

9-95

ISSN 0017-3606



гражданская АВИАЦИЯ

**ДОРОГА В НЕБО
НАЧИНАЕТСЯ
В УЛЬЯНОВСКЕ**



«КОЛЛИНЗ» СЕРИЯ 900**ГОТОВНОСТЬ К ВЫЛЕТУ****100%**

Сегодня, в условиях жесткой конкуренции, как никогда важно взлетать точно по расписанию. Всегда. Не думая о проблемах бортового радиоэлектронного оборудования. Создавая БРЭО нашего комплекса «Серия 900», мы ставили своей целью достижение практически 100% уровня исправности и надежности, о которых ранее никто и не мечтал. Более того, фирма «Коллинз» внедрила новые решения, которые делают наше оборудование несравненно более привлекательным для клиентов.

Наша программа обслуживания и технической поддержки не имеет равных.

Для получения более подробной информации обращайтесь в отделение коммерческой авионики фирмы «Коллинз» корпорации «Роквелл Интернешнл»: Россия, 113054, Москва, Большой Строченовский пер., 22/25, офис 403. Тел: (095) 230-60-10. Факс: (095) 230-60-15.

 **Rockwell Avionics**
Collins

9-95

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Aviation Monthly International

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

УЧРЕДИТЕЛЬ –
РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА

Главный редактор А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия:

В. И. АТЛАРОВ.

В. К. ВАКУЛИН,

В. Н. ГОЛЬЦОВ (заместитель-главного
редактора-коммерческий директор),

В. В. ЗАМОТИН,

Б. А. КРЕМНЕВ,

В. М. ЛАМЗУТОВ,

Б. С. ОРЛОВ,

В. М. ТИХОНОВ,

Г. Ф. УНИЧЕНКО,

Ю. А. ФИЛИМОНОВ,

В. В. ШИТОВ.

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

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.

При перепечатке ссылка на "Гражданскую авиацию" обязательна.

Художественно-технический редактор

А. Л. ГВОЗДЕВА.

Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 30.06.95.

Подписано к печати 31.07.95.

Формат 60х90 1/8. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 6. Усл. кр.-отт. 16,5. Уч.-изд. л. 8,9.
Зак. № 645. 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", 1995 г.



ТАКОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ НЕ БЫЛО



Итак, в России рождается авиация общего назначения, такая же доступная и массовая, как, скажем, общественный или частный автомобильный транспорт. Россия, считают специалисты, может и должна стать лидером в развитии такой авиации, ибо она самая обширная страна мира с недостаточно развитой сетью наземных путей сообщения.

В начале нынешнего лета на московском аэродроме Тушино состоялся первый международный авиасалон «Авиация общего назначения-95». Сорок восемь фирм продемонстрирова-

ли на нем тридцать пять воздушных судов для частной, деловой, спортивной, народнохозяйственной и любительской авиации. А Государственный космический научно-производственный центр имени М. В. Хруничева, Московское авиационное производственное объединение имени П. В. Дементьева, Луховицкий машиностроительный завод не только представили проекты, модели и оригинальные летательные аппараты, но и показали свои производственные возможности по их серийному изготовлению.

Рабочие
будни
салона.

Заместитель
директора ДВТ
России
В. В. Горлов
расспрашивает
главного
конструктора
Ю. Г. Кузьмюка
о ходе
испытаний
многоцелевого
самолета
Т-101 «Грач».



Полет даже самого маленького самолета обеспечивает «земля». Акционерное общество «Электролуч», более двадцати лет занимающееся разработкой и изготовлением аэродромного светосигнального оборудования (здесь созданы комплексы «Свеча-3», «Свеча-МВЛ», «Маркер», «Сигнал», «Синева», «Квадрат», «Аквариум»), предлагало поставки светосигнального оборудования заказчику без накруток посредников.

Акционерное общество «Радар-ГА» располагает уникальной разработкой радионавигационной системы наблюдения за полетами воздушных судов на малых высотах. Фирма занимается оснащением аэродрома «Юбилейный» всемирно известного космодрома «Байконур» комплексом радиотехнических и светотехнических средств обеспечения полетов, ведет подготовительные работы по восстановлению аэропорта в городе Грозном.

Особо хочу подчеркнуть такую деталь. Директор Федеральной пограничной службы генерал-полковник Андрей Николаев был просто очарован летными качествами многоцелевого самолета Т-101 «Грач», хотя машина создавалась для использования в народном хозяйстве. В демонстрационном полете самолет пилотировал заслуженный летчик-испытатель СССР Виктор Заболотский, а пояснения главному пограничнику страны давал руководитель авиационного конструкторского бюро Евгений Грунин. Итог вполне благоприятный — предполагается поставлять эти воздушные суда для нужд пограничных войск. Конечно, они будут несколько доработаны для установки на борту специального оборудования.

В Правительстве России находится проект Воздушного кодекса — жизненно важного для развития воздушного транспорта, в том числе и авиации общего назначения документа. Ясно, что привести его в соответствие с международными нормами, отечественным законодательством, согласовать со всеми заинтересованными министерствами и ведомствами — дело непростое. Но и откладывать документ в долгий ящик тоже нельзя. Уверен, авиационный салон подтолкнет законодателей, и они примут-таки этот столь необходимый документ.

Первый в России салон авиации общего назначения за пять дней его работы посетило почти сто тысяч зрителей. По мнению его организаторов, удалось достигнуть главного — привлечь внимание общественности к проблемам отечественной авиации общего назначения. Доказано, что рынок такой авиационной техники в нашей стране есть, созданы отличные образцы летательных аппаратов. Дело за бизнесменами: заказывайте приглашавшиеся вам воздушные суда и... отправляйтесь в полет с Тушинского аэродрома столицы.

В. ЛАМЗУТОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

Аэродром Тушино.

Чемпионка по авиационным
видам спорта
Наталья Сергеева.

Самолет Т-101 «Грач».

Самолет на поплавках
«Аккорд».

Одноместный самолет
З-1 «Шмель».

Фото автора
и Е. ГЛАЗАЧЕВОЙ.





ГЛАВНОЕ — БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ

В. ЛОЗОВОЙ,
заместитель директора Департамента воздушного транспорта
Минтранса Российской Федерации

Внешнеэкономическая деятельность, которую осуществляет Департамент воздушного транспорта, ведется по трем основным направлениям. Во-первых, продолжается процесс развития международной правовой базы для российской гражданской авиации, включающий в себя выработку и подписание двусторонних межправительственных соглашений России с другими государствами. Причем к странам ближнего зарубежья применяются такие же принципы подхода, как и к иностранным государствам. Второе направление — защита интересов российской гражданской авиации. А это борьба за свои коммерческие права, и экономическая оптимизация географии международных полетов отечественных авиакомпаний, и защита собственного рынка международных авиаперевозок. Много внимания уделяется активизации участия России в деятельности международных организаций, работающих в области гражданской авиации. Наконец, третье направление, появившееся всего два года назад, — лицензирование полетов по международным воздушным линиям.

Статистика показывает: в прошлом году общий объем перевозок на авиалиниях России составил 92,3 процента от позапрошлого года. В то же время на 12,5 процента вырос объем международных перевозок российских авиакомпаний. Столь бурный прирост вызван не открытием новых регулярных авиалиний, а чартерными полетами, имеющими по сути дела стихийный характер.

435 авиакомпаний зарегистрировано сегодня в России, и за границу, думаю, желают летать все, хотя получили это право лишь 150. Ситуация непростая, требующая наряду с решением старых традиционных задач в области обеспечения международных полетов принципиально новых подходов. К традиционным, как уже упоминал, относится работа по двусторонним межправительственным соглашениям о воздушном сообщении Российской Федерации с другими странами. Они, как

правило, находятся в первом пакете документов, которые подписывают государства при установлении отношений друг с другом. Сегодня мы имеем 130 соглашений о воздушном сообщении. 99 из них подписаны еще бывшим СССР, 31 соглашение заключено уже от имени России, и процесс пересмотра этих основных для международной авиатранспортной деятельности документов продолжается. Дело нужное, хотя и непростое, поскольку требует длительных переговоров с авиационными властями других государств, достижения согласованных решений с партнерами. Нужно хотя бы потому, что распад СССР, правопреемником которого в международном воздушном сообщении, как известно, стала Россия, вызвал определенный дисбаланс в этих соглашениях. Когда-то, к примеру, чтобы обеспечить Рижскому объединенному авиаотряду полеты из Риги в Стокгольм, авиакомпания «САС» было предоставлено право дополнительных полетов из Стокгольма в Москву. Сегодня Латвия — самостоятельное суверенное государство, но «САС» по-прежнему выполняет в столицу России лишний рейс. Есть ущемление наших интересов? Наверное... Аналогично часть прав бывшего СССР в международном воздушном сообщении ушла к Украине, Узбекистану, другим государствам Содружества, и пересмотр соглашений как раз направлен на их восстановление.

В этом плане Департамент воздушного транспорта как орган государственного регулирования, призванный защищать определенные государственные интересы, старается проводить политику сохранения и получения новых коммерческих прав с учетом перспективных программ развития международных перевозок ведущих российских авиакомпаний. А что это означает? Мировой авиационный рынок, говоря образно, это огромный и весьма лакомый пирог, который дает мировым авиаперевозчикам 250 миллиардов долларов в год. Чтобы ни происходило на планете, какие бы войны и стихийные бедствия ни захлестывали ее, люди летают, пользуются услугами авиакомпаний и выплачивают им эту колоссальную сумму. Урвать от нее хоть толику пытаются все, но чтобы иметь право доступа на этот рынок, нужно его отстаивать. Вот вторая традиционная задача, которую решает Департамент, хотя ныне она имеет несколько иную окраску. Вызвано это развернувшейся конкуренцией российских перевозчиков за право полетов за рубеж. Понятное стремление, ведь можно заработать неплохие деньги и тем самым свести концы с концами. Опыта международных полетов у большинства россий-

ских авиаперевозчиков до недавних пор не было — раньше ведь, кроме ЦУМВС, за границу летал от силы десяток авиапредприятий. Теперь их намного больше. И ринулась армия российских самолетов чартерными рейсами в Китай и Грецию, Турцию и Объединенные Арабские Эмираты... Дело дошло до того, что авиакомпания «Аэрофлот» — Российские международные авиалинии — вынуждена отменять некоторые регулярные пассажирские и грузовые рейсы в эти страны: нет загрузки, поскольку вся она уходит на чартерные рейсы конкурентов. Вот только конкуренты оказались в большинстве своем хозяевами плохими. Летали по демпинговым ценам, не заботясь о том, чтобы включить в тариф определенный процент на реновацию авиационной техники. А она, между тем, ресурс свой вырабатывает, денег же на новые самолеты ни у кого нет. Как говорится, торговали — веселились, подсчитали — пролезли...

Говорю это к тому, что процесс сокращения заграничных рейсов российских авиакомпаний уже начался, а конкуренция между ними постепенно смещается с международного рынка на внутренний. Очень интересный момент, который напрямую касается темы нашего сегодняшнего разговора. Да, Департамент воздушного транспорта уже столкнулся с проблемой необходимости применения на внутрироссийском авиатранспортном рынке тех норм и правил, которые не зря, видно, давным-давно выработаны международным авиационным сообществом. Посудите сами, ряд авиакомпаний Московского авиаузла возят пассажиров в Китай, допустим, через Иркутск. А находящаяся там компания «Байкал-авиа» не прочь летать с коммерческими правами от Москвы, скажем, в Стамбул или Афины.

Ради этого она и тариф готова установить поменьше. Возьмет с десятков пассажиров в Иркутске, остальных доберет в Москве — вот и прибыль. Другими словами, сегодня возникает проблема определения и обмена правами воздуха между российскими авиакомпаниями...

В тех 99 межправительственных соглашениях о воздушном сообщении, которые были подписаны еще от имени СССР, указано, что назначенным перевозчиком является Аэрофлот. Он действительно был и останется таковым, пока данные соглашения действуют. На сегодняшний день есть всего один, хотя и достаточно яркий пример, когда авиакомпания «Трансаэро» выиграла у Аэрофлота лицензию на право полетов в Израиль. Когда заключаются новые соглашения уже от имени России, в них речь идет не об Аэрофлоте, а о рос-

сийском перевозчике! Больше того, на переговорах с представителями авиационных властей зарубежных государств Департамент воздушного транспорта все чаще добивается записи о множественности российских перевозчиков, тем более что норм и правил, сколь много их может быть на одной воздушной линии, связывающей два государства, попросту нет. Подобные ограничения творятся в ходе переговоров, и когда нам удается избежать их и записать в соглашении, что два российских назначенных предприятия имеют определенные права, невольно возникает вопрос о конкурсе. И Аэрофлот, видимо, должен участвовать в этом конкурсе наравне с другими российскими авиакомпаниями. Что же, это достижение демократии, и, если судить объективно, ничего плохого в том нет.

Помимо большой работы по пересмотру межправительственных соглашений о воздушном сообщении Департамент воздушного транспорта вынужден сегодня заниматься еще одной важной проблемой. Дело в том, что в последнее время со стороны иностранных авиационных властей и авиакомпаний европейских государств проводится политика пересмотра сложившихся условий пролета территории России по транссибирскому маршруту. Ведь большинство воздушных трасс из Европы в Азию проходит через нашу страну. Слава Богу, что когда СССР стал участником Чикагской конвенции 1944 года, у наших предшественников хватило ума, дара предвидения не подписать под Транзитным соглашением этой конвенции. По нему, говоря упрощенно, все государства — участники соглашения обязывались беспрепятственно пропускать воздушные суда друг друга, взимая лишь сборы за аэронавигацию. СССР составлял тогда шестую часть суши на планете, и потому, естественно, подобное соглашение устроить его не могло. На определенных условиях наше государство с начала 60-х годов стало предоставлять право пользования транссибирью сначала авиакомпаниям «Джал», затем «Люфганза», «Эр Франс» и т. д.

Пролет через Москву в Токио экономил на парном рейсе четыре часа летного времени и в расчете за год давал авиакомпаниям не один миллион долларов экономии. Сейчас, когда нет больше СССР и политический климат в мире резко изменился, вопрос пересмотра условий пролета транссибирской магистрали первой подняла «Люфганза», за ней ряд авиакомпаний других стран, которые подключили к дискуссии и Европейскую комиссию гражданской авиации. Вопрос сложный, требующий длительного переговорного процесса, и, конечно, Россия так просто от своих прав не откажется. Будем искать компромиссное решение. Впрочем, весь процесс заключения межправительственных соглашений о воздушном сообщении — это искусство компромисса, достижения баланса интересов. Кто этим искусством владеет в большей степени, тот и выигрывает...

Защита интересов российской гражданской авиации — еще один пласт работы Департамента воздушного транспорта как органа государственного регулирования. Однако соглашения о воздушном сообщении охватывают лишь сферу регулярных полетов, чартерные же рейсы под их сферу влияния не подпадают. Поэтому говорить о прямой защите российских авиакомпаний, из которых сегодня лишь шесть-семь выполняют регулярные международные авиaperевозки, весьма сложно. Кроме того, существует еще деловая авиация, авиация спецприменения, международную деятельность которых мы вообще пока не в силах регулировать. Вот и получается, что засылает какая-нибудь

российская авиакомпания свои вертолеты в какую-либо африканскую страну, заключает договор, по которому потом никто не хочет платить. Делается все, естественно, минуя Департамент, но за помощью почему-то обращаются к нам. Почему? Другой вопрос, ежели бы ДВТ сам заключил этот договор, а субдоговор передал уже российскому перевозчику. Наверное, так и должно быть, и в этом случае авиационные власти России могли бы отслеживать подобные ситуации. Увы, бюджет пока не позволяет Департаменту воздушного транспорта взять на себя эту работу.

Впрочем, подобных, никак пока не решаемых, проблем предостаточно. В идеале ни один гражданский самолет не должен покидать воздушное пространство России, либо появляться в нем без ведома авиационных властей, то есть Департамента, а не «Аэротранса», являющегося по сути дела коммерческой структурой. И именно ДВТ, а не опять-таки коммерческая фирма «Эр Тройка» должен распоряжаться тендерами ООН в России. Мы, конечно, обязаны вмешиваться в эти проблемы и вмешиваться достаточно компетентно, но, повторяю, средств для этого пока ни у Правительства России, ни у Минтранса нет. Как нет у них средств и на отраслевую науку, которая могла бы выработать четкие рыночные правила игры для чартерных перевозчиков.

Как защитить собственный рынок? Дверь в него мы распахнули для иностранных перевозчиков за последние годы широко, ничего не скажешь. Но это еще цветочки, ягоды впереди. Дело в том, что СССР имел некогда всего 14 выходных аэропортов. В России уже 44 аэропорта федерального значения имеют статус международных, остальные его вот-вот получат. А коль так, то авиакомпания, базирующиеся в них, непременно захотят сами регулярно летать за рубеж, следовательно, каждый из этих пунктов будет фигурировать при обмене правами с зарубежными авиакомпаниями. Защитим мы свой российский рынок, нет — вопрос, а денежки пока улетают. Остановить же процесс суверенизации авиакомпаний сложно, все ссылаются на социальные беды, все хотят выжить.

Особенно трудно обстоят дела с авиাপредприятиями стран СНГ. Девять государств Содружества уже заключили с Россией межправительственные соглашения о воздушном сообщении, пять пока нет. Границы, таможенные между бывшими республиками... Еще недавно мы были едины, и люди, живущие в Омске, привыкли летать напрямую в Ташкент или Самарканд. Теперь это проблема. А сколько случаев перехвата авиакомпаниями стран СНГ груза, предназначавшегося к примеру, к перевозке из Сингапура в Москву? Правдами и неправдами они везут его через Ташкент (Алма-Ату, Ашхабад и другие города), и значит, по том в документах этот груз, как прибывший из Ташкента, а не из Сингапура. Недавно в Бывове был арестован украинский самолет, якобы выполнявший бизнес-полет из Киева в Пермь, а на деле занимавшийся аэрофотосъемкой по демпинговым ценам. Заказчик — Российский государственный научно-исследовательский институт аэрофотосъемки. Нужна ли российским авиакомпаниям, тому же Аэрофлоту, в частности, подобная, мягко говоря, помощь? Конечно, нет, но, чтобы отслеживать аналогичные факты и вовремя пресекать их, Департаменту, региональным управлениям воздушного транспорта нужен институт полевых инспекторов, и здесь вновь все упирается в финансовые средства.

Можно рассматривать два основных подхода к организации воздушного сообщения России со странами СНГ, если

учесть, что межправительственные соглашения стали объективной реальностью и отмене не подлежат. Первый — это построение отношений строго на двусторонней основе, индивидуально с каждым государством Содружества. Конечно, при этом достигается легкость в создании четкой правовой основы сотрудничества, максимальная защита прав российских перевозчиков. Им создаются благоприятные условия для действий на внешнем рынке, которые опираются на авторитет государства. Однако в этом случае нарушаются сложившиеся пассажиропотоки, болезненно перераспределяются роли авиаперевозчиков.

Второй подход — разработка общих правил и процедур по основополагающим вопросам сотрудничества, обязательным к исполнению всеми странами СНГ. Естественно, что правила эти не должны противоречить двусторонним межправительственным соглашениям. Общие правила и процедуры разрабатываются по установлению тарифов на перевозки, ставок, сборов за обслуживание и тарифов на топливо. Они касаются сборов за аэронавигационное обслуживание, расписания, продажи билетов и взаиморасчетов. Подобный подход мог бы остановить дезинтеграционные процессы на воздушном транспорте, способствовал бы сохранению сложившихся связей между народами бывшего Союза.

Пока нет упомянутых выше процедур и правил, обязательных к выполнению всеми странами СНГ. Отсюда правовой беспредел между авиаперевозчиками, бесконечная конкуренция и проблемы, проблемы... К примеру, продажа авиабилетов и система взаиморасчетов в России в соответствии с законодательством нашего государства осуществляется либо в СКВ, либо в рублях, и оба варианта выгодны большинству авиакомпаний СНГ. Но Узбекистан и Азербайджан в соответствии с законодательством своих государств требуют от российских авиаперевозчиков вести продажу в местной валюте, оплату же за аэропортовое обслуживание требуют в долларах. Нет полного единства ни по одному из основных вопросов сотрудничества, и все попытки России интегрировать страны СНГ в области воздушного сообщения ведут, как правило, к ущемлению интересов российских авиаперевозчиков. Вот почему с апреля нынешнего года Россия перевела все полеты самолетов авиакомпаний стран Содружества в аэропорты, открытые для международного сообщения. Это отвечает требованиям соответствующего постановления Правительства Российской Федерации, нормам двусторонних межправительственных соглашений, ссылающихся на Чикагскую конвенцию. Та в свою очередь обязывает авиаперевозчиков выполнять международные полеты через аэропорты, имеющие пограничный, таможенный и санитарный контроль. К концу года все перевозчики СНГ при полетах в Россию должны будут перейти на трехбуквенный код, в ближайшее время наедемся выработать и единый подход в определении ставок, сборов и оплаты за ГСМ для самолетов государств Содружества в российских аэропортах.

Каждый шаг Департамента по дальнейшему совершенствованию внешнеэкономических связей нашего государства направлен прежде всего на сохранение баланса интересов с зарубежными партнерами. При этом мы, конечно же, стремимся к расширению рынка международных перевозок для авиакомпаний России, к обеспечению большей защиты их интересов на этом рынке. Вот цель нашей работы.



СОЗДАЕТСЯ В КОСМИЧЕСКОМ ЦЕНТРЕ

T-420 «СТРИЖ»: ЛЕГКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ

Авиационное опытное конструкторское бюро Ракетно-космического завода Государственного космического научно-производственного центра имени М. В. Хруничева разработало многоцелевой самолет Т-420 «Стриж», способный удовлетворить потребность потенциальных заказчиков в легких машинах общего назначения.

Повышенный спрос на такие воздушные суда определяется теми многочисленными задачами, которые они способны выполнять. Это:

- транспортировка различного вида грузов массой пятьсот килограммов на дальность в основном до тысячи километров;
- перевозка пассажиров при использовании самолета в качестве аэротакси или делового;
- оказание скорой медицинской помощи и возможность экстренной эвакуации людей из зоны бедствия;
- патрулирование в интересах лесного и рыбного хозяйств;
- контроль линий электропередачи, газо- и нефтепроводов;
- использование в интересах Министерства внутренних дел, Федеральной службы безопасности и пограничных войск;
- первоначальное обучение летного состава.

Самолет Т-420 «Стриж» обладает следующими особенностями:

- высокая надежность и безопасность полетов, обеспечиваемая аэродинамической схемой, наличием двух двигателей, а также применением совершенного бортового оборудования с метеонавигационным локатором;
- комфорт в полете обеспечивается за счет применения малошумного воздушного винта, рациональной и удобной компоновки пассажирской кабины;
- возможность базирования самолета на укороченных грунтовых площадках с прочностью грунта $b=4-5$ кг/кв. см за счет малых посадочных скоростей и применения пневматиков низкого давления;
- большая дальность полета за счет реализации высокого значения аэродинамического качества в крейсерском полете;
- модульное выполнение грузопассажирского отсека с легким переходом на различные варианты;
- простота эксплуатации и автономность;
- легкодоступность к агрегатам и бло-

кам на уровне человеческого роста без применения стремянок;

- улучшенное обслуживание грузового отсека при откинутой хвостовой части с учетом беспрепятственного подъезда (подхода) к открытому люку;
- безопасное десантирование людей и грузов в соответствующих вариантах;
- сравнительно низкая стоимость летного часа;
- короткий срок создания и ввода в эксплуатацию за счет применения отработанных конструкторских решений, освоенных в производстве по системам и оборудованию.

ОПИСАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДА

Самолет представляет собой свободнонесущий моноплан балочной схемы, получивший свое название из-за наличия П-образного хвостового оперения. Каждая консоль крыла имеет продольный (два лонжерона) и поперечный (нервюры) набор. Крыло снабжено механизацией. В крыле размещаются топливные баки, насосы, трубопроводы, элементы управления двигателями, электрокоммуникации. На

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ САМОЛЕТА Т-420 «СТРИЖ»

Двигатель кол. х тип х мощн. л.с.	2хTSIO-360х210 Continental
Воздушный винт:	
тип	Hartzell
количество лопастей, шт.	2
диаметр, м	1,93
Максимальное количество пассажирских мест	6
Диапазон перегрузок, ед.	+3,8 - - 1,5
Масса пустого снаряженного, кг	1310
Взлетная масса, кг	1990
Посадочная масса, кг	1970
Масса коммерческой нагрузки, кг:	
максимальная	500
при максимальном запасе топлива	250
Масса топлива, кг:	
максимальная	430
при максимальной нагрузке	100
Максимальная скорость полета, км/ч	340
Скорость сваливания при полностью отклоненных закрылках, км/ч	195
Скороподъемность на уровне моря, м/с	7,1
Дальность полета, км:	
при максимальном запасе топлива	2100
при нормальной нагрузке 400 кг	1210
Максимальная продолжительность полета, ч	7
Взлетная дистанция, м	480
Посадочная дистанция, м	600

концах консолей крыла могут быть установлены дополнительные подвесные топливные баки, которые улучшают несущие свойства крыла.

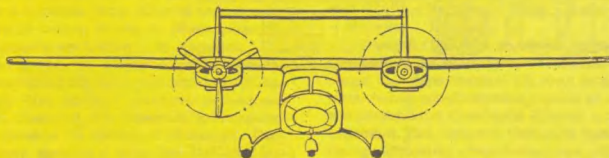
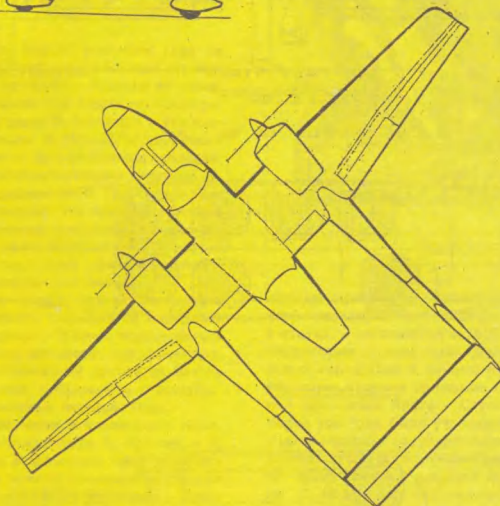
Фюзеляж самолета полумоноккоковой конструкции. Длина - 7,0 м, ширина - 1,35 м, высота - 1,4 м. Передняя часть фюзеляжа представляет собой носовой отсек радиоэлектронного оборудования (РЭО) и пилотскую кабину. Здесь с мощным остеклением размещаются два регулируемых кресла для членов экипажа, приборная доска, штурвальные колонки и педали.

Съемный носовой радиопрозрачный кок (обтекатель) закрывает отсек РЭО (метеорадиолокатор). За радиопрозрачным коком расположена передняя стойка шасси. Длина кабины-салона 3700 мм, расстояние между осями кресел первого и второго пилота - 600 мм.

За кабиной экипажа расположен салон, где устанавливается, в зависимости от назначения, груз, кресла пассажиров, носилки и др. По левому борту салон имеет дверь, а по правому, рядом с кабиной экипажа, аварийный выход (размером 800х600 мм).

Хвостовая часть фюзеляжа длиной два метра представляет собой откидной кок, об-

ЛЕГКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ Т-420 «СТРИЖ»

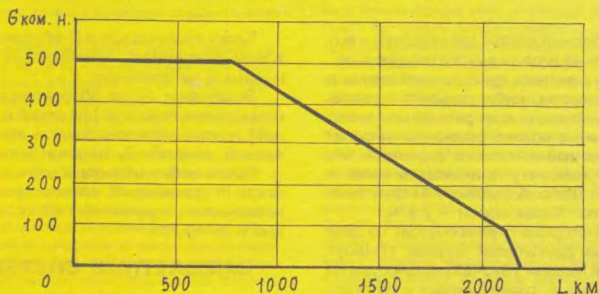


Размах крыла - 13318

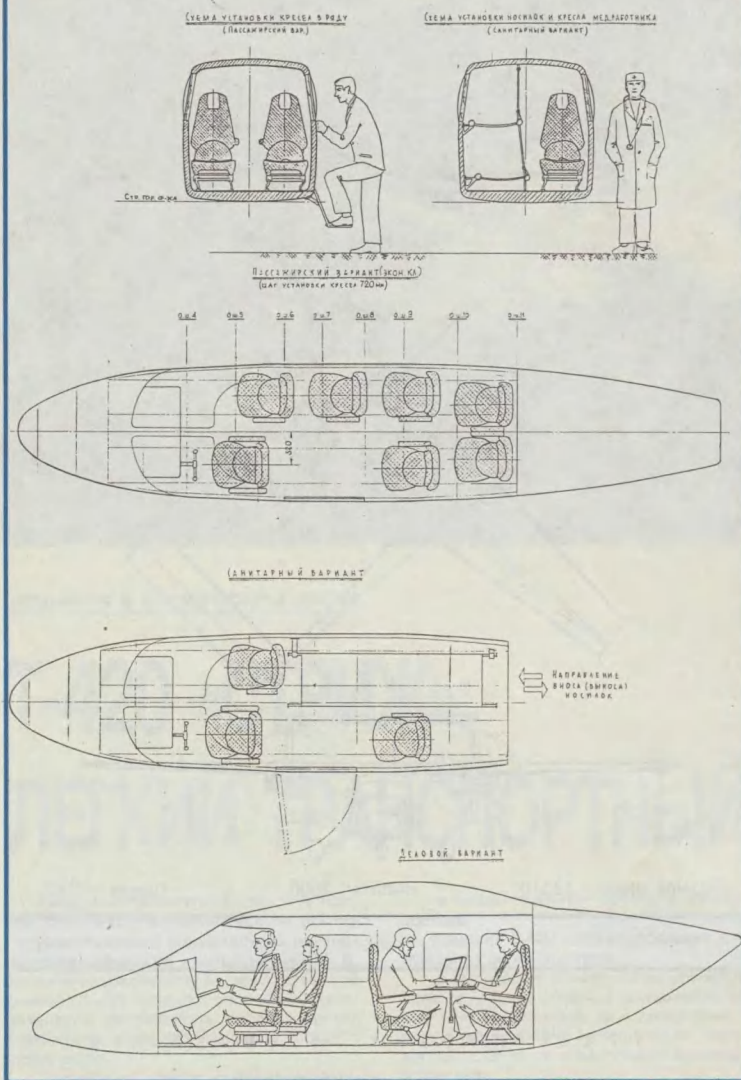
Высота - 2600

Длина - 9670

ТРАНСПОРТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ самолета Т-420



ВАРИАНТЫ КОМПОНОВОК САЛОНА САМОЛЕТА



ками и тормозами колес. Система управления ручная. Пилотирование самолета осуществляется летчиком с левого кресла. Предусматривается возможность установки поста управления для второго пилота на правом кресле. Управление рулем высоты и элеронами осуществляется с помощью механизма со штурвалом. Проводка управления от кабины пилотов до руля направления тросовая, до элеронов – смешанная. Управление рулями направления и тормозами колес реализуется с помощью педалей. Проводка управления от кабины пилотов до рулей направления – тросовая. Управление закрылками осуществляется с помощью электромеханизма. Предусматривается синхронизация перемещения закрылков посредством механической раздачи на закрылки центроплана и консолей. В случае отказа электропривода выпуск закрылков производится вручную. Проводка управления аэродинамическими поверхностями от штурвала и педалей проходит под полом кабины экипажа, по коробу вдоль силового шлангоута поднимается вверх и вдоль носка крыла подходит к балкам и элеронам, а по балкам – к рулям высоты и направления.

