CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Aviation Monthly International

850 ЛЕТ МОСКВЕ

9•97

АЭРОФЛОТ: НОВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ.

АНТК им. А. Н. ТУПОЛЕВА – 75 ЛЕТ.

РЕАКТИВНЫЙ БРОСОК В АМЕРИКУ.

ISSN 0017-3606

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

70226

КОММЕРЧЕСКИЙ БАНК
СОЮЗАВИАКОСМОС

МЫ ОБСЛУЖИВАЕМ:

- АВИАКОМПАНИИ;
- ПРЕДПРИЯТИЯ АЭРОКОСМИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА;
- АГЕНТСТВА ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ;
- ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНЫЕ КОМПЛЕКСЫ;
- ТУРИСТИЧЕСКИЕ ФИРМЫ;
- ЧАСТНЫХ ЛИЦ.

Мы ждем и Вас.

Удобное месторасположение,
удобное время работы.

Операционный день: 9^{30} – 17^{00}.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОФИС:
Россия, Москва,
здание гораэровокзала;
Ленинградский пр-т, 37, корп. 6.
Тел.: 155-67-61,
155-64-53.
Факс: 151-49-72

Читателям журнала «Гражданская авиация»!

В жизни Москвы – событие большой исторической важности: 850-летие с того дня, когда князь Юрий Долгорукий повелел заложить на холмистых берегах Москвы-реки новый город. Минувшие столетия убедительно подтвердили прозорливость нашего знаменитого предка. Славный град Москва стал не только центром единения земель русских, но и символом российской государственности, олицетворением духовной и материальной культуры народов, населяющих нашу великую державу.

С Москвой неразрывно связана и крылатая мощь России. Начав с демонстрационных полетов хрупких «этажерок», Москва превратилась в крупнейший мировой центр авиационной науки и техники, стала важнейшим узлом воздушных сообщений. Наша столица является олицетворением выдающихся авиационных рекордов тридцатых годов, мужества и героизма советских летчиков в годы Великой Отечественной войны. Здесь в пятидесятые годы занялась заря реактивной эры в гражданской авиации. Сегодня именно с Москвой связаны надежды успешного реформирования и обновления российской авиации, укрепления авиационного могущества нашей Отчизны.

От всей души поздравляю читателей журнала «Гражданская авиация», всех авиаторов России с 850-летием нашего прекрасного города. Высокого и чистого вам неба, друзья, новых свершений во имя процветания Государства Российского.

Помощник Президента
Российской Федерации,
маршал авиации

Е. И. ШАПОШНИКОВ

CIVIL AVIATION ГРАЖДАНСКАЯ
АВИАЦИЯ

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,
А. С. ГОЛОВЧАНСКИЙ,
Г. Н. ЗАЙЦЕВ,
В. Х. КАЗЬМИН,
В. С. КРАСНОВ,
Б. А. КРЕМНЕВ,
В. М. ЛАМЗУТОВ
(коммерческий директор),
В. М. ОКУЛОВ,
Б. С. ОРЛОВ,
Ю. А. ФИЛИМОНОВ,
Е. И. ШАПОШНИКОВ,
В. В. ШИТОВ
(заместитель главного редактора).

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.

© «Гражданская авиация», 1997 г.

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

Москва златоглавая,
Москва авиационная.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

В ЭТОМ НОМЕРЕ

Г. ЗАЙЦЕВ
МОСКВА ЗЛАТОГЛАВАЯ, МОСКВА АВИАЦИОННАЯ 2

В. ОКУЛОВ
«АЭРОФЛОТ»: НОВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ 8

В. ТУРЬЯН
ВПЕРВЫЕ НАД БЕЛОКАМЕННОЙ 11

Ю. ЕФРЕМЕНКОВ
ВОЗРОЖДАЯ УТРАЧЕННОЕ 12

В. ЛАМЗУТОВ
РАВНЫХ НЕ ИМЕЕТ 13

К. СИМИДЗУ
И В МОСКВЕ ЗАЦВЕТЕТ САКУРА 14

Г. СОЛЛИНГЕР
МЫ ДОВОЛЬНЫ ПОЛЕТАМИ В РОССИЮ 16

Т. СУВОРОВА
АЭРОПОРТ ВНУКОВО: ПЕРЕМЕНЫ К ЛУЧШЕМУ 18

В. КЛИМОВ
САМОЛЕТЫ С МАРКОЙ «ТУ» БУДУТ ЛЕТАТЬ И В XXI ВЕКЕ 22

В. ИВАНОВ
ТОЧКА ОПОРЫ 28

В. ВОРОБЬЕВ
ИМЕНИ МОСКВЫ ДОСТОЙНЫ 32

Б. ОРЛОВ
РЕАКТИВНЫЙ БРОСОК В АМЕРИКУ 34

Т. СУВОРОВА
В ЦЕНТРЕ СТОЛИЦЫ 36

В. ДЕГТЕВ
ОНИ ОТКРЫВАЛИ ШЕРЕМЕТЬЕВО 41

Е. ВЛАСОВ
ЗА ПОРЯДОК НА ЗЕМЛЕ И В ВОЗДУХЕ 42

Н. СМИРНОВА, А. ЗОЛОТИН
ЭПОХА ЦИОЛКОВСКОГО 44

Сдано в набор 04.07.97. Подписано к печати 04.08.97 г. Формат 60 x 90 1/8. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 6. Усл.кр.-отт. 24,2. Уч.-изд. л.12,64.
Заказ № 646. Общий тираж — 16500.
(В типографии «Московская правда» — 4200). Цена договорная.

Адрес редакции: 103012, Москва, К-12, Старопанский пер., д. 1/5. Тел.: 925-85-06.

ИПК «Московская правда»: 101000, Москва, Потаповский пер., 3.

Поднимаясь сегодня в Шереметьеве, Домодедове или во Внукове по трапу современного авиалайнера, который за считанные часы преодолеет тысячи километров, вряд ли кто из пассажиров вспомнит о первых крылатых машинах, воспетых в незатейливой песенке: «Ах самолеты, самолеты _ бамбук, обернутый в холсты...» А ведь именно такой самолет впервые взлетел в начале века над Москвой. И лишь немногие верили тогда, что пройдет каких-то два-три года, и в Москве по инициативе профессора Н. Жуковского будет создано общество воздухоплавания, а в двух верстах от Тверской заставы, на Ходынском поле, раскинется первый в Москве аэродром, который станет свидетелем многих исторических авиационных событий.

Г. Н. ЗАЙЦЕВ,
директор Федеральной авиационной службы России, заслуженный пилот СССР

МОСКВА ЗЛАТОГЛАВАЯ, МОСКВА АВИАЦИОННАЯ

Именно здесь, на Ходынке, организовывались, готовились и брали старт многие рекордные полеты. Здесь в тридцать четвертом году москвичи чествовали отважную семерку пилотов – Н. Каманина, В. Молокова, А. Ляпидевского, М. Водопьянова, И. Доронина, С. Леваневского, М. Слепнева, которым за спасение челюскинцев впервые в нашей стране было присвоено звание Героя Советского Союза. Отсюда весной тридцать седьмого года стартовали пять тяжелых самолетов, которые высадили на Северном полюсе первую научную экспедицию во главе с известным полярником И. Папаниным.

В июне и июле того же года с другого аэродрома (уже в Подмосковье) начались легендарные перелеты экипажей В. Чкалова и М. Громова по маршруту СССР – США через Северный полюс. А в сентябре 1938 года отважные летчицы В. Гризодубова, П. Осипенко и М. Раскова на самолете «Родина» совершили рекордный бросок из Москвы на Дальний Восток.

Но не только рекордами жила авиационная Москва в тридцатые годы. В стране в ту пору уверенно создается новая отрасль народного хозяйства – гражданская авиация. «Трудовой народ, строй воздушный флот!» – под таким лозунгом по инициативе московских предприятий в России и других республиках СССР широко развернулось шефство фабрик и заводов над коллективами Гражданского Воздушного Флота.

Успехи московских авиаторов в применении самолетов в интересах населения и народного хозяйства страны убедили в необходимости ускоренного развития воздушного транспорта и создания самостоятельного органа управления им. В связи с этим 9 февраля 1923 года Совет Труда и Обороны принял постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление Воздушного Флота и об организации Совета по гражданской авиации». Этот день стал официальной датой рождения Гражданского Воздушного Флота страны.

Примечательно, что именно в этом году открылась первая в нашей стране регулярная пассажирская авиалиния. 15 июля все с того же аэродрома на Ходынке пилот Я. Моисеев совершил полет в Нижний Новгород, где открылась Всероссийская ярмарка. Расстояние в 420 километров он преодолел за четыре с половиной часа. Авиалиния просуществовала до 22 сентября – до закрытия ярмарки.

Огромную роль в организации аэродромной сети и открытии новых воздушных линий играли добровольные акционерные общества, одним из которых был хорошо известный всем любителям авиации «Добролет». В число его коллективных акционеров входили многие московские предприятия и учреждения, а также Московский Совет. На собранный учредителями «Добролета» капитал приобретались самолеты, организовывались рейсы из Москвы в города Урала, Сибири, Закавказья, другие районы.

Перспектива дальнейшего роста воздушных сообщений потребовала развития наземной авиационной базы как в центре, так и на местах. Так, в ноябре 1931 года на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе в Москве был открыт первый в стране аэровокзал. Через год, здесь же, на Ходынском поле, был введен в строй Международный аэровокзал, разместились управление Московского воздушного узла, гостиница и ресторан для пассажиров, технические и вспомогательные службы аэропорта.

Развитие воздушных перевозок из Москвы потребовало создания новых структур управления деятельностью авиации. В результате в 1934 году было организовано Московское территориальное управление ГВФ, которое функционировало вплоть до 80-х годов.

В 1936 году в столице был построен еще один аэропорт, который находится в окрестностях подмосковного поселка Быково. Оттуда начинались авиалинии в Ленинград, Харьков, Воронеж, Симферополь... Впоследствии аэропорт Быково стал основной воздушной гаванью для центральных районов России.

С подмосковным Быково тесно связал свою судьбу авиаремонтный завод. Вначале на нем ремонтировали легкомоторные сельскохозяйственные самолеты. А после того, как на летном поле в Быкове появились самолеты агитэскадрильи имени Максима Горького, а также пассажирские самолеты, летавшие по стране и даже за рубеж, заводчане стали «врачевать» и эту технику. Сегодня Быковский авиаремонтный завод – крупное предприятие, имеющее сертификаты на ремонт самых современных летательных аппаратов, включая новейший Ту-204.

Интересна история и других авиаремонтных заводов столицы. Так, широко известный в свое время завод № 400 берет свое начало с примитивных мастерских «Добролета». В годы войны он служил авиаремонтной базой для военно-транспортных самолетов. С появлением на трассах Аэрофлота реактивных лайнеров там освоили ремонт Ту-104, а затем и другую крылатую технику, включая Ту-154 и Ил-86.

Помимо этих двух старейших ремонтных предприятий, в Москве был создан опытный завод № 408, который и сегодня производит уникальную авиационную радио- и электроаппаратуру, не уступающую лучшим зарубежным образцам.

Шестьдесят лет назад, в июне 1937 года, в Москве была создана еще одна принципиально новая для тех лет структура – Центральное агентство воздушных сообщений. Получив впоследствии статус Главного агентства воздушных сообщений гражданской авиации, этот коллектив занял ведущее место в системе организации авиаперевозок не только в России, но и в ближнем и дальнем зарубежье.

В те же тридцатые годы дальнейшее развитие получают международные воздушные сообщения. Так, 1 сентября 1936 года на самолете АНТ-9 начинаются регулярные рейсы между Москвой и Прагой. 1 июля 1937 подписывается Договор о воздушном сообщении по трассе Москва – Рига – Стокгольм – Москва. Регулярные пассажирские перевозки из Москвы осуществляются также в Софию, Берлин и другие города Европы. Важное значение в развитии международных авиаперевозок имело создание при Главном управлении ГВФ Управления международных воздушных линий.

Растущие объемы воздушных перевозок привели к необходимости строительства в окрестностях Москвы нового аэропорта, способного принимать тяжелые пассажирские самолеты. Таким стал аэропорт Внуково, который год назад отметил свое 55-летие. Он был спроектирован коллективом проектно-изыскательской конторы при Управлении капитального строительства ГУ ГВФ, которая впоследствии выросла в мощный научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт «Аэропроект».

Открытый в первые дни Великой Отечественной войны, аэропорт сразу же стал служить интересам фронта. Будучи базой Московской авиагруппы особого назначения (впоследствии 10-я гвардейская авиатранспортная дивизия ГВФ), он до последнего победного залпа выполнял боевые задачи.

Надо особо отметить, что экипажи авиагруппы не только участвовали практически во всех крупнейших военных операциях, но и выполняли специальные задания Государственного комитета обороны, включая доставку правительственных делегаций на переговоры с руководителями стран антигитлеровской коалиции. За героизм и мужество, проявленные при оказании помощи партизанам и воинам Народно-освободительной армии Югославии, летчикам авиагруппы А. Шорникову, Б. Калинкину и П. Якимову были присвоены звания Героя Советского Союза и Народного Героя Югославии, а Д. Езерскому, П. Михайлову, В. Павлову и В. Шипилову – звание Героя Советского Союза.

С окончанием Великой Отечественной войны аэропорт Внуково был подвергнут реконструкции. На его базе сформировали два крупных авиапредприятия: отдельную авиагруппу по выполнению полетов на внутрисоюзных авиалиниях (командир В. Черняков) и авиагруппу международных воздушных сообщений (командир А. Семенков).

Ярчайшей страницей в летописи внуковских авиаторов стало освоение первенца отечественного пассажирского реактивного самолетостроения – Ту-104. 15 сентября 1956 года экипаж этого лайнера под руководством командира корабля Е. Барабаша выполнил первый рейс из Москвы в Иркутск, а 12 октября того же года состоялся первый международный полет нового лайнера по трассе Москва – Прага. Выполнил этот полет экипаж командира корабля Б. Бугаева, впоследствии дважды Героя Социалистического Труда, Главного маршала авиации, министра гражданской авиации СССР.

Наряду с Е. Барабашем и Б. Бугаевым в число первопроходцев реактивных воздушных трасс Аэрофлота навсегда вошли летчики-москвичи А. Быстрицкий, П. Девятов, Г. Кузнецов, Н. Усанов, Н. Шапкин, И. Орловец, В. Филонов, П. Солдатов, К. Сапелкин и другие выдающиеся мастера летного дела.

Успешное внедрение в эксплуатацию первых реактивных пассажирских авиалайнеров было бы невозможно без той огромной роли, которую сыграли в этом ученые и специалисты Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации. Еще в тридцатые годы этот головной научный центр отрасли занимал важное место в области летных испытаний, оценки и доводки новых самолетов Аэрофлота. А с созданием реактивной техники он стал проводить весь комплекс государственных, эксплуатационных и специальных испытаний самолетов.

В восьмидесятые годы из состава ГосНИИ ГА выделился Научно-экспериментальный центр автоматизации управления воздушным движением, также немало сделавший для научно-технического прогресса в гражданской авиации. Теперь это Государственный научно-исследовательский институт «Аэронавигация».

Освоение скоростных многоместных самолетов помогло значительно увеличить объемы воздушных перевозок. Уже в 1958 году самолетами гражданской авиации было доставлено в разные концы страны более восьми миллионов человек. Гораздо интенсивнее стали развиваться и международные связи. Возникла необходимость в специальном аэропорте, способном взять на себя все зарубежные воздушные перевозки. 31 июля 1959 года в соответствии с решением Советского правительства на севере столицы открывается новый международный аэропорт Шереметьево. Его начальником был назначен Герой Советского Союза, ветеран Аэрофлота и Великой Отечественной войны В. Борисов. Новая воздушная гавань взяла на себя также часть перевозок и на внутрисоюзных авиалиниях.

Для обеспечения постоянно растущих перевозок и повышения культуры обслуживания пассажиров в 1960 году на Ленинградском проспекте Москвы было начато строительство первого в столице городского аэровокзала, который вошел в строй 31 декабря 1965 года. В соответствии со стандартами того времени там были созданы все условия для оперативного оформления первоначальных и транзитных пассажиров, их отправки на автобусах-экспрессах в аэропорты Москвы.

Примерно в те же годы в районе подмосковного города Домодедова развернулось строительство еще одного столичного аэропорта. В шестьдесят четвертом году из новой воздушной гавани были выполнены первые рейсы на восток страны. С тех пор Домодедовский аэропорт, воплотивший в своем проекте все достижения того времени, стал одним из крупнейших и перспективных аэропортов столицы.

И все-таки картина авиационной Москвы будет неполной, если не сказать о тех, кто готовит кадры для нашей отрасли. Ведь только учебно-тренировочные центры, расположенные во Внукове, Шереметьеве и Быкове, за годы своей деятельности выпустили тысячи первоклассных авиаспециалистов самых разных профилей, помогли отшлифовать профессиональное мастерство многим и многим молодым авиаторам.

Заслуженный авторитет среди высших учебных заведений Москвы завоевал Московский государственный технический университет гражданской авиации, начавший свою биографию как институт инженеров гражданской авиации. В прошлом году он отметил свое двадцатипятилетие. За этот в общем-то не очень большой срок вуз сумел превратиться в общепризнанный учебный и научный центр, заслуги которого высоко ценятся не только в гражданской авиации, но и во многих смежных отраслях науки и производства.

Сегодня гражданская авиация Москвы, как и всей России, находится на переломном историческом этапе. В структуре отрасли, системе управления ею, формах собственности и принципах деятельности авиапредприятий произошли значительные изменения, которые в корне преобразили весь их облик. В столице действует порядка восьмидесяти акционерных обществ и компаний, которые руководствуются не привычными когда-то указаниями «сверху», а жесткими законами рынка. Часть из них – «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», «Трансаэро», «Внуковские авиалинии», «Газпромавиа» и ряд других – можно сказать, уже вписались в новые условия смогли найти свою нишу на рынке авиауслуг. Другие, и таких пока еще немало, рыночную стихию осваивают с большим трудом.

Новые экономические реалии в корне изменили и характер работы штаба отрасли – Федеральной авиационной службы России, на которую возложены функции государственного регулирования деятельности гражданской авиации. И аппарат ФАС, и ее структуры на местах, в частности Московское городское региональное управление, используют теперь не методы окрика или приказа, как нередко делалось в дореформенные времена Министерством гражданской авиации, а совсем иные рычаги воздействия на своих «подопечных». Первостепенное значение, в частности, придается контролю за соблюдением на местах федеральных законов и отраслевых нормативных документов, обеспечению безопасности полетов, защите прав авиапассажиров и грузовой клиентуры. Важная роль отводится поддержке отечественных авиаперевозчиков, повышению их конкурентоспособности как на внутренних, так и международных воздушных трассах.

Чуть ли не десять лет подряд наша гражданская авиация находилась в определенном правовом вакууме. Старые законы, разработанные под командно-административную систему, уже не действовали или действовали лишь частично, а новых не было. С принятием Воздушного кодекса Российской Федерации положение заметно меняется к лучшему. Однако законы сами по себе, как известно, не работают. Чтобы вдохнуть в них жизнь, нужны постоянные и кропотливые усилия на всех уровнях – и в Москве, и в самом отдаленном периферийном аэропорте. Тогда от них будет отдача.

И, конечно же, кроме Воздушного кодекса, нам крайне необходимы другие правовые акты, регулирующие деятельность гражданской авиации, – Федеральные авиационные правила, Закон об аэропортах и ряд других. Наши специалисты действуют в этом направлении, и мы должны сделать все для того, чтобы такие документы были разработаны в самое ближайшее время.

Перед коллективами гражданской авиации стоит сегодня немало и других проблем. Интенсивно стареет парк самолетов и вертолетов, ветшает инфраструктура аэропортов и предприятий, растут взаимные неплатежи и долги, в том числе долги государства авиаперевозчикам. Особую озабоченность вызывает проблема кадров, прежде всего летных. Недальновидность отдельных руководителей в этом вопросе ведет к тому, что естественный кадровый отсев в определенный момент нечем будет восполнить, а это уже чревато очень тяжелыми последствиями.

И все-таки не хочется заканчивать разговор на пессимистической ноте. Ведь и вся многовековая история Москвы была отнюдь не сплошным праздником. Нашей славной российской столице довелось пережить все: и опустошительные набеги, и пожары, и эпидемии, и самые разные «смуты». Но всегда она, златоглавая, находила в себе силы расправить могучие плечи и повести за собой народ русский. Уверен: преодолеет все трудности и Москва авиационная.

До празднования юбилея остается совсем немного времени. В нашу столицу прибудут многочисленные российские и зарубежные делегации. Интерес к этому событию, безусловно, проявят и многие тысячи людей в индивидуальном порядке. Кто-то из них воспользуется наземными средствами передвижения, кто-то прилетит в столицу самолетами. Все это накладывает на работников московских аэропортов, сотрудников авиакомпаний и Федеральной авиационной службы России особую ответственность. В соответствии с Указом Президента и постановлением Правительства коллегия ФАС России приняла специальное постановление, которым утвержден план мероприятий по подготовке авиапредприятий к празднованию 850-летия Москвы, а также утвержден оперативный штаб, призванный рассматривать все вопросы и проблемы, которые могут возникнуть при авиатранспортном обслуживании гостей столицы. Особое внимание в плане обращается на высокое качество авиасервиса на земле и в воздухе, безусловное обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности, удовлетворение законных требований воздушных путешественников ко всем службам, с которыми им приходится иметь дело.

В ходе выполнения плана уже проделан большой комплекс работ по подготовке основных и запасных аэродромов, связанных с обслуживанием участников и гостей праздничных мероприятий, детально уточнен порядок взаимодействия с Министерством путей сообщения, Департаментом автотранспорта Минтранса России, Департаментом транспорта Московского правительства и автотранспортными организациями Московской области. Совместно с Министерством внутренних дел намечены дополнительные меры по обеспечению безопасности и правопорядка в аэропортах, усилению режимно-охранных мероприятий. Проведены работы по реконструкции подъездных путей к аэропортам, косметическому ремонту аэровокзалов и благоустройству прилегающих к ним территорий. Все авиакомпании Москвы и других региональных управлений, выполняющие полеты в столицу, обновили салоны своих самолетов, усилили внимание к внешнему виду членов экипажей и наземного персонала.

Словом, подготовка к юбилею проведена серьезная. И теперь, в преддверии и ходе праздничных мероприятий, очень важно в каждом экипаже, на каждом рабочем месте не допустить халатности, не расслабиться, не снизить ответственности за порученное дело. У авиаторов Москвы большой опыт обслуживания массовых потоков пассажиров. Они прекрасно справлялись со своими обязанностями при проведении в нашей столице всевозможных мировых форумов, научных и других конференций, наконец, Всемирной спортивной олимпиады 1980 года. Есть полная уверенность в том, что и 850-летие главного города страны мы отметим тоже достойно. Порука тому – богатейшее авиационное прошлое Москвы, охватившее собой целый исторический период, от первых полетов хрупких «этажерок» до штурма сверхзвуковых высот и утверждения статуса столицы великой авиационной державы мира.

Итак, с юбилеем всех вас, дорогие мои коллеги-авиаторы! Счастья вам и благополучия!

НАГРАЖДЕНИЯ

УКАЗАМИ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НАГРАЖДЕНЫ:

ЗА МУЖЕСТВО И САМООТВЕРЖЕННОСТЬ, ПРОЯВЛЕННЫЕ ПРИ ЗАДЕРЖАНИИ ОПАСНОГО ПРЕСТУПНИКА

ОРДЕНОМ МУЖЕСТВА

БУДЯК Оксана Геннадьевна – бригадир бортпроводников акционерного общества «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», город Москва

МАКЕЕВ Николай Иванович – штурман самолета акционерного общества «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», город Москва

СТЕПАНОВ Вячеслав Степанович – бортинженер самолета акционерного общества «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», город Москва

ЗА БОЛЬШОЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА И МНОГОЛЕТНИЙ ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД

ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

АБАШЕЕВ Анатолий Павлович – генеральный директор акционерного общества «Улан-Удэнское авиапредприятие», Республика Бурятия

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ» II СТЕПЕНИ

ГРИНЧЕНКО Олег Тимофеевич – заместитель главного инженера Саха (Якутского) регионального управления Федеральной авиационной службы России

КИРПИЧЕВ Анатолий Иванович – газоэлектросварщик акционерного общества «Улан-Удэнское авиапредприятие», Республика Бурятия

ПОЙДО Олег Андреевич – пилот-инструктор Липецкого авиапредприятия

МЕДАЛЬЮ НЕСТЕРОВА

ЛУЖКОВСКИЙ Виктор Константинович – командир воздушного судна акционерного общества «Улан-Удэнское авиапредприятие», Республика Бурятия

РЯЗАНОВ Николай Васильевич – командир воздушного судна Туруханского государственного авиапредприятия, Красноярский край

ПРИСВОЕНЫ ПОЧЕТНЫЕ ЗВАНИЯ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

БЕЛОГОРОДСКОМУ Семену Львовичу – доктору технических наук, профессору, главному научному сотруднику Государственного научно-исследовательского института «Аэронавигация», город Москва

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

АЛИСКИНУ Владимиру Григорьевичу – мастеру акционерного общества «Аэролайт», город Москва

ГОЛОВЧАНСКОМУ Александру Семеновичу – начальнику центрального издательства «Воздушный транспорт», город Москва

ГОРБАЧЕВУ Анатолию Ивановичу – генеральному директору акционерного общества «Омский завод гражданской авиации», Омская область

ГОРЯЧЕВУ Виталию Андриановичу – начальнику Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации, город Москва

ГОЦЕВУ Владиславу Васильевичу – начальнику Кирсановского авиационного технического колледжа гражданской авиации, Тамбовская область

ПЕТРОВУ Александру Васильевичу – генеральному директору авиакомпании «Летно-исследовательский институт имени М. М. Громова», Московская область

СЕМИСАЛОВУ Владимиру Владимировичу – заместителю начальника Саха (Якутского) регионального управления Федеральной авиационной службы России

СЕНЧИЛОВУ Ивану Семеновичу – главному специалисту Управления летной службы Федеральной авиационной службы России

СУНДЕНБАНУ Владимиру Михайловичу – заместителю генерального директора национальной авиакомпании «Саха-Авиа», Республика Саха (Якутия)

ТИТОВУ Анатолию Ивановичу – преподавателю Сасовского летного училища гражданской авиации, Рязанская область

ЧЕРНОВОЛУ Владимиру Трофимовичу – начальнику штаба Государственного предприятия авиакомпании «Авиалинии Дагестана», Республика Дагестан

ШАБУНИНУ Евгению Дмитриевичу – генеральному директору акционерного общества «Воронежавиа», Воронежская область

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПИЛОТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

ГРОШЕВУ Бяазиту Беляловичу – пилоту-инструктору по безопасности полетов Саратовского объединенного авиаотряда, Республика Мордовия

ДАВЫДОВУ Борису Григорьевичу – заместителю командира Оренбургского государственного авиапредприятия

ДЖАБРАИЛОВУ Алексею Джабраиловичу – генеральному директору Государственного предприятия авиакомпании «Авиалинии Дагестана», Республика Дагестан

ЕВСЕЕВУ Владимиру Александровичу – командиру летного отряда Государственной транспортной компании «Россия», город Москва

КОРОЛЕВУ Владимиру Сергеевичу – командиру воздушного судна авиапредприятия «Пулково», город Санкт-Петербург

ОРЛОВУ Владимиру Григорьевичу – командиру воздушного судна акционерного общества «Быково-авиа», Московская область

ПОПОВУ Игорю Николаевичу – командиру воздушного судна акционерного общества «Атран», Московская область

РОМАНЕНКО Владимиру Васильевичу – проректору – начальнику летно-методического комплекса Академии гражданской авиации, город Санкт-Петербург

СИМОНОВУ Альберту Константиновичу – первому заместителю начальника Архангельского регионального управления Федеральной авиационной службы России

СТЕЩЕНКО Анатолию Александровичу – советнику по безопасности полетов – командиру вертолета авиакомпании «Камчатские витязи», Камчатская область.

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ШТУРМАН РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

АЛАВЕРДОВУ Игорю Яковлевичу – главному штурману Домодедовского производственного объединения гражданской авиации, Московская область

ГЕГЕЧКОРИ Николаю Георгиевичу – главному штурману Южного регионального управления Федеральной авиационной службы России, Ростовская область

ЕФИМОВУ Анатолию Николаевичу – главному штурману летной службы авиапредприятия «Пулково», город Санкт-Петербург

ЛИПИНУ Анатолию Владимировичу – главному штурману Академии гражданской авиации, город Санкт-Петербург

СКОРИКОВУ Станиславу Дмитриевичу – штурману-инструктору акционерного общества «Авиакомпания Байкал», Иркутская область

ЧЕРНЫШУ Григорию Ивановичу – ведущему штурману-инспектору акционерного общества «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», город Москва

ПАНОРАМА

СОГЛАШЕНИЕ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КНДР

Российский и северокорейский представители подписали Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНДР о воздушном сообщении. Свои подписи под документом поставили директор Федеральной авиационной службы (ФАС) России Геннадий Зайцев и начальник Главного управления гражданской авиации республики Ким Е Ун.

Новое соглашение призвано сменить аналогичный документ, заключенный Москвой и Пхеньяном в 1955 году и дополнявшийся в 1967, 1982, 1987 годах. Оно составлено с учетом изменившихся реалий в мире и двух странах, развития авиационной техники. Новым моментом, например, является то, что соглашение предусматривает участие двух стран в работе Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Оно составлено с учетом рекомендаций и требований этого органа.

Главным отличием от предыдущего соглашения стало то, что новое предусматривает эксплуатацию договорных авиалиний и оговаривает вопросы коммерческой деятельности, в частности, продажу авиаперевозок на территориях друг друга. Согласно ему появилась возможность назначения (внутри одной страны) вместо одного авиапредприятия другого для совершения полетов по договорным авиалиниям. Полеты теперь будут выполняться как из Москвы, так и из Владивостока (ранее вместо Владивостока таким пунктом был Хабаровск). Согласно документу, самолеты РФ и КНДР могут направляться с территории друг друга в третьи страны, а также совершать технические посадки в специально оборудованных для этого аэропортах.

Соглашение также включает новые статьи относительно авиационной безопасности, в том числе действия против актов незаконного захвата воздушных судов и незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Документ предусматривает возможность урегулирования споров путем прямых переговоров между властями сторон, а также обращение в арбитражный суд.

НАЧАТО СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ИЛ-114

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) СНГ в начале мая выдал сертификат летной годности на новый пассажирский самолет Ил-114, подготовка к производству которого завершена недавно на Ташкентском авиационном производственном объединении имени Чкалова (ТАПОиЧ). Получение сертификата стало своеобразным итогом многолетней работы авиакомплекса имени Ильюшина по созданию самолета средней вместимости, не уступающего лучшим зарубежным аналогам. На эту машину уже поступило много заказов из Китая, европейских стран и из России.

