЫЖИТЬ ТРУДНО, НО ДОЛЖНО

Как-то заглянул к нам в редакцию наш давний автор и подписчик. Похвалил за новизну тематики, одобрил сдвиги в полиграфии. А в конце разговора спросил с явным подтекстом:

– Ну хорошо, сегодня вы пока еще живы, а что будет завтра? Где гарантия, что журнал не окажется на мели?

Что ответить нашему гостю да и сотням других доброжелателей, задающих тот же вопрос? Конечно, такой гарантии нет и дать ее никто не может. Канули в Лету времена, когда и на год, и на пятилетку вперед редакции было «за все уплачено», независимо от результатов подписной кампании и финансовых затрат на выпуск и распространение журнала. Даже ежеквартальная премия сотрудникам, и та выдавалась без сбоев. Достаточно было снизить так называемые плановые убытки. А от журналистов требовалось лишь одно: «обеспечить высокий идейно-политический, деловой и литературно-художественный уровень». За это с нас спрашивали и денно, и нощно, причем нередко очень жестоко. О таких же «приземленных» понятиях, как доходы и расходы, голова болела не шибко сильно.

С августа девяносто первого цербербского надзора за «уровнем» больше не стало, зато в финансовом отношении журнал оказался на положении пловца в бушующем океане. Хватит смекалки и сил – продержишься, не хватит – пойдешь топором ко дну, дела до тебя никому нет. А после беловежских событий мы лишились даже юридической «крыши», то есть своих учредителей – Министерства гражданской авиации СССР и ЦК профсоюза авиаработников. И редакционному коллективу, чтобы сохранить старейшее авиационное издание страны и, чего греха таить, спасти самого себя, не осталось ничего другого, кроме как перерегистрироваться заново и взвалить на свои плечи все бремя борьбы за выживание. И вот уже почти три года борьба эта продолжается, то приближаясь к самой критической отметке, то отступая в более или менее безопасную зону.

Правда, ныне действующие авиационные структуры – Межгосударственный авиационный комитет, Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта, Департамент воздушного транспорта и некоторые другие вроде бы не прочь поддержать отраслевую прессу – газету «Воздушный транспорт» и журнал «Гражданская авиация». Вопрос об этом они даже включали в повестку дня своих заседаний! Но если решения Департамента приносят редакциям хотя бы некоторую практическую пользу, то МАК и АЭВТ дальше деклараций типа «рекомендовать» и «просить» пойти не смогли. И, судя по всему, так и не смогут, несмотря на многократные заверения и посулы.

На что же остается рассчитывать редакции, а заодно с ней и нашим читателям? «На доходы от подписки и рекламы, – подскажет иной догадливый советчик. – Именно так живут газеты и журналы всего цивилизованного мира». И он, бесспорно, прав. Но то в цивилизованном мире! У нас же в России-матушке до цивилизованных отношений еще ой как далеко. Если, скажем, в той же Америке, где приходилось бывать, газетную и журнальную информацию каждый воспринимает как самый обычный товар, за который, естественно, надо платить, то у нас все еще считается, что денег стоят лишь самолеты и двигатели, а печать – это нечто вроде манны небесной, которую «за просто так» дарует сам Господь Бог. Между тем, как любил острить еще лет двадцать назад один наш редакционный шутник, пока существуют товарно-денежные отношения, за спасибо даже колбасных обрезков в магазине не дают. И это так было, заметим в эпоху «развитого социализма». О чем же говорить теперь, когда на каждом перекрестке кричат о торжестве рыночных отношений!

Впрочем, оставим эту тему. Жизнь все равно убедит каждого, что одной манной небесной сыт не будешь, и коли хочешь иметь «свой» журнал или «свою» газету, открывать кошелек все равно придется. Это в равной мере относится и к государственным структурам, и к «независимым» компаниям, и к любому подписчику-индивидуалу. Другого пути просто-напросто нет.

Мы прекрасно понимаем состояние того же ветерана Аэрофлота, живущего на нищенскую пенсию. Еще год назад он выписывал журнал по пятьдесят рублей за экземпляр, а сегодня ему предлагают выложить уже три тысячи. Но у редакции, к сожалению, нет иного выхода. Обвальный рост цен на все и вся поставил нас перед суровым выбором: или прекратить выпуск журнала, или поднять его подписную цену хотя бы до себестоимости.

Впрочем, почему бы о тех же пенсионерах не позаботиться трудовым коллективам, которым ветераны отдали лучшие годы своей жизни? Мы уже не раз обращались к руководителям авиакомпаний и предприятий с предложением взять на себя расходы по адресной подписке на отраслевые издания. Ведь коллективу, как бы трудно ему не жилось, сделать это гораздо легче, чем в одиночку вчерашнему пилоту или технику. А что касается нравственной стороны такого поступка,то любой пенсионер скажет за это лишь огромное спасибо. И я рад сообщить, что наш призыв уже услышан во «Внуковских авиалиниях», в Главном агентстве воздушных сообщений, авиакомпании «Алак», в ряде других старых и новых авиационных структурах. Примечательно, что, идя на такой шаг, руководители авиаколлективов убеждены, что это нужно не столько редакции, сколько им самим. Ибо журнал, несмотря ни на что, всегда служил и служит интересам авиаторов.

Аналогичными мотивами руководствуется и наша ведущая международная компания «Аэрофлот – Российские международные авиалинии». Вот уже какой год она целенаправленно приобретает журнал на борты своих самолетов. Тем самым как бы убивает двух зайцев: строго соблюдает стандарты по обязательным услугам для пассажиров и активно использует наше издание для рекламно-информационной работы. И то и другое можно только приветствовать.

Кстати, возвращаясь недавно из зарубежной командировки, услышал лестный отзыв, что в нынешнем году заметно изменился к лучшему внешний облик журнала. Разумеется, до европейского или американского уровня нам еще тянуться – не дотянуться, но некоторые сдвиги действительно есть. И обязаны этим мы прежде всего комбинату «Московская правда», который буквально вызволил журнал из беды. До этого, как известно, наше издание печаталось в третьей типографии Воениздата, что на Хорошевском шоссе. Долгие годы между редакцией и этой типографией поддерживались самые добрые партнерские отношения, которые вполне устраивали обе стороны. Но вот появились в производственном отделе типографии «рыночники» в самом худшем смысле этого слова, и журнал оказался в роли гадкого утенка. Пользуясь своим монопольным правом, они третировали нас как могли: и сроки выхода нещадно затягивали, и тарифы взвинчивали как хотели, и качество печати обеспечивали через пень-колоду. В конце концов терпение наше лопнуло, и с мартовского номера журнал печатается в «Московской правде», где совсем другая деловая атмосфера. Хочется надеяться, что так будет и завтра, и всегда.

И последнее, чем бы хотелось поделиться с тобой, дорогой читатель. В своих письмах в редакцию ты часто сетуешь, что журнал приходит к тебе с большими опозданиями, а то и вовсе теряется где-то в пути. «В этом году я получил лишь журнал №1 и №5, – пишет, например, Владимир Скрипник из Брянской области. – В отделе доставки «Роспечати» сказали, что другие номера к ним не поступали...» Такая же незадача и у С. Чурсина из украинского города Мариуполя, а на местной почте лишь стереотипный ответ – Россия не высылает...

Скажу без обиняков: редакция сделала все для того, чтобы журнал поступал подписчикам вовремя. Более того, тиражи тех самых затерявшихся номеров благодаря усилиям «Московский правды» вышли в свет намного раньше прежнего графика и без всяких задержек переданы «Роспечати» для рассылки подписчикам. Так что концы искать надо на месте, в органах связи. Судя по всему, их работа мало чем отличается от московских почтовиков, которые даже поздравления с Днем Победы доставили в редакцию в... начале июля. И это не откуда-то издалека, а в границах столичного Садового кольца. Такая вот грустная реальность.

И все-таки давайте будем оптимистами. Как бы там ни было, а самый сложный период рыночной адаптации мы с вами прошли. И теперь можем с известной долей уверенности сказать: «Выжить трудно, но можно и должно». Разве это не так?

Анатолий ТРОШИН,
главный редактор журнала
"Гражданская авиация",
кандидат филологических наук,
заслуженный работник культуры
Российской Федерации

г. Москва.

ФИНАНСОВЫЙ МЕХАНИЗМ: НУЖНЫ РАДИКАЛЬНЫЕ МЕРЫ



В. И. АТЛАРОВ,
начальник отдела финансирования и налоговой политики Департамента воздушного транспорта России

За первое полугодие текущего года предприятия воздушного транспорта России понесли убытков почти на 70 млрд. рублей. Особенно тяжелое положение сложилось в авиаотрядах Крайнего Севера – в Магаданском, Архангельском, Дальневосточном, Восточно- и Западносибирском, Коми, Якутском и Красноярском региональных управлениях.

Сложившаяся ситуация – следствие общего экономического кризиса в стране, и корни ее тянутся к прошлому и позапрошлым годам. Либерализация цен на потребляемые воздушным транспортом материально-технические ресурсы предопределила соответствующий рост расходов и необходимость перехода на свободные тарифы. В свою очередь переход этот также диктовался результатами анализа функционирования воздушного транспорта в условиях работы по государственным регулируемым тарифам в 1992 году. Тогда в условиях дотационной политики авиапредприятиями практически утрачены были хозрасчетные стимулы в работе. Была нарушена зависимость роста заработной платы от конечных результатов труда. В таких условиях немыслимо проводить широкомасштабную реформу, в первую очередь акционирование. В результате позапрошлый год отраслью был завершен с убытком от эксплуатационной деятельности в размере 56,3 млрд. рублей, из которых покрыто из бюджета лишь немногим больше 38 млрд.

Другое направление экономических преобразований на воздушном транспорте – действующая уже более полутора лет система взаиморасчетов. Наряду с введением свободных тарифов она позволила обеспечить предприятиям отрасли реальные хозрасчетные условия функционирования, прямую заинтересованность в результатах собственной деятельности. Открылся путь к осуществлению программы приватизации на воздушном транспорте. Однако несовершенство банковской системы страны усложняет до сего дня процедуру проведения взаиморасчетов как между авиапредприятиями, так и с поставщиками материально-технических ресурсов. В результате дебиторская задолженность авиапредприятий достаточно высока, что приводит к напряженным отношениям с производителями и поставщиками авиатоплива. Нередко это является причиной срыва его регулярных поставок, что в свою очередь сказывается на регулярности полетов.

Да, проблема неплатежей по-прежнему остается острой. Ее не решили ни взаиморасчет по итогам 1992 года, ни государственный кредит на пополнение оборотных средств. В первом полугодии 1994 года процесс острой нехватки оборотных средств продолжал углубляться. Коэффициент текущей ликвидности даже по наиболее крупным авиапредприятиям, имеющим долю госсобственности более 25 процентов и численность персонала свыше тысячи человек, составил в среднем 0,88. В результате из 57 потенциально неплатежеспособных предприятий по коэффициенту текущей ликвидности таковыми оказались 53.

Опять-таки по оперативным данным за первое полугодие текущего года дебиторская и кредиторская задолженность авиапредприятий составила каждая более 2-х млрд. рублей. Высоки задолженности бюджету по налогам и ссудам. Сухой язык цифр, но без него немыслимо вести разговор о финансовом положении отрасли. 1 июля истек срок возврата целевого государственного кредита, выделенного на пополнение оборотных средств. А как его возвращать, если по-прежнему авиапредприятия еле-еле сводят концы с концами и ни о какой устойчивости в их финансовых делах пока говорить не приходится?

В этой связи представляет интерес выполненное группой экспертов предложение об изменении самого механизма государственного кредитования и государственной поддержки российских авиаперевозчиков. На основе проведенного анализа экспертная группа делает вывод, что финансовые ресурсы, направляемые в авиапромышленность и гражданскую авиацию в условиях дефицитного бюджета, недостаточны. Выделенные государственные средства используются весьма неэффективно, распыляются, зачастую просто «проедаются». Ситуация как в авиапромышленности, так и в гражданской авиации определяется двумя факторами. Во-первых, авиапредприятия, остро нуждающиеся в обновлении самолетного парка, не могут приобретать авиатехнику из-за ее крайней дороговизны и труднопрогнозируемого роста цен в условиях высокой инфляции. Во-вторых, авиационная промышленность также в свою очередь переживает спад из-за отсутствия заказов или просто-напросто не может реализовать произведенную технику из-за отсутствия у заказчиков средств.

В этом кроется одна из основных причин роста неплатежей в авиапромышленности и гражданской авиации. Проблема усугубляется к тому же длительностью прохождения платежей через систему Центробанка.

По мнению экспертной группы, решение этих проблем могло быть следующим. Часть акций, остающаяся в собственности государства после приватизации авиапредприятий, передается в доверительное управление Департаменту воздушного транспорта Российской Федерации, в составе которого может быть создано специальное подразделение либо коммерческая структура. Прямой контроль за трастовой деятельностью Департамента воздушного транспорта может взять на себя Госкомимущество России.

Департамент воздушного транспорта в свою очередь информирует правительство о текущей ситуации и перспективах развития авиапромышленности и гражданской авиации, их потребностях в кредитных и инвестиционных ресурсах. В его функции – определить приоритеты государственных кредитных и прочих вложений в предприятия отрасли, распределить финансовые средства через Банк-агент правительства на основе положительного заключения экспертизы возвратности, проводимой банком. Департамент также привлекает дополнительные инвестиционные ресурсы за счет эмиссии вексельных обязательств под залог акций авиапредприятий, находящихся в собственности государства, предоставляет часть государственных кредитных ресурсов, направляемых на развитие предприятий гражданской авиации, Банку-агенту правительства для приобретения авиатехники. Делается это через лизинговую компанию.

Роль Банка-агента правительства России – контролировать и нести ответственность за целевое использование государственных кредитных и инвестиционных ресурсов, проводить экспертизу возвратности государственных средств (если речь идет о кредитах). Банк на основе сети филиалов создает систему ускоренных взаиморасчетов между предприятиями гражданской авиации и авиапромышленности, дочернее предприятие – лизинговую компанию и контролирует ее деятельность. Его задача – предоставлять кредиты лизинговой компании для приобретения авиатехники как за счет государственных средств, так и за счет средств, высвобождаемых в результате введения системы ускоренных взаиморасчетов. Кроме того, Банк-агент создает фонд страхования для предприятий воздушного транспорта из средств, высвобождаемых в результате введения системы ускоренных взаиморасчетов.

Лизинговая компания закупает авиатехнику у ее производителей и сдает в аренду предприятиям гражданской авиации. Естественно, что на основе изучения спроса на авиатехнику, компания, кроме того, делает заказы на ее производство предприятиям авиапромышленности.

Позитивные последствия внедрения данного механизма налицо. Во-первых, выстраивается финансовая цепочка «заказчик–производитель авиатехники», в которой доминирующую роль играет заказчик. Следовательно, объем и структура предложений авиатехники определяются рыночным спросом. Для производителя решается проблема обеспечения заказами и сбыта продукции, для потребителя – проблема изыскания средств на приобретение нового оборудования. Повышается отдача государственных кредитных и инвестиционных вложений как в гражданскую авиацию, так и в авиапромышленность, отсекаются неэффективные вложения. Создаются дополнительные источники инвестиционных ресурсов для авиапромышленности и гражданской авиации, повышается управляемость авиапредприятиями на основе трастовых полномочий Департамента воздушного транспорта и финансового контроля со стороны Банка-агента. С правительства же снимается часть нагрузки по решению проблем снабжения и сбыта в авиапромышленности и гражданской авиации. Не надо забывать и о том, что использование арендуемого, а не собственного оборудования авиапредприятиями исключает простои авиатехники при снижении грузо- и пассажиропотоков на отдельных авиалиниях.

Что конкретно необходимо для реализации предложенной группой экспертов схемы кредитования? Прежде всего придание коммерческому банку «Аэрофлот» статуса Банка-агента правительства Российской Федерации. Еще в конце прошлого года Департамент воздушного транспорта вносил соответствующее предложение в Минтраст РФ. Этот банк наиболее подходит для вышеназванных целей. В нем работает расчетный центр, осуществляющий расчеты клиентов по прямым корреспондентским счетам более чем с 50 странами мира. Банк является членом международного общества «SWIFT», объединяющего более 400 финансовых институтов в ста государствах, что открывает реальную возможность осуществления международных платежей. Созданная банком система «Банк–клиент» упрощает расчеты между предприятиями воздушного транспорта и обеспечивает круглосуточное обслуживание клиентов. Кроме того, банком «Аэрофлот» впервые совместно с предприятиями воздушного транспорта разработана программа по инвестиционной политике и приоритетам развития гражданской авиации до 2000 года, что актуально сегодня, когда принят Закон о банкротстве. Привлекательно, что клиентам банка предоставляется весь комплекс услуг: выдача кредитов, привлечение и размещение депозитов, открытие и ведение счетов, покупка и продажа валюты, трастовые операции, страхование валютных рисков, депонирование свободных ресурсов клиентов в иностранной валюте в банках-корреспондентах. Недавно банк «Аэрофлот» в числе шести российских банков удостоен сертификата качества обслуживания клиентов «Золотой бизнес» 1994 года.

К слову говоря, и сам банк «Аэрофлот» готов со своей стороны выступить в качестве Банка-агента правительства Российской Федерации по финансированию и кредитованию приоритетных государственных программ развития гражданской авиации и авиационной промышленности.

Предлагаемый комплекс мер по изменению механизма государственного кредитования и государственной поддержки предприятий, бесспорно, снизит риск неэффективного и нецелевого использования государственных кредитов и инвестиций.

Но вернемся к началу нашего разговора, а именно к проблемам авиатранспортной деятельности в районах Крайнего Севера. Работа авиации в этих регионах крайне осложнена необходимостью досрочного завоза авиакеросина на предстоящий год. В результате сложного финансового положения сегодня ни одно авиапредприятие, расположенное в данном регионе, не в состоянии в течение летнего сезона осуществить разовый завоз авиационного топлива. Отсутствие собственных оборотных средств, вынужденное получение банковских кредитов под высочайшие процентные ставки, несвоевременное выделение дотаций из госбюджета на покрытие 50-процентной учетной ставки под завоз топлива в прошлом году еще более уменьшили толщину «кошелька» авиапредприятий. В итоге многие из них отказываются получать банковские кредиты из-за боязни осложнить свое финансовое положение. Остается надеяться, что создание в соответствии с постановлением правительства России федерального и регионального фондов государственной финансовой поддержки завоза продукции (товаров) в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в конечном итоге облегчит эту работу.

Другая болезненная точка – содержание объектов социальной сферы авиапредприятий Крайнего Севера. Неоднократные обращения в правительство Российской Федерации о дотировании этих расходов, увы, к желаемому результату не привели. Какой выход? Помогло бы снятие предельного уровня рентабельности для авиапредприятий данных регионов, имеющих на своем балансе объекты социальной сферы.

Вот вкратце то, что сегодня волнует финансовую службу Департамента воздушного транспорта. Хотя, конечно же, круг стоящих проблем гораздо многограннее, чем может показаться из сказанного. Впереди еще два месяца работы в текущем году, пока нет точных данных об итогах деятельности авиапредприятий, отрасли в целом. Но ожидаемые результаты дают основание утверждать, что отрицательный разрыв между текущими активами и внешней задолженностью предприятий будет. Причина тому – стихийность нашего нарождающегося рынка, общая экономическая нестабильность. Тем не менее накопленный отраслью опыт выживаемости, опыт, давшийся ценой больших усилий коллективов авиапредприятий, позволяет верить: авиация России кризис преодолеет!

ГОРЬКИЕ ПЛОДЫ УПРОЩЕНЧЕСТВА

За первое полугодие в гражданской авиации России произошло около тридцати авиационных происшествий. По сравнению с соответствующим периодом 1993 года, число катастроф увеличилось вдвое (с четырех до восьми). Это не может не вызвать серьезной тревоги и озабоченности как со стороны авиаработников и самолетостроителей, так и широкой общественности.

Особенно встревожила всех одна из недавних катастроф, что произошла в начале нынешнего года в пятнадцати километрах от аэропорта Иркутск. Здесь упал самолёт Ту-154М, на борту которого находились 115 пассажиров и девять членов экипажа. Комиссия, расследовавшая происшествие, вскрыла немало причин этой трагедии – здесь и конструктивно-производственные недостатки самолета, и несовершенство Руководства по летной эксплуатации, и многие технические и организационные аспекты.

Однако, как известно, безопасность полетов носит комплексный характер, и мы вправе затронуть в данной статье еще один ее аспект. А именно – уровень инженерной подготовки всех членов экипажа. Не секрет, что в нормальных и экстремальных условиях полета (не говоря уже о сложной ситуации в воздухе) действия экипажа в рейсе адекватны уровню инженерной подготовки всех его членов. И прежде всего командира корабля и второго пилота (не говоря уже о бортинженере, который обязан знать самолет, что называется «назубок»).

Печальный опыт расследования причин тяжелых летных происшествий из-за отказов двигателей и их систем свидетельствует, что в своем большинстве они произошли вследствие плохого знания членами летных экипажей устройства и работы силовой установки самолета, непонимания физических явлений, происходящих при ее отказе, неумелых действий при локализации отказа или неграмотного пренебрежения предупреждающими или аварийными сигналами, поступившими в кабину экипажа.

На наш взгляд, совершенно беспочвенны предложения о возможности создать силовую установку самолета, которая работала бы в полете абсолютно безотказно. Реалии современной конструкторской мысли и производства свидетельствуют, что эту задачу решить в настоящее время невозможно. По этой причине в Руководстве по летной эксплуатации приводится перечень возможных отказов, разработанных специалистами по надежности на основе теории вероятностей, и рекомендации по их локализации. К примеру, для отечественного двигателя ПС-90А, технический уровень которого соответствует мировым стандартам, перечень включает более пятидесяти возможных отказов. Примерно такое же количество вероятных отказов имеется в перечне для современного американокого двигателя «Пратт энд Уитни» серии 2000.

Для грамотного и осознанного следования рекомендации по локализации отказа требуется одно непременное условие – пилот должен знать в полном инженерном объеме устройство и работу двигателя и систем конкретного типа самолета, понимать, какие процессы протекают при отказе, какую угрозу для безопасности полета представляет отказ при его возможном развитии. В полете могут быть и другие случайные отказы, приведенные в перечне. В этом случае невозможно ждать от пилота необходимых действий, если он плохо знает устройство и работу систем своего самолета.

Жизнь показывает, что безупречная летная квалификация классного пилота не является гарантом безопасности полета, если он плохо знает устройство и работу систем самолета. Известны случаи, когда в экстремальных полетных условиях командир корабля принимал неграмотные решения при попытке локализации отказа. Более того, в ряде случаев при возникновении отказа в полете применялись неоправданные, катастрофически опасные для исхода полета действия.

Известно, что за рубежом переучиванием летного состава на новый магистральный самолет занимаются специальные службы, функционирующие в корпорациях-поставщиках самолетов и двигателей. Так, в корпорации «Боинг» наземное переучивание летного состава в соответствии с типовой программой начинается в Центре переучивания за шесть месяцев до поставки самолета. Оно проводится в два этапа. На первом – классные занятия (инженерная подготовка) по изучению систем самолета, на втором этапе – обучение летного экипажа по управлению системами из кабины экипажа.

Инженерную подготовку по устройству и работе двигателей, систем самолета летный состав получает по курсу классных занятий в течение 30–35 учебных дней и до 45 учебных дней для обучения летного экипажа. Примерно шестьдесят учебных дней планируется для изучения самолетной авионики. При переучивании используются многочисленные учебные пособия, которые разрабатываются и официально издаются управлением корпорации «Боинг» по обслуживанию заказчика и поддержанию полетов. Для каждого поступившего в производство самолета указанное выше управление выпускает полный комплект стандартнрй технической и летной документации, а также программы переучивания и учебную документацию по всем системам самолета, которая является дополнением к Руководству по летной эксплуатации самолета. Подобная система переучивания летного состава решает одну из основных задач повышения безопасности полетов. К тому же учебная документация, имеющая прикладной характер для конкретного типа самолета, помогает пилоту овладеть учебной программой и поддержать достаточный уровень инженерных знаний в процессе летной эксплуатации самолета.

Не секрет, что переход на летный экипаж в составе двух пилотов без бортового инженера на современных зарубежных магистральных самолетах стал возможным только благодаря внедрению новой организации переучивания и издания учебной документации для пилотов. К сожалению, у нас такой системы переучивания нет. Более того, самое малое из этой системы – разработка и выпуск учебной документации для пилотов наталкивается на упорное сопротивление чиновников от авиационной промышленности и заказчиков, плохо представляющих комплекс мер по обеспечению безопасности полетов.

Их стремление получить максимальную прибыль (в том числе за счет рискованного отказа от финансирования выпуска учебной документации для пилотов) может принести горькие плоды тяжелых летных происшествий, существенные материальные потери из-за неграмотной эксплуатации двигателей и систем самолета, а также ущерб престижу авиакомпании. Хотелось бы отметить, что стоимость выпуска учебной документации для летного экипажа ничтожно мала по сравнению, например, со стоимостью одного двигателя ПС-90А самолета Ил-96-300 – несколько миллиардов рублей и американского двигателя «Пратт энд Уитни» серии 2000 для самолета Ил-96Т/М – более шести миллионов долларов США. Тем не менее руководство предприятия, серийно выпускающего самолеты Ил-96-300, отказалось финансировать выпуск учебной документации для летного экипажа этого воздушного судна, а авиакомпания – заказчик Ил-96Т с американскими двигателями «Пратт энд Уитни» – считает для себя затруднительным выделить мизерные средства для разработки и выпуска учебной документации, предназначенной для обучения пилотов этого самолета.

В условиях дробления единого Аэрофлота с централизованным управлением на множество обособленных авиакомпаний с собственными взглядами и возможностями, организации России, имеющие отношение к обеспечению безопасности полетов, должны разработать и внедрить федеральные нормативные акты, соответствующие новым рыночным отношениям. Определить пути улучшения наземной подготовки пилотов магистральных самолетов, организации и приоритетного финансирования издания учебной документации для новых отечественных воздушных судов, а также зарубежных самолетов «Боинг» и «Эрбас Индастри», которые стали эксплуатировать наши авиалинии.

А. ГУЛЯ,
ведущий инженер
Авиационного комплекса
им. С. В. Ильюшина

г. Москва.

ПЛЕНКА 3М "СКОТЧКЭЛ" В АВИАЦИИ ВМЕСТО ДОРОГОСТОЯЩИХ КРАСИТЕЛЕЙ



Трудно поверить, но самолет, изображенный на слайде, оформлен не с помощью дорогостоящих красителей, а самоклеющейся пленкой «Скотчкэл» американской корпорации «3М».

«Скотчкэл» был предложен на авиационный рынок в сороковые годы и впервые применен для маркировки самолетов военно-воздушных сил США. Сегодня самоклеющаяся пленка «Скотчкэл» широко используется крупнейшими авиакомпаниями мира, такими, как «American Airlines», «Swissair», «SAS», «KLM», «Finnair Airines» и др.

Выбрав однажды своим девизом слова: «Интересы потребителя на первом месте», «3М» вот уже более девяноста лет всегда и во всем неукоснительно следует данному принципу. Пленка «Скотчкэл» – это решение самых насущных проблем, связанных с маркировкой авиационной техники. «Скотчкэл» делает процесс нанесения любого изображения на борт самолета легким и быстрым. Работа занимает считанные часы и может проводиться параллельно с техническим обслуживанием самолета как внутри, так и вне помещения. Пленка устойчива к большим перепадам температур, атмосферному давлению, имеет долгий срок службы.

Гарантия на все работы – три года (10 000 летных часов). Стоимость выполнения работ из пленок ниже аналогичных покрасочных.

«Скотчкэл» сертифицирован военно-воздушными силами США (военная спецификация Р-38477А) и отвечает требованиям безопасности по сертификату военной и гражданской авиации FAA (Федеральная авиационная администрация США). Кроме того, «Скотчкэл» не имеет ограничений по цветовой гамме. «3М» выполнит любой индивидуальный заказ по подбору нужного вам цвета.

Таким образом, «Скотчкэл» – это неограниченные графические возможности, быстрота нанесения, долгий срок службы, прекрасные экологические показатели, экономия технических, материальных ресурсов и времени, и, значит, ваш правильный выбор.

РОСАЭРО предлагает:

- **Разработку фирменного стиля**
- **Изготовление и нанесение пленок**
- **Указатели, знаки, информация в аэропортах и на летном поле**
- **Разметку на летном поле**
- **Маркировку автотранспортных средств**
- **Цветную наружную и внутреннюю отделку воздушных судов непосредственно на территории заказчика**
- **Спецодежду для персонала на основе световозвращающих пленок.**



«Мы применяем красители на носовой части, но основная поверхность корпуса самолета оформлена при помощи пленки. Мы работаем таким образом уже много лет и очень довольны результатами.
Используя «Скотчкэл», вы можете оформлять самолет во время его сборки или ремонта. Это экономит рабочую силу и время. Упрощаются и ремонтные работы. Если где-то возникло повреждение, вы просто вырезаете этот участок пленки и заменяете его».

Джек НОТОН,
Исполнительный директор USAir

ОФИЦИАЛЬНЫМ ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ ФИРМЫ «3М» В РОССИИ ЯВЛЯЕТСЯ ФИРМА

ROSAERO ltd.

3M

103340, Москва, аэропорт Шереметьево, ГосНИИ ГА, РОСАЭРО.
Телефоны: (095) 578-45-05, 578-49-16. Факс: (095) 578-45-05, 578-49-61.

КАК БЫ НЕ ПОТЕРЯТЬ КРЫЛЬЯ

Или спасение утопающих – дело рук самих утопающих

Конверсия – это хорошо продуманная, хорошо взвешенная программа перевода промышленности с военных рельсов на гражданские. В нашей стране она идет уже девятый год. Но процесс этот затронул десятки промышленных предприятий и в странах СНГ, связанных с российскими конструкторскими бюро и заводами-смежниками единой технологической цепочкой. Цепочка эта никогда не имела национальных границ... Но вот неведомые силы прервали ее очередным «железным занавесом». Насколько «прочен» он и есть ли в нем необходимость? Как восстановить связи бывших смежников, и нужен ли нам обновленный конструкторско-промышленный конгломерат? На эти и другие вопросы нашего корреспондента отвечает Генеральный директор Запорожского предприятия «МОТОР СІЧ» Вячеслав БОГУСЛАЕВ.

– Вячеслав Александрович, Ваш давний смежник Генеральный директор Иркутского авиационного объединения Алексей Федоров в беседе со мной заявил, что в России никакой конверсии нет – просто идет обвальное прекращение военных заказов, и предприятиям, которые всю жизнь делали военную продукцию, предоставляется два варианта: или погибать, или пытаться самим выплывать в этой ситуации... Согласны ли Вы с таким мнением? И как в этом плане обстоят дела на Украине?

– Согласен во многом. Некоторые политики, экономисты, а вместе с ними и журналисты, пишущие и рассказывающие о конверсии, или ошибаются, или лукавят. И в России, и на Украине, и в Узбекистане больше проблем на этот счет, нежели успехов. Все мы в одинаковом положении – лежачем. Ни на авиационных заводах, ни в конструкторских бюро, ни в научно-исследовательских институтах, работающих на авиацию, нет денег. Всем нам ловко подрезали крылья, не оставив надежды на то, что они вновь вырастут.

Самолет, авиадвигатель, авионика – не могут создаваться только на вчерашних достижениях, они впитывают в себя целый ряд направлений по созданию новых материалов, новых конструктивных решений, новых технологий... Так было всегда: самая новая техническая и научная идеология закладывалась прежде всего в новые самолеты и новые двигатели. Поэтому так и хочется крикнуть во весь голос: политики (а заодно и журналисты), не разделяйте нас границами. У нас одна икона, на которую мы молимся, – авиационная техника. И это самое главное...

– «Запорожские моторы» сегодня – это два «кита» авиадвигателестроения: предприятие «МОТОР СІЧ», которое Вы возглавляете, и Запорожское машиностроительное конструкторское бюро «ПРОГРЕСС» во главе с генеральным конструктором Федором Муравченко. Работаете Вы много лет в «одной упряжке». Не вспомните, что вами создано за долгие годы сотрудничества?

– В Запорожском машиностроительном конструкторском бюро «ПРОГРЕСС» созданы первые советские силовые установки: турбовинтовой двигатель АИ-20 с большим ресурсом для военных и гражданских самолетов Ан-8, Ан-10, Ан-12, Ан-32, Ил-18, Ил-20, Ил-22, Ил-38, летающей лодки Бе-12, двухконтурный двигатель АИ-25 для самолетов Як-40, модификация АИ-25ТЛ предназначена для чешского учебно-тренировочного самолета L-39; трехвальный ТРДД с большой степенью двухконтурности Д-36 для транспортных и пассажирских Ан-72, Ан-74 и Як-42; ТРДД Д-18Т с тягой свыше 23 тонн для самых больших грузовозов в мире Ан-124 «Руслан» и Ан-225 «Мрия»; первый в мире турбовальный двигатель Д-136 для транспортного вертолета Ми-26 с мощностью на валу свыше 11 000 л.с. К слову сказать, вспомогательные силовые установки установлены на самолетах Як-40, летающей лодке Бе-12, транспортном вертолете Ми-6, транспортно-пассажирском вертолете Ми-8 и боевом Ми-24.