Система электроснабжения питает потребители постоянным током номинальным напряжением 27 В. Система одноканальная, источником электроэнергии является бесщеточный генератор БГ-ЗРМА мощностью 3 кВт. В качестве аварийного источника служит аккумуляторная батарея 20НКБЯ-23 емкости 20 Ач, к которой подключаются все потребители категории, необходимые для завершения полета и посадки самолета. Источники переменного тока являются вторичными и служат для питания навигационной аппаратуры.

Пневматическая система самолета предназначена для питания потребителей в штатном и аварийном режимах работы. Потребителями являются – система запуска двигателя, противообледенительная (ПОС), система торможения колес основных опор шасси. Все эти системы подключаются к основной сети, питающейся от воздушного компрессора с приводом от двигателя. К аварийной сети, питающейся от воздушного баллона, подключается аварийная система торможения.

Система обогрева экипажа и пассажиров предназначена для создания нормальных условий обитания в кабине при отрицательных температурах окружающего воздуха. Для обогрева экипажа и пассажиров, а также обдува остекления, используется воздух, охлаждающий масляную систему двигателя в масляно-воздушном теплообменнике. Регулирование температуры производится смешением холодного воздуха, поступающего из воздухозаборника и теплого, идущего от масляного радиатора в смеситель. Над каждым креслом пилота имеются штуцера индивидуального обдува, а в пассажирском варианте и над каждым пассажирским креслом.

БОРТОВОЕ ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННОЕ И РАДИОСВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

На самолете, предназначенном для полетов по приборам, устанавливается следующее оборудование: индикаторы – скорости, барометрической высоты, углов

разуа свободный доступ для погрузки – выгрузки, а также входа и выхода пассажиров.

Шасси самолета трехстоечной схемы с носовым колесом, неубирающееся в полете. Основные опоры шасси рессорного типа.

Тормозные колеса оснащены широкими пневматиками низкого давления, что позволяет самолету производить взлет и посадку со слабооборудованных грунтовых аэродромов. Колея шасси – 2,8 м.

Винтомоторная группа состоит из двух поршневых двигателей фирмы «Teledyn Continental Motors» TSIO-360 мощностью по 210 л.с. каждый, размещаемых в мотогондолах, которые переходят в балки, где проходят тяги управления хвостовым оперением, электрокоммуникации.

Балки заканчиваются П-образным хвостовым оперением, оснащенным рулями высоты и направления.

Воздушное судно оборудовано системами: пневматической (основной и аварийной), противообледенительной, противопожарной, аварийной, кондиционирования.

После небольших доработок, в зависимости от применения, самолет может быть использован в различных областях народного хозяйства.

САМОЛЕТНЫЕ СИСТЕМЫ

Система управления на самолете Т-420 «Стриж» служит для управления рулем высоты, направления, элеронами, закрыл-

крена и тангажа, скольжения, магнитного (истинного) курса, перегрузки, температуры наружного воздуха; приборы – вертикальной скорости, угловой скорости разворота, резервный механический барометрический высотомер, резервный авиагоризонт, сигнализатор допустимых углов крена, магнитный компас (типа КИ), авиационные часы.

Для обеспечения самолетовождения с требуемой точностью на воздушном судне устанавливается радиотехническое оборудование навигации, посадки и управления воздушным движением (УВД), включающее: радиовысотомер малых высот, радиоприемное оборудование посадки для работы с наземными системами посадки СП и ILS, радиоконпас, радиолокационный ответчик УВД, метеонавигационный радиолокатор.

Учитывая значительные массы и объемы отечественного оборудования, а также возможное желание заказчика, на самолете предусматривается применение бортового оборудования американской фирмы «BENDIX KING». Малые массы, объемы, потребление энергии и высокий уровень интеграции (объединение в интегральной системе функции систем VOR, DME, навигации, связи и захода на посадку по ILS) обеспечивают возможность размещения всех блоков на приборной доске.

Предполагаемый состав комплекса управления полетом с цифровыми связями KFC 250 фирмы «BENDIX KING»: гироскоп KVG 350, курсовой гироскоп с магнитной коррекцией KCS 305, индукционный датчик KMT 112, вычислитель KCP 229, система воздушных сигналов KDS 298, сервопривода KS-27 (четыре комплекта), датчик угловой скорости рысканья KRG 331, командно-пилотажный прибор KCI 310, пилотажно-навигационный прибор KPI 552, высотомер барометрический KEA 346, задатчики: высоты эшелонирования KAS 297, режимов KC 290, управления рысканьем KC 291; сигнализатор режимов полета KAP-315, выключатель режима ухода на второй круг, переключатель согласования курсов KA 51B. Общая масса системы составляет двадцать два с половиной килограмма.

По требованию заказчика на самолете может быть установлена спутниковая навигация.

В настоящее время на заводе развернуто строительство и к осени нынешнего года первый фюзеляж Т-420 «Стрижа» в металле должен быть изготовлен.

Арнольд АНДРИАНОВ,
заместитель главного конструктора;
Юрий ПОЛАВСКИЙ,
руководитель темы
Фото Юрия КУЗЬМЮКА.

**По всем интересующим
вопросам обращайтесь
на Ракетно-космический
завод. Наш адрес:
Российская Федерация,
121309, г. Москва,
ул. Новозаводская, 18.
Телефон: (095) 145-88-60.
Телефон/факс:
(095) 145-94-77.**

«ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»

№ 9 – 1955 ГОД

В преддверии нового учебного года на первой обложке сентябрьского номера журнала напечатано фото курсантов – будущих летчиков. У аэродромной газеты «На старт» сфотографированы командиры звена В. Метликов и его воспитанники – Е. Башин, В. Потева, М. Докучин и М. Беднов. Снимок на второй обложке представляет читателям мастера Быковских линейных эксплуатационных мастерских В. Голубева и авиатехника В. Жибарева. На третьей обложке напечатан фотоснимок командира воздушного корабля А. Шишигина с дочерью. А на четвертой запечатлена физподготовка пилотов в альпинском санатории гражданской авиации.

«Осень и зима – самое сложное для полетов время». Такой фразой открывается передовая статья под заголовком «Отлично подготовиться к полетам в сложных условиях». Она ориентировала летный и технический состав на четкое выполнение заданий, собранность и осмоторительность в переходные периоды года.

В разделе «Обучение и воспитание» помещена статья полнотракторников А. Ярилова и Д. Аюмова, которые анализируют опыт технического обеспечения полетов сменными экипажами в одном из подразделений (командир – Добудого) Северокавказского управления ГВФ. О конкретной практике таких полетов рассказывается в другой статье, но уже из Ленинградского авиаподразделения (автор – М. Корнев).

Далее в том же разделе опубликованы статьи: «Методика обучения радиоприему» (В. Казимирчук), «Как сделать световой рельефный макет» (Б. Цукарев), «Вычислитель крейсерских режимов полета» (Н. Яшкун, А. Мельник), «Расчет момента встречи с восходом или заходом солнца в полете» (А. Боровков), репортаж с учебного аэродрома – «Первый полет», а также очерк И. Дроздова о штурмане – «миллионере» Н. Федерееве.

Актуальной теме – все более расширяющемуся использованию в авиации радиоэлектроники – посвящена статья М. Райчева в разделе «Техника и эксплуатация». В ней, в частности, прогнозировалось, что в ближайшем будущем... предполагается создать единый комплекс радиоэлектронных средств, предназначенных для регулирования воздушного движения в районе аэропорта, опознавания самолетов, предупреждения столкновений в воздухе и осуществления посадки.

Темы следующих статей этого раздела говорят сами за себя: «Каким должен быть самолет специального применения» (Л. Попов), «Особенности летной эксплуатации самолета Ан-2 на авиационно-химических работах» (Н. Зазимко), «Еще раз о загрузке самолета Ан-2 с помощью автопогрузчика» (редакционная реплика), «Новый пылефильтр» (А. Иванов), «Самолет Як-12Р с двойным управлением» (В. Глазков).

В разделе «Организация и экономика» даны две организационно-методические статьи: «Проектирование поточно-стендового ремонта самолетов» (Н. Смирнов) и «Новое в диспетчеризации авиаремонтного производства» (М. Воронцов, Л. Израевский).

Под рубрикой «Авиация за рубежом» в сентябрьском номере журнала выступил Ф. Новак, начальник Главного управления граждан-

О ЧЕМ ПИСАЛ ЖУРНАЛ СОРОК ЛЕТ НАЗАД



ской авиации Чехословакии. «История воздушного транспорта Чехословакии», – сообщалось в статье, – начинается с 1920 года, когда на территории страны были построены три базовых аэродрома и франко-румынская авиаконпания открыла движение на международном авиалинии Прага – Страсбург – Париж. Через три года было учреждено предприятие «Чехословацкие государственные авиалинии» и начаты полеты по линии Прага – Братислава, продолженной позднее до города Кошице. С 1935 года чехословацкие самолеты летали в Советский Союз по воздушной линии Прага – Ужгород – Клуз – Киев – Брянск – Москва.

С марта 1939 года в связи с оккупацией Чехословакии гитлеровцами ее воздушный транспорт был парализован. Он стал возрождаться лишь после освобождения страны от фашистских захватчиков Советской Армией и союзными войсками. Уже 1 апреля 1946 года было создано госпредприятие «Чехословацкие авиалинии» (ЧСА). Первые полеты выполнялись на немецких самолетах «Ю-52», отремонтированных в мастерских пражского аэропорта Рузине. Потом приобретены американские «Си-47» и советские Ли-2 и Ил-12. Это позволило к 1955 году существенно расширить географию полетов внутри республики и за ее пределы.

«Находясь в центре Европы, – писал Ф. Новак, – Прага стала узловым пунктом международного авиасообщения. Чехословацкие авиалинии поддерживают воздушную связь с Москвой, Варшавой, Будапештом, Софией, Берлином, Парижем, Копенгагеном, Стокгольмом, Хельсинки и Венной. Кроме того, в столицу республики Прагу регулярно летают самолеты ряда иностранных авиаконпаний. Например, линия Прага – Амстердам обслуживается голландской конпанией «КЛМ», Прага – Брюссель – бельгийской «Сабеной», а Прага – Цюрих – швейцарской «Свиссер». Французская авиаконпания «Эр Франс» начала регулярные полеты между Парижем и Прагой. Эпизодически прилетают в Чехословакию также английские, шведские и другие транспортные самолеты. Через Прагу идет авиатрасса «КЛМ» из Амстердама в Мюнхен, Байрут, Каир. Западные авиаконпании осуществляют воздушную связь Чехословацкой Республики и соседних народно-демократических стран с Европой, Азией, Африкой, Австралией и Америкой».

Сентябрьский номер журнала завершали публикации о новой зарубежной авиационной технике.

Уважаемые господа!

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



A JOINT VENTURE OF AEROFLOT AND PROCO AIR SERVICE

избавит Вас от проблем, связанных с транспортировкой грузов в любой регион мира по самым низким тарифам и в кратчайшие сроки. Бронируем места для перевозки грузов:

- на рейсы авиакомпаний «Аэрофлот», «Байкал», «Трансаэро» на международных авиалиниях;
- на рейсы «Аэрофлота» в ближнее зарубежье –

Рига
Таллинн
Вильнюс

Баку
Киев
Ереван.



К Вашим услугам помощь в оформлении документации, прохождении таможенных процедур, погрузочно-разгрузочные работы, складирование и доставка грузов «от двери до двери».

**Сотрудничество с СП «Аэросервис»
экономит ваши время и деньги.**

Мы ждем Вас по адресу:

103339, г. Москва, международный аэропорт Шереметьево-2 (гостиница).

Контактные телефоны: 578-90-23; 578-90-15; 578-76-70.

СП «АЭРОСЕРВИС».



РАДИ ЗДОРОВЬЯ ЛЮДЕЙ

В. ВАКУЛИН,
Генеральный директор Медицинского Центра
гражданской авиации,
заслуженный врач России,
кандидат медицинских наук

Когда-то на окраине Москвы в живописном районе Покровское-Стрешнево стояли старенькие пятиэтажки, окруженные прекрасным сосновым парком. Теперь пятиэтажек нет, жители их получили благоустроенные квартиры в других округах, а в этом чудном месте воздвигнуто ведомственное лечебное учреждение – Медицинский Центр гражданской авиации.

Первая очередь Центра – 480 коек – была открыта 1 июня 1993 года. Для пациентов созданы комфортные условия, все палаты одно-двухместные с душем и туалетом. Развернуты диагностические службы, современный хирургический блок с 12 операционными, отделения укомплектованы высококвалифицированным медицинским персоналом. К сотрудничеству привлечены также клинические кафедры Российской Академии последипломного обучения врачей. С 1 января 1994 года на базе Центра работает Центральная врачебно-лечебная экспертная комиссия и отделение летной экспертизы. Сегодня у нас трудит-

ся около ста врачей, из них 16 докторов и 25 кандидатов медицинских наук. С вводом в строй всего комплекса будет работать около трех тысяч человек.

Специалисты центра оказывают авиарботникам медицинскую помощь на уровне ведущих лечебных учреждений Москвы и России. Уже пролечены сотни больных из многих авиапредприятий, выполнены десятки сложных операций. Есть общепризнанные успехи в области эндокринологии, реанимации, гинекологии.

Одновременно приходится вести большую работу по завершению строительства Центра. Так, актом рабочей комиссии принята поликлиника на 750 посещений в смену. После устранения недоделок и окончания монтажа оборудования фирмой «Хирана» она будет принята государственной комиссией. Но должен сразу оговориться, что поликлинику можно открыть при условии достаточного финансирования. Вслед за поликлиникой, которую планируем ввести в текущем году, активно займемся ос-

воением терапевтического корпуса на 520 коек.

Не следует, конечно, думать, что развитие Медицинского Центра происходит только благодаря одним нашим усилиям. Постоянную помощь в решении всех вопросов оказывают нам Департамент воздушного транспорта Минтранса России, Министерство финансов, Акционерное общество «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», ряд других авиационных организаций. Мы искренне признательны всем им за материальную и моральную поддержку.

Если говорить о перспективах развития Центра, то мы рассматриваем этот вопрос не только как введение в строй еще одной больницы для работников отрасли, а гораздо шире. Всероссийский Медицинский Центр для работников воздушного транспорта может и должен развиваться действительно как Центр в широком понимании только при условии, если в нем будут аккумулированы самые современные технологии, оборудование и кадры, если он

*На каждом
этаже
Центра
оборудованы
уютные
холлы,
где пациенты
могут
полистать
газеты
и журналы,
посмотреть
популярную
телепередачу.*





Есть в Центре так называемая «Школа здоровья», где используются нетрадиционные методы диагностики и лечения болезней.

На снимке — главный врач школы В. Михалина.

Медсестра процедурного кабинета терапевтического отделения И. Пошивина.

Отделение интенсивной терапии и реанимации. Заведующий отделением И. Юфат и медсестра Н. Гринберг через несколько минут приступят к лечебному сеансу в барокамере.

Что нам подскажет рентгеновский снимок? Слева — направо: врач Т. Данишева, заведующая терапевтическим отделением И. Чибисова, врач Н. Афанасьева и старшая медсестра Н. Первицкая.

будет на самом современном уровне осуществлять диагностический процесс и оказывать людям высококвалифицированную медицинскую помощь, проводить реабилитацию летного состава и любого сотрудника отрасли, развернуть, наконец, по-настоящему оздоровительное лечение авиаторов. С учетом именно такого подхода мы видим следующие приоритетные направления развития Центра на ближайшие два-три года и на перспективу.

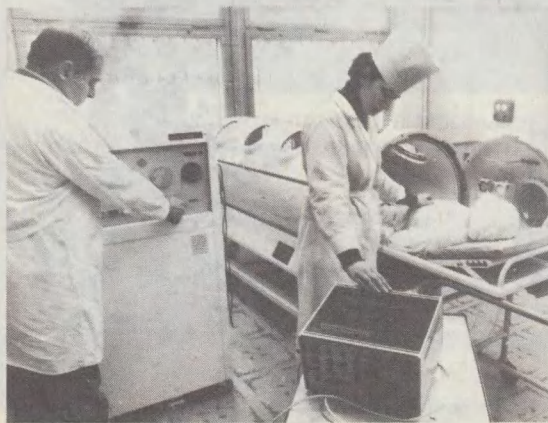
Во-первых, это выработка стратегии и механизма осуществления планового профилактического лечения работников отрасли. С введением в строй поликлинического корпуса эти вопросы можно реализовать.

Хочу особо подчеркнуть, что выполнение столь обширной программы, как «сертификат здоровья» для работников отрасли, под силу только такому крупному лечебному учреждению, как Медицинский Центр. Его деятельность как головного учреждения отраслевого назначения должна рассматриваться в тесном взаимодействии с медицинскими организациями авиапредприятий при обязательном участии их первых лиц. Причем, первостепенную роль, несомненно, играет повышение уровня материальной базы медицинских структур и совершенствование работы Центральной врачебно-летной экспертной комиссии и аналогичных комиссий на местах. При соответствующем технологическом обеспечении Центр мог бы ежегодно проводить диспансеризацию всего летного состава и диспетчеров, выработать долгосрочную программу действий, о чем речь идет многие годы.

Важным направлением в работе Центра мы считаем решение проблем, связанных с современной диагностикой, лечением и профилактикой сердечно-сосудистых заболеваний, которые стоят на первом месте как причина внезапной смерти всех групп населения, в том числе и работников воздушного транспорта. Больные с острым инфарктом миокарда, нарушениями сердечного ритма, заболеваниями кровеносных сосудов головного мозга, конечностей нуждаются в современной медицинской помощи. В этом мы убедились даже за небольшой период нашей работы, оказывая помощь таким больным на госпитальном этапе. Плохая организация дел на местах, а подчас и полное ее отсутствие нередко стоит жизни самых различных категорий авиаторов — от рядового до руководителя высокого ранга.

Наш Центр уже закупил современный реанимобиль, организовал на высоком уровне ультразвуковую диагностику, задействовал аппарат «искусственная почка». Отделение реанимации принимает практически всех тяжелых больных. У нас успешно работает уникальная ангиографическая аппаратура в сосудистой операционной. Кроме того, имеется ряд предложений от иностранных фирм о создании специальной сети кардиологического наблюдения и экстренной помощи пациентам с повышенным риском, которая построена на принципах, принятых в США и передовых странах Европы.

Если эта проблема найдет поддержку руководителей авиакомпаний, то Центр мог бы уже в ближайшее время выйти на должный уровень оказания скорой и неотложной медицинской помощи. А у летного состава такая помощь напрямую увязывается с проблемой безопасности полетов. Мы неоднократно через отраслевую печать подчеркивали, что социальная значимость интенсивной терапии на воздушном транспорте особенно актуальна, но многие организационные и особенно финансовые вопросы так и не решены до сих пор. Могу однозначно сказать, что Медицинский



Центр уже сейчас готов включиться в решение этой проблемы и открыть на своей базе отраслевой учебно-методический Центр по вопросам интенсивной терапии в авиации как для России, так и для других государств СНГ. Несомненно, для этого потребуются целевое финансирование программы, возможно, с привлечением «близких» и «дальних» иностранных инвесторов, также заинтересованных в безопасности полетов на авиалиниях России. Но идея стоит того, чтобы взяться за ее осуществление.

Просматривается еще одно серьезное направление наших совместных усилий. Современную хирургию невозможно представить без эндоскопической аппаратуры и применения лазера, которые позволяют проводить полостные операции нетравматичным путем в нейрохирургии, урологии, гинекологии и других областях, что значительно сокращает сроки выздоровления больных. Наш Центр уже имеет такое оборудование и активно внедряет его в практику с учетом госпитализации авиаработников со всей России. Расширение этих методик и обеспечение безопасности оперативных вмешательств требует дополнительного долевого, я бы сказал, посильного для компаний финансирования.

Еще один вопрос. Наконец-то может быть рассмотрено и практически реализовано создание у нас в отрасли полноценной службы реабилитации. Наш комплекс удачно расположен в экологически чистом заповедном районе Москвы. Прекрасные бытовые условия и отдаленность от промышленных предприятий создают уникальную возможность для создания реабилитационного Центра как для больных, так и для ветеранов, отдавших отрасли десятилетия жизни. Здесь можно было бы сочетать и обследование, и отдых, и реабилитацию, применяя весь комплекс современной механофизиотерапии и нетрадиционных методов лечения. В практическом отношении эту идею при финансовом участии авиакомпаний России можно реализовать на базе 500-коечного терапевтического корпуса по завершению его строительства. Некоторые «блоки» этой идеи уже осуществлены в нашем Центре. Работу можно было бы организовать частично на хозрасчетной основе, что дало бы возможность достаточно быстро окупить инвестиции авиапредприятий, а реклама Центра, размещенная в самолетах на внутрироссийских и международных авиалиниях, позволит привлечь пациентов, которым услуги будут предоставлены за соответствующую плату.

На счету заведующего урологическим отделением Н. Пирицхалайшвили сотни сложнейших операций. И к каждой из них он готовится как к самой первой — скурпулезно и ответственно.

Далеко не каждая клиника Москвы располагает аппаратом «Искусственная почка». В Центре она активно используется для лечения больных. На снимке: медсестра Л. Зоц и врач А. Матвеев перед началом очередной процедуры.

Приветливость и нежные руки методиста ЛФК Е. Мироновой и массажистки Н. Матюхиной творят чудо — возвращают силы и бодрость даже самым тяжелым больным.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

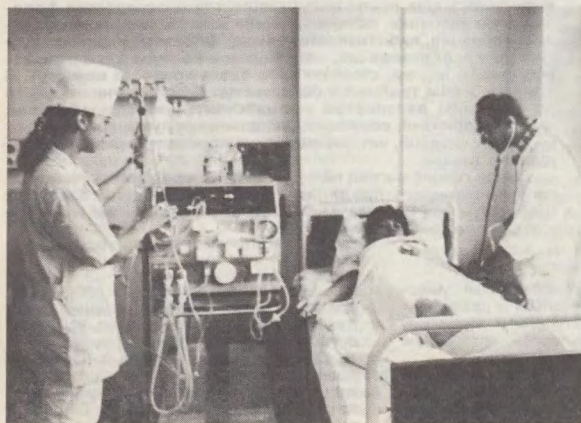


Хочу остановиться еще на одном важном социальном вопросе. Подумайте, сколько на предприятиях и в авиагородках по всей России оставлено без внимания ветеранов, инвалидов (в том числе после летных происшествий), тяжелобольных авиаторов, живущих только на пенсию. А ведь после завершения строительства мы совершенно реально можем открыть пансионат с лечением этих людей. Более того, такой пансионат на 150 мест уже построен, остается лишь самая «малость» — найти деньги на его отделку и закупку оборудования. Давайте же вместе доведем это благородное дело до конца.

И последнее. Наше учреждение включено в сборник лучших клиник Москвы и России. Это признание наших возможностей, нашего уровня медицинских услуг. С

одной стороны, приятно об этом говорить. С другой — цены на рынке медицинских услуг (обследования, консультации, лекарства) постоянно растут, и удержаться нам на должном уровне без помощи авиакомпаний и других авиационных структур России просто-напросто невозможно. Вот почему я настоятельно предлагаю создать на долевых началах постоянно действующий «Фонд Медицинского Центра», который позволит организовать действительно эффективную многопрофильную медицинскую службу отраслевого назначения. Право же, ради этого стоит пойти на финансовые затраты. Ведь в конечном счете они обернутся здоровьем авиаторов. Нашим с вами здоровьем.

г. Москва.





АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО: ДО И ПОСЛЕ ОТДЕЛЕНИЯ

Прошло около полутора лет с момента, когда решением Правительства Российской Федерации международный аэропорт Шереметьево полностью отделился от авиакомпании «Аэрофлот – Российские международные авиалинии» и получил статус акционерного общества со стопроцентным государственным капиталом. Раздельное существование «земли и неба» – аэропортов и авиакомпаний – в мировой практике принято давно. Для российской гражданской авиации явление это относительно новое, вызывающее массу противоречивых, подчас скептических, суждений о возможных последствиях подобного разделения.

Как бы то ни было, процесс, что называется, пошел. Сегодня, кроме Шереметьева, из состава авиапредприятий уже

выделилось еще около полутора десятков аэропортов федерального значения, остальные либо находятся в процессе акционирования, либо готовятся к нему. Впрочем, данные структурные преобразования, являющиеся по сути дела антимонопольным шагом, сами по себе блага принести не могут. В придачу к ним требуется большая целенаправленная работа по созданию аэропортов как действительно самостоятельных предприятий, сопровождающаяся продуманной коммерческой политикой, четким видением перспектив развития воздушной гавани.

Таков общий взгляд на проблему Генерального директора государственного предприятия «Международный аэропорт Шереметьево» Вадима АНОХИНА, высказанный им в беседе с корреспондентом журнала.

– Процесс разделения с авиакомпанией «Аэрофлот» на два субъекта авиатранспортного производства, – рассказывает В. Анохин, – начался еще в ноябре 1991 года, когда международный аэропорт Шереметьево стал самостоятельным государственным предприятием. Были сформулированы основные задачи аэропорта – обслуживание воздушных судов, пассажиров, клинтуры, эффективная организация авиатранспортного процесса. За счет получен-

ной прибыли аэропорт должен был существовать, реконструироваться и развиваться. В то время приступили и к разделу имущества с авиакомпанией, который не закончили до сих пор.

К сожалению, процесс размежевания начался в пору, когда какие-либо закрепляющие его нормативно-правовые документы отсутствовали. Нет их, впрочем, и ныне. Я имею в виду прежде всего Воздушный кодекс Российской Федерации.

Есть, правда, Положение об аэропортах, проект которого разработан Департаментом воздушного транспорта, но, увы, юридической силы он пока не имеет.

От государства, которое в последние годы аэропорт уже практически не финансирует, получили в хозяйственное ведение почти тысячу гектаров земли. Правда, в рамках действующего земельного законодательства права аэропорта на эту землю тоже закреплены слабо. Мы арендуем

землю, но не владеем ею. Между тем земля должна давать возможность аэропорту осуществлять все виды деятельности: авиационные – взлет-посадку воздушных судов, обслуживание пассажиров, авиаперевозчиков – и неавиационные, к которым относятся строительство парковок, ресторанов, магазинов, гостиниц, развитие сферы туризма и т. д.

Сегодня Шереметьево является государственным предприятием, и на первом этапе акционирования весь пакет акций будет находиться в государственности. Но не исключено, что в будущем, в результате приватизации, которая, естественно, не коснется основного ядра – взлетно-посадочных полос, перрона, средств УВД, – часть акций перейдет в другие руки. И тогда вопрос о том, кому принадлежит земля, будет играть большую роль. Например, в привлечении как российских, так и зарубежных инвесторов. Вряд ли они без четких гарантий государства поспешат вкладывать средства в развитие аэропорта.

Кстати, мы уже обратились в Роскомзем с просьбой перевести всю землю, которую занимает аэропорт, в разряд федерального значения. Ведь аэропорт сегодня обирают со всех сторон – и Москва, и Солнечногорский, и Химкинский районы Московской области. Отовсюду едут с проверкой различные инспекции, в несколько мест платят экологические и другие сборы. Вроде как и есть границы землеводства, но мы никто на этой земле. Немало уже случаев, когда в районе аэропорта без согласования с его администрацией и, естественно, без соблюдения элементарных норм безопасности полетов осуществляется строительство. Кроме соображений безопасности, подобная хаотичная застройка земли аэропорта лишает его еще и перспективы. Шереметьево уже сегодня зажатое словно в тисках: с одной стороны ГосНИИ ГА, с другой – воинская часть, с третьей – учебная база Московского технического университета гражданской авиации. Но международный аэропорт должен развиваться. Даже по самым приблизительным подсчетам ученых, он еще минимум два десятка лет будет главной международной воздушной гаванью столицы.

– Учитывает ли эта оценка увеличение объемов международных перевозок? Ведь не секрет, что аэровокзал Шереметьево-2 сегодня с трудом справляется с приемом и отправкой пяти-шести миллионов пассажиров в год.

– По исследованиям, проводившимся специалистами ГосНИИ ГА, ГПИ и НИИ «Аэропроект», экспертами Европейского союза, аэропорт Шереметьево при разумном подходе к его реконструкции может достичь объема в 18 миллионов пассажиров в год. Имеются и соответствующие технико-экономические расчеты вплоть до 2010 года. Основные преимущества Шереметьева – близость к столице, две железные дороги, две автомагистрали, речной порт. Рядом, в Солнечногорском районе, создается свободная – экономическая зона. В аэропорту две взлетно-посадочные полосы, способные принимать самолеты любого класса. Правда, реконструкция одной из них затянется на долгих семь лет, но есть надежда, что в нынешнем году ее наконец-то сдадут в эксплуатацию. Кстати, оборудована она будет по III категории ИКАО. Вот цифры: пока что в часы пиковых нагрузок аэропорт способен принять и выпустить два десятка самолетов. Если же модернизировать средства УВД и «запустить» вторую полосу, пропускная способность аэропорта увеличится в два с лишним раза. К слову, это один из аргументов в пользу разделения аэропорта с авиакомпанией, ибо наукой доказано, что только



самостоятельность аэропорта позволяет ему максимально использовать свою пропускную способность. Ведь не будем забывать, что по своей географии Москва – удобный транзитный пункт, а прием, обслуживание транзитных пассажиров – солидная статья доходов для аэропорта. К сожалению, наш убогий сервис отпугнул многих перевозчиков, предпочитающих теперь летать не через Москву, а, скажем, через Франкфурт-на-Майне, Брюссель. И потому одна из приоритетных задач для нас – не столько даже наращивание объемов перевозок, увеличение пропускной способности аэропорта и аэровокзалов, сколько наведение порядка в имеющемся хозяйстве, улучшение качества обслуживания пассажиров, российских и зарубежных авиакомпаний.