НА ГРАНИ ТРАГЕДИИ

Редкий и, к счастью, не повлекший трагедии случай произошел 17 мая в американской гражданской авиации. Десятки находившихся в воздухе лайнеров были вынуждены в срочном порядке менять маршруты движения. Не меньшему количеству самолетов пришлось задержать свой вылет. А причиной напряженной ситуации стала почти полная утрата авиадиспетчерским центром в Кливленде (штат Огайо) связи с пилотами из-за сбоя в подаче электроэнергии.

«Мы просто обливались потом, пытаясь разглядеть на экранах тусклые отметки перемещений самолетов и понять, не находятся ли они на пересекающихся курсах», – сказал после случившегося один из диспетчеров. Хотя в это время в небе над штатами Индиана, Мичиган, Пенсильвания, Нью-Йорк, Огайо и Западная Вирджиния находилось более 180 самолетов, авиадиспетчерам удалось развести их на безопасные расстояния и маршруты. В то же время примерно на час, пока восстанавливали работу систем, были задержаны вылеты из аэропортов Кливленда, Питтсбурга и Детройта.

Согласно сообщению агентства АП, возникшая чрезвычайная ситуация была вызвана отказом в работе оборудования производства компании «Эм-Си-Ай».

ЭКСПЕРИМЕНТ В ЛЕСТЕРШИРЕ

Авиалайнер «Боинг-747» практически полностью был уничтожен 17 мая в результате нескольких взрывов на базе британских ВВС в графстве Лестершир. По свидетельству очевидцев, корпус самолета раскололся надвое, однако никто из людей не пострадал. Впрочем, на борту «Боинга» не было ни пассажиров, ни членов экипажа.

Взрывы были настоящими, но экспериментальными, и проводились в рамках исследований, направленных на предотвращение катастроф, наподобие той, которая произошла в небе над Шотландией в 1988 году. Тогда взрыв на борту самолета «Пан-Американ» привел к гибели нескольких сотен человек.

Эксперимент в Лестершире был осуществлен экспертами научно-исследовательского агентства Министерства обороны Великобритании по заданию британского и американского управлений гражданской авиации. Перед взрывами «Боинг» был подкачен воздухом для создания условий высокополетности. Эксперты отказались сообщить силу взрывного устройства.

«Все это делается не ради забавы, – заявил представитель британской стороны. – Самолеты, следующие на сравнительно низких высотах, иногда «справляются» со взрывами бомб и не уничтожаются ими. Мы работаем над тем, чтобы увеличить шансы на их выживаемость на больших высотах». По мнению проводивших эксперимент военных, его результаты могут быть известны лишь через несколько месяцев.

«РУССКАЯ РУЛЕТКА» В АФРИКЕ

Летчики, регулярно совершающие полеты на Африкой, сравнивают это с игрой в «русскую рулетку» – жизнь находится в собственных руках и лишь вопрос времени, когда произойдет авиакатастрофа.

За последние пять лет интенсивность полетов самолетов в воздушном пространстве континента выросла на 120 процентов, в основном за счет ЮАР, и в условиях практически отсутствующего контроля за этим потоком грядет, как полагают специалисты, большая беда.

Было бы неправдой сказать, что сведующие в этой области люди не бьют тревогу. Но проходит одна конференция за другой, на которых высказываются дельные предложе-

КАК НАЧИНАЛАСЬ МОСКВА?

Вся Москва готовится к большому событию – 850-летию со дня основания. Об этом говорят по радио и на телевидении, пишут в газетах, журналах. Нет-нет да о 850-летии Москвы заведут разговор и в нашем летнем отряде. И тут выясняется, что многие мало что знают о зарождении и первоначальной истории нашего города.

С уважением,
Валерий СЕМИЛЕТОВ,
пилот самолета Ан-24

а/п Быково.

Территория Москвы была заселена с незапамятных времен. Археологическими раскопками обнаружены стоянки людей, которые жили здесь еще 4–6 тысяч лет назад. Одна из таких древних стоянок была обнаружена возле бывшей деревни Щукино, на берегу Москвы-реки. Старейшие городские поселения на территории Москвы находились также в районе Кремля и Зарядья.

А вот как говорилось впервые о Москве в Ипатьевской летописи, датированной 1147 годом:

«Пошел Юрий (сын великого князя Владимира Мономаха, князь Суздальский, по прозванию Долгорукий) воевать Новгородскую область и взял Новый Торг и всю Мсту. Союзника своего Святослава Ольговича, князя Новгород-Северского (отца князя Игоря, будущего героя «Слова о полку Игореве» – **прим. автора**), Юрий послал воевать ближайшие земли общих врагов – князей Смоленских.

ния, а воз остается и поныне там. Международная федерация ассоциаций пилотов авиалиний (ИФАЛПА) в феврале этого года отнесла африканский континент к зоне повышенного риска и отметила, что столкновения в воздухе не происходят только благодаря мастерству летчиков.

Как заявил бывший президент Ассоциации пилотов авиалиний ЮАР Тони ван Хеерден, вопрос лишь в том, как долго это им будет удаваться. Те из нас, кто регулярно сидит за штурвалом самолета в небе Африки, постоянно испытывают тревогу за собственную безопасность, сохранность самолетов и самое важное – за безопасность пассажиров, отметил он.

Поэтому неудивительно, что Африка лидирует по количеству авиакатастроф – 14,9 процента на миллион самолето-вылетов. Далее по степени убывания идут Латинская Америка – 9,4 процента, Азия – 1,3 процента Европа и Северная Америка – 0,4 процента.

Авиационные организации указывают, что серьезнейшей проблемой является плохая связь между наземными авиадиспетчерскими службами отдельных государств континента, а также между ними и пролетающими в их воздушном пространстве самолетами. В этих условиях выход может быть обеспечен только в скорейшей модернизации оборудования по управлению полетами, в том числе переходе на связь с помощью спутников.

ЯПОНИЯ СОЗДАЕТ СВЕРХЗВУКОВОЙ САМОЛЕТ

Надеясь в будущем на равных участвовать в международном проекте по созданию сверхзвукового пассажирского самолета второго поколения, Япония приступает к опытно-конструкторским работам с целью создания собственного прототипа авиалайнера XXI века. Как объявило Научно-техническое управление страны, с этой целью при нем создается специальный научно-исследовательский центр, который, начиная уже с текущего финансового года, займется решением этой абсолютно новой для японских инженеров и авиаконструкторов задачи.

Согласно утвержденному плану, работы почти одновременно пойдут по двум направлениям. Вначале предстоит создать уменьшенную опытную модель сверзхвукового самолета с ракетными двигателями. Ее первые летные испытания намечены на 2000 год. С 1998 года начнется конструирование аналогичного беспилотного образца, но уже с реактивными двигателями. Он должен подняться в воздух в 2002 году. Собранные в результате этих экспериментальных полетов технические данные, как полагают, станут той основой, опираясь на которую с помощью мощных компьютеров можно будет смоделировать базовые технологии, необходимые для строительства полномасштабного сверхзвукового самолета.

По мнению специалистов, он будет летать на высоте 10–15 тысяч метров со скоростью, соответствующей числу М-2. Для его создания, согласно предварительным подсчетам, потребуется от 15 до 25 млрд. долларов, изыскать которые вряд ли сможет одна страна.

ЯК-54 – ДЛЯ АМЕРИКАНЦЕВ

Саратовский авиационный завод получил заказ от американской фирмы «Дансинг биа» на постройку двухместных спортивных самолетов Як-54. Об этом стало известно из неофициальных источников. В декабре прошлого года два таких учебно-тренировочных самолета были переданы директору фирмы Митчелу Трэвису, организатору крупных авиационных шоу, специалисту по воздушной акробатике. Вероятно, Як-54 пришелся по вкусу американским партнерам авиазавода.

Представитель маркетинговой службы завода Юрий Нефедов подтвердил факт заключения контракта, заявил, что за четыре года авиазавод должен поставить в США 48 самолетов. Стоимость контракта он отказался назвать, сославшись на коммерческую тайну, однако при этом отметил, что «факт продажи не сырья, а высокотехнологичного изделия, каким является самолет Як-54, причем, продажа в страну, имеющую высокоразвитую авиационную промышленность, говорит о значительном потенциале российского авиастроения».

Юрий Нефедов также подчеркнул, что Як-54 соответствует всем международным стандартам летной годности.

МЕРЫ ПРОТИВ ХУЛИГАНОВ

Финская авиакомпания «Финнэйр» намерена в ближайшее время ужесточить борьбу с особо буйными пассажирами и пустить в ход наручники. «Мы хотим таким образом обеспечить спокойствие и безопасность полетов для других пассажиров», – заявил Сеппо Кирионен, шеф секьюрити авиакомпании. Руководство «Финнэйр» объясняет введение столь крайних мер участившимися случаями правонарушений в воздухе. Только в 1996 году зарегистрировано 155 инцидентов. Другие авиакомпании, в том числе «Бритиш Эруэйз», давно используют наручники для нарушителей дисциплины. До сих пор у финнов самым радикальным способом утихомиривания пассажиров являлась веревка.

«ЭР ФРАНС» И «ЭР ИНДИЯ» СФОРМИРОВАЛИ АЛЬЯНС

Авиакомпании «Эр Франс» и «Эр Индия» объединились в рамках стратегического альянса – первого объединения такого рода между индийскими и европейскими авиакомпаниями. Это обеспечит клиентам «Эр Индии» доступ к сетям «Эр Франс» и более удобные маршруты. Партнеры намерены разработать новую систему кодов, в соответствии с которой полеты самолетов обеих авиакомпаний будут проходить под единым номером. Во французском аэропорту «Шарль де Голль» откроется представительство «Эр Индии».

ПОСТРАДАВШИХ ДОСТАВИТ ВЕРТОЛЕТ...

В столице России успешно выполняется обещание мэра Юрия Лужкова о постройке по периметру города возле многопрофильных больниц, клиник и госпиталей вертолетных площадок. Они строятся с учетом жестких правил обеспечения безопасности полетов винтокрылых машин скорой медицинской помощи.

На площадке возле городской клинической больницы № 15 (недалеко от станции метро Выхино) уже смонтировано светотехническое оборудование, а в специально построенном здании для руководителя полетов устанавливается необходимая аппаратура связи. Территория мини-аэродрома огорожена металлическим сетчатым забором и охраняется.

Святослав удачным походом прошел вверх по р. Протве. И вот тут пришли к нему посланцы от князя Юрия с такой речью: «Прийде ко мне, брате, в Москов». Святослав пришел в пятницу на пятой неделе Великого поста. Радостна была встреча князей после удачных походов. На другой день Юрий богато одарил святославово семейство и дружину и проводил их с любовью и честью великой. Уговорились о будущих общих делах».

Существует масса гипотез, предлагающих тот или иной вариант происхождения названия «Москва». Наиболее убедительная версия была выдвинута учеными-лингвистами. Суть доводов сводится к следующему. «Моск» в древнерусском языке означало «вязкий, топкий» или «болото», «влага», «жидкость». Предполагается, что река получила имя в самых верховьях, где до сих пор встречаются заболоченные участки. Вытекает Москва-река из некогда топкого болота. Все это говорит о том, что название «Москва» может быть истолковано как «мокрая, болотистая, топкая».

Город пересекает почти на 80 километров река Москва, в которую впадают ряд притоков. Самые крупные из них Яуза, Сетунь, Сходня. Любопытно, что на территории города засыпано или взято в трубы более ста небольших рек, ручьев и оврагов, десятки прудов и болот. На месте ранее существовавших небольших рек и ручьев, оврагов, ныне расположены улицы, скверы, бульвары... Самая большая река, заключенная в трубу – Неглинная, дала название улице.

Еще в тяжелую пору татарского ига началось собирание народных сил вокруг Москвы. Во второй половине XIII и начале XIV веков непрерывно растет население в районе Москвы и Московского княжества. Московские князья Даниил, Юрий, Иван Калита сумели создать для Московского княжества длительную полосу мира. При Дмитрии Донском Москва возглавила борьбу с татарами, нанесла им сильное поражение на Куликовом поле. Это возвысило ее в глазах русского народа.

Москва росла и в материальном, и в культурном отношении. Она становилась центром торговли. Широко развивалось книжное дело – переписка книг, складывался центр художественных ремесел – живописи, чеканки.

Москва вышла победительницей из долгой борьбы со своими феодальными соперниками и завязала международные отношения с целым рядом иноземных дворов. При Иване III и Василии III в Москву едут из других стран послы, архитекторы, коммерсанты, ученые. Она становится крупнейшим культурным центром русского народа.

Анатолий САФОНОВ

г. Москва.

В Московском аэроузле насчитывается около 80 авиакомпаний различного назначения и масштаба. Есть в их числе пассажирские и грузовые, регулярные и чартерные, крупные и совсем маленькие. Доминирующее положение среди всех как по объемам авиаперевозок, так и по своему значению занимает Акционерное общество «Аэрофлот – Российские международные авиалинии». Недавно собрание акционеров избрало Генеральным директором этой авиакомпании Валерия Михайловича Окулова, ранее работавшего первым заместителем Генерального директора по производству. В преддверии юбилея Москвы новый руководитель «Аэрофлота» побывал в редакции нашего журнала и ответил на ряд вопросов.

AEROFLOT
Russian International Airlines

НОВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ

На вопросы редакции отвечает Генеральный директор Акционерного общества «Аэрофлот – Российские международные авиалинии» Валерий ОКУЛОВ.

– Валерий Михайлович, поздравляя Вас с высоким назначением, хотел бы спросить вот о чем. У штурвала «Аэрофлота» традиционно находились люди, во-первых, более пожилые, – Вам же лишь сорок пять, – а, во-вторых, хорошо известные в авиационных кругах страны. Не «давит» ли на Вас «созвездие» таких имен, как Барабаш, Полуянчик, Шапошников, возглавлявшие в разные годы авиакомпанию?

– Скажу откровенно: тот факт, что пришлось продолжить эстафету таких авторитетных руководителей, накладывает огромную ответственность. Испытываешь вполне закономерное беспокойство: как бы не ударить лицом в грязь, не подвести своих предшественников. Ведь тот же Евгений Петрович Барабаш для моего поколения летчиков – настоящая легенда. В пятьдесят шестом году он первым в нашей стране совершил регулярный пассажирский рейс на самолете Ту-104 и навсегда вошел в список первопроходцев реактивной эры на мировом воздушном транспорте. Не менее известен и Николай Константинович Полуянчик, много сделавший для утверждения авторитета «Аэрофлота» как у нас в стране, так и за рубежом. И, конечно же, у всех сегодня на слуху имя Евгения Ивановича Шапошникова, без которого не обходится ни одно государственное решение по проблемам развития российской авиации. Оказанное доверие обязывает никогда не расслабляться, не упускать из поля зрения перспективу. Все это, разумеется, требует постоянного напряжения сил, скрупулезного анализа обстановки, выработки и осуществления соответствующих решений. Но здесь я, к счастью, не одинок. У нас формируется крепкая команда профессионалов-единомышленников, действующая грамотно, слаженно, четко. И еще: я не пришел «со стороны» и не начинаю на голом месте. Мне хорошо известны и сильные, и слабые стороны нашей компании. В свою очередь ее коллектив прекрасно знает меня. Важно и то, что сотрудники в большинстве своем прониклись необходимостью реформировать прежний «Аэрофлот». С этой целью разработана целевая стратегическая программа развития компании, в которой предусмотрены конкретные меры по всем важнейшим направлениям деятельности. И результаты уже просматриваются: завершен процесс формирования акционерного общества, наметилась тенденция более эффективного использования его потенциала. Словом, основания есть не только для беспокойства, но и для уверенности в успехе.

– От всей души желаю Вам, Валерий Михайлович, удачи на Вашем нелегком

поприще. Одновременно просил бы поделиться с читателями журнала, в чем суть этой программы. Ведь, насколько я понимаю, с ее реализацией в биографии «Аэрофлота» начинается принципиально новый этап развития.

– Безусловно. И если сказать кратко, то суть программы состоит в том, чтобы, совершенствуя деятельность нашей авиакомпании, создать качественно новый «Аэрофлот». В последние годы обстановка на международном рынке авиауслуг претерпела весьма существенные изменения. Идет интенсивный процесс консолидации ведущих авиаперевозчиков, создания ими мощных альянсов и, как следствие, расширение сфер влияния в наиболее перспективных регионах мира. Одновременно усиливается конкуренция между отдельными компаниями и их объединениями. В такое соперничество, естественно, втягивается и «Аэрофлот». И чтобы успешно удерживать и усиливать свои позиции на рынке, мы должны предложить нашим клиентам соответствующий уровень сервиса. Принцип «ненавязчивый, но щедрый», которым у нас руководствовались многие годы, теперь уже не срабатывает. Понятие «сервис» включает в себя ныне не только улыбку бортпроводницы и обильное меню. Оно гораздо шире и многограннее. Вот почему со всей остротой и встал вопрос о совершенно новом «Аэрофлоте», о формировании его принципиально иного имиджа.

– И в чем же это выражается?

– Первостепенная задача стратегического характера в этом плане – обновление самолетного парка. В настоящее время «Аэрофлот» имеет 115 пассажирских и грузовых самолетов девяти типов. Из них 102 машины – отечественного и тринадцать – зарубежного производства. К сожалению, подавляющее большинство воздушных судов устарели и морально, и физически. По ряду своих параметров они не отвечают требованиям конкурентоспособности, а потому подлежат замене или, по крайней мере, модернизации.

Для того чтобы нагляднее представить необходимость этой работы, достаточно привести хотя бы такой пример. На линии Москва – Хельсинки «Аэрофлот» и «Финнэйр» ранее перевозили примерно одинаковое количество пассажиров, однако в прошлом году услугами финской компании воспользовалось 60 тысяч человек, а нашими – лишь 20 тысяч. Почему? У нас эксплуатируется устаревший Ту-134, у финнов – комфортабельные самолеты фирмы «Мак-Доннелл Дуглас».

А вот другая статистика. Шесть Ил-96-300, восемь «А-310-300» и два «Боинг-767» обеспечили в прошлом году 34,2 процента пассажирских перевозок, а оставшиеся 65,8 процента пришлись почти на сто менее комфортабельных и экономичных Ил-62, Ил-86, Ту-154 и Ту-134. Разница, как видим, весьма существенная.

Словом, курс на обновление парка альтернативы не имеет, и мы твердо и последовательно будем его проводить в жизнь. Конкретные шаги в этом направлении уже делаются. Как уже сообщалось в печати, нами подписаны контракты с Воронежским авиастроительным объединением на поставку в течение четырех лет семнадцати пассажирских Ил-96М и трех грузовых Ил-96Т. Эти новейшие отечественные самолеты будут оснащены двигателями «Пратт-Уитни» и авионикой фирмы «Коллинз», что выводит их на уровень лучших мировых образцов. Кроме того, мы приобретаем десять самолетов «Боинг-737-400», что позволит заменить на большинстве средних линий непопулярный Ту-134. Большие надежды возлагаем также на отечественный самолет Ту-204. В программу его создания «Аэрофлот» вложил 23 миллиона долларов и вправе ожидать скорой отдачи. Кстати, машина имеет прекрасные возможности для конвертации из пассажирского в грузовой или смешанный варианты. Для нас это принципиально важно.

Короче говоря, разработанная и осуществляемая нами программа позволяет утверждать, что уже в начале будущего века «Аэрофлот» будет располагать самым современным самолетным парком. Удастся сократить и число типов воздушных судов, что позволит оптимизировать их эксплуатацию. Реализация программы приведет к такой структуре парка пассажирских самолетов: дальнемагистральные Ил-96-300, Ил-96М и «Боинг-767-300ER»; среднемагистральные «А-310», Ил-86 и Ту-154М; ближнемагистральные «Боинг-737-400».

– Валерий Михайлович, вот Вы назвали сумму, вложенную в программу Ту-204. Это единичный случай, или?..

– Нет, не единичный. «Аэрофлот» по существу поставил на крыло и первый Ил-96-300, вложив в его производство и освоение значительные средства. Наш аванс по этим двум самолетам составил около 200 миллиардов рублей, что сопоставимо с бюджетными ассигнованиями правительства на развитие всей российской гражданской авиации. Понятно, что в современных экономических условиях «Аэрофлот» не может и дальше финансировать производство авиатехники. Кстати, сегодня мы придерживаемся принципиально новой схемы сотрудничества с промышленностью. Начало этому положили договора с воронежскими самолетостроителями и пермскими двигателистами, по которым мы оплачиваем не самолет и двигатель, а часы их наработки. Летает самолет – идут финансовые отчисления, простаивает по техническим причинам – «Аэрофлот» не платит авиастроителям. Более того, все затраты на текущий и капитальный ремонт самолетов и двигателей их производители берут на себя. На наш взгляд, это весьма перспективная схема сотрудничества. Она повышает взаимную ответственность за состояние авиатехники и позволяет эксплуатировать ее более качественно и эффективно.

– До сих пор мы вели речь в основном о пассажирских самолетах. Но «Аэрофлот» ведь только в прошлом году перевез 90,1 тысячи тонн грузов и почты, в том числе 72,9 тысячи тонн или 81 процент – на регулярных рейсах. Каковы планы компании относительно парка грузовых машин?

– В начале 90-х годов «Аэрофлот» потерял свой основной рынок грузовых авиаперевозок между Европой и Японией. Одна из причин тому – самолет Ил-76, на котором мы работали, перестал отвечать потребностям и запросам клиентуры. Взятый нами в операционный лизинг американский «ДС-10-30F» с большой грузоподъемностью и хорошей дальностью показал неплохие результаты при полетах из Франкфурта-на-Майне в Сеул, Токио и Нагою и помог, теперь это можно уверенно утверждать, возродить рынок. В ближайшем будущем планируем приобрести (также по лизингу) второй самолет «ДС-10-30F». Одновременно готовимся к приему на эксплуатацию отечественного Ил-96Т. Его рассчитываем получить уже в этом году. А самолеты Ил-76 после отработки назначенного ресурса будут списаны. Для их замены рассматривается грузовой вариант «А-310-300» или отечественный Ту-204С. Последний, конечно, должен отвечать соответствующему уровню технической эксплуатации, а также технологичности загрузки-выгрузки и транспортировки грузов.

Хочу подчеркнуть, что программа обновления самолетного парка тесно связана с другой важнейшей стратегической задачей – развитием собственной базы инженерно-технического обслуживания воздушных судов зарубежного производства. До сих пор регламенты на иностранных самолетах проводились авиакомпаниями «Люфтганза», «Дельта», «Свис Эйр» и «Эр Франс» при участии специалистов «Аэрофлота». Понятно, что это и дорого, и не очень удобно. Уже с этого года мы приступаем к самостоятельному техническому обслуживанию самолетов «А-310» по тяжелым формам. Наши специалисты уже имеют соответствующие сертификаты на производство работ. Но подготовка инженерно-технического персонала – лишь одна сторона дела. Параллельно создается соответствующая материально-техническая база. В частности, недавно сданы в эксплуатацию современный ангар и цех монтажа авиадвигателей.

Создание своих собственных центров по обслуживанию зарубежной техники и оборудования позволит решать и такую задачу – зарабатывать средства на услугах другим компаниям. Ведь самолеты зарубежного производства, авионика фирм «Коллинз» и «Литтон» находятся в эксплуатации не только в «Аэрофлоте».

– Валерий Михайлович, а как Вы относитесь к сотрудничеству с другими авиакомпаниями в более широком смысле?

– Только положительно. Более того, это одно из магистральных направлений деятельности «Аэрофлота».

В прошлом году было заключено соглашение с американской компанией «Континентал» о совместном использовании американского и российского рынков авиаперевозок. По существу сделана попытка создать двусторонний альянс по типу аналогичных альянсов западных авиакомпаний. К сожалению, вмешалась авиационная администрация США, и пока дело затянулось, но мы надеемся, что зеленый свет на пути наметившегося сотрудничества все-таки будет зажжен.

Ярким примером плодотворного сотрудничества с нашими партнерами может служить соглашение с международным аэропортом Шереметьево, которое позволило перейти от губительной конфронтации к взаимопониманию. Теперь «Аэрофлот» получил все полномочия по наземному коммерческому и техническому обслуживанию как своих рейсов, так и рейсов иностранных партнеров. Результаты уже заметны: значительно сократилось число претензий пассажиров за утерю или порчу багажа, повысилась ответственность персонала компании

за выполнение своих функций. Поскольку вся технологическая цепочка от стойки регистрации пассажиров и багажа до борта самолета и обратно стала находиться лишь в руках сотрудников «Аэрофлота», кивать на кого-либо в случае неприятности уже не приходится. А пассажиру именно это и нужно.

Особый пласт нашей работы – сотрудничество с региональными авиакомпаниями России и стран СНГ. При этом «Аэрофлот» стремится не подменять собой местные компании, не отбирать у них хлеб насущный, а взаимодействовать в общих интересах. Мы исходим из обоюдной выгоды. Во-первых, объединенными усилиями удовлетворяем спрос населения и потребности экономики в авиаперевозках. Во-вторых, противостоим экспансии западных перевозчиков на российский рынок. В одиночку многие местные компании сделать это просто-напросто не в состоянии.

Для нас же привлекательна тут и другая сторона. Любая крупная авиакомпания мира наряду с международными перевозками обязательно занимается внутренними, рассматривая их как своеобразный тыл и залог конкурентоспособности. Например, в США соотношение между одними и другими составляет примерно пятьдесят на пятьдесят процентов. У «Аэрофлота» сегодня внутренние перевозки составляют всего-навсего около двух процентов от общего объема, что никак не может считаться нормальным.

Чтобы не превратить национального российского перевозчика в авиакомпанию одного города, пусть это даже и столица, «Аэрофлот» уже открыл регулярные рейсы в одиннадцать пунктов стран содружества и Балтии: Киев, Симферополь, Ереван, Баку, Тбилиси, Ригу, Бишкек, Новосибирск, Санкт-Петербург, Хабаровск, Вильнюс. Совместно с авиакомпанией «Алмазы-Саха» выполняются полеты в Якутск и Нерюнгри. В текущем году намечено начать регулярные рейсы в Калининград, Краснодар, Владикавказ, Магадан, Челябинск, Нижний Новгород, Днепропетровск, Екатеринбург. Изучается возможность по использованию ряда российских аэропортов как базовых для выполнения международных и внутренних рейсов «Аэрофлота». Будут создаваться и транспортные узлы (так называемые «хабы») для сосредоточения и перевалки пассажиро- и грузопотоков с региональных авиалиний на магистральные. К функционированию таких «хабов», разумеется, будут активно привлекаться на взаимовыгодной основе местные российские авиакомпании.

– Валерий Михайлович, надо полагать, все, что делается и намечается сделать, служит не только коммерческим интересам «Аэрофлота», повышению его конкурентоспособности и выживаемости, но и, видимо, пассажирам. Не так ли?

– Разумеется. Эту проблему нельзя рассматривать дифференцированно. Все связано самым теснейшим образом. Новый имидж «Аэрофлота» – не самоцель. Создавая его, поднимая уровень всей нашей работы, в конечном счете мы, безусловно, служим интересам своей клиентуры.

Надо сказать, что в области сервиса – а именно в нее перемещается сегодня центр конкурентной борьбы – только за один минувший год у нас в компании сделано столько, сколько не делалось за десятки лет. Я не говорю о таких очевидных вещах, как улучшенные интерьеры самолетов, новые меню, дизайн бортовой посуды и предметов сервировки стола, «телефон доверия», элегантная форменная одежда персонала, предоставление не практиковавшихся ранее видов услуг и т. п. Все это получило свою оценку пассажира. Для меня как руководителя более отрадно то, что удалось сломать в сознании наших сотрудников устаревшие стереотипы в этой области, уйти от массы «вредных привычек», унаследованных от той поры, когда «Аэрофлот» был монополистом в стране и в сущности не знал, что такое выбор пассажира между той или иной компанией.

Конечно, это не значит, что все проблемы решены. Напротив, нам предстоит сделать куда как больше, чем сделано. Первоочередная задача – безусловное обеспечение безопасности и высокая регулярность полетов, без которых вся деятельность компании теряет всякий смысл. Необходимо полнее использовать свои коммерческие права, организовать более эффективную систему продажи авиаперевозок, улучшить работу загранпредставительств. Нуждается в дальнейшем совершенствовании рекламно-информационная служба. Она должна действовать более гибко, оперативно и самое главное – с ощутимой отдачей, а этого пока, к сожалению, нет.

– Москва, Валерий Михайлович, приближается к большому событию – 850-летию. Вы верно заметили: «Аэрофлот» не может быть компанией одного города. И тем не менее его главная база – московский аэропорт Шереметьево, да и все зарубежные маршруты начинаются и заканчиваются здесь, в нашей столице. Что сделано в преддверии юбилея?

– Злободневный вопрос. На долю нашей компании придется значительный объем юбилейных рейсов. Десятки тысяч участников праздничных мероприятий, конечно же, прилетят нашими самолетами. «Аэрофлот» готов радушно встретить гостей столицы.

– Спасибо, Валерий Михайлович, за откровенный разговор. Еще раз желаю Вам всяческих успехов. Пользуясь случаем, выражаю признательность за Ваше согласие войти в состав редакционной коллегии журнала и участвовать в его работе. При той нагрузке, которую испытывает руководитель Вашего ранга, дело это непростое, но мы, что называется, будем щадить Вас.

– И Вам спасибо за добрые слова. Только в щадящем режиме работать я не привык. Таковы уж особенности моей профессии и характера.

Беседу вел Анатолий ТРОШИН.
г. Москва.

Пресс-конференция по итогам работы «Аэрофлота».

Фото В. ГРЕБНЕВА.

ВПЕРВЫЕ НАД БЕЛОКАМЕННОЙ

С событию этому почти двести лет. 25 сентября 1803 года москвичи впервые увидели в небе парящих людей. Французский воздухоплаватель Ж. Гарнерень вместе со своим земляком Обером подняли над Москвой свой аэростат. Восхищению горожан не было предела. И радость эта удвоилась, когда два года спустя штабс-лекарь московского госпиталя И. Кашинский первым из русских осуществил пуск теплового аэростата. По этому случаю во второй половине сентября 1805 года в газете «Московские ведомости» появилось такое объявление: «Г. штабс-лекарь Кашинский имеет честь известить, что он предпринимает на своем гродетуровом (шелковом) великолепном аэростате воздушное путешествие. Билеты можно получить в госпитале у самого г-на Кашинского. Цены билетам в 5, 2 и 1 рубль».

Чтобы увидеть в небе крылатые машины, москвичам пришлось ждать... целых сто лет. Осенью 1909 года в Москве на ипподроме осуществились первые полеты аэроплана. Это были попытки французского авиатора Жоржа Леганье. При наиболее удачных из них, 16 сентября 1909 года, ему удалось подняться на 2–2,5 сажени над полем и продержаться в воздухе около 10 секунд. Затем в Москве появился другой авиатор из-за рубежа. Это был Альберт Гюйо с аэропланом «Блерио-Х1», Газета «Русское слово» 19 ноября 1909 года сообщала, что его полет «собрал много публики... он пролетел около 2 верст на высоте 3–4 сажени».