И еще несколько цифр: 17 типов и модификаций двигателей находятся в эксплуатации на 42 типах и модификациях самолетов и вертолетов. Суммарная же наработка двигателей, созданных ЗМКБ «ПРОГРЕСС», превышает триста миллионов часов. Кроме того, силовые установки «ПРОГРЕССА» успешно эксплуатируются в 60 странах мира.

Запорожские моторостроители всегда смотрят вперед. Уже сегодня можно переоснащать пассажирские лайнеры Ту-134 и Як-42 двигателем Д-436Т1 (Т2). Он же предназначен и для новых, перспективных, более совершенных и экономичных машин Ту-334 и летающей лодки Бе-200 (ее первые экземпляры создаются сейчас на Иркутском авиационном заводе).

– Как сказываются на вашей работе экономические, таможенные, финансовые и прочие барьеры между Россией и Украиной? Какие конкретные потери понесли вы в результате этой «междоусобицы»?

– В последние годы партнерство держится только на личных контактах, на доверии фирм друг к другу. Упомянутые таможенные барьеры создают невыносимые трудности. Межправительственные соглашения до некоторой степени эти барьеры рушат – идут беспошлинные по генеральной лицензии поставки. Что касается остальных, идут бесконечные «накрутки»: разные курсы валют, процентные ставки, налоговая система, пошлины, взаимные расчеты и взаимные неплатежи... В результате наша продукция дорожает настолько, что авиастроители – «самолетчики» не могут ее выкупить.

Традиционно 90 процентов наших двигателей шли в Россию. Их использовали практически все, кто строил гражданскую технику. Запорожских моторов нет только на истребителях. А комплектующие, материалы, полуфабрикаты поставлялись из России. Мы как-то насчитали 822 поставщика, 550 из них – российские. Теперь эти связи поддерживаются невероятными усилиями производственников. Мы необходимы друг другу.

– Очевидно, поэтому авиаконструкторы и авиапромышленники не стали ждать указаний свыше и по своей инициативе объединяются в непривычные для прежних времен союзы и конгломераты. Не могли бы Вы привести аргумент, свидетельствующий о пользе таких объединений.

– Если сегодня прислушиваться к голосу «свыше» – мы должны разойтись по принципам антимонопольного законодательства, разделиться на кооперативы и малые предприятия. Только какие «малые предприятия» способны создать такую наукоемкую продукцию, какими являются современный авиадвигатель или авиалайнер? Ни для кого не секрет, что конструкторское бюро или серийный завод, не имея научной базы, авторитетных смежников, прожить не смогут.

Вот мы и пришли к такому выводу: современные авиационные двигатели можно делать только в кооперации с научными центрами и производственными предприятиями, которые к этому сегодня готовы. Что мы при этом выигрываем? Во-первых, в скорости создания новой техники, что в рыночных условиях самое важное. Первым выйдешь на авиарынок – можешь считать себя в какой-то степени защищенным, не переживать за завтрашний день. А главное (считай, во-вторых) – мы создаем условия, в которых в единую цепочку, в одну генеральную тему включается целый ряд научных и конструкторских подразделений.

– Ведущие российские КБ, в частности туполевцы и ильюшинцы, активно сотрудничают с зарубежными фирмами. У вас есть планы на этот счет?

– Почти два года мы сотрудничали с одной из фирм Англии, но на каком-то этапе работа затормозилась и была прекращена. Основная наша цель – сотрудничество с российскими предприятиями. Талантливые ученые, знаменитые институты, высокие технологии – все это есть и на Украине, и в России. Наша ставка – равноправное партнерство, поддерживающее престиж и славу отечественного авиастроения.

Нам уже сегодня есть чем гордиться. К примеру, двигатель Д-27 – единственный в мире винтовентиляторный двигатель в своем классе. Аналогов ему нет и сравнивать не с чем. Это пионерная разработка нашего КБ. Двигатель прошел стендовые испытания. В полете был испытан на самолете-лаборатории Ил-76. Разработан для транспортного самолета нового поколения Ан-70. Помимо прочих достоинств, он обеспечит высокие крейсерские скорости при 30-процентной экономии топлива по сравнению с современными двигателями. Может применяться на Ан-70, Ан-70Т, Ан-180, Як-46, летающих лодках Бе-42 и модификациях вертолета Ми-26.

Другая новинка – двигатель 436 Т1. На прошлой выставке показали макет, а сейчас это рабочий образец. Он устанавливается на нескольких типах самолетов, а выпускается совместно тремя российскими и украинскими заводами. В своем классе тяги он опережает многие зарубежные. Наше предприятие «МОТОР СІЧ» и Запорожское машиностроительное конструкторское бюро «ПРОГРЕСС» имени А. Г. Ивченко широко известны в мире. Еще не так давно выпускали шесть тысяч двигателей в год – больше, чем любая зарубежная фирма. 60 стран эксплуатируют запорожские моторы. Более 60 процентов продукции «МОТОР СІЧ» выпускает по разработкам ЗМКБ. Мы работаем на одной территории и находимся в теснейшем партнерстве. «МОТОР СІЧ» и ЗМКБ «ПРОГРЕСС» первыми получили сертификаты качества производства французского «Бюро Веритас» и Госавиарегистра МАК.

– Вы уверены, что избранный путь гарантирует выживание «Запорожским моторам» – предприятию с мировым именем? Сумеете ли Вы решить ворох социальных задач, которые обрушились на людей и на Украине, и в России?

– У нас так же, как у всех. Люди много работают и мало получают. Зарплата рядового инженера на «МОТОР СІЧ» – 480 тысяч украинских денег, что в переводе на российские рубли примерно 20 тысяч. Это сегодня. А что будет завтра... Многие уходят. Светлые головы, золотые руки – конечно их «перекупают» коммерческие структуры. Люди идут туда, где больше платят. Надо же как-то «выживать». Я не люблю этот новый термин. «Выживание» – это борьба между жизнью и смертью. Моя главная цель – добиться условий, позволяющих не «выживать», а нормально и достойно жить.

Политики, жаждущие нас разъединить, видят только плоды дерева и, похоже, не знают, что существует корневая система, которую нельзя рушить без губительных последствий для тех самых плодов. А может, знают, да не учитывают... Сегодня и в России, и на Украине это вроде бы поняли. И путь, который избрали украинские и российские авиаконструкторы и авиапромышленники, вселяет надежду, что мы останемся в числе ведущих авиационных держав мира.

Записал В. МИХАЙЛОВ.



БАЛКАНМАШ



ПРЕДЛАГАЕТ:

Производство
Снг и
Болгарии

● Погрузчики, кары и запасные части

● Кран-балки, тельферы, тали

● Аккумуляторные батареи – тяговые и стартерные

● Шины для любых погрузчиков и автомобилей

● Тележки для европоддонов и другие

● Автомобильные краны-манипуляторы

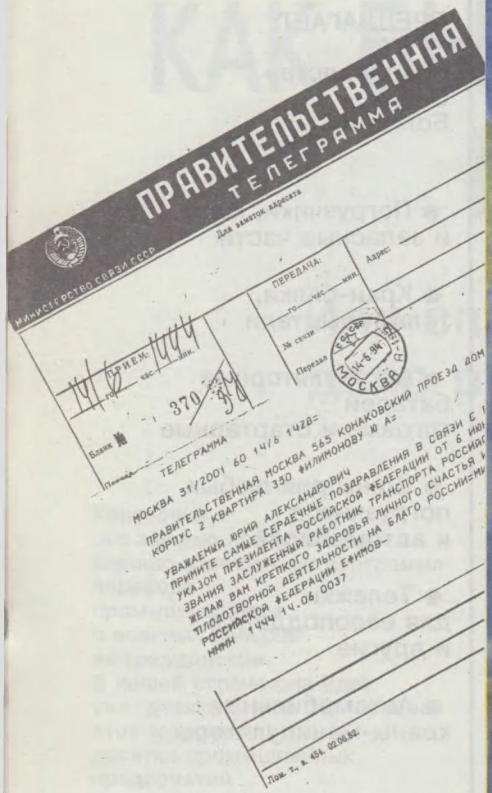
Гарантия на всю технику.

Сервисное обслуживание.

Услуги посредников оплачиваются.

Открываем представительства в регионах.

121108, г. Москва, а/я 34.
Тел. (095) 202-00-25,
202-85-40,
факс: 202-94-96.



ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ТЕЛЕГРАММА

МИНИСТЕРСТВО СВЯЗИ СССР

Для заметок адресата

ПЕРЕДАЧА

ТЕЛЕГРАММА

МОСКВА 31/2001 60 14/8 1428=

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ МОСКВА 565 КОНАКОВСКИЙ ПРОЕЗД ДОМ КОРПУС 2 КВАРТИРА 330 ФИЛИМОНОВУ Ю А=

УВАЖАЕМЫЙ ЮРИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ПРИМИТЕ САМЫЕ СЕРДЕЧНЫЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ В СВЯЗИ С УКАЗОМ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 6 ИЮЛЯ ЗВАНИЯ ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЖЕЛАЮ ВАМ КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ ЛИЧНОГО СЧАСТЬЯ И ПЛОДОТВОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА БЛАГО РОССИИ=

НИКИТИН 14ЧЧ 14.06 0037



«ЕСЛИ НЕ МЫ, ТО КТО ЖЕ...»

Телеграмму, да не простую – правительственную, принесли домой рано утром. Зажег свет в прихожей, нащупал в кармане очки: «Уважаемый Юрий Александрович! Примите самые сердечные поздравления в связи с присвоением Вам Указом Президента Российской Федерации почетного звания «Заслуженный работник транспорта»... Плодотворной деятельности на благо России!»

Прочитал, улыбнулся. Хоть и знал Юрий Александрович о сделанном на него представлении, звания как награды не ждал. Всю жизнь мерил людей не по строчкам титулов и должностей, но по их делам. Считал, что чем пышнее, громче звание, тем больше лести, а значит, тем дальше ты от людей. Этого Филимонов на дух не переносит.

... В тот день дверь в служебный кабинет Юрия Александровича почти что не закрывалась. С поздравлением приходили

сослуживцы, друзья. Беспрерывно звонил телефон. Говорят, такие вот счастливые дни жизнь человеческую продлевают на годы. Не знаю. Может быть. Сам, во всяком случае, в то верю...

У каждого из нас картины детства, юности в памяти хранятся особо. Словно на отдельной полочке. Жаль лишь только, что не всегда находим время лишний раз заглянуть в эти заветные уголки.

... Небольшая деревушка в бывшей Куйбышевской, а теперь Самарской области летом утопала в знойном мареве. Зимой в снегах. Жили на селе в те первые послевоенные годы бедно. Мужиков – раз-два и обчелся. Война, хоть и прошла стороной, но редкую хату оставила без «похоронки». Все деревенские заботы на женских плечах. Оттого росли детишки не по годам самостоятельными, рассудительными. Одно хорошо – жили дружно. Беды да радости – все пополам.

В школу Юрий ходил за двенадцать километров. Зимой, бывало, и ночевать там оставался, чтобы не топать туда-обратно по морозу, валенки зря не драть. О выборе жизненного пути послевоенные мальчишки задумывались мало. Для большинства мечтой была военная форма, офицерские погоны. Военным летчиком видел себя и Юрий. Как друзья не уговаривали его поступать в Куйбышевский педагогический, после десятого класса подал документы в Челябинское военное штурманское училище. Закончил первый курс, а тут, как гром небесный, Указ о сокращении Вооруженных Сил. Тот самый «миллион двести тысяч», круто изменивший судьбы многих...

Училище расформировали, но Юрию повезло: в числе других курсантов его перевели доучиваться в Оренбург, тоже в штурманское училище. И все-таки стать профессиональным военным ему так и не удалось. Летом 1960 года новоиспеченного лейтенанта уволили в запас. Что делать дальше?

Можно, конечно, было и дома остаться. Устроиться работать в колхозе. Но зачем тогда столько лет упорно стремился к летной профессии? И тут Юрий узнает, что объявлен набор слушателей в Ульяновскую школу высшей летной подготовки гражданской авиации. Почему бы не попробовать, тем более, что учеба в школе снимала хоть на какое-то время заботу о том, как прокормить себя, одеть... Да, столь, казалось бы, прозаические соображения, весьма далекие от романтических, в ту пору для Юрия играли далеко не последнюю роль. Ведь не имея гражданской специальности, трудно было парню рассчитывать на более-менее сносный заработок.

Шестимесячная программа обучения в Ульяновской ШВЛП отчасти и была рассчитана на таких, как он. Много молодых офицеров перешло тогда работать в авиацию гражданскую. Для отрасли, нуждавшейся в квалифицированных кадрах, то было неплохим приобретением. Тем более что военная служба уже воспитала в этих людях самодисциплину, ответственность, чувство долга – все, без чего авиация немыслима. Школа дала Юрию и новую профессию – диспетчера службы движения. Направление на работу в аэропорт Амдерма.

Говорят, что Север испытывает людей на прочность. Слабые, там, дескать, не приживаются, сильной натуре Север помогает стать еще сильней. Не думал, не гадал Юрий, что Север столь крепко засядет в его душе, покорит своей суровой красотой. Что в конце концов работа его там растянется на долгие годы. В Амдерме был сначала диспетчером, потом руководителем полетов, заместителем начальника аэропорта по движению. Чем выше поднимался по служебной лестнице, тем больше постигал секреты искусства руководить. В его понимании – это прежде всего полное доверие между начальником и подчиненными. Это создание той атмосферы, когда нет нужды подгонять людей приказами и распоряжениями, когда каждый честно тянет свою лямку в общей упряжке. И не жалуется, что тяжело...

Работал, учился. Заочно окончил факультет управления воздушным движением Высшего авиационного училища гражданской авиации, ставшего затем академией. Новое назначение – начальником аэропорта Диксон. Через три года перевод в Быково. Был начальником штаба летного отряда, объединенного. А когда представилась возможность снова уехать на Север командиром объединенного авиаотряда в Хатангу, согласился, не задумываясь, хотя прекрасно знал, что на этот раз жизнь проверит его по высшей мерке...

О Филимонове я впервые услышал лет шесть назад. Грянула тогда волна демократии, одним из первых проявлений которой стали выборы руководителей. Для гражданской авиации, жившей всегда по приказам и уставам, это было нечто. Сначала робко, под неусыпным контролем политорганов, потом все смелее начали выбирать в авиаколлективах новых руководителей. Дошел черед и до Главного агентства воздушных сообщений. Ю. А. Филимонов, работавший тогда командиром Мячковского объединенного авиаотряда, для сотрудников агентства был, конечно же, чужаком. Это с одной стороны. С другой – человек, не побоявшийся выставить свою кандидатуру там, где, казалось бы, все шансы на победу у своих, что называется «выращенных» в коллективе претендентов, явно заслуживал внимания. Да что там – уважения. Он понравился всем своей немногословностью. Четкостью выдвинутой программы. И особенно тем, что задал своим соперникам простой до сакраментальности, но убийственный по сути вопрос о том, что мешало им, далеко не последним в Главагентстве людям, выполнить раньше хоть малую толику того, что вынесли они теперь в свои выборные программы!

Это был нокаут. Почти победа. Говорю «почти» потому, что сам Юрий Александрович и по сей день считает, что победил на выборах окончательно и бесповоротно лишь несколько лет спустя, когда выполнил все, что обещал поверившим в него людям. Правда, разве мог он даже подумать, что сделать это будет столь непросто...

Распад СССР, а затем и Аэрофлота поставили Главагентство перед дилеммой: то ли приспосабливаться к ситуации и, став агентом многочисленных авиакомпаний, продавать их перевозки. То ли искать новые формы сотрудничества. Первый путь обещал жизнь спокойную и в общем-то мало подверженную «ухабам» экономики. Второй требовал больших усилий, налаживания контактов со всеми участниками перевозочного процесса. А главное – создание того, чего никогда ранее в Аэрофлоте не существовало: системы взаиморасчетов. Выбор был сделан в пользу второго решения. Почему? Юрий Александрович видит в нем перспективу, и сегодня она действительно есть.

Но он видел ее и три года назад, когда разглядеть ее под «обломками, рассыпавшегося на десятки, а потом и сотни авиакомпаний Аэрофлота было непросто...

Главагентство взяло на себя инициативу по созданию системы взаиморасчетов и повело эту работу очень активно. С января 1993 года система заработала. Конечно, поначалу со скрипом, конечно, не без сбоев и проколов. А как иначе, ведь дело это неимоверно сложное, за которое в отечественной гражданской авиации никогда и никто еще не брался. Всегда заработанными авиапредприятиями средствами распоряжалось министерство. И только оно решало, кому и сколько из этих средств вернуть. Сегодня Главагентство благодаря сис-

теме взаиморасчетов точно знает сумму выручки каждой авиакомпании или авиапредприятия. Это большой шаг вперед. Создана клиринг-палата авиапредприятий, российский Центр взаиморасчетов. Все делалось за счет и усилиями ГАВСа, все требовало детальной проработки, четкого экономического анализа. И еще неуемной энергии как самого Филимонова, так и членов подобранной им команды профессионалов. В ее силы Юрий Александрович верит как в собственные. Он привык так строить взаимоотношения в коллективе. Это, если хотите, его принцип.

Подчиненные Филимонова вообще считают его очень принципиальным человеком. Говорят, что при всей своей природной доброте и мягкости характера, умеет быть он человеком жестким, если того требуют интересы дела. Это при глубочайшем уважении, которое он оказывает каждому, в ком есть хоть капля настоящего профессионализма.

Да, он добр. Но не добренький. Банальный афоризм, но как нельзя точно определяет он характер начальника Главагентства. Мне рассказывали, как рыдала «белугой» в его кабинете пойманная на взятке кассирша. И всего-то «делов» было – подписать характеристику на нее в следственные органы. Что, дескать, ценный работник, коллектив ходатайствует... Филимонов был неумолим, ибо пуще всего ценит в людях честность. Рассказывали и о том, как просила за свою дочь-выпускницу школы сотрудница, проработавшая в ГАВСе не один десяток лет. Ну чтобы хоть куда-нибудь пристроил девчонку, ведь проблема это нынче! Он помог, нашел и время и возможность перетрясти давным-давно заполненные клеточки штатного расписания.

– Если не мы, то кто же? – говорит Юрий Александрович.

За этой часто произносимой фразой кроется многое. В принципе любое начатое по его инициативе дело. Инициатив же у Филимонова, что называется, хоть отбавляй. К примеру, в прошлом году воздушный транспорт государств Содружества работал без единого расписания. Работал бы так и сегодня, если бы не инициатива ГАВСа, то бишь Филимонова. На что рассчитывал, когда добивался от Департамента воздушного транспорта передачи агентству прав и функций, связанных с разработкой расписания и тарифов? На взаимопонимание с авиакомпаниями бывших союзных республик, а ныне суверенных государств. На то, что удастся найти средства на создание Центра расписания и тарифов в «собственном» кармане. И, конечно же, на силы своих сотрудников...

– А кто, кроме нас? – смеется Юрий Александрович и добавляет:

– Подожди, это лишь начало. Вот чуточку подокрепнем, займемся еще регистрацией аэропортовых сборов, кодификацией. Ведь как ни растаскивай авиацию по национальным квартирам, небо-то все равно одно на всех. И летать обязательно друг к другу будем. Значит, нужна информационная база по всем видам авиационных перевозок. Пойми, это будущее Главагентства, если хочешь, его хлеб. Кто же от хлеба отказывается?..

Нельзя сказать, что ударов инфляции работники Главагентства не почувствовали. Вот разве что переносят их чуточку легче, нежели другие. Проще всего, дабы выжить в это трудное время, было пойти на сокращение штатов. Хотя бы в том же гораэровокзале. Объемы перевозок упали, что Внуково, что Домодедово от регистрации большинства своих рейсов здесь, в Москве, стали отказываться. Собрав коллектив, Юрий Александрович сказал просто: «Люди должны получать зарплату. Должны иметь средства к существованию. Ищите объемы работ, договаривайтесь с другими авиакомпаниями. Аэровокзал должен жить...»

Вот он и живет. И услугой этой, столь удобной для, увы, немногочисленных теперь пассажиров, люди пользуются. Но Филимонов опять-таки думает о перспективе. Ведь кризис не может длиться вечно, через год-два объемы перевозок вновь возрастут. Те же устаревшие еще лет двадцать назад Домодедовский и Внуковский аэропорты опять захлестнут пассажиры, гораэровокзал для них станет отдушиной...

Как-то зашел разговор о Филимонове с начальником гораэровокзала Натальей Ивановой. Вспомнила она о том, как его выбирали начальником ГАВСа, и годы работы с ним.

– Знаете, что мне в Юрии Александровиче особенно нравится? – говорит Н. Иванова. – Спокойный режим работы, который мне обеспечен моим руководителем. Он доверяет мне, я же считаю просто неэтичным перекладывать свои проблемы на него. Потому стараюсь делать все, чтобы не подвести его. Чтобы ему не было за меня стыдно. Он, как говорил Суворов, умеет словом полки за собой водить. Не льщу, правда. Это светлый человек и то, что он делает, почти максимально...

Когда заходит разговор о перспективах Главагентства, Юрий Александрович обычно мрачнеет. Нет, он живет ими и отлично сознает, в чем их суть, но жизнь ведь столь резко корректирует задуманное, что...

– Непонятно, к какому «берегу грести», – говорит Ю. А. Филимонов. – Два с лишним года бились над тем, чтобы акционироваться. Казалось бы, еще одно усилие и проблему решим. Ан нет, пришло указание из Госкомимущества России, что до уточнения структуры гражданской авиации процесс приостановлен. Что же, выходит время, силы потрачены впустую? Между тем, приватизация для агентства стала бы поворотным моментом. Чувствую нутром, что она нужна нам, если, конечно, при акционировании и в дальнейшем удастся сохранить контрольный пакет акций. Ведь уже сегодня многие беды отрасли мы взяли на себя. Могли бы тащить воз и потяжелее. Лишь бы не мешали...

Понять Юрия Александровича можно. Это действительно морально тяжело: споткнуться, не дойдя одного шага до цели. Впрочем, удовлетворение от работы у Филимонова все равно есть. Он радуется, что создана и успешно работает автоматизированная система заказов по бронированию мест «Асоль». Что благодаря ей пассажир выиграл: нет нужды идти за билетом в кассу, позвонил по телефону и проблема решена.

Сейчас турагентство под тем же названием создается, будет организовывать круизы по северным морям. Представительство Главагентства в Нью-Йорке недавно открылось, на очереди открытие представительства в Израиле. Радуется, наконец, что худо или бедно, но решается в агентстве жилищная проблема. Это в наши-то трудные времена! Для людей Юрий Александрович вообще делает много. Считает, что без того был бы плохим руководителем. Просто не смог бы сделать и десятой доли того, что сегодня уже сделано. Но и люди платят ему за добро–добром. Всем, конечно, наверное, мил не будешь. Только не пришлось мне услышать о нем ни одного худого слова...

– Придешь к нему на секунду бумагу подписать – никогда так просто не отпустит, – говорит Г. Чехова, руководитель отделения заказов билетов по телефону. – Обязательно спросит, как настроение, как дела дома. По глазам определит, что у тебя на сердце тревога. Помочь для него проще, чем отказать. Многим ли из нас такое дано?

Действительно, многим ли... То и дело слышишь, что стали нынче все мы и черствее, и злее. Что забываем о доброте и элементарной человеческой порядочности. Только все ли, коль живут среди нас такие люди, как Ю. А. Филимонов.

Храни Вас Бог, Юрий Александрович!

В. ШИТОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»
г. Москва.

ЗАЯВКА НА ДОЛГОЖИТЕЛЬСТВО

Нелегкие времена переживает сегодня гражданская авиация. Особенно тревожно положение с самолето-вертолетным парком. Известно, что более восьмидесяти процентов магистральных перевозок осуществляется на самолетах, которые являются «вчерашним днем» авиации. Поэтому на повестке дня, как никогда остро, стоит вопрос о коренном обновлении парка воздушных судов.

Однако вопрос замены устаревшей техники на новую далеко не простой. Все мы являемся свидетелями затянувшегося внедрения самолетов нового поколения – Ил-96-300, Ту-204, Ил-114 и других. Да и не всем авиаперевозчикам по карману новые машины. Вот почему руководители ряда отечественных авиакомпаний обратились к авиаконструкторам продлить ресурс самолетов и вертолетов, находящихся в эксплуатации. И прежде всего широко известного у нас и за рубежом самолета Ту-154М, который сегодня используют свыше семидесяти предприятий только одной России.

Недавно в штаб-квартире Авиационного научно-технического комплекса имени А. Н. Туполева собрались представители компаний, эксплуатирующих этот самолет. О проблемах, связаных с продлением срока службы Ту-154, беседует журналист Евгений НИКИТИН с главным конструктором самолета Александром ШЕНГАРДТОМ.

– Александр Сергеевич, – каким образом предполагается продлить срок службы Ту-154? Какой двигатель будет на модернизированных машинах, каким требованиям он сможет удовлетворять?

– Прежде всего хочу подчеркнуть, что мы уже реализовали много различных усовершенствований в этом самолете, поскольку изначально заложили в проект возможность увеличения его ресурса и продления срока эксплуатации.

Что касается двигателя, то он будет более экономичным и будет удовлетворять жестким международным и отечественным требованиям по эмиссии и шумности. Требование фирмы к двигателистам заключается еще в том, чтобы он был взаимозаменяем с тем, который установлен на самолете в настоящее время.

- Какой конкретно двигатель имеется в виду?

– Д-30КУ-154 3-й серии. Его делают в Рыбинске.

– В каком состоянии находится его разработка?

– В техническом плане он проработан достаточно хорошо. За основу взят уже существующий двигатель, но в нем использованы новейшие достижения, которые были получены при создании лучшего отечественного двигателя ПС-90. Расход топлива будет на восемь процентов меньше по сравнению с двигателем предшествующей модификации.

– А предусматриваются ли новшества в авионике, а также в интерьере самолета?

– У фирмы имеются серьезные проработки, позволяющие обновить бортовую электронику, сделать авиалайнер более современным. Мы знаем, что для этого нужно, и уже оборудовали новейшей отечественной авионикой два серийных самолета. Мы также тесно сотрудничаем с известными фирмами – немецкой «Телефункен» и американской «Коллинз». Авиационное оборудование этих фирм уже заслужило мировое признание и не нуждается в представлении.

Что касается интерьера Ту-154, то в плане архитектуры он не хуже, а в некоторых случаях даже лучше западных образцов. Тем не менее мы предложили эксплуатантам усовершенствованный проект.

В нашем конструкторском бюро разработана новая конструкция кресла для Ту-204. Еще при проектировании мы были уверены, что эти кресла будут исключительно удобными. Так оно и оказалось. Новые самолеты Ту-154М также выпускаются с этими креслами.

Но есть в этом деле и проблемы. Речь о материалах, используемых для отделки интерьера. Они, к сожалению, уступают зарубежным. Фирма «Лангенталь», например, прочно вышла на высший мировой уровень, а наша промышленность явно отстает. Может быть, целесообразнее приобретать эти материалы, нежели вкладывать средства на разработку собственных и организацию их производства?

– Потребуется ли модернизация планера Ту-154?

– Если ставить новые двигатели, взаимозаменяемые со старыми, то модернизировать ничего не придется.

– А будут ли использоваться зарубежные двигатели?

–Американская фирма «Пратт энд Уитни» предлагала свой двигатель, но нас этот проект не заинтересовал. Самолет Ту-154М – недорогой. Двигатель западного производства повысил бы его цену минимум раза в три. Для нас это неприемлемо.

– Александр Сергеевич, и самый больной вопрос – безопасность полетов?

– Катастрофа Ту-154М под Иркутском заставила еще и еще раз вернуться всех нас к этой проблеме. Конечно, сделать абсолютно безотказную технику невозможно. Но она должна быть контролируема, а экипаж обязан реагировать, когда она говорит: «Мне больно, пожалей меня». В Иркутском случае техника это сказала. Она предупредила экипаж еще на земле, но он почему-то пренебрег этим предупреждением. Какая сила заставила его вырулить на старт и пойти на взлет, сказать не могу... Это, безусловно, трагедия для всех: родственников погибших, Иркутской авиакомпании, для нас... Мы давно не переживали таких событий. И надо сделать все для того, чтобы они не повторялись.

ПРОБЛЕМЫ БЫЛИ, ПРОБЛЕМЫ ОСТАЮТСЯ

Состояние безопасности полетов на воздушном транспорте России, особенно после серии аварий и катастроф, произошедших в конце прошлого – начале нынешнего года, не могут не вызвать серьезной тревоги и озабоченности как правительства Российской Федерации, органов авиационной администрации, так и общественности. Этой проблеме был посвящен Совет Департамента воздушного транспорта, на котором, в частности, рассматривался ход выполнения постановления коллегии Минтранса России по безопасности полетов гражданских воздушных судов. Со дня ее проведения минуло без малого два года. За это время сформировалась система государственного надзора за безопасностью полетов. В частности, созданы региональные управления воздушного транспорта, Главная инспекция по безопасности полетов Департамента воздушного транспорта. В отрасли введены сертификация и лицензирование эксплуатантов, активизировалась работа по созданию и совершенствованию нормативной документации, регламентирующей деятельность воздушного транспорта. Многие госавиапредприятия и ряд самостоятельных коммерческих авиакомпаний проводят эффективную работу по профилактике авиационных происшествий в новых экономических условиях.

Вместе с тем меры эти подчас осуществляются формально, а потому должных результатов не приносят. Занижена персональная ответственность исполнителей и организаторов обеспечения и выполнения полетов. Да, число авиационных происшествий сократилось, но неизмеримо возросла их тяжесть. Достаточно вспомнить хотя бы о двух кровавых трагедиях–катастрофах самолета Ту-154 под Иркутском и аэробуса А-310 в районе Междуреченска...

В чем причины столь неблагополучного положения дел с безопасностью полетов в России? Совет Департамента обозначил их достаточно четко. Во-первых, низкий уровень подготовки летного состава, игнорирование и многочисленные грубые нарушения установленных авиационных норм и правил, допускающиеся на всех участках авиатранспортного производства. Во-вторых, бесконтрольность подобных действий со стороны государственных органов и безнаказанность нарушителей, что усугубляется отсутствием экономических и правовых рычагов воздействия на виновных. В-третьих, плачевное состояние авиационной техники, взлетно-посадочных полос, средств УВД и светотехнического оборудования аэродромов. Совет посчитал, что на состояние безопасности полетов повлияли также низкий уровень работы по анализу инцидентов, разработке профилактических мероприятий по их предупреждению, слабое информирование по данным вопросам летного и технического состава.

Ну, а как оценивают ситуацию с безопасностью полетов сами руководители авиапредприятий, авиакомпаний? Слово президенту авиакомпании «Волга-Днепр» А. И. ИСАЙКИНУ и начальнику Восточно-Сибирского регионального управления воздушного транспорта В. Ф. СОКОЛЬНИКОВУ.

ОСВАИВАЕМ СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

Грузовая авиакомпания «Волга-Днепр» почти на 90 процентов работает на международных воздушных линиях. Парк воздушных судов авиакомпании составляют шесть самолетов Ан-124 «Руслан» – основной для нас тип и шесть самолетов Ил-76, Ан-12, Ан-32, Як-40. Численность персонала авиакомпании около 700 человек. Базовый аэродром – Ульяновск-Восточный. «Волга-Днепр» – акционерное общество закрытого типа, учрежденное предприятиями авиапромышленности России, Украины, ЦУМВС и Военно-транспортной авиацией в 1990 году.

За последние два года авиационных происшествий в авиакомпании не было. Однако количество предпосылок к ним – шесть только за четыре месяца текущего года, столько же, сколько за два минувших, свидетельствуют о нарастании тревожной тенденции.

После катастрофы в Скопье в 1992 году самолета Ан-12, принадлежавшего авиакомпании, мы затратили немало усилий, чтобы создать систему предотвращения авиационных происшествий. При этом, естественно, старались максимально использовать все лучшее, накопленное в этом плане как Аэрофлотом, так и мировой практикой, обобщенной ИКАО в «Руководстве по предотвращению авиационных происшествий». С этой целью даже сознательно пошли недавно на проверку нашей деятельности со стороны столь авторитетного органа, каким является Федеральная Авиационная Администрация США (ФАА). Ознакомительная проверка уже состоялась в начале нынешнего года.

Для решения проблем безопасности полетов и авиационной безопасности сотрудники компании осваивают системный подход, рекомендованный «Руководством по предотвращению авиационных происшествий» ИКАО. Мы сделали выбор в пользу активного поиска аварийных факторов, расширенного восприятия таких комплекс-

ных понятий, как «человек», «машина» и «среда» именно с целью предотвращения авиационных происшествий, а не последующего поиска виновных. Каково же на сегодня состояние дел в соответствии с основными принципами системного подхода? В понятие «человек» мы включаем всех сотрудников авиакомпании, так или иначе причастных к полету воздушного судна. Это не только летный экипаж, инженерно-технический состав АТБ, но и диспетчеры производственно-диспетчерской службы, сотрудники коммерческой, финансовой и других управленческих служб. Безусловно, ключевым в этом перечне является летный экипаж, от уровня профессионализма которого зависит в основном безопасность полетов. Поэтому в 1991–1993 годах основные усилия были сосредоточены только на этом направлении, что позволило обеспечить минимум обязательных требований, необходимых для надежного функционирования экипажа.