Сейчас мы приступили к заключению договоров с зарубежными авиакомпаниями на наземное обслуживание. Первый договор подписан с «Люфтанзой», на очереди заключение аналогичных договоров с рядом других иностранных перевозчиков. Прекрасно понимаем, что не в силах сегодня предоставить им такого сервиса, как в других аэропортах мира, потому и не «заламываем» цены – они вполне разумны и отражают наши реальные возможности. Тем не менее авиакомпании ждут от аэропорта повышения качества обслуживания и вправе рассчитывать на это, особенно с предстоящим введением пассажирского сбора. Вкладываем деньги – а многие западные авиаперевозчики берут этот обор на себя – они хотят и вправе знать, на что будут потрачены средства. В аэропорту есть клуб представителей авиакомпаний, на заседаниях которого обсуждаем эти вопросы, рассказываем, какие принимаются меры для устранения тех или иных недостатков.

К сожалению, и без того не весть какие возможности аэропорта в плане обновления имеющейся базы наземной техники в последнее время еще больше сократились. Ни в России, ни в странах СНГ тягачей, способных буксировать самолеты массой до 430 тонн, не выпускают, как не производят и многие виды спецмашин. Эту технику заказываем за рубежом, что обходится очень дорого.

Осуществляем, несмотря на полупустой кошелек, большую программу капитального строительства – это более тридцати объектов. Самый основной, конечно, рекон-

струкция второй взлетно-посадочной полосы, хотя не менее важны работы по развитию инженерной инфраструктуры, поддерживающей всю жизнедеятельность аэропорта. Ведем реконструкцию котельных в секторе Шереметьево-1, что важно и для аэропорта и для авиакомпании, поскольку тепло пойдет в ангары. В секторе Шереметьево-2 строится котельная на импортном оборудовании, которая необходима для отопления зданий этого района. Продолжается строительство водозабора и водовода, канализационных систем. Все это объекты совместного пользования как аэропорта, так и базирующихся в нем авиакомпаний. Без них мы просто не смогли бы уже в самом ближайшем времени существовать.

– А как складываются отношения между аэропортом и авиакомпанией «Аэрофлот – Российские международные авиалинии»? Насколько известно, до недавних пор между вами существовали определенные разногласия?

– Это действительно так, хотя, с другой стороны, странно, наверное, было, ежели бы разногласий не существовало вовсе. Процесс разделения и нов, и болезнен. Сказывается к тому же наш менталитет – ведь все некогда было едино в Аэрофлоте, как, впрочем, и сам он. Ныне же Аэрофлот, хоть и самая крупная в России, и самая авторитетная, но все же лишь одна из четырех сотен других российских авиакомпаний.

Да, все мы вышли из Аэрофлота. Более того, свыше десяти тысяч работников аэропорта Шереметьево сегодня являются акционерами авиакомпаний, у нас общая социальная сфера. И потому судьба ее, экономическое благополучие для нас далеко не безразличны. Но став самостоятельными предприятиями, аэропорт, хотим мы того или нет, не может больше существовать как придаток какой-либо авиакомпании. Пусть даже такой крупной, как Аэрофлот. Наши двери, говоря образно, сегодня открыты для всех перевозчиков. Посмотрите, ныне аэропорт является базовым для Аэрофлота, «Трансаэро», «Российских авиалиний», «Золотой звезды», «Московских воздушных линий», «АЛ» – всего около пятнадцати компаний. Предположим, всех их будем обслуживать на льготных условиях, но, извините, за счет чего тогда будем существовать сами?

Впрочем, коль речь зашла о льготах, скажу: проблемы в этом плане во взаимоотношениях с Аэрофлотом были, но постепенно они разрешались. Весной нынешнего года была найдена отправная точка – подписано Генеральное соглашение о партнерстве, в котором расставлены все точки над «i». Мы, наконец, определили и документально закрепили, что являемся равноправными партнерами авиатранспортного процесса, обозначили меру ответственности друг перед другом и, надеюсь, поняли, что нет сегодня и не должно быть в будущем даже условий для разногласий. Скажу больше: сейчас готовим ряд дополнений к Генеральному соглашению. Например, на аренду Аэрофлотом самолетных стоянок. Понимаем, что авиакомпания ныне находится в очень сложной ситуации. «Железные» ряды старой, неэффективной техники – груз немалый, способный подкосить любого авиаперевозчика. Пожалуй, на льготных условиях пользуетесь стоянками...

Но и Аэрофлот отнюдь не безучастен к нашим нуждам и проблемам. Он финансирует, и в весьма приличных размерах, работы по реконструкции второй взлетно-посадочной полосы, строительство котельных и т. д. Одним словом, наматывается баланс интересов и, дай Бог, чтобы он сохранился.

Он просто необходим для решения производственных, социальных вопро-

сов, для выработки, наконец, совместной политики по отношению к третьим партнерам, которые имеются и у аэропорта, и у авиакомпании. Положительный пример тому уже есть – создание совместными усилиями первой в России независимой топливно-заправочной фирмы. Благодаря ей сегодня проблем с заправкой самолетов в Шереметьеве нет. Вопрос в другом – в ценах на это топливо, которые, впрочем, высоки по всей России. Но мы думаем о создании еще одной топливно-заправочной компании – пусть будет конкуренция, которая неизбежно приведет к повышению качества работы, а при дальнейшей стабилизации экономики, возможно, и к снижению цен на горюче-смазочные материалы.

Не отрицаю, разделившись, трудностей каждая сторона получила немало. Но преодоление их рано или поздно приведет к улучшению общего положения дел. Скажем, нагрузив авиакомпанию расходами за наземное обслуживание, которые раньше просто растворялись в общей сумме затрат и потому были незаметны, аэропорт вынуждает ее тем самым более рачительно вести свое хозяйство. С другой стороны, авиакомпания теперь вправе требовать от аэропорта более четкого и качественно выполнения всех технологических процессов, нормального сервиса для своих пассажиров в аэровокзалах.

Да, раздел имущества при выделении аэропорта и авиакомпании «Аэрофлот – Российские международные авиалинии» в самостоятельные структуры проходил не всегда гладко. Но, считаю, победил разум, здравый смысл. Например, аэропорт передал авиакомпании находившиеся у него на балансе ангары. Зачем они нам, коль нет самолетов? Много разногласий было по вопросу, кому отдать здания аэровокзалов. Но давайте подсчитаем: объем работ Аэрофлота в секторе Шереметьево-1 – шесть процентов, в секторе Шереметьево-2 – сорок шесть. Сохранив аэровокзалы за авиакомпанией, дали бы тем самым почву для ростков того самого монополизма, против которого по сути дела и затеяно было все это размежевание. Аэропорт же, получив в собственность пассажирские

терминалы, на абсолютно равных условиях предоставляет теперь право пользования ими всем без исключения авиакомпаниям. Чем больше их будет – тем лучше для нас, тем выше прибыль аэропорта. А раз будут средства, появится и возможность для ремонта, реконструкции аэровокзалов.

Раньше аэропорт финансировался по остаточному принципу, главное было – авиатехника. Наука, а точнее ученые ГосНИИ ГА, Академии гражданской авиации подсчитали, что аэропорт Шереметьево получал на свое развитие лишь пять процентов дохода бывшего ЦУМБС. От того и все беды нынешние. А ведь аэропорт, в «западном» понимании – золотое дно, поскольку вокруг него концентрируются сильные и, главное, способные быстро развиваться, приносить доход фирмы. На основе концессии можно создать мощную инфраструктуру, которая в первую очередь будет служить главной цели – интересам пассажиров.

– Что же выиграл пассажир от размежевания аэропорта с авиакомпанией?

– Пока ровным счетом ничего. Прежняя головная боль авиапутешественника, что при отлете, что по прилету остались. Все взаимосвязано, и коль не имеем возможностей для развития аэропортового хозяйства, в первую очередь терминала Шереметьево-2, ничем не сможем облегчить жизнь пассажиров. Сейчас прорабатываем вопрос о пассажирском сборе, который взимается в 98 аэропортах мира. У нас же эти деньги если и берутся, то включены в тариф и идут в карман авиакомпании Аэрофлот. Аэропорт с того не имеет ни цента. Вопрос взимания пассажирских сборов обсуждался в Департаменте воздушного транспорта, получил поддержку и, думаю, в ближайшее время решится положительно. Но! Хочу подчеркнуть особо: средства эти пойдут не на увеличение зарплат сотрудников аэропорта, не на выплату им премиальных – только лишь на улучшение технологических процессов, качества обслуживания пассажиров. На первых порах – на самые элементарные вещи: реконструкцию подъездов и подходов к пассажирскому терминалу, на то,

чтобы тележки для багажа были бесплатными. Да мало ли у нас дыр...

Надо в корне менять ситуацию с безопасностью пассажиров в зоне аэропорта. Что скрывать, уровень криминогенности в Шереметьеве на сегодня один из самых высоких в Москве, и только силами милиции здесь не справиться. Посмотрите, практически во всех крупных аэропортах мира безопасность обеспечивается за счет средств самих аэропортов. Это может быть и выборочный досмотр въезжающих на территорию порта, и жесточайший контроль за сохранностью багажа... Словом, создание всех условий для того, чтобы пассажиры чувствовали себя в аэропорту спокойно, чем похвастаться сегодня, увы, не можем.

– Да уж, прилетать в Шереметьево ночью страшно. Ни транспорта, ни гарантии безопасности. Перекусить даже по-человечески нельзя...

– Все эти проблемы решаемые, но, повторяю, при наличии средств. Их кроме пассажирских сборов опять-таки могли бы дать концессии. Ну не принято это у нас пока, а во всем мире как? К примеру, аэропорт Америки Сизл живет в значительной степени за счет концессий. На право строительства и эксплуатации паркингов, на право открытия в пассажирском терминале либо вокруг него кафе, баров, ресторанов. То же автобусное сообщение между Шереметьевым и метро «Речной вокзал» можно было бы отладить до совершенства, применив определенные экономические рычаги.

Питание в аэропорту? Да, абсурд пока получается. Был некогда трест столовых и ресторанов, к которому относились точки общепита аэропорта Шереметьево. Теперь Московское имущество передало им в собственность помещения в зданиях, находящихся на балансе аэропорта. Беспредел приватизации – больше ничего! Случился пожар в ресторане терминала сектора-1 Шереметьева, в результате потрескались плиты перекрытия. За ремонт – а это замена плит, сумасшедшие деньги – кто заплатит? Уж о качестве питания и говорить нечего. Могли бы привлечь к этому делу какую-либо иностранную фирму, сами создали

*По утрам
в зале
вылета
международного
аэровокзала
Шереметьево-2
всегда
оживленно.
В это время
суток
здесь
оформляются
десятки
рейсов.*

Фото В. ГРЕБНЕВА.



бы в конце концов предприятие, но ведь не вправе, как не вправе пока что проверить качество питания в столовых и ресторанах, действующих на территории аэропорта.

Посмотрите, сколько сейчас в пассажирских терминалах коммерческих лотов! Ассортимент – горячительные напитки, сигареты, кое-что из самого низкопробного ширпотреба. Платные стоянки автомашин – жалкое подобие западных паркингов, в отличие от которых здесь с вас и деньги сдерут и сохранности вашего автомобиля не гарантируют. Да, зачатки, ростки нового есть, но все это должно быть управляемо, подчинено основной цели – удобству пассажиров. Следовательно и строить подобную сопутствующую авиатранспортному процессу деятельность надо на совершенно иных условиях.

– Так что мешает?

– Хилая нормативно-правовая база, о чем уже говорил, недостаток средств. Хотя, надо сказать, базирующиеся в аэропорту авиакомпании проблемы эти понимают и финансово участвуют в их решении. Скажем, Аэрофлот и «Трансаэро» равными долями финансируют строительство гостиничного комплекса на шестьсот мест в секторе 1 аэропорта Шереметьево. Кроме того, «Трансаэро» участвует в реконструкции старого пассажирского терминала в том же секторе, где по требованию пограничной и таможенной служб требуется разделить пассажиров рейсов дальнего зарубежья, государств Содружества и внутрироссийских авиалиний. В идеале же, и опять-таки исходя из зарубежного опыта, международный аэропорт Шереметьево должен иметь свой особый статус. Касается он целого ряда вопросов. Скажем, не имея практически никаких льгот, аэропорт Шереметьево платит сегодня сполна по всем видам налогов. На развитие нам остается 10–14 копеек с рубля дохода. За рубежом же аэропорты полностью или частично от уплаты налогов освобождены. Правда, с условием, что неуплаченные в казну средства идут на развитие аэропортового хозяйства. Да это и правильно. Администрация аэропорта должна быть ответственна за развитие прилегающего к нему района, поскольку аэропорт – катализатор деловой активности. Вокруг него развивается бизнес – гостиничный, туристический и т. д. Создаются свободные экономические зоны. Думаю, что и у нас все это со временем будет, должно быть. От свободы предпринимательства, здоровой конкуренции в конечном счете выиграет и пассажир, и авиаперевозчик, что наш, российский, что зарубежный. Нужна только правовая поддержка со стороны государства, соответствующие полномочия. Об этом говорилось, кстати, во время нашей встречи с мэром Москвы Ю. М. Лужковым. Итог беседы вселяет оптимизм, поскольку к нашим проблемам Правительство Москвы относится с пониманием, обещает поддержку и помощь. Дело за малым: чтобы все это осуществилось.

Беседу записал
В. ВЛАДИМИРОВ.

а/п Шереметьево.

Государственное предприятие
«Международный аэропорт Шереметьево» приглашает к сотрудничеству заинтересованные организации, фирмы, компании.

Москва, К-340, а/п Шереметьево.
Телефон: 578-01-03. Факсы (095):
578-27-82, 578-18-32,
Site: SVODASU.

ПРИГЛАШАЕМ В АСПИРАНТУРУ

Академия гражданской авиации
в 1995 г. осуществляет прием
в аспирантуру (очно и заочно)
по специальностям:

05.22.13 – «Навигация и УВД»;

**05.22.14. – «Эксплуатация
воздушного транспорта»;**

**08.00.05 – «Экономика,
планирование, организация
управления в ГА».**

Обучение проводится
за счет средств госбюджета,
направляющей стороны
или за счет

средств соискателя.

Предпочтение отдается
лицам, имеющим прописку
в С.-Петербурге.

Документы и реферат
представляются

до 25 сентября 1995 года

по адресу:

**196210, С.-Петербург,
Авиагородок, ул. Пилотов, 38.
Телефон 104-18-79.**

**АКАДЕМИЯ,
ОТДЕЛ АСПИРАНТУРЫ.**

– Сергей Алексеевич, как родилась идея создания Акционерного общества и что Вы можете предложить на рынок услуг по маркировке воздушных судов?

– Идея эта лежала на поверхности. Десятилетия у нас в стране была единственная авиакомпания – Аэрофлот, и в конструкторских бюро, создававших летательные аппараты, приблизительно раз в восемь–десять лет под геометрию нового самолета или вертолета выпускалась соответствующая документация на их окраску. О каких новациях и разнообразии тогда могла идти речь?

Сейчас только в России десятки авиакомпаний имеют свой товарный знак. Стало быть, есть и потребность в маркировке воздушных судов.

Кроме самолетов и вертолетов, мы занимаемся маркировкой автомобилей, создаем рекламно-информационные изделия наружного и внутреннего применения. При этом используем пленки фирм 3M, PMF, FASSON, в том числе световозвращающие пленки 3M, которые способствуют повышению безопасности движения.

– И каковы Ваши успехи на авиационном рынке?

– Пока весьма скромные. Со своей стороны, мы изучаем авиационный рынок, а наши потенциальные заказчики знакомятся с новыми технологиями. У нас сложились тесные деловые отношения с авиакомпаниями «ТРАНСАЭРО», для которой мы выполняем работы на самолетах «Боинг» и принадлежащих ей автомобилях.

Для других авиакомпаний и предприятий мы делали лишь пробные работы. Нам очень важно, чтобы заказчики поверили в надежность маркировки пленками, поняли их преимущества перед красителями. А выжить на данном этапе помогают заказы по разработке и изготовлению рекламно-информационных изделий, а также оформлению поверхностей автомобилей. В частности, выполняем заказы авиакомпаний «AJT AIR INTERNATIONAL» и «AVCOM», агрофирмы «Белая Дача», фирмы «Российский Быт», финансовой компании «КОРА».

– Вы упомянули о преимуществах пленок. В чем они, эти преимущества, перед обычными красителями?

– Хотел бы сразу сказать, что пленки не заменяют полностью красители. Фоновую окраску поверхности летательных ап-



РОАНД

ПРЕДЛАГАЕТ УСЛУГИ

В аэропортах России все чаще можно увидеть самолеты с непривычной маркировкой. Вместо традиционного «Аэрофлот» на их бортах можно прочесть «ВНУКОВСКИЕ АВИАЛИНИИ», «БЫКОВО-АВИА», «ТРАНСАЭРО», «АЛАК», «АВКОМ»... Любуясь новой раскраской воздушных судов, не раз задавал себе вопрос: где и кем создается новая маркировка.

И вот летом этого года в Тушине на первом Международном авиасалоне «Авиация общего назначения-95» внимание привлекла экспозиция Акционерного общества закрытого типа «РОАНД». Оказывается, одним из видов его услуг является дизайн маркировки и выполнение ее на поверхности воздушных судов самоклеющимися пленками.

Директор Акционерного общества С. А. МЕДВЕДЕВ любезно согласился ответить на вопросы специального корреспондента журнала Вячеслава ЛАМЗУТОВА, которые, надеемся, заинтересуют руководителей авиакомпаний, начальников аэропортов, региональных управлений воздушного транспорта, руководителей других авиационных структур.

паратов необходимо выполнять красителями, ну а нанесение остальных элементов маркировки – эмблем, логотипов, бортовых номеров и надписей – пленками. Они имеют следующие преимущества: сокращают или полностью исключают простои воздушных судов, необходимые для выполнения работ по маркировке, поскольку могут выполняться на аэродроме заказчика во время проведения плановых регламентных работ. К тому же работы по маркировке пленками дешевле, чем покраска. Они не требуют и соблюдения специальных норм противопожарной безопасности, защиты органов зрения и дыхания. Кроме того, долговечность, прочность, гибкость, невыгораемость маркировки пленками выше, чем красителями. И, наконец, работы по снятию и реставрации старой маркировки, выполненной с применением пленочных технологий, проще, быстрее и, соответственно, дешевле,

чем у маркировки, выполненной красками.

В целом же нанесение пленок на летательные аппараты по зарубежному опыту обходится как минимум в два раза дешевле, чем красителями.

– И традиционный вопрос: какие планы у компании «РОАНД»?

– Мы планируем прежде всего закрепить на авиационном рынке, наладить стабильные партнерские отношения с авиакомпаниями и частными владельцами воздушных судов. Предполагаем наладить деловые отношения с заводами, совместно с которыми мы смогли бы реализовать любой вариант разработанной нами маркировки самолетов или вертолета. И, конечно же, мы планируем участвовать в Международных авиационно-космических салонах как в России, так и в других странах мира.



КОМЕРЧЕСКАЯ ТРАФКА тел./факс 158-46-78



Вариант маркировки самолета Ил-103

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Дизайн маркировки воздушных судов.
Маркировка воздушных судов самоклеющимися пленками.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Дизайн и оформление внешних поверхностей транспортных средств самоклеющимися пленками под фирменный стиль заказчика или любой рекламной информацией.

РЕКЛАМНО-ИНФОРМАЦИОННЫЕ ИЗДЕЛИЯ

Дизайн, изготовление, установка и регистрация световой и несветовой городской рекламы.

Дизайн, изготовление и установка информационных щитов, стендов, указателей, табличек и т.д. для оформления внутренних помещений и территорий.

Дизайн и изготовление элементов выставочных экспозиций.

РАЗРАБОТКА ФИРМЕННОГО СТИЛЯ

Дизайн и регистрация товарных знаков, эмблем, логотипов.
Дизайн элементов деловой документации.

Мы хотим, чтобы Вас узнавали и в небе и на земле!

Российская Федерация, 125171, Москва, а/я 71. Тел./факс 158-46-78.



КОМЕРЧЕСКАЯ ТРАФКА тел./факс 158-46-78



Вариант маркировки самолета Як-42



Первый день сентября – начало нового учебного года. Этим парням – третьекурсникам Ульяновского высшего

авиационного училища гражданской авиации нынешний сентябрь запомнится навсегда. В эти дни они совершают первые в своей жизни полеты, первые взлеты и посадки. Так начинается дорога в небо...

Ульяновское высшее – единственное теперь в России учебное заведение, которое готовит инженеров-пилотов, инженеров-диспетчеров. Возможно, будет готовить и бортинженеров. И хотя вузом оно стало лишь недавно – всего два года назад – биография этого учебного заведения, начавшаяся в 1935-м, – частица славной истории Гражданского Воздушного Флота нашей Родины.

Здесь проходили переподготовку на новую технику сотни, быть может, тысячи пилотов и штурманов, бортмехаников, бортинженеров, диспетчеров по управлению воздушным движением. Многие из них теперь работают не только во всех без исключения государствах Содружества, но и в десятках авиакомпаний дальнего зарубежья. Получив статус высшего учебного заведения, училище продолжает эту работу на более высоком уровне.

...Сладок аромат разнотравья на аэродроме. Но еще слаще для этих курсантов команда «На взлет!» после коротких минут отдыха. Сколько их, этих команд, будет у них впереди!

Фото В. ГРЕБНЕВА.



ДОРОГА В НЕБО НАЧИНАЕТСЯ ОТСЮДА



Нынче в Ульяновском высшем авиационном училище гражданской авиации большой праздник – шестидесятилетний юбилей! Сюда, на улицу Можайского, что почти в самом центре Ульяновска, соберется, наверное, немало гостей. В основном будут это ветераны учебного заведения, проработавшие в нем десятилетия. Приехали бы на юбилей и многие из тех, кто в разные годы учился здесь, для кого стены «альма матер» – не просто кусочек жизни. Но цены на билеты, пограничные и таможенные барьеры, разделившие Союз нерушимый на суверенные государства...

Это день сегодняшний, а вот так началась история училища...

В середине сентября 1935 года приказом по Главному управлению Гражданского Воздушного Флота в Батайске при 1-й объединенной школе пилотов и авиатехников были созданы Курсы высшей летной подготовки. Цель, ставившаяся перед ними, была очень важной: обучение летного состава «самолетоводению по приборам, по радио, ночью и в затрудненных метеословиях, а также переподготовка пилотов в высший класс на тяжелые самолеты». Вскоре был назначен и Главный командир Курсов. Им стал молодой, энергичный пилот Г. А. Пружинин (героически погиб во время войны).

В разные годы учебным заведением руководили:

с 1935 г. по 1939 г. – Г. А. Пружинин
с 1939 г. по 1941 г. – Мишура, Савельев, Молодцов, Гришин (инициалы неизвестны)
с 1941 г. по 1943 г. – В. С. Петров
с 1943 г. по 1953 г. – В. С. Титов
с 1953 г. по 1961 г. – К. И. Шубин
с 1961 г. по 1965 г. – М. А. Банный
с 1965 г. по 1974 г. – А. И. Охонский
с 1974 г. по 1977 г. – И. А. Таращан
с 1977 г. по 1986 г. – П. П. Мушта-

тов

с 1986 г. по настоящее время – В. М. Ржевский.

Материальная часть, которую осваивали первые слушатели Курсов, состояла из самолетов ПС-7, К-5, «Сталь-2», У-2, П-5, ПС-9. В 1938 году началось обучение на ПС-40 – первом отечественном гражданском самолете с убирающимися шасси, а затем и на ПС-84, оснащенном связным и навигационным оборудованием.

Новые самолеты требовали и новых методик обучения летного состава, более углубленного подхода к освоению материальной части, к технике пилотирования. Вот почему летом 1939 года в Москве был создан еще и Летный центр, начальником которого стал известный пилот Н. П. Шибанов. В Центре начали проводиться сборы преподавателей и инструкторов-пилотов учебно-тренировочных отрядов и летного состава ГВФ по освоению самолета ПС-84. Летный центр и Курсы (переведенные к тому времени из Батайска в Минеральные Воды) стали по сути дела основными учебными заведениями Аэрофлота по переподготовке летных и технических кадров.

В октябре 1941 г. Курсы эвакуируются в Ташкент и готовят пилотов не только для

ГВФ, но и для армии. Обучение велось в основном на самолете Ли-2, а всего за годы войны этот самолет освоили на Курсах около трех тысяч пилотов, бортмехаников, бортрадиотехников, штурманов.

В 1947 году Курсы и Летный центр были объединены в Школу высшей летной подготовки. Вначале она базировалась в Бугуруслане, а с 1950 года в Ульяновске, где практически на голом месте пришлось создавать современный аэродром с бетонированной взлетно-посадочной полосой, способной принимать тяжелые самолеты. Обучение в те годы велось на Ил-12 и Ли-2, но на подходе уже был первенец отечественной реактивной пассажирской авиации самолет Ту-104. Поскольку строительство ВПП затягивалось, пришлось создавать еще один летный учебно-тренировочный центр, который сначала находился в Москве, а затем в Новосибирске. Через три года, после завершения строительства материально-технической базы в Ульяновске, он также был объединен в ШВЛП.

С 1956 года Школе была поручена подготовка экипажей на самолетах Ил-14, Ил-18, Ту-104, Ту-124, Ан-10. По сути дела тогда, без малого четыре десятилетия назад, начался новый этап в деятельности этого учебного заведения, связанный не только с интенсивным переходом на новую реактивную технику, но и с началом подготовки летного и технического состава для зарубежных авиакомпаний. Первыми прошли курсы обучения в Ульяновске экипажи в ГДР и Чехословакии.

Надо сказать, что к началу шестидесятих годов педагогический коллектив Ульяновской ШВЛП накопил большой опыт учебно-методической работы, особенно по внедрению в учебный процесс современных форм и методов обучения, в том числе и технических, что положительно сказывалось на качестве подготовки авиационных специалистов. К примеру, на цикловой комиссии авиадвигателей был создан стенд с запрограммированным материалом по действию экипажа в особых случаях полета (автор – старший преподаватель А. Крюков). Преподаватели П. Бехтер и В. Бехтер написали методическое пособие по практической аэродинамике самолетов Ту-104 и Ил-18, Ту-134 и Ту-154. Эти и подобные им работы, которых преподавателями Ульяновской ШВЛП в шестидесятые – начале семидесятых годов было сделано немало, свидетельствовали о растущем научном потенциале коллектива. Вот почему в 1974 году при школе был создан учебно-методический центр. На него возлагались задачи разработки основных документов, регламентирующих деятельность экипажей воздушных судов, создания методических пособий по технике пилотирования и внедрению единой методики летного обучения. Центр должен был заниматься также разработкой требований к уровню профессиональной подготовки летного состава.

Развитая материально-техническая база, огромный практический опыт коллектива ШВЛП в переподготовке авиационных кадров плюс проводимая здесь научно-методическая работа – вот три кита, на которых в начале 80-х решено было создать

самое, пожалуй, элитное учебное заведение отрасли – Центр по совместной подготовке летного, технического и диспетчерского персонала гражданской авиации стран-членов СЭВ. Каждая из них, как мыслилось, будет вносить свою определенную лепту в строительство новых учебных корпусов, в дальнейшее развитие и расширение лабораторной и аэродромной базы. Каждая взамен будет получать практическую отдачу – великолепную подготовленную авиационные кадры. Так, впрочем, и было до известных пор. После распада СССР ситуация в корне изменилась...

В западном мире давно поняли, что наиболее выгодно вкладывать деньги в образование. Дивиденды же – знающие, отлично подготовленные, умеющие творчески мыслить специалисты, которые способны во сто крат преумножить средства, затраченные на их подготовку. Но то на западе. Там и проблем поменьше, и денег, наверное, побольше. В нашем же отечестве образование сегодня не в чести. Бедствуют профессора и преподаватели вузов, ветшают здания самих учебных заведений, нет у них средств и на то, чтобы хотя бы на более-менее сносном уровне оснастить учебный процесс всем необходимым.

Сия участь не миновала и Центр ГА СЭВ. После распада СССР, прекращения существования СЭВа резко сократился финансовый ручеек, питавший это учебное заведение. Постепенно перестали приезжать на переподготовку и экипажи из авиакомпаний бывших «братских» стран, взявших теперь курс на авиатехнику западного производства. Но это одна сторона проблемы. Другая же в том, что суверенизация республик бывшего СССР привела к тому, что ряд учебных заведений гражданской авиации оказался для России за рубежом. Особенно худо дело обстояло с подготовкой летных кадров с высшим образованием – Россия, к сожалению, на своей территории подобного заведения раньше не имела. Вот почему в начале 1993 года перестал существовать Центр ГА СЭВ и родилось Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации. Появился первый в России летный вуз.

Два года существует Ульяновское высшее авиационное – срок в общем-то мизерный для учебного заведения, но только не для такого, как это. Ведь «точка отсчета» со дня его рождения – год 1935-й. Она словно закладной камень огромного здания, в котором каждый кирпичик – крупица опыта, мастерства, накопленного в столь непростою деле, как обучение летных кадров. Три набора сделало уже училище. Ежегодно по сто человек принимается на летный факультет, по пятьдесят на диспетчерский. Цифры, конечно, минимальные, но они ограничены рамками тех договоров с авиапредприятиями и авиакомпаниями России, которые заключает училище на подготовку специалистов. Эти договора дают, правда, учебному заведению лишь небольшую толику средств, чтобы выжить, кое-как существовать в нынешние столь трудные времена. Впрочем, маленькая оговорка: кажется, свой статус интернационального учебного



заведения Ульяновское училище вскоре восстановит. Сюда уже направили на обучение договорников национальные авиакомпании Армении, Узбекистана, Туркмении. Есть предварительные наметки о возможности сотрудничества, в том числе и в плане переподготовки летного и технического состава, с авиапредприятиями других государств Содружества.