А 2 мая 1910 года известный русский авиатор С. И. Уточкин совершил над ипподромом два круга на аэроплане на высоте 25 метров. После подобного второго полета он совершил третий, взяв на борт в качестве пассажира журналиста Шебуева. Далее, как писал журнал «Библиотека Воздухоплавания»; «6 мая москвичи увидели прекрасный полет, который рассеял скептическое отношение к авиации, вызванное первыми неудачными полетами в Москве иностранных авиаторов... Уточкин описывает один круг, другой, поднимается все выше и выше, быстро достигает 120 метров и вдруг сразу пролетает над трибунами».

Полет Уточкина над будущим первым в Москве аэродромом продолжался 19 минут 22 секунды. Правда, через два дня в очередном полете отказал мотор, и Уточкин был вынужден посадить свой аэроплан в Тестовском переулке.

По инициативе профессора Н. Е. Жуковского и его коллег в феврале 1910 года для «систематического развития авиации» создается Московское общество воздухоплавания (МОВ). На первом же собрании МОВ, 8 июня 1910 года, Н. Е. Жуковский сообщил о присуждении приза С. И. Уточкину «за отличный спуск в неудачный для авиатора день на месте народного гулянья в Пресне, среди толпы гуляющих». А 23 мая 1910 года газета «Русское слово» писала, что «Общество воздухоплавания» строит на отведенном ему участке Ходынского поля, напротив Петровского дворца, ангары, которые будут сданы в аренду Ю. А. Мелеру, устраивающему совместно с С. И. Уточкиным частную школу воздухоплавания». Через год известный русский летчик А. М. Габер-Влынский организовал «дело обучения в Москве, на Ходынском поле», будущих авиаторов.

Из истории авиации также известно, что в начале 1910 года авиатор Б. И. Россинский построил свой первый ангар и начал регулярные полеты на аэроплане «Блерио-Х1», привезенном им из Франции. Академик Б. Н. Юрьев впоследствии вспоминал, что «это было началом Московского аэродрома. Мы несколько дней безвыходно просидели в дырявом, как решето, сарае Россинского, смотрели на его первые полеты и снимали чертежи».

В те дни Россинский совершил перелет через Москву и произвел посадку на Кадетском плацу в Петров день во время народного гулянья, и собравшийся народ по русскому обычаю восторженно качал его. Тем не менее, за дерзостный полет над Москвой Россинского оштрафовали на 200 рублей.

Как свидетельствует журнал «Вестник Воздушного Флота» (№ 4, стр. 105, 1923 г.), Россинский был шеф-пилотом на заводе «Дукс». Еще в 1908 году на планере собственной конструкции он перелетел в 20 верстах от Москвы реку Клязьму, продержавшись в воздухе около трех минут! Им заинтересовался Н. Е. Жуковский, по его просьбе планер Россинского демонстрировался на выставке съезда естествоиспытателей при Московском университете. Самого Россинского Н. Е. Жуковский командировал за границу к Эйфелю и Джевецкому также для теоретического изучения авиации. Там Россинский выучился летать у Блерио, поработал сборщиком моторов на заводе Анзани и в начале 1910 года возвратился в Москву.

Вскоре в Москву приехал известный борец и авиатор Иван Заикин. К радости москвичей, взлетев с Ходынского поля, он взял курс на Воробьевы горы, прошел над Москвой на высоте 700 метров, а поднявшись еще выше, повернул к Ходынке.

После столь ярких полетов над Москвой МОВ обратилось к штабу военного округа с просьбой о выделении на Ходынском поле участка под аэродром. Уже в июле 1910 года началось сооружение взлетно-посадочной полосы, 7 ангаров, трибун для зрителей и специального павильона для членов МОВ. Строился аэродром по проекту члена МОВ архитектора С. И. Титова. В августе на Ходынке в присутствии большого числа зрителей С. И. Уточкин сдал заказчику Сапфирову первый «Фарман», построенный заводом «Дукс». На первом, построенном в Москве самолете, Уточкин устанавливает рекорды продолжительности – 12 минут и высоты – около 100 метров.

Официальное открытие Ходынского аэродрома состоялось 3 октября 1910 года. Затем 15 октября авиатор М. Н. Ефимов, покинув Ходынский аэродром, пролетел над Москвой, над Девичьим полем и приземлился в 15 верстах за Калужской заставой, у деревни Черемушки... А Ходынское поле продолжало приобретать все более «авиационную» внешность.

...Примечательно, что именно на Ходынке состоялся первый в Москве воздушный праздник – предвестник будущих столичных воздушных парадов. Вот что написал по этому поводу в 1920 году журнал «Вестник Воздушного Флота».

«2 августа, в Ильин день, когда мифический пророк Илья в огненной колеснице был взят на небо, люди воздуха празднуют свой традиционный праздник...»

Ходынское поле все полнее входило в жизнь отечественной авиации, в жизнь всей страны. Над ним свершались и будничные и торжественные события. Так, 23 июня 1927 года над Ходынским аэродромом спасся на парашюте известнейший наш летчик Михаил Громов. Почти через десять лет с Ходынки отправились к Северному полюсу четыре героических экипажа советских полярных летчиков на самолетах ТБ-3, которые совершили успешную посадку, организовав первую в мире дрейфующую станцию «СП-1».

Вспоминая в дни празднования 850-летия Москвы о Ходынском поле, убеждаешься в том, что на протяжении многих лет оно было действительно главным аэродромом нашего Отечества и его столицы Москвы.

В. ТУРЬЯН

г. Москва.

ВОЗРОЖДАЯ УТРАЧЕННОЕ

В лингафонном кабинете к услугам курсантов все необходимое для успешного освоения темы.

Стоянка самолетов Ан-2 на учебном аэродроме.

Вот уже несколько лет мы живем в новых экономических условиях. Теперь никого не удивляет, что стоимость обучения в институте исчисляется миллионами рублей, что образование стало зависеть прежде всего от материальных и финансовых возможностей учебного заведения. Тем не менее три наших высших и двенадцать средних профессиональных учебных заведений продолжают функционировать, готовя авиационные кадры по тридцати специальностям и специализациям.

В наших учебных заведениях сегодня работает 940 преподавателей. В их числе девять членов-корреспондентов и девятнадцать академиков, шестьдесят три доктора и триста кандидатов наук. Вузы, училища и колледжи располагают хорошо оснащенной учебно-лабораторной базой, обеспечивающей требуемый уровень подготовки авиационных специалистов.

С нынешнего учебного года начата подготовка кадров по новым специальностям: в Московском государственном техническом университете гражданской авиации – по безопасности технологических процессов и производств; Академии гражданской авиации – по производственному менеджменту и юриспруденции со специализацией «Правоведение на транспорте»; Рыльском и Иркутском авиационно-технических колледжах – по бухгалтерскому учету; Егорьевском колледже – по пилотажно-навигационному комплексу и менеджменту; Санкт-Петербургском авиационно-транспортном колледже – по лицензированию и сертификации авиационных работ, перевозок и услуг, авиационной безопасности при перевозке потоков пассажиров и грузов.

Приняты дополнительные меры по совершенствованию отраслевого образования, проводится работа по уточнению номенклатуры специальностей, необходимых отрасли. Разработан прогноз подготовки специалистов на период до 2005 года.

Однако положение в учебных заведениях остается крайне тяжелым. Достаточно сказать, что в прошлом году более 45 процентов выпускников вынуждены были трудоустраиваться самостоятельно. Часть из них направилась в другие ведомства, поскольку в гражданской авиации места им не нашлось.

Особую тревогу вызывают летные кадры. Система их подготовки находится на грани развала. Коллегия Федеральной авиационной службы наметила ряд мер по сохранению отечественной летной школы, но это не снимает остроту проблемы. Если подготовка пилотов в Ульяновском высшем авиационном училище нет-нет да находит положительное решение, то положение в средних летных учебных заведениях просто критическое. Так, плановая подготовка пилотов из-за отсутствия средств на приобретение ГСМ срывается там уже который год. Курсанты имеют большие перерывы в летной практике, что отрицательно сказывается на их успеваемости, ведет к удорожанию обучения и, как следствие, отрицательному влиянию на безопасность полетов. В училищах не выполняется план учебно-летной работы. Выпускники училищ в своем абсолютном большинстве (начиная с выпуска 1994 года) по этой причине не получили летных свидетельств. К настоящему времени таких выпускников без допуска к летной работе более 1300 человек. Сюда включены также выпускники-россияне Актюбинского высшего летного училища.

Авиакомпании и авиапредприятия, к сожалению, не вкладывают средства в подготовку авиаперсонала. В результате сокращения объемов работ образовался излишек специалистов. Сегодня их это устраивает, но что будет завтра? Такая недальновидность в кадровой политике может привести к тому, что в будущем за штурвал современного лайнера придется сажать малоопытного пилота, не прошедшего достаточной практической обкатки.

Острейшая ситуация и с парком авиационной техники в летных училищах. Ресурсов летающих самолетов и вертолетов хватит на ближайшие полтора-два года, не больше. Из 252 самолетов Ан-2 в капитальном ремонте нуждаются более ста. Из двадцати пяти Л-410 неисправны двадцать три, из двенадцати Як-40 могут эксплуатироваться только четыре, а из четырнадцати вертолетов Ми-8 летают только пять. Находящиеся на авиаремонтных заводах, самолеты и вертолеты учебными заведениями не выкупаются, а требующие ремонта на заводы не направляются. Большие проблемы с содержанием и ремонтом учебных аэродромов и наземной техники. С 1990 года спецтехника в училищах не обновлялась и не проходила капитального ремонта.

И все-таки, несмотря на все трудности в учебных заведениях отрасли, ведется активная работа, направленная на подготовку квалифицированных кадров. Возрождается и целенаправленная воспитательная работа, которая заметно ослабла после того, как учебные заведения оказались в жестких финансовых условиях. Так, этой весной впервые за долгие годы на базе Рыльского авиационного технического колледжа был проведен фестиваль самодеятельного творчества коллективов учебных заведений гражданской авиации. Прошел он на высоком организационном и художественном уровне и способствовал повышению эстетического и культурного уровня учащихся. Думаю, такие фестивали, как и другие конкурсы, должны стать традиционными в жизни и деятельности наших учебных заведений.

Ю. ЕФРЕМЕНКОВ,
начальник отдела учебных заведений гражданской авиации Федеральной авиационной службы России

г. Москва.

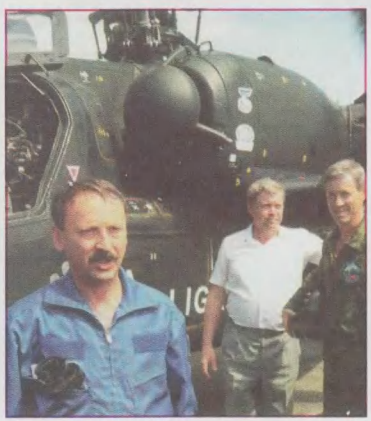
РАВНЫХ НЕ ИМЕЕТ

«Аллигатор» (Ка-52) – двухместная модификация широко известного в мире российского боевого ударного вертолета Ка-50 («Черная акула»). Его экипаж из двух человек способен выполнять значительно более широкий круг задач, включая ведение разведки и управление боем. Ка-52, являясь ведущим группы одноместных «Черных акул», может распределять между ними цели. Вертолет имеет мощное вооружение – пушечное, ракетное и бомбовое.

Как сообщил корреспонденту журнала Генеральный конструктор фирмы «Камов» Сергей Михеев, ему уже известен облик следующего за Ка-52 вертолета. Но пока это «секрет фирмы».

В. ЛАМЗУТОВ
Фото автора.

г. Люберцы,
Московская область.



Герой России Алексей Новиков ставил «на крыло» Ка-50 «Черную акулу».

Генеральный конструктор фирмы «Камов» Сергей Михеев отвечает на вопросы журналистов.

«Первый показательный полет Ка-52 успешно завершен», – докладывает командир экипажа летчик-испытатель Александр Смирнов.

Ради заветного кадра Артур Саркисян взобрался на самый верх Ка-52.

ИЗ МОСКВЫ САМОЛЕТЫ РОССИЙСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЛЕТАЮТ БОЛЕЕ ЧЕМ В СТО СТРАН МИРА. В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ В СТОЛИЦУ РОССИИ СОВЕРШАЮТ РЕГУЛЯРНЫЕ И ЧАРТЕРНЫЕ ПОЛЕТЫ СВЫШЕ ТРИДЦАТИ ЗАРУБЕЖНЫХ АВИАКОМПАНИЙ. БОЛЬШИНСТВО ИЗ НИХ ИМЕЮТ В МОСКВЕ СВОИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА. В КАНУН ЮБИЛЕЯ МОСКВЫ РЕДАКЦИЯ ОБРАТИЛАСЬ С ПРОСЬБОЙ ДАТЬ ИНТЕРВЬЮ К ДВУМ ГЕНЕРАЛЬНЫМ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ ЗАРУБЕЖНЫХ АВИАКОМПАНИЙ, АККРЕДИТОВАННЫХ В РОССИИ: «ДЖАЛ» – ГОСПОДИНУ К. СИМИДЗУ И «САС» – ГОСПОДИНУ Г. СОЛЛИНГЕРУ. ВОТ ЧТО ОНИ РАССКАЗАЛИ НАШИМ КОРРЕСПОНДЕНТАМ.

Генеральный представитель авиакомпании «Джал» в СНГ господин Симидзу.

И В МОСКВЕ ЗАЦВЕТЕТ САКУРА

В эти дни заканчивается срок пребывания в Москве господина Кохе Симидзу – вице-президента «Джал» и генерального представителя компании в странах СНГ. Давно и с полным правом мы относим его к числу искренних друзей журнала. В «Гражданской авиации» не раз публиковались интервью с Симидзу-сан, несколько лет назад он приложил немало усилий, чтобы организовать поездку специальных корреспондентов журнала в страну Восходящего Солнца, договориться с главной конторой «Джал» в Токио о ее программе. Неизменно любезный, открытый к общению, он и на этот раз встретил нас гостеприимно...

– С Москвой авиакомпанию «Джал» связывают три десятилетия сотрудничества. Напомню, что здесь в январе 1966 года было подписано межправительственное соглашение о воздушном сообщении. В апреле 1967 года из Москвы был проложен воздушный мост в столицу Японии. Путь до Токио самолет Ту-114, на фюзеляже которого красовались сразу две эмблемы – Аэрофлота и «Джал», проделал за десять часов 35 минут, положив тем самым начало регулярному авиационному сообщению между Россией и Японией. В начале 70-х годов наша компания начала полеты по транссибирской магистрали из Токио в Париж с посадкой в Москве. Затем по этому маршруту наши самолеты стали летать в Лондон, Копенгаген, Рим и Франкфурт-на-Майне. Сегодня «Джал» выполняет по трассе через Сибирь 52 рейса в неделю. Мы летаем из Токио и Осаки в Париж, Лондон, Рим, Мадрид, Милан, Амстердам, Цюрих и во Франкфурт-на-Майне. Но лишь один рейс из Токио в Рим следует с посадкой в Москве. Мало? Да, увы, таков сегодня пассажиропоток из Японии в Россию и обратно. Конечно, все прошедшие годы (недавно мы отметили знаменательную дату – 40-летие установления дипломатических отношений) сотрудничество между нашими государствами развивалось. Но несмотря на наметившиеся положительные тенденции в политическом диалоге между Россией и Японией, пока что еще очень мало наших граждан посещают Россию, и еще меньшее число россиян приезжают в Японию. Так, в прошлом году более 16 миллионов японцев выезжали в туристические поездки за границу, и лишь 38 тысяч человек побывали в России. В свою очередь Японию в 1996 году посетило всего 28 тысяч российских туристов.

– А чем Вы это объясняете?

– Целым рядом причин. Если говорить о россиянах, то для них главная проблема – трудность получения японской визы. Процедура эта длительная и хлопотная. Давно минули времена «холодной войны», когда «двери» многих стран для граждан бывшего СССР были практически закрыты, но японское правительство слишком медленно меняет свою позицию. По мере сил и возможностей старался способствовать этому процессу, но все ведь в жизни происходит не сразу и не вдруг. Во всяком случае положительные тенденции к упрощению процедуры получения россиянами японской визы наметились и, надеюсь, это поможет увеличить пассажиропоток на московских рейсах «Джал».

Вторая проблема, сдерживающая рост туризма из Японии в Россию, – дороговизна такой поездки. Россия в рейтинге самых дорогих стран мира входит в первую десятку...

– Но и Япония по дороговизне жизни вряд ли уступит России?

– Вы правы, стоимость номеров в отелях что в Токио, что в Москве примерно одинаковая. Поэтому японские туристы предпочитают посещать западноевропейские страны, что обходится им значительно дешевле. Впрочем, если удастся наладить стабильный туристический обмен между нашими странами, возможно ожидать и снижения цен на туры. И в этом направлении представительство «Джал» в Москве ведет определенную работу. Так, весной нынешнего года мы организовали ознакомительную поездку в Японию для группы российских турагентов. Поездка состоялась благодаря помощи видных общественных деятелей Японии и прошла, по отзывам ее участников, отлично. Группа побывала в Токио и на Окинаве. Почему мы выбрали именно этот маршрут? Токио – город очень интересный, своеобразный, и быть в Японии, да не познакомиться с ним, просто невозможно. Что же касается Окинавы, то это самая южная часть нашей страны, там всегда тепло, замечательный климат и есть масса возможностей для отдыха. Думаю, российским туристам такая поездка понравится. Естественно, по мере увеличения спроса на туры в Японию появятся и другие программы поездок. Главное, туризм дает возможность людям лучше узнать друг друга, узнать культуру, искусство народов, а это ключ к взаимопониманию.

– Симидзу-сан, Вашу авиакомпанию неизменно отличает высочайший уровень сервиса. Вспоминается встреча с господином Сусуму Ямадзи – Председателем совета директоров «Джал». Он, в частности, одним из главных принципов деятельности компании назвал стремление каждого ее сотрудника делать все, чтобы пассажир остался доволен. Что нового в сервисе «Джал» появилось в последнее время?

– Действительно, сервису, созданию комфортной обстановки на борту самолетов наша авиакомпания уделяет огромное внимание. Вы это видели и собственными глазами в учебном центре «Джал» в Токио. Учебная программа подготовки стюардесс авиакомпании учитывает все нюансы в обслуживании пассажиров на различных воздушных трассах. Теперь компания сделала новый шаг в повышении сервиса, введя программу «Времена года». Мы сделали уклон в сторону увеличения числа мест в бизнес-классе за счет сокращения мест в первом классе. В салонах самолетов «Боинг-747» и «МД-11» установлены более комфортабельные кресла. Подголовник теперь может служить и подушкой и своеобразной перегородкой между креслами. Более удобной стала подставка для ног, а расстояние между креслами увеличилось. Кроме того, в подлокотнике кресел смонтированы персональные видеоэкраны, что позволяет пассажиру выбирать наиболее интересный для него видеоканал.

– А почему эта программа изменения сервиса, кстати, стоившая компании, наверное, немало, называется «Времена года»?

– Вы правы, средства потрачены немалые, но, уверен, не зря. «Джал» не может уступить дорогу конкурентам как на японском, так и на международном рынках. Отстать в сервисе – значит позволить себе работать с убытком. Название же программы отнюдь не случайно: цветовая гамма чехлов подголовников, пледов, багажных бирок и посадочных талонов, скатертей, салфеток, шторок в салоне и даже обложек меню теперь меняется в соответствии с временами года. Так, осень – это желтый и приглушенно-оранжевый цвета, зима – красный и розовый, весна – зеленый и лимонный, лето – ультрамарин и голубой. Да, я совсем забыл отметить, что в соответствии с сезоном меняется и ассортимент бортового питания.

Компания поменяла (уже в восьмой раз) и фирменную одежду бортпроводников. Новую коллекцию ее разработала кутюрье с мировым именем Есие Инаба. Теперь бортпроводники «Джал» одеты в костюмы темно-синего цвета, старшие стюарды и стюардессы – в костюмы бежевых тонов. Новая форма – не прихоть, не стремление выбросить деньги на ветер. Кстати, смена гардероба персонала обошлась «Джал» в три миллиона долларов. Это шаг к созданию нового имиджа авиакомпании, который, надеюсь, поможет нам привлечь больше пассажиров.

– И последний вопрос, Симидзу-сан, что лично для Вас значит Москва, город, где Вы жили и работали несколько лет?

– Очень много. Особенно после того, как с помощью «Джал» в вашей столице появилась частица природы моей родины – сакура. Две сотни саженцев этих деревьев наша авиакомпания передала в дар Москве. Пока они растут в Ботаническом саду, в питомнике, но позже будут высажены в московских парках. Так что недалек день, когда в Москве зацветет это изумительное по красоте дерево.

И еще: совершенно неожиданно в Москве я нашел почитателей старинной японской флейты «шахухачи», игре на которой отдаю все свободное время. Вел, как у вас говорят, на общественных началах, класс в Московской консерватории, обучал игре на этом поэтическом инструменте молодых людей, для которых он, возможно, станет, как стал когда-то для меня, частью жизненной философии...

От всей души поздравляю читателей вашего журнала, среди которых немало моих друзей-москвичей, с 850-летием Москвы. Удачи!

Беседу вел
В. ШИТОВ.

г. Москва.

Самолет «Боинг-747» авиакомпании «Джал».

Региональный менеджер (представитель) «САС» в России господин Гюнтер Соллингер.

Как уже сообщалось в нашем журнале, к работе в Московском представительстве авиакомпании «Скандинавские авиалинии» («САС») приступил региональный менеджер (представитель) господин Гюнтер Соллингер. «САС» один из старейших зарубежных партнеров национального российского авиаперевозчика «Аэрофлота». «Стаж» их сотрудничества уже перевалил за сорок один год и берет начало 31 марта 1956 года, когда были подписаны межправительственные соглашения о воздушном сообщении между СССР, Швецией, Данией и Норвегией.

МЫ ДОВОЛЬНЫ ПОЛЕТАМИ В РОССИЮ

Мы встретились с господином Соллингером в офисе авиакомпании на Кузнецком мосту, 3 в знаменательный для «Скандинавских авиалиний» день: из Франкфурта-на-Майне только что поступило сообщение об образовании самого крупного в истории мировых воздушных сообщений делового союза авиакомпаний, получившего название «Стар Альянс». Его заключили пять известных международных авиаперевозчиков – «Люфтганза», «Юнайтед Эрлайнз», «САС», «Тай Эруэйз Интернешнл» и «Эр Канада». Отныне их индивидуальные рынки авиаперевозок стали общими и по существу охватили все важнейшие регионы мира.

– Соглашения о создании «Стар Альянса», – сообщил господин Соллингер, – подписали Председатели Правления пяти авиакомпаний: Юрген Вебер («Люфтганза»), Геральд Гринвальд («Юнайтед Эрлайнз»), Ян Стенберг («САС»), Тамнун Ванглее («Тай») и Ламар Дюре («Эр Канада»). Это результат тщательных маркетинговых исследований и многократных опросов пассажиров. Объединив свои усилия, каждый из пяти членов альянса сможет гораздо полнее, чем прежде, удовлетворять потребности своей клиентуры как в пассажирских, так и грузовых воздушных перевозках.

Первый подобный шаг «Скандинавские авиалинии» сделали еще в девяносто пятом году, заключив тогда соглашение с «Люфтганзой». Союз наших компаний полностью оправдал себя. Используя накопленный опыт, мы пошли дальше – вступили в альянс с американскими, таиландскими и канадскими партнерами. А с октября этого года к пятерке намерена присоединиться бразильская авиакомпания «Варига».

В чем конкретно выражается сотрудничество в рамках альянса? Прежде всего его члены будут не только проводить согласованную политику в области воздушных сообщений, но и станут летать по совместному расписанию, будут использовать единые тарифы и совместные перевозочные документы... Это позволит предоставить пассажирам немало дополнительных удобств на

земле и в воздухе, особенно при пересадках с рейса на рейс разных компаний. А если учесть, что в распоряжении альянса имеется 1331 самолет, которые летают более чем в пятьсот пунктов разных регионов мира, то нашими объединенными услугами смогут воспользоваться миллионы граждан планеты Земля.

– Господин Соллингер, а не означает ли образование «Стар Альянса», что вступившие в него авиакомпании потеряют свою самостоятельность?

– Вовсе нет. Никто из членов альянса не стремится к образованию некоей гигантской авиакомпании с единым административным центром и унифицированным комплексом предлагаемых услуг. Напротив, каждый не только сохраняет свое индивидуальное лицо, но и продолжает развивать все ценное и полезное из того, что ему удалось наработать за все предшествующие годы. Иными словами, никакого «монстра» на рынке авиаперевозок, который будет предлагать своей клиентуре идентичный продукт, не появится. Наша сила как раз в другом: в многообразии услуг, присущих традициям и стилю каждой компании в отдельности. Именно это и ценится так высоко нашими клиентами.

Что касается административной стороны, то альянс также ни в чем не покушается на «суверенитет» вступивших в него авиаперевозчиков. Дирекции авиакомпаний как стояли во главе своих коллективов, так и продолжают стоять, по-прежнему осуществляя необходимые распорядительные функции. Зато для сотрудников открываются принципиально новые возможности в смысле профессионального роста, общения друг с другом и т. п. Скажем, уже сейчас мы имеем совместные офисы с «Люфтганзой» в Европе, и это дало только плюсы. Аналогичная практика распространяется и на других участников альянса.

– Ну, хорошо, господин Соллингер, а как же будет действовать механизм расчетов внутри альянса? Ведь вклад его членов не может быть одинаковым. Вдруг кто-то окажется в накладе...

– И это исключено. Строгий компьютерный учет пронизывает всю нашу работу и выдает в конце года объективный итог сделанного. К тому же все совместные затраты и доходы делятся между членами альянса по принципу «фифти-фифти». Так что всякие недоразумения практически невозможны.

– Как Вы думаете, возможен ли подобный союз с российскими авиаперевозчиками? И что для этого нужно?

– Создав «Стар Альянс», наши компании не открыли Америку. Нынешняя реальность такова, что рынки авиаперевозок давно уже поделены между крупнейшими авиакомпаниями. И чтобы, скажем, «Скандинавским авиалиниям» попасть в Америку или Африку, проще кооперироваться с теми же «Люфтганзой» или «Эр Канадой», чем пытаться найти свою собственную нишу.

Думается, у российских авиаперевозчиков аналогичные проблемы. На мой взгляд, им нужны союзы с европейскими компаниями. Российская экономика все теснее связывается с экономикой Европы, а стало быть, есть основа и для развития авиаперевозок – как пассажирских, так и грузовых. И всякого рода альянсы с западными авиакомпаниями здесь явно предпочтительнее, чем противостояние и неоправданная конкуренция.

Очевидно, и в самой России, где действуют, как нам известно, очень большое количество авиаперевозчиков, нужна определенная интеграция.

– А что Вы можете сказать о полетах «Скандинавских авиалиний» в Россию?

– Мы очень довольны полетами в вашу страну. Наша компания выполняет тридцать два регулярных рейса в неделю между городами России и Скандинавии. Средняя коммерческая загрузка туда и обратно составляет примерно 55 процентов. «САС» – единственная западная авиакомпания, которая, помимо Москвы и Санкт-Петербурга, летает также в Калининград. Совершаем мы рейсы и в Архангельск. На наш взгляд, это весьма перспективный регион. И вообще российский авиарынок имеет все предпосылки к тому, чтобы развиваться намного динамичнее, чем в Западной Европе.

Что касается российского национального авиаперевозчика «Аэрофлота», то меры, предпринятые в последнее время его руководством по обновлению самолетного парка и созданию нового имиджа компании, наводят на мысль, что она будет активизировать свою деятельность. А это значит, надо ожидать повышения конкурентоспособности «Аэрофлота».

– И последний вопрос, господин Соллингер. В Москву Вы прибыли совсем недавно. Как встретила она Вас?

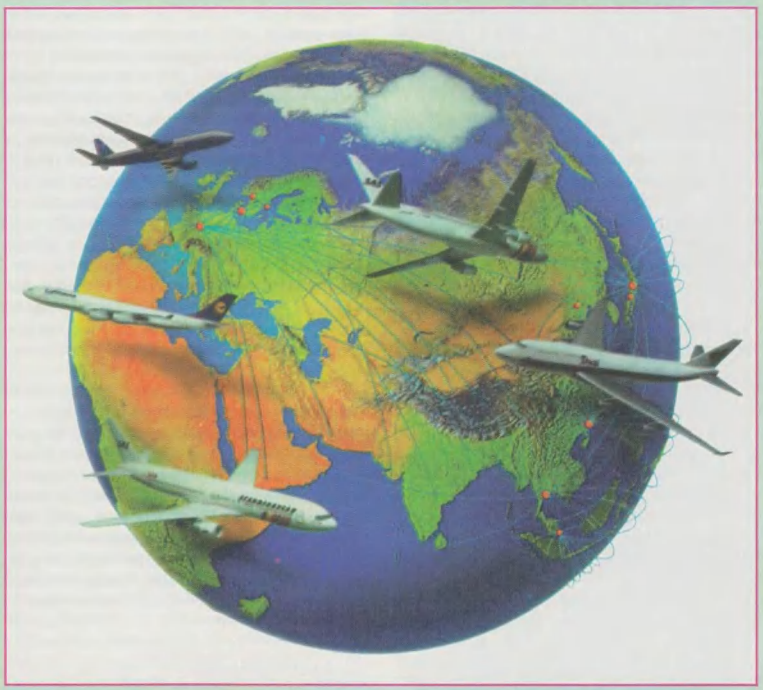
– Мне очень повезло приехать в российскую столицу накануне большого исторического события – ее 850-летия. Предпраздничная атмосфера чувствуется повсюду, и это сглаживает многие негативные моменты, о которых я был наслышан еще у себя дома.

Пользуясь случаем, от всей души поздравляю жителей Москвы и читателей журнала «Гражданская авиация» с замечательным юбилеем и желаю им всяческого благополучия. Верю, что россияне тоже хотят всем людям мира только добра.

Наталия ЯЧМЕННИКОВА.

г. Москва.

Так бортовой журнал «САС» «Панорама» откликнулся на создание «Стар Альянса».



АЭРОПОРТ ВНУКОВО:

ПЕРЕМЕНЫ К ЛУЧШЕМУ

Удивительно, как быстро умеют люди окружить себя красотой и комфортом. Когда, конечно, у них есть такое желание и необходимые для его исполнения средства. Кажется, должны пройти годы, пока российские аэровокзалы сменят свой мало радующий глаза интерьер на более эстетичный, избавятся от примитивной рабочей мебели и техники, убогих торговых точек и ободранных пассажирских кресел. На самом деле чудесное превращение может произойти всего за несколько месяцев. И происходит.

В Москве за примером можно пойти в Акционерное общество «Аэропорт Внуково».

