

2003

2

CIVIL AVIATION

ISSN 0017-2008
ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

80
лет

гражданской
АВИАЦИИ!



ВСЬ АВИАМИР - НА НАШИХ СТРАНИЦАХ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

■ РАКУРС

В КАНУН ЮБИЛЕЯ ОТРАСЛИ

В конце декабря 2002 года состоялось два важных в жизни отрасли события – расширенное заседание Совета государственной службы гражданской авиации Минтранса России и 70-летие Северного морского пути, открытие и развитие которого было бы невозможно без гражданской авиации.

Совет ГСГА рассмотрел вопросы совершенствования подготовки кадров в гражданской авиации и реструктуризации федерального унитарного предприятия «Госаэрограде по ОВД» в соответствии с Федеральным законом «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях». Кроме того, обсуждался вопрос подготовки к празднованию 80-летия гражданской авиации.



На 70-летие Северморпути, отмечавшееся в Колонном зале Дома Союзов, присутствовало более 300 ветеранов-полетчиков и авиаторов, внесших огромный вклад в развитие Арктики и Антарктики.

На снимках:
На праздновании 70-летия Северморпути в Колонном зале Дома Союзов. Заместитель Председателя Госдумы РФ А. Чудинов, Премьер-Министр Правительства Российской Федерации М. Касьянов и министр транспорта РФ С. Фряков.

Участники Совета ГСГА после окончания заседания вместе с руководителем ГСГА А.В. Нерядко.

Ветераны Полярной авиации – участники освоения и развития Северного морского пути.

Фото В. ГРЕШЕВА.



CIVIL AVIATION **ГРАЖДАНСКАЯ**
АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Aviation Monthly International

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

УЧРЕДИТЕЛИ:

ООО «Журнал «Гражданская авиация»
Государственная служба
гражданской авиации России
Межгосударственный авиационный комитет
ЗАО «Аэком – коммерческая авиация»

ИЗДАТЕЛЬ:

ООО «Журнал «Гражданская авиация»

Главный редактор

А. М. ТРОШИН

Редакционная коллегия:

В. В. БАБАСКИН,
генеральный директор ГУАП «Кавминводмашина»;

Е. Ю. БАХТИН;
генеральный директор ЗАО «Аэком –
коммерческая авиация»

В. Н. ИВАНОВ,
директор ГПИ и НИИ «Аэропроект»;

С. В. ИЛЬЧИЧЕВ,
президент Транспортной клиринговой палаты;

О. В. КУПРИН,
редактор отдела;

А. В. НЕРАДЬКО,
первый заместитель министра
транспорта России;

В. М. ОКУЛОВ,
генеральный директор ОАО «Аэрофлот –
Российские авиалинии»;

В. Д. САМОРОКОВ,
председатель Совета АЗВТ по внешним связям;

Е. И. ШАПОШНИКОВ,
помощник Президента Российской Федерации;

Н. В. ШИПИЛЬ,
генеральный директор ГТК «Россия»;

В. В. ШИТОВ,
первый заместитель
главного редактора

© «Гражданская авиация», 2002 г.



НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

Праздничный полет
художника Вячеслава Устинова.

СОВЕТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОБРАЩАЕТСЯ КО ВСЕМ РАБОТНИКАМ И ВЕТЕРАНАМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ С ПРИЗЫВОМ ДОСТОЙНО ОТМЕТИТЬ НАШ ЗНАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ ЮБИЛЕЙ – 80-ЛЕТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ В КАЖДОМ ПРЕДПРИЯТИИ, УЧЕБНОМ ЗАВЕДЕНИИ, ВО ВСЕХ ОРГАНИЗАЦИЯХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, СОЗДАТЬ АТМОСФЕРУ ПРАЗДНИЧНОГО НАСТРОЕНИЯ И ТЕПЛА В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ, У КАЖДОГО ТРУЖЕНИКА И ВЕТЕРАНА.

ЖЕЛАЕМ ВСЕМ ВАМ УСПЕХОВ В ДЕЛЕ УКРЕПЛЕНИЯ ОБНОВЛЯЮЩЕЙСЯ РОССИИ, УДАЧИ В ИСПОЛНЕНИИ ВСЕХ ВАШИХ ПЛАНОВ И ЖЕЛАНИЙ, ЗДОРОВЬЯ, СЧАСТЬЯ, БЛАГОПОЛУЧИЯ ВАМ И ВАШИМ БЛИЗКИМ.

С ПРАЗДНИКОМ ВАС, ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

Из обращения Совета
Государственной службы
гражданской авиации Министерства транспорта
Российской Федерации к работникам и ветеранам
гражданской авиации.

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации ПИ № 77-1840 от 10 марта 2000 года.

Авторы опубликованных в журнале материалов несут ответственность за точность приведенных фактов, цифр, экономических-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.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинградский проспект, 37, г. Москва, А-167,
СП-3, 125993, для журнала «Гражданская авиация»
КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН/ФАКС: (095) 155-51-64.

«Осложнения по ОВД», отнесены к предприятиям, имеющим стратегическое значение для обеспечения безопасности страны.

На том же заседании коллегия составила очень серьезный доклад и о мерах по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности в нашей гражданской авиации. И это не случайно: ведь проблема надежности каждого рейса имеет приоритетное значение в деятельности воздушного транспорта. И хотя, по сравнению с тем же периодом в США, в Европе и Японии, где в 2001 году произошло более двух тысяч авиационных происшествий, российская статистика выглядит намного благополучнее (двадцать семь происшествий в 2001 и пятнадцать — в 2002 году), оснований для самоуспокоенности нет. Даже потеря одного воздушного судна с гибелью людей — это трагедия, которую не следует забывать.

Коллегия вскрыла, помимо уже ставшего «привычным» человеческого фактора, и другие серьезные причины авиационных происшествий. Среди них — нарушение правил загрузки и центровки воздушных судов, особенно на чартерных рейсах; эксплуатация самолетов и вертолетов с неуровненными отказками и неисправностями; неточность метеорологических прогнозов в многолетнем плане.

Прошлым летом удалось повлиять прочным шагом любимцем сверхразвитой загрузки на чартерных рейсах из Кито. Тогда они предприняли «Обладо-маневр» — попытались летать в Россию не напрямую, а через Улаан-Батор, но специалисты Росавиации переиграли и этот канал. Так окончательно и бескомпромиссно надо действовать и на других направлениях.

Особую остроту в последние годы приобрела проблема фальсифицированных запасных частей к самолетам и двигателям. Авиаторам старших поколений покажется абсурдным, как можно приобретать и ставить на воздушные суда, скажем, те же насосы или диски турбин, которые изготавливаются там же, где они не используются, или из централизованных поставок предпринимателя авиатора вполне это стало носить массовый характер. Дефицит с ликвидацией восполняется всякого рода недобросовестными поставщиками, которые зачастую идут на подлог, выдают старое, уже бывшее в употреблении оборудование за новое. В итоге возникает самая страшная угроза безопасности полетов. Государственная служба гражданской авиации уже давно привлекала к ответственности авиакомпания, вплоть до изъятия у них свидетельства эксплуатанта, которые использовали некондиционное оборудование, приобретенное нелегальным путем, но это не решает проблему. Тут novelty напрашивается аналогия с торговцами наркотиками: либо судят, либо не судят, но наркотики, которые попадают в оборот, жесткие меры не те фирмы, которые поставку некондиционно, а в то время к тем, кто ее использует.

Притчей во языцех давно уже стали у нас тренажеры. Никого не нужно убеждать, что без них невозможно полноценная профессиональная подготовка членов летных экипажей, особенно при дефиците в России случаев полетов на реальных воздушных судах. Однако в отношении эту проблему, но дело движется крайне медленно. Большая часть тренажеров разработана и изготовлена еще в 70–80-е годы. Многие давно уже выработали ресурс, оснащены морально устаревшими системами автоматизации и даже существенно отягощены из-за кабин воздушных судов более позднего выпуска. А для таких самолетов, как, например, Ан-124-100, Ту-204, Ил-76-300 даже отсутствует комплект для возврата Ми-8 АМТ. Между тем во всем мире новые воздушные суда поставляются эксплуатантам с тренажерами. Это важнейшее условие начала эксплуатации новых самолетов и вертолетов, но у нас, увы, вместо дела пока одни разговоры. Более того, даже изготовленная и поставленная промышленностью тренажеры для самолетов Ан-74 и вертолетов Ми-26Т не заводскими и постепенно приходят в негодность.

Особую важность в современных условиях приобретает послепродажное обслуживание авиационных предпринимателей авиатора. Заводские фирмы «Восток», «Зубас» и другие подходят к решению этой проблемы комплексно, имея подразделения ГС и авиационные центры. Эксплуатанты всегда платят необходимые услуги. В разных регионах мира нами созданы специальные технические центры, которые в любой момент готовы поставить своим клиентам выходящие из строя агрегаты или оборудование, помочь в их установке и эксплуатации. У нас же новые самолеты Ту-204, Ту-214, Ил-76-300 только собираются проектировать из-за отсутствия агрегатов, что наносит большой экономический ущерб авиакомпаниям.

Необходимо в корне пересмотреть и систему эксплуатации воздушных судов. В мире нет такого понятия, как продление ресурса самолетов и вертолетов. Там каждый тип воздушного судна имеет установленный ресурс, и в его пределах осуществляется эксплуатация, как состояние. У нас же на продление ресурса уходит огромное средства и затрачивается масса времени, в течение которого тоннажа могла бы выполнять полезную работу.

Нужно в самые кратчайшие сроки изменить сложившуюся практику. В частности, в соответствии с распоряжением «О создании Центров технического обслуживания и ремонта гражданской авиации» необходимо создать полномасштабные центры технического и послепродажного обслуживания самолетов и вертолетов. Однако для этого нужна «добрая воля» не только эксплуатантов, но и создателей авиатехники. Привлекая внимание России за АТБ Дюваллоидо уже закрепил статус центров технического обслуживания и ремонта гражданской авиации, но пока этот статус считается лишь на бумаге. Предприниматели-эксплуатанты до сих пор не поставили ни одного агрегата, а без этого наладить работу, конечно же, невозможно. И совсем не случайно руководители многих авиакомпаний ставят вопрос так: если ответственность промышленность не в состоянии обеспечить, следовательно, поставку изделий возьмет на себя государство, то они вынуждены будут

оплачивать до эксплуатации их воздушных судов и пойти на приобретение зарубежных. Тем более, что западные самолеты после трагических событий 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки значительно подешевели и могут, по некоторым оценкам, войти на российский рынок даже при наличии заградительных таможенных барьеров.

Кстати, американская практика заставила все страны мира по-новому взглянуть и на проблему авиационной безопасности. Поддавшись большому государству восприняло ее как свое собственное, а не только как дело авиалайнеров. На обеспечение авиационной безопасности выделяются немалые средства, укрепляются штаты соответствующих служб, предприниматели усилили деятельность воздушного транспорта. Разумеется, не остались в стороне и Россия. Уже введены более жесткие сертификационные требования к аэропортам и авиаперевозчикам по авиационной безопасности, наложено тесное взаимодействие наивысших служб ФСБ и МВД, принят ряд других мер по эффективной защите воздушной и наземной российских авиационных линий от незаконного вмешательства от террористов. И все-таки самая главная проблема пока еще не решена. К сожалению, до сих пор отсутствуют государственное финансирование на эти цели, а сами перевозчики полностью покрывают все затраты просто-напросто не под силу.

На этих этапах восьмидесятилетней истории гражданской авиации важнейшее место отводилось и уже подготовке авиационных кадров. Не ослаблено внимание к ним и сегодня, хотя ситуация в корне изменилась. После распада СССР десять учебных заведений гражданской авиации оказались в других государствах, а оставшиеся в России пришлось частично реорганизовать или передать им на возмездной основе. Сегодня расширяется процесс развития и расширения среднего специального учебного заведениями. Кроме того, в Ростове-на-Дону и Иркутске действуют филиалы ИТУ ГА, в Красноярске — филиал Академии, а в Хабаровске — филиал Иркутского авиационно-технического колледжа. Всего в учебных заведениях обучается более тридцати тысяч студентов и курсантов, из которых в 2002 году с полным успехом вышло 1180 преподавателей, в том числе 405 докторов и кандидатов наук.

Как подчеркивается в постановлении Совета государственной службы гражданской авиации «О совершенствовании подготовки кадров в гражданской авиации», за последние годы в учебных заведениях отрасли в полном объеме проведен процесс модернизации учебной программы, внедрены и развиты многоуровневой системы профессионального образования, развиты компьютерные технологии, совершенствованы и обновлены программное обеспечение. Вместе с тем серьезно затронуто дефицитом летных училищ из-за недостатка средств на приобретение ГСМ и ремонта воздушных судов. В частности, в Иркутске в течение длительного времени срывается подготовка курсов дух курсантов Ульяновского высшего авиационного училища. Задолженность по выпуску курсантов из средних летных училищ составляет, например в 1996 году, 462 человека. Учебные самолеты и вертолеты физически и морально устарели, а новых, к сожалению, нет. Однако трудность, организационной производственной практики, выполнения технических задач и умений. Руководители авиационных учебных заведений с большим желанием принимают к себе на стажировку студентов и курсантов, а авиационно-технические базы и другим производственным комплексам, где можно организовать практику будущих специалистов, располагают далеко не все учебные заведения.

Одна из самых болезненных проблем учебных заведений — трудоустройство молодых специалистов. Обязательное распределение, которое существовало в советские времена, теперь, как известно, не стало, а отравиться в «свободный полет» способен далеко не каждый. По статистике, самостоятельно трудоустроиться удается лишь 80 процентов выпускников вузов и 25 процентов окончивших училища и колледжи. Работодатели даже при наличии вакансий meist согласны трудоустроить молодых специалистов лишь при наличии жилья и без затрат на их дополнительное профессиональное образование. Вот почему очень важно и учебным заведениям, и будущим их выпускникам заранее, уже во время учебы «присмотреться» к месту работы. А еще лучше, если при подписании производственной практики с учебным заведением договор на подготовку той или иной категории специалистов, охватывают все расходы в процессе обучения и гарантируют молодому специалисту место работы.

Есть и другие проблемы, требующие неотложного решения. Тем не менее, несмотря на все трудности, удалось сохранить потенциал вузов и училищ, и это главное.

Во все времена наша крылатая отрасль поднималась своими научными кадрами. Научно-исследовательские институты гражданской авиации всегда определяли прогресс на воздушном транспорте, были первооткрывателями на трудном пути освоения новой авиационной техники и передовых технологий, критическими и стратегическими аэропортов, преодолели межконтинентальные воздушные трассы, в решении сложных экономических проблем. Они и сегодня выступают в роли задатков генераторов всего нового и передового. Хочется верить, что и впредь наша учебная будет вносить весомый вклад в развитие и подъем отрасли.

Итак, 9 февраля 2003 году мырым крыльями России — восьмидесятилетием. Ниной гражданской авиацией пройден большой и славный путь. Были на нем и крупные «выпады» в глубине «воздушные ямы», и изурничательная «болтанка», но всегда оставалось самое главное — верное служение интересам Отечества, любимым и членам народа. Нет сомнения в том, что именно так будет и дальше.

С юбилеем всех вас, дорогие коллеги и друзья!

СОБЫТИЕ

Свой недавний 80-летний юбилей старейшее российское авиационное КБ ОАО «Туполев» отметило заключением масштабного контракта, позволяющего говорить о возрождении флага отечественного самолетостроения. Были подписаны документы об изготовлении и поставке двадцати пяти самолетов Ту-204-120 с двигателями британской фирмы «Роллс-Ройс». С российской стороны в этом проекте участвуют ОАО «Туполев», завод-изготовитель, ульяновское ЗАО «Авиастар-СП» и ОАО «В/О Авиакспорт». Заказчиком машин и второй стороной, подписавшей контракт, выступает египетская компания «Сироко Аэроспейс Интернешнл». Ей и будут в 2003–2006 годах поставлены самолеты для дальнейшей эксплуатации перевозчиками в КНР, Египте и других странах.



Флагман возрождается

На встрече с журналистами, посвященной этому событию, президент-генеральный конструктор ОАО «Туполев» И. Шенюк напомнил, что уже изначально Ту-204-120 предназначался для экспорной продажи. Это объясняется выбором сложной установкой всемирно известной компании «Роллс-Ройс» и ряда систем авионики зарубежного производства. С подписанием в середине девяностых годов к реализации проекта создания крылатой машины фирмы «Сироко», руководимой крупным египетским предпринимателем доктором И. Камелем, программа была успешно завершена. В ноябре 1998 года два первых Ту-204-120 (один в грузовом варианте) поступили в специально созданную авиакомпанию «Эр Кайро» и начали регулярные полеты. Сегодня уже пять машин этого типа успешно летают в Европе, Северной Африке, на Ближнем Востоке, выполняют рейсы в Россию.

В своем выступлении на пресс-конференции помощник Президента РФ по авиакосмическим вопросам Е. Шалоников особо подчеркнул, что новые договоренности по Ту-204-120 являются развитием ранее заключенного Инвестиционного соглашения на производство, поставку и сертификацию тридцати подобных самолетов в разных модификациях. Выполнение столь объемного заказа свидетельствует о сохранении в нашей стране значительного производственного потенциала авиационной промышленности, ежегодно

выпускавшего десятки и сотни воздушных судов такого же класса. К сожалению, сегодня эти современные машины еще не могут быть в достаточном количестве востребованы отечественными авиакомпаниями, которые в них крайне нуждаются.

Кстати, на встрече с журналистами было сообщено, что руководство авиаконцернов «Авиастар» и «Ижмур» совместно оформили совместную договоренность о производстве значительного числа среднемагистральных лайнеров Ту-204 для использования на внутренних воздушных линиях. Уточненный прогноз Государственной службы гражданской авиации на период до 2010 года говорит о потребности в 100–130 таких самолетов.

Слова признательности за веру и осуществленную поддержку российскому самолетостроению высказал глава компании «Сироко» И. Камель, генеральный директор Росавиакосмоса Ю. Колтев. Он отметил многолетнее плодотворное сотрудничество авиационного предпринимателя с авиационной промышленностью нашей страны. В свою очередь доктор Ибрагим Ка-

мель сказал, что считает для себя честью быть другом такого прославленного коллектива, как фирма «Туполев». О мастерах и таланте ее специалистов говорит тот факт, что готовность к рейсу эксплуатируемых египетскими авиакомпаниями Ту-204-120 составляет 99,8 процента. Это делает самолеты прекрасным продуктом для экспорта по всему миру.

Отвечая на вопрос «Гражданской авиации» о возможности сертификации Ту-204-120 по европейским нормам JAA, И. Камель ответил: «Бюрократические проволочки с большим количеством бумаг задержали этот процесс. Нами пройдено примерно две трети пути. Мы сделаем все, чтобы техническая сторона дела была полностью готова в начале 2003 года. Остается политическая составляющая проблемы – сертификация российского лайнера в Объединенной Европе. Тут не обойтись без поддержки со стороны наших государственных структур, о чем я уже поставил в известность соответствующие инстанции».

В. БЕЛКОВ
Фото автора.

The article is devoted to a cooperation successfully continued between the oldest aircraft manufacturer in Russia JSC Tupolev and the Egyptian company Siroco Aerospace International headed by a well-known businessman Dr. I. Kamel.

This time, they signed a contract to deliver 25 Russian made Tu-204-120 planes. Five aircraft of this type are already operated by Air Cairo. Later, the new planes will be leased to different countries.

Глава «Сироко» доктор И. Камель отвечает на вопрос журналиста «Гражданской авиации». Рядом с ним – помощник Президента Российской Федерации Е.И. Шалоников.

Мысль, обгоняющая полет

М. Ч. ЗАЛИХАНОВ,

академик Российской академии наук,
депутат Государственной Думы РФ,
председатель Комиссии по проблемам устойчивого развития



Я не принадлежу к числу тех, кого называют «кабинетными учеными», и в прошлом немало поездив, точнее – полетав, по нашей стране и по миру. С избранием депутатом Государственной Думы к поездкам, связанным с профессиональными интересами, прибавились разъезды по делам, возникшим в связи с новыми обязанностями. Поэтому с полным основанием могу сказать, что аэропорты, салоны пассажирских лайнеров знакомы и привычны, словно хорошо обжитой дом.

Совершенно не представляю, как бы успевал справляться со своими многочисленными делами, не будь под рукой такого расторопного и незамедлительного помощника как гражданская авиация! Если же говорить конкретно, то прежде всего имею в виду компанию «Каминводываива», обслуживающую мой регион – Северный Кавказ, и к услугам которой прибегаю особенно часто. От всей души хотел бы поздравить ее работников и всех авиаторов страны с большим юбилеем – 80-летием отечественной гражданской авиации.

В дальних перелетах не раз задумывался о том, как счастливо распорядилась история нашей страны, подарив ей целую плеяду выдающихся ученых, заложивших своими трудами основы современного воздухоплавания. Н. Жуковский, С. Чаллыгин, М. Келдыш, А. Туполев, их сподвижники и коллеги воплотили в жизнь гениальную формулу «Человек полетит, опираясь на силу своего разума». Это предвидение и поныне справедливо применительно к России, где мысль всегда опережала реальный по-

лет. Достаточно припомнить протекавшее на глазах нынешнего поколения становление практической космонавтики, выросшей из «необычных» идей К. Циолковского.

Хорошо знакомые примеры вселяют веру в успех дела, которым мне доводится сегодня заниматься самым непосредственным образом. Речь идет о важнейших задачах современности, стоящих перед всеми странами мира, и нашим государством в частности. Это сохранение в XXI веке окружающей среды и обеспечение устойчивого развития народов. Как заявил наш премьер-министр М. Касьянов на прошедшем минувшей осенью Всемирном саммите в Йоханнесбурге, Россия реализует сегодня одну из моделей такого пути развития.

«Россия как глобальный экологический донор, отметил глава нашего правительства, играет и в будущем будет играть определяющую роль в поддержании глобального экологического равновесия». У нас, например, находится четверть мировых лесных ресурсов, не тронутых хозяйственным освоением. Мы обеспечиваем также сохранность двадцати процентов мировых запасов жидкой пресной воды. В нашей стране за минувшее десятилетие сокращены более чем на треть выбросы парниковых газов (виновников глобального потепления климата), что составило примерно шестьдесят процентов общемирового сокращения.

Мне представляется, что настало время переходить от общих деклараций и рассуждений к совершенно конкретным действиям по сохранению среды обитания и

ее улучшению, устойчивому развитию. Эффективным инструментом для этого может стать гражданская авиация.

Аэрофотосъемка поможет быстро и качественно провести реальную оценку размеров природных богатств, находящихся в нашем распоряжении. Природный мониторинг, патрулирование с воздуха больших территорий позволит не допустить тяжелых последствий стихийных бедствий и катастроф. Доставка воздушным путем в труднодоступные, удаленные места исследователей и вахтовых бригад разработчиков естественных ресурсов давно освоена отечественной гражданской авиацией, как и обратная транспортировка добытого ценнейшего сырья – золота, алмазов, редких минералов.

Наконец, сама авиационная техника, создаваемая у нас в стране, должна улучшить свои экологические характеристики, ставшие поводом для запретов использования отечественных воздушных судов в целом ряде регионов мира. У нас с авиаторами много общих проблем – будем решать их вместе.

г. Москва.

A well-known scientist, academician of the Russian Academy of Sciences, Deputy of the Russian State Duma and Chairman of it's Commission on stable development M. Zalikhanov congratulates aviators of this country with the industry 80 year anniversary. He dwells upon the assistance from air transport in his daily work and shares his opinion on how civil aviation of Russia may participate in tackling routine problems of ecology and stable development of the country.

ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

БУДЕМ ЖДАТЬ КОЛЛЕГ И ГОСТЕЙ

В 2004 году в Москве будет проведена ежегодная генеральная конференция Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). Столица России была выбрана среди таких городов, как Берлин, Женева, Монреаль, Париж, Сингапур. «Выбор Москвы свидетельствует

о взаимосвязи с Россией, теплоту и гостеприимство. Кроме того, авиакомпания ведет работы по изменению фирменного логотипа.

МИЛЛИОНАМИ ПО ТЕРРОРИЗМУ

Министерство транспорта РФ подготовило специальную программу по противодействию терроризму в воздушном пространстве, для которой выделены на реализацию этой программы 139 млн. рублей. Ожидается, что в программе примут участие четырнадцать международных аэропортов – в них будут установлены специальные технические средства и проведены дополнительные работы, обеспечивающие эффективность их систем безопасности.

«БОЛЬШОЕ САВИНО» СВОИ «ВОРОТА» НЕ ЗАКРОЕТ

В 2003 году продолжится реконструкция перескокого аэропорта «Большое Савино» по заданию на 700 метров взлетно-посадочной полосы аэропорта (ср 3200 м) и по инженерному оборудованию. Строемле планируют, что все работы удастся организовать без закрытия полетов. Возможно, на несколько дней будет изменен график полетов – самолеты будут приниматься утром и вечером, а днем на полосу будет работать техника с крупными габаритами.

ТЕРАКОТОВЫЕ ВОИНЫ НА БОРТУ ИЛ-76

Из Шанхая (Китай) на тихоокеанской острове Гуам (США) на самолете Ил-76 авиакомпания «Волга-Днепр» перекомиссия ги-

ганские террористовые фигуры солдат – известные памятники древнейшей китайской истории, ныне принадлежащие музею теракотовых воинов. Ценность исторического груза составила около 33 млн. долларов. Китайские стражицы были проводили в задние боксы. Трудить для экипажа, общий вес которых составил восемь тонн, по требованию заказчика были расположены в грузовой кабине самолета строго определенным образом, чтобы исключить даже малейшие повреждения ценных экспонатов. На протяжении всего полета в грузовой кабине поддерживался необходимый температурный уровень (17–20°C). Кстати, после завершения разгрузки, когда стараниями экипажа «встали» на землю Гуама, на остров обрушился страшный тайфун, сильный за последние несколько лет.

ПОД ПРИЦЕЛОМ ПРИВАТИЗАЦИИ

Авиакомпания «Вашингтонские авиалинии» и аэропорт «Уфа» будут приватизированы ориентировочно в 2003 году. Напоминим: в сентябре этого года ГУПы «Вашингтонские авиалинии» и «Международный аэропорт «Уфа» были отчуждены из собственности Вашингтон и включены в реестр федерального имущества. В настоящее время при правительстве республик создана комиссия по инвентаризации имущества двух компаний.