Столкнувшись с проблемой перехода на новую для себя форму работы – первоначальное обучение, а не переподготовка пилотов, как было это раньше, коллектив училища в части организации учебного процесса особых трудностей не испытал. Учебные классы, лаборатории в полной мере соответствовали тем требованиям, которые предъявляются к теоретической подготовке новичков. Проблемы возникли в другом – в воспитательной работе. Вчерашнего школьника нужно не просто учить, но и воспитывать в нем чувство долга, ответственности – без того авиации нет. Этим вопросам в бывшем Центре ГА СЭВ уделялось минимум внимания, поскольку слушателями его были в основном опытные, прошедшие хорошую летную выучку люди. Они прекрасно понимали, что часы, отпущенные на самоподготовку, нельзя провести на футбольном поле. Понимали и то, что в авиации невозможно надеяться на «авось». Что-то не допонял, недоучил, проскочил кое-как экзамен – все равно незнание твое рано или поздно скажется в воздухе, когда не будет рядом опытной руки инструктора.

Вчерашние школьники – категория совсем другая. Нет теперь у преподавате-

*Начальник
Ульяновского
высшего
авиационного
училища
гражданской
авиации,
заслуженный
пилот СССР
В. М. Ржевский.*

*Прежде чем
приступить
к учебным
полетам,
курсанты
проходят
курс
тренажерной
подготовки.*

лей и привычных рычагов воздействия на курсантов – ни тебе Устава о дисциплине, ни общественных организаций – комсомольской, партийной. Есть, правда, профсоюз, но его роль в воспитательном процессе, прямо скажем, весьма сомнительна. Так что остается единственное – индивидуальная работа педагогов с курсантами, и она-то как раз оказалась наиболее эффективной. Хотя, справедливости ради,

стоит отметить: молодежь пришла в училище целеустремленная, грамотная, – «дуриком» проскочить вступительные экзамены теперь сложно, конкурс 12–15 человек на место каждый год. Но что интересно: самими недисциплинированными оказываются, как правило, дети авиаработников. Парадокс?

Непростая ситуация сложилась в училище с преподавательскими кадрами. Дело в том, что в программе высшего летного училища есть ряд дисциплин, которые требуют более углубленного и расширенного толкования, чем это делалось в Центре ГА СЭВ, а следовательно, и укрепления преподавательского состава специалистами, имеющими ученую степень. Такие люди есть – в Кировоградском, Актюбинском высших летных училищах. Это россияне, для которых суверенизация бывших союзных республик обернулась негативной стороной. И уехали бы с радостью, в Россию, в Ульяновск, и работа здесь им была бы по плечу и по сердцу, но проблема с жильем. Четвертый год строит училище на паях с Управлением внутренних дел Ульяновска жилой дом, закончить – на хватает средств. Правда, город помогает, но у него тоже прореха на прорехе.

– Мы, – рассказывает начальник училища Виталий Маркович Ржевский, – нашли с администрацией города, области полное взаимопонимание. И во многом именно благодаря этому удалось в кратчайшие сроки создать из бывшего Центра переподготовки высшее авиационное училище –



Компьютеры — привычный атрибут учебного процесса.

*Раннее утро, учебный аэродром.
Начинаются полеты.*

В училище много внимания уделяется языковой подготовке.



единственное на сегодняшний день в России! А ведь высококвалифицированные специалисты — богатство любой авиакомпании. В них всегда будет потребность, пусть даже сейчас понимают это отнюдь не все...

В словах Ржевского звучит элемент горечи, и тому есть причины. Человек, отдавший гражданской авиации всю свою жизнь, заслуженный пилот, опытный педагог, он хорошо понимает, что нынешнее легкомыслие — ежели применительно это слов к авиации — рано или поздно обернется бедой. С одной стороны, какое-то наплевательское отношение к образованию, к науке со стороны государства. Ведь даже тот минимум финансирования, что идет сегодня из бюджета и которого хватает лишь на нищенскую зарплату преподавателям да на питание курсантам, поступает с большой задержкой. А налоги? Ведь крохи остаются училищу от той же коммерческой деятельности, за счет которой пытаются здесь залатать хотя бы часть дыр.

С другой стороны, странно выглядит позиция авиакомпаний России, которых на

сегодняшний день уже более четырехсот. О чем думают их руководители, которые живут лишь днем нынешним, не заботясь о том, что рано или поздно им придется омолаживать кадры. Где их тогда взять? Авиакомпания «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», «Волга – Днепр» и еще несколько других проблему эту просчитали на долгие годы вперед и потому активно используют Ульяновское училище для подготовки своей смены. А другие?

Журналистская судьба не раз приво-дила меня в Ульяновск. Бывал здесь, когда нужно было подготовить для жур-нала деловой, рабочий материал. При-глашали и на разного рода торжества, посвященные сдаче в эксплуатацию со-оружений бывшего Центра. Всегда после таких командировок оставалось чув-ство о большом будущем этого учебного заведения, и профессиональная интуи-ция, видно, не подвела. Училище захи-рело, может быть, чисто внешне, да и пора уж. Сколько лет прошло с тех пор, как имело оно средства на ремонт и какое-либо строительство. Но то беды поправимые. Главное же, что не требует реставрации и ремонта, – твердый дух коллектива, вера, что творят они для ави-ации России дело нужное. А это действи-тельно так. Не забросили, к примеру, пере-подготовку авиационного персонала, то есть то, чем занимались испокон веку и что сегодня тоже, кстати сказать, при-носит доход. Ведет училище и летно-методическую работу, хотя и не в пре-жнем объеме – сократилось число заказ-чиков. Вопрос этот интересует теперь лишь Департамент воздушного транспор-та да десяток наиболее мудро мыслящих руководителей авиакомпаний. Остальные же о том заботятся мало – не это ли одна из причин снижения уровня безопаснос-ти полетов? Кстати, вот симпатичный пример: авиакомпания «Волга – Днепр», имеющая, казалось бы, и имидж, и воз-можность готовить и переучивать кадры за рубежом, к Ульяновскому высшему авиационному училищу относится с боль-шим вниманием и отнюдь не пренебре-гает тем потенциалом знаний, которые могут приобрести здесь ее сотрудники. Частый гость в училище президент «Во-лга – Днепра» А. И. Исайкин, другие ру-ководители компании. Уверен, надо бу-дет, и финансово поддержат, потому что верят: авиации России быть! Это ли не благо?

Но вернемся в аудиторию училища, хотя аудиторией летного вуза с полным правом можно назвать и летное поле. А оно сейчас наполнено гулом самолетных двигателей, напоено тем неповторимым, ни с чем не сравнимым чувством, которое охватывает каждого, кто только приобщается к летной профессии. Первый ознакомительный пол-ет для курсантов – как сказка наяву. Чуде-сное чувство полета... Сегодня его испы-вают третьекурсники. Как раз накануне нашего приезда учебное заведение полу-чило пять новеньких Як-18Т, а инструктор-ский состав приступил к окончательной доводке методик летного обучения, пол-ностью ориентированных на стандарты ИКАО. Впрочем, в процессе летной прак-

тики курсантам предстоит перешагнуть через одиннадцать летных экзаменов на подтверждение согласно международным стандартам квалификационных характери-стик. За плечами у них уже тренировка на компьютерах (ничего подобного даже при-сниться не могло слушателям прежней ШВЛП), которые моделируют полет по прямоугольному маршруту и в зоне, заня-тия на комплексном тренажере.

Стандарты ИКАО, упомянутые выше, – не дань моде. Дело в том, что училище согласно международной классификации должно выпустить «коммерческого» пи-лота, то есть пилота, способного по уровню своих знаний, подготовки, практики рабо-тать на коммерческих регулярных, либо чартерных авиалиниях. Поэтому сотрудни-ки училища провели большую работу по анализу подготовки летного состава в ряде зарубежных авиакомпаний. А потом «сме-шали» этот опыт и международные требо-вания с опытом собственным. Симбиоз получился неплохой. Правда, круто стал вопрос о комплектовании училища инструп-торским составом. Из двухсот претенден-тов необходимым требованиям соответ-ствовали лишь двадцать пять. Отбор жест-кий, но именно он позволил в кратчайшие сроки создать методическую базу для учеб-но-летного процесса.

Но Як-18Т – самолет первоначального обучения, летающая парта, а что последует за ним? Два года назад, когда журнал опубликовал материал об открытии Уль-яновского высшего, речь шла о самолете Ил-144. Сегодня о нем даже говорить не приходится, когда еще машина эта появля-ется! Вот почему училище приняло решение взять в аренду самолеты Ан-24 и Ан-26 и



пока сделать их выпускными. Дай-то Бог, если на момент окончания училища выпу-сников первого набора в эксплуатацию по-ступят те же Ил-114, Ту-204. Проблем с переучиванием не возникнет: подобный опыт в учебном заведении имеется. Хуже, если этого не произойдет...

Утро, роняют пух тополя в старом дво-рике Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации. Словно снегом, покрыты им зеленые газоны, до-рожки, по которым спешат по своим делам курсанты. Заканчивается сессия, впереди полеты, – та же учеба. И, глядя на этих мальчишек, живущих сегодня мечтой о небе, невольно думаю, что у каждого из них судьба далеко еще не предreshена. Учеб-ные заведения гражданской авиации в последние годы оказались вне военной подготовки – нет больше военных циклов и кафедр. Значит, после окончания учил-ища с дипломом коммерческого пилота в... стройбат? Россия щедра, Россия богата...

В. ШИТОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»
Фото В. ГРЕБНЕВА.

г. Ульяновск.

Курсант Е. Тихонов (слева) только что совершил свою первую в жизни посадку. Рядом с ним заместитель командира эскадрильи В. Пырклов.



«ЭРБАС ИНДАСТРИ»: САМОЛЕТЫ «А-300» – «А-310»

В одном из предыдущих номеров нашего журнала было рассказано о самолетах семейства «А-320» западноевропейского консорциума «Эрбас Индастри»*. Данная статья посвящена другому семейству авиалайнеров этого консорциума: «А-300» – «А-310». Именно с нее началось по сути дела массовое производство западноевропейской гражданской авиационной техники для магистральных воздушных линий, положившее конец длительному американскому монополизму в этой области мирового рынка. Ныне более 660 самолетов типа «А-300» – «А-310» успешно эксплуатируют около 90 авиакомпаний на всех континентах (в том числе семь «А-310» в России и других странах СНГ).

Реализация программы проектирования и строительства «А-300» – «А-310» осуществлялась на основе глубокой модернизации концепции первого проекта «Эрбас Индастри». С созданием после широкофюзеляжного двухдвигательного авиалайнера «А-300В» новых авиалайнеров «А-

300» – «А-310» окончательно сформировалась техническая и экономическая идеология западноевропейского консорциума. Ее отличительными чертами являются:

- определение точных прогнозов перспективных направлений развития авиарынка на базе постоянного взаимодействия с эксплуатантами и всесторонней оценки деятельности главных конкурентов;
- тщательный анализ принимаемых концептуальных решений и строгая, последовательная их реализация;
- максимальное (и в то же время предельно взвешенное) внедрение в конструкцию разрабатываемых самолетов новейших достижений науки и техники;
- высочайший уровень унификации на всех этапах производства и эксплуатации самолетов;
- создание конструкций, рассчитанных на осуществление в них серьезных модернизаций в течение отведенного им жизненного цикла.

Своеобразный рубежной вехой в деятельности «Эрбас Индастри» считается июль 1978 года. К этому моменту количество заказов на самолеты «А-300» и «Боинг-747» почти сравнялось. А пятьдесят девять «А-300В» уже эксплуатировались тринадцатью перевозчиками и имели суммарный налет 230 тысяч часов в 160000 рейсах со средней регулярностью полетов свыше 98 процентов. Тем самым была убедительно показана обоснованность претензий консорциума на свою долю мирового рынка магистральных авиалайнеров.

И вот в этих благоприятных для себя условиях руководство «Эрбас Индастри» делает непростой шаг. Оно решило отказаться от реализации своего нового проекта – «А-300В10», являющегося усовершенствованным вариантом базового самолета «А-300В». Взамен него приступить к строительству гораздо более дорогого и трудоемкого «А-310». Его преимущество состояло в том, что в нем максимально полно учитывались перспективные потребности авиакомпаний, ожидавших высокопроизводительного самолета для перевозки 200 пассажиров по маршрутам малой и средней протяженности.

Конструкция «А-310» воплотила в себе накопленный за восьмилетний период опыт производства и эксплуатации самолета «А-300В» в совокупности с достижениями в электронике, аэродинамике и технологии, освоенными к тому времени в серийном строительстве. «Ню-ху», внедренные и отработанные на «А-310», позднее были перенесены в конструкцию исходной машины – «А-300». В результате были сформировано семейство технически совершенных и экономически эффективных среднемагистральных двухдвигательных широкофюзеляжных «А-300» – «А-310» на 220–266 мест.

От своего «прародителя» «А-300В» самолет «А-310» унаследовал неизменным

диаметр фюзеляжа, равный 5 640 мм, и большую часть систем бортового оборудования. А длина фюзеляжа сокращена на 6 960 мм (для размещения 200 пассажиров в компоновке смешанного класса). Уменьшена также конусность хвостовой части (для обеспечения возможности установки двух дополнительных рядов кресел). Все это было полностью компенсировано новой конструкцией крыла. Оно имеет сверхкритический профиль, большее удлинение, эффективную механизацию и меньшую площадь. Совершенствование летно-технических характеристик достигнуто также за счет размещения шарниров интерцепторов в одну линию, новой геометрии корневых подкрылков (щитков Крюгера), улучшенной конфигурации зализов и выреза в предкрылке над пилоном двигателя, полученных в результате применения трехмерных методов расчетов обтекания. На концах крыла расположены вертикальные аэродинамические поверхности (концевые крылышки Уиткомба), снижающие на полтора процента сопротивление на крейсерских режимах полета. «А-310» стал первым в мире коммерческим самолетом, сертифицированным с несущей конструкцией из композиционных материалов – кессон его кила и руль направления сделаны из углепластика. Из композитов выполнены также панели пола, спойлеры, створки основных стоек шасси. Применение композиционных материалов позволило снизить вес планера на 1,4 тонны. Для антикоррозионной защиты использованы эффективные покрытия, что способствовало увеличению ресурсов планера и снижению затрат на ремонты.

В целом модернизация конструкции планера и его систем позволяет экономить около четырех тонн авиатоплива в течение каждого часа полета.

Активное освоение цифровой техники, начатое на «А-300В» с установки на борту инерционного блока с лазерными гидродатчиками и комплексной системы сбора и регистрации данных, заложило фунда-

мент для создания комплекса бортового оборудования нового типа. На «А-310» установлен единый многократно резервированный цифровой пилотажно-навигационный комплекс. Он обеспечивает строго дозированное отклонение всех аэродинамических поверхностей управления (функционируя совместно с традиционными органами управления – штурвалами, педалями, механической проводкой к гидрорыводам, запитываемым от трех независимых гидросистем); наиболее оптимальную траекторию и экономический режим полета; предотвращение возможности выхода самолета за границы зоны допустимых высот и скоростей.

Состояние общесамолетного оборудования определяется централизованной электронной системой предупреждения и контроля бортовых систем ЕСАМ, способной информировать о неполадках. Это позволило уменьшить экипаж до двух человек и создать для «А-310» эффективную и эргономически оптимальную кабину. Принципы ее построения заключаются в следующем. Все индикаторы, приборы и органы управления, необходимые для пилотирования самолета, размещены на приборных панелях в поле обзора и досягаемости любого члена экипажа. Это потребовало переместить оборудование бортинженера на центральную часть приборной доски и потоположить панель пилотов (только приборы наземного обслуживания оставлены на боковой панели). Действия членов экипажа автоматизированы и сокращены до таких пределов, чтобы их вмешательство было необходимо только в случаях возникновения отклонений в работе систем. Внедрена система отображения информации на основе многофункциональных цветных электронно-лучевых индикаторов, которые выдают требующуюся информацию для установленного режима полета.

В кабине экипажа на приборной доске размещены шесть цветных электронно-лучевых индикаторов (ЭЛИ). Четыре из них

* «Гражданская авиация», № 7, 1995 г.

A310 typical cabin layouts

Two-class



20 First + 200 Economy = 220 seats

Seat pitches : First 40in, Economy 32in.

Three-class



12 First + 32 Business + 147 Economy = 191 seats

Seat pitches : First 62in, Business 40in, Economy 32in.

Two-class regional (specification)



28 Business + 212 Economy = 240 seats

Seat pitches : Business 36in, Economy 30/31in.

High-density / charter

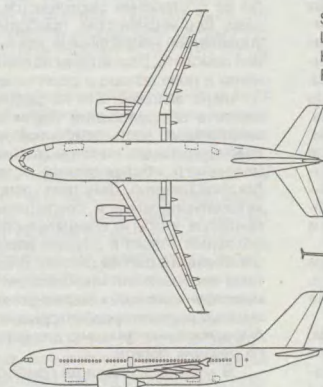


279 Economy seats

Seat pitches : 29/30in.

31.B.2001E - d 31.B.2005C - d
31.B.2003F - d 31.B.2006C - d

A310 basic data



Span	144ft 0in	43.90m
Length	153ft 1in	46.66m
Height	51ft 10in	15.80m
Fuselage diameter	18ft 6in	5.64m

находятся перед каждым пилотом попарно – один над другим. Верхний ЭЛИ является электронным командным пилотажным прибором, на котором, помимо стандартной информации электромеханического авиагоризонта, отображается свыше десяти параметров. Нижний ЭЛИ служит индикатором обстановки в горизонтальной плоскости. Два ЭЛИ, расположенные в центральной части приборной доски, входят в качестве составной части в систему ЕСАМ. Через нее выдается предупреждающая информация о работе общесамолетного оборудования. При возникновении неисправности в какой-либо системе левый ЭЛИ посылает экипажу информацию о природе отказа и последовательности действий по его устранению. А на правом изображается схема отказавшей системы, иллюстрирующая ее состояние. Результа-



ты вмешательства экипажа немедленно демонстрируются на этих экранах.

Силовая установка «А-310», как и его предшественника «А-300В», состоит из двух турбовентиляторных двигателей производства «Дженерал Электрик» или «Пратт энд Уитни». Но вместо двигателей CF6-50С и JT9D-59А выбраны более мощные и экономичные CF6-80С2 и PW4000 (PW4152 или PW4156), имеющие лучшие характеристики по уровням шума и вредных выбросов. Оптимизация режимов работы силовой установки осуществляется за счет использования электронной системы управления двигателями, которая также исключает критические режимы их эксплуатации. Тип двигателей определяется по желанию заказчика. На самолете установлена также более эффективная и экономичная вспомогательная силовая установка.

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ ПО ДВИГАТЕЛЯМ:

САМОЛЕТ	«А-300В»	«А-310»	«А-300-600»
тип двигателя GE	CF6-50C	CF6-80C2	CF6-80C2
тяга двигателя GE, т	22,7-24,0	23,4-24,3	25,4-27,9
тип двигателя PW	JT9D-59A	PW4000	PW4000
тяга двигателя PW, т	22,7-24,0	25,4-26,8	25,4-27,9

Базовые варианты компоновки пассажирской кабины обеспечивают комфортное размещение 220 пассажиров в салонах двух классов (первый класс – 20 мест, экономический – 200 мест) или 191 пассажира в салонах трех классов (первый – 12, бизнес-класс – 32, экономический – 147). Альтернативными вариантами являются

двухклассная компоновка на 240 мест (28 – в бизнес-классе и 212 – в экономическом) и компоновка повышенной плотности, позволяющая перевозить 279 пассажиров. В рамках выданного сертификата возможны по желанию авиакомпаний любые другие варианты компоновки пассажирских салонов.

Самолет – «А-310-300» Акционерного общества «Аэрофлот – Российские международные авиалинии».



ОСНОВНЫЕ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОЛЕТОВ «А-300» — «А-310»

САМОЛЕТ	«А-300В»	«А-310»	«А-300-600»
размах крыла, м	44,84	43,90	44,84
длина самолета, м	53,62	46,66	54,10
высота самолета, м	16,53	15,80	16,54
диаметр фюзеляжа, м	5,64	5,64	5,64
максимальный взлетный вес, т	138-166	143-165	166-173
максимальный посадочный вес, т	127-136	123-124	130-141
вес пустого самолета, т	117-126	113-114	130-134
объем топлива, тыс. л	43-62	55-75	62-73
дальность полета, тыс. км	3 150-5 100	6 300-9 600	6 750-7 700
крейсерское число М	0,82-0,86	0,84	0,82

Размеры грузового отсека, расположенного под полом пассажирского салона, дают возможность легко загружать с высокой плотностью заполнения, перевозить и выгружать всю номенклатуру стандартизованных контейнеров (например, до 15LD-3 или 7LD-6), а также платформы или бесконтейнерные грузы, включая собственные двигатели с отсоединенным модулем вентилятора. Обработка грузов производится с использованием стандартного для самолетов «А-300», «Б-747», «ДС-10», «МД-11» и «L-1011» наземного оборудования.

Самолеты выпускаются в двух основных вариантах: «А-310-200» — для региональных перевозок и «А-310-300» — для маршрутов повышенной протяженности. На последнем варианте в кэсон стабилизатора встраивается топливный бак объемом 6 150 л и устанавливается автоматическая подсистема перекачки топлива. Помимо своего основного функционального назначения, эта подсистема, поддерживая в крейсерском полете заднюю центровку самолета, уменьшает его аэродинамическое сопротивление на полтора процента за счет снижения потерь на балансировку и экономит топливо. Для максимального увеличения дальности полета могут быть установлены еще два дополнительных бака объемом по 7 200 л — в заднем грузовом отсеке. Предусматривается возможность поставки «А-310» в чисто пассажирской или конвертируемой (с большим грузовым люком на верхней палубе) грузопассажирской конфигурации.

Первый полет «А-310» (вариант «А-310-200») совершил в апреле 1982 г. В конце того же года он получил сертификат летной годности. А в апреле 1983 г. самолеты этого типа были введены в эксплуатацию авиакомпаниями ФРГ «Люфтганза» (с двигателями фирмы «Дженерал Электрик») и швейцарской «Свиссар» (с двигателями фирмы «Пратт энд Уитни»). Модификация «А-310-300» начала поставяться авиакомпаниям с декабря 1985 г.

Созданный консорциумом «Эрбас Индустри» самолет «А-310» стал во многих отношениях уникальным. Он положил начало использованию широкофюзеляжных самолетов на региональных маршрутах; и, кроме того, был первым (и пока единственным) двухдвигательным широкофюзеляжным авиалайнером в категории на 200 пассажирских мест. Региональные перевозчики оценили, как важное его достоинство, вполне приемлемую стоимость технического обслуживания и надежность, обеспечивающую высокую регулярность полетов. Благодаря высокоэффективному крылу и экономичным двигателям «А-310-300» (с увеличенным взлетным весом и запасом топлива) успешно эксплуатируются на мар-

шрутах увеличенной протяженности — до 9 600 км. Комфортные условия в салонах (особенно первого и бизнес-классов) позволяют пассажирам легко переносить длительные полеты. Самолет с своими типами двигателей сертифицирован по стандарту ETOPS (уход на запасной аэродром, расположенный в трех часах полета от расчетной трассы, с одним работающим двигателем). Значит, он может использоваться на протяженных маршрутах, проходящих над необитаемыми территориями и водными пространствами. Чартерные перевозчики привлекают варианты «А-310» с повышенной плотностью компоновки салона, обеспечивающие достаточные комфортные условия и низкие прямые эксплуатационные расходы. Не обижены и перевозчики грузов, получившие вариант с большим грузовым люком на верхней палубе, который дополняет универсальный нижний грузовый отсек. Эти уникальные качества (на первый взгляд, практически недоступные одной машине) сделали «А-310» весьма популярным самолетом. Свыше 250 машин данного типа поставлены перевозчикам во все регионы Земли.

Еще на стадии создания «А-310» руководство «Эрбас Индустри» принимает в декабре 1980 г. решение распространить осуществляемые на нем технические нововведения в серийном самолете «А-300В». И концерн приступает к созданию модели под названием «А-300-600». Ее фюзеляж отличается от «А-300В» небольшой вставкой в центре и уменьшенной конусностью хвостовой части (такой же, как и в «А-310») — для обеспечения установки двух дополнительных рядов кресел. При условии сохранения геометрии крыла «А-300В» в плане, в его конструкцию были внесены основные аэродинамические усовершенствования, сделанные на «А-310». Использован также меньший по площади, но с большими углами отклонения стабилизатор, примененный на «А-310». В итоге суммарная экономия веса конструкции планера составила 1 500 кг.

Силовая установка нового самолета сформирована на базе тех же двигателей, что и на «А-310» — CF6-80C2 и PW4000 (PW4156 или PW4158) — только в вариантах с более высокой тягой. Надежная и экономичная работа силовой установки поддерживается электронной системой управления двигателями. Кабина экипажа «А-300» — «А-310» практически одинакова.

Базовые варианты компоновки пассажирской кабины обеспечивают комфортное размещение 266 пассажиров в салонах двух классов (первый — 26 мест, экономический — 240 мест) или 231 пассажира в салонах трех классов (первый — 18, бизнес-класс —

35, экономический — 148). Альтернативными вариантами являются компоновки на 298 мест и 361 место в трех салонах экономического и туристического (повышенной плотности) классов соответственно. По предложению авиакомпаний не исключаются и другие варианты компоновки.

Грузовой отсек позволяет перевозить полную номенклатуру стандартизованных контейнеров (например, до 22LD-3 или 11LD-6), а также бесконтейнерные грузы, либо грузы на платформах.

С введением в конструкцию топливного бака объемом 6 150 л в кэссоне стабилизатора и автоматической подсистеме перекачки топлива (как и на самолете «А-310-300») была построена модернизированная модель повышенной дальности — «А-300-600R». Этот вариант предусматривает также установку дополнительного бака объемом 7 200 л в заднем грузовом отсеке и доведение максимальной дальности рейса до 7 700 км.

Самолет «А-300-600» поднялся в небо в июле 1983 г. В начале следующего года он был сертифицирован. В марте 1984 г. авиакомпания «Саудия Эрлайнз» начала коммерческую эксплуатацию этих самолетов. Поставка модифицированных «А-300-600» авиакомпаниям производится с апреля 1988 г. Для тех из них, кто занимается как пассажирскими, так и грузовыми перевозками, «Эрбас Индустри» разработал и поставил конвертируемые «А-300-600C» и «А-300-600RC» — с большим грузовым люком на верхней палубе.

Последний из введенных в эксплуатацию модификаций «А-300» — это чисто грузовый вариант «А-300-600F». В этой машине, помимо устройства большого грузового люка на верхней палубе, произведено усиление ее пола, ликвидированы три пары пассажирских дверей и большинство иллюминаторов, демонтированы бортовые системы, связанные с обслуживанием пассажиров, установлены погрузочная автоматическая система загрузки и специальное противопожарное оборудование. Самолет имеет экипаж из двух человек, оснащенный навигационной аппаратурой для выполнения автоматической посадки по категории IIIb Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Первый «А-300-600F», способный перевозить более 50 тонн груза на расстояние до 3 600 км, поставлен в начале 1994 г. одной из крупнейших в мире грузовых компаний — «ФедЭкс».

Моделью «А-300-600R» консорциум «Эрбас Индустри» практически завершил опытно-конструкторский этап программы создания семейства среднемагистральных двухдвигательных широкофюзеляжных самолетов этого типа. Со времени ввода в эксплуатацию «А-310» в апреле 1983 г. они уверенно вступили в сферу магистральных перевозок и сегодня являются одними из наиболее популярных в мире как среди эксплуатантов, так и пассажиров.

В процессе реализации программы «А-300» — «А-310» «Эрбас Индустри» не только утвердился на мировом рынке магистральных пассажирских самолетов, но и создал необходимую базу для разработки следующих поколений своих авиалайнеров. Основные концепции, отработанные на этом этапе, были в дальнейшем последовательно развиты и в максимальной степени реализованы при создании семейства «А-330» — «А-340», о котором будет рассказано в дальнейшей публикации об этом консорциуме.

Б. АЛЕКСАНДРОВ,
В. НИКОЛАЕВ

Наш журнал уже рассказывал о деятельности американской многопрофильной корпорации «Роквелл Интернешнл» и ее отделения «Коллинз», занимающегося коммерческой авиационной радиоэлектроникой. Недавно в Москве побывал вице-президент и главный управляющий корпорации господин Кент М. Блэк. Будучи ответственным за ряд важных направлений работы «Роквелл», включая авиационную радиоэлектронику, господин Кент М. Блэк рассказал о проектах своей корпорации в России.



«Роквелл Интернешнл», — подчеркнул он, — стремится к расширению своего долгосрочного присутствия в России, и мы верим, что у нас есть превосходный деловой потенциал в этой стране. Почти все подразделения нашей компании в той или иной степени работают на российском рынке, и мы заинтересованы в налаживании и расширении сотрудничества со всеми потенциальными партнерами.

Заметим, что корпорация «Роквелл» (штаб-квартира находится в Сил Биче, штат Калифорния, США) — это мировой лидер в производстве автоматизированных систем, авиационной радиоэлектроники, авиакосмической техники, телекоммуникационных систем, электроники оборонного комплекса, а также в производстве графических систем. Ее ежегодные объемы продаж превышают двенадцать миллиардов долларов, из них 3,5 миллиарда приходится на международные продажи. В компании, представленной в 33 странах мира, работает 82 тысячи сотрудников.

— Технологии «Роквелл» давно присутствуют в российской жизни в тех или иных формах: от печатных прессов до космических разработок, — сказал господин Блэк. — Пока некоторые зарубежные компании проявляют нерешительность, «Роквелл» продолжает активно действовать по развитию сотрудничества с российскими промышленными предприятиями. Мы хотим поделиться нашими технологиями и про-

изводственным опытом с российскими партнерами, а также использовать громадный технический потенциал российской науки и промышленности. Мы хотим работать совместно на благо как российского, так и американского рынков.

Компания «Роквелл» была основным подрядчиком американского проекта «Аполло», в результате которого человек впервые ступил на Луну. Позже компания проектировала, разрабатывала и строила орбитальные космические корабли челночного типа и силовые установки к ним. Подразделение космических систем «Роквелл» и ведущий российский производитель космической техники НПО «Энергия» работают вместе более двадцати лет. Они совместно разрабатывали стыковочное оборудование для программы семи стыковок «Спейс-Шаттл» со станцией «Мир», первая из которых состоялась в конце июня 1995 года. Помимо этого компания заключила

наземные радары. Новый проект основан на американской глобальной системе определения местонахождения (U.S. Global Positioning System) и российской спутниковой системе «ГЛОНАСС».

— Когда мы летели из Далласа в Москву, весь полет нашего самолета, от взлета до посадки, отображался на мониторе компьютера, установленного в номере одной из московских гостиниц, — сказал господин Блэк. — Это наглядный пример того, что может дать использование спутниковых систем.