Еще в начале года работникам службы организации внутренних пассажирских перевозок аэропорта Внуково можно было только посочувствовать: теснота, неудобные рабочие места, ручной труд. Словом, никакой радости, а лишь быстрая утомляемость и, как следствие ее, раздражительность, недовольство собой, пассажирами, в конце двенадцатичасовой смены вообще всем белым светом. Но уже в мае никому бы в голову не пришло их пожалеть, напротив, кто-то, наверное, мог бы и позавидовать им. В операционном зале появились восемнадцать новых стоек регистрации пассажиров. Красиво исполненные, из современных материалов, учитывающие специфику труда дежурных по регистрации, наконец, автоматизированные.

– Когда в аэровокзале монтировали это оборудование, – рассказала начальник службы Н. Макаренко, – наши сотрудницы разглядывали его, потом в процессе монтажа учились работать на нем и не уставали восторгаться. Как в сказке, говорили.

Сказка не сказка, но радоваться было чему. Уходили в небытие допотопные весы. Их сменили электронные, показывающие вес багажа одновременно и пассажиру и дежурной у стойки. Исчезал ручной труд и самый тяжелый его вид – перетаска багажа с весов на контейнер. Отныне дежурной уже практически совсем не нужно прикасаться к вещам пассажиров, разве только, чтобы навесить бирки, все остальное делает автоматика. И наконец, стало просто удобнее работать. Удобное кресло, удобное освещение. Все необходимое для работы под рукой, разложено, в буквальном и переносном смысле, по полочкам.

Как рассказала Наталья Серафимовна, это оборудование создали и затем установили во Внукове специалисты Рижской инженерно-промышленной компании «LAS-1». Возможно, некоторые читатели подумают, что никогда не слышали о ней. И ошибутся. Эта компания создана четыре года назад на базе известного многим Рижского завода № 85 гражданской авиации, разрабатывавшего и выпускавшего наземную авиационную технику. «LAS-1», естественно, также специализируется на производстве средств технического оснащения аэропортов. Производит оборудование для обслуживания пассажиров и обработки багажа, грузов, а также спецмашин для загрузки самолетов, компоненты топливозаправки. У внуковцев была возможность приобрести оборудование у других изготовителей, даже дешевле. Но в конце концов отдали предпочтение рижанам. Во-первых, их продукция просто больше пришлась по душе. Во-вторых, привлекло то, что компания, имея маркетинговую, конструкторскую и технологическую службы, обеспечивает полный цикл создания своей продукции: от зарождения идеи до ее реализации сначала на чертежах конструкторов, а затем и на производственной линии, сервисного обслуживания своей продукции на протяжении всего периода ее эксплуатации. В-третьих, немаловажную роль сыграли положительные отзывы тех, кто уже приобрел аналогичное оборудование. А это аэропорты в нескольких российских городах: в Санкт-Петербурге, Иркутске, Новосибирске, Волгограде, Астрахани.

О своем выборе не жалеют. И дело не только в качестве продукции, выпускаемой рижанами. Понравился стиль работы компании, за которым внуковцы наблюдали в течение нескольких месяцев, пока в аэровокзале шел монтаж оборудования. Все свои обязательства компания выполняла безукоснительно. Работа шла строго по графику, и во всем был виден высокий профессионализм. Особенно поражала культура труда. Никаких разбросанных там и тут деталей, инструментов. Все монтажники в форменных спецовках, дисциплинированные и очень вежливые.

Рассказывая обо всем этом, Н. Макаренко сделала особой упор именно на стиле работы представителей Рижской инженерно-промышленной компании «LAS-1». И как выяснилось, не случайно. Ее мечта – создать службу организации пассажирских перевозок безукоризненную во всех отношениях, такую, какая и должна быть у первоклассного аэропорта.

То, что в гражданской авиации качество обслуживания пассажиров «на земле» долгое время резко и не в лучшую сторону отличалось от «воздуха», знают все. Внуково не было исключением. Выправить положение стало возможным после того, как Внуковское производственное объединение разделилось на собственно аэропорт и авиакомпанию. Настал, можно сказать, «звездный час» для тех, кто до сих пор довольствовался второстепенной ролью, получал крохи в сравнении с другими авиационными службами на свое развитие. Но дело, конечно, было не в удовлетворении каких-то глубоко скрытых амбиций. Для аэропорта одним из условий выживания на авиарынке является высокий уровень обслуживания пассажиров, грузовой клиентуры. Не будет соблюдаться это условие – авиакомпании просто-напросто начнут пользоваться услугами другого аэропорта. Благо в Москве их четыре. Потому как только аэропорт Внуково стал самостоятельной структурной единицей, здесь началась реконструкция помещений, замена старого оборудования на новое. Разумеется, в соответствии с имеющимися средствами и очередностью решаемых проблем по их остроте.

Началась и «реконструкция» душ. О служащих Внуковского аэропорта ни в коем случае не скажешь, что они недобросовестны и, уж тем более, непрофессиональны. Но вот вышколенности, уважительного отношения ко всем без исключения трудовым нормам и правилам, педантичного их выполнения – этого им не всегда хватает. Как, впрочем, работникам многих других российских предприятий. Нравится нам порядок на производстве в цивилизованных странах, но чтобы самим следовать ему – ни-ни.

– По технике безопасности полагается, чтобы грузчики во время работы носили защитные каски, – рассказывала Н. Макаренко. – Как начальник службы я требовала, чтобы это правило строго выполнялось. Куда там. Они просто стеснялись ходить в касках. Пришлось пообещать, что если увижу хотя бы одного грузчика без каски, уволю их старшего. Это подействовало.

Уговоры, разъяснения и, как видим, даже угрозы – все идет в дело ради того, чтобы в сознании людей укрепились новые подходы к делу, новое отношение к своему труду, своей роли и месту на производстве. Но нельзя требовать что-то от работника, не позаботившись о нем. В службе организации внутренних пассажирских перевозок хорошо понимают это. Поэтому здесь постоянно думают о том, как облегчить их труд. Создали нормальные условия в комнатах отдыха, снабдили их электрочайниками, микроволновыми печами. Сшили для своих служащих новую форменную одежду – приятного зеленого цвета «тройка» и светлая блузка. И, конечно, регулярно выплачивают заработную плату, размер которой периодически индексируется в зависимости от инфляции, разработали систему выплаты премиальных, вознаграждений за выслугу лет. Заботятся и об улучшении условий труда. Новые стойки регистрации пассажиров – подтверждение тому. Как сказала Наталья Серафимовна, в недалеком будущем все эти стойки будут оснащены еще и компьютерами. Это еще более облегчит труд дежурных.

Потому не стоит удивляться тому, что в последнее время престиж службы возрос, да еще как. Отсюда давно уже никто не уходит. А желающих работать здесь очень много. Так что, если вдруг освободится какая-нибудь вакансия, новый служащий будет принят после конкурсного отбора. Точно так же – по конкурсу – принимаются временные работники на летний период, когда объем пассажирских перевозок увеличивается и штатные сотрудники перестают с ним справляться. Но в конечном итоге выигрывает, конечно же, пассажир, которого в аэропорту ждут подтянутые, компетентные и приветливые люди.

Примечательно, что во Внукове различия в уровне обслуживания для пассажиров внутренних и международных рейсов практически нет. Разница только в технологии прохождения спецконтроля. Н. Макаренко показала в секторе, где обслуживаются пассажиры внутренних рейсов, новенькие пластиковые кресла в зале ожидания, визуальную систему информации в операционном зале. Показала и так называемый «накопитель» – самое неудобное для пассажиров помещение. Но теперь в нем установлены кресла, появился буфет. А также зал «VIP» для тех, кто в ожидании посадки хочет провести время в более комфортных условиях. Мягкая мебель, стенды с газетами и журналами, телефонная связь, бар, комната для деловых совещаний с соответствующей оргтехникой – одним словом, здесь есть все, что до недавнего времени не предлагалось даже тем, кто вылетал за рубеж, за исключением, разумеется, особо высокопоставленных чиновников.

Судя по всему, уже не так много осталось сделать для того, чтобы можно было назвать внуковскую службу организации внутренних пассажирских перевозок образцовой. Зал прилета – вот то, до чего, как говорится, пока не дошли руки. Но со временем и этот вопрос будет решен.

В настоящее время услугами Акционерного общества «Аэропорт Внуково» пользуется более сорока авиакомпаний, как российских, так и зарубежных. Можно не сомневаться, что помимо прочего их привлекает здесь и то, как работает служба организации внутренних пассажирских перевозок. Работает четко, грамотно, заботясь о максимальном удобстве для воздушных путешественников.

Т. СУВОРОВА,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

а/п Внуково.

БЫСТРО И КАЧЕСТВЕННО

Издательством «Воздушный транспорт» выпущены в свет «Воздушный кодекс Российской Федерации (цена 35 тыс. руб. за экземпляр), телефонный справочник ФАС РФ (цена 40 тыс. руб. за экз.), «История отечественной гражданской авиации» (цена 40 тыс. руб. за экз.), «Мирные крылья в годы войны» (цена 24 тыс. руб. за экз.).

Издательство изготовляет также фирменные бланки, бланочную продукцию, бланки отчетности, брошюры, визитки, поздравительные адреса, грамоты, благодарственные письма, осуществляет ксерокопирование, ламинирование, тиражирование на ризографе.

ПРИГЛАШАЕМ К ДЕЛОВОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ И ЧАСТНЫХ ЛИЦ.

ПРЕДОСТАВЛЯЕМ ШИРОКИЙ ВЫБОР ПОЛИГРАФИЧЕСКИХ УСЛУГ С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ ИСПОЛНЕНИЯ И В КОРОТКИЕ СРОКИ.

ЗАЯВКИ НА ИНТЕРЕСУЮЩУЮ ВАС ПРОДУКЦИЮ ПРИНИМАЕМ ПО АДРЕСУ: 103012, МОСКВА, СТАРОПАНСКИЙ ПЕР., Д. 5.

ТЕЛЕФОНЫ:
(095) 924-74-08, 928-32-19,
ФАКС (095) 928-31-93.

ДЛЯ ТЕХ, КТО СОБИРАЕТСЯ В ПОЛЕТ!

ГЛАВНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ
ПРЕДЛАГАЕТ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ УСЛУГАМИ НОВОЙ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ "АСОЛЬ"

Вам не придется тратить время на поездку в кассу за авиабилетом, если вы позвоните по телефону (095) 155-50-03, а иностранные гости – (095) 155-50-21.

По устной заявке билет доставят на дом, в офис или в любую московскую гостиницу в удобное для клиента время.

Заказы принимаются с 8 до 20 часов. В субботу, воскресенье, предпраздничные и праздничные дни – с 8 до 19 часов.

По желанию билеты можно выкупить в любой московской авиакассе.

Главное агентство воздушных сообщений заключает также договоры с предприятиями и фирмами на абонентское обслуживание по приему заявок на билеты по телефону. Это гарантирует своевременный вылет.

Справки по вопросам абонирования по телефону: (095) 152-89-81.

НАЧАЛЬНИК «ХОДЫНКИ»

В Москве на Ходынском поле был создан один из первых российских аэродромов, с которого еще в начале двадцатого века производились первые показательные полеты аэропланов. С аэродрома на Ходынке были начаты полеты по первой регулярно действующей воздушной линии Москва – Нижний Новгород. Здесь готовились и отсюда начинались многие рекордные полеты, прославившие нашу Родину как великую авиационную державу. С 1929 по 1933 год начальником аэродрома, или как его тогда называли авиастанции, на Ходынке был известный гражданский летчик Василий Иванович Чулков.

Его жизнь в авиации началась с января 1916 года. В годы гражданской войны он служил в Красной Армии на Восточном, Южном, Кавказском и Туркестанском фронтах, являясь сначала пилотом, а затем командиром отряда и эскадрильи. За умелые действия в воздухе и сбитый самолет противника был награжден орденом Красного Знамени. В 1929 году Василий Иванович перешел работать в Гражданский Воздушный Флот, где добросовестно трудился до самой пенсии.

Много лет спустя, на встрече с молодыми работниками Аэрофлота, Василий Иванович Чулков рассказал о том, что это была за авиастанция и с какими трудностями приходилось сталкиваться тем, кто стоял у истоков становления воздушного транспорта в Москве. Изложение этого рассказа мы предлагаем вниманию читателей.

Произошло это в январе 1929 года. В моей эскадрилье шли плановые тренировочные полеты. В самый их разгар на аэродроме появился посыльный из штаба бригады.

– Товарищ комэск, – обратился он ко мне. – Вас срочно вызывают в штаб.

После моего доклада о ходе тренировочных полетов в эскадрилье командир бригады неожиданно стал расспрашивать меня о состоянии здоровья, обстановке в семье, общем настроении... А затем вдруг, как бы невзначай, поинтересовался:

– Василий Иванович, знаете ли Вы что-нибудь о «Добролете», что это за организация, чем занимается?

– Как чем? Летает... возит грузы, пассажиров, – робко ответил, удивленный тем, что комбриг назвал меня по имени-отчеству.

– Не просто летает, а здорово летает, – добавил командир. – У «Добролета» уже сегодня протяженность трасс – более десяти тысяч километров. Его летчики проложили трассы в Кабул, Пекин, Тегеран, Улан-Батор, Кенигсберг... Есть где разгуляться. Только людей там маловато.

И, переходя на официальный тон, комбриг как бы подвел итог нашей беседы:

– Принято решение направить группу опытных авиаторов для работы в «Добролете». Как Вы относитесь к включению летчика Чулкова в эту группу? Вы ведь уже одиннадцать лет в авиации. Боевые годы, проведенные в Красной Армии, полеты на многих машинах – от «Сопвича» и «Ньюпора» до сегодняшнего Р-1, надеюсь, пригодятся Вам и на гражданских трассах...

Слова командира застали меня врасплох. «Одно дело – воздушные бои и бомбежки, освоение правил ведения боевых действий в небе... Другое дело – возить пассажиров», – колебался я. Но служба в военной авиации приучила меня ко всяким неожиданностям, и я поспешил дать положительный ответ.

Удовлетворенный моим ответом, командир продолжил:

– Через несколько месяцев «Добролет» откроет почтовую авиалинию Москва – Иркутск. Летать придется пока на «Фоккерах». Думаю, что работа эта Вам понравится. Так что – желаю успехов на новом поприще!

Не думал я тогда, что путь мой к кабине гражданского самолета так затянется. За несколько дней до отъезда в Москву внезапный приступ аппендицита заставит меня лечь в больницу, и когда в марте 1929 года я прибыл на Центральный аэродром столицы, все экипажи были уже сформированы. Так я оказался «безлошадным».

– К сожалению, свободных машин пока нет. Придется подождать, – успокоил меня начальник почтовой авиалинии Москва – Иркутск. Если хотите, могу предоставить временную работу – начальником Центральной авиастанции «Добролет».

Давая согласие на новую должность, я и не предполагал, что на меня сразу же свалятся сотни неотложных дел, каким нешуточным окажется «мое хозяйство». Уже в то время на станции базировалось около семидесяти самолетов – линейных, аэросъемочных, сельскохозяйственных... Обслуживало их около ста пятидесяти пилотов и техников. Мой же «аппарат» состоял всего из пяти человек – заместитель, два делопроизводителя, счетовод и кладовщик.

Условия работы были нелегкими. Ведь в то время уже выполнялись регулярные полеты из Москвы в Кенигсберг, Нижний Новгород, Тифлис, а позднее – в Ташкент и Ленинград. Летали в Ташкент тогда через Самару, Оренбург, Актюбинск, Аральское море, Кзыл-Орду и Туркестан, а в Тифлис – через Харьков, Ростов, Тихорецкую, Минеральные Воды, Грозный, Махачкалу, Баку, Евлах. Рейсы совершались на немецких машинах типов «Дорнье», «Юнкерс» и отечественных К-4 (конструкции Калинина). До Ташкента и обратно К-4 летел пять – шесть дней.

Летать в те годы было нелегко. Радиосредств по трассе, как это стало потом, да и приборов в пилотской кабине, кроме компаса, не было никаких. «Советоваться» было не с кем. Заблудиться в небе ничего не стоило – сверху земля кажется незнакомой. Разбирись попробуй – владимирские, рязанские или тульские под крылом поля. Единственным ориентиром могла быть только железнодорожная ветка.

Да и метеослужбы в тот период в «Добролете» фактически не было. Правда, в Москве находилось учреждение с громким названием ГАМС, но и оно обслуживало только военную авиацию. Основную работу по метеорологическому «освещению» трасс выполняли... железнодорожные телеграфисты и милиционеры. Всякий раз перед вылетом рейсовой машины я «повисал» на междугородном телефоне, связываясь поочередно с Кучином, Орехово-Зуевом, Владимиром, Нижним Новгородом, Свияжском, Чебоксарами, Казанью... Звонил на железнодорожные станции, а в Ковров – в отделение милиции. И всякий раз происходил примерно такой разговор:

– Говорит авиа. Как там у вас погода?

– Подождите, сейчас посмотрю...

После паузы следовал ответ:

– Погода вроде хорошая: не жарко, дождя нет.

– А облака, ветер?

– Есть небольшие, и ветерок будет.

– Какая видимость?

– Подождите, проверю...

Мой собеседник снова выбегал из помещения...

Собрав столь «исчерпывающую метеоинформацию», начальник станции принимал решение о вылете. Конечно, не обходилось без ошибок, но полеты проходили вопреки трудностям и, можно утверждать, неплохо.

ОТ РЕДАКЦИИ.

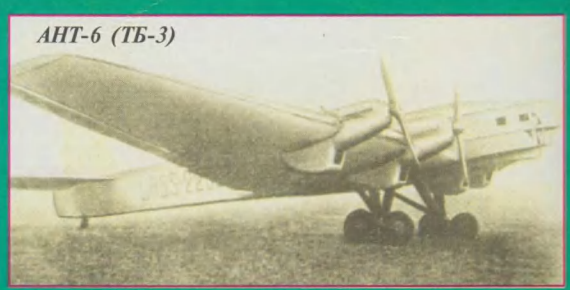
Да, не было в те далекие годы ни таких чудесных крылатых машин, ни таких скоростей полета, на которых летает сегодняшнее поколение гражданских авиаторов-москвичей. Но и в то время, когда открытие каждой новой авиатрассы, каждый полет представлял собой своеобразную воздушную разведку, авиаторы Москвы высоко держали свою марку. Так, за первую пятилетку самолеты транспортной авиации столицы налетали 17 миллионов километров, перевезли 67 тысяч пассажиров, 493 тонны почты и 932 тонны груза.

г. Москва.

САМОЛЕТЫ С МАРКОЙ «ТУ» БУДУТ ЛЕТАТЬ И В XXI ВЕКЕ

Москва по праву считается крупнейшим отечественным и мировым центром авиационно-конструкторской мысли. Имена А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, А. С. Яковлева, П. О. Сухого, М. Л. Миля, Н. И. Камова и многих других выдающихся творцов авиационной техники известны во всем мире. Об акционерном обществе «АНТК имени А. Н. Туполева», которое в этом году отмечает свой семидесятипятилетний юбилей, рассказывает в беседе с корреспондентом журнала доктор технических наук, заслуженный изобретатель России В. Т. КЛИМОВ.

АНТ-4 (ТБ-1)



АНТ-6 (ТБ-3)

SIROCCO
AEROSPACE INTERNATIONAL

ТУ-204-120
НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ

Международная аэрокосмическая компания «Сирокко аэроспейс интернешнл» совместно с Ульяновским комплексом «Авиастар», фирмами «Туполев» и «Авиаэкспорт» приступили к реализации крупномасштабной программы продвижения на международный рынок нового российского самолета Ту-204-120.

– Не будет преувеличением сказать, – отметил председатель правления «Сирокко аэроспейс интернешнл» господин Ибрагим А. Камел, – что сегодня мы являемся свидетелями уникального периода в истории авиации и космонавтики. Старые барьеры между Востоком и Западом исчезают. Появилась редкая возможность соединить все лучшее, что есть на Востоке и Западе, а также развить конкуренцию между ними в глобальном масштабе.

«Сирокко» быстро увидела преимущества великолепных конструкторских качеств Ту-204. Мы поняли, что, соединив технологически совершенный планер с высокоэффективными и надежными двигателями «Роллс-Ройс», добавив технически совершенное радиоэлектронное оборудование, а также современный интерьер, получим лайнер международного класса, эксплуатационные расходы которого будут значительно ниже, чем у его конкурентов. «Сирокко» подписал контракт на приобретение двухсот самолетов Ту-204. При этом количество твердых заказов уже достигло тридцати с возможностью поставок еще ста семидесяти самолетов к 2001 году.

Помимо этого, подписан контракт на приобретение тридцати комплектов двигателей «Роллс-Ройс» типа «RB211-535-E4B» с пониженными эксплуатационными расходами и высоким коэффициентом эксплуатационной надежности. Комбинированная система радиоэлектронного оборудования фирм «ЭллайдСигнал» и «Ханиуэлл» выдвигает Ту-204-120 в число воздушных судов с наиболее совершенной бортовой авионикой.

«Сирокко» предоставляет своим клиентам самые высокие стандарты инженерно-авиационного обеспечения. Находящийся в Европе сервисный центр и ряд его региональных отделений обеспечивают круглосуточное снабжение авиакомпаний запасными частями, проводят эксплуатационное обслуживание и технические консультации, а в случае необходимости оказывают помощь клиентам в области планирования ремонтных работ, технического обслуживания, производства полетов и обучения персонала.

К этому следует добавить, что «Сирокко» пользуется поддержкой влиятельных партнеров. Так, «Ситибанк», имеющий значительный опыт в области авиационного бизнеса, является главным банкиром и финансовым консультантом этой компании. Он осуществляет разработку пакетов финансового лизинга, а также финансовую структуризацию сделок по текущей аренде воздушных судов. Благодаря этому «Сирокко» имеет возможность предлагать своим клиентам варианты приобретения новых современных лайнеров, избегая финансовых проблем, связанных с непосредственным приобретением самолетов.

Главным держателем акций «Сирокко» является крупная международная многоотраслевая промышленная группа «Каторуп». Вместе с капиталами других международных инвесторов финансовые возможности «Сирокко» гарантируют успех семейства лайнеров Ту-204-120, приспособленных к эксплуатации на международном рынке перевозок.

Самолет имеет очень комфортный интерьер. Он соответствует международным стандартам, к которым привык современный требовательный пассажир. Конструкция и вместимость пассажирского салона Ту-204-120 таковы, что позволяют менять его конфигурацию. Светлый и просторный, он разделен широким проходом и благодаря продуманному дизайну боковых стенок и верхних багажных ящиков обеспечивает достаточно большое расстояние до потолка. Широкое применение легких современных материалов позволило не только улучшить внешний вид салона, но и значительно уменьшить вес его конструкций.

В варианте перевозки пассажиров одним классом в салоне устанавливается двести десять кресел с шагом восемьсот десять миллиметров. Возможны другие компоновки: бизнес-класс, экономический класс или трехклассное размещение с изменением местоположения подсобных помещений, кухонь и туалетов.

Ту-204-120 полностью сертифицирован российскими полномочными органами, после чего последует сертификация западными странами.

Компания «Сирокко» предлагает своим потенциальным покупателям как в России, так и за ее пределами и Ту-204-120С – грузовой вариант самолета. В левой передней части фюзеляжа он имеет большую открывающуюся вверх дверь грузового отсека, а также хорошо укрепленный пол и поддерживающие конструкции. Самолет сертифицирован для перевозки двадцати пяти тонн груза на расстояние свыше трех с половиной тысяч километров. За исключением двери грузового отсека, элементов усиления конструкции и средств обработки груза с соответствующей системой безопасности во всем остальном Ту-204-120С идентичен пассажирскому варианту. Система обработки груза поставляется компанией «Анкра интернейшнл, инк.».

Итак, новое детище семейства «Туполевых» благодаря усилиям компании «Сирокко аэроспейс интернешнл» выходит на международный рынок. Пожелаем ему и его владельцам высокого неба и мягких посадок.

За дополнительной информацией обращаться:
Kathleen Merrill
Lowe Bell Consultants
7 Hetford Street, London, W1Y 9LP
Tel: +44171 495 4044
Fax: +44171 409 3386
В Москве:
Удалов Константин
«Авико Пресс Интернейшнл Лтд.»
Тел./факс 007 (095) 393-27-56.

та. Так, вместе с Ульяновским авиакомплексом «Авиастар» уже предлагаем заказчикам самолеты Ту-204-100 с российскими двигателями ПС-90А, а также машину в грузовом варианте Ту-204-120 с силовыми установками фирмы «Роллс-Ройс».

Совместно с казанскими авиастроителями готовы поставлять на рынок Ту-214 с дальностью полета шесть с половиной тысяч километров. На него, как и на Ту-204, уже получен сертификат летной годности. До конца нынешнего года с этого самолета снимем практически все имеющиеся у него ограничения и активно займемся новыми программами.

Заканчиваем постановку на производство самолета Ту-234, который имеет уменьшенную пассажировместимость до ста шестидесяти человек. При этом существенно увеличивается дальность полета до восьми-девяти тысяч километров. Реально все это делается на одном сборочном производстве, а отличия определяются только несколькими линиями, которые к нему добавлены.

По грузовому самолету Ту-330 передали чертежи на завод и начали подготовку производства. Надеемся, что через два года получим первый экземпляр. Ту-330 стал первым лайнером нашего конструкторского бюро, который минует стадию опытной машины. Первый серийный, он же опытный экземпляр пройдет испытания и придет к заказчику.

Ту-324 – тоже принципиально новая для нас машина. Это компактный бизнес-самолет, рассчитанный на большую дальность полета. В его производстве используем технологию боевых машин, а в конструктивных решениях – достижения в аэродинамике небольших воздушных судов.

– Каковы перспективы дальнейшего развития конструкторского бюро?

– Они связаны с несколькими направлениями. Одно из них – сверхзвуковое. Создана летающая лаборатория Ту-144ЛЛ (совместно с американскими фирмами и НАСА). Она поможет найти оптимальные решения в создании сверхзвукового пассажирского самолета второго поколения. Кроме того, работаем над новыми проектами сверхзвуковых самолетов разного назначения.

На мой взгляд, самое главное сейчас в судьбе российской авиации – нахождение правильного соотношения конструкторского решения и экономических возможностей. Проектирование самолетов у нас всегда было искусством, в котором достигли большого совершенства, но при том никогда наши конструкторы не думали об экономической стороне дела. Красота инженерной мысли – вот что преобладало. Сегодня мы обязаны заниматься экономикой, и выбор оптимального соотношения между новыми конструктивными решениями, имеющимся опытом и экономической целесообразностью – определяющая задача конструкторского бюро.

Произошли изменения в структуре нашего предприятия. Объединение с коллегами, производствами носит не формальный, не административный, а чисто экономический характер. Должен сказать, что мы перепробовали несколько разных вариантов объединения, например, на базе создания определенного типа самолета. Так, основой холдинговой компании «Туполев» стал лайнер Ту-334, Российского авиационного консорциума – Ту-204. Компания «Ту-334 – Юг» – это объединение с Украиной по внедрению Ту-334. В Казани создана дирекция по самолету Ту-324. Убежден, что эти объединения должны быть гибкими и отслеживать реальное состояние проекта. Как только самолет сделан, структура прекращает существование, вместо нее появляется другая.

– Андрей Николаевич Туполев говорил, что авиация – труд коллективный. Расскажите о тех, кто сегодня работает в КБ.

– Мы придерживаемся структуры, когда за каждый проект отвечает главный конструктор. Вот некоторые из них.

Валентин Иванович Близнюк. Можно смело говорить, что это один из талантливейших, но мало оцененных русских авиаконструкторов. Он был главным при создании сверхзвукового стратегического бомбардировщика Ту-160, сегодня работает над грузовым самолетом Ту-330.

Александр Сергеевич Шенгардт принял эстафету по самолету Ту-154 от Сергея Михайловича Егера и вот уже более двадцати лет ведет постоянную работу по поддержанию этой машины на хорошем техническом уровне. Постоянные модернизации, модификации позволили выпустить около тысячи лайнеров, а больше ста тридцати воздушных судов поставить на экспорт. Ту-154 – самый массовый самолет в гражданской авиации России и стран СНГ.

Леонид Леонидович Селяков – старейшина нашего конструкторского бюро. В течение многих лет ведет Ту-134 – один из лучших самолетов в своем классе.

Дмитрий Александрович Антонов, ученик Николая Васильевича Кирсанова, принял эстафету по бомбардировщику Ту-95 и противолодочному самолету Ту-142 от Александра Александровича Архангельского.

С первой линии ведет самолет Ту-204 Лев Аронович Лановский. Он очень много сделал для разработки этого лайнера и внедрения его на воздушные трассы страны.

Юрий Васильевич Воробьев занимается самолетом Ту-214 и всеми грузовыми вариантами Ту-204.

На плечах Игоря Степановича Калыгина лежат заботы о новом пассажирском лайнере Ту-334. В его портфеле есть оригинальные проекты модификации, которые являются прямым продолжением темы стоместных самолетов.

Александр Леонидович Пухов – руководитель нашей сверхзвуковой тематики, а конкретно – главный конструктор летающей лаборатории Ту-144ЛЛ. Приняв эстафету от Алексея Андреевича Туполева, он довольно успешно ведет дело.

Владимир Александрович Андреев, совместно с А. А. Туполевым – родоначальник и верный продолжатель темы использования альтернативных топлив в авиации. Сейчас занимается самолетом Ту-156 и Ту-206 (газовым вариантом пассажирского Ту-204).

Леонид Тихонович Куликов много лет занимается беспилотной техникой.

Молодой конструктор Александр Рубенович Чилингаров продолжает традиции в области аэросаней-амфибий.

Андрей Александрович Пухов ведет газовые проекты с очень интересными разработками и новыми конструктивными схемами.

Хочу подчеркнуть, что в КБ идет непрерывный обмен знаниями и опытом по каж-

Ту-104

Ту-114

дому самолету. Мы уверены, что будущее конструкторского бюро и вообще авиации – в новых проектах, потому и стараемся поддерживать интересные идеи.

Например, пробуем себя в создании бизнес-самолетов. Работа над разными классами воздушных судов позволяет создать единую технологию, которую с успехом можно использовать в непохожих конструкциях.

В КБ трудится несколько коллективов, занимающихся специальными темами. Одна из них – беспилотная техника, и по ней уже накоплен хороший задел. Кроме того, наш воронежский филиал спроектировал сельскохозяйственный самолет.

Конечно, конструкторское бюро переживает сложный период, связанный с недостаточными возможностями государства в поддержке высокотехнологичных производств. Но в любом случае портфель проектов позволяет нам обеспечить более-менее устойчивую работу коллектива и серийных заводов.

– Валентин Тихонович, пожалуйста, несколько слов о тех, кто испытывает самолеты, созданные в ОКБ, ставит их «на крыло».

– Фирма Туполева всегда славилась своими летчиками-испытателями. Сегодня начальником летной службы и шеф-пилотом фирмы является Сергей Георгиевич Борисов. Он, кстати, делал первый вылет на летающей лаборатории Ту-144ЛЛ. Борис Иванович Веремей, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, поднимал стратегический бомбардировщик Ту-160. Герой России и заслуженный летчик-испытатель Андрей Иванович Талалакин испытывал Ту-154М и Ту-204. Много сделал для фирмы Герой России, заслуженный летчик-испытатель Владимир Николаевич Матвеев. На мой взгляд, незаслуженно обойдены вниманием ветераны – Герои Советского Союза, заслуженные летчики-испытатели СССР Василий Петрович Борисов, Иван Корнеевич Ведерников, Герои России Владимир Николаевич Севанькаев, Александр Алексеевич Артюхин, Сергей Тимофеевич Агапов.