РЕКОНСТРУКЦИЯ ЗАКРЫЛАСЬ

Аэропорт Кургана закрылся на реконструкцию взлетно-посадочной полосы в 2004 году. В начале декабря 2002 года здесь должен был закончиться срок эксплуатации единственной ВПП. Чтобы не закрывать «во-



«ИСТ-ЛАЙН» ПОДВОДИТ ИТОГИ

В отделе «Аэростар» состоялась встреча руководства компании «Ист-Лайн» с ветеранами гражданской авиации и журналистами. Генеральный директор А. Равский подвел итоги работы компании в 2002 году. О работе по обеспечению безопасности полетов рассказал начальник инспекции А. Березин. Информационным технологиям, применяемым в управленческой деятельности, поделился А. Рубцов.

На снимке: во время встречи.

Фото Д. ВИНОГРАДОВА.

о выском авторитете России в мировом авиационном сообществе», – заявили международные эксперты.

«АЭРОФЛОТ» МЕНЯЕТ ЦВЕТ

«Аэрофлот» – Российские авиалинии – намерен начать работу по изменению корпоративного стиля. В частности, планируется изменить цветовую гамму фирменного стиля авиакомпании. На данный момент она состоит из синего и красного цвета. Новая гамма, как ожидается, будет более яркого цвета, оранжевого и серебристого и должна символизировать

НА БЛАГО ОТРАСЛИ

Исполнилось десять лет с начала промышленной эксплуатации отечественной системы взаиморасчетов. Это десятилетие зримо доказало, что система состоялась, работает качественно, эффективно и имеет огромный потенциал для своего будущего развития. Отечественная система взаиморасчетов уникальна, поскольку построена с учетом специфики, в которой работает воздушный транспорт России и других стран СНГ последние годы. Вся ее деятельность направлена на благо участников авиатранспортного процесса.

Совет директоров Транспортной Клиринговой Палаты поздравляет всех участников системы взаиморасчетов – авиакомпании, агентства, аэропорты, центры бронирования, страховые компании с ее десятилетием. Примечательно, что наш скромный юбилей совпал с большой и знаменательной датой – 80-летием отечественной гражданской авиации!

Чистого неба вам, дорогие коллеги, здоровья, счастья и благополучия!

Б. Е. ПАНЮКОВ,
председатель Совета директоров Транспортной Клиринговой Палаты;
С. В. ИЛЬИЧЕВ,
президент Транспортной Клиринговой Палаты.

дущие ворота» Заруаль, ОАО «Курганский аэропорт» за свой счет провели подготовительные работы по реконструкции полосы и продлило ее «жизнь» до 18 ноября 2004 года: из-за задержек с проведением государственной экспертизы проекта массовой реконструкции полосы средства на его реализацию будут заложены лишь в федеральный бюджет 2004 года.

«ЧАРТЕРОВ» СТАНЕТ БОЛЬШЕ

Авиапредприятие «Пулков» планирует в 2005 г. увеличить количество чартерных рейсов до 950. В основном увеличение касается рейсов, выполняемых самолетами Ту-154М. Число чартерных рейсов вылетает за счет роста частоты полетов и периода их выполнения на традиционных маршрутах (в частности, ожидается значительное увеличение количества рейсов во Францию). Кроме того, будут открыты новые чартерные маршруты из Москвы в Турцию, Испанию и Италию, а также из Екатеринбургa и Новосибирска в аэропорты Турции (Анталья, Даламан и Бодрум).

СИБИРЯКИ ЖДУТ АН-140

Красноярская авиакомпания «Сибавиатранс» получит до 2006 года три самолета Ан-140. Соответствующее соглашение было подписано «СИАТом», Харьковским государственным авиационным производственным предприятием и АО «Ильшын финанс Ко». Первые два совместных российско-украинских Ан-140 полетят в Красноярск в 2003 году, еще один – в 2006-м. Лицензионным оператором выступит «Ильшын финанс». Новые самолеты предназначены для замены Ан-24, которые в течение ближайших 5–10 лет выработают свой ресурс. Всего в «СИАТ» сейчас необходимо пять лайнеров класса Ан-140.

«UNITED AIRLINES» ПРИЗНАЛСЯ В БАНКРОТСТВЕ

Вторая в мире по величине авиакомпания «United Airlines» объявила себя банкротом. Это произошло после отказа специальной правительственной комиссии США выдать борозающему с кризисом авиационному кредиту в 1,8 млрд. долларов. Кредит был необходим компании для гарантии для получения займа от коммерческих банков. Несмотря на активное лоббирование интересов «United Airlines» многими инвестиционными банками и компаниями, представители Комиссии по стабилизации авиационных не смогли финан-

сово разумным план реструктуризации и возращения к прибыльности через год, предложенный «United Airlines». Авиакомпания стала жертвой общего кризиса в американской авиационной индустрии, наступившего после терактов 11 сентября, и больших долгов, набранных в последние годы. В прошлом году потери компании составили 10 млрд. долларов.

МЕЧЕТЬ В АЭРОПОРТУ

В Домодедове открыта первая в России мечеть, расположенная в здании аэровокзала. В торжественной церемонии открытия приняли участие послы 35 государств дальнего зарубежья и Счет, представители Государственной Думы, Русской Православной Церкви и ряда общественных организаций. В Домодедове ежедневно обслуживаются десятки рейсов из регионов России и дальнего зарубежья, где ислам является преобладающей религией. Поэтому открытие мечети стало для пассажиров этих рейсов важнейшим событием. Она расположена в центральной части современного аэровокзального комплекса, доступ к ней свободен как для пассажиров внутренних рейсов, так и для тех, кто вылетает за границу. В здании аэровокзала Домодедово уже более года работает православная часовня во имя Архангела Михаила, которая также остается единственной в России, расположенной в аэропорту.

У ПРАВИТЕЛЬСТВА УКРАЛИ... САМОЛЕТЫ

В Мексике украли два небольших самолета, принадлежащих федеральному правительству страны. Одномоторные машины «Cessna» мотелью из аэропорта Непольйо на северо-западе Мехико. Обе стояли в аэропорту на техобслуживании, в них находилось оборудование для обнаружения наркотических веществ.

ПОЛЕТИМ В АНТАРКТИКУ?

С января 2003 года аргентинская авиакомпания «ЛАДЕ» начнет регулярно коммерческие рейсы в Антарктику. Самолеты будут вылетать из самого южного города мира Ушуйайо, расположенного на архипелаге Огненная земля, и приземлятся на аргентинской военной базе Маршалло на ледовом континенте. До сих пор ежемесячные вылеты на антарктическую военно-научную станцию в Аргентине осуществляла армия, привозившая туда военных, продукты питания и почту. Теперь те же самолеты «Геркулес С-130», переоборудованные для 70 пассажиров, бу-

дут отправляться дважды в неделю. Рейсы в Антарктику будут осуществляться до начала апреля. Организаторы рассчитывают на иностранных туристов, которые прибывают в Ушуйайо за экзотикой. Только на предстоящий трехмесячный летний сезон там ожидается около ста туристических судов.

ЧТО ЖДЕТ «ПОЛЯРНЫЕ АВИАЛИНИИ»?

Авиакомпания «Полярные авиалинии» будет реорганизована. По плану, аэропорты Тьеси и Ветайга выводятся из состава авиакомпании. Самолеты Ан-2 и вертолеты Ми-8, объемы работ по внутренним перевозкам и по использованию авиации в народном хозяйстве передается в ГУП ИАК «Сакхаван». Также создается филиал в аэропорту Манга и Колымо-Индигерской филиал на базе Зырянского авиапредприятия. Ожидается, что по итогам преобразования пассажироборот в 2003 году, по сравнению с уровнем 2002 года, увеличится на 73,2 процента.

ЧП В ВОЗДУХЕ

Над Китаем разгерметизировался пассажирский самолет «MD-82» китайской авиакомпа-

АВИАСТ. ПАНОРАМА




ПАНОРАМА

нии «China Eastern Airlines», выполнявший рейс из Кулуньяна в Шанхай. Он совершил экстренную посадку в городе Наньчак: в салоне самолета на высоте 8100 метров резко упало давление. На борту находились 65 пассажиров. После инцидента многие жаловались на недомогание и учащенное сердцебиение. Тринадцать пассажиров были госпитализированы. О причинах неполадки ничего не сообщается.

Материалы подготовлены по сообщению ИТАР-ТАСС. «Интерфакс», Финмаркет, РИА «Новости», Рубалт, «Коммерсант», «Время новостей», «Regions.ru», Страна.ru, Regnum.

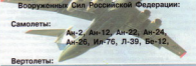
Редактор отдел
Наталья ЧМЕНИКОВА.



Российский фонд федерального имущества

Российский фонд федерального имущества реализует на аукционах летательные аппараты, высвобождаемые из Вооруженных Сил Российской Федерации:

Самолеты:



Ан-2, Ан-12, Ан-22, Ан-24,
Ан-26, Ил-76, Л-39, Бе-12,

Вертолеты:

Ми-8Т, Ми-6ПС, Ми-6МТ,
Ми-14, Ми-26, Ка-27ПС.

Информация о порядке проведения аукционов и технических характеристики авиатехники публикуются за 30 дней до проведения торгов в бюллетене Российского фонда федерального имущества «Реформа» (подпиной индекс – 33228 по каталогу «Газеты, журналы агентства «Роспечать»)

Контактные телефоны продаж: 236-45-60, 236-65-27, 737-78-62
e-mail: rfi@dot.ru http://www.fpf.ru

Каждый из этих людей, кто-то вы видите на снимке, посетил гражданскую авиацию всю свою сознательную жизнь.

Выпускник Егорьевского авиационно-технического училища 1950 года Борис Егорович Панков прошел практически все ступени служебной лестницы в отрасли: начинал простым авиатехником, работал начальником аэропорта, возглавлял генеральное представительство Аэрофлота в Венгрии, руководил управлением и аэродром министерства, был первым заместителем министра и, наконец, министром гражданской авиации СССР.

Владимир Дмитриевич Саморюков, окончивший это же училище в 1952 году, также начинал авиатехником, работал преподавателем Ленинградского высшего авиационного училища, был помощником министра гражданской авиации Б. П. Бугаева, но самые плодотворные годы жизни отдал международным воздушным сообщениям: открыл бюро представительства Аэрофлота в США, возглавлял генеральное и региональные представительства советской национальной авиакомпании в Северной Америке и странах Бенилюкса, но один год руководил Управлением авиации гражданской авиации СССР. Был первым начальником Международного коммерческого управления гражданской авиации.

Владимир Лопышев Бельский тоже закончил Егорьевское авиационное, но несколько позднее сроки старших товарищей – в 1957 году. Многие годы он также успешно трудился на международном поприще Аэрофлота: был генеральным и региональным представителем в Северной Америке, Англии и Скандинавии, более четырех лет работал заместителем начальника ИВС ИТА.

Судьба Григория Арнольдовича Мерзлякова и Леонида Степановича Селезнева также складывалась иначе, чем у Б. Е. Панкова, В. Д. Саморюкова и В. Л. Писманкина. Первый приехал в Аэрофлот после окончания двух авиационных вузов – университета и института иностранных языков, второй – с дипломом Московского авиационного института. Не и для того, и для другого гражданской авиации тоже стали делом всей жизни.

Мерзлякову довелось поработать генеральным представителем Аэрофлота в Англии, а в качестве заместителя начальника ИВС ИТА участвовать в десятках субабонимных переговоров с авиационными властями и руководителями авиационной разведки стран.

Селезнев трижды находился в командировке в Японии, где руководил генеральным представителем Аэрофлота.

Работал также в Скандинавии, возглавлял региональное представительство Аэрофлота в странах Тихоокеанского бассейна.

В первые годы командировки занимал ответственные должности в Министерстве гражданской авиации СССР, выполнял должность начальника Управления авиации гражданской авиации в Японии, где руководил генеральным представителем Аэрофлота.

Работал также в Скандинавии, возглавлял региональное представительство Аэрофлота в странах Тихоокеанского бассейна.

В первые годы командировки занимал ответственные должности в Министерстве гражданской авиации СССР, выполнял должность начальника Управления авиации гражданской авиации в Японии, где руководил генеральным представителем Аэрофлота.

Характерно, что все пятеро ветеранов по сей день, кто занимается, а строит. Все они заняты работой, напрямую связанной с международным авиационным рынком. А в конце 80-тилетия отечественной гражданской авиации собралась в редакции журнала, чтобы поделиться воспоминаниями и поработать о будущем российского воздушного транспорта.

Вот что они рассказали.



АЭРОФЛОТ РОДИЛСЯ В МЕЖДУНАРОДНОЙ «РУБАШКЕ»

В. Д. САМОРЮКОВ:

Вспомогательные гражданской авиации для нас не просто юбилей. Это наша кровная дата. Помните, классик говорил, что все мы вышли из голубового «Шенели»? Так вот, мы, ветераны-международники, все вышли из Аэрофлота и остались в нем на всю жизнь. А если учесть, что российская гражданская авиация основала международные трассы еще до того февральского дня 1923 года, когда был создан Совет по гражданской авиации, то можно сказать, что Аэрофлот родился в международной «рубашке».

Запнем немного в историю. Января 1921 года. Еще не закончилась гражданская война, еще предстоит «чугунные ночи Спасска» и «Волочевские дни», а председатель Совнаркома Российской Республики В. И. Ленин подписывает декрет «О воздушном передвижении в воздушном пространстве над территорией РСФСР и ее территориальным водами». Этим документом был заложен первая правовая основа для регулярных международных воздушных сообщений молодого Советского государства с зарубежными странами, который установил с ним дипломатическую отходимость и экономическое сотрудничество. А уже в сентябре того же года выходит постановление Совнаркома РСФСР «Об организациях воздушного сообщения Москва – Германия». В соответствии с ним создается «Германо-Русское общество воздушных сообщений – Дирбуфф». Проходит всего восемь месяцев, и 1 мая 1922 года из Москва в Кембридж (ныне Кембридж) эфирным сообщением выполняется первый в истории нашего государства регулярный международный авиарейс. Протяженность трассы, которая позднее была продлена до Берлина, составляла всего-навсего 1300 километров. По нынешним меркам, это не расстояние, но в ту пору ее открытие считалось выдающимся достижением. Ведь это был первый воздушный мост

между изолированной почтой от всего мира России и Западной Европой.

Среди российских пилотов, выполнявших полеты по этой авиатрассе, особой известностью пользовался Николай Петрович Шебанов. Воспоминаниями он первым из пилотов Аэрофлота назвал миллион километров, за что был удостоен высшей советской государственной награды – ордена Ленина.

Однажды вместе с Шебановым за границу делал «трибун революции» Владимир Маяковский. После полета он писал в Москву: «Делать хорошо... летчик Шебанов замечательный. Если бы куда летать, то только с ним... Все впечатление директора связи с ним летать стародорожники. После прилета в феврале 1923 года Советом Труда и Обороны постановлено об организации Совета по гражданской авиации, с которого берет свое летосчисление Аэрофлот, международные воздушные сообщения нашей страны стали развиваться более интенсивно и гнимомерно. Не буду вдаваться в историографию, скажу лишь о выдающихся паравлетах в двадцать годы советских летчиков М. Громова, А. Тихомирова, С. Шестакова и других в Монголию, Китай, Японию, Европу, Америку... А с каким триумфом был встречен в мире бросок из Москвы через Северный Полюс в США экипажа АНТ-25 под руководством Валерия Чкалова в июне 1937 года.

Большой вклад в развитие международных воздушных сообщений внесла прославленная олимпийская летчица В. С. Гризодубова. В предвоенные годы она возглавляла олимпийскую группу ГВФ, которая выполняла полеты Аэрофлота в зарубежные страны. То были уже не эпизодические, а регулярные рейсы, которые вывели нашу страну в число ведущих авиационных держав мира.

Создатель Трибуналов в последние годы продолжил Олимпийский авиаклуб международ-

ных воздушных сообщений, которой руководил знаменитый фронтовик А. И. Селевский. Его имя вошло в историю гражданской авиации после выполнения исторического рейса из Берлина в Москву в мае 1945 года, который в нашу столицу был доставлен летом и безопорной выкаткой калугинской фашисткой Германии.

Собую страну в летписи международных полетов состояли выходящие транзитными полетами из Москвы в Англию на самолете Ту-104, выполнявшие рейсы в маршруте Москва-Аэропорт В. П. Бугаевым, и его коллеги И. В. Орловцов, П. И. Дюновым и другим. Прилет в США первого советского реактивного самолостоения вызвал у американцев и восторг, и зависть, и досаду. Однако замечать этот факт было невозможно. Так, газета «Нью-Йорк Таймс» раздобыла везд в строй Ту-104 «как огромный самолет в авиационной технике», а Нью-Йорк геральд Tribune назвала полет советских летчиков «исчлудением». По ее оценкам, русские установили «перворейсный мировой рекорд».

Замечу, что юридическая сторона всех этих полетов оформалась главным управлением ГФФ при Совете Министров СССР. На долгие международные группы и их авиационные подразделения эксплуатационная часть. А во время полетов международной «рубашкой» Аэрофлота с более широкими полномочиями стало Транспортное управление международных воздушных линий ГВФ, созданное в 1971 году. Оно занималось не только выполнением международных рейсов, но и заключало коммерческие соглашения с зарубежными партнерами, вело переговоры по поводу открытия новых авиалиний, делало многое другое, чем не занималась ее предшественница.

Первым начальником ТУ МВЛ, как сокращенно называлось это управление, был генерал-майор авиации В. Ф. Боксарев. Позднее этот важнейший участок международной работы Аэрофлота возглавляли А. В. Босидин, В. А. Михайлов, Е. П. Барыбаев, Ю. А. Луголов, Н. В. Буров, Н. К. Полынин, В. А. Назаров, В. Я. Потемкин, В. В. Поповал. Назначен управлений, которыми они руководили, менялись, но суть оставалась одна — это была действительно легитимная международная «рубашка» советской гражданской авиации. И совсем не случайно на базе Центрального управления международных воздушных сообщений Аэрофлота (последнее названное этой структурой) сформировались нынешние авиакомпании «Аэрофлот — Российские авиалинии», которую возглавляли В. М. Ткачев, Е. И. Шапокинцев, а в настоящее время — В. М. Окунов.

Б. Е. ПАНКОВ:

Владимир Дмитриевич Самарский загорел истинским интересом к теме наших разговоров. Мне хотелось бы подчеркнуть другое: на международные воздушные трассы Аэрофлот вышел отсюда не под воздействием западной политики и авиационных интересов. Нам там востржили вовсе не хлебное сало, как принято на Руси, а с огромным желанием подставить подножку, дискредитировать не только Аэрофлот, но и Советскую державу в целом. Тот же Самарский руководил полетом, какому отклонил капитан прилетевшего Аэрофлота развесистый американский самолет Боинг-707. В одном из американских журналов он опубликовал статью, в которой обвинил нашего опытного пилота во всех смертных грехах. По его словам, Аэрофлот был вовсе не крупнейшей организацией, а пришедшим к режиму Визентин-Византизм. Сын СССР. Это, мол, идею воздушной армии, которая в любой момент готова выполнить боевой приказ. А сколько, дескать, среди его сотрудников офицеров КГБ и главного разведывательного управления Генштаба Советских Вооруженных Сил? Можно представить, как тяжело работало в тех условиях нашим международникам, прежде всего представителям Аэрофлота за рубежом. Тем не менее они работали, и очень даже успешно.

Г. А. МИРЗОВ:

Сказать часто приходится утверждение, что мы занимались в коммерческой работой, а думали лишь о геополитике СССР на мировой арене. Мол, Аэрофлот открывал новые трассы, стремился не к экономической выгоде, а ради утверждения красного советского флага в том или ином регионе. Слов нес, но все наши трассы и рейсы, особенно на Африканский континент, приносили прибыль. Но утверждать, что нам было безразлично, во что обходится тот или иной полет, в крайне неправдо.

Приведу лишь один пример. Мы вели очень тяжелые переговоры с англичанами по поводу эксплуатации трансiberской магистрали. Наша делегация стояла на том, чтобы во все рейсы японской «Джипан» в Западную Европу выполнялись без промежуточной посадки в Москве. Аэрофлоту это было явно не выгодно. Ведь, сделав посадку в Шереметьево, японцы обязаны были лететь за оборудованием в аэропорту, а пролетев транзитом, оставался нам не из чего. И это при том, что с Аэрофлота в японских аэропортах они брали плату очень даже исправно. Должны же мы были компенсировать эти расходы?

Словом, на переговорах разворачивалась самая настоящая коммерческая битва. Главным поводом являлась была утверждение, что, согласно международному воздушному законодательству, авиационная компания вправе выбирать, лететь ли ее самолетом над территорией другого государства транзитом или дальше промежуточной посадкой. И никакая ограниченность быть не должно.

Тогда пришлось выдвинуть как контраргумент: одно дело — пролет территории, скажем, Сингапура и совсем другое — СССР Над Сингапуром полет означает почти-пятичасовый перелет, а над СССР — всего-девятнадцать минут. А это, скажем, совсем другая нагрузка и на воздушное пространство страны, и на ее диспетчерские службы. Японцы всеми тайм-аут, поспевались и согласились с нами. Результат переговоров: из японских рейсов в неделю три рейса японская «Джипан» выполняла с посадкой в Шереметьево.

Б. Е. ПАНКОВ:

Хочу особо подчеркнуть: Мирзов был непреодолимым мастером ведения переговоров. Он внес огромный вклад не только в выработку приемлемых для нас условий эксплуатации трансiberской магистрали, но и в открытие топливно-заправочных комплексов Аэрофлота в Шеняне, Гонкоре и Пекине. С учетом расходов цен на авиакеросин в Советском Союзе и странах Запада мы сэкономили тогда миллионы долларов. А нам говорят, что мы думали лишь о политике, а деньги совсем не считали.

Л. С. СЕЛИВЕРСТОВ:

Хотел бы отметить, что в Японии, в том же году не выкачали, тем более, что проработал в этой стране более тридцать лет. При этом сразу подчеркнул: и с авиационными властями, и с предпринимателями деловых кругов Японии у меня всегда были очень хорошие отношения. Как правило, во всех вопросах мы находили взаимовыгодные и взаимовыгодные решения. А разрабатывал яму совсем с другим.

Воспоминаниями с японской авиационной командой «Боинг-747» в сентябре 1985 года. Многие страны объявили тогда Аэрофлот бойкот, хотя он никакого отношения к этому инциденту не имел. Наши тонкие средства представительство попали в самую формуемую осаду: с утра до вечера вокруг него толпятся демонстранты. Угрожают явными, антисоветскими погони и все такое прочее. Как тут собираться выработать и реализовать? Но это необходимо, иначе можно не только завалить всю текущую работу, но и усугубить обстановку. Слава Богу, у нас хватало не только выдержки, но и умения постоять за себя. В итоге рано через неделю удалось добиться отмены рейсов Аэрофлота всех санкций, а еще через несколько дней исчезли и демонстранты. Иь, образно говоря, как ветром сдуло.

В чем же дело? Оказывается, в Токио прибыл президент США Рейган, и все «чужие» тут же бросились в его резиденцию. А Рейган отреагировал очень просто: не был совсем безразличен, против кого выступил, — будь то Аэрофлот или Америка. Главное — получить свой «отпор». Ведь все они, как зачастую и у нас сегодня в России, устранили пилоты не в силу своего убеждения, а за определенную плату. И эти «отпорники» тоже приходилось учитывать в своей международной работе.

В. Л. ПИСЬМЕННИЙ:

А у меня о том времени другие воспоминания. Я работал генеральным представителем Аэрофлота в Англии. Прямлето из очередной московской командировки в Лондон. Прямю у трапа самолета меня встретила наш генеральный представитель. С чего бы, думаю, такая честь? А инсульт — с места в карьер: «У тебя весь офис разгромил, а в аэропорту Хитроу — бойкот нашим самолетам, трамвай срочные меры».

Иду к аэропортовскому менеджеру. Там говорит, что имени полочка не могу. А у нас в аэропорту «застрял» Ил-62М. Ему ни трапа не подает, ни буксировки нам не выдают. А кто у аэропорте толкуют и все речи не идет. Как быть?

Посовещовались с авиалинии, и командир принимает прямо-таки фантастическое решение. Включая бороз, задним ходом отлучает от здания аэровокзала. Вместо трапа используем ступеньки. На испытательном старте — по газам и вперед. Англичане в шоке. Они хорошо знали, что толпы в бегах до Москвы мы за что не хлещет, но мы туда и не собирались. Самолет шел курс на Берлин, а там бы уже почти дала, там его ждали. Настро лондонские газеты вышли с огромными заголовками: «Русские сказали, что улетит, и улетели!» А на второй день бойкот был снят. Такие вот были дела!

Однако не надо думать, что в такой работе были лишь один экстраординарный ситуации. Вовсе нет! Хорошо, например, помню 14 июля 1993 года в Вашингтоне представил Аэрофлот в Сенате Америки. В тот день из Москвы в Нью-Йорк совершил первый рейс российский самолет нового поколения Ил-96-300. Вместе с его пассажирами в Америку прибыла очень представительная делегация Аэрофлота. В ее составе были участники нашей акции Борис Егоров и Панаков, Владимир Дмитриевич Самарский, главный редактор журнала «Гражданские авиации» А. М. Троишин, представители других российских средств массовой информации. Нью-Йорк был первой точкой из 150 пунктов, куда летели наши самолеты, на которые впервые променялись новый отечественный лайнер. Встретил его в аэропорту прибыло очень много американцев, пресса России в США тогда, вышедшая в Вашингтонском конгрессе. А там бы уже почти дала, там его ждали. Настро лондонские газеты вышли с огромными заголовками: «Русские сказали, что улетит, и улетели!» А на второй день бойкот был снят. Такие вот были дела!

Б. Е. ПАНКОВ:

О чем все это говорит? Да о том, что на международных трассах Аэрофлота зачастую решались такие вопросы, которые определяли не только престиж отечественной гражданской авиации в мире, но и зачастую ее будущее развитие. А что касалось работников так специалистов, то это были не только люди чести и долга, но и высочайшие профессионалы. Ведь тот же командир Ил-62М, вышедший из лондонского аэропорта Хитроу, привел не безарусское решение, а вначале все взвесил и прочитал до мелочей, и только потом начал действовать. Так что нынешнему поколению авиаторов-международников есть у кого и чему поучиться. И мы надеемся, что опыт ветеранов не будет растрачен.

Зависел А. МИХАЙЛОВ.

с. Москва.

ПОЧТИ ВОСЕМЬДЕСЯТ ЛЕТ НАЗАД ИЗ МОСКВЫ В НИЖНИЙ НОВГОРОД БЫЛА ПРОЛОЖЕНА ПЕРВАЯ ПАССАЖИРСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ЛИНИЯ. 15 ИЮЛЯ 1923 ГОДА СТАЛО НАЧАЛОМ РЕГУЛЯРНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗК В НАШЕЙ СТРАНЕ.