Что касается графических систем, то более 50 печатных прессов компании «Роквелл График Системз» используются в типографиях издательства России, включая издательства «Пресса» (в прошлом «Правда»), АПН «Новости», «Молодая гвардия» и «Красный пролетарий».

Подразделение «Роквелл» по производству автоматизированных систем «Аллен-Брэдли» (А-Б) поставляет программируе-

Rockwell РАСШИРЯЕТ РОССИЙСКИЙ РЫНОК

более пятнадцати исследовательских контрактов с российскими научно-исследовательскими институтами в области новых материалов и тепловых процессов.

Отделение коммерческой авиационной радиоэлектроники «Коллинз» компании «Роквелл» поставляет и адаптирует все радиоэлектронные приборы и оборудование для широкофюзеляжного трансконтинентального авиалайнера Ил-96М/Т. Система диспетчерского контроля за полетной обстановкой и предотвращения столкновений воздушных судов компании «Коллинз» (TCAS) была первой в мире цифровой авиационной радиоэлектронной системой, которая соответствовала жестким сертификационным требованиям Федеральной администрации США по вопросам авиации и Российского авиационного регистра. Система TCAS установлена на самолетах Аэрофлота Ил-62, Ил-86 и Ил-96-300, а также на лайнерах других российских авиакомпаний. Конструкторское бюро им. А. Н. Туполева и Акционерное общество «Авиастар» из Ульяновска недавно выбрали компанию «Коллинз» для адаптации авиационных приборов и оборудования западного производства на самолете Ту-204.

«Роквелл» является ведущей американской группой в совместном проекте с ГосНИИАС по модернизации отдельных элементов российской системы управления воздушным движением. Спутниковые системы управления движением воздушного транспорта в три раза повышают качество и точность управления. Они способны обслужить новые авиационные маршруты и существенно повысить пропускную способность существующих. К тому же эти системы обходятся во много раз дешевле, чем

мые системы управления, а также другую продукцию и услуги ряду клиентов в автомобильной, сталелитейной и нефтегазодобывающей отраслях промышленности России. На «АвтоВАЗе», Ярославском моторном заводе и на «Камазе» действуют технические сервисные центры А-Б. Во всем мире компания «Роквелл» известна как крупнейший поставщик продукции для автомобильной промышленности.

В Москве действует техническое конструкторское бюро компании «Роквелл» в области телекоммуникаций. В нем работают 28 российских инженеров, занимающихся разработкой алгоритмов и носителей сигналов, а также соответствующего программного обеспечения. Помимо этого, научный центр компании «Роквелл», расположенный в Саусанд Оукс, штат Калифорния, имеет техническое представительство в Москве, которое осуществляет поддержку совместных исследований и разработок.

— Одной из постоянных задач «Роквелл Интернешнл» остается обеспечение высочайшего качества для наших клиентов, и мы всеми силами решаем эту задачу путем производства высококачественной и высокотехнологичной продукции, которая имеет конкурентоспособные цены и сопровождается надежным сервисным обслуживанием. Мы наеемся работать совместно с нашими российскими партнерами для достижения этой важной цели, — сказал в заключение господин Кент М. Блэк.

А. МИХАЙЛОВ

г. Москва

ЯК-130 ЖДЕТ КУРСАНТОВ

Незадолго до открытия 41-го Международного авиакосмического салона в Ле Бурже в Акционерном обществе открытого типа «ОКБ им. А. С. Яковлева» прошла презентация учебно-тренировочного реактивного самолета нового поколения Як-130. Новая машина, предназначенная для обучения военных летчиков, разработана и создана совместно с итальянской самолетостроительной фирмой «Аэромакки».

Як-130 разрабатывался под руководством главного конструктора Николая Долженкова без привлечения бюджетных ассигнований. Машина входит в состав учебно-тренировочного комплекса, включающего также дисплейные классы, процедурные и функциональные тренажеры разработки Пензенского конструкторского бюро моделирования (ПКБМ), а также самолет Як-54 для начальной подготовки.

Новая машина предназначена для замены в ВВС стран СНГ около тысячи устаревших учебно-тренировочных самолетов L-29 и L-39 «Альбатрос» чехословацкого производства. Первый полет опытного Як-130 будет выполнен в нынешнем году. Сдача учебно-тренировочного комплекса в эксплуатацию планируется на 1997 год. Предполагают, что возможна постройка до тысячи серийных самолетов.

Как сообщил автору этих строк главный конструктор Николай Долженков, при необходимости на основе базового учебно-тренировочного варианта может быть создан палубный, снабженный складным крылом, усиленными стойками шасси и тормозным гаком. Для поставок на экспорт прорабатывается одноместный ударный вариант, имеющий усиленное вооружение и оснащенный бортовой радиолокационной станцией.

Конструктивные особенности. Самолет нормальной аэродинамической схемы с крыльевыми наплывами и размещенными под ними воздухозаборниками. Кабина с тандемным расположением сидений и единым фонарем. Гарантированно безопасный ресурс планера — десять тысяч часов. Но он может быть увеличен и до пятнадцати тысяч, что примерно соответствует выполнению двадцати тысяч посадок и календарному сроку службы тридцать лет.

Большой диапазон эксплуатационных углов атаки (до 35°, тогда как ни один из существующих сегодня учебно-тренировочных самолетов не выходит на углы атаки более 18°) в сочетании с высокой тяговооруженностью (0,73) позволяет выполнять установившиеся и неустановившиеся ма-



ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ УТС ЯК-130

Двигатели

ТРДД ДВ-2С (2х2200 кгс)
совместной разработки
Санкт-Петербургского
НПО им. В. Я. Климова
и «Поважске Строярне»
(Словакия)

Массы и нагрузки, кг:
взлетная максимальная
взлетная нормальная

8500
6000

запас топлива:
максимальный
нормальный

2200
1600

Максимальная скорость у земли, км/ч

1050

Взлетная скорость, км/ч

200

Посадочная скорость, км/ч

195

Практический потолок, м

более 12000

Максимальная дальность полета, км

2000

Максимальная продолжительность полета, ч

3

Максимальные эксплуатационные перегрузки

+8 - -3

Максимальная установленная перегрузка на высоте 4570 м

5,0

Длина разбега, м

380

Длина пробега, м

670

Размах крыла, м

10,64

Длина самолета, м

11,90

Высота, м

4,70

Угол стреловидности крыла к передней кромке, град.

31

невры, свойственные истребителям четвертого и пятого поколений.

Оборудование. Система управления полетом электродистанционная с возможностью репрограммирования характеристик устойчивости и управляемости для имитации поведения тяжелого самолета и маневренного истребителя. Установлены радионавигационная система, радиовысотомер, приемник спутниковой навигационной системы. Система управления двигателями цифровая.

Основной отличительной особенностью оборудования является развитая система объективного контроля как бортовых систем, так и действий летчиков. Предусмат-

рен контроль видеокамерой положения рук летчиков, их глаз, внутри- и внекабинного пространства. Для отработки действий по воздушным целям используются лазерная пушка-имитатор, а также приемники лазерного излучения.

В кабине установлены катапультные кресла К-36. Приборные доски инструктора и курсанта оснащены двумя многофункциональными экранными индикаторами (размер экрана 130х130 мм). Возможно использование нацеленной системы визуализации и индикации.

В. СЛАВИН

г. Москва.

Центральный выставочный комплекс на Красной Пресне в Москве стал недавно центром притяжения всех компьютерных сил планеты. Такого наша столица еще не видела – около семисот фирм прибыли сюда, чтобы принять участие в выставке информационных технологий «Комтэк-95».

Повышенное внимание к выставке объяснимо: с информационными технологиями связаны все сферы экономики. Постоянно растет и число персональных компьютеров. Подсчитано, что всего в мире установлено около ста сорока миллионов «персоналок». По данным газеты «Нью-Йорк Таймс», на тысячу занятых граждан США приходится четыреста семнадцать компьютеров, в Японии – девяносто девять. Среди самых компьютеризированных стран мира числятся Австралия (сто семьдесят пять австралийцев из тысячи имеют свой компьютер) и Сингапур (сто шестнадцать).

Россиянам пока, к сожалению, похвалиться нечем. Набирается всего ноль две десятых компьютеризированного рабочего места на сто человек, занятых в производстве. А что касается домашних компьютеров, то их просто ничтожное количество.

Становление производства современных компьютеров в России – процесс не простой. Лихорадочные, приказные меры здесь не уместны. Недавнее же правительственное распоряжение о том, что государственные предприятия могут приобретать лишь отечественную компьютерную технику, будет, ясное дело, обойдено привычными окольными путями.

Менеджер по рекламе Юлия Усова представляет аппаратуру для считывания штрих-кода.

Свою продукцию демонстрирует фирма «Intel».



«КОМТЭК-95»

Совместных же коммерческих предприятий на компьютерном рынке в России образовалось сегодня великое множество. И это не так уж плохо. Потому что еще совсем недавно казалось, что область производства компьютерных систем для нас потеряна навсегда. Но у нас были, и есть фирмы и специалисты, которые могут успешно работать в этой области. Просто им надо помогать.

Например, компания ИВК уже третий раз участвует в работе выставки «Комтэк». Ее персональные компьютеры, вы-

пускаемые на заводе «Квант» в Зеленограде, отличаются высокой производительностью и надежностью. Разумеется, фирма не смогла показать все свои модели – их более двухсот, поэтому были представлены лишь наиболее популярные образцы основных серий: настольные офисные и домашние персональные компьютеры, системы мультимедиа, графические рабочие станции для полиграфии, компьютеры, предназначенные для работы в неблагоприятных условиях окружающей среды. Широко были пред-



ставлены модели типа «ноутбук» с широким набором дополнительных устройств. Фирма ИВК показала также средства телекоммуникации, компьютерные игры и т.д.

В целом компьютерный рынок в России оценивается в два миллиарда долларов и возрастает ежегодно на тридцать пять процентов. Обороты многих компаний за год увеличиваются вдвое. При этом оборот в сто миллионов долларов – уже не редкость. По всем объективным критериям такие темпы, что бы ни говорили, свидетельствуют о движении вперед. И очень хотелось бы надеяться на то, что информационные технологии смогут оказаться тем локомотивом, который вытащит Россию из затянувшегося кризиса.

В. ЛАМЗУТОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Москва.

Наверное, можно было бы сменить работу. Найти более спокойную, сидеть на земле. Но я считаю, человек должен работать там, где может принести пользу. И потом, если бы не было любви к этой профессии...

Татьяна Алфимова – бортпроводник-инструктор Акционерной лизинговой авиакомпании (АЛАК). Лет восемь назад она носила другую фамилию – Ваганова, и давнишние наши читатели, быть может, припомнят, что какое-то время Татьяна входила в состав редакционной коллегии журнала, печаталась в нем. Была тогда такая «мода» – вовлекать в работу печати «посланцев трудовых коллективов». Ваганова должна была представлять в «Гражданской авиации» службу авиационного сервиса. А почему именно она? Потому что слыла в существовавшем тогда Центральном управлении международных воздушных сообщений одной из лучших бортпроводниц, человеком, неравнодушным к своему делу и стремящимся занять активную позицию в жизни. Однако, приняв пару раз участие в заседании редколлегии, Татьяна исчезла из нашего поля зрения. Мы решили: не стыкуется, видимо, расписание ее рейсов с планом работы редколлегии, а может, наша журналистская кухня не сильно заинтересовала ее. А причина оказалась в другом: замужество, ребенок...

– Муж мой тоже авиатор. Бортрадист. После свадьбы у нас получилось так: то он улетает – я прилетаю, то, наоборот, я улетаю – он прилетает. Семейной жизни никакой. Вот и ушла из Шереметьева. Три года сидела дома. О возвращении в авиацию и мечтать не смела – муж был категорически против. Но и оставаться домохозяйкой было тяжело, по натуре я человек общительный. И вдруг однажды позвонила мне Марина Владимировна Бульчева, начала уговаривать пойти на работу в АЛАК. Я ее хорошо знала по Шереметьеву. В Аэрофлоте Марина Владимировна четверть века проработала. Начинала с бортпроводницы и выросла до начальника отделения. Специалист она отличный и руководитель, каких поискать. Недаром же ее пригласили в АЛАК возглавить службу бортпроводников. Только ей эту службу в новой авиакомпании с нуля нужно было создавать. И, естественно, она нуждалась в помощниках. Вот и решила меня сагитировать. Вдвоем с Мариной Владимировной нам все-таки удалось уломать мужа. Основным аргументом было то, что в АЛАКе рейсы в основном «разворотные» – то есть утром улетаешь, а вечером того же дня прилетаешь назад. И я, как нормальный человек, в шесть вечера возвращаюсь домой...

... Стройная фигурка в синем форменном костюмчике, счастливая улыбка на лице, взметнувшаяся на ветру зажатая в руке яркая косынка... Немало девчонок в детстве грезило этим образом и мечтало когда-нибудь вот так же стремительно и легко взбежать по трапу и пригласить с собой в полет пассажиров.

На снимке:
бортпроводник-инструктор
Татьяна
Алфимова.
Она из тех
хозяек
воздушных
кораблей,
которые
нашли
в этой
далеко
не простой
профессии
свое
призвание.
Фото
В. ГРЕБНЕВА.



КОГДА РАБОТА – В РАДОСТЬ

– Нет, я никогда не думала стать стюардессой. Зато у меня была подружка, которая буквально «болела» этой профессией. И она добилась своего, а заодно подбила на эту работу еще одну, третью нашу подружку. А я выбрала другую дорогу: решила стать педагогом. Устроилась на работу в школу, поступила в педагогический институт. Вот так и жила: работала и училась... Но наслушалась рассказов своих подруг, избравших небо, и решила последовать за ними...

Время обучения в Учебно-тренировочном центре в Шереметьево пролетело незаметно. Занятия Татьяне нравились. Языковая подготовка, изучение психологии общения, правил обслуживания пассажиров на борту самолета – все было интересно. Но, конечно, это была только теоретическая подготовка. После курсов пришлось

по-новому осваивать профессию – на практике.

– Самое главное – необходимо было научиться работать в коллективе. Никогда не забуду один из первых моих самостоятельных рейсов за границу. Мы возвращались домой то ли из Праги, то ли из Варшавы. И, представляете, не успели обслужить пассажиров. Самолет идет на посадку, уже шасси выпустил, а у нас пассажиры с подносами и использованной посудой на руках. А мы, бортпроводники, все молодые, совсем еще необлетанные, стоим в проходе между кресел с тележками. Такой ужас! Пассажиры, естественно, торопятся, суют нам свои подносы. Тут самолет сел, затормозил резко – и вся эта посуда, ложки, вилки посыпались... Потом мы все перессорились, обвиняли друг друга в медлительности, неосторожност-

ти... Ну, вот один рейс, другой – и все: полетели!

Жизнь бортпроводника – это постоянные взлеты и посадки, кочевье по гостиницам. Это постоянная работа с людьми и постоянная круговерть тарелок, чашек, компотниц, полотенец, салфеток... И если первое – условия работы, второе – ее характер, то третье можно назвать орудиями производства. Без этих вот компотниц и подносов никакого сервиса не будет. Татьяна, уже набравшаяся опыта, полетавшая по свету и знающая, как у них, «за бугром», авиакомпании борются за пассажира, привлекая его в числе прочего и изысканными блюдами и красивой посудой, во весь голос отстаивала такой же подход к обслуживанию пассажиров и в Аэрофлоте. Обидно, даже стыдно ей было видеть на своем борту недовольные лица иностранных пассажиров, решивших воспользоваться услугами Аэрофлота. Обо всем это и рассказала она в нашем журнале. Но тогда, в условиях централизованного и лимитного снабжения аэропортов и авиапредприятий, практически невозможно было сдвинуть дело с мертвой точки. Теперь ситуация изменилась коренным образом. И Татьяна сейчас работает в новой российской авиакомпании – АЛАКе, которая наряду с безопасностью полетов во главу угла ставит именно качество обслуживания пассажиров. И не скупится на красивую посуду, на салфетки и полотенца, моющие и чистящие средства, наконец, на красивую одежду для бортпроводников. А бортовое питание закупает не в обычном цехе бортового питания, а у совместного российско-германского предприятия «Еврест». Обходится это, конечно, дороже, но зато качество блюд отменное, да и ассортимент побогаче.

– Из тех проблем, о которых я когда-то писала в журнале, сейчас осталась, во всяком случае здесь – в АЛАКе, только одна – работа наземных служб. Ведь прежде чем подняться в салон самолета, пассажиры проходят регистрацию в аэропорту, пограничный и таможенный контроль. А в ожидании выхода на перрон томятся в так называемом накопителе, где нет самых элементарных удобств. Естественно, пассажиры приходят в самолет взвинченными, а винят во всем авиакомпанию.

Бывает и так. Прибываем в Москву. Многочасовой рейс позади. Сервис в полете был отличный, стюардессы были само совершенство. Конечно, пассажиры довольны, говорят: отныне летаем только с вами. И вдруг сорок минут не подают трап к самолету или автобус. Все. Приятное впечатление от полета полностью перечеркивается...

Проблема эта остра и стара настолько, что в службе бортпроводников авиакомпании с девушками специально отбатываются навыки поведения в таких ситуациях, учат гасить раздражение пассажиров, вызванное столкновением с наземными службами.

– Да, они должны уметь это делать – сглаживать чужую невнимательность, чужое равнодушие, чужую грубость. В этом тоже

заключается их профессионализм. Я весной из отпуска возвратилась вместе с сыном. Вылетали из Братиславы, и пришлось воспользоваться услугами одной из российских авиакомпаний. Стала свидетелем такого случая. Мы с сыном одними из первых вошли в пассажирский салон, заняли места согласно своим посадочным талонам. Вдруг подходят двое мужчин и предъявляют нам талоны на эти же самые кресла. Я, конечно, сразу поняла, что произошло: кассиры оформили двойные места. Вызвали стюардессу, а она вдруг начала раздраженно жаловаться нам: «Ну вот, опять они там ошиблись, а нам разбираться. Вот вызову представителя Аэрофлота, пусть наведет там порядок». И неудачливым пассажиром: «Идите, сидите куда-нибудь». Те попробовали сесть на свободные места, их оттуда попросили пассажиры с билетами на эти кресла. Это повторилось еще и еще раз... Так, бедняги, до конца посадки мыкались. Я об этом случае всем нашим бортпроводникам в службе рассказала в качестве примера непрофессиональной работы стюардессы...

Но, надо сказать, самое трудное у нас и самое главное – это как раз работа с пассажирами. В АЛАКе же этому придается особенно большое значение. Ведь компания заключила договора с крупными туристическими фирмами, и пассажиры, которых мы обслуживаем, чаще всего туристы, отпускники. Они летят в Марокко, Португалию, Испанию, Гибралтар... Мы не вправе испортить им настроение, предвкушение интересного отдыха или впечатление о нем. Впрочем, кем бы ни были наши пассажиры – туристами или бизнесменами, политиками или спортсменами – всех их мы обязаны обслужить качественно и профессионально. Хотя порой это бывает нелегко. Знаете, какой сейчас самый трудный для нас контингент пассажиров? Из тех «новых русских», у которых много денег, но крайне мало воспитанности. Они считают, раз они при деньгах, значит им можно все. Но и с ними стюардесса должна быть предельно внимательна и вежлива. Хотя, конечно, подход к этим денежным «тузам» иной, чем, скажем, к издерганной усталой женщине...

Не так давно в нашей гражданской авиации добросовестная работа бортпроводника относилась скорее к нравственной категории, нежели экономической.

Искривленное недовольной гримасой лицо пассажира не пугало монополиста под названием Аэрофлот. Зато для авиакомпаний, пытающихся выжить в условиях рыночной экономики, такое лицо – это верный ее конец, ее крах. В АЛАКе это хорошо понимают. Поэтому службе бортпроводников здесь уделяется особое внимание. Потому-то для ее создания и пригласили многоопытнейшую Марину Владимировну Булычеву и Татьяну Алфимову.

– У нас в службе каждый день по пятьдесят телефонных звонков: «Вам не нужны стюардессы?» Нужны. Нам пока бортпроводников не хватает. Но найти подходящих для этой работы людей непросто. Требования у нас к ним очень высокие. Это в



интересах компании: плохое бортовое обслуживание способно всех пассажиров распугать. А требования такие. Во-первых, хорошее знание иностранного языка, неважно какого: немецкого, английского или французского. Во-вторых, физические и внешние данные. Ну, это, так сказать, все на виду. Самое сложное для мандатной комиссии определить способность девушки или юноши к такого рода работе. Смотрим, как они ведут себя, как держатся перед комиссией, как отвечают на наши вопросы. Вот тут мы иногда можем и ошибиться, хотя в общем-то можно разглядеть в робеющей или, напротив, бравирующей от волнения девушки будущую стюардессу. Ну, а прошедшие мандатную комиссию шесть недель занимаются на курсах бортпроводников в шереметьевском Учебно-тренировочном центре. Потом несколько вводных инструктажей в нашей службе: и в полет! Но понятно, конечно, что это только начало овладения профессией. Чтобы стать настоящей стюардессой, нужно учиться и учиться. Тут, разумеется, многое зависит от нас, инструкторов. Мы с Мариной Владимировной изучили очень много материалов, в которых рассказывается об опыте работы аналогичных служб в ведущих авиакомпаниях мира, о том, как ведется там подготовка бортпроводников. Все, что нашли подходящим для себя, взяли на вооружение. Так что, стараемся работать на уровне мировых стандартов и готовить к работе по этим же стандартам нашу молодежь. Может быть, это покажется несерьезным или необязательным, но я думаю, нам это удастся. Я, когда летаю на самолетах других авиакомпаний, присматриваюсь к работе бортпроводников, отмечаю для себя: «А у нас стюардессы все-таки лучше...»

Летный век у стюардессы, как правило, недолог. Создание семьи, появление детей – порог, на котором нередко обрывается для нее профессия, о которой она, быть может, долго мечтала, которую любила. Но у Татьяны Алфимовой жизнь в авиации, кажется, сложилась удачно.

– Мне эта работа очень многое подарила. Общение с интересными людьми. Я увидела мир. Наконец, благодаря ей я встретила своего будущего мужа. Но ведь не бывает так, чтобы все постоянно шло гладко. Случались и неприятности. Но ни разу, как бы туго ни приходилось, не пожалела о том, что стала стюардессой.

Т. СУВорова,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Москва.

История эта началась в феврале 1994-го, в норвежском городе Лиллехаммере. Организаторы Зимней Олимпиады тогда впервые в истории олимпийского движения связали спортивные достижения участников с экологическим вопросом.

Действительно, довольно сложно представить себе, что можно быть здоровым среди зловеще дымящих труб и нефтяных луж под ногами. Деятельные норвежцы не ограничились собственным участием в «зеленом движении» и привлекли Международный Олимпийский Комитет к созданию олимпийского экологического послания. Помимо традиционных обращений к человечеству «не загрязнять колодец с живой водой», в нем излагается суть той активной позиции, которую должны занимать спортивные и оздоровительные организации по отношению к вопросам охраны окружающей среды. Символически последнее было помещено в «бутстикер» – старинный футляр для особо важных и срочных сообще-



СПАСИБО ВАМ, АВИАТОРЫ!

ний, который гонцы раньше втыкали в порог или притолок дома адресата. С церемонии закрытия Игр в Норвегии символическое послание отправилось в столицу следующей Зимней Олимпиады – японский город Нагано. Носителем его стала международная олимпийская экологическая Экспедиция.

Собственно говоря, идея создания Экспедиции впервые зародилась у норвежца Геера Рендбю, телеоператора по профессии и полярника по призванию. Мы же решили воплотить ее в жизнь: пройти по северу Евразии и, не претендуя на всеохватность, снять фильм об увиденном, будь то природа, жизнь и проблемы населения, исторические или культурные памятники.

*Ил-86 авиакомпании
«Внуковские авиалинии» в Норильске.*

Экспедиция уходит в дорогу.

Фото С. КОСТЯШКИНА.



БЕРЕГИТЕСЬ... ПЛЕЙЕРОВ

Сравнительно недавно международная ассоциация авиатранспорта в который раз расширила список приборов, запрещенных к использованию пассажирами во время полета. В их число попали видеоигры, лазерные проигрыватели, радиотелефоны и даже плееры, без которых «не мыслят жизни» многие молодые люди. И не только молодые. Основной причиной столь решительного запрета явилось влияние электромагнитных импульсов на электронные цепи оборудования самолета, вследствие которых плеер, включенный во время полета, изменял показания приборов, а порой приводил к отклонению воздушного судна от маршрута. Подобные происшествия отмечались в США и Японии. Нежелательные случаи имели место и на земле: сильная насыщенность электромагнитным излучением напрямую связана со здоровьем человека. Людей приходилось срочно госпитализировать.

Международный Олимпийский Комитет придал идее некоторую законченность: природа севера хрупка и ранима, в то же время именно здесь физическое здоровье человека подвергается серьезной проверке на прочность.

27 февраля 1994 года международная олимпийская экологическая Экспедиция отправилась в свой 16000-километровый маршрут из Лиллехаммера, имея в распоряжении полтора года на дорогу, шесть человек в составе и обширную программу. Фильм об Арктике, встреча с населением в целях популяризации экологических и спортивных взглядов МОКа, отбор проб снега для лаборатории геоэкологии севера при МГУ, программа психологических исследований для научного центра в Тронхейме (Норвегия) – вот неполный список задач, взятых на себя нашей командой. Экологическая экспедиция не имеет права оставлять за собой следы пребывания человека, поэтому средством передвижения были выбраны собачьи упряжки и лыжи, а в случае водной преграды – парусное судно. Доставка необходимых грузов и пассажиров должна осуществляться только попутными рейсами, дабы не загрязнять лишний раз и без того загазованную атмосферу...

Несмотря на то, что большая часть маршрута проходит по территории России, от нашей страны в команде изначально присутствовал только один участник – 26-летний географ из Москвы Станислав Костяшкин. Именно ему, самому молодому участнику, пришлось взять на себя ответственность за «российскую» часть пути.

Уже тогда, в самом начале организационного периода, было ясно, что помочь провести эту «экскурсию» за Полярный круг должна авиация. Словосочетание «хозяин севера» прочно укоренилось в нашем сознании с книжками о первых героях-полярниках, со старыми кинолентами, запечатлевшими полеты авиаторов тридцатых годов к Северному Полюсу.

Пожоже, книжки не врали. Впервые посетив полтора года назад Департамент Воздушного транспорта, чтобы узнать, смогут ли гражданские авиаторы поддержать экспедицию связью, мы стали здесь вскоре частыми гостями. Немало часов проводили специалисты ДВТ, помогая в поиске решений тех или иных задач, выступили просителями за нас перед десятками авиапредприятий и авиакомпаний, на которые распалась, закономерно повторяя судьбу страны, гражданская авиация.

За все это время нам посчастливилось работать с замечательными людьми. С благодарностью вспоминаются работник Мурманского авиапредприятия, полгода помогавшие нам просуществовать на Кольском полуострове. Летчикам Архангельска объясняли мы генеральной профессиональной проверкой нашей системы безопасности, первой «вводной» экскурсией в специ-

фику севера. В полярную ночь на полуострове Ямал участника Экспедиции пришлось бы туго без поддержки работников аэропортов Харасовей и Сеяха. Воркутинский спасательный отряд, летчики Антипюты, Норильска и Дудинки помогли нам и словом, и делом. Образно говоря, авиаторы России стали курировать экологическую Экспедицию наряду с Олимпийским Комитетом России.

Сейчас, когда я вспоминаю всех этих людей, вспоминается мне и то двойственное чувство, которое охватывает при каждой встрече с ними. С одной стороны – восхищение перед тем, насколько профессионально, спокойно, буднично выполняют они свой долг. С другой – недоумение и стыд при виде тех условий, в которых им приходится работать и жить.

Конечно, север северу рознь. И если в Мурманске еще проблемы эти не так заметны, то с каждым шагом на восток картина меняется с незавидной закономерностью: чем дальше, тем страшней.

Бытовые условия, в которых живут и трудятся, к примеру, летчики Дудинки, поразили мое воображение необычайно: утлые деревянные бараки сороковых годов, которые, по рассказам, строились еще высланными сюда староверами. От города до аэропорта два-три километра. Осенью и весной они преодолеваются по большей части пешком – пока лед на реке не устоялся для автобусов или не растаял для катеров. И тем не менее авиаторы умудряются так обслуживать пассажиров, что со стороны почти незаметно, какой кровью это дается.

Было бы несправедливо сказать, что помощь Экспедиции исходила исключительно от гражданских авиаторов. Ведь продбазы, то есть питание, необходимое на маршруте, разбрасывались также попутными рейсами самолетов ВВС.

Пожалуй, из всех крупных российских авиакомпаний дальше всех на север сегодня залетают «Внуковские авиалинии». Ее руководство согласилось обеспечить организаторов Экспедиции бесплатными билетами в Норильск, Тикси, Певек.

Экспедиция продолжается, экологическое послание находится на полпути к японской олимпийской арене. Накапливаются фото- и киноматериалы, готовы первые две серии фильма, дающие возможность тысячам людей узнать чуточку больше об Арктике. Словом, все идет как надо. И хотя порой бывает очень непросто преодолевать снежные просторы, мысль о людях, вложивших свой труд, чтобы идея Международного Олимпийского Комитета воплотилась в жизнь, дает силы двигаться дальше. Спасибо вам, авиаторы!

Е. БУРОВА,

координатор Экспедиции в России

г. Москва.

Станислав СТЕПАНОВ

г. Москва.

Б-777

Федеральная авиационная администрация США и Европейская совместная авиационная администрация сделали заявление о сертификации «Б-777» с двигателем компании «Пратт энд Уитни» PW 4084. Его тяга — около 38 тонн. Такая одновременная сертификация позволяет американской авиакомпании «Юнайтед эрлайнз» и другим перевозчикам, заказавшим этот самолет (среди них — «Олл Ниппон эруэйз», «Джапан эр систем», «Джапан эрлайнз»), приступить к его эксплуатации с лета текущего года.

В ходе трехнедельного международного перелета самолета «Б-777» установлен мировой рекорд скорости для гражданских

первый рейс с пассажирами он совершил 21 января 1970 года по маршруту Нью-Йорк — Лондон. Время в пути — шесть часов и десять минут.

С этого момента на самолетах данного типа перевезено более полутора миллиардов человек. Сегодня 1046 самолетов «Б-747» используют 83 авиакомпании, базирующиеся во всех регионах мира.

Последовательно совершенствуя эту машину, ее создатели осуществили революцию в воздушных перевозках, разработали новые стандарты и технологии, что позволило превратить «Б-747» в один из ведущих видов экспорта США. Его поставки (с учетом инфляции) были произведены на сумму 125 миллиардов долларов. Из этой суммы 93 процента приходится на иностранных клиентов.