На фирме работает много заслуженных людей, которые удостоены почетных званий и наград за свой нелегкий труд. Жалею, что незаметно «прошло» среднее поколение летчиков, так по достоинству и не отмеченных. Некоторые из них уже ушли с летной работы.

Новый самолет Ту-214 поднимал Александр Иванович Косырев. Ту-204-120 (с двигателями «Роллс-Ройс») – Сергей Сергеевич Попов. Я счастливый человек, потому что давно работаю с этими людьми.

Но летчик – это как бы вершина айсберга. Его главную невидимую часть составляют конструкторские коллективы, инженеры, мастера и рабочие производства, испытательные бригады, которые готовят машину к полетам. В цехах нашего опытного завода по многу лет работают высочайшего класса специалисты своего дела – ведущие инженеры, рабочие, осуществляющие доработку опытного самолета. Не могу не сказать теплых слов и в адрес рядовых конструкторов, начальников отделений.

Так, отделение общих видов возглавляет Владимир Акимович Максимов. Прочнистами руководит Игорь Борисович Гинко. Моторами у нас «командует» Сергей Борисович Гальперин. Начальник отделения аэродинамики – Анатолий Борисович Кащеев, систем управления – Вадим Михайлович Разумихин, оборудования – Валерий Александрович Вишневский, экспериментального оборудования – Вячеслав Александрович Саблев. Руководители сегодняшнего конструкторского бюро – ученики наших великих предшественников. Отсюда сохранение традиций, потому что ученики не могут предать дело, которое передали в их руки учителя.

Не может работать самолетостроительное производство и без надежных партнеров – соразработчиков и поставщиков. Наше КБ традиционно связывают творческие узы со всеми институтами страны, моторными и приборостроительными фирмами, более чем с 300 предприятиями. Их самоотверженная работа и помощь неоценимы.

– А есть ли у КБ контакты с партнерами в странах СНГ и дальнего зарубежья?

– Да. Сотрудничаем с Украиной, Киргизией. Для примера, в Киргизии, согласно межправительственному соглашению, ведем работу по модернизации существующего и по организации совместного производства небольших самолетов. На Киевском авиационном заводе налаживается серийное производство пассажирского лайнера Ту-334. Ведем переговоры с белорусами, ведь в Минске находится один из лучших авиаремотных заводов. Наметилось деловое сотрудничество с Германией, Францией, США. Мы стремимся не только к обмену идеями, конструкциями, решениями, расчетами, но и к созданию совместных производств.

Мне думается, что вся технология сотрудничества обязательно должна оцениваться теперь по трем направлениям. Первое – создание новых рабочих мест. Убежден, этот вопрос должен стать основополагающим в любых соглашениях. Второе – нельзя отдавать свой рынок, его нужно защищать. Должна существовать экономически проработанная модель такой защиты. Наконец, третье: государство должно оказывать поддержку высокотехнологичным отраслям. Так делают все страны мира. Мы не можем, просто не в праве потерять тот огромный потенциал в сфере авиации, который был накоплен многолетним трудом наших конструкторов и ученых.

Семьдесят пять лет конструкторское бюро, которое сегодня носит имя Андрея Николаевича Туполева, проектирует и строит самолеты. Наши боевые машины несут вахту по защите воздушных рубежей Отчизны. Гражданские пассажирские лайнеры с маркой «Ту» на фюзеляже знают во всем мире. Это итог работы большого талантливого коллектива. Горжусь, что судьба свела меня с этими увлеченными, безраздельно преданными авиации России людьми.

Беседу вел В. ЛАМЗУТОВ.

г. Москва.

Ту-134

Ту-154

В начале тридцатых годов в Москве с интервалом в три года были образованы две научные организации гражданской авиации, которые впоследствии переросли в крупнейшие научно-исследовательские центры отрасли. Это Государственный научно-исследовательский институт – ГосНИИ ГА и Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт – ГПИ и НИИ «Аэропроект». Затем, уже в восьмидесятые годы, создается Научно-экспериментальный центр автоматизации управления воздушным движением (НЭЦАУВД), который теперь также имеет статус научно-исследовательского института – «Аэронавигация».
Наш сегодняшний собеседник – директор «Аэропроекта», академик Академии транспорта России, заслуженный строитель Российской Федерации, доктор технических наук, профессор Вадим Николаевич ИВАНОВ.

Директор ГПИ и НИИ «Аэропроект» Вадим Николаевич Иванов.

ТОЧКА ОПОРЫ

В октябре 1934 года при Управлении капитального строительства ГУ ГВФ была образована небольшая по численности проектно-изыскательская контора, которой поручили проектирование и надзор за строительством аэропортов гражданской авиации. Ее первым солидным проектом стал Внуковский аэропорт, вступивший в строй в самый канун Великой Отечественной войны и являющийся ныне одним из крупнейших в России. Вот с той самой конторы и ведет свое летосчисление «Аэропроект», – так начал беседу В. Н. Иванов.

За шестьдесят три года существования института по его проектам построены, оснащены и успешно эксплуатируются десятки аэропортов в России и других республиках бывшего СССР. Калининград и Владивосток, Минск и Петропавловск-Камчатский, Мурманск и Ташкент, Норильск и Баку, не говоря уже о Москве и Санкт-Петербурге, – вот лишь некоторые «географические» штрихи в деятельности коллектива.

Наряду с разработкой генеральных планов развития аэропортов и проектированием их многочисленных объектов институт проводит обширные научные исследования по созданию прогрессивных технологий, внедрению новых типов аэродромных покрытий, их эксплуатационному содержанию, охране окружающей среды в зоне аэропортов, совершенствованию нормативной и методической базы, делает многое другое. Для повышения эффективности проектно-изыскательских и научно-исследовательских работ, приближения их к непосредственным потребителям в системе «Аэропроекта» были созданы и успешно функционируют своего рода дочерние предприятия – «Ленаэропроект» (Санкт-Петербург), «Сибаэропроект» (Красноярск), «Дальаэропроект» (Хабаровск).

Институт имеет широко разветвленную сеть международных связей. По его проектам построены аэрокомплексы в Китае, Монголии, на Кубе, в ряде других государств. Он активно сотрудничает с десятками фирм и организаций многих стран мира, обогащая и себя и своих партнеров новыми идеями в области проектирования и научных исследований. Вот уже какой год институт – ассоциированный член Международного Совета Аэропортов (Европейский регион).

– «Аэропроект», – продолжил В. Н. Иванов, – принимает активное участие в работе профессиональных объединений. В свое время он стал одним из соучредителей Акционерного коммерческого банка «Аэрофлот», и совсем не наша вина, что банк впоследствии оказался несостоятельным. Институт входит также в Ассоциацию аэропортов гражданской авиации России, которая вносит заметный вклад в развитие их материально-технической базы и борьбу за выживание в условиях острейшего экономического кризиса на воздушном транспорте.

Основным принципом нашего коллектива со дня его создания, если хотите, основной его точкой опоры до настоящего момента был и остается один: работать на высоком профессиональном уровне, отвечающем общепризнанным международным стандартам. И это убедительно подтверждает вся многолетняя практика его деятельности.

– И все-таки без проблем, надо полагать, не обходится...

– Безусловно. Более того, без решения многих из них институту не только не сохранить своего устоявшегося имиджа, но и просто-напросто не выжить. Скажу совершенно откровенно: крушение командно-административной системы и переход страны на рыночные рельсы поставил коллектив института, как, впрочем, и всю гражданскую авиацию, в положение канатоходца, балансирующего над бездной.

Слов нет, проблемы были и раньше. Скажем, разрабатывается генплан аэропорта, проводится технико-экономическое обоснование его строительства. Вначале все развивается так, как было задумано. Но вот дело подходит к финансированию, и проектантам говорят: это и это построим, а от того-то и того-то придется пока отказаться. В итоге от проекта, над которым корпели буквально ночами и который казался пределом всех наших мечтаний, остается одна взлетно-посадочная полоса с рулежными дорожками, перрон, кургузая башня командно-диспетчерского пункта да усеченный едва ли не наполовину аэровокзал. Каково проектантам?!

Возникало немало критических ситуаций и так называемого личностного плана. Нередко авторы проекта, да и директор института превращались в «мальчиков для битья», а возразить – не моги, иначе – оргвыводы.

– Ну уж Вы-то, Вадим Николаевич, возражали. Хорошо помню, как на одной из коллегий министерства встали во весь свой баскетбольный рост и «врезали правду-матку». Весь зал тогда застыл в оцепенении. Каждый думал: все, конец Иванову. А Вы сумели доказать свою правоту...

– Это частный случай, я же говорю о принципах. Сколько толковых начальников управлений, командиров авиапредприятий да и моих коллег-руководителей научных организаций лишилось должностей лишь потому, что не смогли промолчать «на ковре». А в конечном счете жестоко страдало дело, за которое они радели всем сердцем и каждой клеточкой мозга.

Впрочем, я вспомнил о ситуациях личностного плана вовсе не для того. Ну сняли бы тогда Иванова с должности директора, «врезали» бы по партийной линии, однако институту-то не грозило практически ничего. Как был монополистом в отрасли, так и оставался; как стояли заказчики в очереди, так и продолжали бы стоять. А сегодня?

– Уж не ностальгия ли это по старым добрым временам?

– Нет, конечно. Просто-напросто всю свою сознательную жизнь я занимался наукой и никогда не думал, что придется участвовать в тендерах, бороться за клиентуру, думать, где найти деньги и как овладеть механизмом их эффективного возврата. А разве у вас в журнале не то же самое?

– Конечно, то же. Мы, журналисты, часто повторяем одну горькую шутку: раньше голова болела лишь об одном – обеспечить «выше уровень» и «шире размах», а за все остальное – уплачено. Теперь никому, кроме тебя самого, нет дела до того, на какие «шиши» купить бумагу, покрыть типографские расходы, оплатить аренду помещений, наконец, доставить подписчикам готовый тираж...

– Вот именно. Но и вы, и мы уже коечему научились. Иначе бы давно вас съели «акулы пера», нас – «акулы бизнеса».

– Хорошо, Вадим Николаевич, то, что у нас появились конкуренты, – это понятно. Журналистикой во все времена почему-то пытались заниматься все, кому не лень. Ее многие и за профессию не считают: хобби – не более того. Но ведь «Аэропроект» – сугубо специализированная организация, тут дилетантство не пройдет. Неужели, скажем, конторы по проектированию бань тоже лезут на «ваше поле»?

– Если речь идет о генеральном плане аэропорта или каком-то крупном объекте, то тут мы по-прежнему остаемся единственными в России, если не вмешиваются зарубежные проектировщики. Что касается аэропортовой инфраструктуры, то тут – гляди в оба. Хотя, сказать откровенно, и здесь у нас гораздо больше опыта. Мы лучше знаем авиационную специфику, мы на ней, что называется, собаку съели, тем не менее далеко не все руководители авиапредприятий это понимают и нередко пытаются обойтись «местными силами». В конечном счете страдают они же сами.

– А вот зарубежные проектировщики, они что, действительно наращивают свою экспансию?

– Еще как! Да я в принципе не против этого. На то и рынок, чтобы заказчик мог выбирать. Душа болит за другое. Объявляется этот самый «дядя из-за бугра» и предлагает свои услуги. И тут срабатывает наша вековая российская привычка: там, «у них», все прекрасно; здесь, «у нас», – все плохо. Помните, «французика из Бордо»? Ну, так вот, и сегодня нередко получается прямо по Грибоедову.

И это еще не все. «Ягодки» – в другом: те самые «забугорные дяди», как правило, разрабатывают лишь общую концепцию, которая без детальной проработки гроша ломаного не стоит, а вот за «деталями» очень даже часто идут к нам. И тут мы говорим: «Берите в долю, господа, тогда будем сотрудничать». А именно это и не входит в их планы. Ведь кому-то из них хочется держать нас за «африканцев», а наши специалисты, между прочим, ни в чем им не уступают, а по многим позициям даже выше на два-три порядка. Единственная наша «слабина», я повторяюсь, – плохо еще владеем возвратным финансовым механизмом. Но и здесь мы уже не те, что были лет пять назад.

– А как Вы оцениваете сегодняшнее состояние российских аэропортов и каков Ваш взгляд на будущее аэропортостроения?

– Не так давно прошло заседание коллегии Федеральной авиационной службы России, на котором состояние наших аэропортов было проанализировано со всех сторон. Не буду злоупотреблять «цифирью», скажу лишь о том, что сегодня у нас 63 аэропорта имеют статус федеральных, из них 52 допущены к международным полетам. На их долю приходится более 80 процентов всех пассажирских и более 70 – грузовых и почтовых перевозок. Десятки, даже сотни остальных аэропортов относятся к ведению регионов. Большинство из них влачат жалкое существование и без поддержки «извне» наверняка погибнут.

Причем под поддержкой я понимаю отнюдь не бюджетные инъекции. Денег у государства нет даже для северных аэропортов, где без них невозможно обойтись. А уж о помощи авиационным «нью-васюкам», скажем, в Калужской или Рязанской области, и говорить не приходится. Речь о том, чтобы дать возможность аэропортам самим зарабатывать деньги не только за счет сборов за услуги авиакомпаниям. Только на одном этом далеко не уедешь. Да и пассажирам накладно: ведь любое повышение тарифа за взлет-посадку, заправку самолета топливом, техобслуживание так или иначе включается в стоимость авиабилета. Есть другой путь. Во всем мире широко развита так называемая диверсификационная деятельность. А это уже нечто иное: собственные отели, гаражи и стоянки автомашин, магазины, рестораны, киоски и т. п. Но у нас для этого пока нет никаких возможностей: земля, на которой расположены аэропорты, им не принадлежит, а стало быть, и развернуть эту самую непрофильную деятельность негде.

Другой путь спасения: налоговые льготы. Дайте их хотя бы на пять-шесть лет, и сразу увидите, как выпрямятся даже те, кто уже лежат ничком. Потом же все окупится сторицей.

Теперь по поводу второй части вопроса. Честно говоря, мой ответ будет пока из области мечтаний, не больше. Вот не очень давно вошли в строй аэропорты в Осаке и Мюнхене. О них можно уверенно сказать: это воздушные гавани будущего века. Там уникально все: от проектных и технологических решений до условий эксплуатации. Можем ли мы построить нечто подобное? Безусловно. Проектные наработки у наших специалистов есть уже сегодня. Но все, как и по многим другим позициям, упирается в деньги. Так что...

Если же говорить о чисто технической стороне, то аэропорты будущего, на мой взгляд, должны иметь всепогодные аэродромные покрытия, которым не страшно никакое ненастье; они должны быть оборудованы радиоэлектронными комплексами, позволяющими обеспечить высочайшую безопасность полетов; наконец, у них должно иметься все необходимое для приема и обслуживания сверхзвуковых и сверхтяжелых самолетов. И, конечно же, аэропорт будущего – это экологически идеальный организм, естественно вписанный и в окружающий ландшафт, и в инфраструктуру ближайшего города.

– И последний вопрос, Вадим Николаевич. В год 850-летия Москвы нельзя умолчать о столичном аэроузле. Что Вы скажете о нем?

– Московским аэропортам всегда перепадало больше, чем остальным, а потому на общем российском фоне они выглядят гораздо лучше своих периферийных собратьев. Но и они, как я уже говорил, далеки от международных норм и требований.

В том же Внукове, например, с которого началась биография «Аэропроекта», как воздух, нужны новый пассажирский терминал, еще одна взлетная полоса. В свое время «Аэропроект» предлагал построить ее по другую сторону Киевского шоссе. Предложение одобрили, но средства не выделили, а теперь та зона уже застроена.

Интенсивная реконструкция ведется в Шереметьеве. Нынешний руководитель этого аэропорта Сергей Алексеевич Сутулов, кстати, воспитанник «Аэропроекта», активно взялся за эту многотрудную работу. Однако пока и аэровокзал Шереметьево-2, и подъездные пути к аэропорту, и многое другое, к сожалению, отличаются от зарубежных далеко не в лучшую сторону.

Что касается Домодедовского и Быковского аэропортов, то у первого, несмотря на множество сегодняшних проблем, есть перспектива дальнейшего развития и совершенствования, а вот у второго будущее весьма проблематично. По существу он входит в городскую черту с плотной жилой застройкой, а этим сказано все.

– Спасибо, Вадим Николаевич. Всегда рады видеть Вас на страницах нашего издания.

– И Вам спасибо. От души поздравляю читателей журнала с юбилеем Москвы. Успехов и удачи!

Беседу вел Анатолий ТРОШИН.

г. Москва.

«ВСТРЕЧАЙТЕ АГИТ-САМОЛЕТ...»

Шел 1932 год. Страна готовилась отметить сорокалетие литературной деятельности Алексея Максимовича Горького. По инициативе работников журнально-газетного объединения Москвы была начата агитационная кампания по созданию на добровольные средства трудящихся специальной агитационной эскадрильи имени Максима Горького. Инициатором в этом деле стала газета «Правда», она же организовала сбор денег. За короткий срок в фонд эскадрильи было собрано свыше восьми миллионов рублей – огромные по тем временам деньги.

17 марта 1933 года в соответствии с приказом № 332 в Главном управлении ГВФ такая эскадрилья была создана. В нее вошли лучшие по тем временам самолеты: АНТ-14 («Правда»), Сталь-2 («Известия»), К-5 («Огонек»), АНТ-9 («Крокодил»), У-2 («Красная Звезда», «Работница», «Комсомольская правда»). Спустя год после создания в эскадрилью уже входило около тридцати крылатых машин. Появились и новые названия: «Крестьянская газета», «Западно-Сибирский связист», «Московский колхозник», «Сакко и Ванцетти»... В небо над Москвой их поднимали лучшие из лучших гражданских пилотов – воспитанников «Добролета».

Агитэскадрилья была создана с целью обслуживания важнейших политических и хозяйственных кампаний в стране (посевные, уборочные, распространение государственных займов и т. д.), а также для популяризации авиации и проведения массовой культурно-просветительной работы среди трудовых коллективов страны.

Пилоты на агитационных самолетах были первоклассные. К примеру, самолет «Крокодил» водил известный московский летчик Василий Осипов. Да и самолет у него был по тому времени уникальный – двухмоторный пассажирский ПС-9 конструкции А. Н. Туполева. Это о нем в одном из старейших авиационных журналов «Флайт» 29 августа 1929 года было написано: «Самолет ПС-9 (АНТ-9) делает честь конструкторам Советской России». Сказано это было после того, как АНТ-9, получивший название «Крылья Советов», с восемью пассажирами на борту, совершил выдающийся перелет по маршруту Москва – Берлин – Париж – Рим – Марсель – Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Москва. Было пройдено 9037 километров (со средней скоростью 177 км/час).

Пилот-агитатор Василий Осипов с любовью вспоминал о своем «Крокодиле»:

«...Это был необычный самолет. Машина получила название в честь известного сатирического журнала и была соответственным образом оформлена известным художником-карикатуристом Борисом Ефимовым. Удлиненная носовая часть имела вид крокодильей пасти, шасси представляли собой гигантские передние лапы с вилами в одной из них, фюзеляж «забронирован» чешуйчатым панцирем. В конструкцию самолета пришлось добавить обтекатели колес. Словом, крокодильи атрибуты «съедали» не менее тридцати километров скорости. В остальном летные качества машины не пострадали. Главное – крылатый «Крокодил» производил внушительное впечатление, и летающая на нем бригада агитаторов пользовалась особым успехом».

Другой известный пилот Аэрофлота Василий Чулков начинал свою летную деятельность в агитэскадрилье имени Максима Горького на самолете У-2, на борту которого было написано «Сакко и Ванцетти». Работа эта оставила у него самые теплые воспоминания.

«...В агитэскадрилью я пришел в начале ее организации, полный стремления летать, – рассказывал Василий Иванович. – Помню, словно это было вчера, открываю дверь кабинета командира эскадрильи. Из-за стола поднялся молодой человек среднего роста и, щуря из-под очков близорукие глаза, произнес:

– Товарищ Чулков? Очень хорошо. Давайте знакомиться. Кольцов.

Известный журналист и руководитель эскадрильи Михаил Кольцов встретил меня приветливо, как старого знакомого. Вскоре я получил новенький У-2, который после моего военного, капризного, не прощающего ошибок Р-5, показался мне чудо-самолетом. Тем не менее я основательно потренировался, «допросил» машину с «пристрастием». И 6 мая 1933 года приступил к работе. Вместе с другими самолетами по заданию Наркомзема СССР я поднял свой У-2 и взял курс на Украину и Северный Кавказ – для подведения итогов весенней посевной кампании. В ту или иную область уходила радиограмма: «К вам вылетают агитсамолеты. Встречайте!» Колхозы и совхозы соревновались за то, чтобы именно к ним прибывали из Москвы крылатые уполномоченные эскадрильи имени М. Горького.

Осенью меня ожидало «продвижение по службе»: распрощавшись с «Сакко и Ванцетти», я занял правое сиденье в пилотажной кабине пятимоторного гиганта – самолета АНТ-14 («Правда»). Полетать на таком корабле было мечтой каждого пилота агитэскадрильи. Просторная пилотская кабина, 36 кресел, расположенных в пассажирском отсеке рядами, по два справа и слева, широкий проход посредине – все это рождало уважение к нашим конструкторам и самолетостроителям. Самолет «Правда» осуществил большое количество рейсов в самые различные районы страны. Но особенно запомнился агитполет в Киев.

Редактор «Огонька» Михаил Кольцов с первых же дней создания агитэскадрильи имени М. Горького предложил построить для нее самый большой в мире самолет и назвать его именем писателя. Идея была поддержана собранием работников журнально-газетного объединения Москвы. Начался сбор средств, был избран Всесоюзный комитет по постройке самолета-гиганта. В комитет вошло более семидесяти представителей Москвы – деятели техники, искусства, литературы.

Одним из первых моих рейсов для сбора средств на постройку «Максима Горького» и был тот полет в Киев. На борту «Правды» находилась бригада видных писателей и деятелей кино, в составе которой были писатель Алексей Толстой, журналист Михаил Кольцов, поэт Александр Безыменский, артисты Михаил Жаров, кинооператор Роман Кармен и другие. Знатные гости Москвы выступали на предприятиях и в колхозах Киева и области, рассказывали о важности развития отечественной авиации, необходимости постройки самолета-гиганта. А в заключение – мы организовали на нашей «Правде» массовое катание киевлян...»

Как хорошо знают любители авиации, «Максим Горький» был построен в небывало короткие сроки – за год и два месяца. Трудящиеся страны внесли на его строительство свыше шести миллионов рублей.

18 августа 1934 года «Максим Горький» стал флагманом агитэскадрильи имени М. Горького. Иван Михеев раз за разом поднимал гигантский агитсамолет в небо. В каждом полете «Максим Горький» был послушен воле пилота... А несчастье, как всегда, пришло неожиданно. 18 мая 1935 года состоялся полет над Москвой. Он был приурочен к открытию первой линии столичного метро. В честь этого события «Максим Горький» был выделен для экскурсионных полетов над Москвой. В числе пассажиров были 36 ударников Центрального аэрогидродинамического института и членов их семей, несколько почетных гостей. Это был большой праздник для всех создателей гигантского самолета.

Кроме того, полет этот числился как сдаточный. Летчик ЦАГИ К. Журов передавал «Максима Горького» пилоту агитэскадрильи И. Михееву. Было ясное воскресное утро. Для большего эффекта решено было выпустить в полет летчика Н. Благина на истребителе, в задачу которого входило на какое-то удалении от «Максима Горького» выполнять фигуры высшего пилотажа. Благин стал делать петли Нестерова. Не рассчитав, он врезался в крыло, и «Максим Горький» рухнул вниз... Все это произошло над жилыми кварталами Москвы. Нелепая катастрофа унесла 46 жизней и уничтожила совершенное творение конструкторской мысли. Все это буквально потрясло всю страну. Погибшие при катастрофе были похоронены на Новодевичьем кладбище в Москве.

...А деятельность столичной агитэскадрильи продолжалась. За пять лет своего существования ею было выполнено несколько сотен агитрейсов, проведено 3200 митингов, сделано 5000 различных докладов и лекций. Эскадрилья налетала 55 миллионов километров, охватила агитационно-пропагандистской работой более 10 миллионов человек, выпустила свыше 250 листовок тиражом в 10 миллионов экземпляров. Кроме того, на ее самолетах осуществлялись полеты с пассажирами, представителями общественности тех районов, где она работала. «Крылатое крещение» получили более 26 тысяч передовиков промышленности, транспорта, строительства и сельского хозяйства. В 1938 году агитэскадрилья передала свои функции подразделениям гражданской авиации.

Подготовил Б. ОРЛОВ.

г. Москва.

КИЕВСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД «АВИАНТ»

ОСНОВАН В 1920 ГОДУ

СЕГОДНЯ ПРОИЗВОДИТ:

ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ АН-32 (двигатели АИ-20Д 5-й серии, мощностью 5180 л. с.) в различных вариантах:

- гражданский транспортный Ан-32Б для перевозки 6,7 тонны коммерческого груза. Высокая степень механизации крыла и хорошая тягово-оруженность самолета позволяют эксплуатировать его без снижения летных технических характеристик на аэродромах с укороченными ВПП (длина разбега 760 м), в условиях высокогорных аэродромов (до 4500 метров над уровнем моря), в регионах с жарким климатом, а также выполнять полеты с крутыми траекториями;
- Ан-32П для тушения пожаров (со съемными наружными баками для перевозки восьми тонн огнегасящей жидкости);
- Ан-32 с более экономичными двигателями АИ-20М и с увеличенными ресурсами (мощность 4250 л. с.);
- десантно-транспортный Ан-32В (предназначен для перевозки и выброски до сорока двух парашютистов или перевозки пятидесяти человек, либо двадцати четырех больных на носилках, а также для перевозки и сброса груза на внешних подвесках).

БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ ТУ-334-100 (на сто два пассажира и с дальностью полета до трех тысяч километров).

На базе Ту-334-100 (два двигателя Д-436Т1 с тягой по 7500 кг), предусмотрено строительство различных модификаций лайнера: по пассажировместимости, по дальности полета, а также для перевозки коммерческих грузов. Возможна модификация под установку зарубежных двигателей и авионики.

СОВМЕСТНО С АНТК «АНТОНОВ» предприятие участвует в строительстве самолетов Ан-70 и Ан-140.

Завод предлагает также комплекс услуг по сервисному обслуживанию воздушных судов Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, Ан-124, включая поставку запасных частей, оборудования, технической документации, переучивание летно-технического состава, выполнение бюллетений, регламентных работ, ремонт и модификацию летательных аппаратов, ремонт самолета Ан-32.

«АВИАНТ» готов сотрудничать с потенциальными партнерами как в сфере продажи самолетов, так и в области их производства.

По всем интересующим вопросам обращайтесь по адресу:
252062, г. Киев, проспект Победы, 100/1.
Контактные телефоны отдела маркетинга:
телефон/факс (044) 443-72-45, 443-43-85, факс (044) 442-62-13.
Телекс: 131265 «РЕРЕР».

Более 80 процентов преподавательского состава МГТУ ГА имеют ученые степени и звания. Каждый пятый преподаватель – доктор наук, профессор.

Учебные и научные лаборатории университета оснащены новейшей аппаратурой, тренажерами, стендами, действующими образцами авиационного и радиоэлектронного оборудования, техническими средствами обучения и контроля знаний.

ИМЕНИ МОСКВЫ ДОСТОЙНЫ

В. Г. ВОРОБЬЕВ,
ректор Московского государственного технического университета гражданской авиации,
доктор технических наук,
заслуженный деятель науки и техники России,
профессор, академик Академии транспорта России

Было бы нелогично, неправильно, если бы Москва – крупнейший авиационный узел страны, развитие которого в начале 70-х годов шло особенно быстро и динамично, не получила бы своего авиационного вуза. Подчеркиваю, именно своего, потому что первоначально главной задачей созданного двадцать шесть лет назад Московского института инженеров гражданской авиации (в 1993 году ему присвоен статус технического университета) была как раз задача подготовки инженерных кадров для предприятий и организаций отрасли, расположенных в основном в Московском регионе.

С первых дней существования вуза в нем счастливо сочетался опыт известных педагогов и ученых с энтузиазмом молодых специалистов. Во многом благодаря этому довольно быстро была решена задача формирования квалифицированного работоспособного коллектива, впрочем, как и задача обеспечения высочайшего качества преподавания, эффективного управления учебным процессом, укрепления его связей с научной работой, производством. И еще: как в первые годы своего существования, так и сегодня у коллектива вуза, его преподавателей и сотрудников есть главное: вера в себя, в свои возможности и силы, желание поддерживать и укреплять марку Московского государственного технического университета гражданской авиации как общепризнанного учебного и научного центра.

О том, что он действительно является таковым, свидетельствует многое. Взять, к примеру, преподавательский состав университета. Более 80 процентов наших педагогов имеют ученые степени и звания. Каждый пятый преподаватель – доктор наук, профессор. В целом же в университете работают семь заслуженных деятелей науки и техники Российской Федерации, двадцать академиков и член-корреспондентов различных общественно-научных академий России и зарубежных государств.

Как я уже подчеркивал, все годы своего существования вуз динамично развивался. В результате удалось создать прекрасную материальную базу. Есть в учебных и научных лабораториях университета новейшая аппаратура, тренажеры, стенды, действующие образцы авиационного и радиоэлектронного оборудования, технические средства обучения и контроля знаний. На каждого студента дневной формы обучения приходится около полутора часов дисплейного времени в день благодаря тому, что в общеуниверситетских и кафедральных дисплейных классах насчитывается в общей сложности свыше четырехсот ЭВМ. В университете действует также единая локальная вычислительная сеть с выходом в глобальную сеть «ИНТЕРНЕТ». Словом, по уровню материального оснащения вуз полностью отвечает современным требованиям.

Хотя, должен признать, дается это соответствие нелегко. Нечего говорить, что бюджетных средств, выделяемых на содержание университета, явно не хватает. Да и не получаем мы их полностью – такова судьба практически всей высшей школы сегодня. В этих условиях выжить, сохранить университет, его педагогический коллектив можно лишь путем самофинансирования. Обучаем за плату студентов как российских, так и из стран ближнего и дальнего зарубежья, средства дает созданный при университете Центр переподготовки и повышения квалификации кадров, сдаем в аренду временно свобод-

ные от учебного процесса помещения. Для поддержания ведущих научных школ ввели систему выделения грантов на выполнение фундаментальных и поисковых научных работ. Они распределяются на конкурсной основе и финансируются из внебюджетных фондов университета. Что рядовые преподаватели, что профессора – все получают сегодня мизерную зарплату, а потому пытаемся улучшить материальное положение наших сотрудников путем установления надбавок, доплат, выплат премий, материальной помощи. Ввели дополнительную плату за написание учебных пособий, чтобы стимулировать творческую активность преподавателей. Проводим конкурсы научных разработок, победителей которых также стимулируем материально. Не забыты и ветераны: сотрудникам вуза, внесшим большой вклад в его становление и развитие, присваиваем почетное звание «Заслуженный работник МГТУ ГА» и устанавливаем стипендию ученого совета.