Сегодня отбор, ввод в строй, допуск к полетам, поддержание и повышение профессиональной подготовки летного состава осуществляются в строгом соответствии с требованиями, предъявляемыми Департаментом воздушного транспорта, а также стандартами и рекомендациями ИКАО. В авиакомпании создана и успешно функционирует хорошо оснащенная летно-методическая база, в состав которой входят штурманский класс, летно-методический кабинет и лингафонный класс языковой подготовки с лицензией на право обучения экипажей других авиакомпаний.

Учитывая партерный характер и высокую степень автономности наших международных полетов, уделяем значительное внимание навигационной подготовке экипажей, а также знанию международных правил полетов и английского языка. В этой связи особо следует отметить «энциклопедичность» подготовки наших экипажей. Она предусматривает специфику практически всех стран мира, куда выполняют полеты самолеты авиакомпании «Волга-Днепр». На сегодня, кстати, они уже летали более чем в 190 зарубежных аэропортов.

С появлением инспекции разработка проектов документов, регламентирующих деятельность всех категорий персонала по обеспечению безопасности полетов, приобрела у нас систематический и более основательный характер. Первоочередными по степени важности документами стали проект Руководства по производству полетов авиакомпании и распределение прав и ответственности ее руководителей в обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности.

В нынешнем году мы уже смогли включить в круг мероприятий по безопасности полетов другие категории персонала компании. В первую очередь внимание было обращено на работу служб, наиболее тесно связанных с обеспечением деятельности экипажа. Это сотрудники АТБ, диспетчеры производственно-диспетчерской службы и сотрудники коммерческой, финансовой служб. Роль последних – всегда изыскивать средства на оплату расходов по безопасности полетов, пока компания имеет доход. На сегодняшний день участие перечисленных служб в работе по повышению уровня безопасности полетов заключается в проведении совместных разборов, где анализируются недостатки, допущенные в организационной и коммерческой деятельности.

Одной из наиболее сложных проблем в области профессиональной подготовки экипажей является отсутствие в отрасли комплексного тренажера самолета Ан-124-100. В этой связи, пожалуй, самым приемлемым вариантом было бы приобретение для гражданской авиации России такого тренажера и установка его в тренажерном центре Ульяновского Высшего авиационного училища. Уверен, что все эксплуатанты Ан-124-100 готовы объединить для этого свои усилия. Однако из-за высокой стоимости тренажера без государственной поддержки нам не обойтись.

Основной проблемой, решаемой авиакомпанией в рамках понятия «машина» (воздушное судно) как фактора безопасности полетов, является поддержание летной годности парка самолетов. Прежде всего такого уникального, каким является «Руслан». Ведь у нас отсутствует система надежного послепродажного обслуживания воздушных судов изготовителями и, что более опасно, – ускоряется развал, деградация авиационной промышленности СНГ.

Что нам удалось сделать? Сформировали авиационно-техническую базу, лицензированную Департаментом воздушного транспорта на проведение всех видов регламентных работ на Ан-124-100 и других типах самолетов. Создали эффективную форму технического обслуживания и ремонтно-восстановительных работ на самолетах «Руслан» и Ил-76 в отрыве от основной базы практически в любой точке мира. Действует и система обеспечения техобслуживания запасными частями, покупными комплектующими изделиями и двигателями. Для этого авиакомпания осуществляет платежи и поставку материалов, комплектующих на заводы-поставщики, включая диспетчерование производства на Ульяновском авиакомплексе «Авиастар». Нам пришлось пойти на создание службы технического директора, которая осуществляет свою деятельность в тесном сотрудничестве с ОКБ им. О. К. Антонова, серийными заводами «Авиастар», «Мотор СІЧ» и другими для решения неотложных проблем по повышению надежности двигателя Д-18, увеличению ресурса планера Ан-124-100, инженерных проработок уникальных перевозок.

К сожалению, негативные тенденции в авиапромышленности сегодня настолько сильны, что даже перечисленные меры оказались недостаточными. Так, в текущем году резко возросло количество случаев отказов двигателей Д-18Т по конструктивно-производственным недостаткам. Это побудило нас предпринять ряд срочных дополнительных мер. К примеру, провели ряд встреч с представителями завода-изготовителя, в АТБ выделили специальную группу по двигателям, проанализировали все отказы, разработали рекомендации по предотвращению и снижению тяжести последствий в случае если избежать их не удалось. Проведена также летно-техническая конференция по самолету Ан-124-100 с приглашением всех эксплуатантов этого самолета, а также специалистов ОКБ им. О. К. Антонова, серийных заводов, Департамента воздушного транспорта и т. д.

Думаю, что для решения перечисленных проблем безопасной эксплуатации самолета «Руслан» понадобятся помощь департамента, Министерства транспорта Российской Федерации и правительства. На мой взгляд, необходимо рассмотреть вопрос о включении в Межправительственное соглашение о сотрудничестве в авиационной промышленности и гражданской авиации между Россией и Украиной мероприятий по Ан-124-100. Для безопасной работы на отечественных самолетах в нашей авиакомпании, как следует из сказанного, делается много. Но реально оценивая обстановку в отечественном авиастроении, вынуждены все чаще задумываться над возможностью использования самолетов западного производства.

Понятие «среда» в авиакомпании «Волга-Днепр» подразделяется на три элемента: природная среда (метеоусловия, местность); искусственная (ВПП, системы УВД), и социальная. Под последней имеется в виду экономика, национальные законы, международные соглашения, нормы и правила летной и технической эксплуатации, программы профессионального обучения, правила лицензирования и т. д. Из этих трех сред важнейшей для нас является социальная, состояние которой сейчас направлено против безопасности полетов. Это, во-первых, продолжающееся разрушение авиапромышленности. Во-вторых, нестабильность в экономике, что не позволяет финансировать долгосрочные программы безопасности полетов. В-третьих, экономическая слабость государства не оставляет надежды на финансовую поддержку в решении капиталоемких проблем воздушных перевозок. Тем не менее финансирование вопросов безопасности полетов и авиационной безопасности, на мой взгляд, можно было бы осуществлять за счет освобождения авиаперевозчиков хотя бы от части налогов.

Нельзя не отметить и правовую слабость государства, вследствие чего творятся беспредел на аэродромах, анархия в деятельности авиакомпаний как на внутренних, так и на международных линиях. Вот далеко не полный перечень нерешенных проблем социальной среды, в которой, тем не менее, российские авиакомпании пытаются не только выжить, но и обеспечить безопасность полетов.

Теперь некоторые выводы, которые напрашиваются из всего сказанного. Авиакомпании, уже освоившие правила рыночной экономики, способны обеспечить требуемый международный уровень безопасности полетов. Без этого не может быть настоящей коммерции, не может быть и речи о какой-либо конкурентоспособности перевозчика на авиатранспортном рынке. Во-вторых, состояние экономики сегодня отнюдь не способствует, а наоборот создает колоссальные трудности для авиаперевозчиков в сфере обеспечения безопасности полетов. Любая, в том числе наша авиакомпания заинтересована поэтому в сильном административном государственном авиационном органе, способном обеспечить поддержку как на федеральном, так и на международном уровне.

А. ИСАЙКИН,
президент авиакомпании
«Волга-Днепр»

г. Ульяновск.

НУЖНЫ ЭКСТРЕННЫЕ МЕРЫ

Сегодня на территории Восточно-Сибирского регионального управления расположено 27 авиапредприятий УВД. С момента выхода упоминавшегося постановления коллегии Минтранса России в регионе произошло свыше пятидесяти инцидентов, связанных с безопасностью полетов и тяжелейшая катастрофа самолета Ту-154М авиакомпании «Байкал». Причины определены комиссией, проводившей расследование, потому останавливаться подробно на них не буду. Скажу о другом. В ходе последовавшей проверки организации летной работы и технического обслуживания воздушных судов в авиакомпании «Байкал» выявлены существенные нарушения «Руководства по организации летной работы в ГА» и документов, регламентирующих техническое обслуживание воздушных судов. Здесь не на должном уровне поставлена работа инспекции по безопасности полетов по профилактике и предупреждению авиационных происшествий. Низок уровень производственной, исполнительской дисциплины, методического руководства летными отрядами со стороны командно-летного состава авиакомпании. В ходе расследования катастрофы было также выявлено, что подготовка летного состава в УТЦ и летном отряде проводилась без учета изменений и доработок конструкции в системе запуска самолета Ту-154М. Регистрация пассажиров на данный рейс велась с нарушениями. На борту самолета с разрешения экипажа находилось четыре неоформленных в установленном порядке пассажира. В процессе запуска двигателя экипаж дважды отмечал самопроизвольную раскрутку ротора турбокомпрессора второго двигателя на этапе выбега роторов после окончания цикла запуска или холодной прокрутки. Загорелась красная сигнальная лампа «опасные обороты стартера» второго двигателя, экипаж же не смог распознать опасную ситуацию и произвел взлет...

Состояние безопасности полетов в авиакомпании «Байкал» и вскрытые комиссией недостатки свидетельствуют: они прямое следствие самоуспокоенности, бесконтрольности, низкой требовательности со стороны генерального директора авиакомпании «Байкал» Г. Гучека. Вина лежит и на командно-руководящем составе регионального управления, который мало внимания уделял организации контроля за работой эксплуатантов воздушного транспорта, слабо помогал им в организации летной работы, инженерно-авиационной безопасности и аварийно-спасательных работ.

Анализ данной катастрофы, предпосылок к летным происшествиям показывает, что все они обусловлены целым рядом факторов, но главный среди них – личностный. Проявляется он в виде ошибок и нарушений, допущенных экипажами в различных ситуациях. В целом же можно сказать, что ныне старая система управления безопасностью полетов почти разрушена. Новая не создана.

Командно-руководящий состав отдельных авиапредприятий в нынешних сложных условиях экономической нестабильности не уделяет должного внимания вопросам повышения безопасности полетов, разработке профилактических мер по ее стабилизации, четкому выполнению требований руководящих документов.

Почти во всех авиапредприятиях региона слаба исполнительская дисциплина. Я вообще считаю, что сегодня вопрос обеспечения безопасности полетов напрямую связан с экономическим положением подразделений гражданской авиации региона. Так, из двенадцати эксплуатационных предприятий в прошлом году только пять имели положительный финансовый показатель. В первом квартале нынешнего года таких предприятий уже лишь три: два аэропорта и авиакомпания «Байкал». Общий же финансовый итог всех эксплуатационных предприятий за первый квартал 1994 года отрицательный, убыток составил 2 865 885 тыс. рублей! Это, конечно же, не позволяет вкладывать какие-либо средства в безопасность полетов. Из-за снижения объемов работ, отсутствия налета, нет даже средств на выплату заработной платы. Сегодня в регионе прекращены все виды работ по обслуживанию пассажиров и народного хозяйства самолетами Л-410, Ан-2, вертолетами Ми-8, Ми-2. Заказчиков или нет вообще или же они неплатежеспособны. В должниках все бюджетные организации. У предприятий нет средств платить за ГСМ, аэропортовые, аэронавигационные сборы. Путь один – повышение тарифов, что влечет за собой уменьшение спроса, объемов работ. Гибель малой авиации?

Не решен вопрос завоза топлива в северные аэропорты. Долги «Госнефтепродукту» и банкам за прошлый год составляют более одного миллиарда рублей. Поэтому вопрос обеспечения топливом на нынешний и будущий годы весьма проблематичен. Кредиты же под фантастические проценты неподъемны ни одному предприятию. Более того, их просто нельзя получить в банке, имея долги старые.

Не стану больше останавливаться на всех проблемных вопросах, стоящих сегодня перед авиапредприятиями региона. Отмечу лишь, что механизм реализации решений Минтранса и Департамента воздушного транспорта по безопасности полетов отсутствует. Они не подкрепляются материально, нет системы ответственности исполнителей. Бесконтрольный процесс разделения государственных предприятий, происходящий зачастую по воле группы амбициозных людей, отрицательно влияет на трудовую дисциплину. Необходимы экстренные меры, способные стабилизировать экономическое положение авиапредприятий региона. Это тема отдельного большого разговора, хотя, повторюсь, экономические проблемы тоже тесно связаны с проблемами обеспечения безопасности полетов. Для повышения его уровня вношу предложения, разработанные специалистами Восточно-Сибирского регионального управления воздушного транспорта.

Начинать, конечно, надо с пакета основополагающих документов, регламентирующих работу воздушного транспорта. Они должны быть пересмотрены с учетом нынешних реалий и приняты. В новом Воздушном кодексе Российской Федерации необходимо предусмотреть действенные штрафные санкции за нарушение летных норм и правил, что дало бы право экономически влиять на повышение безопасности полетов. Нужно документально определить основные на-

правления деятельности инспекторских органов региональных управлений, дать рекомендации по инспектированию деятельности предприятий и авиакомпаний, разработать образцы справок, актов, инспекторских предписаний, планов проверок и других документов по работе инспекторских органов. Пора пересмотреть оплату сотрудников аппаратов региональных управлений, так как идет массовый переход летных специалистов в производственные подразделения, следует решить вопрос о наделении их законодательными правами для оперативного влияния на уровень организации летной работы в предприятиях и авиакомпаниях. А посмотрите, в каком положении находятся выпускники высших и средних учебных заведений отрасли? Найти работу для них архисложно, и если инженер или авиатехник на крайний случай может устроиться на предприятиях других отраслей, то куда пойдет пилот со «свободным дипломом»? Решать эут проблему нужно на уровне правительства, иначе воздушный транспорт очень скоро останется без квалифицированных специалистов. Много нареканий было прежде на Устав о дисциплине работников гражданской авиации, дескать, мешал он развитию демократии. Ну и что – отменили, а жизнь показывает, что подобный документ нужен, и в нем должны быть предусмотрены санкции инспекторских органов за нарушение летного законодательства.

Решением Департамента воздушного транспорта предусмотрен порядок обеспечения авиатранспортных предприятий Руководствами по летной эксплуатации воздушных судов и изменениями к ним. Финансирование этих работ возложено на предприятия и авиакомпании. Считаем, что стоимость их уже заложена в цены на воздушные суда и КБ, заводы-изготовители должны свои недоработки и изменения в вопросах конструкции и эксплуатации самолетов оплачивать сами. Пора, наконец, нам иметь и «Статус командира воздушного судна», в котором должна быть отмечена его ответственность за действия в аварийных ситуациях.

«Больной» вопрос – приобретение тренажеров. Из-за их высокой стоимости делать это нужно из централизованных источников. Авиапредприятиям такие затраты еще долго будут не по плечу. Мы считаем, что в Положении о Департаменте воздушного транспорта должно значиться, что одной из главных задач его, как и региональных управлений, остается вопрос организации летной работы, методического руководства эксплуатантами и осуществление контроля за подготовкой личного состава. Исходя из задач региональных управлений, необходимо определиться, должны ли их летные службы заниматься только контролем, или же за ними остаются вопросы организации летного процесса. А переучивание летного состава – не пора ли упорядочить? В настоящее время, исходя из условий рынка, авиапредприятия переучивают экипажи там, где побыстрее и подешевле. Причем, теоретический курс экипажи проходят в одном месте, летную практику – в другом.

Для решения всех названных проблем, конечно же, требуется пересмотр документов, регламентирующих летную работу. Сегодня все они противоречат друг другу, многие требования двояки, а зачастую просто невыполнимы. Необходим единый нормативный документ, который обобщил бы богатейший накопленный опыт и конкретизировал весь процесс организации летной работы с учетом стандартов и рекомендаций ИКАО. Настала пора пересмотреть систему повышения квалификации летного состава. Нормативным актом Минтраста устранить параллелизм в контроле за деятельностью эксплуатантов между инспекцией по безопасности полетов регионального управления и отделениями региональной транспортной инспекции, что отрицательно сказывается на деятельности предприятий. Назрела необходимость в разработке положения об авиакомпании, в котором должны быть расставлены приоритеты и закреплен законодательно факт главного субъекта воздушного транспорта – авиакомпании. За разделением авиапредприятий должен быть установлен жесткий государственный контроль. Все процессы разделения должны проходить на основании экспертной оценки региональных органов и Департамента воздушного транспорта. Считаем, что пора расширить права инспекций региональных управлений, аэропортов и авиакомпаний, предоставить, исходя из зарубежного опыта, аэропортам определенные права в обеспечении безопасности полетов и решении экологических проблем. Ну и, конечно же, жизнь настоятельно требует внедрения на воздушном транспорте контрактной системы найма на работу специалистов, обеспечивающих безопасность полетов, установления государственного контроля за производством горюче-смазочных материалов для авиации. Коммерческие структуры поставляют ГСМ по своим техническим параметрам, вроде бы и отвечающим требованиям, но при длительном использовании это топливо может быть причиной тяжелых авиационных происшествий.

Теперь об авиационной безопасности. Если раньше основными нарушителями были пассажиры, то сегодня вынуждены констатировать значительный рост грубых нарушений со стороны авиаработников. В первую очередь службы организации перевозок и членов экипажей. Причем нарушений корыстных: отправка и перевозка за мзду багажа, посылок, валюты, партий неоформленных грузов. Особенно много нарушений выявляется при выполнении чартерных пассажирских рейсов.

В течение трех лет мы внедряли систему сопровождения пассажиров от аэровокзала до трапа самолета работниками досмотра с осмотром воздушных судов. Немало выявлено было «зайцев», левого груза и даже оружия. Для обеспечения этой работы требуется персонал немалой численности, содержать который могут далеко не все предприятия. Давно назрел вопрос создания самостоятельных служб авиационной безопасности, но кто будет их финансировать? А как быть нерентабельным аэропортам, которых создание новой службы окончательно «утопит»?

Так, например, аэропорт Чита задыхается без второго тяжелого пожарного автомобиля «Ураган». Он вынужден из-за этого понизить свою категорию, тем самым уменьшается количество обслуживаемых рейсов. Изыскать же 220 миллионов рублей на пожарную машину не имеет возможности. Их просто нет!

По мнению большинства командиров авиапредприятий, было бы рациональнее создать государственную, независимую от авиапредприятий службу авиационной безопасности, финансирование которой осуществлялось бы как за счет аэропортов и эксплуатантов по договорам, так и за счет государства.

В. СОКОЛЬНИКОВ,
начальник Восточно-Сибирского регионального управления воздушного транспорта

г. Иркутск.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

"ЭСКОРТ-ЦЕНТР"

Специальная и охранная техника

ДЛЯ ПУНКТОВ ПОГРАНИЧНОГО КОНТРОЛЯ АЭРОПОРТОВ, МОРСКИХ И РЕЧНЫХ ПОРТОВ, АВТОМОБИЛЬНЫХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

КОМПЛЕКСНОЕ ОСНАЩЕНИЕ

Аппаратура радиационного контроля
Криминалистические и досмотровые приборы
Системы управления доступом, электрозамки и т.п.
Металлообнаружители
Кабины паспортного контроля
Электроуправляемые турникеты
Охранная и пожарная сигнализация
Системы охранного телевидения
Уникальная пультовая аппаратура
Проводная и радиосвязь
Системы и средства защиты информации

Поставка, монтаж, наладка, гарантийное и постгарантийное обслуживание

Технические системы безопасности предприятий, банков, офисов.

Нами оборудованы международный аэропорт "Шереметьево-2" в Москве, а также международные секторы аэропортов Самары, Перми, Екатеринбурга, Челябинска, Пскова, Волгограда, Красноярска и др., многие московские банки, завод компании "Кока-кола", ГУВД г. Москвы (Петровка, 38) и другие объекты.

Государственная лицензия на все виды выполняемых работ.
Сотрудники фирмы имеют допуск к работам и документам.

Россия, 121355, Москва, ул. Ивана Франко, д. 4
тел. (095) 144-76-94, 144-85-94, 144-76-34; факс (095) 144-77-54
телетайп: 111565 ПРИМА; телекс: 412133 РАДИЙ



НЕБУ РОССИИ – САМОЛЕТ Л-610

Сегодня авиамир уделяет самое пристальное внимание созданию самолетов региональных воздушных линий. Российские трассы также с нетерпением ждут воздушное судно, которое хорошо зарекомендовало себя на обслуживании межобластных и региональных воздушных перевозок. Ведущие конструкторские бюро России работают над созданием такого самолета. Но есть и другой путь.

Многим эксплуатационным авиаподразделениям стран бывшего Советского Союза достаточно хорошо известен самолет Л-410 чехословацкого производства, который своими техническими параметрами, безопасностью отлично себя зарекомендовал, получив высокую оценку у летного и наземного персонала.

Больше того, по техническому заданию бывшего Министерства гражданской авиации СССР, чешской авиапромышленностью совместно со специалистами России по нормам ЕНЛГ-С был разработан самолет Л-610. Это была первая реакция российских авиастроителей на известную на Западе формулу: «Лучшие самолеты создаются в партнерстве». Однако в связи с финансовыми трудностями заказов из авиапредприятий СНГ на эту машину не поступило. Хотя, на наш взгляд, именно с ее помощью можно решить проблему авиаперевозок.

В настоящее время чешской стороной проводятся испытания двух вариантов самолета Л-610. Первый: Л-610Г. Этот самолет оснащен двумя двигателями ЦТ7-9М американского производства (фирма «Дженерал Электрик») и оборудован радионавигационными приборами американской фирмы «Коллинз». Л-610Г рассчитан для перевозки сорока пассажиров на расстояние 1560 километров. Сертификационные испытания самолета по американским нормам летной годности FAR-25 будут завершены в конце 1994 года. После этого машину запустят в серийное производство. Поставки самолета могут быть начаты уже в следующем году.

Л-610Г можно эксплуатировать как с бетонных, так и с грунтовых взлетно-посадочных полос, а для полетов использовать все наземное оборудование аэропортов и воздушных трасс СНГ. Кроме того, найдет применение значительная часть КПА (контрольно-поверочной аппаратуры) и ранее поставленное в СНГ оборудование, предназначенное для самолетов Л-410.

Расход топлива 22,7 г. пасс.км при полете МСА на высоте 7200 метров. Регламентные работы выполняются по новой системе без капитального ремонта, по фактическому состоянию самолета. Трудозатраты значительно уменьшены.

Список необходимого оборудования для техобслуживания предлагается заказчику при переговорах о поставке самолета, где решаются все вопросы обеспечения успешной эксплуатации.

Второй вариант: самолет Л-610М. Эта машина оснащена двумя двигателями М-602 чешского производства и чешским радионавигационным оборудованием и рассчитана для перевозки сорока пассажиров на расстояние 975 километров. Условия эксплуатации в основном аналогичны Л-610Г. Самолету необходимо завершить сертификационные испытания по нормам ЕНЛГ-С.

Весной прошлого года состоялись переговоры между авиапромышленностью Чешской Республики, Департаментом воздушного транспорта и Департаментом авиационной промышленности России о кооперации или лицензионном производстве самолета Л-610М в СНГ. Однако поставка его зависит от спецификации машины в СНГ. То есть самолет будет поставлен в той комплектации, в которой будет заказан. В связи с тем, что у второго варианта предполагается большое количество комплектующих изготавливать на заводах в СНГ, включая сборку двигателей М-602, цена воздушного судна будет значительно ниже, чем у первого варианта. По этой причине второй вариант кажется для рынка в СНГ более перспективным. В случае интереса российской стороны в приобретении самолетов только с американскими двигателями ЦТ7, мы готовы начать переговоры о кооперации или лицензионном производстве Л-610Г, который практически готов и его можно в следующем году запустить в серийное производство.

Дирекция завода «ЛЕТ» Куновице уверена, что конструктивная философия самолета привлечет заказчиков всего мира. При этом предполагается, что и в будущем останется сферой сбыта традиционный рынок Средней и Восточной Европы. Кроме восточного рынка, завод «ЛЕТ» мечтает об экспорте самолетов на Африканский и Американский континенты. Благодаря конкурентоспособной цене, приемлемым эксплуатационным и экономическим характеристикам, укороченному взлету и посадке самолет Л-610 будет интересен для многих эксплуатирующих организаций.

Йозеф НАГЛИК,
представитель завода
АО «ЛЕТ» Куновице
Чешская Республика.

СТАНДАРТЫ НА НОВЫЕ СИСТЕМЫ СВЯЗИ

Трудно представить полет современного пассажирского самолета без обеспечения надежной и устойчивой радиосвязи экипажа с наземными службами и прежде всего с диспетчером управления воздушным движением (УВД). В ходе полета экипажи часто пользуются средствами радиосвязи для запроса и получения разрешения на совершение маневров или информации, позволяющей избежать столкновения в воздухе с другими воздушными судами, для получения прогноза метеоусловий по маршруту движения либо сведений о состоянии навигационных средств как на маршруте, так и в пункте назначения. Чтобы обеспечить безопасность и эффективность полетов гражданской авиации, требуется большое число и широкое разнообразие наземных радиосредств. Четкой, согласованной работы всех этих средств и наземных служб в различных государствах, районах и регионах мира можно добиться только благодаря международной стандартизации. Ею и занимается ИКАО, отмечающая, как известно, в нынешнем году свое 50-летие.

По определению ИКАО, Стандарт – это техническое требование, единообразное применение которого признается необходимым, а Рекомендуемая практика – это требование, соблюдение которого желательно, но не обязательно. Все Стандарты и Рекомендации, касающиеся авиационной подвижной связи «воздух-земля», наземной фиксированной связи между наземными службами, радионавигационных средств, включая средства посадки, радиолокационных средств как первичных, так и вторичных, содержатся в Приложении 10 к Конвенции о международной гражданской авиации.

Разработкой международных требований занимается Аэронавигационная комиссия (АНК) ИКАО. Руководящий же орган этой Организации – Совет – наделен полномочиями окончательного принятия Стандартов и Рекомендуемой практики. В осуществлении своей работы АНК опирается на помощь групп экспертов, обладающих должными знаниями и опытом по конкретным направлениям деятельности международной гражданской авиации. Действуя в рамках персональной компетенции, эксперты учитывают интересы большинства государств – членов ИКАО, современные и будущие тенденции развития авиационной техники.

Технические требования вырабатываются также на аэронавигационных совещаниях и конференциях, которые созываются периодически для обсуждения важных и срочных проблем, затрагивающих аэронавигацию. Представители всех государств – членов ИКАО участвуют в них на равных правах. Предлагаемые в качестве Стандартов и Рекомендаций, согласованные с государствами требования окончательно формулируются Аэронавигационной комиссией и передаются в Совет ИКАО, где для их утверждения необходимо собрать две трети голосов. С момента принятия Советом Стандарты и Рекомендации считаются вступившими в силу.

Успешное развитие мирового транспорта за прошедшие со времени создания ИКАО полвека было бы невозможно без межгосударственной координации. Она нужна для формирования объединенной и эффективной сети международных авиатрасс и аэропортов. Если бы не была заключена Чикагская конвенция, которая регламентирует все аспекты деятельности международного воздушного транспорта, и не учреждена ИКАО (ее членами сегодня являются 183 государства), то государствам пришлось бы заключать между собой бесчисленное множество двусторонних соглашений. Теперь же многие конкретные, наиболее важные проблемы эксплуатации международной гражданской авиации регламентируются восемнадцатью Приложениями к Конвенции. Рассмотрим относительно подробно одно из направлений, входящих в компетенцию ИКАО, – эволюцию авиационной связи.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

Со времени открытия российским инженером А. С. Поповым эффекта передачи и приема радиосигналов средства радиосвязи претерпели значительные изменения и усовершенствования. Среди отраслей, где технический прогресс шагал семимильными шагами, была авиация. Первые радиостанции на борту воздушных судов начали устанавливать задолго до второй мировой войны. После ее окончания в авиации и, в частности в гражданской авиации, стали внедряться радиостанции ОВЧ-диапазона для связи «воздух-земля» в пределах прямой видимости. Популярность таких радиостанций была обусловлена особенностями распространения радиоволн ОВЧ-диапазона, не зависящего ни от времени суток, ни от состояния атмосферы. Поскольку желающих работать в этом диапазоне (30-300 МГц) становилось все больше (например, телевидение и радиовещание), то в 1947 году Международный Союз электросвязи (МСЭ) созвал в Атлантик-сити (США) Всемирную административную радиоконференцию (ВАРК). Она распределила частоты между различными пользователями, выделив диапазон 118-132 МГц исключительно для авиационной подвижной службы связи.

В пятидесятых годах потребности авиации в частотах связи росли параллельно с увеличением объемов перевозок воздушного транспорта. И возникла необходимость на проходившей в Женеве в 1959 г. Всемирной радиоконференции МСЭ расширить диапазон ОВЧ-частот, выделенный для авиации, до 136 МГц. Однако к 70-м годам и этого оказалось недостаточно. В 1979 г. по настоятельной просьбе авиационного сообщества МСЭ добавила ему еще один МГц, использование которого было разрешено с 1 января 1990 года. Сейчас авиационная подвижная служба имеет для связи диапазон частот от 118 до 137 МГц.

Следует отметить, что с конца 70-х годов наблюдается резкий рост потребностей в частотных номиналах у неавиационных пользователей этого диапазона электромагнитного спектра. И авиационному сообществу, представляющему меньшинство пользователей ОВЧ-диапазона, все сложнее и сложнее защищать свои интересы, не говоря уже о выделении дополнительных номиналов. Решение проблемы видится в сокращении разнесения каналов, другими словами, в сокращении шага сетки частот.

Еще в конце сороковых годов было установлено разнесение каналов для авиационной речевой связи в ОВЧ-диапазоне – 200 кГц. Это давало возможность использовать для речевой связи «воздух-земля» 70 каналов. Но к середине 50-х годов все каналы были распределены. И в некоторых районах Европы и США возникла проблема перегруженности частотного спектра. Тогда ИКАО приняла решение о сокращении шага сетки частот авиационного ОВЧ-диапазона до 100кГц. В результате было получено дополнительно еще 90 каналов в этом диапазоне. Их общее число довели до 180 каналов. В дальнейшем, в начале 60-х годов, повышение интенсивности воздушного движения заставило ИКАО еще более сократить разнесение каналов – до 50 кГц. Это позволило получить 360 каналов в данном диапазоне. Сетка в 50 кГц начала применяться с 1964 г. А в 1972 г. седьмая Аэронавигационная конференция ИКАО рекомендовала сокращение ее до 25 кГц, что дает 720 каналов. Указанное решение действует с мая 1974 г.

Отечественные гражданская авиация и промышленность, стараясь идти в ногу с остальным миром, разрабатывали, внедряли и эксплуатировали средства радиосвязи, отвечающие международным требованиям. Имея самый большой парк гражданских воздушных судов, занятых в коммерческих перевозках, а также обширную территорию, наша страна в целом не испытывала серьезных проблем с перегруженностью электромагнитного спектра частот ОВЧ-диапазона. Исключение составляли некоторые районы Европейской части, проблемы которых решали соответствующие органы путем внутреннего перераспределения выделенных частот. В связи с тем, что самолеты Аэрофлота выполняли полеты в более чем сто стран мира, они оснащались бортовым оборудованием радиосвязи, отвечающим международным стандартам. Что же касается наземных радиостанций, то наша сеть авиационной связи, насчитывающая десятки тысяч приемопередатчиков, лишь сравнительно недавно завершила полный переход на сетку 25 кГц.

Пока отечественная гражданская авиация занималась переоснащением своего парка авиационных наземных и бортовых радиостанций ОВЧ-диапазона с сеткой в 25 кГц, в Западной Европе вновь стали проявляться признаки перегруженности спектра. Начиная с 1980 года, все труднее было находить новые каналы связи в 25 кГц, требующиеся для открытия новых секторов УВД из-за увеличения воздушного движения. Ныне в Европе насчитывается 8500 частотных присвоений, используемых гражданскими и военными ведомствами. В ходе изменений, происходящих в регионе Восточной Европы, возникают новые потребности в каналах связи. С этой целью предприняты некоторые технические усовершенствования – такие, как снижение критериев защиты

общих каналов с 20 дБ до 14 дБ; полное исключение критерия защиты смежного канала; перепланирование полосы частот ОВЧ-связи на основе новых критериев; использование полосы 136-137 МГц; перевод авиационных радиовещательных служб (автоматическая передача информации в районе аэродрома (ATIS) и метеоинформация для воздушных судов в полете (VOLMET) на не используемые каналы VOR.

Однако все это не решает проблему ожидаемого после 1996 г. полного насыщения частотного спектра в западной части Европейского региона. Исследования, проведенные ИКАО, показывают, что увеличение числа частотных присвоений, обусловленное ростом потребностей, составит 25 процентов на период 1991-1996 гг. и около 50 процентов к середине 1999 г. по сравнению с 1991г. В США прогнозируется ежегодное увеличение количества частотных присвоений на четыре процента.

Возникает вопрос, какие районы мира испытывают или в самом ближайшем будущем будут испытывать трудности с присвоением новых частот в ОВЧ-диапазоне? ИКАО дает ответ: в Европе – центральный район, ограниченный параллелями 45° с. ш. и 55° с. ш. и меридианами 05° з. д. и 12° в. д.; в США – район с высокой плотностью воздушного движения, включающий восемнадцать штатов северо-восточной части страны; в Канаде – район радиусом около 360 км с центром в г. Торонто. Государства, расположенные за пределами указанных районов, в обозримом будущем не будут иметь каких-либо проблем с перегруженностью частот.

ВЫБОР РЕШЕНИЯ

С наступлением 80-х годов авиационное сообщество начало осознавать актуальность ограничения не только существующих систем авиационной связи, но и в целом всей системы обеспечения аэронавигации. Последняя включает в себя также системы навигации и наблюдения.