Велика роль «Б-747» в организации рабочих мест: в США на его производстве заняты примерно 70 000 человек и более 10 000 за рубежом.

Современный «Б-747» существенно от-

еще на 21 «Боинг» авиакомпания включила грузовой вариант «Б-767», дебют которого на воздушных трассах состоится в 1996 году.

Б-757

Российские авиакомпании «Трансаэро» и «Байкальские авиалинии», которые приобрели американские самолеты «Б-757», могут использовать их в условиях низких температур на Крайнем Севере. «Росавиарегистр» осуществил сертификацию самолетов этого типа на выполнение взлетов и посадок в России при температуре до минус 54 градусов по Цельсию. Необходимые наземные и летные испытания проходили в районе Якутска. В ходе одной из проверок самолет оставался без движения на взлетно-посадочной полосе в жестокий мороз в течение 12 часов, после чего был возвращен в строй с использованием спе-

ЕСТЬ СПРОС — ЕСТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

воздушных судов между Бангкоком и Сидней. Пролетев без посадки 14 500 километров за 13 часов и 36 минут, пилоты добились небывалого достижения, которое будет зарегистрировано международными авиационными организациями. В ходе же всего перелета протяженностью 85 000 километров самолет побывал в 10 странах Азии, Африки и Европы.

После начала программы создания «Б-777» в октябре 1990 года авиакомпании разместили заказы на 144 широкофюзеляжных самолета и зарезервировали еще 99, что составляет 75 процентов рынка для воздушных судов этого типа.

Самолет «Б-777» планируется выпускать в двух модификациях. На «Рынок А» — для полетов на расстояние 7 200 — 8 800 километров (например, Лондон — Нью-Йорк); и на «Рынок Б» — 11 100 — 13 600 километров (Лондон — Лос-Анджелес). «Б-777» смогут перевозить 305–328 пассажиров в трехклассной компоновке, 375–400 — в двухклассной и 418–440 — в одноклассной.

Б-747

В нынешнем году исполнилось четверть века с начала выхода на регулярные воздушные трассы самолета «Б-747». Свой

личает то того, который поднялся в небо двадцать пять лет назад. У нынешнего «Б-747-400» максимальный взлетный вес равен 393 750 килограммам, дальность полета — 12 800 километров. В трехклассной компоновке он вмещает 420 пассажиров.

Самолеты этого типа имеют прекрасные перспективы для работы и в следующем столетии.

Авиакомпания «Эр Индия» подтвердила зарезервированные ранее заказы на два новых «Б-747-400». Сейчас она располагает четырьмя такими самолетами, летающими в основном в Нью-Йорк и Лондон. Кроме того, еще одиннадцать «Б-747» моделей «200» и «300» обслуживают внутренние и некоторые другие протяженные маршруты.

Южнокорейская авиакомпания «Азиана эрлайнз» стала четвертым воздушным перевозчиком, приступившим к использованию грузового самолета «Б-747-400». Он будет летать по маршруту Сеул — Лос-Анджелес. Самолет этого типа эксплуатируют также люксембургская авиакомпания «Карголюкс», гонконгская «Катей пасифик» и «Сингапурские авиалинии».

Теперь у «Азианы» насчитывается 32 «Боинга»: семь «Б-747», восемь «Б-767» и семнадцать «Б-737». В свой новый заказ

циальных приемов запуска авиадвигателей в холодную погоду.

Б-767

Вторая по величине авиационная компания Соединенного Королевства «Британия эруэйз», являющаяся одним из лидеров международных чартерных перевозок, сделала заказ на четыре «Б-767-300ER» и намерена приобрести в дальнейшем еще столько же таких дальнемагистральных двухдвигательных лайнеров. Общая стоимость заказанных и зарезервированных воздушных судов вместе с запасными частями составляет 800 млн. долларов. Поставки первых четырех самолетов начнутся весной 1996 года. Авиакомпания планирует использовать воздушное судно этого типа, оснащенное двигателями «Дженерал электрик» CF6-80C2, при полетах в Австралию, Новую Зеландию, Африку, США и Индию.

В распоряжении «Британии эруэйз» находится сегодня девять «Б-767-200» и двенадцать «Б-757», средний срок эксплуатации которых составляет три года. Авиакомпания ежегодно перевозит более 7,5 миллиона пассажиров во многие страны мира.

Китайская авиакомпания «Юннань эрлайнз» из города Куньмина объявила о том,

что она заказала три «Б-767-300» и зарегистрировала право еще на три таких же самолета. Общая цена контракта с учетом стоимости запасных частей для шести самолетов составляет примерно 600 млн. долларов. Поставки начнутся в мае 1996 и продлятся до января 1997 года. Эти авиалайнеры, оборудованные двигателями «Ролло-Ройс» RB211-524H, с двухклассной компоновкой (всего – 263 кресла), будут обслуживать внутренние и международные маршруты.

После этой сделки количество заказов компании «Боинг» на «Б-767» достигло 690.

По заявлению президента группы гражданских самолетов «Боинг» Рона Вударда из более чем 400 самолетов, эксплуатируемых в настоящее время в Китае, свыше половины приобретены у его компании. Тесное взаимодействие с американскими самолетостроителями способствовало превращению этой страны в один из самых динамично развивающихся рынков воздушного транспорта. Объем авиалетов в прошлом году возрос на 19 процентов.

Б-737

Японская авиакомпания «ДЖАЛ» заказала четыре самолета «Б-737-400», запасные части к ним и сервисное обслуживание на общую сумму 180 миллионов долларов. Поставки авиатехники – с мая текущего года. Для «ДЖАЛ» использование этих самолетов является частью стратегического плана расширения внутренних воздушных сообщений совместно с другой авиакомпанией – «Джапан трансоушен эр», 51 процентом акцией которой она обладает.

«Б-737» – самый популярный из всех имеющихся в мире коммерческих гражданских воздушных судов. 250 перевозчиками из 95 стран продано более 3 000 экземпляров самолетов этого типа.

«ДЖАЛ» эксплуатирует наибольшее среди всех авиакомпаний количество самолетов «Б-747». Она заказала десять новейших лайнеров «Б-777-200», первый из которых будет поставлен к концу этого года.

Норвежская авиакомпания «Браатенс» заказала два «Б-737-500» общей стоимостью примерно 62 млн. долларов. Первый из них будет поставлен в 1996 году, второй – весной следующего. Оборудованные двумя двигателями CFM56-3C1, они станут перевозить по 125 пассажиров из Осло в норвежские и другие европейские города. «Браатенс» стала первой европейской авиакомпанией, приступившей в 1990 году к эксплуатации этого типа воздушного судна.

«Б-737-500» – самый небольшой член семьи «737», в которую входят более крупные модели – «300» и «400». К числу преимуществ «пятисотки» над упомянутыми моделями, а также и над «Б-737-200», относится более экономичный с пониженным уровнем шума двигатель.

В современных условиях использование экологически чистого парка воздушных судов весьма актуально, что и определило выбор компаний технической совершенных авиалайнеров этого семейства – семнадцати «Б-737-500» и семи «Б-737-400».

К настоящему времени «Боинг» получил заказы на 3 050 самолетов «Б-737», из которых 354 являются моделью «500».

Объединенная авиакомпания трех скандинавских стран «САС» (Швеция, Дания и Норвегия) заказала 35 двухдвигательных самолетов нового поколения – «Б-737-600», ранее известных как «Б-737-500X». Приблизительная стоимость сделки, одобренной в Стокгольме на совете директоров компании, составляет 1,2 миллиарда долларов. Одновременно «САС» заявила о намерении приобрести в будущем еще 35 самолетов этого типа. Первые поставки запланированы на вторую половину 1998 года.

Названный самолет входит в семью нового поколения «Б-737», к числу членов которой относятся «Б-737-700» и «Б-737-800», объединяемые такими усовершенствованиями, как обновленный пассажирский салон, новейшая компьютерная система в кабине экипажа и улучшенные эксплуатационные характеристики. «Б-737-600» станет основным самолетом «САС» для полетов между скандинавскими странами, а также в пределах Восточной и Западной Европы. Он заменит «ДС-9» и «Ф-28 – Фоккер».

Одним из дальнемагистральных самолетов у этого объединенного авиаперевозчика является «Б-767».

Базирующаяся в Мюнхене лизинговая компания «Бавария» заказала два двухдвигательных самолета нового поколения «Боинг» – «Б-737-700» – на общую сумму 80 млн. долларов. Вмещающие по 149 пассажиров самолеты будут поставлены в декабре 1997 года. Вице-президент по реализации в Европейском регионе Том Басаччи заявил, что успех этого лайнера на таком сложном с точки зрения конкуренции рынке, как немецкий, очень важен для «Боинга».

«Бавария» – уже четвертый немецкий перевозчик, заявивший о намерении приобрести самолеты американского производства. До этого аналогичные решения приняли чартерные авиакомпании «Германия», «Эр Берлин» и «Хапаг-Лойд». Последняя, в частности, разместила заказ на 16 «Б-737-800» суммарной стоимостью 700 млн. долларов.

Семья новых «Б-737» включает модель «800» (удлиненный вариант «Б-737-400») и модель «700» (близкая по размерам к «Б-737-300»). Оба самолета подверглись существенной модернизации: изменен интерьер пассажирского салона, в кабине пилотов установлена самая современная дисплейная система из всех, применяемых на гражданских воздушных судах, существенно улучшены эксплуатационные характеристики.

Таким образом, общее количество заказов на «Б-737» достигло 3068, из которых 91 – самолеты нового поколения.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ

Представители «Боинга» и китайской компании «Чайна авиэйшн сапплай кор-

порейшн» открыли один из крупнейших в мире центров запасных частей для воздушных судов. Находящийся в столичном пекинском аэропорту Центр площадью 3 540 квадратных метров будет выполнять обычные заказы на поставку запасных частей в течение суток, а срочные – через два часа. От станет предлагать такие же услуги, как и аналогичные предприятия «Боинга» в Лондоне и Сингапуре, откуда в случае необходимости по компьютерной системе связи можно заказать недостающие детали.

Центр получит более 1 100 наименований основных запасных частей от 18 поставщиков, а сама компания предоставит гарантийные обязательства перед перевозчиками. Интенсивность полетов через пекинский аэропорт 25 иностранных и 18 местных авиакомпаний составляет примерно 1 900 взлетов и посадок в неделю.

Пятнадцать китайских авиакомпаний эксплуатируют более 200 «Боингов». Правительство страны вкладывает значительные средства в развитие аэропортов и связанной с ними инфраструктуры, обеспечивая с 1991 года ежегодный 20-процентный рост воздушных перевозок.

В Сингапуре «Боинг» открыл свой первый Центр бортового электронного оборудования в азиатско-тихоокеанском регионе. Центр обеспечит техническое обслуживание, ремонт и проверку авиационной электроники, используемой на всех «Боингах», включая последнюю разработку – самолет «Б-777», который уже сейчас планируют приобрести семь авиакомпаний этой части света. По заявлению вице-президента гражданских самолетов «Боинга» Тома Шика, здесь, как и в аналогичных центрах «Боинга» в США и Англии, производственный цикл обслуживания не превысит десяти дней, что в три раза быстрее установленных в авиационной отрасли стандартов.

Поскольку этот новый центр находится рядом со складом запасных частей «Боинга», где сосредоточено 15 000 видов комплектующих изделий, то практически любая деталь может быть проверена и поставлена заказчику в пределах 24 часов.

«Боинг» планирует в течение двух лет вложить в развитие своего сингапурского центра от шести до семи миллионов долларов.

Как сообщает администрация «Боинга», ей удалось путем внедрения круглосуточной информационной службы сократить среднее время информирования клиентов о наличии запасных частей с девяти дней до менее чем восьми часов. Теперь сведения о номере запасной части по заводским чертежам, ее взаимозаменяемости и другие данные можно получать круглосуточно на протяжении недели в любое время дня и ночи. При этом специалисты и аналитики ответят на все вопросы, касающиеся оформления заказов, поставок, квот и т. д.

Через сервисные технические центры, расположенные в Сизтле, Атланте, Лондоне, Брюсселе, Сингапуре и Пекине, ежегодно осуществляется почти миллион поставок запасных частей международному парку гражданских воздушных судов, изготовленных компанией «Боинг».

Редакция уже дважды обращалась к авиационному наследию одного из пионеров русской авиации Сергея Алексеевича Ульянина. Конструкторская и организаторская деятельность его поистине уникальна. От воздушных змеев, демонстрировавшихся на первом Всероссийском празднике воздухоплавания в Петербурге в 1910 году, до двухмоторного аэроплана с тремя комбинациями опорных плоскостей, который, к сожалению, не был построен.

Но сведения о проектах и разработках С. А. Ульянина до сих пор далеко не полны. Старейший авиационный журналист Виктор ТУРЬЯН разыскал в архивах описание самолета, скомпонованного по схеме, получившей в авиации название «утка». Журналисту удалось даже «восстановить» чертеж-схему этого самолета по найденному описанию. Рассказ об уникальном проекте пионера отечественного самолетостроения мы публикуем в этом номере журнала.

Вообразим себе, дорогие читатели, что мы оказались в первом десятилетии XX века и рядом с нами служит в военной авиации России талантливый офицер и конструктор Сергей Алексеевич Ульянин. В 1909 году среди других его изобретений нам встретится проект двухмоторного самолета, скомпонованный по схеме, получившей в авиации название «утка» именно потому, что стабилизатор и рули оказались расположенными в передней части аэроплана.

Крыло бипланной конструкции изобретатель отнес в хвостовую часть и решил применить два мотора. Вместе с воздушными винтами установил их у задней кромки бипланного крыла. Получилось так, что сила тяги воздушных винтов действовала позади всего летательного аппарата и становилась из усилия, тянущего самолет вслед за собой, в усилие, подталкивающее аппарат. На самом же деле сила тяги оставалась такой же, как и у других самолетов различных конструкций того времени.

Зато совершенно иным становилось воздействие воздушной массы, отбрасываемой воздушными винтами, на самолет. Если в первом случае завихренный поток воздуха омывал всю конструкцию самолета, и тем самым увеличивал ее лобовое сопротивление, то во втором случае масса воздуха отбрасывалась винтами позади. Это было смелым новаторским решением Ульянина.

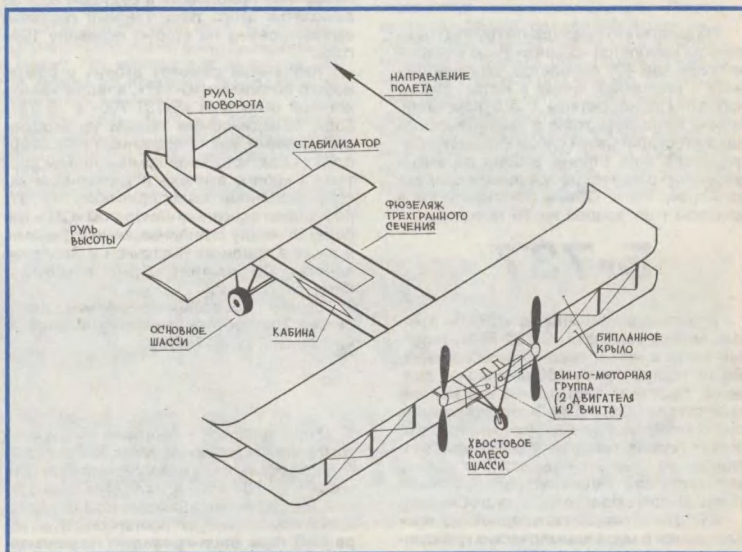
Применение не одного, а двух моторов решало одну из главных задач авиации — делало самолет более надежным: давало возможность совершать полет на одном работающем из двух имеющихся моторов.

Вникая в проект аэроплана Ульянина, все больше восхищаешься техническими идеями, воплощенными конструктором. Думается, что чем больше воображения у знающего человека с изобретением, тем шире откроются идеи. И характерно то, что с каждым новым шагом в развитии современной авиации обнаруживаются новые возможности заимствования из проекта 1909 года.

Не берусь приблизиться к исчерпывающему перечислению возможностей, заложенных в изобретении. Остановлюсь на некоторых. К примеру, в каком качестве мог бы применяться самолет, построенный по этому проекту?

Во-первых, по предложенной Ульяниным конструкции можно построить учебный, тренировочный, спортивный, легкий

«УТКА» СЕРГЕЯ УЛЬЯНИНА



пассажирский и транспортный самолеты, а также, при необходимости — типа истребителя, бомбардировщика, разведчика. Дорогу такому разнообразию модификаций открывает двухмоторная конструкция, где целесообразно размещены крыло, фюзеляж, части оперения и шасси. Здесь самолет можно насытить такой «начинкой», которая удовлетворяет потребности перечисленных выше типов летательных аппаратов.

Если сегодня нас это не удивляет, то, когда авиация делала свои первые шаги, и двухмоторная схема самолета только зарождалась в проектах конструкторов, это было новаторством. Видя в такой конструкции перспективу, Ульянин работал над ней на протяжении ряда лет, находя все более оптимальные технические решения.

Одной из главных и сложных была проблема оснащения самолета необходимыми авиационными моторами соответствующей мощности и массы (веса). В 1910–1911 годах Ульянин уделял много внимания этой задаче. Существует мнение, что реализация проекта тормозилась отсутствием двигателя необходимой мощности. Имеются суждения, что на моторах того периода такой самолет не смог бы совершить горизонтальный полет, а тем более подъем из-за недостаточной мощности. Но обнаруженные в архивах документы показывают, что Сергей Алексеевич в конце концов выбрал двигатели фирмы «Бенье» мощностью по шестьдесят лошадиных сил, что произошло в 1911 году, когда авиационный завод Первого Российского Товари-

щества Воздухоплавания занимался постройкой самолета по проекту Ульянина.

Вот строки из архивной реликвии. «Вследствие устного разрешения Начальника Главного Инженерного Управления воспользоваться предложением фирмы «Бенье», я, как наблюдающий за постройкой аэроплана, предложил заводу соответствующие переделки для установки двух моторов «Бенье» по шестьдесят сил, что завод делает безвозмездно...»

Таким образом, имея два мотора по шестьдесят лошадиных сил, можно получить от своего аэроплана вполне удовлетворительные летно-технические данные. В проекте также представлены идеи по совершенствованию аэродинамики самолета. Назовем, к примеру, предложение отогнуть вверх концы крыльев биплана, что снижает индуктивную часть сопротивления и улучшает боковую устойчивость в полете. Или продуманность мест соединения крыла, стабилизатора, рулей с фюзеляжем, что положительно влияет на обтекание частей и самолета в целом.

Думается, что, используя законы подобия аэродинамики, требования геометрического подобия, можно строить самолеты различных габаритов. Это значит, что пассажирский вариант при соблюдении соответствующих пропорций может быть крупнее спортивного или учебного, а бомбардировщик превышать размеры истребителя и т. д.

К сожалению, приложенное к описанию изобретения изображение самолета в проекциях не позволяет установить точное

соотношение его геометрических параметров и размеров. Можно лишь предполагать, что исходные размеры, которые имел в виду Ульянов, приближаются к самолету с размахом крыльев до десяти-двенадцати, длиной фюзеляжа – до восьми-десяти метров. Скорость такого воздушного судна находится в пределах 60–80 км/ч, высота полета – до тысячи метров. Разработка отдельных модификаций, естественно, даст и конкретные геометрические параметры, и летно-технические характеристики самолета.

При разработке автор проекта проделал глубокий инженерно-технический анализ различных самолетов-прототипов тех лет. В частности, он дал всестороннюю и очень корректную оценку таких аэропланов, как «Моран», «Антуанетт», «Райт», и привел при этом доводы в защиту выбранной им схемы «утка». Именно «утка» имеет центровку, исключающую возможность капотирования, позволяющую самолету сохранять устойчивое движение по аэродрому.

На эскизе аэроплана, приведенном в описании изобретения, изображены два члена экипажа, размещенные в кабине один за другим – тандемом. Это соответствует компоновке кабины учебного самолета, в которой находятся летчик-инструктор и ученик. Очевидно, Ульянов имел в виду также двойное ручное и ножное управление самолетом. Благодаря тому, что винто-моторная группа находится позади, из кабины открывается необходимый обзор.

Обращает на себя внимание то, что люди размещены внутри фюзеляжа, а не сидят в потоке набегающего воздуха. Даже головы летчиков не подвержены действию встречного воздуха. Таким образом снижается лобовое сопротивление и создаются для людей более комфортные условия. В те годы Ульянов один из первых предложил закрытые кабины.

Оппоненты возражают: как можно рекомендовать проект 1909 года для подражания ему в конце XX века? На наш взгляд, в этом и заключается талантливость и дальновидность замыслов Ульянина – конструктора, когда его технические идеи сегодня не должны быть безнадежно упрятаны в архив. Когда читаешь обилие публикаций о разработках самодельных авиационных конструкторских бюро, так и хочется посоветовать: друзья, не отвергайте начисто проект аэроплана С. А. Ульянина, как и другие талантливые разработки прошлого. Они и сегодня смогут принести вам определенную пользу!

Проект показывает, что Ульянов придавал значение каждой стойке, раскосу, расчалке, узлам крепления, добиваясь прочности и надежности самолета. Интересно, что он предложил поперечное сечение фюзеляжа, имеющее форму треугольника. Он видел в треугольном каркасе фюзеляжа возможность сочетать требования прочности и жесткости со снижением массы (веса) конструкции. Возникает также предположение, что Ульянов не исключал возможности применения его проекта для постройки гидросамолета, например, летающей лодки. Этому благоприятствует и расположение винто-моторной группы в хвостовой части и форма фюзеляжа. Конструкция шасси позволяет самолету на стоянке и при движении по аэродрому занимать горизонтальное положение, что важно при обслуживании.

Завершить сообщение о проекте самолета С. А. Ульянина 1909 года хочется признанием больших его заслуг перед российской авиацией. И хотя по этому проекту до конца не была доведена постройка самолета, совершился очередной шаг вперед в отечественной науке и технике. Совершенное Сергеем Алексеевичем Ульяновым способствовало свершениям его соотечественников в авиации.

"ТАГАНКА"

А. О. «Московский шинный завод»
и фирма «ШИН-ТРЕЙД»

ПРИГЛАШАЮТ

в свои магазины по продаже автошин
для легковых и грузовых автомобилей
производства всех заводов СНГ.



Благодаря старым связям
с производителями –
большой выбор
и низкие цены.
Наличный
и безналичный расчет,
гибкая система
скидок.
В офисе Вам выпишут счет
на оплату,
включив
в стоимость
ж. д. тариф
на отправку вагоном
или контейнером.
Большой выбор
автошин
NOKIA и GISLAVED.

Адреса московских магазинов:

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Ярославское ш., 117. | (095) 183-59-38 |
| 2. Хачатуряна ул., 16. | (095) 907-23-51 |
| 3. Новослободская ул., 67/69. | (095) 978-40-84 |
| 4. Алтайская ул., 33/7. | (095) 966-51-08 |
| 5. Хабаровская ул., 10/30. | (095) 466-98-47 |
| 6. Подбельского ул., 1. | (095) 160-65-75 |
| 7. Щелковское ш., 91. | (095) 966-51-08 |
| 8. Щелковское ш., 17. | (095) 966-51-08 |
| 9. Мартеновская ул., 38. | (095) 302-95-48 |
| 10. Сокольническая пл., 9а (м-н «Зенит») | |
| 11. Южнопортовая ул., павильон на рынке | |
| 12. Дубровская ул., 13. | (095) 279-91-25 |
| 13. Саянская ул., 4-а. | (095) 300-30-38 |

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОФИС:

Хачатуряна ул., 16. (095) 907-67-87
факс: (095) 907-52-30

Москвичам и многим гостям столицы известно, что в северо-западной части города, в начале Ленинградского проспекта простирается поле под названием Ходынское. Те, кто интересуется историей Москвы, знают также, что поле это было свидетелем многих знаменитых, порой и трагических, событий, имевших для всей России немаловажное, а то и историческое значение. Для авиаторов же Ходынское поле неразрывно связано с развитием русского воздухоплавания и авиации. Восемьдесят пять лет назад на этом поле был поставлен первый ангар, и тем самым положено начало первому аэродрому в Москве.

Начало нынешнего столетия ознаменовалось для Российской империи бурным развитием отечественной авиации. Один за другим в разных городах создавались аэроклубы. В 1908 году был учрежден Всероссийский аэроклуб. В том же году открылся аэроклуб в Одессе, годом позже было организовано Киевское общество воздухоплавания. В марте 1910 года по инициативе Н. Жуковского общество воздухоплавания было создано в Москве. Сам Николай Егорович возглавил научно-технический комитет этого общества.

Для практической работы обществу необходимо было аэродром, и оно основывает его в двух верстах от Тверской заставы, на Ходынском поле. Строительству аэродрома требовало немалых денежных затрат, и москвичи, преисполненные авиационного энтузиазма, охотно жертвовали на это строительство деньги. Место для аэродрома было выбрано как нельзя удачно: Ходынское поле находилось рядом с центром Москвы, к тому же чуть ли не на самом поле располагался бывший велосипедный завод «Дукс», который в 1909 году изменил свой профиль и построил один из первых отечественных самолетов по иностранной лицензии.

Уже в мае 1910 года с московского аэродрома совершил первые полеты знаменитый С. Уточкин, в июне и июле — Б. Россинский, а в октябре — М. Ефимов.

В конце лета С. Уточкин, по просьбе директора завода «Дукс» г-на Меллера, провел на аэродроме испытания самолета, построенного по французской лицензии. А несколькими месяцами позже он опробовал в московском небе собственный биплан, выполненный по схеме «Фармана».

В 1911 году на Ходынском поле впервые в России была организована Московская школа авиации, которая готовила военных летчиков и механиков, проводила испытания новых конструкций летательных аппаратов и вооружения самолетов. В этой школе занимались в свое время будущие известные авиаторы Б. Веллинг, М. Громов, А. Черемухин...

Аэродром на Ходынке постепенно становится авиационным центром, известным не только в России, но и за рубежом. Перед самым началом первой мировой войны здесь на самолете «Блерио» французский летчик Пегу совершал «мертвые петли» Нестерова. Это происходило через двенадцать дней после того, как впервые в мире

ХОДЫНКА

эту фигуру пилотажа исполнил знаменитый русский летчик.

В годы первой мировой войны на Ходынке начала работать школа Московского общества воздухоплавания, выпускавшая военных летчиков. В числе девяти других действующих в России авиационных школ она подготовила для фронта 250 летчиков.

Пришел 1917 год. Октябрьские события внесли в жизнь Ходынки новые веяния. Прежде всего был избран новый административный состав летной школы. Возглавил же школу военлет Б. Веллинг. А в марте 1918 года приказом Московского областного комиссариата по военным делам на Ходынском поле появилась летно-научная база, названная Н. Жуковским «летучей лабораторией». База стала первым авиационным научно-исследовательским центром нового типа, объединявшим научные исследования с практической работой. Научным руководителем «летучей лаборатории» стал сам Жуковский.

1 мая 1918 года на Ходынском поле проводился первый воздушный парад. На нем присутствовал В. И. Ленин. Публика с восторгом наблюдала высший пилотаж, который демонстрировали отважные летчики И. Павлов и Б. Россинский. В этот день с аэродрома поднялся в воздух самолет «Ньюпор», пилотируемый И. Виноградовым. Самолет взял курс на Красную площадь, наполненную праздничными колоннами демонстрантов. Виноградов, пролетая над ними, сбросил с самолета первомайские листовки. Впервые Красная площадь услышала над собой гул самолета.

В 1920 году Ходынское поле становится местом базирования новой авиационной организации, получившей название Опытный аэродром. Ее создание было закономерным этапным шагом в развитии российской авиации. В стране расширялось производство самолетов, закупалась иностранная авиационная техника, шла работа над созданием новых конструкций летательных аппаратов. Каждый вновь построенный или приобретенный самолет необходимо было испытать, нуждалась в испытаниях и каждая предложенная учеными-авиаторами разработка летательных аппаратов.

Опытный аэродром и проводил эти испытания. В этот период Центральный аэродром на Ходынском поле становится своего рода аккумулятором лучших умов в авиации, пилотов, инженеров, техников. Рядом с ним в 1923 году в бывшем Петровском дворце размещается Военно-воздушная академия имени Н. Е. Жуковского, в стенах которой занимались будущие авиаконструкторы С. Ильюшин, А. Микоян, А. Яковлев и другие видные авиаторы.

Двадцатые годы, пожалуй, были наиболее насыщенными и плодотворными в жизни Центрального аэродрома. Б. Веллинг, начальник Московской школы авиации, в 1921 году пролетел над безводными пустынями Туркмении 2400 километров и тем самым положил начало дальним перелетам российских авиаторов. Вскоре он удлинил воздушный путь до 10 567 кило-

метров, пройдя по маршруту: Москва—Харьков—Тифлис—Красноводск—Бухара и обратно в Москву.

В октябре 1922 года Опытный аэродром был реорганизован в Научно-опытный. Теперь вместе с испытательной стала совершенствоваться и научно-методическая база. В том же году с Ходынки начинаются полеты между Москвой и Кенингсбергом. А 15 июля 1923 года состоялся первый рейс по авиалинии Москва—Нижний Новгород.

О том, что представлял собой Центральный аэродром в середине двадцатых годов, советский авиаконструктор А. Яковлев писал так: «На зеленом поле не было бетонных дорожек для взлета и посадки: самолеты того времени в них вовсе не нуждались».

По краю аэродрома стояло несколько деревянных ангаров. Один ангар — нашего летного отряда, соседний принадлежал советско-германскому обществу «Дерулюфт». Дальше шли ангара, где собирались самолеты Р-1 производства бывшего московского велосипедного завода «Дукс», и еще дальше — ангар Московской школы военных летчиков.

С востока аэродром был ограничен военными складами и заводом «Авиароботник», где я выпрашивал детали и материалы для своих планеров, с севера — Ленинградским шоссе, с запада — оврагом, куда выбрасывали разбитые самолеты, и с юга — братским кладбищем, где хоронили погибших летчиков.

Полеты на аэродроме производились редко: было мало самолетов, и летали они только в хорошую погоду. Исключение составляли рейсовые летчики «Дерулюфта», из которых самыми известными были Шебанов и Бобков; эти летали по маршруту Москва — Кенингсберг на пассажирских самолетах «Фоккер-3» в любую погоду и точно по расписанию, хоть часы проверяли».

Только с апреля 1924 года по октябрь 1925 года сотрудники Научно-опытного аэродрома провели испытания 25 военных и 91 гражданского самолета.