И известный журналист и большой друг нашего журнала, много и интересно писавший об авиации, Евгений Рыбников так вспоминал об этом событии:

«...Когда в 1923 году стало известно, что в Нижний Новгород на открытие всероссийского торжества

НАЧАЛО

го рейса из Москвы на Волгу – в Нижний Новгород. Крупный промышленный и культурный центр привлек к себе внимание авиаторов ярмаркой, находившейся тогда в центре внимания страны. Больше того, появление на ярмарке пассажирского самолета могло быть не только сенсацией,

ния перевозочных потребностей человека. Авиация здесь во всеулышание говорит о том, что она существует не для обсыпания бомб, а для обслуживания насущных нужд человека».

Всему этому предшествовала большая подготовительная работа. Оборудовались аэродромы и

К ОТКРЫТИЮ ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ МОСКВА — НИЖНИЙ-НОВГОРОД.

**Все билеты в Нижний-Новгород по 31 июля включительно
распроданы.**

Кроме перевозки пассажиров, в Нижний будут доставляться московские газеты и почта. Приемный мерз, дабы в случае амузационного случая в пути пассажиры не могли сидеть на первом опоздавшем поезде в ту же другую сторону (ВЕСЕЛА ТИНО).

Доставка пассажиров в Нижний аэродромом на аэродроме за исключительную плату (3-5 руб. в 1) (См. в газетах в Нижнем и в Москве будет доставлено в 10 часов, 1 руб. в 10 часов, 1 в 10 часов — в 10 часов).

В МОСКВЕ билеты продаются в Доме 1-го Тарасовского. 48 и 49



— знаменитой по тем временам ярмарки — прилетит из Москвы пассажирский самолет и тем самым будет открыта первая в стране воздушная линия Москва — Нижний Новгород, наш пионерский отряд делегировал меня как «знатока авиации» на аэродром. За деревянный Кунавинский слободой, на вытоптанном скотом поле, готовились к приему первого самолета. Ставили шесты с полосатыми жобтами — для определения направления и силы ветра, разводили костры.

Наконец наступил день, когда на автомобиле приехал бордовый «красный купец» — председатель ярмарочной Мальцев. Его сопровождала свита: журналисты, привезшие дельцы, торговые воротилы. «Красный купец», скрепя руки на груди, беседовал с журналистами, фантазировал о перевозке пассажиров и грузов по воздуху, назвал день прилета первого самолета в Нижний историческим.

Только позже я смог представить себе все подлинно историческое значение первого в нашей стране пассажирского самолетного

но и символом растущей силы страны».

Вспомним, каким был ответственный транспорт после страшного лиховетья гражданской войны и нескольких голодных лет в Поволжье. Отделявшие Москву от Нижнего Новгорода чепырста километров поезд проходил в ту пору едва за сутки. Автомобильной магистрала, связывающей столицу с Волгой, не было и в помине. Автомобиль вообще воспринимался тогда как чудо. И вдруг — самолет!

«...Мальчишки первыми увидели его в небе, — продолжал рассказ Евгений Рыбников. — Сначала показалась точка, потом вроде она выросла в птицу, и, наконец, стало ясно — летит аэроплан! Мужчины в черных кожаных куртках и крагах, в автомобильных очках-консервах зычно отдавали команды. Самолет сделал круг над полем и пошел на посадку».

На импровизированном митинге С.В. Мальцев сказал: «Это первая ярмарка, когда авиация, слившись с жизнью мирного строительства, стала предметом обслужива-

площадки по всему маршруту. Много хлопот было с подбором и подготовкой наземного персонала, с организацией беспрерывной доставки бензина и авиамасла, с проработкой финансовой стороны обеспечения авиалинии. А еще нужно было заранее привлечь пассажиров и грузоотправителей, а значит, провести рекламную кампанию. Основной труд взял на себя сотрудник московского отделения «Добролета», руководитель будущей авиалинии — ее начальник П.А. Анкин и его заместитель В.М. Вишняк».

Некоторая замечка вышла на Ходянке, откуда должны были летать самолеты на Волгу. Сами самолеты прибыли на место заблаговременно, официально не были переданы персоналу линии и аэростанции для эксплуатации. Это произошло только 15 июля 1923 года. «Добролет» получил четыре пятиместных самолета «Ю-13», получивших названия «Промбанк», «Червонец», «ВСНХ» и «ОДВФ».

Самолет «Юнкерс-13», немецкого производства, был цельноме-

Самолет «Ю-13» фирмы «Юнкерс». Во них перевозили первых пассажиров Аэрофлота на линии Москва — Нижний Новгород.

таллическим монопланом, обшитым трехмиллиметровым волнистым металлом. Экипаж – пилот и механик – располагались в первом отсеке. Во втором отсеке – пассажирском – стояли диван и два кресла. Здесь же были вазы с цветами и сумка с драми и шеткой – незаменимый сервис того времени. Был и третий отсек – багажный.

В день открытия воздушной трассы в Москве, на Центральном аэродроме на Ходянке, собралось много народу. Этому способствовала хорошо организованная реклама в газетах. В первый рейс отправлялся самолет «Промбанк».

На Ходянке царил оживление, шум, веселье. Будущим пассажирам желают счастливого пути, что-то советуют. А что могут посоветовать далекие от авиации люди, никогда в жизни не летавшие?

Наконец, первых пассажиров пригласили в самолет. Экипаж был уже в пилотской кабине. На пилотском месте – Яков Моисеев. Самолет буквально облепели провожащие. С трудом он вырывается из этого людского окружения, разбегается, набирает скорость, отрывается от земли и плавно набирает высоту.

Вот как вспоминал о том первом полете Яков Моисеев:

«...Вылетев утром по расписанию. Пассажиры легли. Вижу: волнуются. Посматривают на меня с любопытством и, возможно, со страхом. Летели-то, наверное, впервые в жизни. Да и погода, как на зло, невзная: тучи то опускаются, то рассеиваются. Вслед за ними приходится опускаться и мне. Терять землю из виду нельзя – опасно. Ведь ни навигационных устройств на земле по трассе, ни приборов в пилотской кабине, кроме компаса, не было. Даже в хорошую погоду «заблудиться» в небе ничего не стоит. Сверху разберись поподробь – владимирская или рязанская земля под крылом. Да и «посоветоваться» не с кем. Единственный ориентир – железная дорога».

До Нижнего Новгорода летели три часа сорок минут. Скорость зависела от силы и направления ветра: 120–150 километров в час. Когда стали подлетать к городу, хорошим ориентиром для меня стали Ока да Волга. Недалеко от

того места, где они сходятся, я и посадил самолет. Признаюсь, остался доволен посадкой. «А только пять пассажиров – и того больше».

Вскоре в журнале «Рупор» писатель Валентин Катаев опубликовал стихотворение «Она летит», в котором были такие строки:

...О, Русь, кто знал тебя недвижной?

Тебя ль недвижной назову,
Коль из Москвы летаю в Нижний».

И вновь из Нижнего в Москву. Самолет Моисеева благополучно вернулся в Москву на следующий день, 16 июля.

Более трех с половиной часов ушло на преодоление всего-то четырехсот километров. Но ведь это был только первый шаг. С рождения первой регулярной авиатрассы берут начало и различные службы гражданской авиации. Уже тогда многое было предусмотрено для безопасности полета. От Москвы трасса шла через Щелково, Киржач, Юрьево-Польский, Тейково, Иваново-Вознесенск, Муромово. Каждый из этих пунктов имел склады с горючим и смазочными средствами, аэродром или посадочную площадку, был обеспечен техническим персоналом. Все это, плюс успешное завершение первого рейса сделали авиалинии отличную рекламу. Буквально на другой день после открытия линии все билеты в Нижний Новгород были распроданы на две недели вперед.

Кстати, о рекламе. В Москве и Нижнем Новгороде пассажирам вручалась памятка, в которой, в частности, говорилось следующее: «В случае вынужденного спуска на пути пассажиры могут следовать на первом отходящем поезде в ту или другую сторону (бесплатно). Доставка пассажиров в Нижний производится на автомобиле за небольшую плату».

Еще один интересный документ того времени – инструкция для пассажиров – гласила: «После влета необходимо следить за колесами, и если колесо останется на земле или оторвется в воздухе, нужно поставить об этом в известность летчика». Хорошо, что обременять пассажиров такого рода «дополнительными обязанностями» за все время существования авиалинии ни разу не при-

шлось. В то время и у нас, и за рубежом вообще также рассматривалась возможность выдавать каждому пассажиру парашют.

Авиалиния Москва – Нижний Новгород просуществовала до 22 сентября, до закрытия ярмарки. Полеты выполнялись ежедневно. Расписание было рассчитано таким образом, что пассажир в течение дня мог прилететь в Нижний и вернуться в Москву. За время работы авиалинии было перевезено двести семьдесят пассажиров и около двух тонн багажа и почты.

В октябре 1923 года правление «Добролета» подвело итоги работы первой регулярной пассажирской авиалинии. В протоколе заседания правления, наряду с цифровыми показателями, характеризующими все стороны деятельности летно-подъемного и наземного персонала, дается общая высокая оценка самого факта начала перевозки пассажиров и грузов на регулярной основе, по расписанию.

«Первая постоянная коммерческая авиалиния акционерного общества «Добролет» положила начало нашей общей большой работе по аэрофикации, – говорится в этом документе. – Оценивая ее со всех сторон, можно считать, что линия дала жизнь многим службам и направлениям... Ее опыт мы уже используем при открытии других авиалиний, при строительстве аэродромов, площадок и аэростанций».

Борис ОРЛОВ,
обозреватель «Гражданской авиации»
г. Москва.



The first Aeroflot operated airway from Moscow to Nizhny Novgorod was established on July 15, 1923. This date is considered to mark the beginning of regular passenger traffic in this country. Boris Orlov, our Magazine observer, highlights this event.

Фраза об открытии первой регулярной авиалинии Москва – Нижний Новгород.

РОССИЯ

ВЕСТИ ИЗ АВИАКОМПАНИИ



Июль
2002 года.
В Триесте
приветлив
российских
пассажиров
на борту
«Аэролайнс
Девелопментс»
ГТК «Россия»
Н.В. Штильман.

ГТК «РОССИЯ» НА РЫНКЕ ИТАЛИИ

Кажется, это было вчера: первый рейс Государственной транспортной компании «Россия» в итальянский город Триест. Он состоялся в мае 2001 года в расчете на летние перевозки российских туристов к берегам благодатного Адриатического моря. Однако уже в октябре того же года по этому маршруту было перевезено почти три тысячи пассажиров, и рейс превратился в круглогодичный.

Новый импульс деятельности ГТК «Россия» на итальянском рынке придало ееступление в консорциум «Терра Фортуната» («Земля удач»), который занимается организацией перевозок туристов и различных товаров между Италией и Россией.

Это важное событие произошло в июле прошлого года. С той поры по маршруту Москва–Триест–Москва было перевезено почти десять тысяч российских и итальянских туристов. И вот в самый канун 2003 года – новый бросок «России» на рынок Италии: 21 декабря 2002 года выполнен первый рейс по маршруту Москва–Бергамо–Москва. Теперь с российской столицей прямым рейсом авиакомпания «Россия» связана еще одна область Италии – Ломбардия.

Аэропорт «Орио аль Серрио» расположен совсем рядом с Бергамо. А потому при заезде на посадку мы смогли очень хорошо рассмотреть сердце города – центральную площадь Piazza Vecchia, площадь Кафедрального собора, изящные шпиль храма Санта-Мария Маджоре и другие архитектурные шедевры средневековья. Потом, после завершения протокольных мероприятий, мы пройдем по древним каменным плитам этих площадей и хорошо поймем чувства туристов, стремящихся попасть в этот музей под открытым небом.

Во время летнего рейса в Триест нашу делегацию возглавляет генеральный директор ГТК «Россия» Николай Штильман. Тогда он подписал протокол о сотрудничестве с итальянским консорциумом «Терра Фортуната», который взял на себя организацию туров между Италией и Россией. На этот раз непростые дела в Москве не позволили ему поехать вместе с нами, но

его миссию блестяще выполнили первый заместитель генерального директора Андрей Турин и начальник отдела протокола Юрий Майоров.

Еще совсем недавно аэропорт города Бергамо был преимущественно грузовым и занимал треть места по перевозкам грузов среди итальянских аэропортов. Объясняется это просто: провинция Бергамо находится в самом центре наиболее динамичной и богатой области Италии – Ломбардии, а потому отсюда во все стороны Европы отправляются самые разные промышленные изделия и дары этой щедрой земли. Идут они и в Россию, где пользуются все возрастающим спросом. Но в последние два года аэропорт, помимо грузовик, активно занялся пассажирскими перевозками. В прошлом году через его терминалы прошли 1,2 миллиона человек, а прогноз 2003 года – уже 2,5 миллиона. Это свидетельствует о пассажирских рейсах ежедневно. По словам коммерческого директора Франческо

Фаззини, карта маршрутов аэропорта будет расширяться, и свой вклад в это дело начала вносить авиакомпания «Россия».

Кстати, почему и в Триест, и в Бергамо стала выполнять полеты именно «Россия»?

— Мы искали в вашей стране надежную авиакомпанию. — говорит президент консорциума «Торра Фортуната» Патриция Бертолотти. ГТК «Россия» — именно такая компания. Одно ее название говорит само за себя. И мы уверенно пошли с ней на деловые контакты.

Разумеется, начало не было простым и безоблачным. Как подчеркнул на официальном церемонии открытия первого рейса президент провинции Бергамо Валерио Беттони, на первых порах было много сложностей, но у

*Президент
Президенты
России
В.В. Путин —
президенту
провинции
Бергамо
Валерио
Беттони.
Вручает
первый
заместитель
генерального
директора
ГТК «Россия»
А.С. Тюрин.*



него и его коллег было большое желание работать. Ведь у Бергамо давние исторические связи с Россией, в частности, с Санкт-Петербургом, и это тоже сыграло свою позитивную роль.

— Уверен, — сказал господин Беттони, — что россияне найдут у нас много друзей. Менталитет итальянцев и русских очень близок друг другу, и мы надеемся, что вслед за Москвой из Бергамо будут открыты маршруты в другие города России.

Выступая от имени руководства ГТК «Россия», Андрей Тюрин заявил, что работная авиакомпания готова обеспечить надлежащее качество работы.



— Наша компания не случайно носит название страны, — заметил он. — Именно ей доверено выполнение полетов с Президентом и высшими должностными лицами Российского государства. И то качество, которое мы обеспечиваем для руководителей России, предоставляем и пассажирам всех рейсов в Бергамо.

Итак, ГТК «Россия» совершила новый бросок на туристический рынок Италии. Хочется верить, что впереди у нее — новые города и новые маршруты не только в эту замечательную страну.

А. ТРОШИН

г. Москва-Бергамо-Москва

*Встреча
в аэропорту
города
Бергамо
«Орфо аль
Сервио».
Декабрь
2002 года.*

*На борту
Tu-154M.*

*Фото
автора
и журнала
«Л».*

ЕГО ПРИЗВАНИЕ, ЕГО ЗАДАЧА, ЕГО СУДЬБА...

13 февраля 2003 года исполняется 100 лет со дня рождения выдающегося отечественного авиаконструктора, генерал-майора инженерно-технической службы, доктора технических наук Георгия Михайловича Бериева. Его имя связано с созданием в нашей стране морских самолетов, и сегодня стоящих на вооружении российского Военно-Морского Флота.



Сын рабочего-водородореза из села Сибурлато близ Тифлиса Георгий Бериев впервые увидел самолет в 1913 году на демонстрационных полетах одного из первых русских летчиков Сергея Уточкина. Судьба парня была определена: он должен стать авиатором.

Но путь к мечте оказался довольно долгим — на десять с лишним лет он растянулся. Был Георгий рабочим на чугуноплавильном заводе, потом освоил инженерно-техническую специальность, служил в Красной Армии. В 1924 году поступил в Тбилисский политехнический институт. Случайно после двух лет учебы в Тбилисе преподавал в Ленинградский политех, где существовало авиационное отделение.

Здесь Бериев окончательно «заразился» авиационным делом. И не удивительно, что до его преподавателя были ученые с мировыми именами: А. А. Байков, А. Н. Крылов, И. В. Мещеряков, А. И. Нудольф. Особо влияние на будущего студента оказал профессор К. П. Соколовский. Константин Петрович читал лекции по истории морской авиации, которая создавалась в России еще до революции при непосредственном его участии.

После окончания института в 1930 году Бериев направился в КБ морского опытного самолетостроения, где начал он с рядового (отпускаемая группа расчетов) авиационного завода имени В. П. Мещерякова. Морской отдел там возглавлял И. В. Чиварев, а главные консультанты был Д. П. Григорьев, создавая первый в России летательный аппарат. В КББ авиаконструктор Бериев получил возможность разрабатывать собственные проекты. Первым стал проект самолета-разведчика.

Стрельба гидросамолетов была его призванием, его талантом, его судьбой.

С группой энтузиастов он разработал и построил опытный образец самолета МБР-2, который впервые поднялся в воздух 3 мая 1932 года. В отличие от зарубежных гидросамолетов-бипланов с гофрированной обшивкой, МБР-2 был выполнен по схеме свободнонесущего моноплана с гладкой обшивкой. После успеха отечественные мореходные качества. После успешных испытаний бериевский вариант был запущен в серийное производство на Таганрогском авиационном заводе, и вскоре новый самолет поступил на вооружение.

Служил МБР-2 еще в тридцатые годы и в группе морских самолетов. Об этом рассказано в книге «Уроки Севера» известной летчик-испытатель Лерее Советского Союза Алексеем Николаевичем Гранинским. Он первым проследовал на этом самолете воздушный путь вдоль реки Лена и Енисей, помогая людям разных профессий, и в котором выпало трудиться в тузундодружине, а то и вовсе надвигались преграды неба.

Самолет-амфибия оказался незаменим прежде всего для военных нужд. Так, в конце трид-

цатых годов крупным кораблем Военно-Морского Флота потребовался большой самолет, который, базировался непосредственно на борту корабля, взлетал с помощью катapultы и мог вести фоторазведку, поиск подводных лодок. Он вел также корректировку огня корабельной артиллерии, сам мог вступать в воздушный бой, бомбить неприятельские суда.

Среди машин Г. М. Бериева особо следует выделить летательную лодку Бе-5. Эта боевая амфибия во время длительного патрулирования над морем могла очень эффективно вести борьбу с боевыми кораблями, подводными лодками и транспортными противнями. Серийно Бе-5 выпускался с 1951 по 1956 год и стоял на вооружении морской авиации до начала тридцатых лет. За создание этой машины и успешное решение задачи была присуждена Государственная премия СССР.

Возрастной творческой деятельности Бериева стала летательная лодка Бе-12, названная «Чайка». Фюзеляж она поднимался в небо в 1960 году, ее серийное производство началось спустя четыре года. Среди гидросамолетов эта амфибия, несущая службу и по сей день на всех наших флотах, стала достигла благодаря своим замечательным качествам, а это свидетельствует тот факт, что на ней было установлено серию для мировых рекордов.

К этому времени Бериева увлекала идея создания пассажирского самолета для Аэрофлота. В «Грандальной авиации» подробно рассказывается об этой машине для местных авиалиний, получившей наименование Бе-30. Нужно было сделать самолет, сочетающий в себе непригодность варианта Ан-2 с комфортом современного воздушного лайнера. Созданием этой машины применили несколько совершенно новых конструкторских решений. Предполагалось, что самолет будет использоваться, помимо основного назначения, как транспортный, самоналивный, для гидрогазобудки, на морском промыслах, а также как амфибиотранспортный и учебно-тренировочный.

В июне 1968 года самолет отправился в первый испытательный полет. Все шло хорошо. В разгар заводских испытаний неожиданно погасли оба двигателя: вариант Бе-30 в Париже — на авиасалоне в Ле Бурже. Там он заинтересовал многих иностранных специалистов: вышло соглашение советских «микролюбителей». Был уже предоставлено право отпрядать воздушный парад в честь открытия авиационного салона в Париже Бе-30 и его модификации Бе-32 вернуться на заводском испытании и успешно их прошли. Но в серийное производство самолет так и не пошел.

Он становился авиацией в принципе, потому так случалось. Но что интересно, один из двух экземпляров, изготовленный в мастерской завода, сейчас находится в КБ, недавно вновь астал на крыло и еще раз сияет в Париже — опять на авиасалон.

Что это: совпадение с двадцатилетием ставили или констатация факта, что создатели машины сумели воплотить в достояние далеко не тем временем будущее? Кто знает, но летит ли модернизированный вариант этого самолета на воздушных трассах XXI века.

В 1968 году в связи с ухудшением здоровья Г. М. Бериева вышел на пенсию. Эксперты признали его талантливым ученым. Большой ЦКБ морского самолетостроения выехал в мощный Таганрогский авиационный научно-технический комплекс (ТАНТК). Ему предоставлено им замечательное конструктора Георгия Михайловича Бериева, руководящего коллективом более тридцати лет. Уже десять лет ТАНТК возглавляет генеральный конструктор Геннадий Сергеевич Павлов.

Их двадцати четырех типов самолетов, разработанных, изготовленных и испытанных в городе на Азовском море, три типа воздушных судов эксплуатировали и сегодня. Противоположный амфибия Бе-12 и Бе-12М составляют основу морской авиации так называемой ближней зоны (удаленность от побережья до 500 километров).

На Московском авиационно-космическом салоне, состоявшемся в городе Жуковском, таганрогцам представили общественности свою новую разработку — амфибию амфибия Бе-203, которая примечательна и в гражданском авиации. В нем первоначально этой крылатой машины! Она может совершать взлеты и посадки с внутренних водоемов и морских акваторий глубиной всего два метра, с грунтовых аэродромов с длиной полосы 1000 метров, в при устье любого шлюза — и с экзотичными площадками. Иными словами, самолет не привязан к аэродрому высокого класса и достаточно автономно в эксплуатации, что особенно ценно в районах Крайнего Севера.

Реальная потребность в таких самолетах только в России — почти 150 единиц. По оценкам экспертов, зарубежный рынок до 2010 года может потребовать еще 300. Уже проявил заинтересованность в нем Италия и Южная Корея. Азиатско-Тихоокеанский регион, а также страны Средиземноморья, Южной и Северной Америки, в силу их территориальных особенностей, являются наиболее многообещающим потенциальным рынком для Бе-203.

Основополагающим интересом к крылатым машинам Таганрогского авиационного комплекса имени Г. М. Бериева свидетельствуют ставшие традиционными международные гидроавиасалоны в Петербурге. На четвертом салоне летом прошлого года было представлено более трех десятков самолетов спасательной, противолодочной и легкой гидроавиации. Одна разработка ТАНТК (обратная осевым винтовым посылителем и управляемым самолетом) самолет А-40 «Альбатрос». Это один из самых больших амфибий в мире.

В. ОВРОВ

г. Москва.

СТАЛИНГРАДСКОЕ НЕБО

Перед войной учился в сельскохозяйственном техникуме, но, как и все мальчишки того времени, мечтал стать военным — летчиком, танкистом или моряком. Пожелал даже поступить в аэроклуб, но опоздал. Набор закончили. Мне посоветовали поступать на следующий год. Но следующий год был 1941-й.

В военкомате я попросил, чтобы меня отправили в военное училище, чтобы стать профессиональным военным. Меня зачислили кандидатом в авиашколу. Но стать летчиком тогда так и не удалось. Из кандидатов в авиашколу сформировали воздушно-десантную бригаду. Немного подучили, в частности, прыжкам с парашютом, и летом 1942-го перебросили на Кубань, а затем все бригада вошла в состав 33-й дивизии 62-й армии Сталинградского фронта.

Дивизия заняла оборону в большой излучине Дона. Местность совершенно открытая. Мы зарылись в окопы. Жара стояла страшная. Тылы отстали, подолгу приходилось сидеть без воды и пищи. Да еще под немецкой бомбежкой. Выполняя задание по связи, я попал под минометный огонь, был ранен. Ночью меня переправили в военный госпиталь.

К началу наступательной операции я был снова в строю и увидел, насколько изменилась обстановка на фронте. То, что случилось дальше, известно всему миру. Под Сталинградом произошел решительный поворот в ходе второй мировой войны. А меня в январе 1943-го опять ранено, на этот раз гораздо серьезнее. Отправили в тыловую госпиталь неподалеку от Магнитогорска.

Потом я попал, наконец, в военное училище, закончил академию, дослужился до генерал-майора авиации. После увольнения из армии увлекся историей отечественной авиации, сомневался лет возглавляю отдел истории авиации МГТУ гражданской авиации и теперь уже как историк часто возвращаюсь к незабываемым дням Сталинградской битвы. Исследую документы военных архивов, публикации того времени, расспрашиваю ветеранов.

Двести дней и ночей жесточайшего сражения на Волге гражданские авиаторы действовали в едином строю с военными летчиками. Части 1-й и 3-й авиационной, 6-й и 72-й отдельные авиационные ГВФ принимали непосредственное участие в оборонительных и наступательных операциях Красной Армии в районе Сталинграда.

Самолеты 3-й авиационной связи ГВФ (командир С. Н. Шаркин) поддерживали постоянную связь между Москвой и армией, сражавшейся на Волге. Летчики 1-й транспортной авиационной ГВФ (командир М. П. Казимир) летали днем и ночью, в любую погоду. Они доставляли военные грузы на различные участки фронта, нередко в места, недоступные для других видов транспорта, вывозили оттуда раненых. Высочайшее мастерство и мужество проявили в то суровое время пилоты П. М.

Михайлов, П. Т. Кашуба, Б. А. Лехтин, П. Ф. Еромонов, А. И. Семенов, Г. А. Таран. Все они впоследствии стали Героями Советского Союза.

Однажды командир 7-го отдельного авиационного ГВФ полковник Ш. Л. Чанкогадзе получил приказ срочно доставить пакет начальнику Управления связи фронта, который находился в Сталинграде. Выполнить это задание поручили пилоту Д. С. Еланчу, большому мастеру уходить на своем У-2 от немецких истребителей. К Сталинграду он



подозел в тот момент, когда фашистская авиация совершала очередной налет на город. Истребители противника, заметив У-2, попытались его сбить. Но не тут-то было, Еланчу ушел от всех их атак.