Основные аэронавигационные системы связи, навигации и наблюдения, внедренные в конце 40-х годов, на протяжении ряда лет периодически совершенствовались и дорабатывались. Однако предстоящее увеличение пассажирских авиаперевозок, несомненно, обострит проблему и обнажит недостатки, обусловленные, в частности, и системами наземного базирования. Поэтому ИКАО определила необходимость перехода на новые технические решения, опирающиеся на использование спутниковой техники. За истекшие десять лет Организация разработала концепцию будущих аэронавигационных систем, основанных на спутниках и компьютерах. Созданная концепция не только вписывается в передовую технологию, но и может быть адаптирована к любой новой технике, появление которой ожидается в течение следующей четверти века. Одновременно новая аэронавигационная система оставляет место для некоторых элементов прежней системы. К примеру, ОВЧ-связь «воздух-земля» и вторичный обзорный радиолокатор будут по-прежнему применяться в некоторых районах мира.

Какие же решения предлагает ИКАО в области авиационной связи с учетом возникновения и обострения проблем перегруженности частотного спектра в определенных регионах мира?

С 80-х годов ряд авиакомпаний при содействии американской фирмы «Aeronautical Radio inc» (ARINC) стали использовать для передачи различной информации на борт воздушного судна автоматическую линию передачи данных (ЛПД). Она известна специалистам под названием ACARS – система связи для адресации и передачи сообщений. Позднее сеть ACARS была расширена с помощью Международного общества авиационной электросвязи (СИТА).

Преимущества ЛПД заключаются в том, что по каналу связи в единицу времени автоматически передается несравнимо больше информации, чем при работе голосом. И как следствие – уменьшается нагрузка на канал. Развитие систем ЛПД побудило ИКАО заняться разработкой международных стандартов. Специализированное совещание по связи, метеорологии и производству полетов (COM/MET/OPS), состоявшееся в 1990 г., поручило ИКАО разработать международные требования на цифровую линию передачи данных ОВЧ-диапазона. Следует отметить, что одновременно в различных странах проводились исследовательские и опытно-конструкторские работы по созданию ЛПД с применением спутников и вторичного обзорного радиолокатора с адресным режимом (ВОРЛ режим S). С учетом разнообразия различных систем связи ИКАО предусмотрела в разработанной концепции будущих аэронавигационных систем их объединение и взаимную совместимость в рамках сети авиационной электросвязи ATN, основанной на стандартах ИСО* по взаимосвязи открытых систем.

На том же совещании COM/MET/OPS западноевропейские страны предложили дальнейшее сокращение сетки частот до 12,5 кГц, что дает возможность иметь 1500 частотных номиналов. Это предложение устраивало в тот период Западную Европу. Однако большинство участников совещания выступило за то, чтобы наряду с изучением краткосрочных вариантов решения проблемы перегруженности частотного диапазона авиационной подвижной службы связи (AM(R)S) были разработаны долгосрочные направления эволюционного развития систем связи в глобальном масштабе. Такой подход продиктован желанием большинства избежать частого и дорогостоящего переоборудования самолетов и наземных служб новыми системами связи. Многие участники совещания выражали также озабоченность тем, что решение, принятое для какого-либо отдельного региона, например, для Западной Европы, может негативно повлиять на другие регионы мира. Поэтому предложение о сокращении разноса частот с 25 кГц до 12,5 кГц не было поддержано. COM/MET/OPS/90 поручило ИКАО разработать оптимальные варианты (краткосрочные и долгосрочные) улучшения использования частотного спектра ОВЧ-диапазона и представить их на рассмотрение следующему совещанию, запланированному на 1995 г.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЭКСПЕРТОВ

Следуя рекомендациям совещания COM/MET/OPS, ИКАО в начале 1991 г. учредила Группу экспертов по авиационной подвижной связи. В Группу вошли эксперты от пятнадцати государств, представляющие все регионы мира (в том числе от России и от ряда международных авиационных организаций). В течение трех лет эта Группа проделала очень большую работу. Ею создан ряд технических вариантов новой системы связи, основанных на применении аналоговых и цифровых методов передачи данных и речи. После детального сравнительного анализа возможных систем эксперты пришли к выводу, что только две из них могут быть рекомендованы для дальнейшей разработки. При этом одна система обеспечивает речевую связь и передачу данных в режиме множественного доступа с временным разделением (ТДМА) – с разносом в 25 кГц на одном канале, с использованием различных временных «окон». В режиме ТДМА один радиоканал в состоянии обеспечить любое сочетание временных «окон», используемых либо для речевой связи, либо для передачи данных. Вторая, предложенная европейцами, система предусматривает обеспечение речевой связи в режиме двухполосной амплитудной модуляции – с разнесением в 8,33 кГц и линию цифровой ОВЧ-связи в режиме множественного доступа с контролем несущей (CSMA) – с разносом 25 кГц. Здесь подсистема речевой связи и подсистема передачи данных являются независимыми.

Надо иметь в виду, что первая система, называемая ТДМА, – с разнесением каналов в 25 кГц, предназначена для удовлетворения ряда требований будущей системы ОВЧ-связи «воздух-земля». Вторая же система, в частности, ее подсистема речевой связи – с разнесением каналов в 8,33 кГц, предложена потому, что она может, как считают европейские эксперты, ослабить остроту проблемы перегруженности частот в районе Западной Европы с высокой интенсивностью воздушного движения. К тому же она обеспечит такой уровень безопасности полетов, как нынешняя система связи с разносом каналов в 25 кГц. Обе рассматриваемые системы принципиально отличаются от существующей.

Группа экспертов единодушно согласилась с тем, что применение любой новой системы не должно отрицательно сказаться на других регионах или районах, в которых она не внедрена. Ею должны быть оборудованы только воздушные суда, выполняющие полеты в воздушное пространство, где новая система действует. Предполагается, что пользователи по-прежнему смогут использовать двухполосную амплитудную модуляцию с разнесением каналов в 25 кГц – в дополнение к возможностям новой системы.

Обсуждая варианты перехода на принципиально новую перспективную систему связи, Группа экспертов ИКАО определила два альтернативных эволюционных подхода: одноэтапный, заключающийся во внедрении новой системы связи, обеспечивающей оптимальное решение долговременных перспективных проблем повышения эффективности использования спектра и отвечающей требованиям к будущей системе; и двухэтапный, который предполагает внедрение в кратчайшие сроки промежуточной системы в регионе Западной Европы для решения проблемы перегруженности спектра в этом районе и затем переход на перспективную систему для удовлетворения будущих потребностей.

Учитывая тот факт, что согласно прогнозу экспертов ИКАО никакая новая система связи по крайней мере до 2005 г. не будет внедрена, а перегруженность спектра частот в Западной Европе достигнет критического значения, как ожидается, к 1997 г., представители западноевропейских государств настойчиво выступают за двухэтапный подход. Эксперты от государств из других регионов опасаются, что при таком подходе за сравнительно короткий промежуток времени придется проводить три последовательные модернизации связного авиационного оборудования: первая – немедленное расширение ОВЧ-диапазона до 137 кГц; вторая – сокращение в короткие сроки сетки частот с 25 кГц до 8,33 кГц; третья – внедрение перспективной цифровой системы связи. Всем ясно, что каждая модернизация оборудования влечет за собой большие финансовые затраты. Хотя перегруженность спектра частот в Западной Европе также сопровождается финансовыми потерями, проистекающими из задержек рейсов, обходных маршрутов, увеличения расхода топлива и т. д.

Какое решение примет мировое авиационное сообщество? По какому пути идти при внедрении новой системы авиационной связи? На эти вопросы даст ответ Специальное совещание ИКАО по связи, намеченное на начало 1995 г. Времени осталось немного. Его необходимо использовать для выработки российской позиции по стратегии и тактике внедрения новой системы связи с учетом национальных особенностей и имеющихся отечественных разработок в этой области.

Ю. РОМАНЕНКО,
заместитель представителя Российской Федерации
в Совете ИКАО

г. Монреаль, Канада.

*ИСО – Международная организация по стандартизации.



ПОД СОЗВЕЗДИЕМ ЮЖНОГО КРЕСТА

Когда знакомые, прослышав о нашей поездке в Бразилию, спрашивают: «Ну, как там, в Рио-де-Жанейро?» мы, подустав от такого рода стандартных вопросов, пытаемся отшутиться:

– Там все наоборот!

– То есть?

– Вот в цирке, например, есть просто жонглеры – они работают руками, а их антиподы лежат на спине и манипулируют ногами. В Рио все ходят только вниз головой. Впрочем, как и повсюду по ту сторону экватора, в Южном полушарии.

– А если серьезно...

– Серьезно говорить пока рано. Надо разобраться с увиденным и получше его осмыслить, дабы не судить с кондачка.

Вообще-то и простое любопытство, и пробуждающийся деловой интерес россиян к Бразилии естествен. До недавней поры об этом отдаленном от нас государстве все мы, за малым исключением, имели весьма поверхностное представление. Оно формировалось по большей части на основе учебников географии и довольно редких публикаций о нем в отечественной печати. Для многих это была всего-навсего экзотическая отсталая страна-амазония с тропическими лесами (сельвой), кишащими анакондами, крокодилами и попугаями; страна-производитель кофе, цитрусовых и бананов; и, конечно же, страна курортного безмятежья, искрометного танца «самба» и знаменитых футбольных кумиров во главе с несравненным форвардом Пеле. А большинство бразильцев наивно полагало, что русский колосс – это матрешечное государство, где царствуют снега, медведи и бородатые, агрессивно настроенные люди, стремящиеся покорить мир своими бесчисленными танками и ракетами.

Однако в последние несколько лет Бразилия и Россия становятся все более открытыми и доступными друг для друга. И сложившееся у населения наших стран примитивное мнение о том, кто есть кто, постепенно меняется. Этому способствуют как расширяющиеся политические, экономические и культурные связи между нами, так и, вне всякого сомнения, установление регулярного воздушного сообщения. Прямая авиалиния Москва – Рио-де-Жанейро, проложенная в августе 1993 года и продолженная в дальнейшем до Сан-Пауло, превратилась для российских граждан в самый кратчайший и оттого наиболее удобный путь в Бразилию.

ДЕЛОВАЯ СПРАВКА

В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР Министерство гражданской авиации приступило к переговорам об установлении воздушного сообщения с Бразилией с начала семидесятых годов. Но этот вопрос долго не решался по мотивам незначительного делового и туристического обмена между двумя государствами. И только в восьмидесятых годах бразильские авиационные власти дали согласие на пролет территории страны самолетами Аэрофлота и производство в случае необходимости технических посадок в аэропортах Ресифи, Рио-де-Жанейро и Сальвадор при выполнении рейсов в Буэнос-Айрес (Аргентина). В аэропорту Сальвадор был аккредитован представитель Аэрофлота (инженер) для обслуживания следующих транзитом самолетов. В настоящее время самолеты авиакомпании «Аэрофлот – Российские международные авиалинии» совершают в Сальвадоре четыре промежуточные посадки в неделю. Их техническим обслуживанием занимается бразильская авиакомпания «Вариг».

Периодически продолжавшиеся переговоры привели к сближению сторон.

С горы «Сахарная голова» открывается прекрасная панорама столицы Бразилии Рио-де-Жанейро.



Генеральный представитель Аэрофлота в Бразилии Валерий Васильевич Жмурко.



Туристическая экскурсия по живописным окрестностям Рио членов экипажа самолета Ил-62 акционерной компании «Аэрофлот – Российские международные авиалинии».



Бизнесмен Элиас Канаан, главный агент представительства Аэрофлота в Бразилии, и его друг – король футбола Пеле.

В офисе представительства Аэрофлота в Рио-де-Жанейро.



С журналистами в аэропорту Сал беседует представитель Аэрофлота в Республике Кабо Верде Анатолий Иванович Проклов.



В сентябре 1990 года в Москве состоялась встреча министра гражданской авиации Б. Е. Панюкова с министром аэронавтики Бразилии господином Монтейро. В ходе встречи был подписан Меморандум об авиационном сотрудничестве. Декретом президента Бразилии от 6 ноября того же года Аэрофлоту было дано разрешение на открытие его офиса в Рио-де-Жанейро и предоставлено право на коммерческую деятельность на территории страны.

В конце ноября 1990 года в столице Бразилии – городе Бразилиа проходило двенадцатое заседание межправительственной советско-бразильской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству. В заключительном акте заседания было записано, что обе делегации положительно относятся к открытию прямого воздушного сообщения между обоими государствами. Высказаны рекомендации провести в течение 1991 года переговоры между представителями гражданской авиации двух стран для обсуждения связанных с этим юридических, оперативных и коммерческих условий.

На протяжении 1991–1992 годов на переговорах в Москве и Рио-де-Жанейро представителями Аэрофлота и бразильской авиационной администрацией прорабатывались детали будущего соглашения о воздушном сообщении. Оно было подписано на правительственном уровне 22 января 1993 года. Российская сторона нотой МИД информировала бразильскую сторону о назначении авиакомпании «Аэрофлот – Российские международные авиалинии» для эксплуатации договорных воздушных линий. В свою очередь авиационные власти Бразилии письмом от 6 января 1994 года информировали российскую сторону о назначении для эксплуатации договорных линий авиакомпании «Трансбразил».

Регулярные полеты по трассе Москва – Рио-де-Жанейро начинали экипажи самолета Ил-62, возглавляемые Владимиром Хащуком, Юрием Толкачевым и Александром Басковым. Самолет этого же типа, на борту которого по дороге в Бразилию находились мы, тоже пилотировали три экипажа. Они передавали воздушный лайнер из рук в руки в промежуточных пунктах посадки – в аэропортах Ларнака, что на Кипре, и острова Сал, входящего в расположенную у западного побережья Африки Республику Кабо Верде (ее прежнее название – Острова Зеленого Мыса).

В июньском номере журнала «Гражданская авиация» подробно рассказано о работе представительства Аэрофлота на Кипре – бойком для российских авиаторов перекрестке при полетах в государства Африканского континента и Южной Америки*. Поэтому, чтобы не повторяться, сообщим лишь, что в разгар нынешней летней навигации интенсивность воздушных перевозок через него еще более возросла. Между Москвой и Кипром, например, совершалось ежедневно семь парных рейсов в неделю. Из них пять – авиакомпанией «Аэрофлот – Российские международные авиалинии» и два – ею же совместно с кипрской компанией «Сайпрус Эрвейз» на принадлежащих последней аэробусах 2«А-310».

Пассажирам на данной трассе предоставлялось еженедельно две тысячи мест. А прибывающие в Ларнаку жители ближневосточного региона (Египта, Израиля, Иордании, Ирана и Ливана) охотно пользовались проходящими через этот аэропорт транзитными рейсами Аэрофлота в латиноамериканские страны.

И с нашего Ил-62 при полете туда и обратно сошло в Ларнаке немало тех, у кого этот аэропорт был конечным. Но освобождающиеся кресла не остались пустыми. Их тотчас же заняли новые воздушные путешественники, которые направлялись к такой же, что и мы, цели. Среди них выделялись пожилые состоятельные исламисты с гаремами из трех-четырех жен. Лица женщин тщательно закрывались паранджой.

В аэропорту острова Сал, где происходила дозаправка самолета авиатопливом, мы познакомились с представителем Аэрофлота Анатолием Ивановичем Прокловым. По образованию – авиационный инженер, подвижный и деятельный, он, по отзывам экипажей, по-хозяйски заботится о четком техническом обслуживании рейсов и о летном составе, размещаемом здесь на послерейсовый отдых. А бывает у него «в гостях» до двух с половиной тысяч авиаторов в год. К их услугам собственная аэрофлотская гостиница на пятьдесят с лишним мест. При ней земельный надел, где выращиваются и откуда поставляются в кафе-столовую свежие овощи. Меню состоит преимущественно из привычных для русского человека блюд: зеленые салаты, супы и борщи, мясное жаркое с картофелем, компоты. Добавьте к этому устойчивую солнечную погоду, снасти для рыбалки, спокойные вечера с теплым дыханием ласкового морского ветерка... Одним словом, условия для отдыха созданы вполне благоприятные.

От Сала до Рио мы летели с экипажем Григория Айрапетьяна, степенного командира, умудренного профессиональным и жизненным опытом. Под его «крылом» набирается силы и мужает второй пилот Виктор Лосев. А самым старшим в пилотской кабине оказался спортивно подтянутый бортрадист Борис Михайлович Спиридонов. Скоро он будет отмечать тридцатую годовщину службы в гражданской авиации. Солидный производственный стаж у бортпроводниц Ирины Бальцовой и Людмилы Череугиной, отдавших своей нелегкой работе по пятнадцать лет. У них семьи, дети, о которых при долгих отлучках из дома, болят и душа, и сердце. Можно вообразить, какая недюжинная выдержка постоянно требуется им, чтобы не поддаваться хандре, всегда быть в психологическом равновесии, неизменно чуткими и приветливыми.

Преодолев пятнадцать тысяч километров, Ил-62 через восемнадцать часов чистого летного времени доставил нас в международную воздушную гавань Рио-де-Жанейро – аэропорт Галеао. В нем по разные стороны аэродрома размещались и гражданские самолеты, и боевая техника. Это характерно для бразильской авиакосмической отрасли, целиком подчиненной военному ведомству. А так как повсюду, в любом государстве, оно не любит дотошных журналистских расспросов, нам пришлось ограничиться лаконичной служебной информацией о Галеао, предоставляемой экипажам.

Аэропорт Галеао сертифицирован по второй категории Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Работает круглосуточно. У него 63 самолетные стоянки и две взлетно-посадочные полосы. Одна – четырехкилометровая. Длина другой, расположенной под углом к первой, – три тысячи сто восемьдесят метров. Порт способен принимать все эксплуатирующиеся в мире пассажирские и грузовые самолеты.

На рулении Ил-62 к аэровокзалу мы видели сквозь иллюминатор воздушные лайнеры с опознавательными знаками авиакомпаний многих стран, буквально со всего света. Особняком держались прилетевшие и готовящиеся к рейсам «Боинги»



Одна из наиболее ярких достопримечательностей бразильской столицы – пятидесятиметровая статуя Иисуса Христа на вершине горы Корковадо. Фото авторов.

*«Гражданская авиация», № 6, 1994 г. «Тур на остров Афродиты».

главного национального авиаперевозчика Бразилии – компании «Вариг». Ее эмблема пестрела на автомашинах, электрокарах, багажных тележках, стойках регистрации пассажиров. «Вариг» является в своем государстве Генеральным агентом авиакомпании «Аэрофлот – Российские международные авиалинии». Второй в стране по объему работы авиаперевозчик – компания «Трансбразил». Существует и так называемая «малая авиация», обслуживающая достаточно разветвленную сеть внутренних воздушных линий, перемещения бизнесменов и туристов.

Аэровокзальный комплекс аэропорта Галеао – традиционное по своему функциональному назначению сооружение с полным набором современного дорожного сервиса. Правда, его отличает не столько чисто бразильский, сколько собирательный латиноамериканский колорит. Объясняется это тем, что Рио-де-Жанейро – туристическая Мекка, посещаемая миллионами иностранцев, особенно из государств Южной Америки.

С помощью встретившего нас Валерия Бутакова, бывшего штурмана, а ныне представителя Аэрофлота в Рио-де-Жанейро мы оперативно миновали аэровокзальный «кордон». Поселились в отеле «Олинда». За окнами наших номеров, выходивших на плещущийся океан, кипела не утихающая с раннего утра и допоздна бурная и словно бы беспечная жизнь на прославленных многолюдных пляжах Копакабаны. Но это была не больше, чем красочная декорация, за которой предстояло разглядеть истинный облик страны.

ДЕЛОВАЯ СПРАВКА

Федеративная Республика Бразилия, расположенная в Южном полушарии, – пятая по величине индустриально-аграрная страна мира, самое большое по площади, населению и экономическому потенциалу государство в Латинской Америке. Его территория – 8,5 млн. квадратных километров, население – около 150 миллионов человек. Из них более 50 процентов – белые, до 40 процентов - мулаты, примерно 6 процентов – черные. Почти 90 процентов жителей сосредоточено на Атлантическом побережье. Крупнейшие города – Сан-Пауло – 31 млн. человек (находится на третьем по численности населения месте в мире) и Рио-де-Жанейро – свыше 14 млн. человек. Столица – город Бразилиа (1 млн. жителей), получивший этот статус в 1960 году. Язык – португальский, религия – католическая. Денежная единица – реал. Инфляция достигает 1500 процентов в год. Климат субтропический и тропический. Самый жаркий месяц – февраль (плюс 46 градусов по Цельсию), наиболее холодный – июль (плюс 21 градус).

На Бразилию, темпы роста индустрии которой в последнее время достигают пяти процентов в год, приходятся на южноамериканском континенте: 42 процента промышленного производства, 38 процентов долларовых инвестиций и 26–28 процентов экспорта. Рост сельскохозяйственного производства в 1992–1993 гг. составил в среднем шесть процентов. В стране добываются железные руды, марганец, цветные металлы, бокситы, радиоактивные минералы, нефть, уголь. Развиты гидроэнергетика, металлургия, металлообработка, машиностроение, в том числе авто- и самолетостроение (200 тысяч автомобилей и до 1500 самолетов ежегодно продаются в другие страны), а также текстильная и пищевая промышленность.

Страна занимает первое место в мире по производству кофе, третье – по выпуску бумаги, является одним из ведущих производителей и экспортеров мясных продуктов, свежих фруктов и приготовленных из них концентрированных соков. Ее главные внешнеторговые партнеры – США, Германия, Япония, Великобритания, Швейцария.

Как иногда случается, нам повезло. «Виновником» этого был Генеральный представитель Аэрофлота в Бразилии Валерий Васильевич Жмурко. Деловой и доброжелательный, он быстро ввел нас в курс дела, свел со своими партнерами, подробно рассказал о задумках на будущее. И это облегчило нашу журналистскую «участь».

У Жмурко – типичная для представителей Аэрофлота за рубежом биография: закончил Криворожское авиационно-техническое училище, потом – Московский институт инженеров гражданской авиации. Пятнадцать лет работал в Шереметьевской авиационно-технической базе, затем был помощником представителя Аэрофлота на Кубе. Ему довелось в 1989 году первым из наших специалистов обосноваться в Бразилии, в аэропорту Сальвадор.

Командированный в начале девяностых годов в Рио-де-Жанейро, он настойчиво занимался решением проблемы регулярных полетов наших воздушных судов в Бразилию. В этом Валерию Васильевичу активно содействовали видные авиационные деятели страны – генерал Рене да Кошта Перейра и полковник Габриэл Секато. Организацию и оборудование в центре Рио комфортабельного офиса Аэрофлота профинансировал авторитетный в деловых кругах бизнесмен, владелец ювелирных магазинов и туристической фирмы Элиас Канаан. Он стал главным агентом представительства Аэрофлота не только в Рио-де-Жанейро, но и во всей Бразилии, обеспечивая коммерческую загрузку российских самолетов и обслуживание их экипажей.

– Вы сотрудничаете только с российской клиентурой? – спросили мы господина Канаана, принявшего нас в своем офисе, расположенном по соседству с представительством Аэрофлота.

– С ними вот уже года четыре, – ответил он. – Но и другому своему бизнесу я, разумеется, уделяю не меньше внимания. В частности, туристической фирме «Элиас-Тур», у которой широко разветвленная сеть по всей стране. Мы предлагаем жителям России, всего Содружества Независимых Государств и любого другого региона групповые и индивидуальные путешествия в города и по живописным местам Бразилии, а также экскурсии по международным туристическим программам. Берем на себя получение виз на въезд в страну, бронирование билетов на самолеты, морские суда, поезда, автобусы и мест в гостиницах. Организуем встречи с бизнесменами, людьми других профессий, проведение конгрессов, симпозиумов, семинаров, выставок, переговоров. Предоставляем в аренду легковые автомобили, автобусы и автофургоны. У нас работают прекрасно подготовленные для туристического обслуживания сотрудники, знающие иностранные языки. Мы гарантируем нашим клиентам высокий сервис, всестороннюю защиту их коллективных или личных интересов.

В беседах с нами Валерий Жмурко и Элиас Канаан были единодушны в том, что на трассе Рио-де-Жанейро – Сан-Пауло – Москва нужно без промедления заменить самолет Ил-62 на более вместительный Ил-96. И подтверждали этот довод быстро возрастающим спросом на авиабилеты в этом направлении, который сейчас на каждом рейсе не удовлетворяется на тридцать, а то и на сорок процентов. Если в ближайшее время такое обновление авиационной техники не произойдет, то потенциальные пассажиры Аэрофлота, разуверившись в его возможностях гибко реагировать на складывающуюся конъюнктуру воздушных перевозок, отдадут предпочтение другим авиакомпаниям. Тем более что конкурентов хватает, и они не прочь подставить ногу сопернику.

Выяснилось также, что у Аэрофлота в Бразилии может быть неплохая основа для стабильных грузовых перевозок. Экономисты подсчитали, что транспортировка самолетом из этой страны в Россию, допустим, стопроцентного концентрата натуральных соков во всех отношениях более выгодна, чем привоз из Европы различных фруктовых суррогатов – зачастую смеси воды с химическими добавками. Рентабельной для авиаторов может быть и доставка из Бразилии мяса, кожевенных и текстильных товаров.

Несмотря на существенные различия в экономике, укладе жизни, общественной сфере у обеих стран немало каналов полезного взаимообмена. И гражданская авиация обязана играть тут присущую ей связующую роль.

Пусть нам не выпала удача побывать в Рио-де-Жанейро на беспрерывном четырехсуточном карнавале, справляемом в канун Великого поста. Зато мы вдоволь нагулялись по променаду Копакабаны и Ипанены, по которому с одинаково гордой осанкой фланируют разные по достатку люди. Бразильцы не делают секрета из того, что едва ли не половина населения перебивается, что называется, с хлеба на воду и живет не в благоустроенных апартаментах, а в убогих хижинах-фавелас. На виду нищенство, проституция, преступность. Но при всех своих недугах эта федеративная многонациональная республика и ее народ тоже, как и Россия, осуществляют экономические реформы и верят в прогрессивные социальные преобразования.

И все-таки Рио недаром относят к красивейшим городам мира. Он раскинулся среди уникального по живописности природного ландшафта, обрамлен скалами и крутыми, вулканического происхождения, горами, поднявшимися из глубин Атлантики. Мы поднимались на некоторые из них в вагончиках фуникулеров. И с семисотметровой вершины Корковадо, где как бы парит в воздухе величественная статуя Иисуса Христа, и со смотровой площадки «Сахарной головы» любовались чарующей панорамой огромного города, вытянувшегося на десятки километров вдоль океанского побережья.

Короткий срок, прожитый нами в волшебном по радужной красочности Рио под созвездием не Большой Медведицы, а Южного Креста, промелькнул как счастливый миг, подарив незабываемые впечатления на всю оставшуюся жизнь.

Валентин ГОЛЬЦОВ,
Михаил ЛИХАЧЕВ,
Анатолий ТРОШИН,
специальные корреспонденты «Гражданской авиации»

Москва – Ларнака – остров Сал – Рио-де-Жанейро – Сан-Пауло – Москва.

ВЫСОТЫ «САУТЕРН ЭР ТРАНСПОРТ»



Самолеты с фирменными обозначениями авиакомпании «Саутерн эр транспорт» совершают чартерные рейсы с грузами во многие страны.

Президент авиакомпании «Саутерн эр транспорт» господин Билл Лэнгтон.

АМЕРИКАНСКАЯ ЧАСТНАЯ АВИАКОМПАНИЯ «САУТЕРН ЭР ТРАНСПОРТ» – КРУПНЕЙШИЙ В МИРЕ ПЕРЕВОЗЧИК ГРУЗОВ ● МЕСТО БАЗИРОВАНИЯ – АЭРОПОРТ МАЙАМИ, ШТАТ ФЛОРИДА ● ГЕОГРАФИЯ ПОЛЕТОВ – ПО ВСЕМ КОНТИНЕНТАМ ● ПРИНЦИПЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ: БЕЗОТКАЗНОСТЬ ПРИЕМА ЗАКАЗА, ОПЕРАТИВНОСТЬ ЕГО ИСПОЛНЕНИЯ, БЕЗУСЛОВНАЯ СОХРАННОСТЬ ГРУЗОВ

Впервые самолеты с фирменной эмблемой компании «Саутерн эр транспорт» мы увидели по телевидению. Они перевозили гуманитарные грузы в страны, пострадавшие от засухи, наводнения и других стихийных бедствий. Кстати, экипажи этой компании были в числе тех иностранцев, кто тотчас же поспешил на помощь Армении после чрезвычайно разрушительного для нее землетрясения. А в последние годы крылатые посланцы «Саутерн» не раз приземлялись в международном аэропорту Шереметьево-2, доставляя москвичам медицинское оборудование и лечебные препараты.

Не так давно во время командировки в Майами нам удалось существенно расширить свои представления об этой вездесущей чартерной авиакомпании. Как выяснилось, она эксплуатирует семнадцать самолетов «Локхид-100» («Геркулес»), а также двенадцать «боингов» модели «707»-карго. Из общего количества «боингов» восемь самолетов – собственность фирмы «Берлингтон эр экспресс». Они в основном выполняют ее задачи по транспортировке грузов и почты внутри Соединенных Штатов. Это, конечно, несколько сужает возможности «Саутерн». Но тем не менее диапазон предоставляемых ею услуг чрезвычайно широк.



Компания занимается перевозкой любых грузов, которые могут принять «чревы» ее вместительных самолетов. Например, запасного авиадвигателя; агрегатов для сбора или нейтрализации разлившейся нефти; крупногабаритного, весом до двадцати тонн, электрогенератора; автоматизированной линии разливки металла длиною четырнадцать-пятнадцать метров; и даже целиком небольшого вертолета со всей оснасткой.

Эти сведения мы получили от Генерального представителя Аэрофлота в юго-восточном регионе США Василия Андреевича Воробьева. Он охарактеризовал «Саутерн эр транспорт» как надежного партнера, с которым тесно сотрудничают авиаперевозчики из многих стран. В том числе и акционерная компания «Аэрофлот – Российские международные авиалинии». Василий Андреевич любезно познакомил нас с президентом «Саутерн» господином Биллом Лэнгтоном. С ним, его заместителями и помощниками мы имели несколько встреч и бесед. В результате был собран материал, который может быть полезным, на наш взгляд, гражданским авиаторам России и всего Содружества Независимых Государств.

Свою деятельность как полностью частное предприятие «Саутерн эр транспорт» начала ровно двадцать лет назад – в 1974 году. Тогда же в нее пришел Джим Бастиан на роли вице-президента и секретаря. Прежде он был генеральным юрисконсультом авиакомпании «Эр Америка» и вице-президентом холдинговой компании «Пасифик Корпорейшн» (штат Делавэр). Вскоре Д. Бастиан приобрел весь пакет акций «Саутерн». С той поры и поныне он возглавляет эту компанию как председатель ее правления и главный администратор.

А Билла Лэнгтона пригласили в «Саутерн эр транспорт» в 1983 году на должность президента, ответственного за проведение повседневных операций. У него был богатый производственный опыт, накопленный им в период работы в авиакомпаниях «Флайнинг Тайгерс», «Аляска Эрлайнз» и особенно в «Эвергрин Интернешнл Эрлайнз», где он занимал пост вице-президента по продаже грузовых перевозок.

Облеченный широкими правами, Б. Лэнгтон приступил к реорганизации компании. В частности, он решительно освободился от тех служащих, кто относился к своим обязанностям формально, что называется, с прохладцей. На их место выдвинули инициативных специалистов, рьяно болеющих за доверенное им дело. Был установлен жесткий режим труда – не «от» и «до», а исходя из специфики авиапредприятия, техника которого эксплуатируется в различных районах мира. И шесть утра стало не самым ранним часом выхода на работу. Были запрещены рубашки гавайского стиля – пестрые и с открытым воротом. Белая сорочка и галстук превратились в обязательные атрибуты сотрудников компании. Наряду с этим людям прививались новые взгляды на воздушные перевозки и современные прогрессивные экономические подходы.

– Главное, что необходимо для устойчиво прибыльной работы любой чартерной авиакомпании, – сказал нам Билл Лэнгтон, – это обеспечение парка собственных самолетов достаточно стабильной и оптимальной коммерческой загрузкой. Сама по себе эта истина проста. Как дважды два – четыре. Чтобы ее усвоить, великого ума не требуется. Вся сложность заключена в реализации очевидного. Не случайно с аналогичным по профилю делом одни справляются, а их соседи – нет. Тут многое зависит, говоря спортивным языком, от состава команды и исповедуемой ею служебной идеологии. От квалификации каждого – снизу доверху, слаженного взаимодействия, коммерсантской предприимчивости, самоотдачи, безукоризненной исполнительской дисциплины. Смею утверждать, что у нас в компании все это есть и она функционирует эффективно. Мы активно ищем и находим пути преумножения своего капитала.

Благодаря предпринятым усилиям «Саутерн эр транспорт» выиграла на конкурентной основе несколько контрактов на перевозку грузов ряда военных ведомств и правительственных организаций США. Их доля в общем объеме доходов компании достигает сорока процентов. Она заключила выгодную сделку на интенсивные совместные грузоперевозки по территории Соединенных Штатов Америки с японской авиакомпанией «Джал». На подобных же условиях «Саутерн» выполняла ночную транспортировку грузов в Европе – с участием нидерландской авиакомпании «КЛМ». У себя в стране компания осуществляет коммерческое «шефство» над аэропортом «Форт Уэйн», являющимся авиационным узлом местных воздушных линий. Ею совершаются туда полеты и там производится техническое обслуживание самолетов. Кроме того, авиакомпания приобрела в Мариетте (штат Джорджия) летный тренировочный центр с тренажерным комплексом самолета «Геркулес». Это удешевит в конечном итоге расходы на подготовку собственных экипажей по программам, подготовленным совместно с компанией «Локхид». Комплекс будет предоставляться и другим эксплуатантам авиационной техники, что может дать весомую прибыль.