Главное в деятельности университета – конечно же, подготовка высококвалифицированных специалистов. Сегодня в университете шесть факультетов, двадцать четыре кафедры, в том числе одиннадцать выпускающих, и два филиала заочного обучения (в Иркутске и Ростове-на-Дону). Как головной вуз учебно-методического объединения вузов по образованию в области гражданской авиации МГТУ ГА активно развивает новые формы и методы подготовки кадров, участвует в процессе реформирования системы образования в России. Пять лет назад в вузе была внедрена многоуровневая система образования. Конечно, за столь короткий срок трудно оценить все «плюсы» и «минусы» данной системы, но уже ясно, что для рыночной структуры производства, при которой требования к специалистам очень высоки и разнообразны, она вполне адаптирована.

После распада СССР почти половина вузов и училищ гражданской авиации вышли из общей системы подготовки кадров бывшего Министерства гражданской авиации. Возникла необходимость открытия в российских вузах и училищах отрасли специальностей и специализаций, в которых нуждается воздушный транспорт. Университет, как и другие российские учебные заведения гражданской авиации, сумел оперативно организовать подготовку таких кадров. В вузе появились новые специальности инженерной подготовки: «прикладная математика», «безопасность технологических процессов и производств на воздушном транспорте» и другие. Многое было сделано и в плане организации работы по подготовке кадров, адаптированных к условиям рыночной экономики (в соответствии с соответствующим постановлением Правительства Российской Федерации). При МГТУ ГА, как и при академии гражданской авиации и Ульяновском высшем авиационном училище, были организованы учебные центры по переподготовке и повышению квалификации руководителей и специалистов отрасли. Одна из наиглавнейших задач такого центра нашего вуза – специальная подготовка и сертификация специалистов, обеспечивающих безопасность полетов. Центр переподготовки МГТУ ГА является головным учебным заведением отрасли по данным направлениям. Через него уже прошло более полутора тысяч человек. Для координации подготовки кадров, реализации многоуровневой системы образования, а также для обеспечения единства подходов к вопросам обучения и воспитания на базах нашего вуза, а также академии и Ульяновского училища совместно со средними профессиональными учебными заведениями созданы отраслевые учебные комплексы. С Егорьевским авиационно-техническим колледжем университет впервые в России ввел подготовку курсантов колледжа по образовательной программе вуза в течение первых двух лет обучения. Это дает нам возможность отбирать наиболее способных молодых людей.

Более двенадцати тысяч специалистов подготовил для отрасли наш вуз за годы своего существования. Значительная часть их работает в авиакомпаниях, авиапредприятиях, в аэропортах и на авиаремонтных заводах, в научных организациях Москвы и Московской области. Но выпускников вуза можно встретить и в ближнем, и дальнем зарубежье. Сегодня университет имеет широкие международные связи. В его стенах обучаются студенты из семнадцати стран мира. У нас есть договора о творческом сотрудничестве с рядом вузов США, Англии, Франции, Нидерландов, Колумбии, ЮАР, Таиланда, Китая. И это не случайно, поскольку вклад ученых университета в развитие отраслевой науки переоценить трудно. Научными школами, возглавляемыми докторами наук, профессорами Н. Н. Смирновым, В. П. Фроловым, В. И. Кривенцевым, А. А. Кузнецовым, А. И. Козловым, В. И. Васильевым, В. Г. Ципенко, получены значительные научные результаты, внедрение которых в производство дало солидный экономический эффект. И что характерно: большая часть этих работ выполнялась в первую очередь для предприятий Московского региона и лишь затем внедрялась на других авиапредприятиях и авиаремонтных заводах страны. В качестве примера приведу работу ученых кафедры профессора П. А. Кузнецова по внедрению системы УВД «Теркас» в московской воздушной зоне. Школой профессора В. И. Кривенцева были выполнены интересные работы по внедрению на авиаремонтном заводе № 400 гражданской авиации автоматизированной системы контроля электрооборудования воздушных судов. Кафедра, возглавляемая профессором В. П. Фроловым, много сделала по внедрению новых технологий авиаремонтного производства на московских заводах № 400 и № 402. Профессор Н. Н. Смирнов и его школа разработали целый ряд новых подходов к совершенствованию процессов технической эксплуатации самолетов в аэропортах и авиационно-технических базах Москвы. Учеными вуза издано в центральных издательствах 114 монографий и учебников, опубликовано более двух тысяч научных статей, из которых свыше ста двадцати в ведущих научных журналах западных стран.

Москва, юбилей которой мы отмечаем сегодня, по праву может гордиться своим техническим университетом гражданской авиации. По рейтингу Ассоциации технических университетов за прошлый год МГТУ ГА занял 17-е место из 60 крупнейших вузов страны, а по рейтингу Ассоциации инженерного образования за тот же период – 26-е место из более чем 100 вузов. Весной нынешнего года итоги работы университета за последние пять лет проверялись аттестационной комиссией Госинспекции вузов России. По ее заключению университет получил высокую оценку своей деятельности, и комиссия приняла решение об аттестации вуза на последующее пятилетие. Государственный технический университет гражданской авиации достоин именоваться московским!

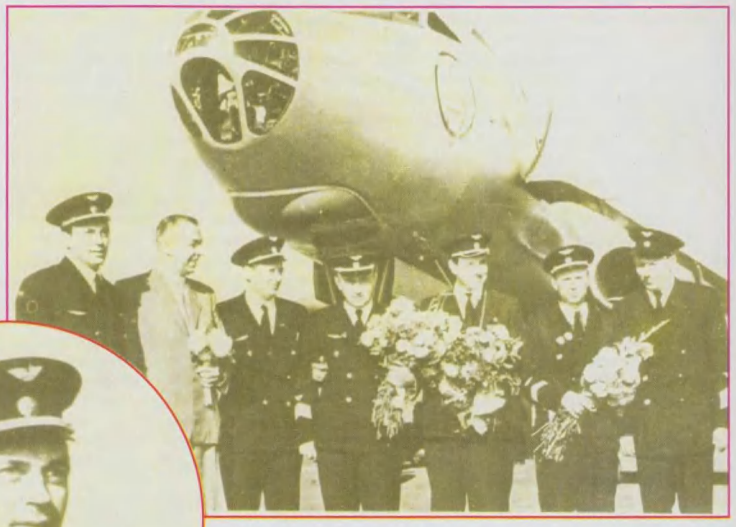
Благодаря высокой степени компьютеризации учебного процесса, на каждого студента университета очной формы обучения приходится около полутора часов дисплейного времени в день.

Сегодня в МГТУ ГА шесть факультетов, двадцать четыре кафедры, в том числе одиннадцать выпускающих, филиалы заочного обучения в Иркутске и в Ростове-на-Дону.

МГТУ ГА является головным вузом учебно-методического объединения высших учебных заведений России по образованию в области гражданской авиации.

За годы своего существования вуз подготовил более двадцати тысяч специалистов.

По рейтингу Ассоциации технических университетов за 1996 год МГТУ ГА занимает 17-е место из 60 крупнейших вузов страны.



РЕАКТИВНЫЙ БРОСОК В АМЕРИКУ

К 40-летию первого полета Ту-104 по маршруту Москва – Нью-Йорк

Появление Ту-104 на трассах Аэрофлота явилось поистине шагом в новую эру. О творческой победе создателей первого пассажирского реактивного самолета весьма лестно отзывались зарубежные авиаспециалисты, писала мировая пресса. Так, маршал авиации Англии Жубер де ла Ферт в интервью британскому телевидению признал: «Русские далеко опередили нас в строительстве таких самолетов, а реактивных двигателей подобного размера мы не имеем».

Изумление мощью нашей гражданской авиации многократно возросло после того, как в сентябре 1957 года самолет Ту-104 впервые в истории реактивной авиации выполнил трансатлантический перелет из Москвы в Нью-Йорк. Как написала тогда американская газета «Дейли Ньюс», своим прилетом Ту-104 «пробил воздушную мощь Запада».

Вспомним как это было. В августе 1957 года Главное управление ГВФ получило задание – доставить из Москвы в Нью-Йорк советскую делегацию, которая должна была принять участие в работе XII сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций. Поскольку к этому времени реактивный первенец успел побывать в Англии, Китае, Индонезии и других странах, было принято решение использовать его скоростные качества для полета в Нью-Йорк.

Сроки на подготовку перелета отводились сжатые, а работу предстояло проделать большую: составить план полета, изучить маршрут, выбрать запасные аэродромы, обеспечить техническую готовность материальной части... А главное – подобрать два сменных экипажа, умело их скомплектовать, выбрать командиров. Наконец, после тщательного отбора командирами утвердили Бориса Павловича Бугаева, Павла Михайловича Михайлова и Ивана Власовича Орловца. И выбор этот был не случайным.

Пилот первого класса Борис Бугаев к тому времени налетал два миллиона километров, счет которым открыл на войне. А ничто так не шлифует технику пилотирования, как фронтовые полеты, когда на бреющем надо было огибать овраги и балки, а иногда вплотную прижаться к полоске леса, чтобы уйти от преследования врага. Неудивительно, что именно такой летчик в первые же дни создания подразделения реактивных самолетов был выдвинут на должность инструктора и за очень короткое время обучил и ввел в строй немало пилотов. Именно Борис Бугаев вместе с другим известным пилотом Аэрофлота Константином Сапелкиным 12 октября 1956 года выполнил на самолете Ту-104 первый полет по расписанию на международной трассе Москва – Прага.

Под стать Бугаеву был и его напарник Иван Орловец. Он также в числе первых освоил полеты на Ту-104, имел отличную технику пилотирования. Товарищи по летному цеху всегда отмечали в нем умение проникнуть в тайны новой крылатой машины, просто, даже с некоторой легкостью раскрывать и использовать ее возможности.

Одновременно с командирами кораблей для полета в Америку были утверждены вторые пилоты, штурманы, бортинженеры, бортрадисты, бортпроводники... И здесь, что ни член экипажа – то личность. Скажем, вторым пилотом у Бугаева был Петр Девятов – опытнейший летчик, в числе первых освоивший эксплуатацию Ту-104, выполнивший больше всех рейсов по трассе Ташкент – Дели – Рангун, когда перевозил советских спортсменов на Олимпийские игры.

В Аэрофлоте был принят порядок: на новом маршруте, по которому открываются полеты, сначала выполняется технический рейс. Подготовка к нему всегда ведется очень тщательно. На этот раз она была еще и интенсивной: поджимали сроки. И вот в последних числах августа из США поступило разрешение на прилет двух самолетов Ту-104 в период с 3 по 17 сентября 1957 года. Представитель Госдепартамента США при этом указал: поскольку наши самолеты приземлятся в США впервые, от Ньюфаундленда курс будут прокладывать американские штурманы – лидировщики. Было получено также разрешение на пролет по намеченному маршруту через лежащие на пути территории других стран.

Старшим летным руководителям был назначен известный в Аэрофлоте человек – бывший командир знаменитого боевого полка ГВФ Алексей Иванович Семенков. Сразу после получения разрешения на полет он в порядке проведения готовности собрал всех участников и предоставил слово Б. Бугаеву для доклада о разработке маршрута.

Держа перед собой схему предстоящего полета, Бугаев доложил о маршруте полета, проходящего через Лондон, Кефлавик (Исландия), Гус-Бей (Канада), сообщил расстояние между аэродромами посадки, расчет времени полета на каждом участке.

Подробно были охарактеризованы курс полета, контрольные ориентиры, радионавигационные точки, особенности полета над аэродромами, размеры взлетно-посадочных полос, их покрытия. Акцент в докладе был сделан на принятие в аэропортах системы захода на посадку в сложных условиях погоды.

...4 сентября 1957 года в 7 часов 45 минут самолет Ту-104 с бортовым номером Л-5438 взлетел с бетонной полосы Внуковского аэропорта и взял курс на Америку.

Маршрут полета в США был поделен на четыре участка. Первый от Москвы до Лондона; второй – Лондон–Кефлавик; третий – Кефлавик – Гус-Бей; четвертый – Гус-Бей–Нью-Йорк.

На первом участке Москва – Лондон лайнер вел И. Орловец. Маршрут этот был хорошо знаком Ивану Власовичу – чуть раньше он доставил на Ту-104 в английскую столицу группу артистов Большого театра. Теперь Лондон должен стать лишь промежуточным пунктом межконтинентального рейса. Ветеран Аэрофлота, заслуженный пилот СССР рассказывает об этом участке полета:

«...Тихим сентябрьским предрассветным утром я поднял Ту-104 с бетонной полосы Внуковского аэропорта. Первым же разворотом ложимся курсом на запад. Быстро перемещается стрелка высотомера. Расстояние между самолетом и землей стремительно растет. Вскоре заняли высоту 11 тысяч метров... Как только пересекли государственную границу, английские летчики – наши лоцманы Локхид, Дэйло и Шеллинг – входят в пилотскую кабину. Над Голландией к нам пристраиваются два истребителя. Борис Павлович Бугаев спрашивает у лидировщиков, какую цель они преследуют, ведь это военные самолеты НАТО.

– Не беспокойтесь, – отвечает майор Шеллинг, – они просто хотят поближе рассмотреть красивый самолет.

Эскортирующие нас сигарообразные реактивные истребители вскоре исчезают в облаках.

Туман рассеивается, впереди показывается берег Великобритании. Радист держит связь с диспетчерской службой лондонского аэропорта Хитроу. Нас принимают. Бугаев, обернувшись ко мне, с улыбкой говорит:

– Лондон, Лондон! Мэй ай лэнд – разрешите посадку?

Я тут же ему отвечаю в тон:

– 5438, ю мэй лэнд!

Самолет круто снижается. До земли остаются считанные десятки метров... Аэродром набегает на самолет, под нами проносится широкая бетонная лента – посадочная полоса. Думаю лишь об одном: посадить корабль должен только на «отлично». Наша машина катится по дорожке лондонского аэродрома «Хитроу».

В Лондоне за штурвалы сели Борис Бугаев и Петр Девятов. Им предстояло преодолеть второй, более сложный участок перелета – к берегам Исландии. Если по маршруту на Лондон летели над густонаселенной территорией, крупными городами с современными аэропортами, приводными радиостанциями, то теперь маршрут проходил над водной поверхностью, где ориентироваться было гораздо сложнее. Вот как вспоминает об этом участке полета бортмеханик Иван Крупа:

«...Над Атлантикой шли на высоте одиннадцать тысяч метров. Океан не просматривался, летели над облаками. Бортрадист непрерывно держит связь с Исландией и Москвой. Но вот затянутый дымкой горизонт раздвинулся, и мы оказываемся над страной гейзеров. За береговой полосой виднеются холмы и сопки, хаотическое нагромождение черно-пепельных туфов и базальтовых наплывов. Вдали – горы.

Посадку Бугаев проводил с моря. Отсутствие приводных радиостанций, конечно же, усложняло ее. Кроме того, вся информация с земли передавалась сначала лидировщику, и только потом она поступала к Борису Павловичу. Непривычно пилотировать самолет в таких условиях. Но наш командир действовал четко. Уверенно снизились, выступили шасси, закрылки... Ту-104 плавно шел на посадку. Мы в Кефлавике. Приземлились на территории американской военной авиабазы. Среди встречающих много летчиков, инженеров, других авиационных специалистов. Все с интересом рассматривали нашу крылатую машину... А мы уже думали о следующем участке полета, следующем пункте нашей остановки – Гус-Бее, расположенном на полуострове Лабрадор в Канаде».

Несмотря на непогоду экипаж Ивана Орловца легко преодолел этот участок полета. В 0 часов 30 минут по московскому времени Ту-104 совершил посадку в аэропорту авиабазы Гус-Бей. На площадке у командного пункта собрался весь личный состав авиабазы. Для них прилет нашего Ту-104 был большим событием. Командование авиабазы оказало радушный прием советским гостям, подготовило праздничный ужин и ночлег в расчете на то, что Ту-104 ночью лететь не сможет. Каково же было удивление хозяев, когда в ответ на приглашение услышали: «Ту-104 – такая машина, которая может лететь и ночью». Гости, отказавшись от ночлега, решили продолжать полет.

На последнем, четвертом участке от Гус-Бея до Нью-Йорка Ту-104 снова повел Б. Бугаев. Экипаж «пополнили» три американца (пилот, штурман и бортрадист), взявшие на себя роль лидировщиков. Американцы уже были порядком наслышаны о «русском чуде». Попав в самолет, они с интересом знакомились с ним, внимательно следили за действиями Бугаева.

Этот участок полета оказался, пожалуй, самым трудным. Во время полета поступило предупреждение о грозе. Через какое-то время на пути внизу засверкали вспышки, потом появилось сплошное море огней. Ту-104, четко управляемый командиром корабля, пошел вверх, уходя от грозы.

Но на этом трудности не кончились. Герой Советского Союза Павел Михайлович Михайлов так вспоминает о дальнейшем ходе событий:

«...В Нью-Йорке отказались нас принять, предложили лететь на военную базу, расположенную южнее Нью-Йорка. Пытаемся установить связь с Макгайром (штат Нью-Джерси). Однако это удается лишь на подходе к базе. Начальник военной авиабазы полковник Форд сообщает, что метеорологическая обстановка в районе аэродрома сложная – шквальный ветер, дождь. Командно-диспетчерский пункт не сразу дает нам разрешение на посадку.

Наконец посадка разрешена. Машина ныряет из одного слоя облаков в другой. Вокруг серая, непроглядная мгла, будто кто-то задернул шторку на стеклах пилотской кабины. В иллюминаторы хлещут струи дождя. Самолет подпрыгивает под порывами бокового ветра. Мы идем на посадку. Малейшая неточность в пилотировании – и поминай как звали... Но Бугаев, несмотря на проливной дождь, ограниченную видимость, боковой ветер, через толщу облаков точно вывел машину на посадочную полосу и мастерски посадил на незнакомом аэродроме. Поистине надо обладать бойцовскими качествами – железной стойкостью, волей, летным мастерством, уверенностью в своих силах, чтобы успешно завершить сложный полет!»

После посадки экипаж сразу же атаковали вездесущие репортеры. Посыпались вопросы. Руководитель полетов, видя, что импровизированная пресс-конференция явно затянулась, решил вмешаться.

– Джентльмены! – обратился он к репортерам. – Экипаж только что завершил полет и ему следует отдохнуть.

Утром в гостиницу позвонили из Москвы. К телефону подошел Бугаев. Корреспонденты советских центральных газет интересовались результатами полета. В ответ на поздравления из Москвы он с чувством удовлетворения сообщил об успешном завершении перелета.

Американские газеты восторженно комментировали прилет советского лайнера, поместили сообщение о полете, фотографии, интервью. Газета «Нью-Йорк таймс» в передовой статье писала, что ввод в эксплуатацию Ту-104 был «огромным скачком» в авиационной технике. Газета «Дейли Миррор» отмечала, что «Ту-104 – первый в истории пассажирский реактивный самолет, совершивший трансатлантический перелет в Соединенные Штаты».

Экипаж находился в Нью-Йорке одни сутки. А 7 сентября в 13 часов 30 минут по московскому времени Ту-104 вылетел в обратный рейс. Маршрут был уже знакомый. Полет проходил по графику, и 8 сентября в 9 часов 10 минут по московскому времени Б. Бугаев посадил Ту-104 во Внуковском аэропорту. А 14 сентября Ту-104, ведомый теми же экипажами (Б. П. Бугаева и И. В. Орловца) отправился во второй полет по маршруту Москва – Нью-Йорк. В тот же день он доставил на американский континент делегацию СССР во главе с министром иностранных дел СССР А. А. Громыко на XII сессию Генеральной Ассамблеи ООН.

Б. ОРЛОВ

г. Москва.

Экипаж самолета Ту-104 и руководители перелета из Москвы в США в аэропорту Внуково после возвращения из Америки. В круге – командир корабля Б. П. Бугаев.

Фото из архива журнала.

В ЦЕНТРЕ СТОЛИЦЫ

РАЗБУШЕВАВШЕЙСЯ ЭКОНОМИКЕ ПЫТАЕТСЯ ПРОТИВОСТОЯТЬ АВИАЗАВОД

Близко знакомые с гражданской авиацией люди догадались, наверное, что речь пойдет об одном из четырех московских заводов – № 408. Правда, когда-то он строился почти что на окраине города. Но за минувшие десятилетия Москва разрослась настолько, что район станции метрополитена «Сокол» теперь совершенно спокойно можно отнести к центральной части столицы.

В позапрошлом году завод отметил свое шестидесятилетие. Юбилей прошел скромно, без какой-либо помпы и шумихи – ситуация, в которой очутился 408-й в последние годы, не располагала к пышным торжествам.

Экономическая реформа с предприятиями, подобными этому, обошлась наиболее сурово. Завод оказался лишенным какой-либо финансовой поддержки со стороны государства и отрасли. Его существование было поставлено в зависимость от тех, кто потребляет его продукцию. А это – в основном аэропорты, службы УВД, которым, как известно, тоже досталось в последние годы. Их реорганизовывали, закрывали, делили... Все это рикошетом ударило по 408-му, и остается только удивляться тому, что он до сих пор жив.

Эх, если бы реформенный молох не был таким беспощадным и безоглядным. Тогда, возможно, он обошел бы стороной этот завод, как предприятие, имеющее заслуженное прошлое, богатый опыт, выпускающее значимую для общества продукцию. Построен он был в 1935 году. То десятилетие отмечено бурным развитием гражданской авиации. Объем воздушных перевозок неуклонно возрастал, поэтому возникла потребность в осуществлении полетов в любое время суток, в сложных метеорологических условиях. Это в свою очередь вызвало необходимость в разработке и внедрении надежных радионавигационных и светотехнических средств. Все это и обусловило появление Всесоюзной конторы «Аэросвязьснабстрой» при Управлении связи и сигнализации Гражданского Воздушного Флота.

Главными задачами, которые должна была решать контора, являлись проектирование радиоустановок, монтаж и ремонт установок связи и сигнализации. Коллектив был небольшой – 243 человека. Но вошли в него профессионалы, умеющие работать с большой отдачей и эффективностью. За первые три с половиной года своего существования «Аэросвязьснабстрой» оборудовал средствами связи сорок четыре аэропорта, подготовил для ночных полетов одну из самых протяженных по тому времени воздушных трасс Москва – Иркутск. Помимо этого занимался ремонтом радиопередатчиков и радиомаяков, изготовлением различных приборов.

В годы войны контора, переименованная к этому времени в «Электрорадиомонтаж», была перебазирована в Красноярск. Ей поручили ответственное задание: в кратчайшие сроки оборудовать средствами радионавигации и радиосвязи воздушную трассу Красноярск – Уэлькаль, по которой должны были перегонять из Америки в СССР самолеты по ленд-лизу. Предстояло оборудовать семнадцать аэропортов. Работа шла в тяжелых климатических условиях, при постоянной нужде в людских и материальных ресурсах. Но она была выполнена в срок.

По мере освобождения советских городов от фашистских захватчиков монтажники конторы восстанавливали оборудование в разрушенных аэропортах. Работали и в городах, которые не были оккупированы. В 1944 году контора стала называться «Авиационной электрорадио-ремонтно-монтажной базой ГВФ № 408». Это длинное, похожее на скороговорку название она носила без малого пятнадцать лет, пока не получила новое, под которым мы знаем ее и сегодня, – Опытный завод № 408.

В предпоследний военный год специалисты конторы успешно решили еще одну, важную для фронта задачу. Совместно с сотрудниками одного из уральских радиозаводов они разработали и изготовили радиопеленгаторы с повышенной дальностью действия. Очень мобильные, легко транспортирующиеся. Именно в таких радиопеленгаторах остро нуждалась наступающая Красная Армия.

После Победы завод продолжал заниматься восстановлением радиотехнического оборудования в разгромленных аэропортах. Но уже к концу 1945 года перешел в основном к мирному труду.

Дальнейшая его работа велась в неразрывной связи с развитием гражданской авиации. Появлялись новые типы самолетов, увеличивалась дальность полетов, росли объемы воздушных перевозок – завод четко реагировал на происходящие в отрасли перемены, разрабатывал и изготовлял новое, более совершенное радио- и светотехническое оборудование, радиолокационные системы. Перечислить все, что было сделано заводом в период с 1945 по 1985 годы, невозможно. Но вполне достаточно сказать, что каждые десять лет он полностью менял ассортимент выпускаемой продукции.

К середине 80-х годов Опытный завод № 408 внешне представлял собой хорошо налаженное и ритмично работающее производство. Он как бы достиг своего зенита. Предприятие поддерживало тесные научные и творческие связи с ведущими научно-исследовательскими и учебными институтами отрасли: ГосНИИ ГА, НЭЦ АУВД (ныне ГосНИИ «Аэронавигация»), ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект», Московским институтом инженеров гражданской авиации (ныне Московский государственный технический университет гражданской авиации), аналогичными институтами в Риге и Киеве. Завод получал награды, Почетные грамоты от вышестоящих организаций. На многие выпускаемые им изделия у него были патенты. Его продукция была известна не только у себя в стране, но и за рубежом.

Но уже тогда нет-нет да проявлялись тревожные симптомы внутреннего неблагополучия. И все более отчетливо становилось видно: для того, чтобы и в дальнейшем выпускать новую и высококачественную продукцию, заводу необходимо осуществить реконструкцию производства, внедрить более современные технологии. И именно в этот момент грянула перестройка, потом началась коренная реформа в экономике. Первая, хотя и позволила заводскому коллективу перейти на новые условия хозяйствования, полный хозрасчет и самофинансирование, ввергла его в наполненные острыми коллизиями структурные преобразования, которые в подавляющем большинстве навязывались ему «сверху». Вторая бросила его, ослабленного беспрерывными разборками, так и не успевшего решить самые

насущные проблемы производства, в лучину рыночных отношений.

Нынешний директор Опытного завода № 408 академик Академии транспорта России, вице-президент отделения «Интерконтроль» Академии информатизации при ООН, лауреат Государственной премии СССР В. Трикоз рассказал:

– В этом кресле я с конца 1994 года. Хорошо помню, как впервые вошел в кабинет. Первое, что увидел на столе, – пачку неоплаченных счетов за воду, отопление и прочие коммунальные услуги. С их разбора и началось мое директорство.

Но неоплаченные счета были, что называется, только цветочками. Казалось, от некогда благополучного предприятия ничего не осталось. Простаивающие цехи, устаревшая морально и физически материальная и производственная база, массовое увольнение людей (из 800 специалистов и рабочих осталось всего 200 – меньше, чем в первый год существования завода) – даже самый отчаянный оптимист ощутил бы гнетущее чувство при виде всего этого.

Не стоит думать, что с приходом нового директора ситуация изменилась коренным образом. Не волшебник же он. Завод по-прежнему балансирует по краю финансового краха. Заказов поступает немного. В 1996 году последний заказ был выполнен в ноябре. К тому же не все поступившие заказы оплачиваются. У предприятия нет оборотных средств. Получая заявку на изготовление той или иной продукции, оно вынуждено требовать полной ее предоплаты. Отсюда ситуации, подобные той, что сложилась в 1995 году. Тогда завод получил заявок на 60 миллиардов рублей, а подписал с заказчиками договоров всего на два миллиарда. Впрочем, это, наверное, лучше, чем если бы он честно изготовил всю заказанную продукцию, а потом бы складировал ее в своих помещениях, так как заказчик отказался или не смог ее выкупить – пришлось в свое время обжечься и на этом. Работает завод четыре дня в неделю. Задержки заработной платы здесь никого не удивляют.

Для того чтобы поправить свои дела, улучшить финансовое положение, завод предпринимал различные меры. Создавал арендные и совместные предприятия, коммерческие структуры. Не чурался браться за изготовление нетрадиционной для него продукции, вплоть до решеток на окна, рам и дверей, шкафов, этажерок и терморегуляторов для железнодорожных вагонов. Новоиспеченные предприятия на каком-то этапе поддержали завод, но в дальнейшем отдача от них не оправдала себя. К тому же они послужили причиной конфликтов в коллективе, потому что там платили большую зарплату, чем основным работникам. Пришлось от этих предприятий отказаться. А работа по профилю стала угрозой самому заводу – появилась опасность, что он постепенно растеряет все накопленное за годы своего существования, превратится в обычное предприятие по бытовому обслуживанию населения. Если бы завод подпадал под конверсию, это, наверное, было бы и ничего. Но ведь 408-й не военный объект, продукция которого перестала кого-либо интересовать. Все, что он выпускает, нужно отрасли.

Валерий Трикоз – человек, преданный авиации. Работал в бывшем Министерстве гражданской авиации, ГосНИИ ГА. Занимался в основном системами управления воздушным движением. Награжден орденом «Знак почета», лауреат Государственной премии СССР 1978 года за разработку системы вторичной локации, позволяющей в автоматическом режиме получать с борта самолета информацию о параметрах полета.

На завод он пришел как человек от авиации и готовый служить только ей. На поступающие от неавиационных структур предложения, порой весьма заманчивые, о сотрудничестве отвечает отказом. Согласиться значило бы для него подставить под удар цель, ради которой он здесь появился: сохранить для гражданской авиации завод, вернуть ему былую мощь и – обязательно! – добиться, чтобы он воедино соединял в себе науку и производство.

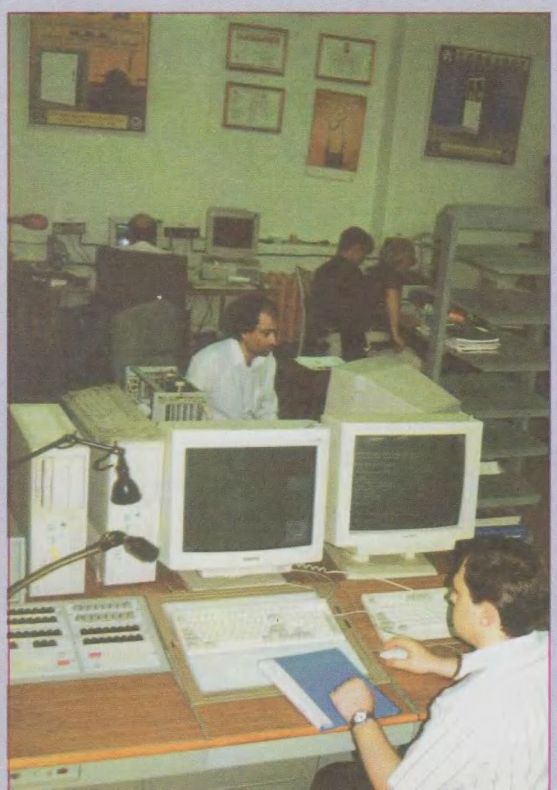
Сейчас при заводе действует всего одно совместное предприятие – «СПАС». Трикоз в свое время стоял у его истоков и «перетащил» его за собой на завод. «СПАС» занимается научными разработками и созданием аппаратно-программных средств автоматизации процессов УВД аэронавигационного оборудования. Его сотрудничество в 408-м более чем оправдано.