Сделав круг, он вновь появился над Волгой и понял, что к Сталинграду ему не пролетать. Тогда он приземлился в плавнях на левом «тыловом» берегу. Завосконовал машину камышом, раздобыл лодку и переправился на правый «сражающийся» берег. Мокрый, перемазанный глиной он явился с пакетом к генералу. Тот удивленно на него посмотрел, принял пакет, добавил задачу. Задание было выполнено.

Ударили морозы. На Волге начался ледостав. Позвож боевых грузов с левого берега на правый стал затруднительным. В этот период роль транспортной авиации возросла еще больше. Пилоты В. Т. Сидорчук, В. Х. Курочкин, Б. Е. Гиза, А. П. Карпидзадзе, М. Г. Гаранин, Ф. Н. Радуштин, Л. М. Сандлер, Н. В. Маркин, Н. И. Верейко, Б. Д. Саюк, Л. И. Корнев, В. М. Чернышев совершали по несколько полетов в день. Фашисты стремились разрушить этот воздушный мост. Высылали на перехват истребители, пытались обнаружить места

базирования наших летных подразделений. Но за все время боев прифронтовые аэродромы 7-го отдельного авиационного ГВФ они так и не нашли. Маскировку делали тоже большими мастерами.

В декабре 1942 года немецкое командование сделало попытку доблестно воевать свои окрестности в районе Сталинграда дивизию и бросило на выручку танковую армию во главе с фельдмаршалом Манштейном. Навстречу двинулась наша танковая группа. Дангальско она стремительно, оставив в глубоком тылу базы снабжения. Автоцистерны с горючим выжили в глубоком омуту. Доставить наступающим войскам горючее поручили 1-й авиационной дивизии ГВФ и полкам авиации дальнего действия. Сквозь путь Ли-2 пробивались к нашим танкистам и с малых высот сбрасывали различные емкости с топливом. Были дни, когда летчики доставляли таким образом по 400 тонн горючего.

Огромный объем работ выполняли экипажи санитарных подразделений. С 28 декабря 1942 года по 1 февраля 1943-го пилоты санитарной эскадрильи (командир В. Ф. Кондратов) совершили 874 вылета, вывели из развалин Сталинграда и его окрестностей 606 раненых, перевезли 45 медработников, доставили свыше 900 килограммов консервированной крови и медикаментов.

Самостоятельно трудились инженеры, авиатехники, мотористы. Нередко работая под огнем противника, при сильных морозах, казалось бы, в невозможных условиях, они возвращали к жизни поврежденные самолеты. Бригада инженерно-технических работников авиационных ГВФ № 400, например, вела в строй 36 трофейных немецких самолетов «Ю-52».

В архивах хранится много документов, в которых командование Сталинградского, Юго-Восточного, Донского фронтов высоко оценивает действия авиации ГВФ. Всего за время Сталинградской битвы самолеты ГВФ совершили более 465 тысяч вылетов, перевезли 30992 солдата и офицера, 3500 раненых, доставили 2587 тонн грузов. Многие пилоты и авиационисты были награждены боевыми орденами и медалями. 7-й отдельный авиационный ГВФ был преобразован в 87-й отдельный гвардейский авиационный ГВФ, ему было присвоено почетное наименование «Сталинградский».

П. ДРОВОЗ,
генерал-майор авиации в отставке,
участник Сталинградской битвы

г. Москва

На вопросы корреспондента журнала отвечает генеральный директор авиакомпании «Дальavia», заслуженный работник транспорта России Павел СЕВАСТЬЯНОВ.



«ЛЮБОЕ

ПРЕПЯТСТВИЕ

ПРЕОДОЛЕВАЕТСЯ НАСТОЙЧИВОСТЬЮ»

Павел Иванович, «Дальавиа» – предприятие государственное. Многие государственных авиаперевозчиков – раз, два и обчелся. Вам живется труднее или легче, чем вашим коллегам, возглавляющим предприятия негосударственной формы собственности?

– Не лучше и не хуже. Проблемы едины для всей авиационной отрасли. Что касается государственной формы, то в условиях Дальнего Востока – это лучший вариант. Жизнь это подтвердила.

– Для кого лучший вариант?
– В первую очередь для людей, для жителей Хабаровского края, да и всего Дальнего Востока. У нас много мест, куда «только самолетом можно долететь». Экономически малоприятельные рейсы, скажем, в северные аэропорты мы содержим за счет прибыли, получаемой на международных авиатрассах. Убежден: если бы предприятие акционировалось, то многие необходимые дальневосточникам маршруты были бы закрыты. Благодаря тому, что наша авиакомпания государственная, нам удалось сохранить коллектив, не оставить без работы сотни людей. Уверяться, высотять удалось еще и благодаря твердой позиции, помощи правительства края и губернатора Виктора Ивановича Ишаева.

– «Дальавиа» первой вышло на воздушные трассы новой отечественный самолет Ту-214. Как машина показала себя в работе?

– В 2001 году впервые за долгие годы мы пополнили свой авиационный парк. Ту-214 – машина нового поколения. Лайнер сконструирован в знаменитом туполеовском КБ, построен казанскими авиастроителями. Вскоре после получения нового самолета мы были удостоены чести показать его на Международном авиасалоне в Ле Бурже под Парижем. Вслед за первым Ту-214 получили в лизинг второй такой же. Оба они работают на главной авиатрассе Хабаровск – Москва – Хабаровск. Выполняют и международные рейсы, в частности, в японский город Нимгату и в столицу Республики Корея – Сеул.

– А как оценивают новую машину ваши пилоты?

– И пилоты, и авиационные инженеры, работающие с Ту-214, однозначно в оценке качества нового отечественного самолета: машина надежная. Самолет имеет большую степень защиты, он оборудован четырехкратным резервированием по всем основным системам жизнеобеспечения. В принципе все расчеты конструкторов – технические и экономические – подтвердились. В сравнении со «старичком» Ил-62 новый самолет на маршруте Хабаровск – Москва – Хабаровск «съедает» топлива на пять-

ше тонн меньше. Естественно, мы стремимся, чтобы новые самолеты как можно больше работали.

– И что, с новичками нет никаких проблем?

– К сожалению, все идет не так хорошо, как хотелось бы. Проблем с новыми самолетами немало. Дело в том, что у нас не скомплексована надежная база по обслуживанию Ту-214. Проще сказать, нет технической «аптечки» из запасных агрегатов, которые подлежат плановой замене, да и запчастей тоже. Вопрос упирается в финансы. Финансовая проблема является основной и в вопросе взаиморасчетов за лизинг. Но, кажется, все-таки появился свет в конце тоннеля.

– Что вы имеете в виду?

– На мой взгляд, впервые за последние годы государство по-настоящему заглянуло проблемами развития гражданской авиации, обновления авиационного парка. 26 июня 2002 года премьер-министр М. Касьянов подписал постановление № 466. У него длинное название, но я позволю себе привести его полностью, так как считаю его поистине судьбоносным для нашей гражданской авиации и для нашей авиакомпании в частности: «О порядке возмещения российским

авиакомпаниями части затрат на оплату лицензионных платежей за воздушные суда российского производства, полученные ими от российских лицензионных компаний по договорам лицензирования, а также части затрат за оплату процентов по кредитам, полученным в 2002 году в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов». В документе установлен конкретный и ясный механизм поддержки авиакомпании, пополняющих парк отечественными самолетами.

— **Документ действительно впечатляет.**

— В предусмотренном правительством конкурсе на право получения финансовой поддержки авиакомпании «Дальavia» вышла победительницей. Теперь мы можем не только рассчитывать за полученные в лизинг самолеты, но и дальше пополнить свой парк. В нынешнем году намерены получить третий Ту-214.

— **Но, как говорится, «не всякому слову вера». Это из Ветхого завета. К тому же, как известно, обещанного на Руси три года ждут...**

— Положа руку на сердце, скажу: я верю, что названное постановление правительства будет работать и принесет осязаемую пользу всей гражданской авиации России. Я по натуре оптимист. К тому же жизнь в гражданской авиации страны вообще и нашего предприятия, в частности, зримо меняется к лучшему. Это не может не радовать.

— **Что конкретно вас сегодня радует?**

— Многое. Назову лишь главное. Люди стали больше летать. Авиация является важным видом транспорта. В прошлом году объем пассажирооборота «Дальavia» вырос на двенадцать процентов, пассажирские отправки — на

Экипаж «Дальavia», совершивший первый регулярный полет на Ту-214.
Слева направо: бортинженер Андрей Шкель, командир корабля Юрий Скоков, штурман Александр Маркович.



восемь процентов. Увеличивается число пассажиров, отдающих предпочтение полетам с «Дальavia». Особую популярность завоевал наш рейс Хабаровск — Москва — Хабаровск. Пассажирам импонирует удобное расписание, нравится качественный сервис, привлекает комфорт авиалайнеров Ту-214. В прошлом году мы взяли в лизинг еще и самолет Ту-154М. В нынешнем намерены пополнить парк еще одним таким же. Не могу не упомянуть одно событие, которым все мы гордимся: в прошлом году наш товарищ — начальник службы пассажирских перевозок Ю. В. Андрющенко был удостоен почетного звания «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

— **Но это, так сказать, радость и гордость в масштабе одной авиакомпании...**

— Что же касается в целом авиационной отрасли, не может не радовать такой факт: начало возрождаться утраченное было в перестроечные годы авиационное братство и единство. На мой взгляд, в нашей гражданской авиации стало больше взаимопонимания, взаимоподдержки и взаимовыручки не только между партнерами, но и между авиакомпаниями-конкурентами. У нас одно небо, одна нелегкая работа. Пользуясь случаем, хочу от имени коллектива «Дальavia» поздравить с юбилеем гражданской авиации всех авиаторов России и СНГ, пожела-

ть им чистого неба, добра и счастья. Надеюсь и верю, что все у нас будет хорошо. А трудности, препятствия? Преодолеваем! Любое препятствие преодолевается настойчивостью, — говорил Леонардо да Винчи. А авиаторы — народ настойчивый.

Задавал вопросы Игорь БАДАРИН.

г. Хабаровск.

Самолет Ту-214 — гордость «Дальavia».

Фото автора.



БЫТЬ ПЕРВЫМ ТРУДНО, НО ВЫГОДНО



Уютный и современный аэровокзалчик подполудку от Шереметьева. Присаживают от авиакомпании «АВКОМ» — лидеру отечественной деловой авиации. Не раз в здесь бывал, со многими знаком. И с кем бы им говорить, быть то командир заданного летного отряда, или начальник службы перевозок, или директор по особо важным перевозкам, всегда по тому или иному поводу упоминался генеральным директором компании. Прием осуществлял его коллега не эмпирически, а исключительно по-деловому. Один сказал, что у него «острое рыночное чутье», другой отметил «направленность его мышления», кто-то назвал полублаженным советским словом «новатор». Впрочем, почему советским, если происходит это слово от латинского, звучащего абсолютно так же и означющего — «обновитель»?

С главой авиакомпании Евгением Юриевым Бахтин в беседах неоднократно, но все больше о проблемах деловой авиации, а о том, как складывалась его авиационная судьба, речи как-то не заходило, хотя по всему чувствовалось, что упомянутые черты его характера сыграли в успехах «АВКОМа» весьма заметную роль.

Характер складывается сначала из не всегда осознанных мальчишеских увлечений, а затем воспитывается определенными жизненными обстоятельствами. Мальчишеское увлечение привело Женю Бахтина в Калужский аэроklub, где он получил при окончании свидетельство пилота-любителя. Через несколько десятилетий он станет пилотом-профессионалом. Бахтин и сейчас иногда летает на самолетах своей компании в правом пилотском кресле.

После аэроклуба было Высшее авиационное училище (ныне Академия) в Ленинграде. Вышел он оттуда специалистом по организации авиационного производства. И так случилось, что сразу после училища, еще в эпоху «развитого социализма» (70-е годы), он ступил на стезю рыночной экономики — начал работать в коммерческой службе Центрального управления международных воздушных сообщений. «Учить с капиталистами говорить на их языке», — так тогда там напутствовали новеньков.

Потом несколько лет был Бахтин заместителем начальника Центрального международного агентства. Затем послали его представителем Аэрофлота в Индию. Следующий этап — научный. Работа в Государственном научно-исследовательском институте гражданской авиации, защита кандидатской диссертации об оптимизации процессов управления авиаперевозками на международных линиях. Так что «острое рыночное чутье» имело у Бахтина весьма серьезные научные и практические основания.

А рыночное чутье, если оно еще и острое, заставляет человека быть предприимчивым, инициативным. Да только не очень это приветствовалось в командно-административной системе. Нет, на словах все были «за». Чувствовали переданное, победительные соревнования, но пробить через бюрократические стены нечто новое в сфере управления или коммерции было невероятно трудно.

Зато когда Бахтин оказался в рыночной Индии, тут уж он развернулся. За четыре года его пребывания там объем грузовых перевозок увеличился почти в три раза. В Москве на это как-то не обратили внимания. Почетную грамоту от министра Бугаева Бахтин все-таки получил. Правда, не за трехкратное увеличение грузовых перевозок, а «за высокий уровень обеспечения вылета в Индию генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева».

— И что это было за уровень? — спрашиваю я.

— О, это была та еще работа, требовавшая уйма времени и нервов. Нужно было принять самолеты со следствием, с охраной. Забегая вперед, самолет генсека прилетел в Дели, чтобы точно рассчитать время захода на посадку, проверить рулежные дорожки, словом, все отпечатавалось до мелочей. Поскольку, если было указано, что вылет начинается в 10:00 часов и, скажем, одиннадцать минут, то дверь самолета должна была открыться именно в эти одиннадцать минут. Ни минуты раньше, ни минуты позже. То же самое при отлете. Все протоколом было расписано.

В 1990 году была создана авиакомпания «АВКОМ». Вроде бы еще не рыночная фирма. Спрашиваю:

— 1990 год. Еще жив Советский Союз. Еще действует Министерство гражданской авиации. Как удалось в это время создать авиакомпанию?

— Собственно говоря, это была еще не авиакомпания, а совместное советско-итальянское предприятие. Мне пришла в голову мысль — наладить у нас компьютерную обработку бортовых самолетописей и начать ее внедрению на авиапредприятиях. Мы первыми этим занялись. Приказ о создании нашей компании подписал министр Б. Е. Паников. Тогда все это было проще, чем сейчас.

— Это потом у нас бюрократия совсем уж расплодилась?

— Она была всегда, и не только у нас. И Евгений Юриевым рассказывал мне грустно-забавную историю о заградном бюрократизме.

Бахтин считал и считает, что быть в бизнесе первым в какой-то нише всегда выгодно. Конечно, это сопряжено с определенным чиничивым риском. Чиничивых новых идей никогда не принимает сразу. Но быть первым выгодно, это точно. Возникла мысль: почему бы лучшей по тем временам грузовой самолет Ил-76 не использовать, скажем, в интересах ООН? Согласие мне с Всемирной продовольственной организацией (ВПО) заключили довольно быстро.

Шла война в Судане. А там где война, там и непрямой голод. В столице Судана Хартуме у ВПО было большое подразделение. Сюда везли грузы через Средиземное море, затем по Нилу, а отсюда отправляли на юг страны большими автомобильными караванами (правда, половина продовольствия по дороге разворовывалась) или перебрасывали небольшими самолетами, которые летали только в сухую погоду. Дожди превращали небольшие посадочные площадки в поля непролазной грязи.

Бахтин предложил сбрасывать грузы с самолетов на парашютах. Чиничивый из международной организации удивился, но решил попробовать. Не с чем подобным

они раньше не ставились. А в Советском Союзе эта технология была отработана до тонкостей для снабжения станций на Северном полюсе, полярных станций на побережье Ледовитого океана. Ученые придумали такие подходы, что после прилета даже стеклянные бутылки не бьются.

И тут случилось то, чего поставщики «гуманитарии» никак не ожидали. Русские в течение трех дней выполняли полугодичную программу перевозок. Полетное время до ближайших районов составило всего-то минут сорок. И чиновники из международной миссии в одностороннем порядке решили, что дальнейшее оказание помощи не окупит затрат. Деньги им за работу в трудных африканских условиях платили солидные. А тут еще русские подкинули идею, что могут они возить гуманитарную помощь на юг Судана прямо из Европы и без посадки возвращаться обратно. Зачем тогда вообще нужна миссия в Хартуме? Выяснили чиновники авиаспециалисты из своих «властных» тактично, но решительно. Чем еще раз подтвердили, что бюрократия и прогресс — вещи трудносовместимые.

Но в конце концов у ООН транспортные забот и без Хартума хватало. Однако вскоре пришлось «АВКОМУ» возвращаться на родину. Наступил 1993 год. В России, как грибы после дождя, бурно плодятся частные авиакомпании. Некоторые из них равняются в Европе. Началась конкуренция по-русски. Выглядела она так. «АВКОМ» продавал летный час Ил-76-го за две с половиной тысячи долларов, а изготавливался по работе на родине новички соглашались летать за девятьсот долларов в час. Такая экономика Бахтина не устраивала. Тем более что в голове давно уже крутилась еще одна идея, тоже абсолютно новая, но на сей раз для России.

Тогда-то и пробыл час деловой авиации. Не сразу он пробыл.

— Попробуйте представить себе, каких трудов стоило в то время организовать бизнес-полеты, — рассказывает Евгений Юрьевич. — Наши чиновники с искренним советским негодованием возмущались: «Как? Целый рейс для одного частного лица? Первый такой рейс без смеха не могу вспомнить. Обратился к нам очень богатый и амбициозный бизнесмен. «Доставьте меня, — говорит, — с семьей в Сочи и обратно. И чтобы никого больше в самолете не было». Арендовали мы Ан-30, самолет, созданный специально для аэрофлота. Зарядкой такой летаниям не год. Для деловой авиации совершенно не подходящий. Убрали аппаратуру, подновили все внутри, поставили удобные кресла. Бизнесмен был доволен. Правда, его через год или полтора посадили за какие-то махинации.

Потом появился в «АВКОМЕ» Ту-134, оборудованный под салон. Позже начали освояться первыми в России использовать для бизнес-полетов самолеты иностранного производства. Поначалу основными клиентами были иностранцы. Они приезжали в Москву рейсовыми самолетами, а для путешествия по стране предпочитали деловую авиацию. Да еще к тому же американцы, в следствии за ними власти некоторых европейских стран в то время рекомендо-

вали своим гражданам не пользоваться в России на внутренних линиях услугами «Аэрофлота».

Первым высокопоставленным пассажиром «АВКОМА» был послан Англия в России. Однажды он полетел на Ил-86-м в Бремен. Летел, конечно же, первым классом. А когда заглянул в основной салон, ужаснулся: двести пассажиров, не имея места, стояли в проходах аэробуса. Может быть, после этого случая и появилась та американско-европейская рекомендация. Английский посол с тех пор летал только самолетами «АВКОМА».

Через два-три года нашли дорогу в «АВКОМ» российские бизнесмены и политики, способные заплатить за полет в комфортных условиях. Вслед за «АВКОМОМ» по проторенной в бюрократических дебрях тропе двинулись другие компании. Началась конкуренция и в этом секторе авиационного рынка. Значит, нужно было придумать что-то новое, опять в чем-то быть первым.

Новая идея Бахтина была проста и логична. В самолете пассажир чувствовал себя прекрасно, обслуживание и удобства ничем не уступали зарубежным стандартам деловой авиации. Но до того как клиент ступал на трап, он пребывал в обстановке, которую трудно назвать комфортной. Кто-то мог пользоваться VIP-залом аэропорта, кто-то не мог. Да и сам этот зал того же Шереметьева не отвечал многим требованиям бизнес-авиации. Там во время встречи какой-нибудь делегации бывает такое столпотворение. Телевидение, фотокорреспонденты... Значит, надо строить свой терминал. И его построили в 1996 году. Был там логарифм и таможенный досмотр и все, что положено. А главное спокойная комфортная обстановка. Количество клиентов начало расти чуть ли не в геометрической прогрессии, и через два года терминал стал уже тесноват. Начали строить новый.

Старая примета: если дела идут слишком уж хорошо, жди беды. И она нагрянула. Строительство нового аэровокзала шло полным ходом, что требовало солидных средств. Поэтому решил действующий терминал продать. Покупатель нашлся солидный. Нефтяная компания «Лукойл». А беда была в том, что сделку окончательно оформили в июле 1998 года, за месяц до печально знаменитого дефолта. Крепко он тогда ударило по бизнесу. Не обошел стороной и «АВКОМ».

— Как же вы выкрутились? — удивился я.

Бахтин усмехнулся. Я заметил: он всегда усмехается, когда ему задашь трудные вопросы.

— Как видите, выкрутились. Исключительно за счет собственных ресурсов. За все время существования «АВКОМА» мы ни разу не пользовались кредитами. Зарплата у нас была не очень большая. Старались как можно больше средств инвестировать в новые проекты. И, заметьте, никогда не были должниками ни бюджета, ни партнеров, ни топливозаправочных компаний. Никому никогда ничего не были должны.

Но обратимся теперь к делам и проблемам, которыми живет сейчас Евгений

Юрьевич Бахтин и посмотрим, как сегодня он реализует свой принцип: в бизнесе выгодно быть в своей нише первым. Пусть об этом он скажет сам.

— Сейчас в Домодедове мы завершаем строительство большого комплекса. Это будет Центр деловой авиации с аэровокзалом, погосторнее того, где мы сейчас находимся; с ангаром для хранения и ремонта самолетов; с учебным центром, где человек может получить специальную, связанную с деловой авиацией. И что очень важно, мы хотим развернуть там постоянно действующую выставку-продажу самолетов бизнес-класса. У нас ведь какой народ? Никто ничего не кулат по буклетам, человек должен прийти, увидеть, потрогать, предложить покупку.

— Но насколько мне известно, — заметил я, — наши бизнесмены не очень стремятся покупать самолеты.

— Неправда, — сказал, как отрезал, Бахтин. — За последние полтора-два года наши бизнесмены купили авиатеку на двести — двести пятдесят миллионов долларов. Но держат они свои самолеты за рубежом. Так будет продолжаться до тех пор, пока существуют несправедливые таможенные пошлины, якобы защищающие отечественного производителя. Но не делают у нас самолеты такого класса. Это все равно, что устанавливать высокие пошлины на бананы, которые у нас не растут.

Первый раз в уютный аэровокзалчик «АВКОМА» я попал три года назад. Тогда-то и познакомился с Евгением Юрьевичем, состоялось наша первая беседа. Публикация в журнале называлась «АВКОМ» как зеркало российской экономики». Почему именно так? Потому что на Западе давно подметили, что бизнес-авиация является своеобразным барометром. Увеличивается спрос на бизнес-перевозки — значит экономика развивается. Начал спад падать — жди кризиса.

После кризиса, граничащего у нас 17 августа 1998 года, спад в деловой авиации был очень резкий. Потом потихонечку положение стало выравниваться. Затем был этап стабилизации. Ко дню нашей первой беседы активность деловой авиации опять начала расти. Вот и теперь я спросил:

— Что сегодня показывает барометр нашей экономики — деловая авиация?

— Сейчас прослеживается, а вы скажите, осторожная тенденция увеличения интереса к этому виду авиации. Значит, растет и бизнес. Но высокие темпы в не ощущаю. Есть прогресс, но он медленный, не очень устойчивый. Деловая авиация — это тот сектор нашей отрасли, где развитие не прекращалось. Только если до кризиса рост перевозок за год увеличивался в раз, то сегодня он составляет двадцать — сорок процентов. Это немало, конечно. Однако если учесть, что совсем недавно мы начинали с нуля, то успехи наши за последние годы впечатляющими тоже назвать нельзя.

О. КУТРИН,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

а/п Шереметьево.



ГОРНЫЕ ОРЛЫ ВЫСОТЫ НЕ БОЯТСЯ

Выпускник Краснокутского летного училища гражданской авиации, заслуженный пилот России Василий Викторович Бабаскин более пятнадцати лет возглавляет Минераловодское авиапредприятие – сначала объединенный авиаотряд, потом производственное объединение и теперь Государственное унитарное предприятие «Кавминводыавиа». Вместе со своими коллегами и единомышленниками он сполна испытал все «прелести» перестройки, пережил распад СССР и ликвидацию общесоюзного Министерства гражданской авиации, отчаянно нырнул в рыночную стихию и сегодня, несмотря на всевозможные препоны и «воздушные ямы», уверенно ведет предприятие вперед. О таких, как он, говорят: «Люди дела». И это отнюдь не преувеличение. Впрочем, судите сами.

В семье Василия Бабаскина летчиков не было, а потому торить дорожку в небо ему пришлось самому, без подсказки и привады старших. Шел он, так сказать, по гирлянту, когда очень легко утонуть в глубинах слепоты или вовсе сблизиться с дорогой. Но то ли Бог миловал юнца, то ли он всегда помнил известную присказку: «Бог-то Бог, да сам не будь плох!» Одним словом, все получалось у него, как надо. Без всяких авторитетных подталкиваний и записок, или, как говорят в народе, без какой-либо «волосатой» руки, а шестьдесят шестом году он выдерживает очень даже немалый конкурс в Краснокутское летное училище, а через три года успешно заканчивает его.

Что можно ожидать выпускника летного училища гражданской авиации в те годы? Опять же, не имеющего ни денег, ни тети, ни просто знакомого человека в управлении, а тем более в министерстве. Самая рутинная работа на «курузнике» Ан-2 где-нибудь в российской, а то и в более отдаленной глубине. Да что рутинная – порою просто изнурительная работа.

Взять ту же «омаю»: встать ни свет ни заря, с первыми петухами, весь день напролет – взлет – посадка, взлет – посадка, не считая нескольких минут отдыха под расклеванным от солнца крылом самолета, пока баки наполняют горючим. И все это вдали от городских удобств, под неусыпным надзором начальства – не скажешь ли на гоше, не нарушил ли инструкции и руководства.

Ненамного лучше и на МСЛ, то есть при полетах по местным воздушным линиям. Аэродромы зачастую грунтовыми, пыльца и грязь непроходимы, пассажир то зл, то плин – погорюбуй сладь с таким. Только начальство все то же – не скажешь, не нарушь, не самви!

Бабаскина распределили в Грозненский объединенный авиаотряд. Что это был за отряд, а точнее его командир П. Б. Демин, мне хорошо известно. По заданию редакции прилетел я разобраться с жалобой одного пилота на Демина. Пилота этот грозненский журналист, усобицкий самый гнусный прилетел изборнтон, дравел до крайнего отчаяния. Даже криминал пытался «присиль» мол, прикинул себе налет часов, то биль подделал летную книжку. Пришлось побывать и в республиканской прокуратуре, и в обкоме партии, и, конечно же, на собрании летного коллектива. Все обьянение расслышался, как карточный домик, и в журнале появилась критическая корреспонденция «В гонимую амфибия». Споривший Демин тут же изаказил на автора «летугу» аж в ЦК КПСС, но редакцию поддержали начальник Северо-Кавказского управления К. К. Гутков и начальник Управления полетико-воспитательной работы министерства Г. И. Полежава, а министр Б. П. Бугаев издал приказ об освобождении зарвавшегося «князика» от занимаемой должности.