При посредничестве своего отделения в Лондоне, которое возглавляет Калверт Мак-Гиббон, «Саутерн эр транспорт» активно работает в Африке. Там используется ежегодно до пяти самолетов «Геркулес», которые совершают в слаборазвитые страны порою по два рейса в день на протяжении недели или даже месяца. Зачастую они выполняются на необорудованные, очень ограниченные по допустимым размерам, грунтовые площадки. И требуют от экипажей, пополненных бригадами технического обслуживания, предельной осмотрительности и осторожности.

А для сезона дождей, когда посадка самолетов на раскисающие примитивные африканские аэродромы совершенно исключена, компания «Саутерн» экспериментально разработала систему сбрасывания груза с воздуха. Так, зерно в двойной джутовой упаковке (мешок в мешке) размещается внутри самолета на легких деревянных поддонах. Над целью поддоны выталкиваются из фюзеляжа через заднюю дверь с высоты двести десять метров. Падая, мешки разделяются и оказываются на земле неповрежденными. Такой метод намного экономичнее по сравнению со сбросом груза на парашютах, одобрен Федеральной авиационной администрацией (ФАА) США и внедряется в практику.

В той же Африке лондонский представитель «Саутерн» К. Мак-Гиббон заключил весьма прибыльный контракт: два ее самолета были переданы в аренду авиакомпании «Эфиопиен Эрлайнз» для выполнения регулярных и чартерных грузовых рейсов между Аддис-Абебой и европейскими городами. В целом расположенное в Англии отделение компании «Саутерн эр транспорт» приносит ей около двадцати процентов доходов.

Мы поинтересовались у господина Билла Лэнгтона, что он думает о перспективах руководимой им компании?

– Я смотрю на наше будущее с надеждой и оптимизмом, – ответил президент «Саутерн эр транспорт». – Мы намереваемся успешно продолжать применение «Геркулесов», хотя их возраст – до четверти века, а налет перевалил за семьдесят тысяч часов. Но это пока незаменимый по своей экономической эффективности самолет, пользующийся большим спросом у нашей грузовой клиентуры. Планируем увеличить парк – ввести в него пусть несколько устаревшую, но вполне пригодную для воздушных грузовых перевозок и относительно неприхотливую машину «ДС-8». Собираемся испытать на деле самолет еще одного типа – «Боинг-757», или европейский аэробус в грузовом варианте. В общем стремимся к тому, чтобы набор авиатехники в компании стал универсальным, позволяющим нам быть более гибкими как на внутреннем, так и на мировом воздушном рынке.

Есть еще одна неотложная, чрезвычайно важная для «Саутерн» проблема. По меньшей мере дважды в неделю к нам проступают заявки – срочно транспортировать на тысячекилометровые расстояния авиадвигатель с большим вентилятором. Но и для нашей компании с присущей ей быстротой реагирования на выполнение такого запроса необходимы двадцать пять-тридцать рабочих часов. Приходится демонтировать пол в грузовой кабине «Геркулеса», чтобы разместить массивный двигатель. Я предлагаю неплохой выход из постоянно возникающего затруднения. Воздушные перевозчики, допустим в Европе коллективно арендуют у нас на относительно долгий срок «Геркулес», уже приспособленный для приема крупногабаритных грузов – тех же наиболее мощных авиадвигателей. В этом случае их перевозка будет осуществляться максимально быстро – по двенадцатичасовому графику. Для авиакомпаний затраты на аренду окажутся менее обременительными, чем длительные простои дорогостоящих многоместных воздушных лайнеров. К тому же в перерывах между упомянутыми запросами специализированный «Геркулес» может сдаваться в субаренду для перевозки на коротком плече обычных грузов.

Президент «Саутерн эр транспорт» господин Билл Лэнгтон столь видный авторитет в области грузовых воздушных перевозок, что к опыту его компании стоит присмотреться, а к его советам и рекомендациям грех не прислушаться. Для тех, кого это интересует, мы сообщаем их реквизиты.

Анатолий ТРОШИН,
Валентин ГОЛЬЦОВ,
специальные корреспонденты
«Гражданской авиации»

Москва-Майами-Москва.

SOUTHERN AIR TRANSPORT
THE UNCOMMON CARRIER

PACIFIC RIM REGION
5959 W. Century Boulevard, Suite 1112, Los Angeles, CA 90045 USA. Phone: 1-213-645-4372. Fax: 1-213-645-0009. SITA: LAXSSSJ. Telex: 51-8856
EUROPE, AFRICA, MIDDLE EAST REGION
Empire House, 117-121 Regent Street, London W1R 7HA, England. Phone: 44-71-734-9036. Fax: 44-71-734-9470. SITA: LONSSSJ. Telex: 92-4558
EXECUTIVE OFFICES/AMERICAS REGION
P.O. Box 52-4093, Miami, Fl 33152 USA. Phone: 1-305-871-5171. Fax: 1-305-871-6392. SITA: MIASSSJ. Telex: 51-8856

ОТКРОЙТЕ ДЛЯ СЕБЯ ДУБАЙ



Самолет Ту-154 авиакомпании «Внуковские авиалинии» в аэропорту Дубай.

Действительно, откройте! Вы попадете в совершенно другой мир: сияющее круглый год солнце, чистые свободные пляжи и подлинный рай для тех, кто хочет купить побольше, заплатив при этом поменьше. И всего-то делов; набрать номер телефона агентства «ВАЛтур». Цены вполне приемлемые...

Возможность слетать в Объединенные Арабские Эмираты нам предоставили авиакомпания «Внуковские авиалинии» и вышеупомянутое агентство. Последнее появилось на свет в результате диверсификации бизнеса, как структура, призванная обеспечивать основную долю загрузки «бортов» на маршрутах авиакомпании в Дубай, Афины, Стамбул. А в перспективе и на других авиалиниях.

Поездка дважды откладывалась. Первый раз по причине от нас независящей: где-то в миграционной службе Эмирата Дубай затерялись визы.

– Приносим свои извинения, но уже включили вас в группу, вылетающую через неделю, – сообщила по телефону сотрудница «ВАЛтура»...

Однако минула неделя и водоворот редакционных дел настолько спутал все карты, что ни о каком путешествии говорить было нечего. С чувством страшной неловкости снова звоню в «ВАЛтур». Говорю о возникших у нас трудностях...

– Мы вас поняли, нет проблем, – слышу в ответ уже знакомый голос. – Включаем вас в группу, отправляющуюся в Дубай неделей позже. Кстати, забронировали вам номер в отеле «Дубай-парк»...

Четырехзвездный по европейской классификации «Дубай-парк», в двух шагах от моря и к тому же с собственным бассейном – что и говорить, устроил бы каждого. Но не нас, поскольку расположен он почти в тридцати километрах от города. Нам же предстояла напряженная программа деловых встреч, потому, взвесив все плюсы и минусы предстоящего места жительства, вновь звоню в «ВАЛтур».

– Можете не беспокоиться, мы забронируем вам отель в центре Дубая. Нет проблем... Как хорошо, когда нет этих самых проблем. Накануне отъезда получаем в «ВАЛтуре» ваучер – так называется бумажка в четверть тетрадочного листа, которая дает нам право на проживание и стол в отеле. И это все? В ответ, в который уже раз слышим:

– Не беспокойтесь, вас обязательно встретит в аэропорту представитель фирмы «Флотра туризм». Проблем не возникнет.

... Суббота, раннее утро. Моросит дождь, московское небо плотно окутано облачностью. Пассажиров на наш рейс немного. Лето отнюдь не лучшее время для отдыха в ОАЭ – слишком жарко. Летают в этот период в основном «челноки» – поставщики товара для многочисленных московских коммерческих магазинов. Многие, как и мы, оформлялись через «ВАЛтур». Практически все летят на Аравийский полуостров уже не в первый раз...

Полтора года назад в результате размежевания бывшего Внуковского производственного объединения гражданской авиации образовалась компания «Внуковские авиалинии». Летный, авиационно-технический комплексы плюс служба бортпроводников – вот ее доля в этом разделе. Самолетный парк – около шестидесяти «бортов», часть из которых, правда, по причине отсутствия запасных частей, резины, двигателей простаивала. Долги, блестяще подтвердив старую мудрость «кредит портит отношения», привели к нарушению договоров с заводами-поставщиками. А тут еще резкое падение спроса на пассажирские перевозки. Казалось, не выжить. Но оптимизм молодой энергичной команде единомышленников, ставшей у руля авиакомпании, внушали три фактора: большой пакет лицензированных внутрироссийских авиалиний, перспектива расширения международных чартерных программ. Третий, казалось бы, не связанный с экономикой фактор, – крепкая вера в поддержку коллектива, в его здоровую оценку складывающейся ситуации и силы...

Дубайское направление стало первой чартерной программой «Внуковских авиалиний». К ее выполнению приступили без глубокой проработки коммерческой стороны полетов. В условиях конкурентной борьбы за рынок перевозок на это просто не хватило времени. Нужно было заявить о себе, найти клиентуру, дать время потенциальным пассажирам понять, что «Внуковские авиалинии» еженедельно по субботам летают в Дубай.

Рейсы в Эмираты авиакомпания выполняет без эстафеты, двумя экипажами. С ними мы познакомились заранее. Вместе прошли всю цепочку подготовки к рейсу. Командиром самолета Ту-154 на пути из Москвы в Дубай был В. В. Давыдов – опытный пилот, имеющий за плечами и большой налет, и практику международных полетов.

Авиакомпания летает сегодня уже под своим флагом, имеет собственную товарную марку. Несмотря на большую стоимость подобных работ, активно занимается перекраской самолетов, обновлением интерьеров их салонов. Все это свидетель-

ствует о том, что на международные линии вышел серьезный, думающий о своей конкурентоспособности перевозчик. Обо всем этом мы говорили с членами нашего экипажа и убедились: летный состав действительно с пониманием отнесся к политике, которую проводит руководство авиакомпании.

...Песок, какого-то непривычного серо-желтого оттенка. Раскаленный воздух. Яркое солнце над головой. Наш самолет произвел посадку в аэропорту Эмирата Дубай.

В аэровокзале попадаем в руки работников миграционной службы Эмирата. У каждого по несколько десятков синих бланков– визы, без которых въезд в ОАЭ невозможен. Процедура проста: показываешь паспорт – получаешь визу. Здесь же встречаемся с Иваном Ивановичем Хабаровым – представителем «Внуковских авиалиний» в Дубае.

– С приездом! Визы свои нашли? – спрашивает он. – Тогда о'кей. Извините, спешу к экипажу...

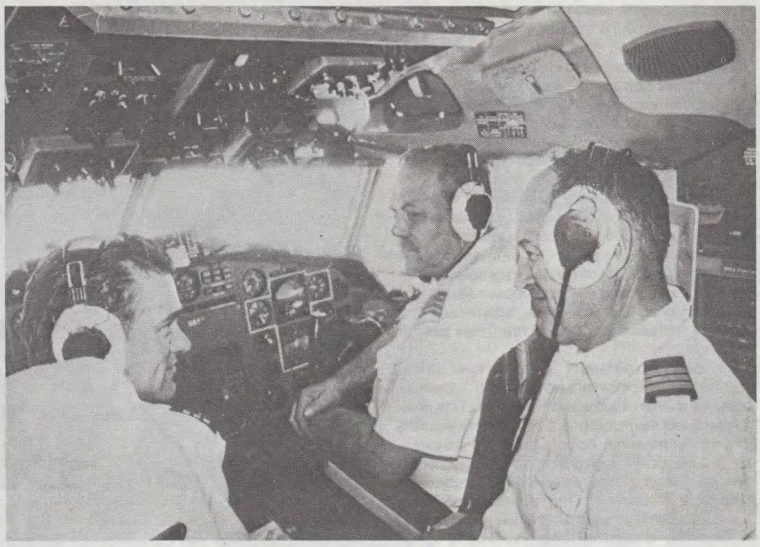
Хлопот в дни прилета самолетов из Москвы у И. Хабарова действительно много. Говорю самолетов, так как пассажирский рейс «Внуковских авиалиний» часто сопровождается грузовым. Авиакомпания получила на эксплуатационные испытания два новых воздушных лайнера Ту-204. Расходов это мероприятие требует больших. И чтобы хоть частично покрыть их, временно использует самолеты под перевозку грузов. По мере необходимости, особенно в разгар туристического сезона и когда есть большая загрузка, Ту-204 совершает чартерные рейсы в Дубай. Несколько раньше авиакомпания эксплуатировала на этой линии самолет Ил-86, третий салон которого был приспособлен под перевозку грузов. Словом, внуковцы гибко подходят к формированию своей чартерной программы. Понимают, что хорошую коммерцию можно делать, лишь точно зная отдачу от каждой эксплуатируемой линии, от каждого чартерного рейса. Только так определяются наиболее рентабельные из них, что, в свою очередь, дает возможность рационально распределять финансовые ресурсы.

Семь дней пребывания в Дубае пролетели мгновенно и, благодаря И. Хабарову, сложились в мозаику интересных встреч, поездок. Мы предпочли их отдыху на море, пляжу. Сказать по правде, не пожалели об этом. Вернувшись в Москву, даже не стали говорить друзьям, что так и не довелось окунуться в ласковые волны Персидского залива. Зато узнали многое, что иначе просто выпало бы из поля нашего зрения. Да ведь и цель поездки была не развлечения, а именно такие вот встречи. Знакомство с тем кругом проблем, с которыми сталкиваются авиакомпания «Внуковские авиалинии» и агентство «ВАЛтур», взявшиеся за перевозку пассажиров в Объединенные Арабские Эмираты.

Нам повезло. На следующий после приезда день И. Хабаров сообщил, что есть возможность встретиться с Чрезвычайным и Полномочным послом Российской Федерации в Объединенных Арабских Эмиратах Олегом Михайловичем Верховским.

– Но, – предупредил Иван Иванович, – встреча назначена на утро, а до Абу-Даби (столицы ОАЭ) без малого сто восемьдесят километров. Потому выедем пораньше...

Температура за «бортом» машины далеко за сорок. Спасают лишь плотно закрытые окна и мягко урчащий кондиционер.



Они доставили нас к берегам Персидского залива. Слева направо: А. Зыков, В. Давыдов, А. Пелипенко.

Великолепное шоссе пролегло через пески. Изредка, словно миражи, возникают вдалеке белоснежные коттеджи причудливой архитектуры. В солнечном мареве они расплываются, кажутся воздушными. Последние километры перед въездом в столицу – изумительный по красоте оазис. На зеленом ковре газонов по обеим сторонам дорогие цветы: белые, розовые, фиолетовые. Аккуратно подстриженные деревца. Не верится, что все выращено на привозной земле, на капельном поливе.

– Массовый приток туристов из России в ОАЭ, – рассказывает О. М. Верховский, – своего рода феномен. В прошлом году здесь побывало около 250 тысяч граждан России, а с учетом туристов из государств Содружества эта цифра увеличится до 450–500 тысяч человек. Поток этот делится на две части: люди, приезжающие в Эми-

Представитель авиакомпании «Внуковские авиалинии» в Объединенных Арабских Эмиратах И. Хабаров и главный бухгалтер фирмы «Транс Ориент» Халид Саед.



раты отдохнуть, насладиться солнцем, морем, экзотикой, и туристы коммерческие. Объем внешней торговли Объединенных Арабских Эмиратов ежегодно превышает 40 миллиардов долларов. Примерно до 80 процентов ввозимых в ОАЭ товаров затем вывозятся в соседние страны Персидского залива, Восточной Африки и даже в Европу. Местные бизнесмены хорошо чувствуют конъюнктуру рынка, владеют информацией об уровне спроса на различные товары, умеют этот спрос и прогнозировать. Словом, россияне нашли в Эмиратах свой коммерческий интерес. В прошлом году они потратили здесь на покупку электроники, одежды и даже мебели свыше миллиарда долларов. Естественно, возникает вопрос о перевозках. Здесь проблем достаточно...

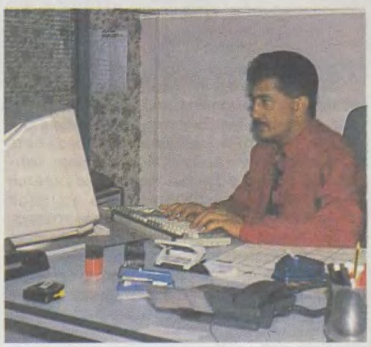
Олег Михайлович Верховский прав, проблем действительно хватает. Сейчас полеты в ОАЭ совершают шестнадцать авиакомпаний из России и СНГ. Столкнувшись с этим явлением, посольство, не дожидаясь никаких инструкций из Москвы, решило: разговор об упорядочении воздушных перевозок назрел. Оно сочло необходимым собрать представителей всех авиакомпаний, совершающих полеты в ОАЭ, что, кстати, также оказалось делом непростым. Тем не менее совещание состоялось. В повестку дня встречи был включен широкий круг вопросов и, прежде всего, вопрос о том, как избавиться от ненужной конкуренции между собой на этом авиатранспортном рынке. Говорили, как избежать демпинга, как координировать работу. Изобретать велосипед здесь не нужно. Западные авиакомпании тоже конкурируют друг с другом, тем не менее договариваются о самом низком уровне цен, о сферах влияния. Почему бы не сделать этого и нашим отечественным перевозчикам?

–...Пока что, – продолжает О. М. Верховский, – некоторые российские авиакомпании готовы брать груз по самым низким



ценам, подрывая тем самым позиции других. Ослепленные перспективой получения большой прибыли, вступают подчас в контакты с ненадежными партнерами, заключают неквалифицированные договора. В результате скоро оказываются банкротами. Мне достаточно часто приходится встречаться с руководителями департаментов воздушного транспорта Эмиратов. Они положительно оценивают факт расширения объемов воздушных перевозок между двумя странами, считают Россию крупным партнером и заинтересованы в том, чтобы наши перевозчики здесь работали. При этом готовы оказывать им всяческое содействие. Лично я убежден, – говорит посол, – что конкуренция между нашими авиакомпаниями быть должна. Это непременный атрибут рыночной экономики. Но конкуренция цивилизованная, подкрепленная глубоким знанием специфики данного рынка перевозок. Появление на нем такой авиакомпании, как «Внуковские авиалинии», располагающей большим самолетным парком, квалифицированным персоналом, можно лишь приветствовать. Думаю, она сможет сотрудничать с Аэрофлотом, взаимно дополняя друг друга...

Разговор на эту тему был продолжен в Дубае, в новом офисе авиакомпании «Аэрофлот – Российские международные авиалинии». Ее Генеральный представитель в Объединенных Арабских Эмиратах Вячеслав Маркович Ковальчук начинал работать здесь еще в 1980 году, когда не было ни Посольства СССР, ни консульства. На его взгляд, основная причина подлинной экспансии многочисленных российских авиакомпаний в ОАЭ – бесконтрольность выдачи Департаментом воздушного транспорта России лицензий на полеты в этот регион. В результате – волна конкуренции, причем не за счет повышения сервиса, а за счет снижения тарифов. Благо, что в Эмиратах каждый авиаперевозчик вправе рекламировать любые тарифы, не придерживаясь при этом соответствующих правил ИАТА...



По мнению В. М. Ковальчука, волна эта рано или поздно спадет. Останутся сильнейшие – Аэрофлот, «Внуковские авиалинии», Домодедовское объединение. Но это в будущем, а пока... Пока беспредел. Нередко прилетевшие в Эмираты чартерным рейсом какой-нибудь «карликовой» авиакомпании туристы не могут вернуться в Россию. Горе-перевозчик из-за малой загрузки просто отменяет рейс. Бывает и иначе: приходит какой-нибудь «борт» в Дубай или, скажем, Шарджу и стоит как такси сутки, двое. Пока не наберется достаточной загрузки, чтобы покрыть расходы. А сколько жалоб поступает в представительство Аэрофлота на утерю груза! Только не по адресу. Аэрофлот, естественно, за чужие грехи ответственности не несет. Путаница происходит от того, что большинство этих карликовых компаний летает под флагом Аэрофлота, зачастую умудряется и заправляться за его счет. Впрочем, результат этой безответственности уже сказывается. Все больше туристов предпочитают пользоваться для полетов в Эмираты рейсами Аэрофлота, «Внуковских авиалиний», «Трансаэро». Так действительно надежней.

Чрезвычайный и полномочный посол Российской Федерации в ОАЭ О. Верховский.

Генеральный менеджер фирмы «Флотра туризм» Асиф Ибрагим.



Деловой центр Дубая.



عبر الشرق للخدمات السياحية والسفر

TRANS ORIENT TRAVEL & TOURISM SERVICES

طيران فنوكفو

VNUKOVO AIRLINE

«ТРАНС ОРИЕНТ» – ВАШ ПРОВОДНИК
В МИРЕ БИЗНЕСА В ДУБАЕ!

Tel. : 233803 - 233799 - Telex : 49004 TRANS EM
Fax : 217633 - P.O. Box : 10856
DUBAI - U.A.E.

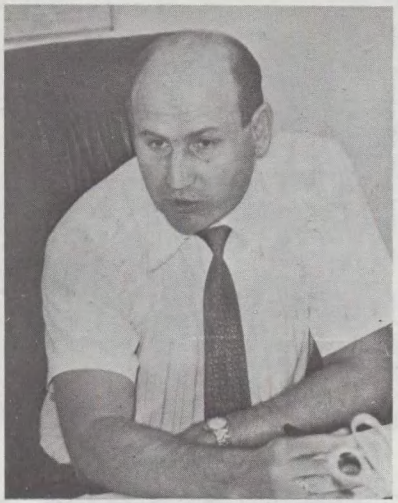
«ТРАНС ОРИЕНТ» – генеральный агент авиакомпании «Внуковские авиалинии» в Дубае.

Агентство открывает туристические визы, бронирует отели, помогает нашим гостям в отправке груза в Россию.

«ТРАНС ОРИЕНТ» – это высочайшая репутация, качество предоставляемых услуг, внимание к каждому клиенту!

...В ваучере, полученном от «ВАЛтура», в графе «принимающая фирма» значилось: «Флотра туризм и карго». Фирма предоставляет клиентам «ВАЛтура» емкий пакет услуг, имеющий, кстати, постоянную стоимость. Это прежде всего открытие виз, что агентство делает всего за три дня, встреча групп в дубайском аэропорту. В зависимости от целей приезда каждого туриста – размещение в том или ином отеле. Номера в них, как правило, двухместные, хотя при желании клиента за дополнительную плату бронируется номер и на одного человека. В пакет услуг входит двухразовое питание, выезды на пляж, рынок. Для больших групп «Флотра туризм» организует экскурсию по Дубаю. Правда, экскурсии эти подчас получаются весьма специфичными. Соотечественников больше интересует, почему, к примеру, все мужчины – арабы носят белое, женщины же одеты только в черное. Правда ли, что каждый мужчина здесь имеет свой гарем... Люди выезжают за рубеж, не прочитав предварительно ни строчки о той стране, куда направляются. Много хлопот доставляет и элементарное неуважение некоторых шоп-туристов к местным нравам и обычаям. Тем не менее менеджер фирмы «Флотра туризм» Наталья и генеральный менеджер господин Асиф Ибрагим делают все, чтобы клиенты «ВАЛтура» были довольны. В разгар сезона, например, организовывали для желающих отдых в клубе водного туризма. Ведь это здорово – провести несколько дней на благоустроенном пляже, где есть полный набор развлечений, начиная от водного велосипеда и кончая аквалангом. Для желающих фирма предлагает поездку в Аль Айн – оазис, где есть и зоопарк, и небольшой арабский диснейленд. У «Флотра туризм» нет стереотипа, шаблона. Каждую группу фирма старается обслужить по-новому.

Сам господин Асиф оценивает сотрудничество с «ВАЛтуром» положительно. Понимает, что молодому агентству приходится пока нелегко. Тем не менее считает: будущее именно за такими фирмами, поскольку работают они в паре с авиаперевозчиком. Большое число российских авиакомпаний, выполняющих чартерные рейсы в Дубай, произвели на свет десятки маленьких грузовых агентств, занявшихся в основном перекупкой груза у туристов. Делается это просто, как правило, прямо в отелях, где останавливаются российские коммерсанты. Неоднократно перед входом в отель «Дримленд» хватали нас буквально за руки, навязчиво совали рекламные проспекты, где на русском языке перечислялись услуги той или иной фирмы по доставке в Россию багажа. Мимоходом, любопытства ради, заглянули в офис одного такого грузового агентства. Привлекло наклеенное на входную дверь рукописное объявление. Начиналось оно словами «Заходи, май френд!» и гласило, что фирма возьмет на себя все хлопоты по упаковке, доставке груза в аэропорт, а также перевозке его в Россию. Обратили внимание, что цены почти вдвое выше, чем у «Внуковских авиалиний». Профессиональное любопытство заставило толкнуть дверь офиса. Маленькое помещение, в углу за столиком менеджер. По национальности, видимо, индус. На стене, также по-русски, список городов, куда из Дубая можно отправить карго: Ростов, Самара, Екатеринбург...



Генеральный представитель Аэрофлота в ОАЭ В. Ковальчук.

– А какая авиакомпания летает в эти города?

– Аэрофлот, май френд!?

Пытаемся выяснить, когда багаж попадет в Москву, если воспользуемся услугами агентства. На смеси русского и английского индус объясняет технологию своей работы. Самолет, оказывается, будет лишь через неделю. Груз же получим в... подмосковном Жуковском.

– Очень дешево, май френд, очень быстро, – беспрестанно твердит он...

Уже выйдя из офиса и осмыслив весь этот словесный коктейль, догадались, о чем шла речь. Ну, конечно, естественно не Аэрофлот, а какая-то небольшая авиакомпания, используя подмосковный аэродром, совершает чартерные полеты в Дубай. Естественно, по мере надобности, как только набирается подходящая для Ил-76 загрузка. Ничего себе удобство! Да и где гарантия, что получишь свое добро в целости и сохранности?

Через пару дней еще одно случайное знакомство. Сопровождавший нас на прогулке по вечернему Дубаю И. Хабаров обратил внимание на молодого человека, явно россиянина, распоряжавшегося в дверях третьеразрядного отеля погрузкой небольшого грузовичка. Коробки с «панасониками», тюки с одеждой, обувью. Подошли, разговорились. Оказалось, в Дубае московский коммерсант бывает ежемесячно, перепробовал уже несколько авиакомпаний – не устраивает ни одна. Да, о «ВАЛтуре» слышал, вот только разыскать его не смог...

– Законсперированное оно у вас, что ли? – чертыхался парень.

АГЕНТСТВО FLOTRA TOURISM AND CARGO

ПРИГЛАШАЕТ к сотрудничеству авиакомпании, туристические агентства России, государств Содружества. Наша цель – встретить и разместить туристов в многочисленных великолепных отелях Дубая, обеспечить их экскурсионное обслуживание, отправку багажа в Россию, или любой регион СНГ.

Мы ГАРАНТИРУЕМ визовую поддержку нашим клиентам.

Визы открываем в течение трех дней!

Тел: 242343/242340, факс: 239039, телекс: 48659

П. О. Бокс – 1632 Дубай, ОАЭ

Flotra Tourism & Cargo

– Другие агентства свои телефоны на каждом заборе расклеивают... Мне бы, конечно, во Внуково привезти товар было бы удобнее. У нас магазин в Солнцеве. Теперь вот «гоню» шмотки в Домодедово. И дороже, и хлопот не оберешься. В прошлый раз трижды туда за багажом ездил. Вечно у них проблемы... .

Координаты «ВАЛтура» мы, конечно же, парню дали. Однако лишний раз подумали, что значит реклама. Хотя клиент идет не только к тем кто громче о себе заявит, но и кто создаст больше удобств для него. То, что «ВАЛтур» предоставляет эти удобства в полной мере, – убедились воочию. То, что пока агентство не умеет себя преподнести, – тоже. Простой пример– сохранность груза. Каждый рейс в Дубай авиакомпании «Внуковские авиалинии» сопровождает сотрудник службы безопасности. Он же контролирует разгрузку багажа во Внукове и «ведет» его от самолета до дверей грузового склада. С тех пор, как было введено такое сопровождение, практически прекратились случаи порчи, хищения багажа. Только знают ли о том клиенты «ВАЛтура»? Вряд ли...

Неизбежные издержки роста, процесса становления? Да. Дай лишь Бог, чтобы не стали они хроническими.

Генеральным агентом авиакомпании «Внуковские авиалинии» в Дубае является фирма «Транс Ориент». Естественно, нас интересовал вопрос, как строятся отношения между ними, тот комплекс услуг, которые в силах предоставить внуковцам «Транс Ориент».

Мы в офисе фирмы, в кабинете генерального менеджера господина Аббаса Тхеккинкаттилы. От операционного зала он отделен слегка затемненной стеклянной перегородкой, через которую видно всех посетителей агентства. Сотрудники же фирмы в неусыпном контроле шефа, думаю, не нуждаются. Каждый прекрасно знает свое дело, хорошо понимает, что от его усилий, старательности, инициативы зависит собственное благополучие. Для нас еще пока подобное чуждо, здесь – норма.

Пассажирскими перевозками в агентстве ведает А. Рахман. Грузом или, как будет правильнее, карго – К. Маджид. Всю бухгалтерию ведет Халид – чистокровный египтянин. Он показывает нам огромную, размером с письменный стол тетрадь, в которой по графам четко разнесены все финансовые операции «Транс Ориента». Аналогичные данные заложены, правда, и в память компьютера, который стоит тут же рядом, но Халид больше доверяет бумаге, нежели электронике.

Кроме «Внуковских авиалиний», «Транс Ориент» обслуживает авиакомпании «Роял Эр Марок», «Слов Эр», «ЧСА» и «Татра Эр».



Бортпроводники авиакомпании «Внуковские авиалинии» О. Тарарышкина, Г. Васильева, И. Муша (слева направо),

Господин Аббас рассказывает, что главная задача его фирмы – создать максимум удобств для пассажиров, прилетающих в Дубай. Согласно договорам, «Транс Ориент» обеспечивает визовую поддержку туристов, причем помогает получить визы даже тем, кто по какой-либо причине не смог сделать это заранее. Агентство бронирует также отели, организует экскурсионное обслуживание. Конечно же, через «Транс Ориент» можно отправить груз и оплачивается он по ценам, согласованным с представителем авиакомпании.

Фирма делает ставку на солидных бизнесменов, а потому разработала целый набор специальных услуг. Таких, к примеру, как организация деловых встреч и переговоров с представителями дубайских фирм и предприятий. Сотрудничеству с «Внуковскими авиалиниями» господин Аббас придает большое значение. Он видит в ней надежного и стабильного партнера и не скрывает, что эмблема авиакомпании на дверях офиса его фирмы придает ей определенный имидж: туристам из России Внуково ведь известно достаточно хорошо. Сегодня многие предпочитают отправлять груз именно этой авиакомпанией, нежели доверять его другим перевозчикам, большинство из которых совершают полеты в ОАЭ от случая к случаю. К тому же есть возможность комплектовать достаточно большие объемы карго для перевозки его в Москву на Ту-204.

А. Тхеккинкаттила – опытный бизнесмен. Он понимает: имея в руках перспективное дело, грех не стремиться к его расширению. К большому его сожалению, Аббас не может пока рассчитывать на увеличение потока иностранных пассажиров на рейсах «Внуковских авиалиний». Причина в общем прозаична: низкий уровень сервиса, предоставляемого пассажирам в аэропорту Внуково. Зато уверен, что в сезон массового туризма, а это осень – зима – весна, объем перевозок туристов из России на рейсах «Внуковских авиалиний» возрастет. В планах «Транс Ориент» и отправка из Дубая пассажиров, груза в другие регионы России. Благо «Внуковские авиалинии» могут обеспечить удобную стыковку рейсов.

...Последние часы перед возвращением в Москву, дубайский рынок-сук. Нельзя пройти мимо этого каскада сияющих витринами магазинов. Часы и телевизоры, одежда и золото – традиционный стандарт благосостояния в странах Востока. В магазинах Дубая каждый найдет для себя что-то интересное. А какими словами описать красоту традиционных народных изделий: арабские кофейники, серебряные и медные мечи, ханджары – кривые кинжалы. Ляпис-лазурь, бирюза и малахит, серебряные ювелирные изделия из Омана и Йемена, персидские ковры и хлопчатобумажные напольные дурри... Здесь можно бродить до глубокой ночи, и кажется, что жизнь тут не замирает никогда. Но это не так. С полудня и до вечера пустеет сук, да и сам город кажется необитаемым. Жара...

В это время мы уже в Дубайском аэропорту. Наш самолет приземлился и заруливает на стоянку. Его узнаешь издали по броской яркой окраске. Отдававший нам в течение недели все свое свободное время И. Хабаров теперь вплотную занят подготовкой к обратному рейсу. Собственно говоря, его он формировал всю неделю совместно с менеджерами «Транс Ориента», обеспечивал рентабельную загрузку воздушного корабля. На этот раз от прилета в тот же день Ту-204 пришлось отказаться – заказов на отправку больших партий груза не было.

Объявлена регистрация, начинается посадка. Все здесь организовано четко, без задержек. Все продумано до мелочей, чтобы не доставлять пассажирам лишних хлопот и волнений.