К концу 1926 года Научно-опытный аэродром на Ходынском поле был преобразован в Научно-испытательный институт ВВС РККА. А в 1927 году Центральный аэродром было присвоено имя М. В. Фрунзе.

Конец двадцатых годов был ознаменован значительным достижением отечественной авиации. 23 августа 1929 года с Центрального аэродрома взял старт двухмоторный самолет АНТ-4 «Страна Советов» (в военном варианте ТБ-1) под руководством командира экипажа С. Шестакова. Это был первый рейс из СССР в Америку.

Тесно стояло на старом Ходынском поле. Для базирования на нем НИИ ВВС требовалось строительство нового, более мощного аэродрома, и такой аэродром к концу октября 1932 года на новом месте был готов...

11 ноября 1932 года Ходынское поле гудело подобно пчелиному рою — готовились к перелету на новое место базирования десятки самолетов. За день до этого

было получено разрешение на пролет над Красной площадью.

Удивленные москвичи с восхищением наблюдали полет невесты откуда появившихся в небе боевых самолетов. Их колонна прошла над Красной площадью. Фактически это был первый, хотя и неофициальный, воздушный парад, в котором участвовали самолеты только советской постройки. Основную часть колонны – 46 машин, составляли тяжелые самолеты, в их числе бомбардировщики ТБ-1 и ТБ-3. Группа легких самолетов состояла из истребителей И-2, И-3, И-5 и разведчиков. Лидером парада был ТБ-3 с бортовым номером 311, который пилотировал Валерий Чкалов.

18 августа 1933 года впервые в СССР был официально отмечен День Воздушного Флота. Он отмечался в Ленинграде, Харькове, Севастополе, Хабаровске и других городах страны. Особенно торжественно он был проведен в Москве. С утра на Центральном аэродроме столицы собрались десятки тысяч трудящихся. Они с интересом осматривали самолеты, выстроившиеся на обширном поле: АНТ-14 – «Правда» и АНТ-9 уже тогда известного конструктора А. Туполева, новые истребители И-5 Н. Поликарпова, два автожира А-6 конструкции В. Кузнецова, амфибию Ш-2 В. Шаврова и другие.

А 26 марта 1937 года с Ходынки стартовали четыре воздушных корабля АНТ-6, взявшие курс на Северный полюс.

Были в истории Ходынки и печальные дни. Отсюда навсегда ушли в небо: В. Чкалов, экипаж и пассажиры воздушного гиганта «Максим Горький», инженер – летчик-испытатель А. Никашин, проводивший в 1940–1942 годах испытания ЛаГГ-3, Ла-5Ф, МиГ-3...

В суровые военные годы Центральный аэродром имени М. В. Фрунзе встал в военный строй. На нем базировались истребители ВВС и ПВО, штурмовики и бомбардировщики, поддерживавшие войска Западного фронта и отражавшие нападения авиации противника на Москву. На Ходынке были сформированы многие авиационные полки, вылетавшие потом на разные фронты. Отсюда действовал и специальный полк летчиков-испытателей.

Летом 1941 года Москва подвергалась яростным бомбежкам со стороны противника. И хотя небо столицы охраняли 585 истребителей, 769 зенитных орудий среднего калибра, 248 – малого и 336 счетверенных пулеметных установок, не всегда удавалось уберечь город от разрушений. К сожалению, пострадал и Центральный аэродром. Один из вражеских стервятников все же сумел в один из налетов провалиться к Ходынке и поджечь ангары аэродрома, стоящие на поле самолеты. Пожарников, которые, увидев пламя, бросились тушить огонь, фашистский летчик поливал пулеметными очередями. Но ему не удалось уйти от возмездия, самолет был сбит. Огонь на аэродроме удалось довольно быстро ликвидировать.

Немало интересных эпизодов можно было бы привести из жизни Центрального аэродрома на Ходынке в годы Отечественной войны. Вот один из них.

В конце сентября – начале октября 1941 года в Москве проходила конференция представителей СССР, США и Великобритании – первая трехсторонняя встреча союзников с начала Великой Отечественной войны.

...Хмурым октябрьским вечером на посадку на Центральный аэродром заходил

американский четырехмоторный бомбардировщик Б-17 – «летающая крепость». На следующий день рано утром ему предстояло отправиться в обратный путь за океан.

Но при движении по рулежной полосе американский пилот допустил оплошность и задел правым крылом стоявший советский самолет. Были повреждены чуть ли не полкрыла Б-17, а заодно распорот фюзеляж нашей машины... Можно представить состояние членов экипажа американского самолета.

Советским командованием был дан приказ: к утру восстановить самолет! Американские летчики недоверчиво закачали головами. За, казалось бы, невозможное дело взялись специалисты под руководством капитана Г. Платонова, отвечавшего за техническое обслуживание самолетов, в том числе и правительственных.

Сложнейшее задание было выполнено вплоть до необходимого подбора соответствующей защитной окраски поврежденного бомбардировщика... Его экипаж был в восторге: «О'кей, высший класс!» Посольство США направило благодарственное письмо в Народный комиссариат иностранных дел...

Первые месяцы войны показали, что наши летчики, зенитчики практически закрыли небо Москвы для вражеских самолетов. В июне 1942 года враг вообще отказался от мысли бомбить Москву. Позже у начальника генерального штаба сухопутных войск Германии генерала Ф. Гальдера обнаружили следующую запись в дневнике: «Сильная противовоздушная оборона делает Москву почти неуязвимой с воздуха».

В августе 1943 года за образцовое выполнение заданий Центральный аэродром имени М. В. Фрунзе был удостоен ордена Красного Знамени.

Пришел День Победы. На рассвете 9 мая 1945 года экипаж самолета Ли-2 во главе с подполковником (ныне генерал-лейтенантом авиации в отставке) А. И. Семеновым доставил на Центральный аэродром из поверженного Берлина в Москву акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии.

С Ходыкинским полем связан и заключительный эпизод второй мировой войны. 20 июня 1945 года герои штурма рейхстага: сержант М. Егоров, младший сержант М. Кантария, старшие лейтенанты И. Сянов, К. Самсонов и капитан С. Неустров, получив задание сопровождать Знамя Победы в столицу нашей Родины, прибыли на Берлинский аэродром. Здесь уже находились в готовности к вылету специально выделенный самолет. Выполнить ответственный рейс поручалось летному экипажу самолета Ли-2 под командованием старшего лейтенанта П. Жилкина.

После короткого митинга начальник политотдела 3-й ударной армии генерал-лейтенант Ф. Лисицин вручил Знамя Победы И. Сянову. Через несколько минут Ли-2 стартовал в небо и взял курс на Москву. Опытный экипаж успешно справился со своей задачей. Во второй половине этого же дня посланцы 3-й ударной прилетели в столицу на Центральный аэродром. Здесь Знамя Победы было встречено почетным караулом Московского гарнизона.

...В 1960–1965 годах на левой стороне Ленинградского проспекта Москвы был сооружен архитектурный комплекс, включавший двухэтажное здание городского аэровокзала и два 12-этажных корпуса, где

расположились гостиница «Аэрофлот» и Министерство гражданской авиации СССР. Комплекс загородил собой старый, ставший тесноватым для современных самолетов аэродром. Но авиационная биография Ходынки не закончилась, поле продолжает служить авиации.

19–27 августа 1989 года впервые на Центральном аэродроме Миновиапрома СССР, Минобороны СССР, Министерством гражданской авиации СССР, исполкомом Моссовета, ЦК ДОСААФ была проведена Выставка военной и гражданской авиационной техники. В общей сложности ее посетило около миллиона человек. Она вызвала большой интерес. Ведь впервые все желающие могли близко и свободно посмотреть 37 типов самолетов и вертолетов, и среди них знаменитые Су-27, МиГ-29.

Увы, для некоторых посетителей выставки было откровением то, что Центральный аэродром вообще еще существует. Им было знакомо только расположенное здесь на Ходыкинском поле здание городского аэровокзала, откуда они развезаются в крупные подмосковные аэропорты Внуково, Шереметьево, Домодедово, Быково.

Многим было неизвестно и то, что именно с этого аэродрома на Ходынке впервые стартовали: 25 марта 1971 года – транспортный реактивный самолет Ил-76; 22 декабря 1976 года – первый советский пассажирский широкофюзеляжный самолет Ил-86; в сентябре 1988 года – воздушный лайнер Ил-96-300...

В июле 1991 года выставка авиационной техники России на Ходыкинском поле была проведена вторично и также вызвала большой интерес. Как и на предыдущей выставке, многие посетители высказали пожелание о создании здесь постоянной экспозиции – Музея авиации.

И, к большому удовлетворению энтузиастов авиации, с этого времени авиационная выставка на Центральном аэродроме стала постоянной. В настоящее время большими усилиями любителей авиации удалось уже собрать и сохранить для нее шестьдесят образцов летательных аппаратов.

В последние годы авиационная научно-техническая общественность, авиаторы страны неоднократно поднимали вопрос о необходимости создания Национального музея авиации и космонавтики. Обсуждались предложения и о создании такого музея на территории Ходынского поля. В октябре 1991 года Министерство юстиции РСФСР зарегистрировало Устав общероссийского общественного объединения «Фонд: Национальный музей авиации и космонавтики». Одной из задач Фонда является создание этого музея.

Главную тревогу сейчас вызывает катастрофически сокращающаяся территория аэродрома, площадь которого в последние годы уменьшилась с 349,2 до 188 га. Необходимо категорически запретить застройку поля, оставить сам аэродром в эксплуатационном состоянии. Еще есть время сохранить старейший из действующих аэродромов страны, а может быть, и мира.

Б. МАТУЛЕВИЧ,
член секции истории авиации
Общества авиаторов

г. Москва.



ЕСЛИ ВЫ ИЩЕТЕ РАБОТУ...

«Уважаемая редакция! Из-за сокращения авиационных перевозок у нас в аэропорту увеличилось количество специалистов. Вынужден был оставить свою любимую работу авиадиспетчера и я. В таком же незавидном положении оказался ряд штурманов, бортмехаников, бортоператоров и т. д. Мы люди социалистической школы и вот сейчас, вынужденные искать работу, не знаем, как себя вести в условиях рынка с работодателем, чтобы из большого числа претендентов выбрали нас. Слышал, что есть специалисты, которые могут подсказать, как избежать отрицательного результата.

Анатолий Я.,
бывший авиадиспетчер

г. Бишкек»

Представляем слово психологу Александру ИВАНОВУ.

— Да, объявления под рубрикой «требуются...», касающиеся вашей профессии, есть, но шансов найти самому, без чьей-либо поддержки, хорошую работу в солидной фирме очень мало. Почему? По всей видимости потому, что рынок рабочей силы при кажущейся хаотичности начинает приобретать цивилизованные черты и прослеживается тенденция к качественному отбору персонала в престижные фирмы, банки, компании. Эту задачу сейчас начинают выполнять высококвалифицированные специалисты и психологи, которые буквально «с лету» могут выбрать среди десятков претендентов на одно рабочее место лишь единственного или единственную, кто соответствует только им известному типу личности, способной достойно занять вакантное место. Поверьте, что современный профессиональный и психологический диагностический инструментarium позволяет точно выявить ваши достоинства и недостатки, как бы вы ни старались их приукрасить или скрыть.

Какими соображениями руководствуются те, кто принимает вас на работу? Каков в идеале портрет претендента на рабочее место? Прежде всего действует принцип «молодым везде у нас дорога» — чем старше претендент, тем меньше у него шансов обзавестись желанной работой. Самый популярный возраст — от двадцати двух до тридцати пяти лет. Не менее важное условие — прописка. Учитывается и ваша внешность, умение преподнести себя. Серьезной проверке, возможно, подвергнутся такие ваши качества, как интеллект (включая способность к обучению), мотивация (интересы и потребности), коммуникативная компетентность, эмоциональная стабильность, рассудительность. Анализ подвергнутся моторные навыки (умение плавно двигаться). Состояние вашего здоровья и психики тоже станут предметом интереса. В общем готовятся необходимые основания. Думаю, что решающим фактором, суммирующим все перечисленные, может стать оценка состояния уверенности в себе претендента.

Обязательно продумать, как одеться. Мужчина, конечно же, надеет костюм. А как быть женщине? Опыт подсказывает, что наиболее предпочтительно темное платье рубищевого покроя или костюм со светлой блузкой и шейным платком. Цветом, повышающим ваш деловой престиж, будет темно-синий, серый, черный и бежевый. Для блузки — белый, голубой, бежевый и темно-синий. Предполагаем, что чем вы старше, тем терпимее отнесутся люди к вашей одежде. Если вы женаты или замужем, необхо-

димым элементом в украшениях будет обручальное кольцо. Из бижутерии для женщин подойдут тонкая золотая цепочка, небольшая брошка и клипсы под жемчуг. Дополнить гармонию помогут атташе-кейс или модная дамская сумочка.

Перед тем, как вам назначили встречу, постарайтесь предварительно побывать в этой фирме. Это необходимо для того, чтобы ознакомиться, почувствовать атмосферу. По возможности побеседуйте с сотрудниками, узнайте побольше информации о директоре, условиях работы и требованиях, предъявляемых к персоналу. Это создаст у вас определенный душевный комфорт, который позволит хотя бы немного приглушить беспокойство.

Накануне постарайтесь как следует выспаться и отдохнуть, это позволит вам выглядеть бодро и свежо. Прежде чем войти в кабинет, продумайте свой диалог с собеседником. Учтите, что вам не сможет уделить много времени, вы всего лишь один из многих, поэтому детально проговорите в самых точных и емких предложениях информацию о себе. Убедите себя в том, что вы хотите устроиться на работу именно в эту организацию, именно сейчас. Осознайте, что вы способны это сделать. Отбросьте в сторону все колебания и сомнения по поводу своих недостатков и комплексов. Забудьте о прошлых неудачах и потерях, настройтесь на деловой и серьезный разговор о вашем настоящем и будущем. Постарайтесь честно и объективно ответить на вопросы: «Кто вы? Кто умеете? Чего хотите достичь?»

Помните, что первое впечатление создается с вас уже с самого порога, и поэтому не сутитесь, входите спокойно и уверенно, не размахивайте руками и не крутите головой. Если вам при приветствии предложат руку для пожатия, поздоровайтесь твердым голосом и крепко пожмите всю протянутую вам ладонь. Очень важно положение головы. Подбородок приподнимите, подайте немного вперед. Постарайтесь ровно и глубоко дышать, иначе задержка дыхания повлияет на тембр вашего голоса. Если вам придется некоторое время стоять, то распределите ровно нагрузку на обе ноги, постарайтесь не манипулировать руками и не скрещивать ноги — это выдает ваше волнение. Следите за осанкой, старайтесь не горбиться. При предложении сесть займите стул (кресло), который находится на одном уровне с креслом собеседника, чтобы ваши глаза были напротив.

Возможно, вас ожидает только опросная беседа. А возможно, что вам могут сначала предложить заполнить анкету, а затем выполнить ряд заданий по различным тестовым методикам для выявления особенностей вашей личности. В любом случае постарайтесь отвечать объективно, не особенно скрывая свои недостатки и не слишком преувеличивая достоинства. Все равно специальные шкалы позволят это выявить. Помните, что предметом анализа может стать ваш почерк. Поэтому пишите четко и разборчиво, а главное — аккуратно. Учитывается и время выполнения заданий. Но это не значит, что вы должны спешить. Торопливость вызовет невинность. Если на какой-либо вопрос вы не сможете ответить по различным причинам, пропустите его, а затем, выполнив задание, вернитесь к этому вопросу. Ответ обязательно найдет-ся.

После этого, может быть, сразу, а скорее всего через некоторое время, вас опять пригласят на собеседование, чтобы уточнить некоторые детали и составить внешнее представление о вас. Теперь предметом анализа станут внешние проявления вашей психики — мышление, речь, моторика, владение иностранным языком,

компьютером, коммуникативные способности. Будут оценены не ваше умение смотреть, произносить слова и слышать, а ваша способность видеть, слушать и говорить.

Опытные специалисты по отбору персонала сразу же отметят вашу манеру говорить, ведь они знают, что то, что мы говорим и как мы говорим, во многом определяет успех в достижении поставленной нами цели. Манера говорить, присущая человеку, является столь же действенным средством его идентификации, как отпечатки пальцев. Именно по манере говорить они оценят степень вашей уверенности в себе. Критериями оценки послужат ваша лексика, определенные выражения, употребляемые вами, а также частота их повторения. Поэтому позаботьтесь, чтобы ваша речь была фонетически «доступна», то есть четко произносима. Немаловажно: то, что вы говорите, должно быть обоснованно и иметь смысл, быть взаимосвязанным и понятным. В формулируемые вами фразы включайте активные глаголы и избегайте употребления пассивных существительных. Находите точные слова для ответа на поставленные вопросы. При общении с собеседником старайтесь постоянно поддерживать контакт глазами, только в этом случае вы сможете точно представлять смысл задаваемых им вопросов, лучше мыслить, яснее и убедительнее излагать свою позицию. Но с другой стороны пристальный взгляд будет неуместен так же, как и постоянная улыбка.

Возможно, что предметом разговора станет обсуждение некоторых проблемных ситуаций, которые будут предложены вам для решения. Не спешите в этом случае с ответом, переберите в уме побольше альтернативных вариантов и используйте при ответе принцип реальности.

Максимально используйте факты из вашей биографии, в которых вами были проявлены такие качества, как компетентность, стремление к творчеству, смелость, умение планировать и реализовывать свои планы.

Предметом обсуждения могут стать ваши недостатки. Помните, что у каждого человека есть недостатки, и в этом вы не отличаетесь от других. Разница состоит в том, как люди относятся к своим недостаткам. Поэтому покажите, как вы стремитесь избавиться от имеющегося у вас недостатка, не скрывая его. Это вызовет доверие у собеседника. Если вам удастся, поглубже всмотритесь в человека, который опрашивает вас, постарайтесь почувствовать, какая главная информация его интересует, какие ваши качества являются для него важнейшими, определяющими при выполнении предстоящих вам функциональных обязанностей. Аргументированно и твердо заверьте его, что вы исполнительны, пунктуальны и требовательны к себе.

При этом все время следите за тоном собеседника, его реакцией — изменением позы, переключением взгляда, движения рук выдают у него отношение к тому, что вы говорите и как отвечаете на вопросы. Если собеседник будет с интересом смотреть на вас, «отзеркалит» вашу позу, будет стремиться задавать наводящие вопросы, не напрягаться, а наоборот, расслабится — вы уже почти приняты.

Ну, а если вам мягко, но все же ответили отказом? Не расстраивайтесь, может быть, это вам не повезло, а им. Ведь фирм много, какой-то все равно повезет. Не правда ли?

Выпуск подготовил В. ЛАМЗУТОВ.

г. Москва.

ДЛЯ ТЕХ, КТО СОБИРАЕТСЯ В ПОЛЕТ

Главное агентство воздушных сообщений предлагает воспользоваться услугами автоматизированной системы обслуживания авиапассажиров **АСОЛЬ**.

Вам не придется тратить время на поездку в кассу, если вы позвоните по телефону **(095) 155-50-03**. Для иностранных гостей – **(095) 155-50-21**.

Авиабилеты доставят вам на дом, в офис или любую московскую гостиницу в удобное для вас время.

Заказы принимаются ежедневно с 8 до 20 часов.

В субботу, воскресенье, праздничные и предпраздничные дни – с 8 до 19 часов.

Закключаются также договора с предприятиями и фирмами на абонентское обслуживание по приему заявок по телефону. Это дает возможность вашей организации гарантированного приобретения авиабилетов.

Справки по вопросам абонирования по телефону **152-89-81**.

ГЛАВНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ



«У дома № 13 по Строительной улице на гражданина И. Ч-ва напали двое неизвестных. Угрожая пистолетом, налетчики связали его, толкнули в подбегавшую автомашину, на которой скрылись...»

Из оперативной сводки УВД.

ПОХИЩЕНИЕ

Повесть

«А ВЫ НЕ ОБОЗНАЛИСЬ, РЕБЯТА?...»

Ивана Чулкова выволокли из машины, втолкнули в темный подъезд какого-то дома, провели узкими коридорами в запертую, замусоренную комнату. Окна закрывали плотные шторы, и помещение освещала лишь тусклая электрическая лампочка без абажура. Чулкова бросили на панцирную сетку железной кровати. На стул перед кроватью сел человек в кожаной куртке, уставился на Чулкова ледяными глазами. Чулков, пытаясь побороть волнение, тихо произнес:

— Обознались что ли? Я не банкир, не генеральный директор, не коммерсант...
— Мы сами банкиры... А ты — летчик. Поэтому и нужен нам.
— Я давно не летаю.
— Знаем. И за что уволен — известно. Все о тебе знаем. Жены нет, дочь Светлана. Работает бортпроводницей. К ней клеится один летун...

«В самом деле знают. Но что им нужно?» — забеспокоился Чулков.

— От тебя многого не потребуется. Так — консультация... — Верзла в кожаной куртке нахально заулыбался. — Мышь, давай бумагу, — громко крикнул он.

Перед Чулковым возник маленький юркий человек. В его облике действительно было что-то мышиное.

— Держи, Бешеный! — Мышь протянул бумажный лист.
— Трудное соглашение, — Бешеный сунул бумагу Чулкову, тоном, не терпящим возражения, распорядился: — Подписывай, не задумываясь. И получишь аванс.

— Да я вас первый раз вижу. Никаких дел с вами иметь не собираюсь. Ничего подписывать не стану.

— А это мы сейчас посмотрим, — зло произнес Бешеный.

В комнате появились еще один тип — крупный, кряжистый. «Пожоже, он был за рулем машины, в которую меня запикнули», — подумал Чулков.

— Покажи ему, Дуб, — сказал Бешеный.

«Точно, водитель машины», — утвердился в своем предположении Чулков. Дуб достал пачку долларов, обратился к Чулкову.

— Видел? Твои будут.

— Отстаньте от меня, — крикнул Чулков, пытаясь подняться.

Дуб с силой ударил Чулкова в челюсть. Затем последовали новые тяжелые удары. Чулков упал на кровать без сознания.

В РЕСТОРАНЕ

За столиком ресторана сидели двое — коренастый брюнет лет пятидесяти, как принято теперь говорить, кавказской наружности и представительный шатен, чуть помоложе. Оба были увлечены разговором и, казалось, не обращали внимания на уставленные на столе закуски.

— Способов делать деньги сегодня великое множество. Реклама, дурь людей, их жадность... И миллиарды в кармане. И все же ничто не может сравниться с наркотой. В России она дает прибыль в десять тысяч раз!

— Джамал Николаевич, меня агитировать не надо. Я с вами, — сказал молодой, разливая коньяк в рюмки.

— Выпьем, Павел Матвеевич, — кавказец приподнял наполненную рюмку.

— Нужны верные помощники. Надежный курьер, — сказал Павел Матвеевич, закусывая лимон.

— Сейчас готовлю одного. Мои ребята этим занимаются.

— Отлично.

— Предлагаю тост.

— Я весь внимание.

— В погожий день юный червячок высунулся из земли после теплого дождя и увидел: идут два мужика с удочками. В руке у одного — консервная банка, откуда выглядывает папа юного червячка. Червячок кричит: папа, папа! А тот, сияющий, радостно кричит: «Скажи маме, чтоб к обеду не ждала — меня на рыбалку пригласили!» Так выпьем за то, чтобы вокруг нас побольше было бы таких пап...

— Да, дурость человеческая помогает нам жить, — заметил Павел Матвеевич.

— Жадность и зависть — тоже, — добавил Джамал Николаевич. Перед уходом из ресторана Павел Матвеевич, как бы подводя итог встречи, произнес:

— Итак, дивиденды пятьдесят на пятьдесят. Фифти-фифти, как говорят англичане.

— Согласен. Встречаться не будем: мне в столице светиться незачем. И никаких телефонных звонков. Связь через курьера. Помолдав, Джамал Николаевич добавил: «В случае непредвиденных обстоятельств — дадите сигнал... По телефону. Всего одно слово «Тревога», а затем после паузы: «Бабушка скончалась внезапно».

ПО ВТОРОМУ КРУГУ

Когда Чулков очнулся, то как ни силится что-либо увидеть вокруг себя, понять, где находится, не смог. Повернуться тоже не удалось: руки были прикованы наручниками к спинке кровати, а ноги крепко привязаны к панцирной сетке. Но шоковое состояние прошло, и мысли выстроились более четко. Куда он попал? Что в конечном счете хотят от него бандиты? Как повести себя с ними? И главное — как вырваться из западни, в которой оказался?

Шли часы. Чулков подумал, что он нем заблудился. А может быть, специально «доводят до кондиции», чтобы стал более стоворчлив... Внезапно он услышал чьи-то шаги, затем и голоса.

— Пустим его по второму кругу... — сказал кто-то невидимый Чулкову.

— К приходу Джамала «клиент будет готов», — произнес другой.

Шелкнул выключатель, и в тусклом освещении Чулков разглядел знакомую троицу. Мышь быстро освободил ему ноги, а Бешеный снял наручники.

— Дуб, посади его на стул, — распорядился Бешеный.

Дуб — водитель машины — буквально сгреб Чулкова и грубо бросил на сиденье, затем привязал к спинке стула.

— Крепче вяжи. И ноги примотай как следует, — продолжал распоряжаться Бешеный.

На голову Чулкову Дуб натянул полиэтиленовый пакет. Иван Сергеевич стал запыляться. Такая процедура повторялась несколько раз.

— Галы. Палачи! — выкрикнул он и тут же получил от Дуба сильный удар по лицу. Из рассеченной брови брызнула кровь.

— Чего еще с ним слепать? — спросил Дуб.

— Будем отрубать хвост собаке не сразу, а по кусочкам, чтобы больнее было, — произнес Бешеный.

— Клизму поставь? — осведомился Мышь.

— Сначала утюг, — сказал Бешеный.

Мышонок кинулся выполнять указание.

«БУДЕМ ИСКАТЫ!»

Светлана Чулкова только что вернулась из рейса, когда ее знакомая Марина Савченко, кассир Аэрофлота, позвонила ей и сообщила, что оказалась невольной свидетельницей того, как ее отца заталкивали в иномарку. Заметив тревогу и волнение в голосе

подруги, Марина неуверенно произнесла: «А может быть, то был другой. Я ошиблась...»

Время шло, отец домой не возвращался, и Светлана не на шутку испугалась. На душе было скверно. Светлана помчалась в милицию. В городе многие друг друга знают, и Светлана обратилась к знакомому сотруднику милиции. Тот переспросил ее к майору Черненко. Сашу Черненко она знала много лет, а потому, не мешкая, поведала о своей беде.

«Кому и зачем понадобилось отставной летчик Чулков?» — стал прокручивать возможные версии майор.

Вскоре ему удалось найти несколько прохожих, которые видели, как Чулкова заталкивали в автомобиль. Казалось бы, следует немедленно создать фоторобот, включить агентурную сеть и искать похитителей. Но фоторобот сделать не удалось: свидетели отказались, хотя, возможно, и запомнили лица преступников. Вот и Марина Савченко выразила сомнения, что похищенный был Чулковым...

Тем не менее уже на третий день Черненко установил хозяина черного автомобиля. Машина принадлежала некоему Ключко. На ней по доверенности ездил Бакун, человек с уголовным прошлым. Он же Лысенко, по кличке Дуб и Волила. Сажали его по мелочовке — мелкий разбой, хищения, хулиганство. В последнее время за ним ничего предостыдного замечено не было. Но его несколько раз видели в компании с Николаем Мышевым по прозвищу Мышь и Таракан. Свою первую отсидку Мышев получил за валютные операции, а теперь подозревался в причастности к наркобизнесу.

Вопрос перед Чернековым встал немало. И главное — по какому каналу получают наркотики в городе, а затем переправляют их в Москву? В этом случае преступник не проходит таможенный и пограничный контроль, и заботы по выявлению наркотиков целиком ложатся на милицмейские плечи. Поэтому Черненко и заинтересовал Мышев. Цель же захвата криминальной группой Ивана Сергеевича Чулкова пока была майору непонятной. Чаше похищают лиц состоятельных: коммерсантов, предпринимателей — с целью выкупа, шантажа. Бывают случаи похищения детей. Черненко вспомнил о недавней оперативной сводке: у ректора одного из сибирских вузов похитили малолетнюю внучку с целью пропихнуть в институт десяток абитуриентов. За каждого из будущих студентов похитители собирались получить солидное вознаграждение от их родителей... Чулков же — обычный наш житель. Ранее работал пилотом, но уже несколько лет не летает. Коммерцией не занимается. Казалось бы, какая бандитам от него корысть? Правда, в местном аэропорту работает его дочь Светлана. Она стюардесса, летает по всей стране. В том числе и в Москву.

«ТОЛЬКО ОСТАВЬТЕ ЖИВЫМ...»

Из опеки Чулкова вывели раздавшиеся за дверью голоса: «Где он?» «Здесь. На стуле. Упакованный». В лицо Чулкова ударил луч карманного фонаря. «Разденьте. Положите на пол, лицом вниз», — распорядился невидимый в темноте человек, говоривший с легким кавказским акцентом.

Через минуту Иван Сергеевич лежал на полу. Кто-то ткнул его простою под лопатку. Он услышал слова кавказца:

- А следов оставлять не следует, — сколько говорил вам.
- Помяли немощно... Так ведь брыкался. Ершистый оказался.
- Нам и нужны ершистые. Ну что, Иван Сергеевич, условия тебе сообщили?

— Довели... — глухо произнес Чулков и подумал: «Свет не зажигают, чтобы я не увидел их лица».

- Что решил?
- А ничего.
- Еще раз спрашиваю: будешь работать на нас? — грозно сказал кавказец. — Подписывай бумагу и получай аванс.

- Пошли вы со своим авансом...
- Эх, Иван Сергеевич! А мог бы еще пожить на белом свете, — с укоризной проговорил кавказец. И произнес деловито: «Закругляйтесь с ним!»

- Укол, чтобы не мучился? — спросил кто-то в темноте.
- Пусть помучается!

Внезапно в комнате зажгли свет, но Чулков никого не увидел — он лежал на полу лицом вниз...

- Ну как тепло? — участливо осведомился Бешеный.
- Галы! Бандиты!
- Приготовьте инъекцию. Тело вывезете туда же...

Бешеный поднес шприц к глазам Чулкова. Иван Сергеевич еще пытался показать, что он не боится, но когда услышал глухой голос: «Даю шанс тебе, Чулков. Считаю до десяти. Это будут последние секунды в твоей жизни. Один, два, три...» На счет «девять» Чулков сквозь слезы произнес: «Согласен. Только оставьте живым...»