Сейчас в прейскуранте завода числится около пятидесяти изделий. Причем, производство восемнадцати из них было налажено в последние два года – несмотря на колоссальные трудности 408-й все же старается следовать своим традициям не отставать от технического прогресса.

Позиция, занимаемая сегодня руководством завода, сродни той, о которой говорят: либо пан либо пропал. Все оставшиеся силы, средства брошены на то, чтобы сохранить имеющийся потенциал, как можно лучше подготовиться к тому, чтобы во всеоружии встретить свой, быть может, единственный шанс возродиться, обрести прочное финансовое положение, обеспечить рабочих и специалистов достойной заработной платой, надежной социальной защитой.

Но будет ли такой шанс? Директор назвал факты, почерпнутые на одном из ответственных совещаний. Оборудование подавляющего большинства служб УВД изношено на 60–80 процентов. Между тем на обновление основных фондов они затрачивают менее десяти процентов прибыли, тогда как на заработную плату уходит ее более пятидесяти процентов. Но такое соотношение не может долго продолжаться. Рано или поздно службы УВД, а также аэропорты, где расклад примерно тот же, повернутся лицом к проблеме замены старого оборудования. И тогда они обратятся на Опытный завод № 408. Конечно, они могут закупить новое оборудование и у иностранных фирм, но в этом случае за аналогичную выпускаемой этим заводом продукцию, кстати, совершенно не отличающуюся по качеству, им придется заплатить в два-три раза дороже. Других отечественных предприятий, производящих такое же оборудование, нет – те, что были в бытность СССР, оказались ныне за границей. Правда, есть еще Щелковский завод, но он почти совсем прекратил выпуск такого оборудования.

Хочется верить, что надежды В. Трикоза и всего коллектива завода оправдаются. У завода нет панацеи от навалившихся на общество проблем в виде инфляции, неплатежей, резкого падения спроса на многие виды товаров и услуг. Только от него самого зависит, выдержит ли он их натиск. Хотя можно спросить, почему. Ведь в Федеральной авиационной Службе России 408-й – единственный.



В одном из цехов опытного завода № 408 гражданской авиации.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

Т. СУВОРОВА,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»
г. Москва.

СТАРТ С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

«В настоящее время возникла серьезная проблема по вводу в строй летного состава Пермского государственного авиапредприятия,которое имеет два исправных самолета Ту-204. Самолеты простаивают, предприятие несет убытки. Наше обращение в Управление летной службы результатов не дало. Прошу Вас вмешаться в решение возникшей проблемы».

Телеграмму такого содержания начальник Уральского регионального управления Федеральной авиационной службы В. Вахромов отправил 24 апреля с. г. на имя директора ФАС России Г. Зайцева. В чем же заключается загвоздка? Чтобы разобраться в этом, обратимся к предыстории проблемы.

Первый среднемагистральный самолет Ту-204 RA-6407 Пермское государственное авиапредприятие в июне 1996 года взяло в аренду с правом выкупа. Вторая машина, RA-64016, получена уральцами в апреле текущего года. Тоже – в лизинг с условием последующего выкупа. Для освоения и ввода в эксплуатацию нового типа воздушных судов отечественного производства проделана большая работа. Переучены на Ту-204 три летных экипажа. Создан специализированный участок из двадцати специалистов для оперативного технического обслуживания новых лайнеров непосредственно в пермском аэропорту. В службе бортпроводников авиапредприятия для комплектования их экипажей подготовлены наиболее опытные стюардессы. И в планах уральцев – переучить на Ту-204 еще три летных экипажа.

Казалось бы, есть все условия для экономически эффективной работы, заключающейся в обслуживании как отечественных, так и зарубежных потребителей авиауслуг на уровне мирового сервиса. Причем экономические перспективы Пермского авиапредприятия в использовании обоих Ту-204 весьма обнадеживающие: рейсы в Объединенные Арабские Эмираты, Испанию, Италию, а также «фирменный» – на Москву.

Таким образом предприятие как эксплуатант, располагающий двумя Ту-204 – единственными (!) допущенными к международным пассажирским перевозкам, вышло уже на предварительный старт. Теперь вроде бы остается лишь вырулить на исполнительный – и, как говорится, по газам! Ан нет. На пермском предварительном старте – застой. «Первый блин» эксплуатации Ту-204 пока получается комом.

Еще весной 1995 года генеральным директором АНТК имени А. Н. Туполева В. Климовым был подготовлен документ, утвержденный 14 марта тогда еще первым заместителем директора ДВТ Минтранса РФ Г. Зайцевым (ныне директор ФАС России). «В связи с началом эксплуатации самолета Ту-204 в авиакомпаниях, – говорилось в том распоряжении, – назначить ведущих летчиков-испытателей АНТК имени А. Н. Туполева с правом... ввода в строй летного состава, проверки техники пилотирования, самолетовождения и допуска к полетам в качестве командира ВС, инструктора-летчика Ту-204» (выделено мной. – В. Д.).

В ноябре прошлого года было принято «Решение о порядке проведения работ по освоению самолета Ту-204 Пермским государственным авиапредприятием», утвержденное заместителем директора ФАС России В. Горловым и первым заместителем директора ФАС И. Валовым соответственно 20 и 21 ноября. Под этим документом стоят подписи и восьми руководителей соответствующих авиаструктур. Первая их них – начальника Управления летной службы ФАС России Ю. Карецкого.

Второй пункт этого «Решения...» гласит: «Аэродромную подготовку, ввод в строй летного и инженерно-технического состава Пермского государственного авиапредприятия выполнять на самолете Ту-204-100 RA-64017 инструкторским составом АНТК имени А. Н. Туполева и авиакомпании «Внуковские авиалинии» по программам, утвержденным УЛС ФАС России» (выделено мной. – В. Д.).

Во исполнение требований этих документов в конце 1996 года на Ту-204 был выполнен первый рейс из Перми на Канарские острова. Экипажи состояли из специалистов АНТК, ФАС и уральских стажеров – командира воздушного судна А. Костюка, второго пилота Д. Чухустова и бортинженера В. Буговского. И еще несколько рейсов было выполнено в аналогичном варианте по составу авиаспециалистов. А затем остро встал вопрос о получении пермскими авиаторами допуска к самостоятельным полетам на Ту-204. Работу по вводу их в строй в условиях своего предприятия должен был возглавить и организовать заместитель командира летного отряда А. Костюк. Значит, его первого и следовало бы допустить к самостоятельным полетам на новой технике. Однако представители авиакомпании «Внуковские авиалинии» предъявили уральцам в этой связи совершенно неприемлемые условия, которые можно охарактеризовать одним словом: кабальные. И тогда 16 апреля с. г. руководство Пермского предприятия обратилось за помощью в Уральское региональное управление, направив телеграмму следующего содержания: «Командир воздушного судна – стажер Костюк А. Я. закончил программу ввода в строй на ВС Ту-204-100. Для выполнения проверки на допуск к самостоятельным полетам просим ходатайствовать перед ФАС России о направлении Ручкина В. Г., назначенного ведущим пилотом-инспектором ФАС по самолету Ту-204».

Получив это сообщение, первый заместитель начальника Уральского управления А. Прималенный послал начальнику Управления летной службы ФАС России Ю. Карецкому адекватный запрос, который заканчивался так: «При невозможности направления Ручкина В. Г. прошу поручить выполнение проверки руководителю летной службы АНТК имени А. Н. Туполева Попову согласно решению ФАС России от 21.11.96 г.».

Ответ Карецкого (напомним, чья подпись стоит первой под упомянутым выше «Решением о порядке проведения работ...») был однозначно категоричным: «Ввод в строй членов экипажа ВС Ту-204 летчиками-испытателями запрещаю. Ввод в строй проводить только инструкторским экипажем АК «Внуковские авиалинии» по согласованной с УЛС ФАС России программе».

Вот тогда и возникла крайняя необхо-

димость в обращении к директору Федеральной авиационной службы России Г. Зайцеву телеграммой, текст которой приведен в начале этой публикации.

Невольно возникает ряд недоуменных вопросов. В частности, а знает ли одна рука у господина Карецкого, что творит, то есть подписывает его другая рука? А также – какой из упомянутых выше документов он подписывал «одной левой»: то ли коллективное решение о правомочности соответствующих специалистов АНТК имени А. Н. Туполева вводить в строй летный состав Пермского предприятия, то ли единоличную телеграмму, которая по смыслу диаметрально противоположна требованиям того же документа, причем утвержденного двумя вышестоящими руководителями?

И еще. Почему при решении вопроса о вводе в строй уральского летного состава и допуска его к самостоятельным полетам на Ту-204 явное предпочтение в отношении подбора инструкторов отдано внуковцам, или, говоря иначе, почему лоббируются интересы авиакомпании «Внуковские авиалинии»? Уж не потому ли, что потенциально Пермское государственное авиапредприятие может со временем составить весьма серьезную конкуренцию столичному авиаперевозчику? Особенно, если оно задействует к концу года, согласно своим планам, третий Ту-204.

Прежде чем поставить последнюю точку в обсуждении этой темы, хотелось бы высказать такое соображение. Как известно, каждый день простоя самолета Ту-204-100 приносит убыток, который выражается в рублях восьмизначной (!) цифрой. Думается, было бы справедливо, чтобы какую-то долю от этих потерь стал возмещать (вполне по законам рынка) конкретный виновник их образования. Может, тогда дело с пермскими Ту-204 наконец-то сдвинется с затянувшегося предварительного старта на действительно исполнительный – и обе машины, пилотируемые уральскими экипажами, пойдут на взлет и в набор высоты. Дай-то Бог, чтобы это случилось поскорее!

Владислав ДЕБЕРДЕЕВ

г. Пермь.

Комментарий начальника Управления летной службы ФАС России Юрия КАРЕЦКОГО:

Казалось бы, претензии, предъявленные В. Дебердеевым, разумеется, выражающим мнение руководства Пермского государственного авиационного предприятия, не лишены основания. Действительно, в ноябре 1996 года было принято решение о привлечении инструкторского состава АНТК имени А. Н. Туполева и авиакомпании «Внуковские авиалинии» к работе по вводу в строй экипажей Пермского ГАП на Ту-204. Но ведь, как говорится, не от хорошей жизни мы пошли на это. Своими подготовленными к полетам на Ту-204 инструкторами Федеральная авиационная служба в ту пору, да и позже, не располагала.

Однако надежды на туполевцев не оправдались. Положение в АНТК сложилось вскоре таким образом, что летчик-испытатель с инструкторским допуском, кому с учетом его опыта мы еще могли доверить подготовку пермских экипажей и которому на это ФАС делегировала права, вынужден был уйти с летной работы на пенсию. Из инструкторского состава подходящим оставался только бортинженер, а между тем пермяки просили прислать им полностью укомплектованный инструкторский экипаж.

Вот почему мой ответ на их просьбу был «однозначно категоричным» отказом. Иначе говоря, подобрать соответствующих инструкторов из числа туполевцев уже не было никакой возможности даже в ближайшей перспективе.

Что же касается авиакомпании «Внуковские авиалинии», она по-прежнему располагает подготовленным инструкторским составом с правами инспекторов ФАС России. Кстати, упомянутый в запросе, поступившем в наше Управление за подписью первого заместителя начальника Уральского управления А. Прималенного, командир эскадрильи В. Ручкин, летающий на Ту-204 с первого же его рейса, конечно, мог бы отлично справиться с задачей ввода в строй пермских пилотов. Но служебные обстоятельства в авиакомпании «Внуковские авиалинии» сложились так, что генеральный директор вынужден был запретить Ручкину работать в отрыве от его подразделения. Так ведь на этом инструкторские возможности авиакомпании не исчерпываются.

Далее помехами делу стали неувязки в выполнении договорных обязательств обеими сторонами – Пермским авиапредприятием и «Внуковскими авиалиниями». При этом пермяки ссылались на якобы «кабальные» для них условия. Но, судя по подписанному договору, права арендодателя не выглядят «совершенно неприемлемыми», касается ли то обеспечения арендатором надлежащих условий работы, отдыха и быта инструкторского экипажа или сроков подачи заявки на его выделение и предоплаты за его аренду. Оформление заявок с указанием конкретных размеров арендной платы предусмотрено делать в соответствии с приложениями к договору. Одним из его пунктов четко определено: «Арендатор обязан до 15-го числа предыдущего месяца от начала полетов перечислить арендодателю предоплату в размере стоимости аренды экипажа на один месяц и предоставить арендодателю копию соответствующего платежного поручения». Однако ни срока подачи заявки, ни срока предоплаты пермяки не выдержали. Не предоставили они внуковцам и документов в соответствии с приложениями к договору. Торг начался из-за размеров оплаты, но странным образом – на большом расстоянии между сторонами. Каждая из них уперлась на своей позиции в ожидании уступок другой, вместо того чтобы руководителям немедленно собраться вместе, объективно взвесить возможности и «утрясти» неувязки.

Никакой поддержки в своих претензиях (иначе говоря, лоббирования) со стороны нашего Управления руководители авиакомпании «Внуковские авиалинии» не получили. Наоборот, мой заместитель Владимир Солдатов, встретившись с руководством авиакомпании (генеральный директор «Внуковских авиалиний Ю. Кашицин в ту пору находился в отпуске), прямо назвал его позицию антигосударственной. Ведь делегирование Федеральной авиационной службой России инструкторам авиакомпании полномочий по вводу в строй на Ту-204 летного состава государственного авиапредприятия, что, безусловно, следует считать государственной задачей, всем своим смыслом исключает развитие противоречий между исполнителем и заказчиком. Нельзя допускать, чтобы финансовые вопросы становились помехой решению этой задачи.

К сожалению, руководство «Внуковских авиалиний» продолжало упорствовать и придерживалось своей позиции. Так что же: безвыходное положение? Нет. Тем временем получил инструкторский допуск на Ту-204 ведущий пилот-инспектор летно-штурманского отдела ГТК «Россия» Сергей Осипов, и ему были делегированы права инспектора ФАС для того, чтобы провести в Перми контрольно-проверочные полеты с заместителем командира летного отряда А. Костюком. Эту работу Осипов выполнил в полном соответствии с полученным заданием. Теперь в Пермском авиапредприятии есть кому продолжить работу по вводу в строй на Ту-204 других экипажей.

Относительно озабоченности В. Дебердеева возможностью «весьма серьезной конкуренции столичному авиаперевозчику» при вводе в строй пермяками третьего Ту-204 хочу сказать, что она выглядит по меньшей мере наивной. Ведь потребность в самолетах типа Ту-204 как в России, так и в остальных странах СНГ настолько велика, что конкуренция едва ли обострится даже в отдаленной перспективе. Только бы побыстрее развернуть парк этих лайнеров в необходимом количестве. А вот это действительно вызывает обоснованную озабоченность и у производителей авиатехники, и у ее эксплуатантов.

И еще. Думаю, что эта короткая история несложившихся отношений двух авиапредприятий может послужить уроком того, как не надо их строить, и для других, кому предстоит осваивать Ту-204 да и другие новые машины. Государственные задачи надо решать с государственной же ответственностью.

НАЦИОНАЛЬНАЯ АВИАКОМПАНИЯ

BELAVIA
Belarusian Airlines

ЯВЛЯЕТСЯ ЛИДЕРОМ СРЕДИ ДРУГИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ.

ПАССАЖИРСКИЕ АВИАЛАЙНЕРЫ С ЭМБЛЕМОЙ «БЕЛАВИА» МОЖНО ВСТРЕТИТЬ НЕ ТОЛЬКО В АЭРОПОРТАХ СТРАН СНГ, НО И ЕВРОПЫ, БЛИЖНЕГО ВОСТОКА, АЗИИ И АФРИКИ.
КОМПАНИЯ ВЫПОЛНЯЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ В ГЕРМАНИЮ, ПОЛЬШУ, АВСТРИЮ, ИРЛАНДИЮ, ВЕЛИКОБРИТАНИЮ, ИЗРАИЛЬ, НА КИПР И В ТУРЦИЮ. ЛУЧШИЕ СТЫКОВКИ ДЛЯ ПОЛЕТОВ В ЕВРОПУ И АМЕРИКУ – ИЗ ВОЛГОГРАДА, ЕКАТЕРИНБУРГА, ОМСКА, САМАРЫ, ЧЕЛЯБИНСКА И АЛМА-АТЫ.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА

Головной офис национальной авиакомпании «Белавиа»

Адрес: 220004 Республика Беларусь, г. Минск, ул. Немига-14
TEL.: (017) 229-22-90
FAX: (017) 229-23-83
SITA MSQIDB2
грузовые перевозки (017) 222-53-27
чартерные рейсы (017) 229-27-06

Представительство в России

Адрес: г. Москва, Армянский пер., 11/2
TEL.: (7-95) 923-10-84,
(7-95) 925-17-73
FAX: (7-95) 247-98-57

Представительство в Великобритании

Адрес: 7 BUCKINGHAM GATE LONDON SW 1E 6JP
TEL.: (10-012-93) 54-70-71
FAX: (10-012-93) 56-01-16

Представительство в Ирландии

Адрес: OFFICE 3A, DEPARTURE CONCOURSE, SHANNON AIRPORT, IRELAND
TEL.: (10-353-61) 47-29-21
FAX: (10-353-61) 47-29-21

Представительство во Франкфурте

Адрес: 113 ZEIL 60313 FRANKFURT AM MAIN, GERMANY
TEL.: (10 4969) 920-79-40
FAX: (10 4969) 920-79-42

Представительство в Берлине

Адрес: HILTON HOTEL STADTBÜRO BELAVIA MOHRENSTRAβE 30, 10117 BERLIN
TEL.: (10 4930) 2023-20-25
FAX: (10 4930) 2023-20-27

Представительство в Австрии

Адрес: A-1010 WIEN PARKING 12 TOP 3
TEL.: (10-431) 513-29-24,
(10-431) 513-29-44
FAX: (10-431) 513-29-20

Представительство в Польше

Адрес: 1, ZWIRKI AND WIGURY STREET 00-906 WARSAW, POLAND
TEL.: (10-482) 650-23-14
FAX: (10-482) 650-23-15

Представительство на Кипре

Адрес: 79A, ARCH. MAKARIOS IIIAVE., NICOSIA, CYPRUS
TEL.: (10-3572) 37-63-50,
(10-3572) 36-63-50
FAX: (10-3572) 37-53-43

Представительство в Израиле

Адрес: 1 BEN YEHUDA ST., MIGDLADOR BLD TEL-AVIV 63801 ISRAEL
TEL.: (10-972-3) 516-16-01,
(10-972-3) 516-16-13
FAX: (10-972-3) 516-16-27

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

(Лицензия Министерства Обороны РФ № 17-4/240)

ПРЕДЛАГАЕТ

АВИАЦИОННЫЕ АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ 20 НКБН-25-УЗ серия 4

Приемка военного заказчика
Гарантия 3 года

113162, Москва, А/я 4
Заявки по факсу (095) 924-02-09

ПРОДАЕТСЯ САМОЛЕТ

ЯК-18Т

**пятиместный,
год выпуска 1995.
40 часов налета,
топливный бак
на 1300 километров.**

Цена 50 000 долларов.

**Контактный телефон
751-88-45.**

ОНИ ОТКРЫВАЛИ ШЕРЕМЕТЬЕВО...

В начале шестидесятых годов на эксплуатацию в Аэрофлот поступили скоростные реактивные самолеты. Это открыло реальную возможность осуществлять полеты по наиболее протяженным авиалиниям мира, активнее, чем прежде, развивать международные воздушные сообщения. Однако слабая обустроенность столичных аэропортов, не говоря о периферии, тормозила дело. Ни Внуково, ни тем более Быково, не отвечали возросшим требованиям. И тогда Аэрофлоту был передан аэродром ВВС в нескольких километрах от Москвы. Надо признать, что это был в полном смысле слова «царственный» жест Никиты Сергеевича Хрущева, проводившего тогда значительное сокращение Вооруженных Сил.

31 июля 1959 года новый столичный аэропорт, получивший название «Шереметьево» (от названия дачного поселка по Савеловской железной дороге), открыл первую страницу своей биографии. Десятки опытных специалистов из Внукова и Быкова составили главное ядро молодого коллектива. А возглавил новую воздушную гавань столицы известный пилот Аэрофлота Герой Советского Союза Василий Александрович Борисов.

Это был человек удивительной судьбы. Еще в начале тридцатых годов он успешно осваивал воздушные трассы в Сибири, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке. Как опытного командира транспортного самолета с первых же дней войны его призвали в Авиацию Дальнего Действия. Василий Александрович еще в сорок втором году в числе первых наших авиаторов пять раз «ходил» на Берлин. Возглавляемый им экипаж Ил-4 успешно преодолевал сотни километров над густым зенитным огнем. Эти полеты особенно запомнились Василию Александровичу, хотя воевать ему довелось и в небе над Москвой, Ленинградом и Сталинградом, участвовать в огненных сражениях на Кавказе, Украине, в Прибалтике, Польше, Чехословакии... За мужество и героизм, проявленные в годы войны, Борисову была вручена Золотая Звезда Героя. Кроме того, он был награжден еще одним орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, многими медалями.

Принятый от ВВС аэродром хотя и был оснащен новыми радио- и светотехническими системами, для осуществления пассажирских и других видов перевозок был приспособлен слабо. Василию Александровичу Борисову и его помощникам предстояло в сжаты сроки не только организовать и обустроить многочисленные службы, но и наладить транспортную связь с Москвой, начать строительство необходимых производственных и служебных помещений, позаботиться о жилье для работников аэропорта.

Борисову с первых же дней удалось собрать вокруг себя сплоченную команду, в которую вошли начальник службы перевозок В. Носов, начальник АТБ В. Привезенцев, начальник службы связи Я. Руднев, заместитель начальника аэропорта по движению И. Шеломов, руководитель группы аэронавигационной информации Б. Шихов, начальник автобазы М. Ярченко и другие. Кроме кадровых аэрофлотовцев Борисов привлек к работе в новом аэропорту немало уволенных в запас офицеров из ВВС, имевших большой опыт в организации и выполнении полетов в составе авиадивизии особого назначения. Это Герой Советского Союза И. Матвеев, пилоты-фронтовики Б. Козин, А. Саулин, И. Редько, М. Филимонов, В. Бабаев. Все они, проявив высокие организаторские способности, умело возглавили «мирные службы» в аэропорту.

Будучи уже на залуженном отдыхе, но не прерывая связи с родным аэропортом, Василий Александрович с особой теплотой вспоминал о самой горячей службе – службе перевозок, большую часть которой составляли женщины. Имеющие опыт работы с авиапассажирами А. Акимова, З. Антонова, Т. Зайцева, А. Сафонова, Э. Эмануилова с большой заботой воспитывали молодые кадры – главным образом принятых из окружающих Шереметьево поселков выпускниц школ. Не считаясь с временем, они отрабатывали новые технологии обслуживания пассажиров даже в скромных, необустроенных помещениях аэропорта. Не случайно в первые же годы работы аэропорта в службе перевозок родилось начинание под девизом: «Каждый рейс – регулярный!» И это не было данью моде, формальной инициативой. Люди подтверждали этот лозунг делами.

«Пассажир всегда прав!» – любил повторять на разборах и совещаниях Василий Александрович Борисов. И это его убеждение всячески претворяли в жизнь руководители служб аэропорта. А пример в этом подавали руководители отдела перевозок В. Носов и Г. Полонский. О них и сегодня с большой теплотой вспоминают ветераны аэропорта. Как вспоминают в авиационно-технической базе (ныне авиационно-техническом Центре АО «Аэрофлот») своего первого начальника В. Привезенцева. Несмотря на нехватку мест стоянок самолетов, отсутствие служебных помещений (первое время работали в палатках) он сумел организовать качественное обслуживание авиатехники, оборудовать средства подогрева двигателей, приобрести необходимое оборудование. Во всех начинаниях он получал активную поддержку у инженеров И. Дардыки, Н. Горностаева, Н. Жеромского, К. Подойницина, Н. Кибеца, М. Береговского, А. Вязюля и других.

Буквально на пустом месте была размещена и обустроена база спецавтотранспорта, насчитывавшая тогда менее одного десятка машин. Базу возглавлял М. Ярченко, благодаря которому ее удалось укомплектовать опытными специалистами и обеспечить бесперебойную работу спецавтотранспорта.

...12 августа 1959 года новый столичный аэропорт принял первый регулярный рейс – прибывший из Ленинграда самолет Ту-104. А спустя год аэропорт становится базой Московской авиагруппы международных воздушных сообщений. В 1960 году его перевозки составили 270 тысяч пассажиров; 170 тысяч из них приходились на пассажиров международных авиалиний.

Конечно, всеобщая необустроенность, прежде всего отсутствие аэровокзала, давали о себе знать. Василий Александрович Борисов и его помощники настойчиво «стучались в верха» и добились-таки своего: осенью 1963 года аэровокзал, достойный по тем временам международного аэропорта, был построен.

Нет уже с нами Василия Александровича, но его имя носит одна из улиц в авиационном поселке Букино, где сегодня живут тысячи шереметьевцев. А на небольшом одноэтажном домике по этой улице висит мемориальная доска, на которой начертано:

«На этой улице с 1960 по 1993 год жил Герой Советского Союза, полярный летчик Борисов Василий Александрович».

В. ДЕГТЕВ,
ветеран аэропорта
Шереметьево
г. Москва.

Ветераны-шереметьевцы у самолета-памятника Ил-18. В центре – первый начальник аэропорта Шереметьево Герой Советского Союза, заслуженный пилот СССР В. А. Борисов (1985 г.)

Фото В. ГРЕБНЕВА.

ЗА ПОРЯДОК НА ЗЕМЛЕ И ВОЗДУХЕ

Вот уже четверть века, с 1972 года, ведет свою историю Московское Управление внутренних дел на воздушном и водном транспорте МВД Российской Федерации. Наш корреспондент встретился с начальником Управления генерал-майором милиции Евгением ВЛАСОВЫМ, чтобы получить, как говорится, из первых рук информацию об истории создания воздушной милиции и ее нынешних делах и проблемах. А началась беседа так:

– Евгений Константинович, прежде всего разрешите поздравить вас со всеми юбилеями, выпавшими на этот год: 850-летием нашей столицы, четвертью века Московского УВД на воздушном и водном транспорте, а еще с вашим личным пятидесятилетием.

Традиционно считается, что юбилеи – лучший повод для того, чтобы мы подытожили все, что сделали и прожили. И давайте начнем с истоков: какой необходимостью было вызвано формирование воздушной милиции?

– В начале 70-х годов по миру покатилась волна нового в ту пору вида преступлений - воздушного терроризма. Она и наше государство не обошла стороной. После захвата террористами в Сухумском аэропорту самолета Ан-24 и убийства борпроводницы Надежды Курченко правительство страны вынуждено было принять решение о создании подразделений воздушной милиции. Отсчет своего времени Московское УВД на воздушном и водном транспорте ведет с 16 февраля 1972 года. Кстати, вначале – только на воздушном... Позднее, в 1980 году, в канун проведения Московской Олимпиады, к наименованию Управления добавилось «...и на водном транспорте». Необходимость этого дополнения понятна – усилить контроль за особо важными гидротехническими сооружениями вокруг столицы и исключить возможность проведения на них террористических актов.

Подразделения воздушной милиции теперь созданы практически во всех крупных аэропортах страны, но наше региональное специализированное Управление на воздушном транспорте поныне остается в России единственным.

– Что же оно представляет собой и чем располагает?

– Из небольшого подразделения, занимавшегося в основном сопровождением самолетов, Управление преобразовалось в мощную мобильную структуру, включающую в себя по существу все направления милицейской работы. Теперь в наше оперативное пространство входят объекты гражданской авиации Московского аэроузла и двенадцати областей центральной части России, а также свыше 2500 километров речных магистралей.

Наряду с обычными службами криминальной милиции и милиции общественной безопасности, службами следствия и дознания мы располагаем специальными подразделениями для обеспечения безопасности на воздушном и водном транспорте. В Управлении созданы мощный отряд милиции особого назначения (ОМОН), оперативно-розыскной отдел и служба собственной безопасности. Есть свой Центр служебного собаководства, создан изолятор временного содержания задержанных за нарушение общественного порядка.

Известно, что транспортные узлы как магнитом притягивают к себе преступников разных мастей. Целью их преступных посягательств становятся, в первую очередь, коммерсанты и «челноки», которые ввозят в столицу и вывозят из нее массу товаров, валюту и другие ценности. Мы выступаем на защиту пострадавших, а главное – стремимся предотвратить случаи посягательства на них преступников.

– Евгений Константинович, а как началась лично ваша служба в милиции?

– Вначале, когда в 1971 году окончил Могилевский машиностроительный институт, от службы милицейской я был еще далек. Работал на заводе, в обкоме ЛКСМ Белоруссии, затем – в ЦК ВЛКСМ. Именно там, на комсомольской работе, занимаясь профилактикой правонарушений среди молодежи и несовершеннолетних, организацией оперативных отрядов, я и ознакомился с системой органов внутренних дел. А в 1979 году меня направили в транспортную милицию МВД. За шесть лет обрел определенный опыт, вместе с тем понял необходимость высокого профессионализма в этом трудном и ответственном деле. Поэтому в 1987 году поступил в Академию МВД СССР. По ее окончании работал в МВД Российской Федерации. В 1992 году получил назначение на пост начальника Московского УВД на воздушном и водном транспорте. С тех пор и руковожу им по мере своих сил и способностей.

– И в какой мере возглавляемому вами Управлению удается гарантировать безопасность граждан на воздушном транспорте?

– Каждый аэропорт – это локальный объект, достаточно плотно прикрытый правоохранительными силами. Для общеуголовной преступности места практически не осталось. Здесь мы сильны, имеем отработанную систему мер профилактики. Фактически на протяжении пяти лет в столичных аэропортах отмечается снижение количества преступных посягательств на жизнь, здоровье и имущество пассажиров. Только в 1996 году на обслуживаемых нами объектах воздушного транспорта сотрудники воздушной милиции изъяли у разного рода нарушителей 94 единицы огнестрельного оружия (из них 66 – нарезного), 48 гранат, 72010 штук боеприпасов, 3,2 кг взрывчатых веществ, 163 газовых пистолета, 4874 единицы холодного оружия, 7019 газовых баллончиков.

В том же году при содействии таможенников мы задержали 63 наркокурьера, изъяв у них около 88 кг наркотиков, в основном сильнодействующих. По ценам «черного рынка» стоимость этого наркозелья превышает 21 миллион долларов США. Предотвращен незаконный вывоз из России около 3,5 миллиона долларов США, более одного миллиарда рублей, 4 кг золота, 3,5 кг серебра и 10 кг палладия.

– Что же способствовало достижению столь весомых результатов?

– Безусловно, главное – это высокий профессионализм наших сотрудников, четкая координация нашей работы с деятельностью местных территориальных органов внутренних дел, других правоохранительных органов, работающих плечом к плечу с нашими милиционерами в аэропортах. Это – ФСБ, таможня, пограничники и собственные службы авиационной безопасности аэропортов.