Тогда вот била обстановка в отряде. Но Василия Бабаскина, к счастью, эти драмы обошли стороной. Три года он

оплетал на Ан-2 вторым пилотом, потом еще три — командиром экипажа. Там и свел «дядю» вступил в единственную студенческую организацию университета. Так вот, по мнению она оказалась Верковой, теперь ее называют уже Верой Петровной, а сам Бабакин шутливо говорит: «Довела второго пилота Ан-2 до генерального директора предприятия».

Кстати, мы с Бабакиным познакомились именно в ту пору, когда его только что назначили начальником Минераловодского производственного объединения гражданской авиации, на базе которого пошел новое государственное единичное авиационное предприятие «Камневодоавиа». По стране шагала «перестройка», повсюду начинались реформы, пришли они и в Минеральные Воды. Вместе с тем созданием объединения авиатранса, входившего в состав Северо-Кавказского управления, было создано производственное объединение «Минеральные Воды», которое уже в Ростове, в Москве. Редакция организовала в Минералах «круглый стол» под девизом «Шаг вперед или шаг назад?» Его участники, и прежде всего молодой начальник объединения, с жаром доказывали целесообразность перемен.

— Реорганизация, — уверенно говорил Бабакин, — разозлила всех двенадцать старых административных инициатив управления, открыла простор для проявления местной инициативы и положительно сказалось на результатах хозяйственной деятельности всех наших подразделений... Авиароботники сильнейше почувствовали личную ответственность за успехи и неудачи объединения.

— Однако процесс перехода на новую структуру, — тут же добавил он, — нельзя понапрямую упрощать. Иبابывался, доказать, от имени «боркостроителей» Северо-Кавказского управления и дело пошло в гору...

Уже тогда, а было это еще в 1988 году, когда никто не думал — не гадал, что дни СССР и общесоюзного Министерства гражданской авиации уже сочтены, Василий Викторович нутром почувствовал, что проводимая реорганизация — лишь малая толика грядущих перемен. Что впереди всех ждут куда более суровые испытания и не самостоятельность, и на прочность. А потому с болью в сердце говорил о том, что многие его коллеги ждали эту самую самостоятельность, как манну небесную, а когда она поступала в дверь, то кое с кем вышел конфуз. Оказалось, что далеко не все могут работать без оглядки «наверх», много хлеба не караи, а дай широкую или инструкцию на все случаи жизни. Иначе — караул!

Наверное, именно тогда в «подкорке» будущего гендиректора компания «Камневодоавиа» формировались те самые «критички», из которых потом будет выстроена и стройная система управления предприятием в новых условиях, и умение принимать нестандартные решения, и способность пойти на риск во имя поставленной цели. И все это не только без оглядки «наверх», в порою даже вопреки мнению чиновников высокого ранга. Но об этом разговор особый, а пока вернемся за «круглый стол».

Во многом благодаря позиции Бабакина прошел он на редкость оживленно и конструктивно. Хотя руководство

Северо-Кавказского управления не смогло тогда оторвать своей обиды и на его участника, и на редакцию журнала. А Василия Викторовича посчитали даже ли не выскочкой. И понять управленческое начальство в общем-то было не трудно: еще вчера Бабакин ходил в комкасах и замках командира летного отряда, а тут вдруг осмелился «поднять голову». Видно, однако, очень скоро доказало, кто был прав.

После «круглого стола» нам разрешили показать перломтовские места в Пятигорске, и в аэропортовскую гостиницу мы приехали поздним вечером. Но уже на привозной площадке поняли: в аэропорту произошло что-то чрезвычайное. Весь ее периметр был оцеплен бронетранспортерами и солдатами внутренних войск с автоматами наготовую. Стоял такой солдатик и на лесной калитке гостиницы. За спиной у него качался «пуго» радиопередатчик, в руках матовым блеском отливала «каваларийка». Около которого он пристроился, было открыто настоль и по образному фразам «Прогоните, прогоните...» можно было понять, что в любую секунду могла раздаться автоматная очередь.

А случилось тогда вот что. Группа вооруженных бандитов захватила в Одзжонкидзе автобус с двадцатью школьниками и учительницей, под дулом обрезав заставила водителя приехать в аэропорт Минеральных Вод и продать властям ультиматум: предоставить самолет, вахету и обеспечить вылет в государство, с которым СССР не имеет дипломатических отношений. Они считали, что для этого лучше всего подходит Израиль. Чем все это закончилось, хорошо известно, наши кинематографисты даже фильм «Взбесившийся автобус» потом поставили. Но в тот прозаический далаборский вечер ничто, кроме посвящения в детали операции «Гром», никто не знал.

— Едва и переступил порог квартиры, — рассказывал Бабакин, — раздался телефонный звонок. Несколько секунд было достаточно, чтобы оценить всю сложность ситуации. Тут же вызвал дежурную машину, объявил пригласить аэродром, убедился, что он готов к приему и выпуску самолетов, и пошел с доклад в штаб операции.

Штабу были даны все полномочия ради спасения детей. Бабакиным для полета в Израиль, прилетев из Москвы грузовой Ил-76, заказан в него автобус, выданы милицейские вахеты, выполнены другие требования. Во время переговоров с «опиораторами» не раз рисковал жизнью офицер КГБ Е. Г. Шаремельев, колтан, выпускник Киевского института инженеров гражданской авиации. Ему активно помогал мастер М. Г. Кириченко, диспетчер Н. Г. Булгакова, транспортный диспетчер Л. П. Кузьмина. Вскоре налет не с самых глаз и В. В. Бабакин, находившийся рядом с тем, кто боролся за освобождение заложников. Все им потом получили государственные награды. Бабакин — орденом Дружбы народов.

Наконец, все дети вместе с учительницей оказались на авиасте, а бандиты, надевшиеся найти в Израиле убежище и приют, выданы советскому правительству.

Натуро, когда мы уехали в Москву, аэропорт жил своей обычной жизнью, и внешне никто не напоминало о ночном кошмаре. Какое же было наше удивление, когда увидели Бабакина, тщательно вычищенного и подтянутого, словно он провел всю ночь не в штабе смертельно опасной операции, а в степи класса «Люкс».

— Василий Викторович, — возмущались мы, — Шан бы вы отплыть...
— Я не могу не проводить своих гостей, — как ни в чем не бывало, ответил он.

И в этой фразе весь Бабакин, и тот, еще совсем молодой и неутомимый, и нынешний, умудренный опытом, но раз отмеченный государственными наградами и знаками профессиональной доблести. Один из них — самый дорогой — заслуженный пилот России.

Впрочем, неутомимость, пожалуй, и ныне одна из самых ярких его отличительных черт. Проверим тому — не мешало. Вот один из них.

Став генеральным директором предприятия «Камневодоавиа», он собрал своих коллег и помощников и предложил каждому обдумать, как выйти из тузового положения, в котором предприятие оказалось. А тут же был калям: облымы авиалайнеров резко упали, пассажирский терминал обветшал,

Генеральный директор ГИАИ «Камневодоавиа», заслуженный пилот России В. В. Бабакин

Самолет Ту-204 в Минераловодском аэропорту.

Фото М. ТАРАСЕНКО.



излетно-посадочная полоса на излете, самолетный парк катастрофически устарел, штаты службы и порядок, соответствующий еще по советским нормам, товарный вид по советским меркам, немаловажные недостатки... Кто-то из сослуживцев, кто называется, умыл руки: нечего, дескать, не делается — времена не те. Кто-то посоветовал искать помощи и поддержки в Москве: мол, она, и только она, и денег найдут, и фонды выделит. Кто-то предлагал прежде всего рассчитывать на собственные силы, искать ресурсы и возможности у себя дома.

Словом, кто не читает — тот мне неинтересен. Бабакин вконец уже «за» и «против» и понял главное: в первую очередь надо менять извечную психологию людей. В советское время, есть у тебя грехишь или хронический убиток, тебе ничего не грозило — в Министерстве гражданской авиации был централизованный фонд, который все поддерживал — на плечу. Рынок все перевернул — ног на голову. Хочешь выжить — крутись волком, за «олигархи» никто даже рикавого гаваса не выделит. С этого все и началось. Конечно, кое-к с кем пришлось распрощаться, кое-кому показать его истинное место, кое-кого, напротив, поднять и поддержать.

Трудное это дело — решать по-инициативе. Но, к чести Василия Викторовича, делал он это «под нажимом», циди и возраст ветеранов, и самолеты молодые. Не шадил только самого себя. Когда ему говорили близкие сторонники, что нет, к примеру, обьемы работ, он отвечал жестко и однозначно: «А кто в этом виноват? Мы с вами. Люди древние нам укудоченные должности — будале любозны обеспечить их работой. Ими уступили место другим».

А взять проблему с новой техникой. Многие были авиационными инженерами, приобретали подражники «Боинги» и «Аэробусы». Не будем осуждать их за это — каждый волен выбирать свое собственное дело. Тем более, что на российский авиарынок надеяться очень даже сложно. Бабакин, тем не менее, выбрал родине «чужака». Конечно, на последнюю роль в этом сыграло, что вот уже двадцать восьмой год сам бы летает только на Ту-124. Но главное, конечно, в другом: он твердо верит в будущее отечественной авиации. Вот почему в 1997 году не только выbral Ту-204, но и по существу дал ему гутенку в жизнь.

Пока три наезда мне дозволено присутствовать на летно-технической конференции по этому самолету в Минеральных Водах. В ней участвовали специалисты КБ во главе с главным конструктором Ту-204 Л. А. Лавочкиным, представители Федеральной авиационной службы России, летчики-испытатели, линейные пилоты. Послушаем бы полковника запядных самолетов той разговор и, уверен, тут же бы заняли сторону В. В. Бабакина. Машина ничуть не хуже, а в чем-то и превосходит своих зарубежных собратьев. Она создана с учетом особенностей российских условий, лучше приспособлена и к суровому климату, и к специфическим эксплуатационным условиям.

— Добыться бы такого, как в Америке и Европе, послепродажного обслуживания — выдает Василий Викторович, — шны бы ей не было...

Сейчас в Каминьск — два Ту-204-100. Машина прекрасно зарекомендова-

ла себя при выполнении зарубежных «чартерных» Барселоны, Малаги, Тенерифе, Хургада, Дубая, Зальцбурга, Гренобля, Эрзерума — вот далеко не полный перечень пунктов, куда они совершают такие полеты. Выполняют и регулярные рейсы, в частности, в Мюнхен, где российский самолет получил очень высокую оценку.

Кстати, экипажи на Минеральных Водах прекрасно летают на Ту-204-120 из Египта в страны Европы. Самолет отличается от минорских экземпляров двигателями и частично avionикой, а во всем остальном — полный аналог. Глава египетской фирмы «Сироко» доктор Ибрагим Камель, продвигавший эту машину на мировой рынок, очень высоко оценил профессионализм воспитанника Бабакина. Утверждает это не понаслышке, сам был в Каире и встречался с господином Камелем.

— В наваки планов приобрести еще три самолета Ту-204, — говорит Василий Викторович.

И это еще одно подтверждение неутомимости Бабакина. Он знает, что на ульяновском заводе «Авиастар» еще в советские времена стоял недостроенными эти самые самолеты. Срочно послать туда двух инженеров, изучить документацию и прийти к выводу: игра стоит свеч. По словам Василия Викторовича, эти самолеты могут облетать дешевле, чем те, которые будут заказываться в ближайшем время. Да и в сроки поставок будет выигрыш. В ноябре прошлого года уже состоялись переговоры с заводчанам, осталось решить лишь технические вопросы — например, определиться с формой собственности.

Положили минорды своей паз и на самолет Ту-204-300. От «сотки» он отличается размерами фюзеляжа и меньшим числом пассажирских мест, зато дальность полета — до девяти тысяч километров.

— Это нас вполне устраивает, — делится Бабакин. — Если удастся реализовать все задумки, то наши предприятия станут держателями самого крупного парка самолетов Ту-204 в России.

Но и это не все. В Минеральных Водах опять и идет тот день, когда наш авиарынок выдст самолет Ту-324. Дальность — до двух с половиной тысяч километров, вместимость — сто пассажирков. Это как раз то, что нужно для замены устаревшего Ту-134.

Привлекает в нем и конструктивные сходство с Ту-204. По утверждению специалистов, у него полты все одинаково, — двигает и летать, и обслуживать на земле их проще и легче, чем разные типы.

Наш разговор с Бабакиным прервал очередной телефонный звонок. Переключив абонента на своего первого заместителя Бориса Ивановича Лойкина, он снова присаживается к столу для гостей и начемерно говорит:

— С техникой ситуация более-менее ясна. Задача номер один сегодня — авиация в строительстве второй ВВП. Она необходима аэропорту, как воздух. Уже влеточную подорожи к тому, чтобы «застыбить» строчку об этом в федеральном бюджете. Нам бы заметить оному малосильному щелочку, а потом мы ее сумеем раздвинуть...

Василий Викторович говорит об этом с каким-то особым жаром. По всему чувствуется, что им просчитаны десятки вариантов строительства и дело лишь за тем, чтобы начать. Тем более,

что опыта и привлечении инвестиций ему не занимать. Стремясь надидно, например, введен в строй замечательный зал для VIP-персон. Кстати, и здесь Бабакин верен себе: от проекта до отделочных работ все сделано российскими специалистами из российских материалов.

— Конечно, влетно-посадочная полоса и пассажирский зал — понятия далеко не одного порядка, — вслух размышляет Василий Викторович. — Но если не ставить себе сверхцели, то будешь обречен топтаться на месте, а это верная смерть...

Слушая его, и понимаю, что объективно представит горный орел, неоднократно на поле самолетов компании «Каминьск-авиа». И несомненно надрисовало ориентиры с теми же обозначениями: горные орлы высоты не боятся. Хотя и орлам порой бывает очень даже нелегко.

ОТ АВТОРА.

Этот очерк замыслился под рубрикой «Династия». В гражданской авиации уже бывали полеты извещать фамилии Таран, Барлово, Филатов и много еще других — все не перечислить. Это и есть те омытые авиационные династии, которые навсегда вошли в летопись дважды отечественного Аэрофлота. О них неслышно овержи и книги, сняты кино- и телесериалы, они всегда на слуху. Но время не стоит на месте. Подчинившись его неуловимому бегу, на смену старым поколениям приходит молодежь, которая совсем незаметно тоже подлетает к разрыв ветряков, а за ними идут их сыны и внуки. Так рождаются новые династии, пересаживая свою жизнь служебно мбу.

В. В. Бабакин тоже стал значительной новой династии. Его сын — Андрей — окончил Кировоградское высшее летное училище, освоил полеты на самолетах Ту-154 и Ту-204. Дочь — Вера после окончания Липецкого государственного института иностранных языков, где свободно овладела испанским и английским, работает в отделе Минераловодского аэропорту для полетов за рубеж, Жена — Вера Петровна тоже сварила свою судьбу в гражданской авиации. Закончив Грозненский университет, она им для не занималась методикой и педагогической персонального обучения, чему ее там учили. Зато все жисте — в аэропорту, с летным составом. Сейчас — секретарь рабочей группы канулификационной комиссии предприятия.

Однако когда этот номер журнала уже находился в печати, из Минеральных Вод пришла страшная весть — сын Василий Викторович скоропостижно скончался. Из жизни внезапно ушел тридцатилетний мужчина, талантливый организатор и прекрасный пилот. Это известие потрясло меня и многих читателей. Очерк, естественно, пришлось сокращать. И в Василе Викторовичу Бабакину и его близким мы выражаем свое глубочайшее соболезнование и верим в то, что у них хватит сил пережить эту тяжелейшую утрату и поставить «ны крыло» внукам, детей Андрея.

А. ТРОШИН

© Минеральные Воды.

Вопросом экономики в гражданской авиации всегда уделялось самое пристальное внимание. Особенно большое значение проблема эти приобрела с начала 60-х годов прошлого века, когда с появлением реактивных самолетов воздушный транспорт стал массовым и получил повсеместное распространение. Быстрое развитие отрасли в это время сопровождалось кардинальными экономическими реформами. О сути этих преобразований рассказывает их непосредственный участник, заслуженный экономист РСФСР В.А. Соловьев. В разные годы он занимал руководящие должности в Министерстве гражданской авиации СССР (начальник Главного планово-экономического управления — член коллегии МГА), работал в Госплане СССР, был первым заместителем министра транспорта России, начальником отдела экономики и прогнозирования Департамента воздушного транспорта Минтранса России, заместителем директора Федеральной авиационной службы. В настоящее время В.А. Соловьев — начальник отдела статистики и экономической исследований Транспортной Контрвойска Палаты.

редельный как сумма произведенной общей загрузки вытесняемых из аэропортов персональными и транспортными рейсами на расстояние полета до верста пункта посадки. Имелись свои системы планирования расходов и калькуляция себестоимости перевозок. Отменялись расчеты за загрузку аэровокзалов между авиапредприятиями и аэропортами. Себестоимость авиаперевозок определялась на уровне транспортного предприятия. Недостаток данного показателя — расходы авиапредприятия по эксплуатации собственного парка воздушных судов (их закупка, текущий ремонт, затраты летно-подъемного состава). В те годы также было введено и новая система начисления доходов, которая обеспечивала более явную их соответствие выполненным объемам работ и расходам.

При отсутствии взаимодействия между субъектами централизованного процесса финансирования предприятий осуществлялось централизованное, на основе доводов, определенное на выделенные объемы работ по договорам с заказчиком. Они устанавливались по транспортной работе на один условный тоннокилометр (для покрытия расходов по загрузке аэровокзалов собственными силами и заплатами летного и эксплуатационного персонала) и на один эксплуатационный тоннокилометр (на собственном парке) для покрытия работ по эксплуатации и текущему ремонту самолетов, авиационной и зарплате летно-подъемного состава. Данная система действовала до 1981 года и сыграла в этот период весьма положительную роль в развитии авиаперевозок.

ции, Ростовской, Саратовской, Владимирской областей, Московской и Амурской, завод № 402, а с 1987 года — Удмуртской и Северо-Кавказское управления, авиационные заводы №№ 400, 407, 412. В 1969 году все авиапредприятия перешли на работу по новой системе.

В этот период регулярно проводилась экономическая учеба на всех уровнях, были изданы указания об улучшении внутрявтомобильного планирования деятельности предприятий гражданской авиации. Совершенствовались и нормативные документы по планированию. Нужно отметить, что тогда же резко возросла значимость и востребованность экономических служб всех уровней. От них зависела экономика оптимальных путей повышения эффективности производства. Многочисленные отрасли за 1966—1970 годы подтвердили эффективность работы в новых условиях. Пассажирооборот вырос за пятилетие в два раза, прибыль от транспортной работы и ПАОВ в 1970 году достигла 410,6 млн. рублей против 145 млн. рублей в 1965 году.

В семидесятые годы работа по совершенствованию планирования и экономического стимулирования в отрасли продолжалась. В 1973 году были изданы инструкции по разработке плана производственно-количественной деятельности эксплуатационных предприятий гражданской авиации, установленная форма, сроки разработки плана по утвержденным показателям. Введены и уточнены система тарифов на авиаперевозки работы по применению авиации в аэропор-



ПУТЕМ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕФОРМ

В начале шестидесятых годов в отраслевой гражданской авиации была проведена реорганизация авиапредприятий. Как самостоятельные юридические лица создавались объединенные авиапредприятия, в составе которых включались аэропорт, авиационные и нем летные отряды, АТБ, аэровокзал и вся инфраструктура этих подразделений. Реорганизация потребовала выбора такого планового обобщенного показателя, который бы стимулировал повышение и развитие авиаперевозок. Надо сказать, что в те годы вся коммерческая деятельность сосредоточивалась в авиатрансе, основой задачей которой было увеличение продаж авиаперевозок. Поэтому с 1963 года основным показателем оценки деятельности авиапредприятий были установлены «тарифный пассажирооборот», определенный как сумма произведенной количества перевозок, отправленных из аэропортов пассажиров до конечного пункта на установленном тарифном расстоянии между этими пунктами, а также «тарифный грузооборот» — на первоначально отправленные тонны и грузы.

Каждому был, первый из них стимулирует предприятия к увеличению продаж перевозок. Однако практика его применения выявила ряд недостатков. К ним относятся, в частности, нецелесообразность аэропортов в прямые и вынужденные тарифные рейсы, в обслуживании трансферных пассажиров и грузов. Исходя из этого, с 1964 года для предприятий был установлен новый плановый основной обобщенный показатель — «участковый тоннокилометр», от-

С 1966 года некий (в соответствии с проводимой в стране экономической реформой) постепенный переход отрасли на новую систему планирования и экономического стимулирования. Цель заключалась в том, чтобы, опираясь на жесткое нормирование оперу плановых заданий, стимулировать предприятия к выполнению напряженных планов. Главным звеном в этом стало введение в систему фонда экономического стимулирования их прибыли предприятия. Материальный стимул, социально-культурные мероприятия и жилищное строительство, развития производств для финансирования капитальных вложений. На практике устанавливались стабильные нормы отчисления от прибыли этих фондов за рост доходов, рентабельности и производительности труда. Если годовые планы принимались выше фактического материального поощрения, социально-культурные мероприятия и жилищное строительство, развития производств для финансирования капитальных вложений (стимул брать напряженные планы). При выполнении плана фонда уменьшался по повышенным нормативам (стимул брать реальный план). Четкий расчет отдачи хозяйственной деятельности.

Обобщенный такой фонд по величине предприятия принимал разные планы и знать на перспективу размеры средств, которые они могли направить на поощрение и развитие производства, а не быть в зависимости от решений вышестоящих организаций. В 1966 году в порядке опыта на эту систему были переданы Литейское управление гражданской авиаци-

онном хозяйстве. Активно внедрялись автоматизированные системы в разработку планов на базе Центрального научно-исследовательского института автоматизированных систем управления. Практически полностью был автоматизирован процесс прогнозирования авиаперевозок, разработки плана доходов, расходов, доставки самолетов, работ производственных показателей, анализа топлива, потребности в наряде воздушных судов (в развитие перспективных направлений гражданской авиации). ЦНМИ АСУ ГА совместно с ГлавГЭУ и УОП МГА была разработана и введена в действие методика по основным условиям формирования и закрепления пассажирских авиалиний за управлением. Наряду подтверждено, что автоматизация процесса разработки планов обеспечила на объектах, повысила эффективность использования парка воздушных судов. Эта работа была отмечена присуждением большой группы работников МГА и ЦНМИ АСУ ГА премии Совета Министров СССР.

В конце 70-х годов в ГосМин ГА была проведена масштабная работа по созданию программы социально-экономического развития воздушного транспорта в различных странах (Полонской, Западно-Сибирской, Красноярской, Восточно-Сибирской, Магаданской, Дальневосточной). Программы определяли перспективы развития воздушного транспорта регионов на перспективу лет. Они были обоснованы в каждом регионе на уровне высшей местной органы власти, а при этом эти программы полностью определяли четкие задачи по развитию гражданской авиации регионов по постав-

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ПАССАЖИРОБОРОТ ВОЗДУШНОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
СССР (1940–1990 гг.)

Годы	Пассажирооборот, млрд. пасс. км			Удельный вес пассажирооборота воздушного транспорта, %
	Всего	Воздушный транспорт	Железнодорожный транспорт в дальнем сообщении	
1940	73,46	0,16	73,3	0,2
1945	51,35	0,45	50,9	0,9
1950	68,0	1,2	66,8	1,8
1955	111,9	2,8	109,1	2,5
1960	142,2	12,1	130,1	8,5
1965	188,1	38,1	150,0	20,3
1970	271,8	78,2	193,6	28,8
1975	346,4	122,6	223,8	35,4
1980	397,2	160,6	236,6	40,4
1985	446,4	188,4	258,0	42,2
1990	538,0	243,8	294,2	45,3

РОССИЯ (1991–2001 гг.)

1991	321,1	150,4	170,7	46,8
1992	287,0	117,7	169,3	41,0
1993	263,4	83,2	180,2	31,6
1994	212,7	72,3	140,4	34,0
1995	185,2	71,7	113,5	38,7
1996	166,5	64,5	102,0	38,7
1997	154,4	61,5	92,9	39,8
1998	136,0	55,5	80,5	40,8
1999	146,5	53,4	93,1	36,5
2000	169,6	53,4	116,2	31,5
2001	172,6	60,6	112,0	35,1

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ
СССР (1923–1990 гг.)

Годы	Пассажирооборот (млрд. пасс. км)	Общий объем перевозок (млн. тонн)
1923	—	—
1925	—	—
1930	0,009	1,0
1935	0,046	11,1
1940	0,16	38,0
1945	0,45	104,5
1950	1,20	243,2
1955	2,8	502,4
1960	12,1	1652,8
1965	38,1	4769,2
1970	78,2	8917,1
1975	122,6	13625,0
1980	160,6	17550,0
1985	188,4	20308,0
1990	243,8	25161,0

РОССИЯ

1991	150,4	15930
1992	117,7	12380
1993	83,2	9111
1994	72,3	7963
1995	71,7	8019
1996	64,5	7853
1997	61,5	8028
1998	55,5	6874
1999	53,4	7062
2000	53,4	7322
2001	60,6	8076

Примечание. В объем перевозок с 1990 года включены перевозки на территории Республики Беларусь. Начиная с 1991 года, в статистику включены также перевозки пассажиров на территории Республики Беларусь.

СССР И РОССИИ В ЦИФРАХ

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
1990–1999 гг.)

Грузооборот (млн. ткм)	Перевезено	
	пассажиров (млн. чел)	грузов и почты (тыс. т)
–	0,0006	0,026
–	0,004	0,085
0,3	0,015	0,336
6,9	0,12	16,5
23,2	0,41	62,1
63,7	0,66	74,0
136,5	1,5	161,0
252,3	2,5	258,8
562,8	16,0	696,5
1337	42,1	1228
1877	71,4	1844
2589	98,1	2472
3094	103,8	2989
3352	112,5	3183
3214	137,7	2936

1990–2001 гг.)

2349	88,2	1091
1770	60,6	723
1622	39,7	555
1454	32,7	444
1362	31,1	442
2051	27,0	585
2496	25,1	603
1981	22,3	468
2257	21,5	494
2516	21,8	547
2826	25,1	614

пассажиров, грузов и почты за период до
введен в эксплуатацию авиации в отрасли
максимально перевозке пассажиров, грузов и почты
в транспортной работе.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ
СССР (1950–1990 гг.)