Приветливо встречают пассажиров у трапа бортпроводницы авиакомпании, и салон самолета Ту-154 «Внуковских авиалиний» – как частица Родины...

Прощай Дубай, город солнца, моря и песка. Или до новых встреч?

.В. ШИТОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

Фото В. ГРЕБНЕВА.

г. Москва – Дубай.

ВЫСОТА
ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ
ВЫПУСК № 48



ОСТАЕМСЯ С ВАМИ

Непросто в нынешних условиях складывается жизнь у многих наших читателей. Свидетельство тому – редакционная почта. Из месяца в месяц уменьшается количество писем в журнал: удлинился и усложнился путь корреспонденции к адресату (особенно из «ближнего зарубежья»), да и конверт с марками стоит уже около тысячи...

Тем не менее редко выпадает день, когда в редакционной почте не обнаружится письмо с пометкой «Высота». Как и год, три, десять лет назад, юноши и девушки спрашивают в своих письмах: где узнать адреса учебных заведений гражданской авиации, каковы условия приема и какие специальности можно в них получить, какие медицинские требования предъявляются к абитуриентам?

Вопросы, вопросы, вопросы... В сегодняшнем выпуске «Высоты» мы постарались ответить на те из них, что наиболее часто встречаются в письмах.

Академия гражданской авиации. Идут практические занятия в лаборатории средств связи.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

ГДЕ ПОЮТ СОЛОВЬИ...

«Высота», здравствуй! В телевизионном сюжете о тепловых аэростатах мелькнул красно-белый воздушный шар с голубой надписью «Рыльский авиаколледж». Что это за учебное заведение, кого в нем готовят? Где находится город Рыльск, чем он знаменит?

Сергей ПЕСТРОВ,
учащийся
г. Артем.

Город Рыльск расположен в Курской области (в 125 километрах от областного центра) на высоком берегу реки Сейм – левого притока Десны. Именно здесь обосновались самые звонкие соловьи, шальные песни которых вот уже много веков кружат головы влюбленным. А Рыльск – и впрямь один из древнейших городов России. Раскопки определили, что ему 1300 лет, а первое письменное упоминание о нем можно обнаружить в повествовании о походе ростово-суздальского князя Юрия Долгорукова на Чернигов в 1152 году. Рыльск сыграл немалую роль в крупных исторических событиях, в том числе в борьбе русского государства с польской и татарской агрессией.

Если городу уже несколько веков, то Рыльскому авиационно-техническому колледжу едва перевалило за тридцать. Первый набор курсантов был проведен в сентябре 1960 года по двум специальностям: «техническая эксплуатация наземных радиосредств самолетовождения и посадки», а также «техническая эксплуатация радиооборудования самолетов». Новое учебное заведение в какой-то степени дублировало широко известное в Аэрофлоте училище в Риге, они даже назывались одинаково – авиационные училища спецслужб Гражданского Воздушного Флота. С 1966 года училище в Рыльске стало готовить авиатехников лишь по одной специальности «техническая эксплуатация наземных радиосредств самолетовождения и посадки» и трем специализациям: техническая эксплуатация радиолокационного, радионавигационного и электрорадиосвязного оборудования аэропортов.

Подобная направленность учебного заведения в Рыльске сохранилась и сегодня – после того, как оно было преобразовано в авиационно-технический колледж. Правда, возможности его значительно расширились. В настоящее время здесь можно получить следующие специальности.

ТЕХНИКА-РАДИОЭЛЕКТРОНИКА по одной из двух специализаций:

– техническая эксплуатация наземных средств электрорадиосвязи;

– техническая эксплуатация наземных средств и комплексов радиолокационного и радионавигационного оборудования (одновременно можно получить одну-две смежные рабочие профессии: кабельщика-спайщика, радиомонтажника, дизелиста-аккумуляторщика, оператора ЭВМ).

ТЕХНИКА-ЭЛЕКТРИКА по эксплуатации электрических систем аэропортов по специализации:

– эксплуатация систем светотехнического и электротехнического обеспечения полетов (кроме основной профессии имеется возможность получить две смежные: электромонтер по ремонту и монтажу кабельных линий и электромеханик).

ТЕХНИКА-ЭЛЕКТРОНИКА по эксплуатации ЭВТ и ИС по специализации:

– техническая эксплуатация электронно-вычислительной техники и информационных систем с возможностью получения рабочей профессии радиомонтажника или оператора ЭВМ.

При хорошей успеваемости часть курсантов сможет обучаться по институтской программе бакалавра технических наук. Кроме того, после окончания авиаколледжа имеется возможность продолжить обучение без вступительных экзаменов с третьего курса в МГТУ или Академии гражданской авиации.

Выпускники средних образовательных школ, СПТУ, воины, уволенные в запас, могут приобрести в колледже престижную ныне специальность бухгалтера-экономиста по специальности «Бухгалтерский учет, контроль и анализ хозяйственной деятельности авиапредприятий» с рабочими навыками делопроизводства, машинистки и оператора ЭВМ. На данную специальность принимаются как юноши, так и девушки. Прием осуществляется как в России, так и (согласно договорам) из стран ближнего и дальнего зарубежья (в настоящее время в колледже обучаются курсанты из Казахстана, Туркменистана, а также МНР).

В период обучения все курсанты находятся на полном государственном обеспечении – бесплатное трехразовое питание, благоустроенное общежитие, установленная стипендия, бытовые и хозяйственные услуги и форменное обмундирование... Все это, а главное – хорошая техническая оснащенность учебного заведения, помогают готовить настоящих мастеров своего дела. Колледж имеет специализированные аудитории, кабинеты, лаборатории, учебную телестудию. Широко применяется электронно-вычислительная и компьютерная техника. В распоряжении учащихся – библиотека и читальные залы. Изучение материальной части, которую будут обслуживать выпускники колледжа, проводится в специальных аудиториях, оборудованных современной радиоэлектронной аппаратурой. Учебно-производственная база по эксплуатации радиотехнического оборудования и связи помогает учащимся закрепить свои теоретические знания и получить практические навыки по обслуживанию радиоэлектронной авиационной техники.

В Рыльском авиаколледже гордятся не только учебными классами и высококвалифицированными преподавателями, но и условиями быта и отдыха. В распоряжении учащихся – спортивные залы, стадион, клуб, кинозал, кафе, бар, десятки спортивных секций, кружков технического творчества, видеосалоны. На берегу Сейма открыта база отдыха, где функционирует профилакторий «Березка» для постоянного состава и учащихся колледжа.

ИХ НАЗЫВАЮТ "ВЕРТОЛЕТЧИКИ"

Когда сильное половодье затопило наше село, хлеб, муку, лекарства нам доставляли на вертолете. Тогда я и решил стать вертолетчиком. Но командир вертолета сказал, глядя на мои очки: «Тебя, сынок, в летчики не возьмут – в лучшем случае – в авиатехники. Изучишь наш Ми-8, будешь его обслуживать. Мы своих механиков тоже вертолетчиками называем...»

А где готовят таких специалистов, кого туда принимают? Очень жду вашего рассказа в «Высоте».

Егор ХАБАРОВ,
ученик восьмого класса
Приморский край.

Сообщим сразу: авиационных техников по технической эксплуатации вертолетов, их авиадвигателей, а также авиационного и радиолокационного оборудования готовят в нескольких учебных заведениях гражданской авиации. Но головное из них – Выборгский авиаколледж, расположенный в старинном городе Выборге, что в 130 километрах от Санкт-Петербурга.

Готовят там специалистов высокой квалификации по технической эксплуатации вертолетов Ми-8, Ми-2, В-3, Ка-32, Ми-26. Курсанты получают знания по аэродинамике летательных аппаратов и теории авиационных двигателей, конструкции и технической эксплуатации вертолетов, конструкции и техническому обслуживанию приборного и радиотехнического оборудования. Высокому качеству обучения способствуют не только прогрессивные формы учебы с применением компьютеров и банков знаний, но и хорошая учебно-материальная база. Она включает в себя оснащенные современным оборудованием кабинеты и лаборатории, ЭВМ, теле- и киноустановки, тренажеры, макеты, действующие модели, электрифицированные стенды и многое другое.

Гарантия высокой квалификации будущих авиаспециалистов видится и в практическом обучении курсантов на производственной базе авиаколледжа, которая располагает современной авиационной техникой, хорошо оборудованными стоянками, средствами механизации. Это позволяет максимально приблизить практическое обучение к реальным условиям эксплуатационных предприятий. Наличие на аэродроме ангаров позволяет производить работы по техническому обслуживанию в любое время суток при любых погодных условиях. Сложную авиационную технику курсанты изучают под руководством опытных преподавателей и инженеров. Большинство из них обладают богатым опытом работы в эксплуатационных авиапредприятиях, являются авторами учебников и пособий, по которым учатся курсанты.

Очевидно, тем, кто решил поступать в Выборгский авиаколледж, интересно знать историю города, где он находится. Расположенный в живописном уголке Карельского перешейка, он имеет своеобразный и неповторимый облик. История города на-

полнена событиями, оставившими свой след в его архитектуре и достопримечательностях. Город расположен на полуострове и нескольких островах, омываемых водами Выборгского залива. Там много узких, мощенных брусчаткой улиц, средневековых построек, есть древняя Часовая башня. Посередине города на острове возвышается громада замка, основанного в 1293 году. Выборг хранит память о пребывании в нем Петра I, выдающихся русских полководцев А. В. Суворова и М. И. Кутузова, великого русского композитора М. И. Глинки.

Современный Выборг – крупный экономический и культурный центр Ленинградской области, морской порт международного значения, город, неизменно вызывающий интерес отечественных и зарубежных туристов. К числу его достопримечательностей, бесспорно, можно причислить и авиаколледж. Начав свою историю со скромного, полуразрушенного войной здания, не приспособленного для учебного заведения, он превратился в целый городок, на территории которого раскинулись не только просторные и светлые учебные корпуса, но и один из лучших в городе спортивных комплексов. Стадион с множеством игровых площадок, хоккейная площадка, три спортивных зала, зимний легкоатлетический манеж, зал для борьбы, настольного тенниса – все это доступно курсантам. Не случайно команда футболистов, хоккеистов, волейболистов, борцов, легкоатлетов регулярно защищает честь авиаколледжа на городских и областных соревнованиях. Спортивный клуб «Авиатор», многие годы функционирующий при колледже, прочно удерживает передовые позиции в регионе.

Одно из любимейших у курсантов мест проведения досуга – клуб. Он располагает прекрасными зрительным и лекционным залами, помещениями для работы кружков художественной самодеятельности. В клубе постоянно проводятся вечера отдыха и дискотеки, регулярно работают дискуссионные клубы и клубы по интересам. К услугам курсантов большой читальный зал, техническая и художественная библиотеки, фонд которых составляет более ста тысяч книг.

Надеемся, что читатели «Высоты» получили полное представление о Выборгском колледже.

ЗНАКОМСТВО С ПРОФЕССИЕЙ

«Высоту» читаю регулярно, хотя и выходить она стала в журнале все реже и реже. В разное время прочитал у вас рассказы об авиационных специальностях. А вот о специальности авиатехника по транспортировке и хранению нефти и газа не читал ни разу. Хотелось бы побольше узнать об этой профессии, чем конкретно занимаются работники такой специальности, где учатся этой профессии, как ими становятся?

Ю. ГУЩИН,
учащийся СПТУ

г. Серпухов.

Двигатель – сердце самолета. Для обеспечения надежности работы двигателя требуется кристально чистое топливо. Миллионы тонн высококачественного топлива, смазочных материалов и специальных жидкостей требуются для того, чтобы поднять в воздух современные лайнеры.

От качества топлива зависит не только безопасность полетов, но и летно-технические характеристики летательных аппаратов, их экономичность. Потому так значительна роль техника-эксплуатационника службы горюче-смазочных материалов (ГСМ).

Курсанты, учащиеся этой профессии, получают знания по физико-химическим свойствам нефтепродуктов и специальных жидкостей, изучают оборудование для хранения и транспортировки ГСМ, а также современные системы автоматики и контроля по приему, хранению и выдаче горюче-смазочных материалов. Выпускники этого профиля должны знать конструкцию, принципы действия и условия эксплуатации топливных, масляных гидравлических систем самолетов, применяемые сорта ГСМ и спецжидкостей, возможность их взаимозаменяемости. Они должны уметь выполнять необходимые анализы по контролю за качеством топлива, производить технические и экономические расчеты, вести учет и отчетность по горюче-смазочным материалам.

Квалификацию авиатехника по обслуживанию воздушных судов горюче-смазочными материалами можно получить в Егорьевском авиационно-техническом колледже гражданской авиации.

На каникулы мы с мамой летали в Хабаровск, чтобы погостить у бабушки. Самолет Ил-62, на котором мы летели, заходил на посадку ночью, и мы видели, сколько в аэропорту огней. Разных по цвету и силе излучения, расставленных и по полосе, и при подлете к аэропорту... Кто их обслуживает и надо ли этому учиться? Жду ответа.

Сергей РЯБОВ

г. Москва.

Техник-электрик – это специалист широкого профиля. Он обеспечивает техническое обслуживание, ремонт и реконструкцию светотехнических систем посадки и электроустановок аэропортов, способствует внедрению прогрессивных методов их эксплуатации и повышению безопасности полетов.

Техник-электрик должен знать светотехнические системы посадки, схемы электроснабжения аэропортов, электрооборудование систем посадки, аварийных электрических станций и трансформаторных подстанций, регламенты технического обслуживания электрического и светового оборудования аэропортов.

Техников-электриков по данной специальности готовят в Рыльском авиационно-техническом колледже гражданской авиации.

НЕ ЗАБЫВАЙТЕ О ФИЗКУЛЬТУРЕ

«Здравствуй, «Высота!» Я твердо решил стать пилотом самолета Ил-96. Рассказ о нем я прочитал в Вашем журнале, который подарил мне мальчик, отдыхающий в нашей деревне летом этого года. Но сестра говорит, что таких «хилых и маленьких», как я, в летчики не берут, что надо заниматься спортом. А где заниматься спортом, если в деревне нашей ни стадиона, ни спортзала нет и в помине? Только я где-то читал, что и наш прославленный летчик Кожедуб не был спортсменом, а роста был ниже среднего... Или я не прав?

С уважением Саша Ушаков, 12 лет. Деревня Прудня, Московской области.

Нет, Саша, трижды Герой Советского Союза Иван Никитович Кожедуб всю жизнь с самого детства дружил с физкультурой и спортом. Именно хорошая физическая закалка помогала ему и в летной учебе, и в воздушных боях.

По совету учительницы Ваня Кожедуб много читал. Но больше внимания, как и все деревенские мальчишки, уделял физкультуре, различным играм. Очень любил состязаться в силе, ловкости и смекалке. Простые игры сызмальства вырабатывали в нем ловкость, быстроту, смелость, приучали к осмотрительности.

«Летом мы состязались в быстроте, влезая по высокому каштану на колокольню, оттуда по узкой шаткой лестнице карабкались на церковный купол, – вспоминал Иван Никитович. – Победителем считался тот, кто первым поднимался на самый верх и первым спускался вниз. Сверху перед нами открывались беспредельные дали. Бывало поглядишь вокруг, дух захватывает...»

Излюбленным местом игр было также расположенное невдалеке озеро Вспольное. Ребята соревновались в заплывах – кто скорее доплывет до противоположного берега и обратно. Соревновались также в такой игре: кто дольше продержится под водой? Сидит Ваня на дне, а ребята на берегу ведут счет.

Лишних денег в семье не было, а потому лыжи зимой делали сами: разбирали старую бочку и из досок мастерили «лыжины». Устраивали снежные горы и прыгали с них, словно с трамплина. Ну, а летом, конечно, футбол. Гоняли тряпичный мяч до самозабвения. На кожаный денег не было.

Зимой были еще коньки. Мастерили их сами – деревянную колодку подбивали проволокой и крепко привязывали к ноге, обутой в лапоть.

Однажды в село заехал гастролер-силач. Он легко жонглировал двухпудовыми гирями, гнул подковы. Многие рябята увлеклись тренировками, но вскоре бросили. Ваня Кожедуб занимался упорно, до изнеможения, и скоро мышцы стали будто каменные.

В детстве об авиации он не мечтал. Но на небо всегда любил смотреть. Бывало, приляжет в траве и смотрит ввысь. О чем только не думалось. А вот настоящий самолет впервые увидел только юношей. Шестнадцать лет ему тогда было. А когда впервые поднялся в небо – было это в Шосткинском аэроклубе – то сразу решил стать летчиком. И решение это блестяще осуществил. Ведь характер у Кожедуба был такой – коли взялся за дело, доводи до конца. А выработать такой характер помогли физкультура и спорт.

ИСПЫТАН НИИ ГВФ



«Уважаемая редакция!
Регулярно читаю ваш журнал. Очень сожалею, что с его страниц исчез «Клуб «Авиалюбитель». Понимаю, что журналу надо выжить в столь страшную инфляцию, что дорога каждая страница в номере. И все же прошу Вас рассказать о самолете АНТ-20бис. В разных источниках он называется по-разному: то «Л-760», то АНТ-20 или ПС-124. Почему такие разночтения, что это был за самолет?
С уважением,

Алексей ВЛАСОВ,
учащийся
г. Москва.

Пятьдесят пять лет назад, в августе 1939 года, над полями и садами подмосковного поселка Захарково (теперь это уже Москва) можно было видить такую картину. В белом небе кружились высокие подоблачные птицы, и, как и они, к гнездовьям, к местному аэродрому раз за разом подлетал огромный самолет. Плавно снижаясь, он едва касался земли и тут же уходил на второй круг. Уже вечерело (вот-вот погаснет небо), а самолет продолжал и продолжал выполнять один и тот же маневр...

Это известный пилот Научно-исследовательского института ГВФ Николай Новиков проводил заключительные испытания нового самолета – шестимоторного многоместного пассажирского ПС-124, созданного в конструкторском бюро А. Н. Туполева. Базой этой крылатой машины (второе название АНТ-20бис) послужил построенный в 1934 году восьмимоторный «Максим Горький». В перспективе новый самолет должен был стать основным на наиболее загруженных пассажирских линиях Аэрофлота предвоенных лет.

Что представлял собой самолет ПС-124 (АНТ-20бис)? Это был низкоплан металлической конструкции. Размах крыльев – 63 метра, высота – больше 7,7 метра, длина – 34 метра. Общий вес – 31 тонна. Полетный вес – 45 тонн. При полной коммерческой загрузке (самолет поднимал в воздух 64 пассажира и 8 членов экипажа) ПС-124 мог пройти без посадки несколько тысяч километров. Несмотря на гигантские размеры скорость нового самолета достигала 225–230 километров в час. Как показали испытания, ПС-124 обладал хорошей скороподъемностью, что имело большое значение на случай необходимости быстро пробить облачность, «проскочить» небольшой очаг обледенения.

Как отмечали в своих записях летчики-испытатели НИИ ГВФ Эдуард Иванович Шварц и Николай Иванович Новиков, проводившие государственные испытания ПС-124, «самолет послушен в управлении. Все рули его хорошо компенсированы и эффективны, так что самолет хорошо реагирует на все их действия. При остановке одного или даже двух моторов с одной стороны управляемый флетнер руля поворота полностью компенсирует давление на ногу.

Посадка самолета, несмотря на его большие размеры, проста. При плавном выравнивании рулей на себя он садится на три точки без всяких тенденций к прыжкам. На пробеге устойчив. Но пилоту необходимо энергично тормозить, так как инерция большой массы самолета удлиняет пробег. При условии торможения пробег самолета не превышает пятисот метров...»

Оборудованный совершенными для того времени радионавигационными средствами, ПС-124 был приспособлен для полетов в сложных метеорологических условиях и ночью.

Оба летчика-испытателя с похвалой отзывались о пилотской кабине нового самолета. Просторная, с креслами, в которых приятно и удобно сидеть. Успешной работе экипажа способствовало рациональное размещение приборов и аппаратуры. Обзор у пилотов отличный. С большими удобствами обставлено и рабочее место штурмана. Все приборы, радиоаппаратура двусторонней связи, аппаратура для радиопеленгации расположены так, что штурману легко и удобно в полете. Кроме того, в новом самолете были предусмотрены оперативные средства связи и сигнализации. Автоматическая телефонная станция на семь телефонов связывала между собой не только членов экипажа, но и пассажиров.

Кстати, для пассажиров в ПС-124 было предусмотрено немало удобств. Радовали красотой и комфортабельностью три пассажирских салона и четыре спальные кабины. При этом в первом пассажирском салоне насчитывалось десять пассажирских мест. Во втором – шестнадцать, а в третьем – восемь мест. В четвертом салоне размещался «ресторан». Название это было вполне уместным, так как на самолете имелись кухня с электрической плитой, кипятильник, холодильник, термос и даже устройство для мойки посуды.

В специальных четырех спальных кабинах насчитывалось шестнадцать мест для отдыха. Здесь, как и в салонах, – столики, удобные мягкие кресла, зеркала, ковры... Стены покрыты специальной звукоизоляцией, которая позволяла в пассажирских помещениях свободно разговаривать, не повышая голоса. Среди других удобств можно было назвать: гардероб, туалетные комнаты, библиотеку со справочной, художественной и технической литературой и т. д.

К сожалению, испытания выявили и некоторые недостатки нового самолета. В частности, в «накладе» остались бортмеханики: строители самолета, что называется, «обошли» их в комфорте. Конструкторы отвели им место в крыле: каждому между тремя моторами. Отдельной кабины для них не сделали и тем самым не оградили от сильного шума моторов и запаха выхлопных газов. Словом, механикам приходилось сидеть в таких условиях, которые вызывают утомление и усталость. А потому в своих рекомендациях они написали: «Следовало бы при первом же ремонте самолета после определенного периода эксплуатации позаботиться о том, чтобы восполнить этот досадный пробел...»

Тем не менее государственные испытания нового флагмана Аэрофлота успешно завершились. Комиссия по приемке ПС-124 сделала заключение, что в результате испытаний на самолете выявлено лишь незначительное количество мелких легкоустранимых дефектов.

После испытаний самолет-гигант поступил в эксплуатацию на курортной линии Москва–Минеральные Воды, где проработал до лета 1941 года. Затем до конца 1942 года использовался как военно-транспортный. И тем не менее его серийное производство не состоялось: он был вытеснен менее громоздкими и простыми в эксплуатации самолетами. Уникальная крылатая машина исчезла в небытие. В авиационных музеях нет даже ее макета.

О. БОРИСОВ

В СЕНТЯБРЕ СОРОК ПЕРВОГО



Слева - направо: командующий фронтом генерал армии Г. К. Жуков и начальник штаба генерал-лейтенант В. Д. Соколовский. Зима 1941/42 года.

Великая Отечественная война – одна из самых тяжелых и кровопролитных войн в истории нашего народа. Дорогой ценой пришлось заплатить за нашу Победу. Она ковалась подвигом всего народа: от солдата до маршала на фронте, от рядового рабочего до руководителя – в тылу. Об этом написано не мало. Но каждый год открывает все новые и новые неизвестные до сих пор страницы летописи Великой Отечественной, одну из которых мы предлагаем вниманию наших читателей. Она взята из архива журналиста Евгения Баулина. В публикуемом очерке рассказывается о полете маршала Георгия Константиновича Жукова из Москвы в осажденный Ленинград, куда он был направлен командовать войсками Ленинградского фронта.

"...От Москвы до Ладожского озера наш полет в Ленинград проходил при «благоприятных» погодных условиях: дождь, низкая облачность. Словом, истребителей противника такая погода не устраивала, и мы спокойно обходились без всякого прикрытия. Но на подходе к Ладожскому озеру погода улучшилась, и нам пришлось взять звено истребителей. Над озером шли бреющим полетом, преследуемые двумя «мессершмиттами». Через некоторое время благополучно приземлились на городском Комендантском аэродроме...».

Эти слова взяты из мемуаров Г. К. Жукова «Воспоминания и размышления». За годы войны прославленному полководцу приходилось не раз перелетать самолетом с одного фронта на другой. Но ни одному из тех полетов он не отвел столько места в своих мемуарах, сколько этому, в сентябре 1941 года. И не только потому, что его необходимость, срочность и важность диктовались тогда катастрофической обстановкой, сложившейся под Ленинградом. Это был очень опасный и рискованный полет.

Г. К. Жуков вспоминал, что среди указаний и напутствий, которые Верховный Главнокомандующий давал ему в Кремле накануне отлета, были и такие: «...Имейте в виду... вам придется перелетать через линию фронта или через Ладожское озеро, которое контролируется немецкой авиацией». И далее: «Приказ Ставки о вашем назначении будет отдан, когда прибудете в Ленинград... ». Я понял, что за этими словами скрывается опасение за успех нашего перелета.

8 сентября 1941 года немецко-фашистские войска захватили Шлиссельбург (ныне Петрокрепость), перерезали последнюю для нас сухопутную коммуникацию и блокировали Ленинград. Вражеские танки и автоматчики подошли вплотную к юго-западной окраине города. Фашистские дальнобойные орудия обстреливали центр города, почти ежедневно в небо над Невой прорывались самолеты с черными крестами на крыльях. Ленинград как-то сразу постарел, смерть безмолвно вползала в дома, госпитали, больницы... Норма выдачи хлеба в городе стремительно снижалась, почерневшие от усталости ленинградцы не уходили домой, ночевали прямо у станков.

В этих условиях, когда по существу решалась судьба Ленинграда, Г. К. Жукова отозвали с фронта из-под Ельни, где он находился, и по решению Государственного Комитета Обороны поручили командование Ленинградским фронтом и Балтийским флотом вместо К. Е. Ворошилова, не справлявшегося со своими обязанностями. Вылететь в Ленинград приказано было срочно.

Спустя пять лет после первого издания мемуаров «Воспоминания и размышления» Г. К. Жуков готовил второе и в ходе этой работы расширил раздел повествования, связанный с перелетом 10 сентября 1941 года, дополнив его некоторыми очень важными подробностями, чем еще раз подтвердил, насколько важное значение имел этот полет из Москвы в Ленинград.

Продолжительное время я собирал материалы об этом полете, разыскивал летчиков, принимавших в нем участие. Поиски осложнялись тем, что такие полеты в годы войны совершались в обстановке строгой секретности и в документах никакие сведения о характере полета не фиксировались. Да и времени с тех пор прошло много.

Прежде всего хотелось выяснить, кто выполнял столь ответственное задание. Ведь полет совершался в неблагоприятной метеообстановке. От экипажа и его командира требовалось незаурядное летное мастерство. Спустя годы мне удалось выявить и участников того полета, и его подробности.

...Ответственное задание поручили выполнить экипажу Московской авиагруппы особого назначения, которым командовал отважный человек и опытный летчик Александр Петрович Лебедев. В шестнадцать лет он стал революционным матросом, участвовал в Октябрьском вооруженном восстании, защищал красный Петроград, сражался на различных фронтах гражданской войны. В 1923 году закончил школу военных летчиков. Летал по многим воздушным трассам Аэрофлота. В начале войны командир специального авиазвена А. Лебедев выполнял особо важные задания.

Вместе с ним в звене летали первые «пилоты-миллионеры» Аэрофлота Н. Шебанов и Н. Новиков, такие известные летчики ГВФ, как А. Куликов, В. Литвинов, А. Шорников, Г. Таран. Эти пилоты еще в мирное время освоили самолетовождение в сложных метеорологических условиях и ночью. А в первые месяцы войны приобрели некоторый опыт боевых полетов: маршруты прокладывали над малонаселенными территориями, лесами и болотами, наиболее опасные участки старались проходить бреющим. Освоили они и тактику взаимодействия транспортных караванов с истребителями сопровождения и прикрытия.

Не думал тогда Александр Петрович, что тот обычный для него фронтовой день 10 сентября 1941 года станет памятным.

А. Лебедев вспоминал:

– К моему самолету, уже стоявшему на взлетной полосе, подошла группа генералов. Один из них, кивнув в мою сторону, сказал: «А вот и командир нашего корабля – самый высоченный летчик Аэрофлота». Среди генералов я сразу узнал Жукова. Доложил ему по форме о готовности к вылету. Как по команде, генералы посмотрели в хмурое, затянутое низкими облаками небо.

Вернемся к «Воспоминаниям и размышлениям» Г. Жукова. Вот что он писал о своем вылете из Москвы:

«Утро 10 сентября 1941 г. было прохладным и пасмурным. На Центральном аэродроме столицы, куда я прибыл, чтобы лететь в осажденный Ленинград, у стоявшего на взлетной полосе самолета маячили три фигуры: одна высокая – генерал-лейтенанта М. С. Хозина, вторая, поменьше, – генерал-майора И. И. Федюнинского, третья – летчика, командира воздушного корабля...

Командир корабля доложил о готовности экипажа и самолета к полету. Как в таких случаях бывает, мы все, как будто по команде, подняли глаза к небу, мысленно пытаясь предугадать погоду по трассе полета. Стояла густая, низкая облачность.

– Проскочим! Погода что ни на есть самая подходящая, чтобы летать над фронтом противника, – улыбаясь, сказал командир самолета.

Без промедления состоялся вылет. Впереди был Ленинград, и мысленно мы уже были там...»

В дождь при низкой облачности А. Лебедев повел самолет. И пока погода на подходе к Ладожскому озеру не улучшилась, летели без всякого прикрытия. Расчет строился на том, что в такую погоду вражеские истребители в воздух не поднимутся, а опытный экипаж Аэрофлота благополучно дойдет до Ленинграда.

Но над Ладогой просветлело. Жуков принял решение вернуться и взять истребительное прикрытие. Сопровождать транспортный самолет было приказано эскадрилье из 160-го истребительного авиаполка.

Маршал авиации Александр Петрович Силантьев, в ту пору младший лейтенант, летчик-истребитель, был одним из тех, кто участвовал в выполнении этого задания.

– Наш полк тогда базировался в Сароже, – вспоминает А. Силантьев, с которым я недавно встретился. – Полеты в тот день не планировались из-за плохой погоды, но неожиданно на рассвете эскадрилью подняли по тревоге и приказали срочно перелететь на соседний аэродром Кайваксa.

Короткий полет и посадка. Истребителей встречал, и это показалось странным, командир авиагруппы полковник Е. Холзаков. Не его это, конечно, дело. А он, что удивило, не только встречал, но и лично занимался организацией приема самолетов, энергично жестикулируя руками, показывал, куда заруливать машинам.

Спустя несколько минут совершили посадку командир полка майор Н. Дрозд и его заместитель штурман полка капитан Н. Панюков.

Летчики недоумевали: зачем потребовалось так спешно перелетать в Кайваксу? И зачем сюда прилетело начальство?

Только обменялись первыми впечатлениями, как на летное поле приземлился транспортный самолет «Дуглас». Он подрулил к опушке леса и остановился неподалеку от нас. Смолкли моторы. Дверь самолета открылась. Появившийся в проеме бортовой техник привычно и споро приставил к фюзеляжу железную лесенку. По ней из самолета сошли генералы в новых шинелях. Затем из самолета вышел среднего роста плотный человек. На нем было светло-коричневое кожаное пальто без петлиц и знаков различия. На голове защитного цвета фуражка. Генералы сразу же почтительно повернулись к нему, а он, кивнув в ответ, как бы разрешая, что можно вести себя свободно, отошел в сторону и, молча, заложив руки за спину, погруженный в свои мысли, стал прогуливаться вдоль опушки леса.

Холзаков сразу же поспешил к нему. Выслушав Холзакова, человек в кожаном пальто подошел к генералам. И тут я, еще раз внимательно вглядевшись, ахнул: «Неужели генерал армии Жуков?!» И вспомнил фотографию, которая красовалась на стенде в гарнизонном Доме офицеров городка Балбасово под Оршей, где до войны базировался наш 160-й истребительный авиаполк. Запоминающаяся фотография. Военный с крупной головой, характерным лицом и с биноклем на груди. Фотоснимок, запечатлевший для истории Г. К. Жукова во время халкинголских событий.

Начальство тем временем закончило короткое совещание. Жуков что-то сказал Холзакову, и тот, подойдя к летчикам-истребителям, предельно четко сформулировал задание: сопровождать «Дуглас» в Ленинград. Место посадки – Комендантский аэродром.

И после небольшой паузы предупредил:

– Потеряете – обратно не возвращайтесь!

Сказано было жестко, хотя каждый летчик и без разъяснений сразу же четко уяснил всю ответственность задания.

Группу сопровождения приказали вести Н. Панюкову.

Взлетели без задержки. Облака проплывали почти над самыми верхушками деревьев. Моросил дождик, и от воды, заливавшей фонарь кабины, ухудшалась и без того плохая видимость. Летели, прижимаясь к земле.

К побережью Ладожского озера выходили между устьями рек Волхова и Свири. Здесь облака резко обрывались, ярко светило солнце. Командир «Дугласа» принял решение продолжать полет над серединой озера, держаться подальше от Шлиссельбурга, занятого гитлеровцами.

Как дальше проходил полет поведал А. Лебедев:

«Над Ладогой летели низко. При подходе к озеру облачность стала рассеиваться, а над озером совсем посветлело, и беспокойство экипажа усилилось. Но наши защитники надежно контролировали пространство на подступах к воздушной трассе. Не успели пройти и половину пути через озеро, как второй пилот Дзугутов доложил, что видит на горизонте группу «мессершмиттов». Я жестом руки дал понять, что тоже заметил врага. В этот момент наши «ястребки» пошли наперерез «мессерам»» и сорвали их атаку. Над нами разгорелся бой...»