- Громче!
- Согласен!

— Ну вот и ладненько. Ручку ему. Да, сначала развяжите его, — распорядился глухой голос.

Ивану Сергеевичу сунули под нос бумагу, и он нетвердой рукой нацарапал свою фамилию. «Подписал... А что мне оставалось делать? Жизнь-то одна, — пытался он найти оправдание. — Не потребуют же они от меня невозможного».

Чулков оделся, осмотрелся. В комнате были: Бешеный, Мышь, Дуб и высокий мужчина в красном пиджаке с красным галстуком. Лицо симпатичное. Виски чуть седые.

- Наш главный, — представил его Бешеный.

- Меня зовут Седой, — глухим голосом произнес «главный». Человека же, который говорил с кавказским акцентом, Чулков так и не увидел. В комнате он отсутствовал, как будто его и не было. — Значит так, — деловито заговорил Седой. — Про нас никому ни слова.

- Что я дочери скажу? Меня же двое суток не было дома.

- Трое суток, — поправил Бешеный. — Перебрал... у приятеля был, — наставлял Седой. — В крайнем случае скажешь, рэкетиры захватили. По ошибке. За коммерсанта приняли. Разобрались — отпустили. Держи! — седой протянул пачку денег. — Аванс — «штука зелененьких». Можешь не считать — у нас как в банке.

- За что такие деньги? Я еще ничего не сделал.

- Сделашь! Завтра в восемнадцать ноль-ноль встретимся на набережной у морвокзала.

- В восемнадцать? — переспросил Чулков.

- Это когда большая стрелка на двенадцати, а маленькая на шести, — ерничая, произнес Бешеный.

- А сейчас прими! — Бешеный протянул Чулкову стакан с янтарной жидкостью. Но Иван Сергеевич протестующе отвел его руку, буркнул: «Коньяк не употребляю».

- Водочки? Пожалуйте! Мышь, там у нас бутылка «Абсолюта» есть. Достань, — распоряжался Волков-Бешеный.

Через минуту в руках Мышева появилась заморская бутылка, он открыл ее, наполнил стакан, обратился к Чулкову.

- Пей, козел!

- Не оскорбляй, Мышь. Он теперь наш, — назидательно произнес Седой.

- Не надо! Ничего не надо! — резко сказал Иван Сергеевич и с горечью подумал: «Попал я на крючок к этим бандитам!»

«ФИРМА» БУДЕТ ПРОЦВЕТАТЬ

— Пришло наше время. Я этих дней ждал годы. Дожджась! Сегодня берем от жизни все, что она дает. А если и не даст — все равно берем, — говорил Джамал Николаевич Седому.

Джамал Николаевич, как кадры кинохроники, мысленно прокрутил последние десять лет своей жизни. Еще в застойные годы он — директор престижного магазина, поставил цель разбогатеть. Понимая, что на спекуляции дефицитом богачом не стать, Осипов организовал «фирму» по обеспечению контрабандных операций. Среди великого множества своих знакомых Джамал Николаевич отобрал наиболее надежных, и «фирма» стала набирать силу. Джамал Николаевич со своими подручными, в числе которых были Волков и сестра Надежда, стали скупать дорогостоящие ювелирные изделия, бриллианты, антиквариат. Все это он переправлял в Вену, где его представитель Карпис скупал золотые монеты и переправлял их в Советский Союз. Здесь это золото по спекулятивным ценам реализовывала фирма «Джамал Николаевич и Ко».

- Нам нужны не случайные услуги, а налаженная надежная бесперебойная связь, — заявил однажды своим подручным Джамал Николаевич и занялся изобретением способа переправки контрабанды за границу. Сначала Осипов вознамерился использовать для этого проводников в вагоне прямого сообщения «Москва-Вена». Однако поразмыслив, решил искать другие пути. Поездом долго и менее надежно. Поезд идет более суток. За такое время мало ли какие мысли могут прийти в голову проводникам. Можно сказать — посылку «украли», «потеряли». Можно и подменить. Время дарит простор фантазии проводнику. А в самолете люди проводят считанные часы. Пилотам и особенно стюардессам проявить «инициативу» — обмануть, по мнению Джамала Николаевича, труднее.

- Я за воздушный мост. Да, пусть поможет нам Аэрофлот. Быстро, удобно, дешево! — провозгласил Осипов. А для этого необходимо было искать людей. И нашли стюардессу Марину Кулешову. Это имя Джамалу Николаевичу не забыть до конца дней своих. На ней и «прокололись». Тщательно продуманная, перспективная затея Осипова окончилась крахом. Сам он на долгие годы затерялся в места не столь отдаленные. Однако после развала Советского Союза ему удалось вывернуться наизнанку и обрести свободу. И вот Джамал Николаевич вновь вернулся к своей былой жизни. Даже фамилию не поменял. Об этой странице своей жизни Джамалу Николаевичу захотелось поведать Седому, но он передумал и заговорил о другом.

— Сегодня, как никогда, люди забиты, глупы, обманены. Верят всему, что им говорят, всему, что слышат и видят. Верят в летающие тарелки, астрологию, экстрасенсов, ясновидение. Верят в порчу и сглаз. На глупости людской, их доверчивости можно заколачивать миллионы, миллиарды... Однако это не для меня. Слишком громоздко, хлопотно. Нужно организовать целые конторы, фирмы, офисы... А можно ограничиться пятеркой шустрых ребят, и миллионы в кармане!

— Будем работать, Джимал. Команда у нас неплохая, — подал голос Седой.

— Во главе фирмы стоит Хан. Он объединяет нашу и московскую группы.

— Надо с ним встретиться, — высказал пожелание Седой.

— Со временем. Я сам его лишь раз в месяц вижу, не чаще. Осторожность и конспирация превыше всего. Милицию у нас еще не отменили.

— А менты... Себе в карман работают, — пренебрежительно высказался Седой.

— Недоценивать противника не следует. У них есть и толковые работники.

— Попадаются, — согласился Седой, спросил:

— Волков надежный мужик? Он на самом деле бешеный?

— Волкову цены нет! Он неспособен, состоит на учете в психдиспансере. Такого человека всегда можно использовать в качестве подставного лица. При представлении им соответствующего документа о неспособности сделки расторгается и вернут деньги уже практически невозможно. Да он со своей справкой кого угодно убить может.

— И попадет на принудительное лечение, — заметил Седой.

— Там он долго не задерживается.

— А нрав у него тот еще! Не зря его нарекли «Бешеный».

Итак, «фирма» действует. И очень скоро будет процветать! Для начала заарканил «лох», — подвел итог Джимал Николаевич. Деловито спросил: «Какое впечатление?»

— Будет на нас работать, — уверенно ответил Седой.

— А куда он денется. Но сначала как следует проверим. Завтра с ним встретишься.

«ДОЧКА, СДЕЛАЙ ЭТО ДЛЯ МЕНЯ»

Майор Черненко был несколько озадачен поведением Чулкова. Он мысленно проанализировал все последние события. Ему внезапно позвонила Светлана Чулкова.

— Владимир Александрович, отец объявился. Оказывается, загулял с какими-то приятелями.

«Баба с воза — кобыле легче», — чуть было не произнес в трубку Черненко, но, помолчав, попросил:

— Все же хочу с ним встретиться.

— Хорошо. Спасибо вам, Владимир Александрович, за участие,

— Светлана повесила трубку.

Интерес Черненко к случившемуся объяснялся прежде всего тем, что в этой истории фигурировал Мышь. Однако Чулков упорно игнорировал предложение Черненко встретиться. И тогда майор сам приехал к нему.

— Иван Сергеевич, что это Вы избегаете меня?

— А зачем нам встречаться? — испуганно произнес Чулков.

— Так ведь у вас были приключения?

— Малость подзагулял, — промямлил Чулков.

— Зачем так говорите? Ведь дело гораздо серьезнее.

После этих слов Чулков испугался еще больше, взмолился:

— Ой, прошу вас... Оставьте меня в покое. Мало чего в жизни случается. Подслутили налов мной приятели...

Чулков замкнулся и больше ни на один вопрос Черненко не ответил. «Бойтся, сильно напуган», — понял Черненко.

— Ладно. Идите, но подумайте, что шутка эта может иметь серьезные последствия.

Светлана Чулкова сокрушенно рассматривала свои туфли. Каблуки стоптаны. Срочно нужно поставить набойки. Заметив озабоченность дочери, Иван Сергеевич предложил:

— Я сделаю, Света.

— Прилепишь кое-как...

Она ни в чем не допускала небрежности: в одежде, в отношениях с людьми, в словах. Обувь должна быть непременно на каблуках и черного цвета. Никаких босоножек и тапочек. Бегать по салону воздушного лайнера с подносами, с тележками стюардесса должна на каблуках.

Иван Сергеевич решил, что момент для разговора с дочерью наступил. У него только что состоялась встреча с Волковым, от

которого он получил конкретное задание: передать через дочь посылку в столицу.

— Света, захвати с собой в Москву передачку. Одному мужику там отлащ. Просили меня...

— Что еще за передача?

— Так, небольшой пакет.

— А что в нем? — насторожилась дочь.

— Да так... Деньги.

— Кто просил? Кому передать? Расскажи толком.

— Дружки просили.

— Уж не те ли, что держали тебя взаперти? — строго спросила дочь.

Чулков дихорачно соображал, как ему поступить. Выложить дочери все или же не признаваться в том, что происходило на самом деле. Светлана ждала ответа, и Иван Сергеевич тихо произнес:

— Они...

— Ну, знаешь! — у Светланы явно не доставало слов для возмущения.

— Не за границу летишь, по России-матушке, — пытался убедить дочь Иван Сергеевич.

— Перебьются.

— За услугу дадут денег.

— Ах вот что! Для таких и не подумаю что-либо сделать.

— Светочка!

— Разговор окончен.

На следующий день Чулков встретился с Бешеным, поведал ему о поведении дочери.

Волков грязно выругал Ивана Сергеевича, пообещал ему все возможные кары за отступничество. Но успокоившись, назначил Чулкову встречу на этом же месте, завтра, в шесть вечера. Отправился к Джималу Николаевичу доложить обстановку.

— То, что она не соглашается, это нормальный ход вещей, — сказал Осипов. Будем действовать кнутом и пряником. Обломаем эту стюардессу. Послужим ей большие деньги.

Волков сообщил Чулкову, что на этот раз его хочет видеть «Наш Главный». Иван Сергеевич, нервничая и буквально дрожа от страха, пришел к месту встречи с Седым.

— Мне кажется, за нами наблюдают, — с тревогой произнес Чулков.

— Пуганая ворона куста боится.

Они сидели на скамейке в темной аллее, на которой изредка появлялись прохожие. В глубине аллеи на всякий случай находился Мышь. Он и напугал Чулкова.

— Вот, сюда идет кто-то. Говорите о чем-нибудь отвлеченном, — взмолился Чулков.

— Можно, — согласился Седой. — Две блохи выходят из ресторана: «Так что, — говорит одна, — пешком пойдем или подождем собаку?» Или: проснулось муравей под танком: «Чего только спяну не притащишь?» Мимо прошла парочка, и Чулков облегченно вздохнул.

— До чего же вы путливы, Иван Сергеевич, — обратился к Чулкову Седой.

— Что делать! Сами меня до смерти напугали.

— Вы должны убедить свою дочь взять посылку, другого не дано!

— Седой сказал это уважительно, но твердо.

Но Светлана ни на какие уговоры отца не поддавалась. И тогда Иван Сергеевич по указанию Седого признался ей в том, что с ним произошло.

— Вот, тады! Тюрьма по ним плачет. Я чувствовала, что ты мне не все рассказал. Завтра же пойду к Черненкову.

— Ты, что, Света! Милиция для меня — смерть. И тебя не пошатят. Ты их не знаешь...

— Пасовать перед бандитами не собираюсь.

— Они по-хорошему просят, а ведь могут и... убить. Ой, что делать, дочка! — запритичил Чулков. — Из города придется уехать, квартиру бросить...

В покое нас не оставят... Прощу тебя — только в милицию не обращайся. Возьми в Москву маленькую посылочку. Дочка, сделай это для меня.

— Хорошо, — согласилась была Светлана. Но в душе ее поселилась тревога, и она, передумав, выкрикнула: «Нет! Не бывать этому!»

Уже три дня, как в квартире Чулковых начали раздаваться телефонные звонки: «Убьем!», «Ничто вас не спасет!» Угрозы произносили не только в дневное время, но и по ночам. На этот раз позвонили днем.

— Светлана, — раздалось в трубке.

— Я слушаю.

— Отец дома?

МИНЕРАЛОВОДСКИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАЛИНИИ

УВАЖАЕМЫЕ ДАМЫ И ГОСПОДА!

С 26 мая 1995 года Минераловодское производственное объединение гражданской авиации открыло рейсы по маршруту Минводы – Шеннон – США.

Аэропорт Шеннон, расположенный в Ирландии, является промежуточным авиаузлом при полетах из Европы в Америку. Там совершают посадку самолеты Акционерного общества «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», выполняющие рейсы в Чикаго, Нью-Йорк, Вашингтон и Майами. С учетом максимально благоприятной стыковки с этими рейсами Минераловодское производственное объединение предлагает удобные маршруты для прямых полетов с Северного Кавказа в Америку.

Через пять часов после отправления из Минвод скоростной авиалайнер Ту-154М с хорошими условиями сервиса на борту доставит Вас в Шеннон. В аэропорту прибывших встретят представители Аэрофлота. Полтора-два часа ожидания в комфор-

табельном аэровокзале, где к услугам пассажиров рестораны, кафе, бары, магазины беспошлинной торговли, не покажутся долгими. А дальше Вы продолжите воздушное путешествие до пункта назначения на самолетах Ил-62 или Ил-86 АО «Аэрофлот».

При таком варианте Вам не потребуется, как это было раньше, переезд из Внуковского в Шереметьевский аэропорт да к тому же с багажом. Его перегрузка будет осуществлена в Шенноне с самолета на самолет без вашего участия. Отпадает также необходимость повторной регистрации авиабилета. Более того, сам билет обойдется Вам дешевле, так как предоставляются скидки с тарифа. Его стоимость от Минвод до указанных выше городов США – от 3 миллионов 500 тысяч рублей (в зависимости от класса).

Пользуйтесь рейсами Минводы – Шеннон при полетах в Северную Америку. Авиабилеты на все упомянутые маршруты можно приобрести в авиационных кассах, расположенных в Пятигорске, в гостинице «Интурист», тел. 5-66-76, и в аэровокзале города Минводы – тел. 7-71-70.



Справки по телефонам:

Пятигорск	5-66-76
Минеральные Воды	7-71-70 3-03-01
Кисловодск	2-38-63 2-38-60
Ессентуки	5-34-69

Железноводск	4-23-38
Невинномысск	3-00-30
Черкесск	3-32-33
Буденновск	2-29-36
Георгиевск	4-22-97

МЫ ЖДЕМ ВАС!

МИНЕРАЛОВОДСКОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

- А кто это говорит?
- Палач!
- Кто?
- Я назвал себя. И приговор над твоим отцом приведу вовремя. Не сомневайся!

У Светланы перехватило дыхание. Она силилась что-либо произнести, но так и не смогла. А звонивший уже бросил трубку. Минутное замешательство у Светланы прошло, она лихорадочно соображала, что предпринять. То, что это не был розыгрыш, она убеждалась по угнетенному поведению отца в последние дни. В то же время она заметила непонятное внимание и к ней. Двое, коренастый мужчина в кожаной куртке и маленький тщедушный человек, попеременно, не очень таясь, следовали за ней по улице, сопровождали в автобусе. Постоянная и непонятная слежка поселила в ее душе тревогу, а телефонные звонки с угрозами вызвали смятение, страх. Этот звонок стал последней каплей, переполнившей чашу ее кошмара. Она помчалась к Черненкову.

«НАЧИНАЕМ ИГРУ...»

В последнюю минуту, решившись обратиться за помощью к Черненкову, Светлана сообразила, что, по всей видимости, за ней могут следить, и она позвонила майору из уличного автомата. Встреча состоялась на конспиративной квартире. Черненков внимательно выслушал ее сбивчивый рассказ, предложил встретиться завтра.

— Я должен посоветоваться с начальством. А вы, пожалуйста, не волнуйтесь. Мы вас в обиду не дадим, — попытался он успокоить Светлану.

В тот же вечер Черненков докладывал полковнику Ручкину. Александр Иванович Ручкин, начальник Черненкова, работал с людьми разными по характеру, по интересам, взглядам на жизнь. Он старался быть с подчиненным равным, не выделял любимчиков. И все же Владимир Черненков пользовался у него повышенной симпатией. Объяснялось это высоким профессионализмом майора.

Ручкин внимательно, не скрывая интереса, слушал сообщение Черненкова о лицах, могущих быть причастными к наркобизнесу.

— В поле нашего зрения пока только Мышес — Мышь, он же Таракан. Его видели в компании некоего Волкова.

- Чем занимается Волков?
- Ничем. Кличка Волкова «Бешеный» и еще «Людоел».
- На бедность этот «Людоел» пожаловаться не может. Номер в гостинице стоит десятки тысяч в сутки, — заметил Ручкин.
- Ездит на иномарке, — продолжал Черненков. — Однако за ним не замечено ничего предосудительного, представляющего для нас интерес. Но этот Волков-Бешеный встречается с бывшим летчиком Аэрофлота Чулковым. Были у него встречи с кем-то еще из этой компании.

- Установите, кто это? Поговорите с Чулковым.
- Он избегает контактов с правоохранительными органами. Ручкин задумался, а затем, помолчав, сказал:
- Попросите Светлану Чулкову взять посылку в Москву.
- Минута ее отца?
- Желательно так.
- Но Волков действует через отца Светланы.
- Значит, предстоит с ним встретиться. Без этого нам не сдвинуться с места.

Несмотря на явное нежелание Чулкова идти на контакты с представителями правоохранительных органов, Черненкову все же удалось организовать тайную встречу с Иваном Сергеевичем. Чулков очень нервничал, был немногословен, но постепенно Черненкову удалось его разговорить. Иван Сергеевич рассказал все: о захвате, избиении, психологическом давлении. Признался, что подписал какую-то сомнительную бумагу-обязательство. Рассказал о своих встречах с Седым. Описал его внешность.

— Чтобы изобличить преступные действия этой компании, нужны факты, необходимо знать их намерения. Может быть, понадобится привлечь для этого вашу дочь.

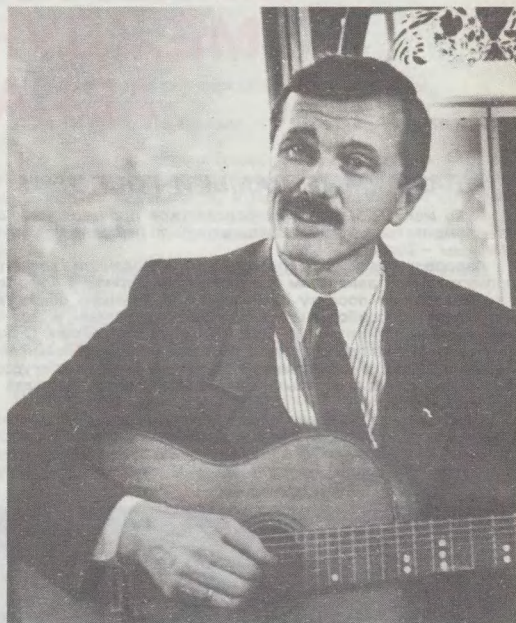
- Не согласится.
- Объясним ей все. Попросим ее.
- Так ведь убьют Свету. Это такие бандюги.
- Понимаю ваши опасения. Но мы тоже не лыком шиты.
- А что может быть в их посылке? — поинтересовался Чулков.
- Узнаем.

Черненков встретился со Светланой Чулковой и долго уговаривал ее принять участие в операции.

— Меня воротит от одного вида этих мерзавцев, а вы предлагаете контактировать с ними...

- От вас во многом зависят успешные действия против них. Светлана неохотно, но все же согласилась.
- Итак, начинаем игру...

(Окончание следует).



«Мир без песен неинтересен...»

«Уважаемая редакция! Был в стране такой профессиональный праздник — День Аэрофлота. В Центральном концертном зале «Россия» или Колонном зале Дома Союзов давали по этому случаю большие концерты, в которых участвовали самые знаменитые наши артисты. Многие выступления забылись, а голос певца Леонида Серебренникова я и сегодня могу узнать из тысячи. Но вот сейчас о чем подумала. Певец этот никогда не был «звездой» первого плана, никогда не пел что-то сверхмодное или суперсовременное. Весь его репертуар носит мелодическую, доверительную форму, что так непопулярно сегодня ни на эстраде, ни на телевидении. Как теперь живет певцу Леониду Серебренникову? Неужели все лучшее, все его творческие успехи в невосполнимом прошлом? Или я ошибаюсь...

С уважением Акилина Мария Ивановна,
ветеран Аэрофлота, участница войны

г. Москва.

— Год три назад в День Воздушного Флота России телевидение порадовало авиаторов хорошей передачей, пригласив военных и гражданских летчиков в гости к Виктору Балашову на его «Седьмое небо». Хороших артистов было несколько. Но особенно тепло встретили Вас, Ваше пение под гитару... А когда, Леонид Федорович, впервые почувствовали, что Ваш голос нравится слушателям?

— Точной даты я, конечно же, не назову: ведь публично петь я начал рано, будучи студентом театрального училища. На одном из шефских концертов спел на бис — видимо, голос мой кому-то понравился... Но поверил в себя гораздо позже. О собственных концертах я никогда не помышлял, выступал, как правило, в сборных программах. И вот однажды приглашают меня в Подлипки на такой сборный концерт. Приезжаю и узнаю, что больше никто не приехал — не смогли!

Организаторы молят: «Выручайте! Всего минут на 45!». Хороша просьба! У меня две-три песни под гитару, а остальные-то полчаса что делать? Я закрываюсь в комнате и стараюсь сообразить, что я еще могу — без музыкального сопровождения, с одной «подружкой семиструнной»... Закончилось все тем, что слушатели долго не хотели отпускать меня со сцены.

А однажды — опять-таки случай — вдруг пришлось менять лопнувшие струны на гитаре, и я, чтобы заполнить паузу, стал рассказывать о себе. Слушали с интересом. Так я понял, что могу осилить и жанр творческой встречи, удержав внимание зрителей на целый вечер.

— Не вспомните ли, о чем рассказывали слушателям, меняя струны на гитаре? Ведь читатели «Гражданской авиации» тоже хотели бы знать: где Вы получили музыкальное образование, в каких творческих коллективах работали, как формировался ваш певческий репертуар.

— Музыкального образования, увы, не имею. Выпускник Щепкинского училища, курс Николая Александровича Анненкова. Он же, мой Мастер, меня и «благословил» на пение. Было это на втором курсе, мы показывали отрывок из «Коллеги» по В. Аксенову. Я рискнул и запел. Мэтр послушал... и велел начать сначала. И потом еще раз! Я уж не знал, что и думать. А Николай Александрович сказал: «В песне ты можешь многого добиться». К мнению Николая Александровича нельзя было не прислушаться. В Малом театре он по праву считается лучшим «певцом». Обладатель кра-

сивого голоса, человек чрезвычайно музыкальный, он своим пением украшал все «актерские посиделки», все семейные праздники в Малом театре.

Тем не менее, по профессии я — драматический актер и о карьере певца первое время даже не помышлял. Работал режиссером в Люберецком народном театре, руководил детской студией. А во взрослом коллективе был занят в спектаклях как актер. Но душа требовала музыки! Перепел на танцплощадках весь репертуар Тома Джонса, Халмердинка, Азнавура. Выйти на более широкую аудиторию уже и не наделялся. И тут вдруг — приглашение на телевизионный конкурс «С песней по жизни».

А дальше пошло-поехало. Работал в эстрадных коллективах, шесть лет был (в одно время с Ларисой Долиной) солистом в оркестре под управлением Анатолия Кролла. И вот уже много лет работаю «певцом-одиночкой».

— Выходит, Вы и впрямь «самоучка», певец без школы, классической постановки голоса... Хотя правильно пишет в своем письме ветеран Аэрофлота, что его ни с чьим не спутаешь. Миллионы телезрителей узнали Ваш голос, его высоченные ноты в фильме «Обыкновенное чудо», пусть фамилия Ваша и осталась за кадром.

— К сожалению, я почти всегда оставался за кадром. В «Обыкновенном чуде» пел за Соломина, в «Шляпе» — за Янковского, в «Восточном дантисте» — за Ширвиндта... А в удивительном мультфильме «Мария Мировелла» — пою за всех. Это было для меня непростой задачей. Сложнее, чем в «Обыкновенном чуде», где Геннадий Гладков главный музыкальный номер «И даже тоненькую нить не в состоянии разрушить стальной клинок» написал в третьей октаве и мне тяжело было туда забираться. А Евгений Дога даже не скрывал, что до меня пробовались многие певцы, но безуспешно. Я пошутил в ответ: «Кто же сочинил такое, чего и спеть нельзя?» И спел. Но потом две недели силел — несмысливание связок.

Теперь о вокальной школе, школе мастера... И техника исполнения, и владение голосом, и мастерство — все приобретено на практике.

С моим голосом происходит парадокс: чем больше перерывы между концертами, тем сильнее он начинает шататься. Для меня лучше петь как можно чаще. Что касается нагрузки, то после работы в экспериментальном театре-студии мне ничего не страшно. Там время распределялось так: час вокала, час балета, а потом до вечера репетиции. Когда объявляли перерыв, каж-

дый падал, где стоял, а потом опять движение, пластика, танцы.

Так что физически закалился на всю жизнь. И на концертах, как правило, пою без микрофона. И во Дворце спорта, и в Кремлевском Дворце съездов... Я бы не рискнул, да и не знал бы, что способен на такое, если бы не случай. Однажды во время концерта отключилась аппаратура. Оркестр Силантьева продолжал играть, они в электричестве не нуждаются. Я тоже не остановился — как бы я выглядел, если бы замолк посередине песни? И вот теперь я часто начинаю петь у микрофона, а потом, не прерывая пения, отхожу от него. До смешного доходило. В сборном концерте все пели под «фанеру», я — без. Меня хвалили, а потом при монтаже вырезали! Уж очень отличалось мое звучание.

— Леонид Федорович, телевидение и популярность — символы для актера, певца, музыканта. Не так ли? Поклонники Вашего таланта помнят, что было время, когда Вы участвовали в шести-семи передачах подряд. Телевизор невозможно было выключить, чтобы не увидеть Леонида Серебренникова. И в «Огоньках» участвовали, и вечера оперетты вели с Федором Чеханковым... А сейчас все реже и реже появляетесь на экране. Не обидно?

— Отношусь к этому без паники. Всему свое время. Был моложе, больше снимался, сейчас уже возраст не тот — суety не любит. Но я по-прежнему люблю петь. Пою себе в удовольствие и людям в радость. Я не халтуру. Для десятка зрителей пою так же и столько же, как и для тысячи. Лишь бы меня слушали. Причем именно слушали, а не разглядывали. Когда исполнитель в течение концерта несколько раз меняет наряд, публика невольно отвлекается — что это там на нем за сапоги с пряжками? Куртка с висюльками? Тут уж не до песни! Я сценического костюма сознательно не имею. Одно исключение сделал из своего правила — запел романсы в гусарском мундире и сразу увидел, в чем проитрал. Первые минуты никто вообще ничего не слушал — все внимание приковано к золоченым эполетам.

И еще я много езжу — выступаю и в России, и за рубежом. С последней программой «Песни военных лет» где только не побывал! А со своими «солнышками» был и за рубежом — в США, Голландии, Финляндии, Венгрии, на Кипре, в Африке. Пою не только для русскоязычной публики, но и по-английски. Так что меня понимают и, не хвалясь скажу, принимают.

Записал Б. ОРЛОВ.

Фото В. Горлова.



Авиация периода 1-й мировой войны 1914-18 (продолжение): 1 – бомбардировщик «Шорт» (Великобритания); 2 – бомбардировщик Бреге 14 (Франция); 3 – истребитель Сопвич «Трайплайн» (Великобритания); 4 – истребитель Сопвич «Кэмел» (Великобритания); 5 – бомбардировщик Эрко D. H. 4 (Великобритания); 6 – истребитель Фоккер Dr. 1 (Германия); 7 – бомбардировщик Гота G. V (Германия); 8 – истребитель RAF SE, 5a (Великобритания); 9 – истребитель СПАД S. XIII (Франция); 10 – истребитель Pfalz D. III (Германия).

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!

ПРОВОДИТСЯ ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»
НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 1996 ГОДА

ПОДПИСАТЬСЯ МОЖНО:

в ближайшем отделении связи. Подписной индекс 70226 по Каталогу «Роспечати»; стоимость на полугодие без почтовых надбавок – 48 тысяч рублей;
за наличный расчет в редакции.

ПРИНИМАЕТСЯ ТАКЖЕ

АДРЕСНАЯ ПОДПИСКА

для предприятий и учреждений гражданской авиации.

Для этого руководителям авиапредприятий необходимо перечислить на расчетный счет редакции стоимость общего количества журналов на полугодие (не менее десяти на месяц), включая НДС и спецналог. Таким подписчикам журнал будет направляться самолетом, что избавит их от дополнительных почтовых расходов.

Коллективы, оформившие адресную подписку, пользуются преимущественным правом на освещение в журнале своей деятельности, а также на льготную рекламу.

Наши реквизиты:

По Москве и Московской области: журнал «Гражданская авиация», расчетный счет 345231, АКБ «Аэрофлот», МФО 997997 Уч. 4С.

По России и СНГ: АКБ «Аэрофлот», расчетный счет 345231, журнал «Гражданская авиация», корр. счет 161503, МФО 299112, код. 5031 ЕЕ, ЦОУ при Центральном Банке «Россия» г. Москвы.

Контактный телефон: (095) 925-85-06.

ДО ВСТРЕЧИ В НОВОМ, 1996 ГОДУ!

Акционерное общество

«ЖУКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»

СТАРЕЙШЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ОТРАСЛИ

предлагает по ценам завода-изготовителя наземную технику:
АПА-5Д, АПА-5ДМ, ВЗ-20-350, ЭГУ-17/35М, УВЗ-2.



Наш адрес: 140160,
Московская область,
г. Жуковский,
ул. Заводская, 3.
Телефоны:
(095) 556-98-51,
556-92-43.
Факс: (095) 556-85-14.

На снимке: авиационный подвижной электроагрегат АПА-5Д.

Фото Григория СИДОРОВА.