Год	Пассажиро- оборот (млрд. пасс. км)	Общий объем перевозок (млн. ткм)	Грузооборот (млн. ткм)	Перевезено	
				пассажиров (млн. чел)	грузов и почты (тыс. т)
1950	0,054	9,1	4,3	0,034	3,1
1955	0,123	21,2	10,1	0,070	5,7
1960	0,394	75,6	40,2	0,172	11,1
1965	1,06	145,2	50,1	0,339	13,2
1970	2,72	342,2	97,3	0,947	28,3
1975	6,88	850,6	231,3	2,09	56,6
1980	9,30	1175,0	338,0	2,56	75,4
1985	13,24	1624,0	432,7	3,56	88,6
1990	19,54	2321,0	562,9	4,98	105,3

РОССИЯ (1991–2001 гг.)

1991	15,90	1911	483	3,60	81
1992	14,04	1752	489	3,49	88
1993	18,17	2304	669	4,73	128
1994	18,99	2502	793	5,40	169
1995	23,27	2991	897	7,06	184
1996	28,38	3953	1399	9,38	333
1997	27,70	4278	1785	9,12	375
1998	25,81	3773	1441	8,42	288
1999	22,58	3669	1637	7,15	289
2000	25,85	4048	1722	8,41	301
2001	29,28	4370	1735	10,04	346

Подготовлено отделом статистики и экономических исследований Транспорти
Коллективной Палаты, на основании данных ЦСУ СССР, Госкомстата России,
МГА СССР и государственной гражданской авиации России.

ГПР ИНЖСТРОЙ

Предприятие ООО "ГПР Инжстрой" с 1990 года ведет работы в аэропортах России по ремонту, реконструкции и строительству искусственных аэродромных покрытий, инженерных сооружений, промзданий, объектов ГСМ. Применяемые предприятием современные технологии, квалифицированный персонал, мощная база строительных механизмов и практический опыт дают возможность выполнять работы в кратчайшие сроки, с хорошим качеством.

География работ: Внуково, Шереметьево, Чкаловский, Раменское М.О., Воронеж, Челябинск, Екатеринбург, Махачкала, Ленинградская обл.



от "проблемного" ремонта
до масштабного строительства



бестраншейная прокладка коммуникаций



сложные объекты "под ключ"



более 200 единиц техники и 500 чел.

ПРЕДЛАГАЕТ:

- генеральный подряд на строительство инженерных объектов;
- анализ, корректировка и согласование проектов;
- проекты организации строительства с сокращением сроков;
- современные технологии и материалы;
- реальный экономический эффект;
- продленные сроки гарантии.

Наши координаты: 119027, Москва, ул. Аэрофлотская, д. 1/7,
тел/факс: 736-21-21, www.ingstroy.ru

ГПР Инжстрой поздравляет предприятия
гражданской авиации с юбилеем!

Все началось с Валерия Георгиевича Шелюженкова, президента Партияства «Безопасность полетов». Он пришел в редакцию и положил на стол своего рода исторический документ – приказ министра гражданской авиации СССР от 7 декабря 1988 года. В нем говорилось о растущей угрозе безопасности полетов на международных воздушных линиях в связи с недостаточным знанием английского языка диспетчерами службы движения и членами экипажей этих воздушных судов.

Приказ требовал организовать ежегодную стажировку специалистов службы движения и преподавателей английского языка учебно-тренировочных отрядов в учебном центре «Англо-Континентал» на восьминеделных курсах по специальности «Английский язык при управлении воздушным движением».

Этому документу уже двадцать лет. Но если в период с 1988 по 1996 год английскому языку в центре было обучено около 2,5 тысячи российских авиационных специалистов, то в прошлом году – лишь двадцать семь: семнадцать инструкторов и пилотов из авиакомпании «Томь-авиаинтер» и десять преподавателей из учебно-тренировочного центра «Аэротрейн».

– Положение непростое, – сказал Шелюженков и предложил: – А не слетать ли вам в Англию и рассказать о центре в журнале? Ведь равного ему по качеству преподавание английского языка в мире нигде нет.

Может, тогда руководители российских авиакомпаний и служб УВД проявят больше заинтересованности в обучении своих работников английскому языку.

Так появилась идея написать этот репортаж.



Вы ГОВОРИТЕ ПО-АНГЛИЙСКИ?

От Лондона до Борнмута, где расположен центр «Англо-Континентал», около двух часов езды на автомобиле. Дорога по-европейски ухожена, за окном, несмотря на зиму, зеленят поля и лесопосадки, а поэтому поездка совсем не утомляет. Более того, располагает к размышлениям.

А поразмышлять есть о чем. Только за последние годы к вы-

полнению международных рейсов подключились десятки российских авиакомпаний, которые еще недавно об этом и не думали-не мечтали. Понятно, что выполнение таких полетов без уверенного знания английского языка просто-напросто невозможно. Вспомните трагедию башкирского Ту-154 в небе Германии, случившуюся в прошлом году. Первое, что пришло в голову швей-

царской службе УВД, – это свалить всю вину за катастрофу на экипаж: мол, не зная английского, он неправильно понял команду диспетчера. И хорошо, что наши летчики оказались на высоте, расшифровка их радиосвязи с землей опровергла нелепые обвинения. Утешение, конечно, слабое – все, кто был на борту, к сожалению, погибли, – но горечь утраты была бы еще

Они учатся в центре «Англо-Континентал».

тяжелее, если б экипаж действительно стал виновником происшествия из-за незнания английского.

Подобные обвинения нередко раздаются и в адрес российских диспетчеров, обеспечивающих международные полеты. А интенсивность этих полетов растет с каждым годом. Если еще недавно «иностранцы» летали в основном по транссибирской магистрали, то теперь к ней прибавились кросс-полярные маршруты, проложенные через Северный полюс и Сибирь. Прибавьте к этому и региональные авкаллинии, где самолеты иностранных

Словом, обеспокоенность В. Г. Шелковникова, отдавшего управление воздушным движением лучшие годы своей жизни, понять не трудно. А потому я с большим нетерпением ожидал встречи с работниками борнмутского центра, где английский язык преподают уже пятьдесят два года. Кстати, и сам Валерий Георгиевич учился «спикать» именно там. Зато сейчас знает язык в совершенстве. Не стандартную фразеологию, а именно язык – настоящий английский разговорный язык. Именно такой нужен и в профессионально-деловом общении, и в житейском общиде.



компаний теперь тоже не редкость. Так что нагрузка на диспетчеров растет, и английский язык приобретает особую значимость.

Причем важно не только знать стандартную фразеологию радиосвязи. По утверждению известного специалиста в области управления воздушным движением англичаники Люси Ф. Лиссон, этому можно научиться «методом полугая». В штатной ситуации таких языковых «познаний» будет, пожалуй, достаточно, но в экстремальном случае «полугай» не сможет помочь экипажу ничем. Хуже того, есть большая опасность, что с английского он непроизвольно перейдет на родной язык. Такой случай был в Загребе в 1978 году. Местный диспетчер в условиях стресса внезапно стал давать команды по-сербски. Результат был плачевным – самолет врезался в гору.

Господин Фредерик Херринг, встретивший меня в Борнмуте, оказался на редкость общительным и доброжелательным. Прекрасно говоря по-русски, он помог устроиться в уютном отделе «Бельведер», подробно ознакомил с учебными программами, показал аудитории и классы, организовал встречу с руководителями и преподавателями центра, даже побывал вместе со мной на одном из уроков.

Еще несколько лет назад он активно занимался преподавательской работой, совмещая ее с хлопотной и ответственной должностью управляющего директора. Выйдя на пенсию, работу не оставил, стал консультантом. Впрочем, было бы нелогично зарывать в землю столь богатый опыт, который накоплен им за четверть века службы в центре.

– Русские, приезжающие к нам, – сразу же поделился он, –



Консультант
Ф. Херринг
и его
сотрудники.

оставляют самое благоприятное впечатление. В ноябре прошлого года проходили четырехнедельную подготовку десять московских диспетчеров. Ребята очень ответственные и серьезные. И юмором не обижны. С ними было очень легко и приятно общаться.

По его словам, в центре совершенствовал свое знание английского и генеральный директор «Аэрофлота» Валерий Михайлович Юсулов.

– Он занимался, – говорит господин Херринг, – по программе для ответственных работников. И хотя она отличается очень высокой интенсивностью, руководитель «Аэрофлота» выполнял ее по всем пунктам.

Кстати, центр – многопрофильное учебное заведение. В нем предусмотрены самые разные программы. Можно, например, приехать в Борнмут, не зная ни одного слова по-английски, и, пройдя общий курс подготовки, очень прилично овладеть языком.

«Ваши занятия, – говорится в рекламном проспекте, – будут стимулирующими и эффективны»

Председатель
Совета
директоров
Ф. Шаллы
и управленческий
директор
Г. Шаллы.

В 2000 году
центр
отметил
свое
50-летие.



Директор по обучению
С. Миллар.

ми. Они включают в себя множество интересных мероприятий, направленных на развитие ваших знаний и навыков».

Как поясняется в том же проспекте, это систематическая демонстрация и практическое применение нового языка; развитие беглости устной речи, навыков и точной передачи мысли; развитие навыков чтения, письма и восприятия на слух; расширение словарного запаса и познаний в области структуры и употребления языка.

Причем, учеба будет проходить в живой международной среде, где уровень английского языка примерно одинаков. Это очень важно, как видно и то, что весь курс обучения, с первого и

Идея
курс
по
развитию
академического
языка.



ски для этой категории специалистов не является роскошью. Это просто необходимое условие их успешной работы. И мы делаем все для того, чтобы они хорошо освоили не только специальную терминологию, но и разговорный язык.

Особое внимание при обучении обращается на словарный запас, умение грамотно писать, свободно читать и воспринимать речь на слух и, конечно же, произносить английские фразы.

Кстати, по выводам уже упоминавшейся Луси Ф. Ливсон, от правильного произношения команд диспетчеров самым непосредственным образом зависит безопасность полетов. Рассчитывая при радиообмене на оксфордский вариант английского языка, утверждает она, конечно, невозможно, однако и «тяжелый» русский или, к примеру, испанский акцент тоже недопустим. Именно акцент испанского диспетчера «помог» в 1977 году столкнуться двум лайнерам авиакомпании «KLM» и «Пан Америкэн» в аэропорту Тенерифе. Это тяжелейшее авиационное происшествие привело к гибели нескольких сотен людей и получило печальное название «катастрофы двадцатого века».

Помимо летчиков и диспетчеров УВД, курс деловой программы проходит бизнесмены, финансисты, юристы, медики, работники туристических фирм и... даже преподаватели английского языка. По глубокому убеждению специалистов центра, преподавание английского в большинстве стран мира, в том числе и в России, ведется далеко не так, как это надо делать. А потому повышать квалификацию преподавателей, для которых английский язык не является родным, необходимо, пожалуй, в первую очередь. Не случайно «Аэрофлот» периодически направляет на учебу в Борнмут преподавателей своего учебного центра. И это вполне себя оправдывает, несмотря на определенные финансовые издержки.

Кроме уже названных программ в «Англо-Континентале» успешно функционируют учебные курсы для тех, кому за пятьдесят, и для детей младшего школьного возраста. С ними занятия ведутся по особой методике – так называемое «веселое обучение».

Продолжительность общей программы – от двух до шестнадцати недель. Есть также долгосрочный курс, занимающий от двадцати до сорока восьми недель. При этом учащийся живет не в общежитии или гостинице – центр определяет его в семью англичан. Такая практика не только себя полностью оправдала – она показала, что это наилучший путь к быстрому и полноценному освоению языка. Ведь учащемуся с утра до вечера волей-неволей приходится говорить только на английском, что невозможно, к примеру, в российских учебных заведениях.

Для профессионалов (тех же диспетчеров по управлению воздушным движением или пилотов) предусмотрены деловые и специализированные программы.

– Мы исходим из того, – поясняет господин Миллар, – что способность говорить по-англий-

до последнего дня, ведется только на английском. Не важно, из какой страны прибыл обучаемый, он больше не услышит ни одного родного слова.

– Только так можно быстро научиться не только говорить, но и думать по-английски, – утверждает директор центра по обучению господин С. Миллар. – И нам это удается.

В андере
морозовских.
Секрет
директор
по обучению
В. Горюхи.



Они сопровождаются экскурсиями по историческим местам Англии, вечерами отдыха, встречами со своими сверстниками, спортивными мероприятиями. Это позволяет изучать язык или освежать его знание в непринужденной доброжелательной атмосфере, что дает очень большой эффект.

Чтобы я сумел «самолитично» убедиться, как поставлен учебный процесс в центре, его управляющий директор господин Г. Шеллинг предложил посетить любое занятие по любой программе. И вот мы в классе. Нет, это не привычная всем нам аудитория с нудными рядами столов и тяжелой преподавательской кафедрой. Вместо них – несколько легких стульев с откидными столиками, которые ради удобства можно свободно перемещать в любом направлении. Группа учащихся, как правило, не больше десяти человек. На нашем уроке она вообще состояла из троих – двое прибыли из Японии, один из Германии. Преподаватель – подвижный молодой человек с наголо обритой головой: ничего не подаешь – мода! Одет по-спортивному: джинсы, куртка на молнии, кроссовки...

– Так проще устанавливать психологический контакт с молодежной аудиторией, – определил мой вопрос господин Херринг, с которым мы пришли на урок. – А в программах для ответственных работников подход иной: там внешний вид преподавателя должен соответствовать солидному уровню слушателей.

Урок шел в напряженном и все нарастающем темпе. Преподаватель задавал вопрос за вопросом, учащиеся немедленно отвечали. Если у кого-то возникла заминка, вопрос тут же переадресовывался другому. Время от времени учитель писал фломастером на доске какие-то фразы и просил их прокомментировать. Дремать или отвлекаться на что-то постороннее на таком уроке невозможно. Ум каждого учащегося работает с предельной нагрузкой.

– Принятая у нас система обучения, – пояснил господин Херринг, – получила полное одобрение Министерства образования Великобритании еще в 1958 году. А в 1982 она была утверждена Высшим Британским



Советом, что свидетельствует о ее признании на самом высоком уровне.

Побывав в центре «Англо-Континентал», я, откровенно говоря, искренне позавидовал тем, кто там учится. И, конечно же, порадовался за россиян, которые прошли там обучение. Хочется верить, что за ними непременно последуют и другие.

Анатолий ТРОШИН,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

гг. Москва – Лондон –
Бермуд – Москва.

PS. Перед отъездом из отеля «Бельведер» я случайно познакомился с менеджером гостиничного ресторана Лицью Бейбью. Недавно сибирячка прекрасно говорит по-английски. Так же свободно владеет английским и ее муж Алексей Бейбью, выпускник Иркутского авиационно-технического училища гражданской авиации, а теперь инженер Бермудского международного аэропорта. Каждый из них с благодарностью отзывается о центре «Англо-Континентал». И это говорит о многом.

Общедоступный
перевод.

Выпускник
Иркутского
авиационно-технического
училища
А. Бейбью
лажет
себе дело
в Англию.

Фото автора
и пресс-службы
центра
«Англо-
Континентал».



Our correspondent has recently visited Anglo-Continental Educational Group in Bournemouth, England. 2,500 Russian air traffic control officers were trained there in English from 1968 to 1996. Last year, 27 engineers and pilots from Tyumenairvtrans Airline and 10 English language teachers from the Aeroflot Educational Facilities were also trained at ACEG.

According to Valery Sheikovich, President Flight Safety Foundation International, any ATC officer, no matter what country he lives and works in, should be trained at Anglo-Continental Educational Group.

ВРЕМЯ СОБИРАТЬ КАМНИ

Как жила и как живет отраслевая наука накануне восьмидесятилетия гражданской авиации? Об этом наш корреспондент беседует с директором Государственного проектно-инstitute гражданского и научно-исследовательского института «Аэропроект» Вадимом Николаевичем ИВАНОВЫМ, можно сказать, старожилом в авиационной науке, человеком весьма авторитетным, обладателем многих знаний — действительным членом Академии транспорта России, заслуженным строителем РФ, доктором технических наук, профессором.



Вадим Николаевич, гражданская авиация исполняется 80 лет. А сколько «Аэропроект» и сколько лет Вы им руководите?

— Все мы уже немолоды. «Аэропроект» в октябре прошлого года исполнилось 68 лет, а в декабре — 28 лет, как я работаю здесь, а директором.

— Немного у нас в отрасли руководителей, которые так долго трудятся на одном месте и в одной должности. Тем легче вам ответить на следующий вопрос. Какие бы Вы выделили этапы в восьмидесятилетнем развитии гражданской авиации России и как Вы их оцениваете?

— Этапов было много. О них достаточно подробно описывалось в литературе об истории гражданской авиации. Этапы могут быть разные, смотря по тому, какие критерии брать для их определения. У меня, если позволите, свои, личные критерии. Так вот лично я выделял бы три этапа, а именно: первый этап — стабильное развитие гражданской авиации (с начала ее зарождения до 1991 года), второй этап (с 1991-го до 2000 года) — период развала гражданской авиации и третий этап (с 2001 года) — начало периода ее восстановления и дальнейшего развития.

— Как, с Вашей точки зрения, можно было бы кратко охарактеризовать каждый из этапов?

— На первом этапе была сформирована аэродромная сеть страны, постоянно обеспечивался ежегодный рост объемов пассажирских перевозок — в пределах 5–7 процентов (объем пассажирских перевозок в 1990 году составил по России 94 миллиона человек), регулярно обновлялся парк воздушных судов отечественными самолетами и вертолетами, стабильно развивалась наземная база во всех полтора полутора тысячах аэропортов. Второй этап — это, по

известным причинам, резкий обвал в объемах пассажирских перевозок. В 1999 году они уменьшились по сравнению с 1990 годом в 2,8 раза. Абсолютный минимум зафиксирован в 2000 году — 21,8 миллиона пассажиров. Количество действующих аэропортов сократилось до 496. У большинства аэропортов из-за отсутствия инвестиций на протяжении этих лет практически приостановилось обновление основных фондов.

— Но, вероятно, были исключения? Имя в виду аэропорты.

— Были исключения. С удивительным их названием. Реконструированы взлетно-посадочные полосы в аэропортах Чита, Усть-Илимска, Ханты-Мансийска, Магнитогорска и т.д. Построены новые аэровокзалы в аэропорту Ханты-Мансийск, Якутск, реконструированы аэровокзалы в Магнитогорске, Чите и т.д. Там, где местные власти поддерживали гражданскую авиацию, даже в такое трудное время аэропорты развивались.

— Но не будем больше о грустном. Чем ознаменовался третий этап?

— На третий этап развития гражданской авиации России я действительно смотрю весьма оптимистично. Самое худшее позади. Можно констатировать, что гражданская авиация России выстояла, и с 2001 года началось медленное, но устойчивый подъем. В том году объем пассажирских перевозок составил почти 25 миллионов пассажиров, то есть почти по сравнению с 2000 годом — 14,5 процента. Определенной гарантией стабильного развития наземной базы гражданской авиации в последующие годы является наличие подпрограммы гражданской авиации в Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)».

— В чем Вы видите эти гарантии? — В этом важном программном доку-

менте определены аэропорты и конкретные объекты, подлежащие реконструкции, но только из числа тех, которые относятся к государственной собственности. Развитие остальных должно осуществляться за счет средств аэропортов или привлеченных инвесторов.

— Третий период уже дал какие-то реальные результаты?

— В последние два года реконструированы взлетно-посадочные полосы в Волгограде, Кemerovo, на Соловках, ведутся работы по реконструкции и ремонту на аэродромах в аэропортах Астрахань, Владикавказ, Махачкала, Армавирск и т.д. Реконструируются и расширяются аэровокзальные комплексы в аэропортах Внуково, Домодедово, Пулково. И это не все. Можно сказать, что начало XXI века характеризуется высокой активностью в развитии наземной базы большинства аэропортов федерального значения и есть основания полагать, что эти тенденции сохранятся в будущем.

— Из сказанного Вами видно, что аэропорты оживают. Прекрасно. Но в основном это касается аэропортов федерального значения. А в каком состоянии находятся аэропорты местных воздушных линий?

— В критическом. Большинство закрыто. Но есть такие, без которых территория, регион не могут обойтись, поэтому что, кроме авиации, там нет других видов транспорта. Я имею в виду аэропорты Арктики и Крайнего Севера, Сибири, также, как Тикси, Левик, Мама, Бодбайло, Киренск и т.д. Они имеют огромную социальную значимость. Однако и эти аэропорты находятся на грани краха, что, конечно, недопустимо.

— Что-то предпринимается, чтобы их спасти?

— Летом нынешнего года в аэропорту Усть-Куг проводилось выездное заседание

правления ассоциации «Аэропорт», на котором рассматривалась эта проблема. Сформирована рабочая группа, которая должна разработать предложения, направленные на сохранение столь социально значимых аэропортов. Вообще проблема эта государственного значения, так как затрагивает интересы миллионов сотен тысяч людей, населяющих эти территории и регионы. Подобные вопросы должны рассматриваться на уровне Государственной Думы, Совета Федерации и Правительства.

— Вадим Николаевич, Вы являетесь руководителем разработки «Схемы комплексного развития Московского аэроузла до 2015 года». Эта работа одобрена Советом Государственной службы гражданской авиации, коллегией Министерства транспорта России и Правительством. Как она реализуется?

— Работу эту с полным правом можно назвать уникальной. Раньше подобных никогда не выполнялось. В ней принимали участие лучшие специалисты шести организаций: НИИ ГА «Аэропроект», ГосНИИ ГА, ГосНИИ авионавигации, НИИТ Гиплан Москва, НИИТ радиостроительства Московской области, Центра авиационной безопасности ЦС ГА, А.О. «Синтра». Из перечня участвующих в разработке «Семь...» организаций видно, насколько она многогранна. В результате разработана стратегия и тактика развития Московского аэроузла до 2015 г. в целом и каждого из аэропортов в отдельности.

— Как это выведет в реальность?

— В основном аэропорты развиваются в соответствии с разработанной нами «Семью...». В Домодедово продолжается реконструкция аэровокзального комплекса, готовится к реконструкции ВПП-1, во Внуково идет реконструкция аэровокзала и ведутся работы по новому международному терминалу, который пристраивается к существующему. Хуже дела в Шереметьеве. Там затянута строительство аэровокзального комплекса Шереметьево-III, что наносит серьезный материальный ущерб нашей ведущей авиакомпании «Аэрофлот», да и самому аэропорту Шереметьево. Но я глубоко убежден, что если не случится форс-мажорных обстоятельств, то Московский аэроузел будет развиваться по стандарту, разработанному в «Схеме комплексного развития...».

— Итак, ситуация с обновлением наземной базы более-менее ясна. А как вообще идут дела в науке, обслуживающей гражданскую авиацию?

— Мне трудно ответить на этот вопрос. Все, что касается наземной базы, я знать обязан, поскольку «Аэропроект» разрабатывает обоснование инвестиций, технико-экономические обоснования развития аэропортов России, программы развития наземной базы гражданской авиации России на различные временные периоды, а вот о состоянии и ситуации, в которой оказались другие отраслевые научно-исследовательские институты, я судить не берусь.

— Хорошо. Давайте тогда поговорим о проблеме, с которой сталкивается ваш институт. Другим, что и другие переживают некто покажет.

— Мы переживаем тяжелейшее последнее десятилетие. Но мы его переживаем, и сейчас институт крепко стоит на ногах. А спасибо нас в этот период, помимо прочего, то,

что нам никто не мешал выживать. Но главное, мы выжили благодаря сплоченному коллективу института, коллективу работников «Аэропроект», более тридцати лет. Несмотря на нашескопическую зарплату, специалисты высочайшей квалификации остались преданными институту и гражданской авиации. Нельзя не отметить молодость высшего руководства института, с большинством из которых я работаю уже прошедшие двадцать восемь лет. Хотелось бы назвать их фамилии: М. Ю. Куликов, молодой первый заместитель, который отработал в институте восемнадцать лет; заместитель по науке В. И. Березин; заместитель по экономике и финансам Н. Д. Алеева; заместитель по общим вопросам Т. М. Федупова и, конечно, все начальники отделов и главные инженеры проектов.

— Словом, самое тяжелое осталось позади.

— Увы, это не совсем так. Например, оказались определенные разрушительные силы, которые хотят опять у «Аэропроект» лабораторный корпус, имеющий уникальную лабораторию с гравитационным люком 9,0 x 9,0 x 2,5 метра, позволяющим испытывать новые типы аэродвигательных конструкций. Эта лаборатория была в течение десяти лет законсервирована. Замечаете, не разрушена, не продана, а законсервирована. Искропительно в силу финансовых трудностей. Сейчас идет ее реконструкция. Часть самого корпуса сдается все эти десять лет в аренду, и государство, а не институт, получает от этой аренды около десяти миллионов рублей в год. К сожалению, институт из этой суммы ничего не имеет. Если лабораторный корпус отнимут, то гражданская авиация и «Аэропроект» лишится его навсегда, что недопустимо. А с арендаторами, между прочим, имеется договоренность о том, что по мере расширения нашей научной деятельности они будут освобождать помещения.

— А она действительно расширяется, ваша научная деятельность?

— Институт, как я уже говорил, ожив. Впервые за десять лет в этом году мы приняли на работу более двадцати молодых специалистов. Начинают возвращаться специалисты, которые увольнялись из института по материальным соображениям. Этот процесс мог бы быть более активным, но это уже не от нас зависит.

— От кого же?

— Это общая беда. Складывается впечатление, что наша власть перестала владеть в силу и знание своего народа, хотя слов о его талантах и даже гениальности проносятся предостаточно. Иные давно бы уже были оставлены отток валютных средств за рубеж, в частности, в виде оплаты проектных и других видов работ. А собственные специалисты высочайшей квалификации, причем признанные в мире, остаются на голодном пайке. Мы одна цивилизованная страна в мире не финансирует иностранцев, если есть свои специалисты высокого класса, оставляет капитал у себя и направляет его на укрепление научного потенциала собственной страны.

— Вы можете привести конкретные примеры?

— Их много. Остановлюсь на двух. Первый — проектирование аэровокзального комплекса Шереметьево-III. Контраст был заключен с французской фирмой АДР на значительную сумму. Мы, как государствен-

ный институт, в соответствии с государственными расценками выполнили бы эту работу в два раза дешевле, а по качеству не хуже, чем французы. Если в процессе проектирования проявилась бы потребность в консультациях с иностранным фирмой, то мы, имея банк данных лучших проектных фирм мира, пригласили бы необходимых иностранных специалистов.