«Мы действовали предельно собранно и четко, – продолжил рассказ А. Силантьев. – Группа Киянченко (одно звено) прикрывала непосредственно «Дуглас», а наша группа (два звена) под руководством Панюкова, связав «мессершмитты» маневренным боем, оттягивала от трассы, по которой летел транспортник.

Клубок огненной карусели постепенно смещался к северо-западу, в сторону Карельского перешейка. Бой уже переместился в район мыса Кюля. По всему чувствовалось, что воздушная схватка подходит к концу. И ее последние минуты оказались для меня счастливыми. Один из вражеских истребителей то ли по неопытности, то ли случайно, а может быть, и из-за притупления бдительности после продолжительного маневренного боя оказался в прицеле. Я тут же нажал на гашетки. Разом ударили пушки и пулеметы. Последний, можно сказать, залп. «Мессер», несколько раз клюнув носом, выбросил языки пламени и, оставляя за собою шлейф дыма, потянул к земле.

После потери истребителя пыл у фашистов значительно охладел, и они поспешили покинуть поле боя, нырнув в серую пелену облаков...

Два звена свою задачу выполнили: они перехватили восьмерку «мессершмиттов», связали ее боем, не допустили к транспортному самолету. Но общая задача считалась выполненной лишь при условии, когда «Дуглас» приземлится на ленинградском аэродроме. Дошел ли?

Группа непосредственного прикрытия надежно защищала «Дуглас».

«Над нами разгорелся бой, но проследить за ним мы не смогли: продолжали уходить в сторону Ленинграда. Больше никаких осложнений в пути не произошло, – свидетельствовал А. Лебедев. – Сели на Комендантском аэродроме. Следом за нами приземлились «ястребки». О воздушном бое узнали от самих летчиков-истребителей...

Когда я рассказал об этом Георгию Константиновичу, он молча пожал руку. Его прищуренные глаза словно говорили: «Все правильно. Вам было дано боевое задание, и вы обязаны выполнить его. А как – вам лучше знать».

От того памятного полета нас отделяет почти полвека. Не всем его участникам суждено встретить в 1995 году Праздник Победы. Нет среди нас сопровождавших тогда полет «Дугласа», нет и смелых истребителей. Один из них – Николай Степанович Киянченко, полковник в отставке, жил в Киеве. Великую Отечественную войну он закончил Героем Советского Союза, а затем многие годы трудился в нашей отрасли – диспетчером службы движения в киевском аэропорту Борисполь. Кстати, в том полете комиссар эскадрильи Н. Киянченко сбил один «мессершмитт». Второй, майор в отставке, а тогда лейтенант Николай Иванович Богатырь жил в Торжке. С маршалом авиации Героем Советского Союза Александром Петровичем Силантьевым я встречался в последний раз совсем недавно. В беседе речь зашла и о том полете в сентябре 1941 года.

– За время всей войны я совершил 365 боевых вылетов и сбил 18 вражеских самолетов, – поделился своими воспоминаниями Александр Петрович. – Но тот сентябрьский полет, тот воздушный бой и подробности, как сбил вражеский истребитель, отложились в памяти на всю жизнь.

РЕШАЕТ УЧЕНЫЙ СОВЕТ

Словосочетание «ученый совет» навевает мысли о тишине академических кафедр. Немногие врачи городских больниц удостаивались чести присутствовать на подобных заседаниях.

Иначе дело обстоит в медицинском центре авиакомпании «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», где с ноября прошлого года организован свой ученый совет. Появление столь необычной для лечебного учреждения структуры, по мнению директора медцентра доктора медицинских наук В. И. Вигдорчика, вполне оправдано. Его задача – качественное повышение уровня лечебно-диагностической работы среди летного состава, разработка научно выверенных методов профилактики заболеваний, обеспечение медицинской безопасности полетов.

Медицинский центр авиакомпании – не совсем обычное учреждение. Пациенты здесь – люди, на которых лежит большая ответственность за безопасность полетов. Поэтому и специфика задач, поставленных перед медиками центра, требует глубокого научного обоснования всего лечебного процесса...

В состав ученого совета входят ведущие специалисты России, ученые с мировым именем, имеющие большой научный и практический опыт. Среди них профессор М. И. Перельман, ведущий специалист в области сохранения здоровья и профессионального долголетия летного состава, профессор В. А. Пономаренко, профессора А. Н. Стрижанов, Г. В. Морозов, Н. А. Мазур, Н. А. Мухин.

Вот далеко не полный список именитых деятелей науки, входящих в состав ученого совета медцентра. Научный потенциал его позволяет решать сложные задачи, находить новые неординарные методы борьбы с заболеваемостью среди авиаторов. Вероятно, не менее важно и то, что ученые заняты не только научными разработками, но и внедрением их в практику. Это подчас определяет перспективы развития всего медицинского центра авиакомпании.

Обратимся к мнению специалистов. **Говорит председатель ученого совета, директор медицинского центра В. ВИГДОРЧИК:**

– В связи с актуальностью проблем авиационной медицины мы с первых шагов решили заручиться поддержкой ученых. Для этого в центре было создано несколько структур. Сначала это был директорат, потом в его состав вошли ученые-медики и, наконец, в прошлом году Генеральным директором авиакомпании и начальником Главного управления здравоохранения Москвы был утвержден ученый совет медицинского центра. Обычно заседания проходят ежемесячно. На них обсуждаются самые разные вопросы, связанные не только с авиационной медициной, но и с планами развития центра. Здесь как бы взаимосвязываются научные исследования специалистов разных профилей. Однако основной эффект достигается постоянной работой ученых вместе с практическими врачами.

Важным направлением научно-практической деятельности, на мой взгляд, является выявление и анализ заболеваний пилотов, которые приводят к профессиональной непригодности. В этом плане одно из первых мест занимает сердечно-сосудистая патология. Это подтверждается не только исследованиями специалистов нашего медицинского центра, но и медиками крупнейших авиакомпаний мира, с которыми мы поддерживаем тесные связи.

Кардиологам хорошо известно, что из более чем ста факторов риска возникновения сердечно-сосудистых заболеваний к наиболее серьезным относятся психоэмоциональное напряжение, недостаточная физическая активность, курение, избыточное питание. Все эти причины, ведущие к тяжелым последствиям, увы, нередко сопровождают работу пилота. То нервное напряжение, в котором он находится во время рейса, нередко в конечном итоге становится причиной столь широко распространенных среди летного состава сердечно-сосудистых заболеваний.

Стресс, испытываемый пилотом в воздухе, вызывает увеличение выработки организмом биологически активных веществ – катехоламинов, токсически действующих на миокард. Вот почему среди летного состава нередки случаи инфаркта миокарда в молодом возрасте. К тому же многие пилоты курят и курят много, забывая о том, что никотин – один из факторов риска, во много раз повышающий опасность возникновения атеросклероза, ишемической болезни сердца.

Образ жизни и труд летного состава, как правило, не требует больших физических нагрузок. Основную часть своего рабочего времени пилот проводит в кресле, в условиях вынужденной неподвижности. Даже практически здоровые авиаторы по уровню физической тренированности чаще всего относятся к категории людей с малоподвижным, сидячим образом жизни. В этом ученые видят причину того, что летный состав примерно в семь раз чаще дисквалифицируется из-за развития сердечно-сосудистой патологии, чем наземный обслуживающий персонал.

По данным медицинских исследований пилотов, известно, что в возрасте 28-40 лет патология сердечно-сосудистой системы достаточно высока и встречается более чем в 30 процентах случаев.

Здоровье летного состава – экономический потенциал любой авиакомпании, поэтому создать условия для его сохранения – основная задача ученых-медиков центра. Врачи придают профилактике сердечно-сосудистых заболеваний приоритетное направление. Уже разработана и внедряется комплексная программа профилактики заболеваний, восстановления резервов организма летного состава.

Впрочем, заболеваемость не ограничивается только болезнями сердца, сосудов. **Вот мнение члена ученого совета, руководителя отдела хирургической эндоскопии, доктора медицинских наук А. Котовского.**

– Язвенная болезнь желудка и двенадцатиперстной кишки является одной из самых распространенных. А так как пилоты – люди, испытывающие постоянные стрессовые ситуации, к тому же лишенные правильного режима питания, сна, постоянно меняющие климатические и временные пояса, то, естественно, у них намного больше шансов «приобрести» язвенную болезнь или какое-нибудь другое заболевание желудочно-кишечного тракта. Думаю, что гастрит встречается практически у каждого, кто связан с летной работой. Не случайно потому большое внимание уделяется диагностике заболеваний.

Наиболее информативным в этом направлении представляется эндоскопический метод исследования. При эндоскопии нет лучевой нагрузки, более точно ставится топика язвенного поражения. И, конечно, после установления диагноза необходимо своевременно и грамотно провести лечение, которое должно включать три этапа: амбулаторное, стационарное и санаторно-курортное.

В медицинском центре внедрена комплексная терапия язвенной болезни. Это значит, что наряду с традиционными методами лечения, проводится непосредственное воздействие лекарственными препаратами на язвенную поверхность желудка или двенадцатиперстной кишки при помощи эндоскопических аппаратов.

Подобная практика позволяет значительно сократить сроки лечения, вызвать более стойкую ремиссию. По результатам работы в прошлом году, могу сказать, что в

среднем за двенадцать-тринадцать дней происходит рубцевание язвы двенадцатиперстной кишки. Язва желудка рубцуется несколько дольше – около восемнадцати дней. Для сравнения были взяты две группы больных. Одна лечилась обычными средствами, вторая – с применением эндоскопических методов. Результат достаточно иллюстративен: сроки лечения и выздоровления больных во второй группе были почти в два раза короче. Следует сказать, что язвенная болезнь не является противопоказанием для летной работы. После лечения пилоты могут вернуться к ней, но для предотвращения рецидивов, осложнений необходимо организовать четкую диспансеризацию таких больных, улучшить режим питания и отдыха на эстафетах, обеспечить полноценным бортовым диетическим питанием.

Сегодня в медицинском центре имеется один из лучших в столице наборов хирургической эндоскопии. Разработанные методики позволяют врачам сделать многое, хотя в других лечебных учреждениях диагноз желчекаменной болезни зачастую приводит пациента на операционный стол. Для пилота это означает отстранение от летной работы на несколько месяцев. Благодаря внедрению методов хирургической эндоскопии в медицинском центре уже через несколько дней после проведенного лечения пилот может вернуться в строй. Вот так окупаются затраты на совершенное оборудование. Лучше иметь один высококлассный прибор или аппарат, чем десяток дешевых полуфабрикатов, – считают специалисты центра.

Жизнь летного экипажа складывается из многих составляющих. И, вероятно, не будет большим преувеличением сказать, что человеческий фактор является главнейшим. Именно поэтому особое внимание ученые и врачи уделяют сохранению психического здоровья летчиков, достижению их душевного спокойствия.

Рассказывает психиатр-эксперт, кандидат медицинских наук А. ПОКРОВСКАЯ:

– Во всем мире подбор пилотов для авиакомпании начинается с его визита к психотерапевту. И, как правило, пилот откровенно делится с врачом своими тревогами, рассказывает о том, что его беспокоит, не стремится утаить правду о своих вредных привычках. Причина подобной откровенности ясна – пациент знает, что врач не только сможет помочь ему избавиться от табакокурения или снять стрессовое состояние, но и всегда будет стоять на страже его интересов. Он абсолютно уверен: доверительная информация никогда не пойдет ему во вред. Сама по себе психиатрическая патология не является распространенной среди летного состава. Это объясняется и строгим профессиональным отбором в учебные заведения гражданской авиации, и тем, что профессия пилота зачастую является семейно-традиционной. Тем самым исключается наличие психических заболеваний в нескольких поколениях, а регулярные медицинские обследования позволяют вовремя обнаружить изменения психической сферы. Однако существует довольно большая группа пограничных состояний, невнимание к которым может привести к критическим ситуациям. В этих случаях врач-психиатр должен взять на себя ответственность за судьбу пилота, решить, можно ли доверить ему работу в воздухе. Уловить подобное состояние, раскрыть его патогеническую сущность, помочь человеку понять причины своего недуга, а в случае необходимости облегчить принятие нелегкого решения уйти с летной работы – все это является заботой психиатра. Стрессовый характер труда нередко обуславливает развитие алкоголизма. Подчас все начинается с приема алкоголя как средства для снятия эмоционального напряжения, достижения чувства релаксации, позволяющего заснуть в любое время суток, забыть тревоги и заботы. Учитывая сложность лечения и восстановления работоспособности при выраженных формах алкоголизма, лечение бывает успешным большей частью на начальных стадиях заболевания. Поэтому раннее выявление злоупотребляющих алкоголем, их последующая реабилитация являются важными звеньями в системе мероприятий по обеспечению безопасности полетов. Ее медицинское обеспечение – один из самых строгих тестов, характеризующих деятельность любой авиакомпании.

Своим мнением делится **член ученого совета, доктор медицинских наук В. ДОРОШЕВ.**

– Чтобы уменьшить пробел в вопросах профилактики заболеваний и восстановления нарушенных функций, в центре организовано реабилитационное отделение. Менее чем за три месяца работы через него прошло около семидесяти человек, большинство из которых после проведенного восстановительного лечения вновь были допущены к летной работе. В отделении заложены новые основы взаимодействия врача и пациента на принципах содружества и полного доверия для достижения общей цели – восстановления утраченных резервов организма. При этом летчик осознает, что лечится не как больной человек, а именно восстанавливает свои утраченные физиологические и психологические резервы, повышает уровень собственных творческих возможностей, вырабатывает установку на здоровый образ жизни...

За год с момента создания в медицинском центре ученого совета сделано немало. Определены направления научного поиска ученых-медиков, внедрены в практику новые методики лечения и обследования больных. Налажены также деловые отношения с Российской академией медицинских наук, Московской медицинской академией имени И. М. Сеченова, Главным медицинским управлением Москвы.

– Идеология нашего медцентра – сохранить здоровье, продлить летное долголетие наших пациентов, – говорит В. Вигдорчик. Ваши проблемы давайте решать сообща!

Е. МАРКОВА,
кандидат медицинских наук;
А. КРЫЛОВ,
секретарь ученого совета

г. Москва.

УВАЖАЕМЫЕ ДАМЫ И ГОСПОДА!

Медицинский центр авиакомпании «Аэрофлот – Российские международные авиалинии» в рамках добровольного медицинского страхования может своевременно оказать Вам квалифицированную медицинскую помощь, провести консультации и лечение по самому широкому спектру заболеваний.

Центр располагает большими диагностическими возможностями и кадрами высококвалифицированных специалистов более чем по двадцати специальностям.

В центре широко используются высокоэффективные методы диагностики и лечения:

- **ультразвуковое обследование**
- **эндоскопическая диагностика и хирургия**
- **электростимуляция**
- **лазеротерапия**
- **иммунотерапия**
- **очистка крови сорбентами**
- **гомеопатия.**

В центре работают академики, профессора, доктора и кандидаты медицинских наук; врачи и медицинские сестры, обладающие большим практическим опытом, знаниями, культурой.

Застрахованные в центре сотрудники вашего предприятия сохранят свое здоровье на долгие годы. Им гарантирована возможность получить медицинскую помощь на высоком уровне.

ДАМЫ И ГОСПОДА!

Приглашаем вас прикрепиться на медицинское обеспечение в наш центр.

Если вы решили наблюдаться и лечиться в нашем Медицинском центре, администрации вашего предприятия необходимо заключить соответствующий договор по адресу:

Москва, ул. Песчаная, дом 7 (метро «Сокол»). Телефоны: 157-34-47, 157-19-14.

В Медицинский центр вы можете обратиться и индивидуально.

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ИДЕОЛОГИЯ НАШЕГО ЦЕНТРА – ЗДОРОВЬЕ И ИНТЕРЕСЫ ПАЦИЕНТА.

Медицинский центр является вашим надежным партнером и четко выполнит свои обязательства в соответствии с законом о страховой медицине.

Лицензия на право занятия медицинской деятельностью ВМ № 4/289.

ЧИКАГСКАЯ КОНВЕНЦИЯ

Конвенция о международной гражданской авиации, полное наименование которой «Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 года», в юридической литературе и в практике чаще сокращенно именуется как Чикагская конвенция 1944 года. Участниками ее являются более 180 государств, в том числе Российская Федерация, объявившая себя правопреемником СССР в отношении этой Конвенции. СССР присоединился к Чикагской конвенции 14 ноября 1970 года. Присоединение к ней одновременно означает вступление в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) по уставному положению этой наиболее универсальной (исходя из числа государств – ее членов) международной организации, имеющей статус специализированного учреждения ООН, наряду с ЮНЕСКО, ВОЗ, МАГАТЭ и другими. Более подробно о деятельности ИКАО и участии России в ней будет рассказано в одной из следующих публикаций. Чикагская конвенция 1944 года вступила в силу 4 апреля 1947 года, после того как в соответствии со статьей 91 данной Конвенции, была ратифицирована 26 государствами.

Основные цели принятия Чикагской конвенции 1944 года и учреждения ИКАО изложены в преамбуле Конвенции. Здесь подчеркивается роль гражданской авиации в поддержании мира, дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира. Это было необходимо, если вспомнить, что вырабатывалась она в канун окончания второй мировой войны. Впрочем, цель эта актуальна и сегодня.

Часть I Конвенции посвящена аэронавигации, а точнее принципам, порядку и основам правил полетов между двумя и более государствами в широком смысле этого понятия.

В число общих принципов Чикагской конвенции 1944 года входит прежде всего изложенное в статье I понятие «суверенитет». Согласно этой статье «...каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией». Под территориями понимаются (Статья 2) «...сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды...».

В Статье 3 отмечается, что Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не касается государственных, к числу которых относятся воздушные суда, используемые... «на военной, таможенной и полицейской службах...». Для полетов государственных воздушных судов одного государства в воздушном пространстве другого государства требуется соответствующее разрешение последнего. Разрешения же, как правило, запрашиваются и выдаются по дипломатическим каналам.

Международные полеты гражданских воздушных судов делятся, согласно Конвенции, на две категории – регулярные и нерегулярные.

В Статье 6 Чикагской конвенции 1944 года установлено, что «никакое регулярное международное воздушное сообщение не может осуществляться над территорией или на территории Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и только в соответствии с условиями такого разрешения или санкции».

Следовательно, в Конвенции установлено, что для осуществления регулярных международных воздушных сообщений необходимо иметь разрешение.

В международной практике предоставление государствами друг другу разрешений на осуществление регулярных воздушных сообщений имеет форму межправительственных соглашений о воздушном сообщении.

Следует учитывать, что Статья 68 Конвенции предоставляет право государствам устанавливать на своей территории специальные маршруты, по которым должны осуществляться международные воздушные полеты, и выделять для этих целей специальные аэропорты, которые принято называть международными. Эти вопросы обычно оговариваются в соглашениях о воздушных сообщениях.

Что касается разрешений на транзитные (беспосадочные) воздушные сообщения, то Конвенция (Ст. 10) сохраняет за каждым государством право обусловливать их обязательной посадкой в аэропорту, указанном государством, в целях таможенного или иного досмотра. При этом требуется, чтобы государство опубликовало перечень таких аэропортов и довело их до сведения других государств. В мировой практике такие сведения включаются в сборник аэронавигационной информации (АИПы).

Регулярные международные воздушные сообщения осуществляются по расписанию, согласованному между ведомствами гражданской авиации заинтересованных государств и авиакомпаниями, назначенными для осуществления таких полетов.

Характеристике межправительственных соглашений о воздушном сообщении также будет посвящена специальная публикация.

В Статье 7 Чикагской конвенции 1944 года, называющейся «Каботаж», рассматриваются вопросы международных полетов с коммерческими целями и, в частности, подчеркиваются права каждого государства разрешать или отказывать воздушным судам другого государства... «принимать на его территории пассажиров, почту и груз, перевозимых за вознаграждение или по найму и имеющих пункт назначения в пределах его территории». Фактически это одна из разновидностей так называемых «коммерческих прав», которые в мировой практике сегодня также регулируются межправительственными соглашениями о воздушном сообщении. Как правило, подобные права на коммерческие перевозки между пунктами в пределах одного государства предоставляются государствами друг другу на условиях взаимности, что соответствует второй части Статьи 7 Конвенции.

Чикагская конвенция 1944 года (Статья 8) регулирует и вопросы полетов беспилотных воздушных судов. Для полетов этих воздушных судов, принадлежащих одному государству, в воздушном пространстве другого государства требуется специальное разрешение государства, в воздушном пространстве которого планируется полет. Здесь важно подчеркнуть, что ... «Каждое договаривающееся государство обязуется при полете такого воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, обеспечить такой контроль этого полета, который позволял бы исключить опасность для гражданских воздушных судов».

Опираясь на принцип полного исключительного суверенитета над своим воздушным пространством, каждое государство, согласно Статье 9 Чикагской конвенции 1944 года, «...может по соображениям военной необходимости для общественной безопасности ограничить или запретить на единообразной основе полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях воздушными судами данного государства и воздушными судами Договаривающихся государств, занятыми в аналогичных сообщениях. Такие запретные зоны имеют разумные размеры и местоположение, с тем чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации. Описания таких запретных зон на территории Договаривающегося государства, а также любые последующие изменения в них в возможно кратчайшие сроки направляются другим Договаривающимся государствам и Международной организации гражданской авиации».

Кроме того, государства также сохраняют за собой право немедленно при исключительных обстоятельствах или в период чрезвычайного положения, либо же в интересах общественной безопасности временно ограничить или запретить полеты над всей своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такое ограничение

или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств.

Государство на основании правил, которые оно устанавливает, может потребовать от любого воздушного судна, входящего в запретные зоны, произвести посадку в возможно кратчайший срок в каком-либо конкретном указанном аэропорту в пределах территории этого государства.

Посадкам в таможенном аэропорту посвящена Статья 10 Чикагской конвенции 1944 года, где говорится, что «за исключением случаев, когда по условиям настоящей Конвенции или специального разрешения воздушным судам разрешается пересекать территорию Договаривающегося государства без посадки, любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного или иного контроля». Сведения о всех указанных таможенных аэропортах публикуются государством и направляются в ИКАО, которая передает их всем другим государствам.

К числу принципиальных норм Чикагской конвенции 1944 года, имеющих важное практическое значение с точки зрения обеспечения безопасности международных полетов, относится Статья 12, регулирующая правила полетов. Согласно этой статье, «Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции».

Особый правовой режим установлен для полетов над открытым морем. Специфика полетов в таком воздушном пространстве обусловлена общими принципами современного международного права, в числе которых принцип свободы полетов над открытым морем, поскольку на воздушное пространство над ним не распространяется суверенитет какого-либо государства.

Суть правил полетов закреплена как в самой Чикагской конвенции 1944 года, так и в приложении 2 к ней. Главное в этом вопросе состоит в том, что ... «над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией». Это означает, что правила, изложенные в приложении 2 к Чикагской конвенции 1944 года, в части, касающейся полетов над открытым морем, должны соблюдаться воздушными судами всех без исключения государств, независимо от того, соответствуют или противоречат такие единые международные правила национальным правилам полетов того или иного государства.

А. БРЫЛОВ,
кандидат юридических наук

г. Москва.

ВЫСТАВОЧНО-ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР

olivetti

ART trading, Co – генеральный дистрибьютор

Ing. C. Olivetti C. s.p.a. в России



Наш адрес: Москва, Центр, Новая площадь, 8/10.
Телефоны: (095) 216-79-89, 216-92-23.

РАСШИРЯЕМ ДИЛЕРСКУЮ СЕТЬ

Валентин ТИЩЕНКО

Рассказ



ЭХО ДАЛЕКОГО ПОЛЕТА

Она, эта неказистая телевизионная антенна, торчащая из крыши незнакомого мне дома, навязчиво ворвалась в мои ночи, терзала сны кошмарными видениями. Напрягшись струной, нервы не выдерживали и взрывали сон; я просыпался и в тот же миг слышал ошалело бьющееся в груди сердце и боль судороги в окаменевшей, спрессованной в кулак кисти правой руки, которой мгновения тому «рвал» назад ручку управления самолета, пытаясь уйти в спасительную высоту.

Нет, не так прочна моя выдержка, не из металла я. Обыкновенный парень и, видимо, слабонервный. Логика дальнейших рассуждений замыкалась на мысль жестокую, фактически – в вопрос к самому себе: «Ну, а если я такой, с таким дефектом психики, то место ли мне здесь, в летном училище?»

Сердце успокаивается, быстро сбавляет амплитуду биения, почти уползла судорога из кисти руки, оставив в мышцах терпкий след. И теперь не во сне, а будто наяву вижу, вспоминаю...

... Мчимся над крышами домов на скорости предельной. Их, эти крыши, не разглядеть – сплошной ковер из разноцветных мелькающих лепестков несется под крылья. Малейшая неточность в действиях рулями и... Время, кажется, остановилось, в бесконечность расплющены секунды. Когда же, когда закончится этот ковер, почему же помеченный на карте микроскопическим кружком, город столь большой, чуть ли не бесконечный?.. Земля вдруг проседает, резко меняется внизу окраска – и теперь мы мчимся уже над пригородом, над его зелеными огородами и садами. Рывок ручкой управления, и самолет круто задирает нос, устремляется в спасительную высоту. «Ну, похоже, пронесло!»

Набрав горкой шестьсот метров, инструктор интеллигентно кладет машину в мелкий вираж: теперь не летим, а плывем в полусонном пространстве по дуге огромной окружности. И если не отрывать взгляд от этого небольшого провинциального городка, то кажется, будто мы висим неподвижно, а он медленно вращается вокруг своей невидимой оси.

Продолжается так недолго, с минуту, и снова следует энергичное движение рулями. Машина резко кренится, опускает нос и, изменив траекторию, устремляется к земле. Двигатель притих, отдыхает, он сейчас не нужен и лопочет на малых оборотах, будто ребенок, зато все отчетливее слышен вой обтекающего кабину потока. Капот самолета нацелен на единственную городскую площадь, ее очертания уже как на ладони – пикируем-то строго со стороны взошедшего солнца. Что-то живое и подвижное на площади, как змейка, и спустя секунды понимаю: это люди, выстроились они в очередь к какому-то магазину,человек двадцать-тридцать. Сближаемся стремительно, их лица повернуты к нам и навстречу солнцу... Хотя двигатель задросселирован, едва слышен он, нас видят – наверняка первый проход над городом не остался незамеченным. Им пока интересно глядеть на нас. Пока...

Крутую снижения Анатолий выдерживает идеально, очередь проектируется строго посредине лобового стекла кабины. Еще несколько секунд – и змейка приходит в движение, рассыпается точками, люди бегут, кто куда, угадав опасную для них траекторию.

– Ха-ха-ха! – даже без наушников слышен из задней кабины его дьявольский смех. – Ха-ха-ха-а-а...

Рычаг газа снова скользит вперед, двигатель взвывает с надрывам, чуть ли не захлебываясь впрыснутым топливом, и заглушает хохот

инструктора. Рывок, и мощная перегрузка вжимает меня в кресло так, что скрипят его узлы и шелк парашюта, на котором я сижу. Еще одна подсечка – теперь под нами тот же пейзаж, что был несколько минут назад, тот же сумасшедший бег крыш по невидимой, но строгой и смертельно опасной линии. Бег гипнотизирует, и в какой-то момент ощущаю потерю контроля над собой, мыслей никаких, одно лишь желание – рвануть на себя ручку и умчаться ввысь. Оно, видимо, передается на управление самолета, и из задней кабины слышу нервное и громкое:

– Не трогать! Пилотирую я! Понял?..

Что это?.. Строго по курсу стрела, нет, скорее всего, крестовина. В следующую секунду понимаю, что это телевизионная антенна – обычная, квартирная, но выше других. Проектируется посредине лобового остекления кабины и стремительно несется навстречу. Инструктор не реагирует, и в следующее мгновение догадываюсь: «Он ее не видит; я, который в передней кабине, закрываю именно этот небольшой сектор обзора. Надо крикнуть ему! Нет, не успею...»

И что есть силы давлю на правую педаль и пытаюсь потянуть на себя ручку.

– Чего дергаешься?.. Я же сказал, что пилотирую сам.

Видать, от испуга я закрыл глаза, потому что в мгновение следующее антенны я уже не видел – она, по логике, просвистела мимо левого крыла. Пронесло...

Город уже позади, и третьего захода не будет – об этом догадываюсь по плавному подъему машины, прицеливающейся на наш далекий аэродром.

– Бери управление и – домой! – командует инструктор.

Пока длится простой маневр доворота на заданный курс, замечаю, как блекнут приборы и туманится горизонт. «Что это происходит со мной, что?» Жжение в глазах, на шее; соленый привкус во рту... Да это же пот ручейками катится из-под шлемофона, заливает меня всего. Чтобы Анатолий не заметил, попеременно прижимаю руки к туловищу, поднимаю их вверх, что называется, собираю влагу в ладонь и выгираю о ткань комбинезона.

– Ну как, видел мой город? – слышу в наушниках голос инструктора и никак не могу вникнуть в смысл вопроса. – Видел город, спрашиваю? – повторяет он и, не дождавшись ответа, продолжает. – Родился я здесь, школу закончил. Гнездо мое, так сказать.

«Здесь ты мог и умереть, – отвечаю ему мысленно. – Вместе со мной».

– Приятно вот так передать привет всем своим. Знают – это я был, – подводит он итог и, отпустив кнопку переговорного устройства, начинает напевать. Голос у него густой, с хрипотцой, такому бы звучать под гитару у костра. Да и внешностью наш инструктор заметный мужик: роста выше среднего, светловолосый, кожа лица бледная, только на щеках широкие розовые мазки. К серым хитроватым глазам идут открытая улыбка и две золотые фиксы в верхнем ряду зубов. Улыбнется – одесский франт!

Он громко поет, прерываясь на короткие включения переговорного устройства, во время которых советует мне изменить на несколько градусов курс, задает пустяковые вопросы о житие курсантском.

Город уже в полусотне километров за спиной, а телеантенна перед глазами. Если бы вмазали в нее?.. Воображение рисует крушащие все на своем пути обломки самолета – строения, людей, животных, а мы – разорванные на молекулы и атомы. Раз за разом воссоздается опасное сближение, и я окончательно прихожу к выводу: Анатолий не мог видеть препятствие, я собою полностью закрыл его. И накатывается злость на него, моего инструктора и начальника, за сумасбродную выходку, за абсолютно ненужный риск.

Видимо, существует передача мыслей на расстояние, замешанных на высших эмоциях, ибо Анатолий, будто услышав меня, приводит контраргумент:

– У летчика должны быть железные нервы и выдержка, – неожиданно раздается в наушниках его голос. – Часто такие фортели выкидывать не надо, а попробовать стоит. Чтобы поверить в себя. Понял?..

– Понял, – лицемерно и трусливо отвечаю я. И следом, осознав свой грех, пытаюсь хотя бы немного возразить. – Но рискованно. В такой близости от препятствий неслись...

– Ха-ха-ха, – немедленно отвечает Анатолий. – А то, что мы сейчас в небе, разве не риск? Ну?

Он прав, но лишь отчасти. И спорить мне с ним не хочется, особенно сейчас.

Мы снова высоко над утренней землей, в купели спокойного неразбуженного воздуха. После умопомрачительных каруселей над городом движение машины кажется блаженством, верхом спокойствия и неземного наслаждения, того, что можно испытывать только в кабине самолета.

Сердца я уже не слышу, его биение вошло в обычный ритм. Откуда-то из щелей негерметичной кабины скользят на лицо прохладные струи, сдувая последнюю влагу с воспаленных щек и лба.

Вдруг осознаю, что полет на бреющем выбил меня из рабочей колеи, и я совсем забыл о планшете – лечу тем курсом, который задал инструктор. Так где же мы? Под нами параллельные полоски пересекают ярко-зеленое поле, они почти перпендикулярны линии пути, а километрах в пяти на северо-востоке блестящее блюдце озера. Сразу нахожу на карте это место – мы удалились от Краснослободска на восемьдесят километров, нужно держать строго восточный курс. Значит, как минимум, «четверку» за полет по неизвестному маршруту заработаю. Неожиданно задергалась ручка управления.

– Отпусти-ка, – слышу по радио.

«Зачем ему? Ведь курс держу строго на аэродром...»

Отворот градусов на десять влево, и ручка управления уходит к приборной доске – пикируем... «Куда и зачем он прицелился на сей раз? Озеро гораздо левее, впереди – чистое поле на десяток километров простирается, пшеница или рожь на нем».

Скорость максимальная, и рычаг газа уходит до упора назад. А вот, похоже, и его цель: зеленое покрывало прорезает зигзаг грунтовой дороги, а на ней единственный человек – велосипедист. Инструктор подкрадывается к нему по-лисьи, с полностью задросселированным двигателем – почти бесшумно. У земли он выравнивает машину и посылает до упора вперед рычаг газа. Грохот мощнейший, и на этот неожиданный звук оборачивается, не останавливаясь, велосипедист. Кажется, я вижу его лицо, искаженное ужасом от непонятно откуда взявшегося чудища, мчащегося прямо на него, да еще на высоте в полтора-два метра. Долю секунды он еще едет, потом чувство самосохранения сметает его с сиденья – велосипед кренится, падает, а человек уползает в молодую поросль.

– Ха-ха-ха! – гремит в наушниках, и самолет свечой взмывает ввысь.

К аэродрому я так и не успокоился, на посадке отмочил «козла».