Тем не менее, если оценивать в целом оперативную обстановку в аэро- и речных портах, приходится констатировать, что она все еще остается сложной и неоднозначной. Нас беспокоит рост числа экономических преступлений, связанных с повсеместной коммерциализацией объектов воздушного и водного транспорта. Коммерческие структуры притягивают к себе различные преступные группировки, которые значительно активизировали свою деятельность. Приведу несколько фактов. На объектах оперативного обслуживания Управлением в 1996 году были выявлены 29 организованных преступных групп, которые совершили 45 преступлений. К уголовной ответственности удалось привлечь 43 активных участника этих групп.

Однако проводимая в этом направлении работа еще не отвечает предъявляемым требованиям.

– И чем объяснятся такая неудовлетворенность?

– Мы понимаем, что самые серьезные преступления этой категории все еще остаются невыявленными нами. Зачастую потерпевшие отказываются обращаться в правоохранительные органы, опасаясь за свою личную безопасность и понимая, что действующее уголовно-процессуальное законодательство не гарантирует им и членам их семей личную безопасность. То же самое относится и к коммерческим предприятиям, расположенным в аэро- и речных портах. Они исправно платят... «дань» криминальным структурам, а с заявлением в правоохранительные органы не обращаются.

– Так чего же нам ожидать в дальнейшем?

– Перспектива борьбы с преступностью, на мой взгляд, положительная. Нам есть теперь на что опереться, потому что с 1 января нынешнего года вступил в действие Уголовный кодекс России. Наконец-то есть правовая основа для решения широко обсуждавшихся и назревших проблем борьбы с организованной преступностью.

Проблема же обеспечения авиационной безопасности ныне серьезно беспокоит нас вот в каком отношении. Я уже приводил показатели, свидетельствующие о результативности работы милиции на досмотре. Здесь у нас работают действительно профессионалы, хорошо умеющие пользоваться специальной техникой, обладающие оперативными навыками и административными правами. Но в дальнейшем, в соответствии с новым Воздушным кодексом России, принятым Государственной Думой 19.02.97 г., и Положением «О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства», производство досмотра будет отходить к ведению гражданских лиц – представителей аэропорта или авиакомпании. Это – в перспективе. А пока САБ (служба авиационной безопасности) только формируется, работа проводится совместно. Но милиции уже сегодня приходится перестраиваться, осваивать дополнительные участки. Мы уверены, что тесное взаимодействие, совместные усилия авиаторов и милиции помогут повысить безопасность.

Правда, есть ряд ставших перед нами актуальных проблем правового, организационного, финансового характера. Их решением занимаемся совместно с администрацией Федеральной авиационной службы России, с руководством аэропортов и авиакомпаний.

На этом фоне резким контрастом выглядят случаи, когда некоторые ретивые администраторы из разного рода АО, АОЗТ и тому подобных пытаются оттеснить на второй план или вообще отстранить милицию от участия в системе авиационной безопасности. На наш взгляд, такая позиция противоречит действующему законодательству и нуждается в корректировке. Именно участие органов внутренних дел как представителей государства в системе авиационной безопасности, особенно в период перестройки этой системы, и увеличивает государственные гарантии безопасности пассажиров. Кстати, здесь можно сослаться на статью 83 нового Воздушного кодекса, объявляющую, что «авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности.., а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами». Следовательно, за органами внутренних дел на транспорте должны быть не только сохранены, но и усилены функции административного надзора за всеми гражданскими структурами и формированиями, дислоцирующимися в аэропорту, исполнения розыскных мероприятий в пассажиропотоке, проведения совместно с подразделениями ФСБ, ГТК, ФПС поисковых мероприятий в целях пресечения актов терроризма, контрабанды, незаконного оборота наркотиков, оружия и так далее.

– Но чем объясняется, по вашему мнению, сопротивляемость такой организации со стороны администраций указанных структур?

– Мы понимаем, что кое-кому выгодно содержать свою, бесконтрольную «карманную» службу безопасности. В нужный момент она закроет глаза на то или иное нарушение, идя на поводу у руководства. И разве можно с уверенностью полагать, что ее сотрудники будут вылавливать в пассажиропотоке преступников, находящихся в розыске, или досматривать багаж, прибывший из «горячих точек»? А вот сотрудники воздушной милиции только в прошлом году задержали 81 человека за преступления, совершенные в разных регионах России и за ее пределами. С 1992 года по инициативе нашего Управления проводится «встречный» досмотр пассажиров и багажа, прибывающих из «горячих точек» Закавказья, Северного Кавказа и Средней Азии. За минувший с той поры период нам удалось не допустить привоза в столицу около двухсот единиц огнестрельного оружия.

Практика показала, что созданные в аэропортах различные охранные структуры из-за отсутствия соответствующей системы объективно строгого отбора принимаемых на работу лиц нередко пополняются случайными людьми, даже ранее судимыми. Между тем статистика свидетельствует, что до 80 процентов краж грузов и багажа совершены... самими работниками аэропортов.

В этой связи весьма своевременным было бы определить, чтобы органы внутренних дел на транспорте участвовали совместно с ФСБ в лицензировании авиакомпаний и других производственных и коммерческих структур, базирующихся в аэропортах, а также их САБ.

И еще одна актуальная для нас проблема – необходимость корректировки нормативной базы, определяющей положение транспортной милиции в системе обеспечения общественного порядка и безопасности на воздушных и водных трассах России, в том числе решение вопросов, связанных с ее финансированием и материальным обеспечением. Речь должна идти о важности принятия в ближайшее время совместного нормативного документа (приказа или инструкции) ФАС и МВД России, регулирующего порядок взаимодействия авиационных и милицейских структур в изменившихся условиях работы.

– Кстати, Евгений Константинович, хоть и понимаю, что следующий вопрос по нынешним тяжелым условиям в стране может оказаться весьма неприятным, все же осмелюсь спросить: как финансируются и обеспечиваются подразделения воздушной милиции?

– В соответствии с Законом наши подразделения финансируются из республиканского бюджета, а служебные помещения, жилье, технику должны получать в обслуживаемых ведомствах. Но ведь и «на воздухе», и «на реке» ведомств в прежнем понимании уже нет. А потому нет и жилья, и служебных помещений у транспортной милиции.

С учетом разгосударствления собственности авиапредприятий и частичной приватизации объектов нашего оперативного обслуживания необходимо по-новому оформить и законодательно закрепить условия финансового, материального и социального обеспечения органов внутренних дел на транспорте. Суть, очевидно, заключается в необходимости изменения действующего законодательства в отношении всей транспортной милиции. Можно, разумеется, внести изменения в Законы «О милиции», «О милиции общественной безопасности» и так далее, но более целесообразен, по-моему, вариант подготовки отдельного Закона «О транспортной милиции», а то ведь вся наша нормативная база пока что фактически представляет собой исключения из общих законов, общих правил.

На мой взгляд, далеко не полностью используются ныне и возможности финансирования мероприятий по усилению авиационной безопасности, укреплению общественного порядка в аэропортах за счет акционировавшихся авиакомпаний и предприятий. Они могут и должны помогать государству обеспечивать порядок не только посредством уплаты налогов, но и прямым взаимодействием с линейными подразделениями милиции в родном аэропорту, поддержкой их...

Но давайте закончим нашу «юбилейную беседу» все же на оптимистической ноте. За четверть века, как сотрудники нашего Управления охраняют воздушные, а затем и речные ворота столицы, в подразделениях воздушной милиции получили закалку сотни отличных профессионалов. Ныне это - единый слаженный коллектив, способный успешно решать задачи по обеспечению безопасности на объектах двух видов транспорта страны.

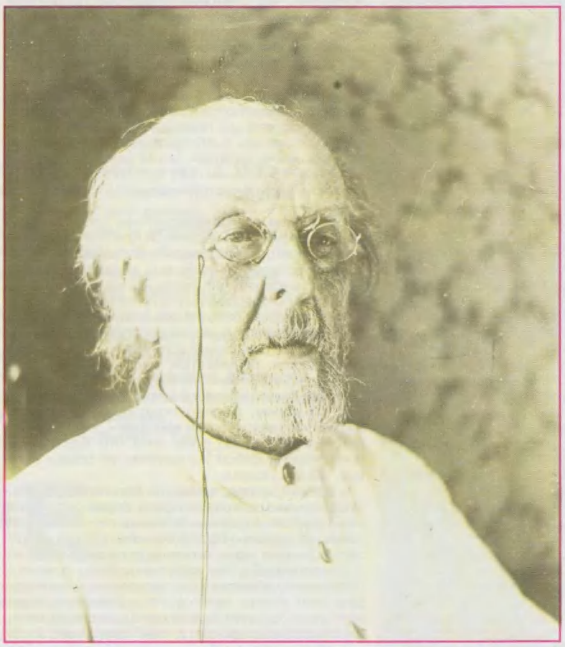
– Редакция журнала желает лично вам, Евгений Константинович, и всем сотрудникам Московского УВД на воздушном и водном транспорте дальнейших успехов, крепкого здоровья и новых сил в борьбе за надежное обеспечение авиационной безопасности!

Беседу вел Вячеслав КАЗЬМИН.
г. Москва.

На снимках: генерал-майор милиции Е. Власов вручает государственную награду отличившемуся бойцу ОМОН Александру Халамову; заместитель начальника ЛОВД капитан Анатолий Немов в аэропорту «Домодедово» инструктирует наряд милиции.

Фото В. ПОДЛЕГАЕВА.

К 140-летию со дня рождения выдающегося русского ученого



ЭПОХА ЦИОЛКОВСКОГО

В самом конце тихой калужской улочки, круто спускающейся к Оке, стоит с виду неприметный домик. Но к нему с раннего утра и до позднего вечера идут и идут люди. В этом доме около тридцати лет жил Константин Эдуардович Циолковский. И улочка, бывшая Коровинская, носит его имя.

Сейчас здесь – дом-музей ученого. Пройдемся по его небольшим комнаткам, которые до наших дней сохранили ту атмосферу, ту обстановку, в которой жил и творил Константин Эдуардович.

Маленькая, но уютная кухня. Здесь полностью сохранены предметы быта семьи Циолковских – горшки, кувшины, ухваты, крынки, кастрюли, тарелки... Старинная русская печь, массивные столы. Достопримечательность – большая темная (таких сейчас вряд ли сыщешь) бутыль-четверть, на четверть ведра – два с половиной литра – водки.

А вот эту комнату занимала дочь ученого Любовь Константиновна. Она была его секретарем, помощницей, переводила для него нужные тексты.

Здесь ее вещи, книги на этажерке, листочки из рукописи пьес, которые она писала.

Вообще в доме 90 процентов всех экспонатов – подлинные, музей ведь открылся в 1936 году, уже через год после смерти Циолковского. Правда, кое-что пострадало во время немецкой оккупации в сорок первом. Венские стулья, например, просто-напросто использовали в качестве дров.

По крутой лестнице поднимаемся на второй этаж. Он был пристроен к дому после наводнения 1908 года.

Главная достопримечательность здесь, конечно, мастерская, где большую часть своего времени проводил Константин Эдуардович. Правда, в теплое время года, поскольку мастерская не отапливалась.

Здесь можно увидеть токарный станок, столярный верстак, точило, поршневые насосы, гофрировальные столы, макеты дирижабля, многие другие предметы. Все они изготовлены или собраны руками Константина Эдуардовича. Тут же велосипед, на котором великий ученый катался более тридцати лет, и коньки, на которых он первым из калужан опробовал лед на Оке.

Святая святых дома-музея – рабочий кабинет Константина Эдуардовича. На одном из стендов при входе в кабинет его вещи, одежда: мягкая фетровая шляпа, тросточка, зонтик, который он, когда шел кататься на коньках в ветреную погоду, использовал в качестве паруса.

Обстановка в кабинете Циолковского воссоздана по воспоминаниям его жены Варвары Евграфовны, которая пережила мужа на пять лет. Освещался кабинет керосиновыми лампами. Циолковский пользовался самой тусклой из них – экономил керосин, а чтобы усилить свет этой лампы, ставил ее перед зеркалом, которое служило отражателем.

На столе книги, которые читал ученый, его пенсне, чернильница, перьевая ручка – так и хочется сесть за этот стол и ощутить дыхание великого ученого. Но... нельзя – шнур отделяет стол от посетителей... Можно только смотреть, проникаться атмосферой и мощной энергетикой, до сих пор царящей здесь, думать о космосе и ощущать себя его неотъемлемой частицей.

У Циолковского было два фотоаппарата. Но на фотографиях ученого, а ими он занимался в течение двадцати пяти лет, очень редко можно увидеть его домашних, внуков, да и вообще людей. Чаще всего на них – формулы, макеты, расчеты, чертежи и т. д.

Подзорную трубу Циолковский приобрел на свое небольшое учительское жалованье. Верой и правдой она служила ему в течение сорока лет. С ее помощью он наблюдал за звездами и планетами. Стрелки личных часов ученого замерли на отметке 22 часа 34 минуты – время смерти Константина Эдуардовича. Случилось это 19 сентября 1935 года.

После того, как в 1967 году в Калуге открылся Государственный музей истории космонавтики, домик, о котором идет речь, стал его составной частью.

Нынешний год для Циолковского юбилейный. 17 сентября исполняется 140 лет со дня рождения Константина Эдуардовича.

О том, как Калуга встречает эту дату, рассказывает директор ГМИК имени К. Э. Циолковского Евгений Николаевич Кузин:

– К юбилею Циолковского готовим две выставки. Одна из них пройдет в Боровске, где Константин Эдуардович жил до переезда в Калугу. Другая – будет организована в музее истории космонавтики и посвящается сразу трем юбилеям: 140-летию К. Э. Циолковского, 40-летию со дня запуска первого искусственного спутника Земли и 30-летию нашего музея. Эта цепочка событий едина, потому как музей открывался на фоне тогдашнего возвышенного романтического отношения к космонавтике.

Мы стараемся, чтобы эта выставка была интересной для любого человека – от простого калужанина до известных космонавтов и зарубежных гостей.

По традиции в сентябре в Калуге откроются очередные научные чтения, посвященные исследованию творчества К. Э. Циолковского.

– Сентябрь, – продолжает Евгений Николаевич, – месяц Циолковского. И родился и умер он в этом месяце. Уверен, что еще не одно поколение землян будет праздновать юбилеи Циолковского, положившего начало эре космонавтики. А мы постараемся сберечь и сохранить память о нем.

Нина СМИРНОВА,
Алексей ЗОЛОТИН

г. Калуга.

НА СНИМКАХ:

Дом-музей К. Э. Циолковского в Калуге.

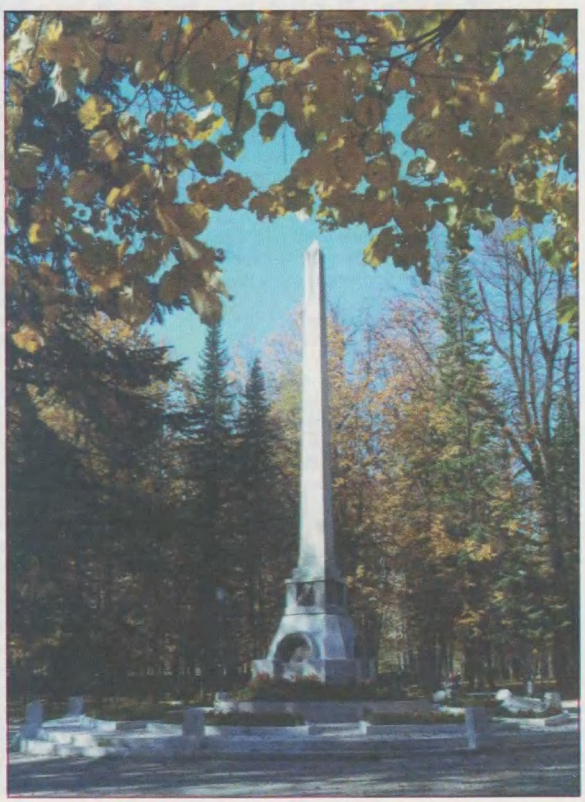
Рабочий кабинет ученого.

Мастерская, где Константин Эдуардович делал модели дирижаблей и всевозможные приборы.

Государственный музей истории космонавтики имени К. Э. Циолковского в Калуге.

Здесь похоронен великий калужанин.

Фото Л. ЧИРКОВА.



СЧАСТЛИВОЕ ВОЗВРАЩЕНИЕ

«Года полтора назад я улетал из Шереметьева в командировку. В ожидании рейса любовался, как в небо один за другим поднимались авиалайнеры «Аэрофлота», «Дельты», «Трансаэро», других авиакомпаний. И вдруг над аэродромом появился окрашенный в зеленый цвет винтовой Ли-2 – тот самый, на котором в 1941 году герои фильма «Воздушный извозчик» совершили подвиг в военном небе. Осенью прошлого года я снова улетал из Шереметьева и опять увидел, как Ли-2 кружил над летным полем. Неужели этот «дедушка» навсегда прописался в международном аэропорту и возит пассажиров?

С уважением **Сергей КОМКОВ, предприниматель.**

г. Москва»

Для начала подтверждаем, что автор письма ничего не придумал. «Воздушный извозчик» действительно вернулся в небо. Некогда списанный, заброшенный на задворках в Тушине, старый знакомый Ли-2 был восстановлен группой энтузиастов из Федерации любителей авиации России. И не как музейный экспонат, а как вполне пригодная для полетов машина. Тот, кто четыре года назад видел показательные полеты на авиакосмическом салоне в Жуковском, конечно, не мог не заметить пролет над взлетной полосой скромного «тихохода» в сопровождении эскорта из двух современных истребителей. Реактивные братья как бы «отдавали честь» машине, вписавшей немало ярких страниц в историю нашей гражданской авиации.

Так началась новая страница в биографии самолета Ли-2, построенного на заводе в Ташкенте еще в 1952 году. Получив при втором рождении бортовой номер Ли-2 01300 ФЛА РФ, он вскоре принял участие в аэрошоу в Липецке, Краснодаре, Орске, Кубинке... Участвовал на авиавыставке «Птицы войны» под Парижем, выполнял полеты в Голландии на торжествах, посвященных 50-летию освобождения страны от фашистов. Залетевший из другой авиаэпохи, он «замахнулся» и на более грандиозные планы – стать участником авиасалонов ретротехники во Франции, Великобритании, США, Канаде, Австралии... Не расстается и с заветной мечтой – вместе с другими восстановленными отечественными самолетами отправиться в кругосветное путешествие.

Однако планы – планами, только у каждого самолета, как и у человека, должен быть свой дом. В 1994 году Ли-2 занял свое место на историческом Центральном аэродроме (бывшей «Ходынке») в Москве. Но он не для того вторично встал на крыло, чтобы жить музейной жизнью. Ли-2 хотел летать и находиться в окружении «живых» самолетов. Ему вновь повезло – руководство аэропорта Шереметьево взяло его «под свое крыло», дало «воздушному извозчику» стоянку.

Кстати, во многих странах летающие ветераны состоят на строгом учете как особо ценные реликвии, а некоторые крупнейшие авиакомпании почитают за честь иметь их в своем парке. К примеру, авиакомпания «Аляска Эруэйз» и сегодня летает на легендарных «Дакотах» 1935 года рождения. Тем более, что российский «крылатый пенсионер» принят на стоянку в Шереметьеве не просто так, а со значением. Ведь на нем при необходимости можно быстро доставить на место происшествия группу спасателей-парашютистов, да и саму машину легко посадить на шоссе, грунтовую дорогу или прямо в поле. И обойдется это неизмеримо дешевле, чем использование современных воздушных судов.

А дали вторую жизнь этому уникальному самолету Олег Лякишев, Николай Громцев, Петр Евлашевич, Олег Матвеев и Дмитрий Сухарев. Собирать его пришлось буквально «с миру по нитке». Спасибо, нашлись и спонсоры, и единомышленники как в нашей стране, так и за рубежом. К ремонтным работам приступили летом 1991 года в Тушине. Первыми «приложили руки» к заброшенному самолету (со снятыми приборами, радиооборудованием, покореженными рулями и выбитыми стеклами) специалисты и выпускники МАИ под руководством директора ИЧП «Авион» Андрея Шнырева. До того, как поднять Ли-2 в небо, проделали огромную работу: провели дефектоскопию обшивки, силовых узлов, болтовых соединений... Полностью перебрали и «оживили» двигатели, которые «без дела» простояли на земле вместе с самолетом более двадцати лет. Установили минимально необходимое приборное оборудование.

Непосредственно перед первым вылетом строгая техническая комиссия Федерации любителей авиации России под председательством авиаконструктора Евгения Коваленко освидетельствовала машину и после успешного облета признала возможность ее летной эксплуатации.

Затем на Ли-2 началась установка всего набора штатных приборов. Эту кропотливую работу выполнил преподаватель МАИ Петр Евлошевич. Неоценимую помощь в поставках комплектующих на самолет и двигатели оказали сотрудники музея ВВС в Монино.

В ноябре 1993 года на самолете заменили двигатели. Сделали это техники-ветераны авиационно-технической базы бывшего 2-го Краснодарского авиаотряда. А в декабре на заводе № 400 гражданской авиации под руководством Дмитрия Рязанцева была завершена вся программа по восстановлению Ли-2 – выполнена смывка старой краски, клепка зализов, окраска самолета снаружи и внутри, обивка теплоизоляцией пилотской кабины, другие работы по планеру.

Наконец настал день, когда можно было с уверенностью сказать, что программа восстановления Ли-2 полностью завершена. Ее участниками были десятки добровольцев. Многие финансовые затраты на восстановление самолета взял на себя соучредитель ФЛА концерн «Подольск» во главе с его президентом Григорием Комаренко. Но особую благодарность энтузиасты выражают руководству международного аэропорта Шереметьево, взявшего самолет под свою опеку.

О. БОРИСОВ.

г. Москва.

На снимке: командир самолета Олег Лякишев у восстановленного «воздушного извозчика» Ли-2.

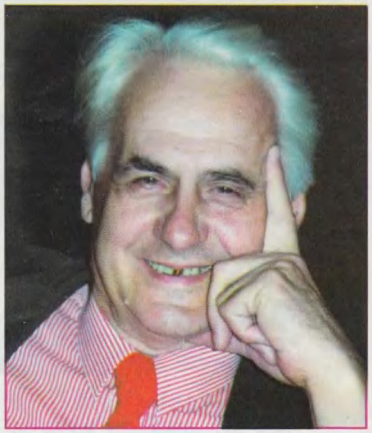
Поэт свою песню поет для других...

У поэта Вячеслава Орлова в этом году – сплошь юбилеи. Самому – шестьдесят пять. Поэтическому творчеству, если вести отсчет с первых стихотворных опытов, – пятьдесят. Первой публикации в журнале «Гражданская авиация» – двадцать пять.

– Журнал вывел меня на всесоюзную орбиту, – говорит юбиляр. – С его легкой руки я издал потом десять книг: пародии, эпиграммы, басни, стихи для детей, ироническую поэму... Написаны и ждут опубликования две пьесы: одна – в прозе, другая – в стихах. Готовятся к изданию прозаические вещи «Царь Алеха», «Денькины деньки», «Петухова дача» и «Аэропортреты».

Издаваться, с одной стороны, стало легче, с другой – гораздо труднее: нужны спонсоры. А они помочь не торопятся. Хотя теми же «Аэропортретами» вполне мог бы заинтересоваться «герой» повествования – аэропорт Домодедово, с которым меня связывают многие годы совместной работы.

И все-таки юбилей есть юбилей, а потому оставим сетования для другого случая и вместо них от души пожелаем Вячеславу Орлову крепкого здоровья и новых творческих взлетов. Читателям же и почитателям поэта предлагаем его стихи.



Песнь о Домодедове

Есть в Московской области
Город Домодедово,
Город Домодедово –
Город молодой.
И да будет ведомо
Всем кому неведомо,
Что гордиться может он
Собственной судьбой.

Из Якутска дальнего,
Из Ташкента жаркого,
С берегов, где плещется
Тихий океан,
Летчик домодедовский
На воздушном лайнере
Пассажиров бережно
Переносит к нам.

Есть в Московской области
Город Домодедово,
Город Домодедово –
Город небольшой.
И да будет ведомо
Всем, кому неведомо,
Что не зря гордится он
Собственной судьбой.

* * *

Ольха сережки-финики
Просушивает медленно.
Они набухли, вымокли,
Сегодня очень ветрено.
А солнце то заоблачно,
То ярко, то лазурно.
И крутит, крутит обручем,
Никем не наказуемо!

* * *

Склон мой овражистый,
Склон мой покатистый,
Ветром прощупанный с разных сторон.
Где-то настырнистый,
Где-то покладистый,
На солнцепеке, как печь, раскален.

Я благодарен соавторству нашему,
Строчке, упавшей, как ястреб, в блокнот.
Не по-обычному, не по-домашнему,
В страхе, что клювом бумагу проткнет!

* * *

Двойную дозу радиации
Схватил я нынче от Весны.
Все оттого, что оторваться
Не мог от блещущей казны.

Ходил по снегу уходящему,
Сидел на теплом бугорке.
Стихи мгновенные выращивал,
Стоял на легком ветерке.

Вбирал в себя глухие запахи,
Смотрел на илистое дно.
И душу, как пальто, распахивал,
Чтоб жить с природой заодно.

Найдя младенческую туфельку,
Ее отнес на хрупкий наст,
Чтоб мама, возвратясь, не хлюпала,
Хорошим поминала нас!

Незабудка

Незабудка голубая,
Незабудка синяя!
По натуре не груба я,
По натуре сильная.

Незабудочки растут
Зарослями, зарослями.
Светят глазки за версту
Жалостно-прежалостно!

Незабудка стынь-цветок,
Средство от беспамятства.
Милый мой, как ни высок,
Будет низко кланяться!

Доля поэта

Поэт оживляет и сбор войсковой,
И пир, и беседу занудно-высокую.
Он может скалу пополам расколоть,
И солнце зажечь над болотной осокою.

Поэт свою песню поет для других.
И кровью, и жизнью единственной
жертвуя.
А стих потому называется стих,
Что это – стихия. Не кнопка
манжетная!

Зарубежная авиация периода 1940–1980 годов (продолжение, 1955–1958-й): *1 – многоцелевой вертолет Сюд авиасьон SE 313 «Алуэт»II (Франция); 2 – пассажирский самолет Сюд авиасьон «Каравелла» (Франция); 3 – разведчик Локхид U-2 (США); 4 – пассажирский самолет Фоккер F.27 «Френдшип» (Нидерланды); 5 – многоцелевой вертолет Сондерс-Ро «Скаут» (Великобритания); 6 – бомбардировщик Конаэр B-58 «Хаслер» (США); 7 – истребитель Дассо «Мираж» III (Франция); 8 – пассажирский самолет Боинг 707 (США); 9 – многоцелевой вертолет Белл UH-1 «Ирокез» (США); 10 – истребитель МакДоннелл-Дуглас F-4 «Фантом» II (США).*

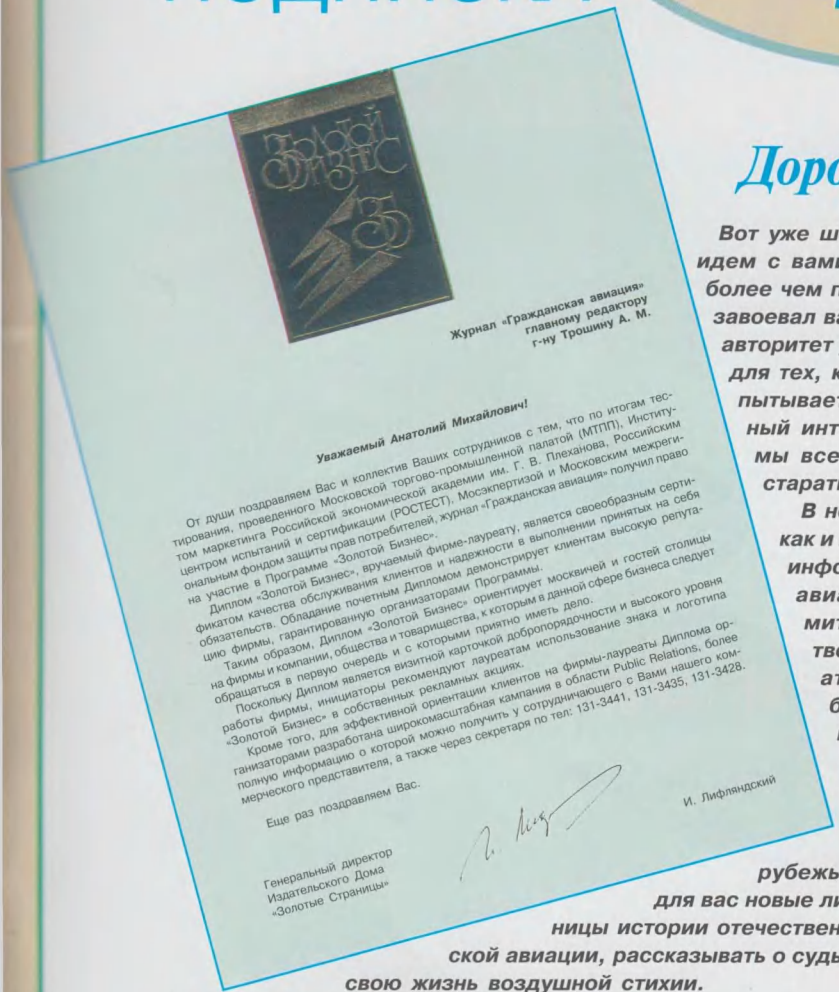
ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

НА 1998 ГОД

ИНДЕКС ПО КАТАЛОГУ РОСПЕЧАТИ

70226

ПОДПИСКА



Дорогие друзья!

Вот уже шестьдесят шесть лет мы идем с вами рука об руку. За этот более чем полувековой срок журнал завоевал ваши симпатии, приобрел авторитет у вас, стал необходимым для тех, кто любит авиацию и испытывает к ней профессиональный интерес. Интерес, который мы всегда старались и будем стараться удовлетворить...

В новом, 1998 году журнал, как и прежде, будет регулярно информировать Вас о рынке авиационных услуг, знакомить с новинками отечественной и зарубежной авиатехники, освещать глобальные процессы, происходящие на мировом воздушном транспорте, и деятельность авиакомпаний как ближнего, так и дальнего зарубежья. Мы будем открывать для вас новые либо малоизвестные страницы истории отечественной и мировой гражданской авиации, рассказывать о судьбах людей, посвятивших свою жизнь воздушной стихии.

Выписывайте журнал «Гражданская авиация» в ближайшем отделении связи. Москвичи и жители Подмосковья могут оформить подписку и получать журнал непосредственно в редакции.

Авиапредприятиям и организациям предлагаем адресную подписку – необходимое количество экземпляров журнала после предоплаты будут доставляться по назначению точно в срок.

Наш адрес: 103012, Москва, К-12, Старопанский пер., д. 1/5.
Наш контактный телефон: 925-85-06.