— Видно, кто-то сомневается в ваших силах.

— Сомневаться вправе каждый и в чем угодно. Но в нашем случае заказчик мог бы направить наш проект на экспертизу в тот же Аэропорт де Парис (АДР), а мы бы с удовольствием внесли исправления по тем разумным предложениям, которые дала бы французская сторона. Мы хорошо знаем высший профессионализм и порядочность АДР с которым «Аэропроект» сотрудничает около тридцати лет. Такой подход соответствовал бы государственным интересам, экономил средства и укрепил отечественные организации. Странно и непонятно, почему тендер объявляется только для иностранцев, а сами, родные, российские организации к нему не допускаются.

— Я бы назвал это откровенной дискредитацией отечественной науки. Хотя хотелось бы употребить выражение покрепче. Но это один пример. А второй?

— Второй пример еще интересней. Аэропорт Шереметьево покупает одной из мелких фирм разработку мастер-плана аэропорта на перспективу. И это делается в то время, когда у Шереметьево уже есть разработанная «Аэропроект» схема генерального плана аэропорта на перспективу до 2015 года. Кроме того, по отдельному заданию в 2001 году АО «Авианавигация» разработано технико-экономическое обоснование развития аэропорта Шереметьево до 2015 года. Возмущает также дискриминация в оплате труда. Иностранцам фирмам за ту же работу, а может и меньше, платят в несколько раз больше, чем россиянам. Я очень надеюсь, что у власти наших появится, наконец, чувство любви к своей Родине, уважение к своему народу, к своей науке.

— И последний вопрос. Каким Вы, Вадим Николаевич, видите будущее «Аэропроекта»?

— Наш институт — одна из составляющих органов и очень важной для России отрасли народного хозяйства — гражданской авиации. Гражданская авиация вечна, а значит, вечен и «Аэропроект», если его по какой-либо бюрократической прихоти не уничтожат. Я верю в будущее нашего института. Для этого есть его основания. Растет численность, увеличивается объем работ, а главное — имеется надежная моральная поддержка института со стороны Министерства транспорта России и в первую очередь со стороны руководства Государственной службы гражданской авиации. На недавней встрече министр транспорта С. О. Франк говорит, что кончилось время разбрасывать камни, настало время собирать их. Верно сказано. Будем собирать камни, объединять усилия, отстаивать правду и справедливость, и, в частности, укреплять «Аэропроект».

Пользуясь случаем, хочу поздравить всех с юбилеем деятелем гражданской авиации.

г. Москва

В последние годы западно-европейская компания «Эрбас» («Эрбас Интегретед Компани») получает примерно половину всех мировых заказов на поставку магистральных самолетов с числом мест от ста и выше. Минувший год не стал в этом плане исключением. «Эрбас», штаб-квартира которого расположена в Тулузе (Франция), в полном смысле слова мировая компания, штаб которой насчитывает около сорока пяти тысяч сотрудников.

В состав «Эрбас» входят его дочерние компании в США, Китае и Японии, центры материально-технического обеспечения в Гамбурге, Франкфурте, Вашингтоне, Пекине и Сингапуре, центры обучения в Тулузе, Майкэе и Пекине и 120 распределенных по всему миру представительств по обеспечению линейной эксплуатации самолетов «Эрбас».



— В основе нашего партнерства с «Аэрофлотом» всегда было стремление оказать ему полную поддержку, — говорит вице-президент «Эрбас» по подготовке летно-технического персонала Лок Бургонь. — Мы считаем, что подготовка специалистов является одним из главных направлений сотрудничества, где мы

могли бы поделиться с «Аэрофлотом» нашим накопленным за последние годы опытом. Благодаря использованию тренажера «А-300-600» и «А-310» в сочетании с компьютерной системой обучения СВТ «Аэрофлот» в состоянии не только вести в полном объеме подготовку своих специалистов, но и предоставлять

В ТРАДИЦИЯХ «ЭРБАС» — УВАЖАТЬ ПАРТНЕРОВ

В минувшем году, наиболее продуктивным в деятельности «Эрбас» в России, исполнилось десять лет с того дня, как первый лайнер «А-310» с эмблемой «Аэрофлота» впервые приземлился в аэропорту Шереметьево. Сейчас в «Аэрофлоте» одиннадцать таких машин, так что российский национальный перевозчик — крупнейший в Европе эксплуатант этих воздушных судов. На первом этапе освоения нового самолета более трехсот летчиков, бортировщиков, инженеров и техников прошли подготовку в Центре обучения «Эрбас» в Тулузе. Сегодня «Аэрофлот» обладает собственной базой для подготовки персонала на самолете «А-310». В 1999 году компания получила от «Эрбас» комплексный летательный тренажер самолетов «А-300-600» и «А-310», а к десятой годовщине с начала эксплуатации «А-310» компания «Аэрофлот» начала эксплуатацию комплекса подготовки летчиков и инженерно-технического персонала с использованием современной компьютерной системы обучения СВТ. В состав оборудования, поставленного «Эрбас» в Центр подготовки авиационного персонала (ЦПАП) «Аэрофлота» в Шереметьево-1, входят сорок компьютерных рабочих станций, управляющий сервер, отставка аппаратура и два комплекса видеорегистрирующего оборудования. Данный проект является продолжением работ «Эрбас» с «Аэрофлотом» по модернизации ЦПАП авиакомпании.

Самолетом «А-320» обслуживает компания «Эрбас».

ГЛАВНЫЕ СОБЫТИЯ 2002 года

ФЕВРАЛЬ
Закреплено основание Центра подготовки авиационного персонала «Аэрофлота».

МАЙ
«Эрбас» выбрал группу «Каскол» своим будущим партнером по реализации первого этапа кооперационной программы «Эрбас» и «Каскол» приступили к созданию совместного инженерного центра в Москве.

ИЮЛЬ — АВГУСТ
«Аэрофлот» отметил 10-летие эксплуатации самолета «А-310» и принял решение о выборе самолетов семейства «А-320» в рамках реструктуризации своего парка.

ОКТЯБРЬ
Первая группа российских инженеров отправилась на учебу в Тулузу.

НОВЕМЬ
Михаил Касьянов посетил штаб-квартиру «Эрбас» в Тулузе. В ходе визита подписаны контракт с «Аэрофлотом» и протокол с «Касколом».

ДЕКАБРЬ
Инженерный центр «Эрбас» и «Каскол» зарегистрирован в форме совместного предприятия.

В 2002 году компания «Русский алюминий» определена в качестве основного лиценциального поставщика алюминиевых материалов для строительства самолетов «Эрбас».

комплекс таких услуг другим перевозчикам...

В прошлом году «Эрбас» продолжил развивать сотрудничество с Россией, выбрав группу «Каскол» основным партнером по реализации первого этапа кооперационной программы сотрудничества с российской авиационной промышленностью. Эта программа разработана «Эрбас» во исполнение Соглашения о стратегическом партнерстве между Европейским аэрокосмическим и оборонным концерном EADS (главным акционером «Эрбас») и Российской авиационно-космической агентством. Оно было подписано в Москве в июле 2001 года в присутствии Президента Российской Федерации Владимира Путина. Компания «Эрбас» и группа «Каскол», одна из крупнейших российских частных компаний в российском авиационном секторе, создаст совместный инженерный центр в Москве, а также подготовит долгосрочную программу по производству частей для самолетов «Эрбас» в России.

За последние десять лет «Эрбас» и российские авиационные компании накопили значительный опыт совместной работы, особенно в области исследований и технологий. Российские специалисты принимали участие в ряде проектов «Эрбас». Сейчас благодаря созданию совместного центра «Эрбас» и «Каскол» масштабы такого сотрудничества существенно расширятся. В сфере международной кооперации «Эрбас» всегда придерживался

ся традиция уважения партнеров и достижение взаимной выгоды. Правильность этих принципов обеспечивает ему большой успех.

«Эрбас» впервые создает свой инженерный центр в России. Он будет работать по самым современным технологиям и стандартам «Эрбас», участвуя как в существующих, так и перспективных программах. Центр обеспечит передачу практического опыта «Эрбас», а к концу 2004 года в нем будут работать своего рода российские инженеры и конструкторы. Инженерный центр будет размещать заказы на выполнение проектных работ на контрактной основе на разных предприятиях Российской Федерации. В области производства агрегатов и компонентов «Каскол» предоставляет «Эрбас» предложение по изготовлению частей как для серийно выпускаемых самолетов «Эрбас», так и для нового лайнера «А-380».

Программа выпуска самолета сверхбольшой вместимости «А-380», в реализации которой «Эрбас» официально приступил в декабре 2000 года, представляет собой результат самых обширных научных, инженерных и технических работ в истории разработки продукции мирового назначения. «А-380» станет не только самым вместительным гражданским самолетом за всю историю авиации, но и самым современным с точки зрения применения в нем новейших достижений науки и техники. Создание «А-380» заложит основы для всей будущей программы магистральных гражданских самолетов.

За минувший год работа по программе «А-380» заметно продвинулась и вступила в этап активной разработки конструкции нового самолета. Это означает, что первые рабочие чертежи уже выпущены (в электронной форме) и переданы в производство. Окончательное определение облика нового самолета практически завершено, сборка крупных агрегатов начнется в середине 2003 года. В начале 2004 года они станут поступать на линию окончательной сборки в Тулузу.

В программе «А-380» задействовано свыше шесте тысяч специалистов «Эрбас». Одним из главных элементов организации их работы, позволяющим включать новых участников и поставщиков, является повсеместное внедрение методов и процессов Единой системы проектирования «Эрбас» (ACE). Система ACE была впервые широко применена на фирме «Эрбас» при проектировании новых самолетов «А-340-500 и -600». В ее основе заложена созданная на базе единой компьютерной системы и функционирующая в режиме реального времени рабочая среда, в которой имеют доступ все участники разработки нового самолета – от заказчика до поставщика. Оперативный обмен данными через сеть повышает эффективность работы, сокращает время разработки и позволяет постоянно, начиная с самых ранних этапов проектирования, контролировать точность выполнения заданий. Это гарантирует последующее бесперебойное изготовление элементов конструкции самолета, их сборку. При этом обеспечивается комплексное решение всех задач, связанных с проектированием, производством и поддержкой самолета в эксплуатации.

Ход выполнения программы «А-380» описан рядом знаменательных событий. В январе 2002 года на заводе «Эрбас» в Мюнхене официально началось изготовление металлических деталей, создающих костяк крыла с верхней и нижней панелями центроплана, и композитных элементов центроплана. В марте формированием двух панелей из листового алюминия для секции фюзеляжа началось производство «А-380» в броне. В апреле был изготовлен первый элемент для хвостовой части фюзеляжа в Ферле. Производство частей нового самолета началось также в Нордлинге и Шпаде. В августе в Великобритании завод «Эрбас» в Флиттон приступил к изготовлению элементов конструкции крыла «А-380».

Входящий в группу «Каскол» российский завод «Гидроавт», который на протяжении нескольких лет поставляет «Эрбас» готовые изделия, недавно получил потенциальную возможность значительно расширить свое участие в программе «Эрбас». Концерн EADS предложил «Гидроавту» участвовать в изготовлении и поставке шасси для транспортного самолета «А-400М».

Закупка материалов для производства самолетов «Эрбас» стала одним из первых направлений сотрудничества западноевропейской авиационной компании с российской промышленностью и за последние годы их номенклатура значительно изменилась. Если раньше закупались только необработанные материалы, то теперь из России поставляются и полуфабрикаты более высокой стоимости. Были заключены долгосрочные контракты, объем которых со временем увеличился. Благодаря этому, например, Верненское металлургическое производственное объединение стало основным поставщиком титанового круглого и плоского проката для «Эрбас», обеспечив в настоящее время свыше 55 процентов его потребности в титане.

Помимо этого, по результатам проведения обширного анализа, компания «Русский алюминий» определена в качестве основного потенциального поставщика алюминиевых материалов для строительства самолетов «Эрбас» в будущем. Ожидается, что «Русский алюминий» сможет

обеспечить традиль процентов потребности «Эрбас» в алюминиевых прокатах, а также поставить значительную часть штампованных материалов и свыше десяти тысяч тонн алюминиевых плит к 2006 году.

В ноябре прошлого года премьер-министры России и Франции Михаил Касиев и Жан-Пьер Раффарен посетили штаб-квартиру компании «Эрбас» в Тулузе. К этому визиту были приурочены два важных события в истории развития сотрудничества авиационной отрасли российской экономики и компании «Эрбас». Заключен контракт с «Аэрофлотом» на поставку волеизъявители самолетов семейства «А-320» и подписан протокол, подтверждающий значительное продвижение в создании инженерного центра «Эрбас-Каскол» в Москве. Во время визита Михаил Касиев и Жан-Пьер Раффарен побывали на линии окончательной сборки самолетов «Эрбас», а также осмотрели макет салона лайнера «А-380».

— Мы очень рады, что долгие связи с авиационной отраслью российской экономики переросли в тесное и взаимовыгодное партнерство, которое собираемся развивать и в дальнейшем, — говорит президент «Эрбас» и вместе с тем рад участвовать совместно с группой «Каскол» в создании инженерного центра, открытие которого станет важным этапом в реализации стратегии всестороннего сотрудничества Запада России и России в области авиации и космоса.

Владимир ШИТОВ

г. Москва.

Last year, it was 10 years after the first A310 plane under the Aeroflot logo landed at Sheremetyevo airport. Presently, the airline flies 11 planes of this type. Besides, Aeroflot has begun to operate Pilots and Engineers Training Center equipped with Airbus technology. Recently, Airbus has selected the Russian Kaskol Group as a leading partner to implement the first stage of the Cooperation Program and both sides have commenced to establish a joint engineering center in Moscow. In 2002, Russian Aluminer Company was selected as a major potential supplier of aluminum materials to be used for construction of Airbus planes.



Совместный
инженерно-
конструкторский
центр «Эрбас».

ЕГО ЗНАЮТ ВСЕ



Когда требуется консультация или нужно разобраться в той либо другой технической проблеме, обращайтесь к нему:

— Петр Александрович, голубчик, помогите, подскажите...

Далее неизменно достается одна из толстых книжек, «нбитых» визиткам, или открывается большая тетрадь с фамилией, телефонами, адресами.

Он знает всех, его все знают, да и относятся люди к Иванову с огромным уважением. Без малого пятьдесят лет работает Петр Александрович в гражданской авиации, а с годами учебы в Рижском авиационном училище спецслужб ГВФ его авиационный стаж уже перевалил на шестой десяток. Почти сорок из них П. А. Иванов работает, как сказали бы раньше, в центральном аппарате — сначала в ГУ ГВФ, затем в Министерстве гражданской авиации СССР, ныне — в Государственной службе гражданской авиации России.

Однако в гражданской авиации Петр Александрович попал, что называлось, по воле случая. Весной 50-го года получил повестку из военкомата,

перед армией решил съездить в Ленинград навестить тетушку. Там, на Невском, в какой-то витрине увидел множество молодых парней и девушек, одетых, как тогда ему показалось, в удивительно красивую форму и объявлено: «Учебные заведения Гражданского Воздушного Флота объявляют набор молодежи для обучения по следующему специальностям...»

Все необходимые документы у Петра были при себе, и в тот же день он сдал их в зональную приемную комиссию. Выбрал поначалу Сасовское летное училище, прошел даже медицинскую, а потом там же случайно разговорился с молодым уже человеком — пилотом, у которого возникли проблемы со здоровьем, соответственно и с продолжением летной работы.

— Нет, парень, — сказал тот Петру. — Профессия летчика это, конечно, здорово и романтично, но слышу

когда-нибудь и тебя. А косяк другого ничего делать не умеешь, только в авиаторы подвайся... Шел бы ты лучше на техническую специальность, кстати, в Риге новое училище открылось...

Так Иванов стал курсантом Рижского авиационного училища спецслужб ГВФ, о чем не жалел потом никогда.

После окончания училища попал во Внуково, хотя просился (за романтикой!) на Сакалик. Потом работал в Центральном узле магистральной связи ГУ ГВФ и без отрыва от производства учился в Московском филиале Киевского института инженеров ГВФ.

Начиналась эра реактивной пассажирской авиации. Соответственно потребовалась и организационная перестройка управления инженерных службам, приток новых специалистов. Во вновь созданное Управление инженерно-авиационной службы ГУ ГВФ попал молодой инженер П. А. Иванов.

— Мне крупно повезло, — считает Петр Александрович. — Повезло в том плане, что оказался под началом очень сильных специалистов и руководителей — главного инженера ГУ ГВФ И. П. Антонова, начальника управления Г. В. Войцеховича, начальника отдела этого управления С. А. Степановского, заместителя главного инженера МП ГА В. П. Рожкова. Они втянули меня в интересную и творческую работу по созданию нормативной базы — положений, инструкций, наставлений, регламентов по спецоборудованию новостехники. Позже в разные годы работал под началом И. Е. Машковского, Ю. Г. Маусурова.

Об этих и последующих годах когда сам уже стал сначала начальником

За оплату учебы был оформлен в разрезную авиацию старшина гражданской авиации II класса, курсант ВУССа Петр Иванов.

ком отдела спецоборудования, а затем и заместителем начальника главного управления министерства, Петр Александрович вспоминает как о золотом времени советской гражданской авиации. Вспоминает как о замечательной школе, которую ему довелось пройти. Выделяется новая техника, требующая принципиально новых подходов к эксплуатации и обслуживанию. Была создана целая программа по формированию и обеспечению производственно-технической базы на только новейшими техническими средствами, но и соответствующей документацией, кадрами. Специалисты обучали постоянно – то на заводах-изготовителях авиационного оборудования, то в конструкторских бюро, то в учебно-транспорных отрядах. Систематически проводили комплексные и целевые проверки управлений и предприятий, с трудным управлением приходилось выезжать в московские аэропорты для проверки транзитного парка самолетов. На основании этих проверок готовились акты, предписания. Работа была жутко творческая, тем более что год за годом выделялись все новые виды бортового радиоэлектронного оборудования, пилотажно-навигационные комплексы. Самому приходилось в роли члена мастерской комиссии принимать непосредственное участие в государственных и эксплуатационных испытаниях самолетов Ту-114, Ил-62, Ил-86, Ил-96-300, Ил-204, Як-42, в организации их освоения и внедрения в авиапредприятия. Иванов – участник внедрения систем автоматического захода на посадку по метеоинформации I и II категории ИКАО, сокращения норм вертикального циклонирования. Проводил летную сценку самолетов и вертолетов специального назначения многократно был председателем государственных межведомственных комиссий в Московском, Киевском и Рижском институтах инженеров гражданской авиации. Кроме того, Петром Александровичем разработана и внедрена современная система технического обслуживания и ремонта бортового авиационного и радиоэлектронного оборудования, создана и оснащена сеть лабораторий, внедрена система сбора, обработки и анализа полезной информации. Он автор разработки методической нормативно-технической документации, наставлений, инструкций, положений по эксплуатации и ремонту авиационной техники, а также летно-испытательных комплексов самолетов-лабораторий. Имеет Петр Александрович и ряд изобретений, научных трудов.

Не меньший интерес представляла работа по внедрению зарубежных систем «Омега», «Лоран», TCAS-2. Многие из них, а также самолеты «А-310», «B-767», «DC-10» вместе с другими специалистами из авиапредприятий П. А. Иванов изучал на зарубежных фирмах, о чем свидетельствуют сертификаты форм «Бонн», «Эрбас Индастри», «Роулан».

– Вообще, – говорит Иванов, – всю жизнь пришлось учиться и это считаю совершенно необходимым для насто-

ящего авиационного инженера. Учебная программа крутوزар, дает мощный творческий импульс, а в конечном итоге выводит тебя на более качественный уровень. Учебой считаю и ту большую методическую работу, которая велась в 60-е – 80-е годы в МГА. Прежде всего это относится к совещаниям, конференциям, семинарам, на которые приглашались главные инженеры управлений, начальники АТБ и их заместители по АиРЭО. Частенько они проводились на базе высших учебных заведений отрасли, что тоже было очень полезно в плане подготовки будущих специалистов. А главное, что наиболее ценно, все эти мероприятия неизменно проходили с участием разработчиков авиационных систем, представителей заводов авиационной- и радиопромышленности. Мы, эксплуатанты, могли им высказать все свои замечания, пожелания. Словом, взаимодействие с промышленностью было полным и весьма продуктивным. Увы, где все это...

Возрастает ли подобная отдаленность между эксплуатантами и производителями авиационной техники? Иванов считает, что делать это просто необходимо, хотя и очень непросто. Прежде всего потому, что авиационность сама себя губит безразличным отношением к поддержанию летной годности воздушных судов.

– Никак не можем воспринять и внедрить рекомендации и документы ИКАО, мировой опыт в области технической эксплуатации авиационной техники, – говорит Иванов. – Это необходимо, чтобы наладить послепродажное сопровождение самолетов, обеспечение их запасными частями, документацией. По новым типам самолетов нет программ технического обслуживания и ремонта на их полный жизненный цикл. Бесконечная

доработка самолетов нового поколения Ту-204, Ту-214, Ил-96, процедуры продления назначенных ресурсов, отсутствие запасных частей вынуждают авиакомпании ставить эти воздушные суда «на прикол», что быт по карману эксплуатантам...

Впрочем, Иванов не pessimist. Сохранились общирные связи с людьми, организациями, фирмами. С возрастом не угас творческий огонек в душе. Знания и опыт помогают Петру Александровичу не смотреть на проблемы со стороны, а участвовать в их решении. Уже в достаточно зрелом возрасте П. А. Иванов защитил кандидатскую диссертацию. В основе ее не только научные теоретические разработки, но и огромный практический опыт, большая аналитическая работа. Это дорогого стоит.

Выдае на пенсию, П. А. Иванов не ушел из отрасли. Несколько лет работал первым заместителем Генерального директора НТЦ «Авантисоранс», теперь выполняет обязанности ответственного секретаря Совета Государственной службы гражданской авиации. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации, Почетный авиастроитель. Член-корреспондент Академии наук авиации и воздухоплавания, лауреат Госпремии Украины в области науки и техники Петр Александрович Иванов и сегодня в гуще дел. На его плечах подготовка заседания Совета и оформление их итогов. К нему, как и в прежние годы, идут за советом люди с теми или иными проблемными вопросами, касающимися разных сторон технической эксплуатации авиационной техники, безопасности полетов.

Доброго Вам здоровья, Петр Александрович!

В. ШИТОВ

г. Москва.

Заставила
составить
кандидатскую
диссертацию
руководителем
система МГА.
Ряд,
ПКНН ГА,
1976 г.
Во втором
ряду
крестик
слева –
П. А. Иванов.



«ДЕЙТ» НЕ СТОИТ НА МЕСТЕ



В журнале уже рассказывалось о деятельности Закрытого акционерного общества «ЗАО Дейт». Учрежденное ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» и американской авиакомпанией «Дельта», оно уже более десяти лет успешно действует на рынке авиационных и туристических услуг. Редакция поинтересовалась, что нового в деятельности «Дейта» появилось в минувшем году и какими результатами общество встречает 80-летие отечественной гражданской авиации. Об этом рассказал корреспонденту журнала генеральный директор «Дейта» Виталий Геннадьевич ЖУКОВ.



«Дейт» по-прежнему ориентируется на оказание комплексных услуг нашей клиентуре. Так, наряду с авиационными, мы теперь продаем еще и железнодорожные билеты. Делается это в офисе на Гоголевском бульваре. Эта услуга вызвала позитивный отклик не только у наших корпоративных клиентов.

Помимо продажи билетов, мы организуем различные туры как за рубеж, так и по России. В 2002 году для поездок в страны Европы и Азии оформили около двух тысяч туристических путевок. В Россию по на-



Одним из знаменательных для нас событий минувшего года стало открытие нового офиса в Арахангельском переулке Москвы. Расположенный рядом с метро «Чистые пруды», он удобен и для работников «Дейта», и для наших клиентов. Теперь в столице у нас четыре офиса: у метро «Аэропорт», на улице Гиляровского, Гоголевском бульваре и здесь, у «Чистых прудов». Кроме того, в разных районах Москвы мы имеем еще пять точек по продаже авиабилетов на самолеты «Аэрофлота». Развиваем также нашу дочернюю фирму «Дейт – Санкт-Петербург». В этом году там планируем открыть второй офис.





шим путевкам из-за рубежа прибыло около четырнадцати тысяч человек. По отношению к 2001 году приток составил почти тридцать процентов.

Как и прежде, «Дейт» может выдать путевку на отдых в пансионат

«Лесные дали», расположенный в живописном месте Подмосковья по Рублево-Успенскому шоссе. Правда, раньше мы арендовали там целый корпус, а в 2002 году от аренды были вынуждены отказаться, но это никак не отразилось на удобствах наших

клиентов. С пансионатом у нас прочные договорные отношения, и каждая путевка имеет такую же легитимность, как и во времена аренды.

«Дейт» продолжает развивать и такие виды услуг, как организация экскурсий для иностранных и российских туристов, бронирование гостиниц, оформление виз, посещение театров. Востребованность этих услуг постоянно растет, и мы стараемся удовлетворить их сполна.

Хочу особо сказать о нашем фирменном салоне для пассажиров первого класса в аэропорту Шереметьево. Его деятельность постоянно

Заслужившая
академического
директора
И. Кузьмин.

Менеджер
по туризму
Л. Акимов.



совершенствуется. Пассажир имеет там возможность не только отдохнуть перед рейсом, но и решить неотложные вопросы: поговорить по телефону, послать сообщение по электронной почте, заглянуть на нужный сайт в Интернете и т. п. В прошлом году услугами салона воспользовалось более 110 тысяч человек. Эта цифра говорит сама за себя.

Одним словом, «Дейт» не стоит на месте. Наш коллектив постоянно ищет более эффективные фор-

Менеджеры
по продаже
туров
О. Рыжова и
Г. Шавкина.

Ассистент
по продаже
авиабилетов
О. Дорофеева
и О. Галкина.

Генеральный директор В. Жуков.

Начальник отдела В. Ершов.

Главный бухгалтер Л. Акимов.

Менеджер по продаже авиабилетов
М. Абузаримов.



Директор
факультета
Л. Соколов.



Активы
по
продаже
оценены
А. Дудынов
и Н. Давыдов.



40



В бухгалтерии
всегда
много
работы.

мы и методы работы, стремится расширять нашу услугу. Действительную помощь во всем нам оказывают наши учредители – «Аэрофлот» и «Дельта». Предшественником для года председателем Совета директоров был у нас представитель «Аэрофлота» – Владимир Михайлович Тихонов. В наступившем 2003 году, согласно Уставу общества, произойдет ротация – пост председателя займет представитель «Дельты».