– За маршрут ставлю тебе «петуха», а расчет и посадка, увы подвели тебя сегодня. Значит, «четыре», – оценил мои способности Анатолий и, оставив самолет на осмотр и заправку технику, пошел к командному пункту.

В «квадрате» – месте, отведенном для отдыха нелетающих курсантов, уже стоял наш старый, непригодный для поездок по городу грузовик – «коломбино» со стартовым завтраком. Со своей порцией я отошел к столику в «квадрате», присел на скамейку. Ни бифштекс, ни сметана в горло не лезли. Медленно пил уже подостывший кофе, когда рядом примостился курсант нашей группы Борис Лытиков.

– Что, аппетит отсутствует? – кивнул он на тарелку и стакан.- Так я всегда готов помочь.

– Ты и так толстый, поэтому пей сметану, – и я бросил бифштекс вилявшему рядом хвостом нашему аэродромному псу Дутику.

Борис в три глотка расправился со сметаной, язвительно поблагодарил и остановил на мне свой, теперь уже внимательный взгляд.

– Знаешь, физиономия у тебя всегда как яблоко, но сегодня ты явно перебрал с цветом. Красный как рак вареный. Не заболел ли?

– Спал что-то неважно. Да это и неважно, сегодня свое я уже отлетал.

Борис закурил сигарету, готов был еще что-то сказать, но в этот момент его зовут к командному пункту. Возвращается через пару минут, объясняет причину отлучки.

– Инструктор очередность наших полетов поменял. Предупредил об этом, – и после пары затяжек адресует вопрос. – По неизвестному куда летали?

– На запад. Туда он пилотировал, назад – я.

– Так-так... Значит, в сторону Краснослободска, – говорит тихо, будто сам себе. – Полюбилось инструктору западное направление. И меня возил туда. Позавчера...

Молчу я, притих и Борис, каблуком сапога ковыряет аэродромный дерн. «Неужели и с ним инструктор хулиганил, а

иначе это не назвать, над Краснослободском?..»

...В палатке полутемень. Три слабомощных лампочки на невысоких столбах, беспомощно освещают наш летный городок. Все уже спят, кто похрапывает, кто разговаривает во сне. Так всегда в нашем полевом общежитии, куда мы выезжаем на полеты на целых пять месяцев. А этот сезон последний, в октябре выпуск из училища.

Сон не идет, хотя уже час, как прозвучала команда «Отбой!» Не удается гнать прочь дурные мысли, не отключиться от воспоминаний о минувшем полете. Никак. Тихонько сползаю по нарам, встаю, набрасываю на плечи куртку, откидываю полог палатки. У крайнего столба под деревянным «грибком» куняет дневальный. Подсаживаюсь к нему, болтаем о разном. Продрогнув на свежем лесном воздухе, возвращаюсь в постель, кажется, засыпаю, и тут же звучит противная команда «Подъем!»

...На заправочной наш инструктор с Игорем Залозным готовятся к полету по неизвестному маршруту. «Вернутся ли?» – стучит в голове неприятная мысль.

По-пижонски газанув, инструктор выруливает на исполнительный старт – он вначале пилотирует со своей второй кабины, притормаживает машину и запрашивает разрешение на взлет. Помчался, идеально выдерживая линию разбега, отрывает машину от земли и так же точно выдерживает высоту метр до начала набора высоты. Спустя еще несколько минут «Ячок» растворяется в мареве горизонта – он ушел на запад... На целых полтора часа.

Облокотившись на бачок с водой, который был постоянным аэродромным спутником не одного поколения летчиков, я отыскивал удобную позу, чтобы хотя бы задремать на четверть часа. Рядом присел Борис, зевнув, облокотился на бачок.

– Не выспался? – спросил. Тут же добавил. – Я тоже. И слышал, как ты вышел из палатки и как возвратился.

Вытащил спичку, стал ковырять ею в зубах. Он готовился сказать что-то большее, и я не ошибся.

– Не думаешь, что мы скоро осиротеем?

Оставалось некоторое сомнение насчет темы предлагаемого Борисом разговора, однако он сам повел его дальше:

– Ты вчера только вылезал из кабины, а я все понял по твоему пожмаканному виду: где вы были и что делали. Э-х! – отрешенно махнул он рукой и зло сплюнул. – Сам читает нам лекции о безопасности полетов и сам же крошит их. Знаешь, убьется он сам и прихватит в напарники одного из нас. До выпуска. Ведь за день до тебя мы тоже летали к Краснослободску...

Что мог я ответить Борису? И он, и я – в шкуре одинаковой, самой тонкой – в курсантской. Мы – подчиненные, нами даже завхоз командует. Наш инструктор – наш непосредственный начальник, отличный мужик и летчик, и представить нас, высказывающих ему свою претензию, просто невозможно. Пожалуй, это единственный случай, когда он посеял неверие в личность; дай Бог, чтобы полеты по неизвестному маршруту завершились для всех благополучно. А там осень и прощанье...

– Ну, а если всей летной группой поговорить с ним?.. – настаивал Борис. – Всем вместе собраться...

– Он с нами двумя был над Краснослободском. Остальные пока не летали...

Над аэродромом постоянная карусель: одни носятся по кругу, другие уходят в пилотажные зоны, третьи возвращаются оттуда. Взлетающие машины зашвыривают в «квадрат» пыль и травинки, запахи выхлопных газов. В редких и непривычных для работающего аэродрома паузах слышно щебетанье воробьев и трели жаворонков – их небесная жизнь перекликается с нашей.

– Значит мы с тобой трусишки, а храбрыми можем стать во время выпускного вечера. Тогда бояться нечего, не так ли? – Борис глядит на меня неприязненно. – Если доживем...

Он поднялся, набрал в железную кружку воды. На западе небо чистое, ни одной летящей точки. С момента взлета нашего самолета прошло час и тридцать две минуты, значит опоздание – две минуты. А их, инструктора и Залозного, даже на подходе нет.

Отвратительная картина снова прокручивается в сознании, только теперь я вижу ее со стороны: самолет несется над крышами, врезается в антенну и рассыпается на мелкие куски, которые, разлетаясь, крошат на своем пути все. Через час-два оттуда дозвонятся на аэродром, и суровая весть накроет училище трауром на много дней. Из-за чего, спрашивается, такое горе на головы?..

Черт возьми, да мы же с Борисом слабовольные люди! Могли же как-то остановить этот абсурд, обернувшийся столь плачевно для наших товарищей, их близких и далеких. Пусть мы и курсанты, пешки в авиации, но могли же найти слова – тормоз для инструктора! И он как нормальный мужик, толковый и рассудительный, но грешник в своем воздушном бахвальстве, не мог не отреагировать, и все сложилось бы иначе. Опоздали...

– Зря беспокоимся, – слышу голос Бориса. Он успел смотаться в сторону командного пункта за информацией, но получил ее, не дойдя до цели. – Мы их ждем с запада, а они пришли с востока и приземлились с курса. Гляди, самолет на заправочной.

Инструктор, как обычно, быстро покидает кабину самолета, расстегивая на ходу лямки парашюта. Кладет его на крыло и спрыгивает на траву. Улыбается, обнажая золотые фиксы.

– Все сюда! – командует он.

На заправочной трава не очень примятая, еще не успела выгореть на солнце. Садимся в нее кружком. Инструктор доволен, пока непонятно чем.

– Молодцы, ребята, – не оставляет улыбка его лицо. – Половина из вас отлетала по маршруту, ориентировку сохраняете отлично. В любой ситуации.

«Ах, вот оно что! Будто отгадав мои и Бориса мысли и желания, сбивает накал».

Он в самом деле хороший мужик, не летает – пишет. Он даже не начальник, а среднее между приятелем и другом для каждого из нас на земле и в воздухе, только нам по двадцать, а ему – двадцать шесть. Его улыбка обезоруживает, и думается уже, что за строгими параграфами летных документов стоит негласное отступление, разрешающее проверить себя и машину на прочность, на взаимное согласие, чтобы в небе быть единым целым.

– Значит так... Следующие три человека будут летать по неизвестному маршруту с командиром звена. Мне к родственникам смотаться надо. Поняли? Не подведите же!

...Последние перед отбоем два с половиной часа – наше личное время. В палатке душно, и, взяв куртку, иду на опушку леса: домой письмишко надо сочинить, английский подучить. И снова, уже в который раз, мысли возвращаются к полету по неизвестному маршруту. «Нет, в любом деле есть какой-то предел, дальше которого идти нельзя. Так и в авиации: перейдешь – жизнь потеряешь, технику изничтожишь. Говорят же, что все руководящие авиационные документы кровью написаны.»

Два чувства боролись во мне, один раз я оправдывал инструктора, в следующий – клеймил. И каждый раз – про себя.

«Нет, надо все-таки сказать о его лихачестве. Хотя бы на выпускном вечере! Обязательно надо!..»

***

Летная работа и жизнь разбросала нас по огромному пространству – от Калининграда до Магадана. Первые два-три года после окончания училища были щедрыми на письма, потом число посланий пошло на убыль – мы обзаводились семьями, прибавлялись другие заботы. Нас, рвавшихся за стены училища в самостоятельность, с годами настигали щемяще-приятные воспоминания о совместном бытие, совместных полетах – зов в далекую и романтичную молодость, в наше гнездо, куда судьба забросила нас птенцами, и откуда мы вышли с крыльями. И снова стали искать друг друга, списывались, договаривались. Наконец через двадцать лет разлуки собрались.

Господи, как мы изменились! Летная работа смела с голов шевелюры, посеребрила виски, многие резко прибавили в весе. Тискали друг друга, засыпали вопросами. Словом, мы стали почти такими же, как и двадцать лет назад.

Даже беглый взгляд свидетельствовал, что приехали не все, собралось около половины выпускников нашего курса. Остальных держали служебные и семейные дела, здоровье, другие непредвиденные обстоятельства.

– Неужели и наш инструктор не появится? – искал я в толпе знакомую фигуру. И поймал на себе непонимающий взгляд Бориса Лытикова.

– Увы, нет, – и после паузы. – Ты что, не знаешь ничего?

– Нет. А что?

– Странно, – пожал он плечами. – В одной системе работаем, одни приказы нам читают.

Теперь уже я обиженно отреагировал на слова Бориса:

– Да не все мы их слушаем и не все запоминаем.

– Тот бы ты, если бы слышал, обязательно запомнил.

– Может, в отпуске был. – Да ладно, нет нашего инструктора уже пятнадцать лет. Погиб. По-глупому. Как мы и предполагали...

– Игоря тоже не будет, – еще раз ошарашил меня Борис. – По той же причине. Хулиганил в воздухе.

Я не смог ничего ответить. Слова словно застряли в горле.

РЕКЛАМА

121019, Москва,
ул. Новый Арбат, 13.
Тел.: 202-63-64

БАНК "АЭРОФЛОТ"

ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ!

● генеральная лицензия ● бесплатное расчетно-кассовое обслуживание ● 6 отделений в Москве и Московской области (в том числе в городах Жуковском и Люберцах) ● 10 филиалов (Санкт-Петербург, Самара, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Якутск, Киев, Нерюнгри, Красноярск, Уфа, Оренбург) ● прямые корреспондентские отношения с более чем 20 ведущими банками мира ● система электронных платежей «Банк-Клиент», позволяющая проводить расчеты, не выходя из офиса.

С 1994 года банк «Аэрофлот» является официальным агентом правительства России по кредитованию предприятий гражданской авиации.



"КОГДА ПОЕТ ДУША..."

Зураб Соткилава. Певческий талант, природное обаяние в соединении с поистине спортивной энергией рано обрекли его на обожание публики. Вначале он влюбил в себя Тбилиси, затем Москву, а вскоре покорил слушателей оперы в Париже, Милане, Вене, Праге, Болонье, Чикаго...

Сегодня выпущены многочисленные диски с записями его голоса. Певец регулярно выступает с сольными концертами, ведет музыкальные передачи на радио и телевидении... И довольно часто посещает футбольные матчи. Особенно, когда в Москве играет любимый «Спартак». Именно с футбола начал беседу с народным артистом СССР Зурабом СОТКИЛАВОЙ корреспондент «Гражданской авиации» Д. АЛЕКСАНДРОВ.

– Я играл в «Лепанто», в «Инвикте». Был не очень стабилен, зато бил по воротам практически с любой точки. Ко мне непременно прикрепляли одного, а то и двух опекунов...» – Эти слова принадлежат Лючано Паваротти, чей неповторимый голос знают сегодня в любом уголке планеты. В девятнадцать лет обладатель редкого по красоте тенора дебютировал в «Ла Скала». А двумя годами раньше ему прочили славу грозного футбольного нападающего... Зураб Лаврентьевич, а что делали Вы, когда Вам было всего шестнадцать?

– Играл в футбол... В своем родном Сухуми учился в футбольной спортивной школе.

В шестнадцать меня забрали в Тбилиси – так я стал игроком знаменитого тбилисского «Динамо». До сих пор горжусь тем, что был капитаном юношеской сборной Грузии. Тогда, в 1956-м, мы выиграли чемпионат Советского Союза...

Вокалистом я и не думал быть. Но петь любил, как говорят, «с колыбели». Отец, историк по профессии, и мама – врач-рентгенолог, рано стали брать меня с собой на концерты. Дома было много пластинок с голосами известных оперных певцов. Я часто копировал их: пел и тенором, и баритоном, и басом... Но душа больше тянулась к технике и к... футболу. Вначале победила техника. Если Паваротти в 19 лет дебютировал в «Ла Скала», то я уже был студентом горно-геологического факультета Грузинского политехнического института, который закончил по специальности «маркшейдер».

– Выходит, что пополнили список оперных певцов, которые имеют две профессии. К примеру, Ирина Архипова – архитектор, Галина Ковалева – учительница. Собинов был юристом, Козловский кавалеристом... И все же, как и когда всерьез «заразились» пением? Кто был вашим первым учителем, когда рискнули выйти на оперную сцену?

– Однажды меня услышал известный грузинский тенор Николай Богучава. Он буквально за уши тянул меня, молодого оболтуса, в консерваторию, а я смотрел на все это дело с прохладцей. Казалось, что там учатся одни «маменькины сыночки», что мне, человеку спортивного круга, не о чем с ними даже говорить. Но судьба распорядилась так, что уже через день после защиты диплома в Политехе я сдавал первый вступительный экзамен в Тбилисскую консерваторию. Поступил как баритон, пел низкие партии, а через год меня взял в свой класс выдающийся певец и педагог Давид Ангуладзе и сделал-таки из меня тенора. Поднял во всех смыслах этого слова.

Но еще большей вокальной школой стала для меня стажировка в Милане, в лучшем оперном театре мира «Ла Скала». Два напряженнейших года я постигал секреты бельканто у маэстро Барра вместе со своими молодыми коллегами Машей Биешу, Славой Пьявко, Хендриком Крммом и Вацлавом Даунорасом. Потом были конкурсы: «Золотой Орфей» в Болгарии, имени П. И. Чайковского в Москве (2-я премия) и имени Ф. Виньяса в Барселоне («Гран-при»).

– Летом этого года в Большом театре состоялся вечер, посвященный тридцатилетию Вашей творческой деятельности. На своем бенефисе Вы, как всегда, были королем. Голос ваш звучал очень молодо, казалось, что нет ему предела... Вспомнили ли Вы в этот вечер, как впервые вступили на сцену Большого?

– У меня счастливо складывалась театральная карьера в Тбилисской опере. За десять лет я спел здесь все ведущие теноровые партии. Публика меня хорошо принимала. А от добра – добра не ищут. Хотя несколько раз меня звали в Большой, я всякий раз осторожничал, откладывал. Но после того, как сгорел оперный театр в Тбилиси, я принял приглашение Кирилла Молчанова, тогдашнего директора Большого, и 21 декабря 1973 года дебютировал на московской сцене в партии Хозе в «Кармен». После спектакля меня сразу зачислили в труппу.

Я пришел в Большой театр в счастливую для него пору – он тогда стоял «на равных» с «Ла Скала», «Ковент-Гарден», «Гранд-Опера» и другими лучшими оперными театрами мира. В зените славы находились прекрасные певцы Ирина Архипова, Евгений Нестеренко, Елена Образцова, Владимир Атлантов, Тамара Милашкина, Маквала Касрашвили, Галина Калинина... Я искренне гордился тем, что меня приняли в такую великолепную «оперную команду», что именно Большой театр стал для меня родным домом.

– Десять лет вы пели в Тбилисском оперном театре. Двадцать – в Большом. Для тенора – это не шутка. Ведь сохранить самый хрупкий в природе музыкальный инструмент – человеческий голос – задача не из легких. Как Вам это удается? И еще. Как приобщить современную молодежь к серьезной музыке?

Когда итальянцы говорят о качествах, которыми должен обладать певец, молча показывают на голову, горло и сердце. Для певца одного голоса мало. Обаяние голоса – не в силе. Певец должен ласкать каждую ноту, тогда пение будет выразительным. Певец оперы – это еще и мыслитель. Чтобы на должном уровне исполнить сложнейшую партию Отелло, например, надо проникнуть в мир идей Шекспира.

И еще. Нельзя щадить себя на сцене. Когда я стажировался в «Ла Скала», мой наставник маэстро Барра так говорил: «Надо сгореть самому, чтобы хоть одному стало тепло в зале».

Разумеется, для этого надо всегда быть в хорошей форме. Но певец, как и любой человек, не застрахован от психологических или физических срывов, серьезных болезней... Как я преодолеваю подобные экстремальные ситуации? Выкарабкиваюсь благодаря силе воли, железному режиму. В таких случаях надо отказаться почти от всего: от друзей, развлечений. Но главное мое спасение – семья. Спросите у любого певца: если в семье неладки, то и голос тоже перестает звучать. В этом смысле я счастливый человек.

Что касается приобщения молодежи к серьезной музыке, в том числе и к опере, то это надо делать, как говорится, всем миром. Пресса, радио, телевидение далеко не исчерпали своих возможностей. Меня радует, что журнал «Гражданская авиация» тоже обратился к этой проблеме. Ведь во многих авиагородках, где живут работники Аэрофлота, есть и дворцы культуры, и клубы, которые могли бы стать постоянными пропагандистами оперного искусства. Да и в учебных заведениях гражданской авиации стоило бы наладить эту работу. Тем более что организовать это теперь не так сложно. Есть самодеятельные телестудии, видеоклассы, аудитории с кинопроекторами... К их услугам сегодня прекрасные видеофильмы с лучшими оперными спектаклями, записями выступлений выдающихся певцов. Кстати, в Большом театре недавно снято несколько таких видеофильмов...

Я от всей души желаю молодым авиаработникам самого тесного контакта с настоящим искусством. Люди, у которых поет душа, способны на самые благие поступки, не способны на плохое. А это так важно в наше непростое время.

Учреждение фонда «Спартака» – еще одно важное событие в биографии популярного спортивного общества.
НА СНИМКЕ: идет заседание правления фонда. В центре председатель Центрального и Российского Совета международного спортивного общества «Спартак» Н. Озеров.
Фото В. ШАНДРИНА.



ЕГО СУДЬБА – "СПАРТАК"

Весной будущего года популярному спортивному обществу «Спартак» исполнится шестьдесят лет. На алом фоне вытянутого ромбика белоснежная полоса с буквой «С» – эту эмблему хорошо знают в нашей стране и во многих уголках планеты. Она украшала майки спортсменов – обладателей мировых и всесоюзных рекордов, с нею приобщались к спорту миллионы простых людей. «Спартак» – это праздник и достоинство спорта, сила духа как в победах, так и в поражениях. «Спартак» – это неунывающая воля к борьбе, красота, пластика, чарующая магия уважения. «Спартак» – это благородство человеческих отношений и море почитателей, которые именуют себя болельщиками... И кто бы мог подумать, что в 1987 году «Спартак» «закроют». Примкнувшие к «перестройке» неразумные спортивные чиновники волевым решением ликвидировали одно из самых массовых и популярных спортивных обществ. Но нашлись силы, нашлись люди, которые постояли за «Спартак», сделали все для того, чтобы возродить общество. Возродить не только в центре, но и в краях и областях Российской Федерации. Возродить в коллективах десятков отраслей. В том числе и в Аэрофлоте. И «первой скрипкой» в этом важном деле был и остается ветеран «Спартака» заслуженный мастер спорта, народный артист России Николай Николаевич ОЗЕРОВ. С ним беседует корреспондент «Гражданской авиации» Д. Александров.

– Выдающийся теннисист, известный артист и спортивный комментатор. И вдруг «чиновничий» кабинет председателя Центрального и Российского Советов международного спортивного общества «Спартак»... Так кто же вы, Николай Николаевич, прежде всего?

– Прежде всего я – спартаковец. На моих глазах родилось и окрепло это общество. Вместе со «Спартаком» я прошел длинный и славный путь как теннисист и футболист, с душой и в полную силу работал во многих общественных структурах родного общества. И вот «на старости лет» дослужился до должности председателя «Спартака». Должность эта, конечно, почетная. Но она и ко многому обязывает. Вы сами, будучи ветераном-спартаковцем, знаете, в каких муках возрождался помешавший кому-то «Спартак», сколько пришлось бороться за отмену несправедливого решения о его упразднении.

Но мало победить неразумные чиновничьи преобразования и вернуть спартаковский флаг. Предстоит многое сделать для возрождения общества, наладить заглохшую было спортивную жизнь на местах.

– У «Спартака» с первых лет его существования была благородная цель – поставить физкультуру и спорт на службу воспитания гармонически развитого человека. И сила этого движения была прежде всего в массовости. Остается ли «Спартак» верным этим традициям?

– В «Спартаке», как и раньше, значительное внимание уделяют массовым спортивно-оздоровительным мероприятиям, способствующим укреплению здоровья людей. Даже сейчас, когда в стране закрываются многие секции и детские клубы, а за занятия спортом приходится платить, спартаковцы делают все возможное для приобщения людей к занятиям физической культурой.

После длительного перерыва в обществе провели Спартакиаду, финал которой состоялся в конце мая в Тамбове. В соревнованиях под знаменем «Спартака» приняли участие работники нескольких отраслей из многих городов России. Они состязались в таких видах спорта, как легкоатлетический кросс, городки, минифутбол, перетягивание каната, гиревой спорт, настольный теннис. В специальных соревнованиях на старт вышли и спортивные семьи.

Спартакиада в Тамбове стала настоящим культурно-спортивным праздником, целью которого были не только высокие результаты, но и возможность привлечь к оздоровительным мероприятиям многие тысячи людей. В перспективе у «Спартака» немало интересных планов, приуроченных к «Году семьи». Среди них такие соревнования, как «Деловая женщина», «Мать и дитя», «Папа, мама и я – спортивная семья».

Общество выступило с инициативой развития женского спорта, организации физкультурно-оздоровительной работы на предприятиях с преимущественным использованием труда женщин, инвалидного и подросткового спорта. Делаем мы еще одно большое дело: проводим благотворительные встречи, вечера, помогаем инвалидам и детям Чернобыля.

И еще. Пора, наконец, перестать делить должности и кресла. Мы обязаны жить и работать во имя людей. А бесконечные и бесплодные заседания на всех уровнях уже никто не воспринимает всерьез.

– Массовость рождает мастерство – эта аксиома спорта. Так, по крайней мере, всегда считали в «Спартаке». Не случайно еще в предвоенные годы спартаковцам принадлежало более десяти мировых и около семидесяти всесоюзных рекордов... Участвуют ли сегодняшние чемпионы и рекордсмены общества в соревнованиях сильнейших атлетов мира, проводит ли возрожденный «Спартак» спортивные турниры высшего ранга?

– В нынешних условиях сделать это практически нереально – необходимы большие деньги. Взять, к примеру, легкоатлетический мемориал братьев Знаменских, пользовавшийся многие годы огромной популярностью среди спортсменов планеты. Чтя память прославленных спартаковских стайеров Георгия и Серафима Знаменских, отличавшихся благородством, честностью и поистине рыцарским поведением на беговой дорожке, выдающиеся легкоатлеты мира охотно прибывали в Москву, чтобы помериться силой и ловкостью.

В годы «перестройки» популярный мемориал был исключен из серии «Гран-при» по причине нашей исключительной бедности. Вначале он превратился в скромные всесоюзные соревнования, а затем – в ничем непримечательный российский турнир. И вот летом этого года в Москве на стадионе «Локомотив» традиционный, 37-й по счету, мемориал вновь как бы оптимистично смотрелся. Список его участников на этот раз выглядел весьма внушительно: одних олимпийских чемпионов, приехавших в Москву со всех концов света, было больше десятка. А чемпионов мира разных лет – больше, чем в прошлом году.

Инициатива и финансирование этих крупных соревнований исходили от Всероссийской федерации легкой атлетики, Национального фонда спорта России, многочисленных спонсоров мемориала. Но и Российский совет «Спартака» не остался в стороне. Мы приняли активное участие в организации мемориала, учредили несколько призов, которые, прямо скажу, пришлись по душе победителям соревнований.

– 37-й традиционный мемориал братьев Знаменских проходил на столичном стадионе «Локомотив». А когда же будет свой стадион у «Спартака»? Решается ли эта проблема сегодня?

Об этом мы только мечтаем. А пока заняты более прозаическими вещами. К сожалению, спартаковцам пока не удается вернуть себе многие сооружения, отобранные в 1987 году в результате разгона общества. На волне «рыночных отношений» и сейчас идут акционирование спортивных баз и их распродажа. Руководство Центрального и Российского Советов международного спортивного общества «Спартак» было вынуждено обратиться к президенту России с просьбой о содействии в возвращении всех наших бывших спортивных баз, имущества и детско-юношеских спортивных школ.

Со словами признательности спартаковцы отмечают действия правительства Москвы, которое приняло решение о возвращении обществу помещения в Малом Толмачевском переулке. Теперь там будет создан культурно-спортивный центр, где бесплатно будут заниматься и укреплять свое здоровье дети, инвалиды и ветераны.

«АЭРОЛИЗИНГ» –

РУССКАЯ АВИАЦИОННАЯ АКЦИОНЕРНАЯ КОМПАНИЯ

предлагает свои услуги эксплуатантам воздушных судов Российской Федерации, а также ближнего и дальнего зарубежья

КОМПАНИЯ

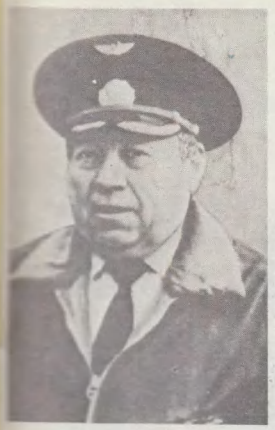
- проводит маркетинговые исследования внутреннего и международного рынков самолетов, вертолетов, иной авиационной техники и оборудования
- закупает в России и за границей новые и находящиеся в эксплуатации воздушные суда для передачи их клиентам на лизинговой основе, привлекая с этой целью кредиты и депозиты в рублях и иностранной валюте
- обеспечивает клиентов необходимой научно-технической и коммерческой информацией, содействует монтажу, наладке и сервисному обслуживанию переданной в лизинг авиатехники
- осуществляет различные виды лизинговых, арендных и чартерных операций с авиатехникой на внутреннем и международном рынках
- разрабатывает по заказам клиентуры технико-экономические обоснования лизинговых проектов, консультирует по финансовым, юридическим и другим вопросам лизинговых сделок
- организует торговые операции с различными видами авиатехники, в том числе на основе товарообменных операций, договоров поручения и комиссии, оказывает брокерские и дилерские услуги на товарных, фондовых и универсальных биржах
- оказывает услуги по страхованию авиационной техники
- вкладывает собственные и привлеченные средства в проекты сотрудничества с отечественными и зарубежными компаниями, фирмами и организациями, включая создание совместных предприятий.

Вы найдете нас по адресу: 125836, ГСП–167, г. Москва, Ленинградский проспект, 37.
Телефон: (095) 155-52-07. Факс: (095) 151-34-31.

НАШЕ СОТРУДНИЧЕСТВО С ВАМИ ВЗАИМОВЫГОДНО!

«АЭРОЛИЗИНГ»





СТИХИ БЕЗ ВОЗРАСТА

Анатолий Ларенок в профессиональной журналистике вот уже сорок лет. Стихи же пишет более полувека. В отличие от многих своих коллег не расстается с «увлечением молодости» и сегодня. А началось все в советской средней школе в Берлине (здесь после войны служил его отец), где стихи юного поэта украшали почти каждый номер стенной газеты. Первое же печатное стихотворение А. Ларенка появилось на свет весной 1954 года в газете «Советская здравница» (г. Кисловодск), когда он поступил работать после окончания Московского государственного педагогического института им. В. И. Ленина. Называлось оно «Сегодня ветер пел в горах...» И словно предсказало ему судьбу «авиационного летописца» высочайших гор Памира.

Закончив отделение журналистики Ростовского государственного университета и переехав в Таджикистан, Анатолий Ларенок становится активнейшим журналистом нашей отраслевой печати. Более четверти века сотрудничает с журналом «Гражданская авиация», семнадцатый год является собственным корреспондентом газеты «Воздушный транспорт», умело пропагандирует гражданскую авиацию на страницах многих печатных изданий, в том числе и зарубежных. И все это время пишет стихи. Которые нигде не печатает, почти никому не показывает. Они не блещут поэтической изысканностью, оригинальностью метафор... Но за ними отчетливо виден автор – искренний и добрый человек, честный и преданный своему делу литератор.

ТАДЖИКИСТАН

Внизу змеится вспененный поток
По дну ущелья, между стен гранитных.
Меж ними – наш незримый потолок,
Не то, что у других машин солидных.
Крутой вираж... Стал тише шум винта.
Навстречу вдруг – лоскут аэродрома.
Седой старик, с сидения привстав,
Привычное бросает: «Вот и дома».
В его словах – грустинка для меня:
Мой полет – короткая страница.
А труд какой спрессованно-звенящ
Проделал экипаж двукрылой птицы!
Скромняга Ан, немножечко устав,
Припал к земле, и выше стали горы,
Но вновь манит и дразнит высота,
Зовут в полет любимые просторы.
Идет пилот, задумчив, юн и строг.
В обратный путь подняться мы готовы
Одной из тех невидимых дорог,
Знакомою и неизменно новой.

ХУДОЖНИК

Избрал он небо полотном
С уже готовою грунтовкой.
Своею птицею на нем
С нечеловеческой сноровкой
Наносит штрих он за штрихом.
Пройдет еще немного лет
И станет тесно непременно
Ему на небе... Что ж – свой след
Проложит он и во Вселенной!

ПЕРВЫЙ СНЕГ

Вчера шел снег, и грустный ветер
В ветвях унылых песню пел.
А утром – чудо: чист и светел
Стал город наш, вдруг побелев.
И этот смех хрустально-звонкий,
И оживленье во дворе,
И воробьиный гомон бойкий –
Все-все на радость детворе!

ТЫ И НЕБО

Я снова улетаю завтра в рейс
И жду объятий с небом-побратимом,
Коварно-ласковым, как тайнства морей,
Прекрасным, как глаза моей любимой.
Писать о небе очень нелегко,
Как о тебе, чудесная загадка.
Желанье разгадать вас велико.
На это жизнь отдам я без остатка.
Ни с кем не хочешь ты меня делить,
Лишь только с ним и потому, что знаешь:
Без неба мне, как без тебя не жить,
А потому любовь к нему прощаешь.
Прощаешь, но ревнуешь, знаю я,
И взвешиваешь силы притяженья...
Но в небе я сильней люблю тебя –
К земле сильней там сила тяготенья.
...Лечу я над землей с тобой – Мечтой.
И песня сердца – с небом и с тобою.
Вернусь и ты тогда меня пропой –
К тебе лечу я звонкою строкою.
Не говори мне: «Прилетай скорей...»
На все пути мне светят твои очи.
Я снова улетаю завтра в рейс
И к небу не ревнуй меня ты очень.

КОМЕНДАНТСКИЙ ЧАС

Костры горят на перекрестках.
Очередная ночь без сна.
Вдруг длинной очередью жесткой
Враз больно рвется тишина.
Аэропорт... Застыли танки:
Сердца стальные чуть стучат,
Неслышно вздрагивают траки –
Не дремлет комендантский час.
Горят костры на перекрестках,
От мрака согревая нас.
Идет патруль, идет сторожко –
Шагает комендантский час.
Тревожно засыпают дети
В объятьях ломкой тишины,
И им (скажите, кто в ответе?)
Не снятся розовые сны.
В окне отверстие от пули,
Косая тень карагача.
Вдруг внучка вздрогнула:
«Дедуля, что значит комендантский час?..»
Вчера она мне рассказала:
Приснилось ей, что дом разбит,
Снарядом Тяпу разорвало,
А братик пулею убит...
Дай боже этим снам не сбыться!
И чтоб огонь вражды погас.
Пусть от костров тепло струится.
...Шагает комендантский час.
И зарубцует время раны
В душе у каждого из нас.
Излечит эти раны дружба:
Дорогой нам идти одной.
В единстве быть нам очень нужно,
Таджикистан чтоб цвел родной!

Художественно-технический редактор А. Л. ГВОЗДЕВА. Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.
Сдано в набор 28. 07. 1994 г. Подписано к печати 24. 08. 1994 г. Формат 60x90 1/8. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 6. Усл. кр.-отт. 16,5. Уч.-изд. л. 9,5. Зак. № 8921. Т. 5000. Цена договорная.
Адрес редакции: 103012, Москва, К-12, Старопанский пер., д. 1/5. Тел. 925-85-06.
ИПК "Московская правда". 123845, ГСП, Москва, Д-22, ул. 1905 года, дом 7.

© "Гражданская авиация", 1994 г.