Руководитель
салона
для пассажиров
1-го класса
в аэропорту
Шереметьево
А. Зайцев.

В заключение, пользуясь случаем, хотел бы искренне поздравить всех читателей журнала с большой и знаменательной датой – 80-летием отечественной гражданской авиации.

Фото
В. ГРЕБНЕВА.

Успехов и счастья вам, дорогие друзья!





КВАЛИТЕТ АВИА

ПРЕДПРИЯТИЕ

«КВАЛИТЕТ-АВИА»,

СПЕЦИАЛИЗИРУЮЩЕЕСЯ НА ПРОИЗВОДСТВЕ

АВИАЦИОННЫХ МАСЕЛ, ВЫПУСКАЕТ

ПРОДУКЦИЮ ПОД КОНТРОЛЕМ

ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ЗАКАЗЧИКА

МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РФ

«КВАЛИТЕТ-АВИА» – основной поставщик авиационного масла МС-8п, МС-Врк, МС-4, 5, АУП, ТАп-15В для силовых ведомств России, РАО «Газпром», для предприятий гражданской авиации и авиационной промышленности.

Как комитент «КВАЛИТЕТ-АВИА» через госпосредника поставляет продукцию для военной техники за рубеж, оказывает сервисные услуги по поставке смазочных материалов (масла, смазки, гидравлические и специальные жидкости и пр.) как для предприятий, эксплуатирующих и производящих авиационную технику, так и для потребителей различных машин и механизмов, производит комплектацию заказов в удобной для потребителя таре.

Разработана и осуществляется программа развития предприятия, предусматривающая выпуск новых высококачественных масел для перспективной авиатехники. Это унифицированное масло для ГТД и двигателей нового поколения, а также серия масел для трансмиссий и двигателей вертолетов, гидравлические масла.

ООО «КВАЛИТЕТ-АВИА»

Россия, 109147, г. Москва,
ул. Марксистская, д. 22

Телефоны: (095) 926-20-16, 926-20-17

Факс: (095) 912-39-29

E-mail: kvalitet-avia@mbu-net.ru

Представительство в Интернет

<http://www.kvalitetavia.ru>

41



ООО «КОМПАНИЯ «ПИРСС»

**ПОМОЖЕТ СДЕЛАТЬ САЛОНЫ ВАШИХ САМОЛЕТОВ
УЮТНЫМИ И КРАСИВЫМИ!**

Производство авиационных напольных ковровых покрытий любого дизайна, сертифицированных как для отечественной, так и для импортной авиационной техники.

Срочные поставки авиационных материалов и компонентов.

«Компания «ПИРСС» поздравляет своих нынешних и потенциальных партнеров с 80-летием гражданской авиации.

МЫ ВСЕГДА ГОТОВЫ К СОТРУДНИЧЕСТВУ!

Россия, Москва, а/п Шереметьево-1.

Тел.: 903-90-84. Тел./Факс: 903-90-85.

e-mail: pirss@au.ru

16 февраля 2003 года исполняется тридцать лет со дня выхода Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по повышению безопасности полетов гражданской авиации». Министерству гражданской авиации и Министерству обороны предписывалось в период с 1973 по 1980 год создать в стране Единую систему управления воздушным движением (ЕС УВД СССР) гражданской и военной авиации, систему, отвечающую требованиям мирного и военного времени.

десятков тысяч воздушных судов. И в этой сложнейшей ситуации органы УВД гражданской и военной авиации были территориально разобщены, использовали различные источники информации о воздушной обстановке, не имели надежной оперативной связи между собой, обеспечивавшей эффективное взаимодействие.

Такое положение было чревато большими неприятностями. И они случились. В 1969 году в районе города Кинес (Калужская область) столкнулись гражданский Ил-14 и военный Ан-12. В 1972 году в аэропорту Шереметьево произошел катастрофу Ил-62. Обстоятельства требовали принятия срочных и радикальных мер. Именно тогда и появилось постановление ЦК КПСС и Совета Министров, с которого начинается летопись Единой системы УВД.

Было признано целесообразным создать Систему на основе иерархической трехуровневой структуры. Она включала Главный, зональные и районные центры, каждый из которых должен был состоять из гражданского и военного секторов,

сам и местным линиям, в зонах аэродромов и аэродромов, а также в районах интенсивных полетов авиации, обслуживающей народнохозяйственные нужды. Это Управление выполняло и функции аппарата Межведомственной комиссии ЕС УВД в части гражданской авиации. В последующем оно структурно преобразовалось, но за ним оставались ключевые функции.

Межведомственная комиссия активно и плодотворно занималась разработкой нормативно-правовых актов, регламентации работ Системы, много сделала для совершенствования структуры воздушного пространства страны, дала задание на разработку новых технических средств и автоматизированных систем УВД, занималась также организацией подготовки кадров и т.д.

В 1974 году в структуре МГА для осуществления научно-технического сопровождения и решения задач, связанных с функционированием и развитием Системы, создается Научно-экспериментальный центр автоматизации УВД, в состав кото-

В ИНТЕРЕСАХ БЕЗОПАСНОСТИ

Э то было не первое такое постановление. Можно вспомнить гораздо более раннее, 1952 года – «О создании и развитии УВД в стране». В ходе его реализации был разработан ряд предложений, направленных на повышение безопасности полетов, улучшение управления воздушными судами как в гражданской, так и в военной авиации, а также на более четкое разделение ответственности этих ведомств при использовании воздушного пространства (ИВП).

В 1960 году вышло еще одно правительственное Постановление – «О создании Единой Государственной системы автоматизированного управления воздушным движением». По ряду причин это постановление было реализовано лишь частично – только в области разработки технических средств для решения задачи управления воздушным движением (УВД).

До середины 60-х годов обеспечивался достаточно приемлемый уровень безопасности полетов в стране. Однако быстрое развитие гражданской авиации в начале 70-х, резкое повышение интенсивности полетов требовало новых подходов к управлению воздушным движением. Если в 1960 году на долю воздушного транспорта приходилось 8,5 процента дальних пассажирских перевозок, то к началу 70-х этот показатель вырос до 28,8 процента. Перевозки грузов увеличилась в 2,2 раза, авиаминерботы – в 3,3 раза. Парк гражданской авиации в основном уже состоял из реактивных и турбовентиляторных самолетов и вертолетов новых моделей.

Видоизменился и парк воздушных судов военной авиации, увеличилась интенсивность полетов. Все это привело к тому, что одновременно в воздушном пространстве страны находилось до нескольких

размещаемых совместно. Районные центры создавались на основе районных диспетчерских пунктов Министерства гражданской авиации (МГА), а зональные на основе командных пунктов объединений ВВС.

ЕС УВД создавалась в два этапа, и в 1983 году начала функционировать на территории всей страны. В Москве располагался Главный центр, работали двадцать зональных (с учетом аэромогильных) и сто восемьдесят девять районных центров (также с учетом аэромогильных). В Системе было занято более сорока тысяч гражданских специалистов и около пяти тысяч военных. Общее руководство Системой возложили на Межведомственную комиссию ЕС УВД, в состав которой входили представители МГА, ВВС, ПВО, Министерства радиопромышленности и Министерства авиационной промышленности и других заинтересованных ведомств.

Председателем Межведомственной комиссии был назначен Главнокомандующий ВВС, а заместителями – заместитель министра гражданской авиации, заместитель Главнокомандующего ПВО страны, командующий авиацией Военно-Морского Флота и начальник образованного при комиссии рабочего аппарата Управления межведомственной комиссии. В аппарате работали вначале как военные, так и гражданские специалисты.

В 1977 году было образовано Управление гражданской авиации по ЕС УВД, что позволило Министерству гражданской авиации более активно участвовать в развитии Системы и оперативно решать вопросы, включая финансовые. В дальнейшем в МГА было создано Центральное управление воздушным движением, в функции которого входили организация и непосредственное управление по воздушным транс-

порго вошел и военный сектор. Этот Центр стал головным научно-исследовательским институтом по проблемам управления воздушным движением.

Создание ЕС УВД принесло весьма положительные результаты. За время ее деятельности до 1991 года, по сравнению с 1973-м, количество опасных сближений воздушных судов различной ведомственной принадлежности сократилось в 3,7 раза, число нарушений порядка использования воздушного пространства снижилось более чем в восемь раз, а среднесуточное время выданных ограничений на использование воздушного пространства уменьшилось в четыре раза.

Работа ЕС УВД дала и некоторые существенно экономические результаты. Так, стремление ряда воздушных трасс и использование дополнительных зашлюсов полетов позволили сэкономить более трехсот тысяч тонн топлива в год. Принесла Система и чисто транспортные выгоды. Совершенствование структуры воздушного пространства страны позволило увеличить протяженность воздушных трасс в 1,6 раза, более чем вдвое – количество спрямленных маршрутов и почти в 2,5 раза – участки трасс с шельфонами до 12100 м.

Однако к середине 80-х годов стало ясно, что Система исчерпала свои возможности и при дальнейшем нарастании интенсивности воздушного движения уже не сможет эффективно решать более сложные задачи. Основным причиной создавшегося положения – нерешенный ведомственный принцип организации Единой системы УВД. Военный и гражданские секторы центра при решении вопросов, связанных с использованием воздушного пространства, зачастую оставляли свои узковедомствен-

ные интересы. В наибольшей степени это относилось к военным секторам как к главенствующим в вопросах использования воздушного пространства.

Устранить такое положение было призвано постановление Правительства «О дальнейшем совершенствовании ЕС УВД страны», в котором ставилась задача: «Образовать единый государственный орган (Государственную комиссию по ИВП и УВД при Совете Министров — «Госаэронавигацию СССР»), возложив на него решение организационных вопросов по совершенствованию ЕС УВД путем перехода от ведомственных принципов ее организации и финансирования к вневедомственным, а в последующем и к практическому руководству Системой».

Решение указанной задачи должно было пройти в несколько этапов с окончанием реорганизации в первом квартале 1992 года. Сделать это помешал распад страны. ЕС УВД СССР разделилась на ряд систем, принадлежащих суверенным государствам.

Комиссия по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением под председательством Главнокомандующего ВВС, а также рабочей аппарат комиссии — Управление по ИВП УВД Министерства обороны и Департамента государственного регулирования ОрВД Государственной службы гражданской авиации Министерства транспорта.

Начиная с 1973 года, финансирование Системы осуществлялось из государственного бюджета. При экономном распределении средств их обычно хватало на покрытие эксплуатационных расходов и на развитие ЕС УВД СССР. С конца 80-х годов заметилась тенденция к сокращению бюджетных ассигнований, а в начале 90-х финансирование УВД гражданской авиации практически прекратилось. Все это стало одной из основных причин кризиса ЕС ОрВД.

Обострявшийся в стране финансово-экономический кризис существенно повлиял на работу всего транспортного комплекса. По сравнению с 80-ми годами, в

финансирование «Госкорпорации» осуществлялось за счет сборов за аэронавигационное обслуживание и других источников (бюджетные средства, кредиты, компенсационные выплаты за использование воздушного пространства и т.п.). До сегодняшнего дня формирования эффективной действующей единой государственной хозяйственной структуры гражданской части ЕС ОрВД полностью не закончено. Завершение ее — сегодня важнейшая задача.

Еще в соответствии с правительственным постановлением 1993 года был разработана Федеральная программа модернизации ЕС УВД до 2010 года. Предусматривалось провести модернизацию организационно-функциональной структуры, создать механизм финансового и технического обеспечения ЕС УВД, разработать спутниковые системы связи, навигации и наблюдения, а также соответствующие бортовые системы, предполагалось интенсифицировать ЕС УВД России в систему УВД Западной Европы с последующим введе-

ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

43

Единая система управления воздушного движения России осталась крупнейшей в мире. Наша страна осуществляет организацию воздушного движения над территорией свыше 25 миллионов квадратных километров (9 из них — морской авиацией). Отечественными авиационными эксплуатациями свыше 6500 воздушных судов. Общая протяженность воздушных трасс превышает 500 тысяч километров. В стране есть порядка двухсот оперативных органов УВД (70 из них являются аэропорты), в которых работает более тридцати тысяч специалистов.

Распад СССР и переход России к рыночной экономике коренным образом изменили политические, военные, экономические и социальные условия в стране. Ликвидация в январе 1992 года ряда министерств и ведомств, в том числе Министерства гражданской авиации и «Госаэронавигации», потребовала изменения структуры государственного управления гражданской авиации и органов, регулирующих воздушное движение. Вместо «Госаэронавигации» создается «Росаэронавигация», которая пыталась продолжить создание вневедомственной системы ОрВД. Однако в то время это не нашло поддержки ни на правительственном, ни на ведомственном уровнях, что в итоге привело к сохранению прежних принципов организации и функционирования Системы.

В конце концов «Росаэронавигацию» ликвидировали. Орган государственного регулирования УВД прошёл ряд структурно-организационных преобразований в соответствии с изменением статуса и организационной структуры бывшего Министерства гражданской авиации. Начиная с 1993 года, работает Межведомственная

сердце 90-х среднесуточное количество полетов уменьшилось на порядок как в гражданской, так и в военной авиации. Рост наблюдался лишь в международных перевозках, в том числе в транзитных полетах. За счет средств за аэронавигационное обслуживание таких полетов в основном и осуществлялось финансирование гражданской части ЕС ОрВД. В корне изменившаяся в 1992 году ситуация в стране требовала проведения соответствующих изменений в структуре гражданской части ЕС ОрВД, изменений, адекватных новым экономическим отношениям.

Большое значение для формирования новой структуры имело постановление Правительства 1993 года «О модернизации единой системы организации воздушного движения Российской Федерации». Постановление предписывало вывести из состава предприятий гражданской авиации подразделения, осуществляющие функции организации ИВП и УВД, и образовать на их основе унитарные государственные предприятия. Однако это предписание в полном объеме выполнено не было в основном из-за несовершенства нормативно-правовой базы.

В 1996 году появился Указ Президента «О совершенствовании системы государственного управления транспортным комплексом в Российской Федерации», следом было принято постановление Правительства «Вопросы Федеральной авиационной службы России». Для формирования единой хозяйственной системы УВД и регулирования ИВП предписывалось создать Федеральное унитарное предприятие по ОрВД — «Государственную корпорацию по ОрВД» и ее дочерние предприятия.

вместе с мировой аэронавигационную инфраструктуру.

Плановые затраты на это составили примерно 1,5 миллиарда долларов и 200 миллиардов рублей, которые должны были поступать за счет аэронавигационных сборов, целевых бюджетных ассигнований, зарубежных инвесторов и т.п. Однако сейчас эта программа испытывает большие финансовые трудности. Несмотря на это, в стране разрабатываются новые технические средства автоматизации процессов планирования ИВП и УВД. Примерно 70 процентов гражданских секторов региональных центров УВД оборудованы комплексными средствами автоматизации обработки асодальной обстановки. Частично они используются и в военных секторах УВД, для которых, кроме того, разрабатываются и уже внедряется комплекс малых средств автоматизации планирования и управления.

Анализ опыта функционирования операционной системы ОрВД показывает, что в правовом, организационном, технологическом и техническом аспектах ее деятельности имеются недостатки, которые должны быть устранены в интересах повышения безопасности воздушного движения. Над этим постоянно работает Межведомственная комиссия по ее аппарату.

М. КИЗИЛОВ,
начальник Управления по ИВП и УВД
Министерства обороны РФ,
генерал-лейтенант;
Ю. МЕЛШКО,
руководитель Департамента государственного регулирования
ОрВД Государственной службы
гражданской авиации
Министерства транспорта РФ

г. Москва.

ЛЮДИ, ТЕХНИКА, ОРГАНИЗАЦИЯ

ЦТРИМ К ПОРЯТКУ

ГЛАВА 6.

ЛЮДИ, ТЕХНИКА, ОРГАНИЗАЦИЯ

Одними в субботу мы сидели в зале разбора министров над докладом министра на предстоящем совещании командно-руководящего состава и передовиков производства аэролин. Такие совещания с приходом Бугаева проводились регулярно. На них подводились итоги работы за год, анализировались достижения и недостатки, ставились задачи на перспективу. Совещаниям придавалось очень большое значение в ЦК КПСС и Правительстве. Достаточно сказать, что в их работе всегда принимал участие секретарь ЦК А.Ф. Устинов, заместитель председателя Совета Министров СССР Л.В. Смирнов, заведующий отделом ЦК Н.М. Саввини, министры авиационной, радиоэлектронной и других отраслей промышленности, генеральные и главные конструкторы авиационной техники, представители партийных и советских органов из союзных республик и регионов России, крупные чинов из таможен, суда, прокуратуры, других органов.

В группу по подготовке доклада обычно входила Г.И. Полежаева, его помощник А.Е. Киселев, помощник министра Н.М. Васильев и часто автор этих строк. Иногда к ней включала кого-либо из отраслевых управлений министерства — инспекция по безопасности полетов, планово-экономического, перевозок, летной службы, научно-технического и другие.

Откровенно говоря, я не любил работать в составе этой «бригады» уж. В ней слышанного моего времени уходило на бесплодные разговоры и споры. Особенно любил утрясать последние «грязные детали» А.Е. Киселев. Власть этого почтенного пилота-работника уже клонилась к восмидесяти, давненько, а тем более традиционные мужские проблемы его совершенно не интересовали, и он находил новое удовольствие в таком аргументированном. Чем дольше затевалось эти «чехол», тем плодотворнее, но его мнеюно, шла работа. Я же куда продуктивнее действовал в одиночку — брал вариант доклада, закрывался в своем кабинете и проходил по нему, как мы любим говорить в редакции, «огнем и мечом». Нередко работал и дома — как правило, по ночам. Потому что для окончательной «доводки» чаще всего, как студенту перед экзаменом, не хватало именно ночи.

Итак, на этот раз над докладом работали «бригада» уж. Когда мы уже совсем привыкли и реалии немого подкрепиться чаем с сухариками — стеновая в министерстве по выходным не работала — в комнату разбора вдруг зашел министр.

— Ну как дела? — с ходу обратился он.

— В принципе все нормально, — ответил Сергей Иванович Полежаев, — вот только «пробуксовываем» с безопасностью полетов. Хочется придумать какую-нибудь явную формулировку по сути проблемы...

— Так это же просто, — улыбнулся министр. — Люди, техника, организация... Раскритикуйте эту триаду, вот вам и формулировка...

Но никак, родился ли эта мысль у него спонтанно или была результатом долгой раздумий, но выразила она самую глубинную суть работы по обеспечению безопасности полетов. По современной статистике, порядка семидесяти процентов летных происшествий падает на так называемый «человеческий фактор», то есть на людей. Позже картина была и в ту пору. Другая важнейшая составляющая — техника, ее исправность и надежность. И, конечно же, огромное значение имеет организационная сторона дела: исполнение требований нормативных документов, анализ ошибок в технике пилотирования, обобщение передового опыта и т.д., и т.п. Все это мы разложили по полочкам, и проблема сразу же обрела стройный и законченный вид. Потом из доклада она перекочует в приказы и распоряжения, будет звучать на разборах полетов и летно-методических совещаниях. Словами, ставшие крестоматийными.

Более того, если задаться мыслью, то эту формулу можно вполне применить и в работе отрасли в целом. Люди, техника, организация — это как раз те три кита, на которых всегда стоит и стелет гражданская авиация. Особую роль министр отводил людям, которые занимали командные должности. С его приходом в Аэрофлоте разведлилась самая настоящая кадровая революция. Замыселы, особенно не числе тех, кто изменился самым существенным местом, будут ползать его грешно, обменять в бедности и аполитизировать, но не последовательно и настойчиво проводил линию на подбор и расстановку кадров, как тогда говорили, по высоким деловым и моральным качествам, смело выдвигал на руководящие должности молодых профессионалов.

Так, заместителем министра по кадрам стал Алексей Петрович Усов, ранее работавший заведующим сектором ЦК КПСС. Вернее, он занял эту кресло еще при Е.Ф. Логинине, но по-настоящему раскрыл свои выдающиеся способности при Борисе Павленко. Стремительно возмател Леонид Степанович Сеченов, издуч и технику Александр Федотович Аксенов, инспекцию по безопасности полетов — Николай Григорьевич Котков... В министерских кабинетах появились и другие энергичные люди — И.Ф. Васильев, И.С. Якубовский, И.Е. Малаховский, Е.Д. Грубый, И.С. Спичак, В.П. Степаненко, А.П. Журавлев... Дальнейшая их судьба сложится, конечно, неоднозначно. Нама Федотовича Васина, например, «бросит» на Ленинградскую авиацию гражданской авиации, и он не имея поначалу ни ученой степени, ни ученого звания, войдет в историю этого ведущего учебного заведения отрасли как «красный про-

фессор», который блестяще справился с поставленной задачей. Заним он опеть вернется в Москву, но уже в качестве заместителя министра. А вот заместитель министра Борис Дмитриевич Грубый, набором, получат отставку и станут... вторым пилотом самолета Ил-66. Расстанется с креслом заместителя министра и И.С. Разумовский, человек толковый и порядочный, но имевший некоторые слабости, которые не очень нравились тогдашним «бюрократизму» нравственности. И тем не менее все они были истинными членами одной команды, сформированной Бугаевым, все горели желанием помочь ему во всех его начинаниях.

«Этот талантливейший человек и организатор раздельно появился на моем пути», — так рассказывал о Б.Л. Бугаев Иван Ефремович Малаховский. — Он назначает меня, протого уральского инженера, на должность начальника Главного управления эксплуатации и ремонта авиационной техники, а затем заместителем министра. Он же «благодарю» меня впоследствии и на должности Председателя Госкомнадзора СССР.

В начале семидесятых годов и команду Бугаева принял Сергей Сергеевич Павлов. Сначала начальником Управления внешних сношений, затем заместителем министра. Судя по тому, как поддерживал Павлова на разборах и коллегии Борис Павлов, он поощрял и минимизировал большие сомнения и уважением. Да и Сергей Сергеевич при каждом удобном случае ссылался на авторитет Бугаева, подчеркивая его роль и вес во всех делах. Словом, Павлов превратил вчитательство надежного члена команды. Особенно это ощущалось после «обнажения» А.В. Беседина, которого он считал на должности начальника УВС МА.

Однако Сергей Сергеевич не любил распространяться о делах совместной работы с министром, а вот о работе, когда Бугаев был еще командиром 235-го отряда, охотно рассказывал. И что характерно, уже тогда он указывал в будущем министре умение сохранять на лету суть проблемы и чрезвычайно серьезность в подходе к делу.

«Нам ввели в здание ГУ ГВФ на улице Разина специальный кабинет, где мы работали около двух месяцев по три-четыре часа в день», — подытожил Павлов. Бугаев мне поручил дать заключение о целесообразности поездки для нашей гражданской авиации французского реактивного самолета «Каравелла». Перед нами лежало несколько томов документов с тактико-техническими данными самолета. Незадолго до этого я закончил институт и аспирантуру по французскому языку и мог неплохо разбираться с обычным текстом, но технико-технический документ давался с большим трудом. К моему удивлению, Бугаев легко узнавал суть моего перевода и записывал все особенности «Каравеллы» в специальную тетрадь. К концу работы он пришел к выводу, что, несмотря на ряд данных конструктивных выходов, этот самолет угнать малому Ту-104, особенно по дальности полета и коммерческой нагрузке. По его заключению, «Каравеллу» едва ли можно эффективно использовать на протяжении



ления Аэрофлота. И этот выезд полностью подтвердился. В августе 1959 года Ту-104 стал летать без промежуточной посадки между Москвой и Парижем, а «Каравала» выехала на эту линию лишь в 1959 году и то с посадкой в Веревле на дозаправку.

А вот мнение о Бугаеве одного из самых молодых заместителей министра той поры Виктора Васильевича Горлова:

«Лично познакомился с Борисом Павловичем много раньше, когда я работал заместителем начальника ГосНИИ ГА. Мы тогда расследовали тяжелые катастрофы самолетов Ту-154 под Красноярском и Камен. Первая произошла вследствие разрушения диска вентилятора двигателя, вторая — из-за срыва самолета в плоский автопилот. Мне поразила тогда способность Бугаева досконально вникать в особенности динамики полета и работы бортовых систем. Сразу было видно, что это не только руководитель большого масштаба, но и профессионал высшего класса, который глубоко разбирается в авиационной технике».

В министерской команде Бугаев успешно работал уже упоминавшийся Иван Тихонович Холлов и Владимир Дмитриевич Самаруков. Холлов был одним из первооткрывателей томенской нефтегазовой целины, в 1966 году в возрасте тридцати четырех лет получил звание Героя Социалистического Труда. Кстати, тем же Указом Президиума Верховного Совета СССР звание Героя было присвоено и командиру 235-го отряда Б.П. Бугаеву. В министерство Иван Тихонович был приглашен на должность члена коллегии — начальника Управления применением авиации в народном хозяйстве. До него на этом хлопотном месте много лет пробыл Виктор Александрович Назаров. Конечно, Холлов, первую летику на Томенине, привнесшему рубль правды, малюка в глаза, нелегко было осматривать аппаратные игры, когда думают одно, говорят другое, а делают третье.

Так вот, «привлекаясь» в министерство Холлову было не просто, но он все-таки сумел вникнуть в новую обстановку и найти свое место. Тем более что министр полностью доверял ему и поддерживал во всех критических случаях.

Потом Иван Тихонович возглавил Управление гражданской авиации Центральных районов, которое объединило восемнадцать областей России, за очень короткий срок сумев вывести его в передовые и, сделав, как он сам выражался, свое дело, поросился на работу о «маленьких объемах». Такая работа нашлась в Берлине — генеральным представителем Аэрофлота в ГДР.

Если говорить о Владимире Дмитриевиче Самарукове, то он, как мы уже знаем, начал министерскую карьеру с должности помощника министра. Именно тогда Бугаев разглядел в нем задатки, которые потом рельефно проявились на международном поприще: основательность, взвешенность, осторожность.

Интересный факт: Самаруков был первым и единственным зарубежным представителем Аэрофлота, которому выдали дипломатический паспорт. На заседании коллегии, где рассматривал этот вопрос, Бугаев шутливо заметил:

— Ну что, будем ходатайствовать перед Миддлтон Вилд, правда, короткий парень? Члены коллегии единогласно поддержали предложение. Но дело было, конечно, не в «коротком парне». Владимира Дмитриевича направляли представителем Аэрофлота не в одну страну, а в целый регион. Помимо США, в него входили Мексика, Канада, страны Карибского бассейна. Там зачастую возникали проблемы, требовавшие немедленной реакции. Приходилось срочно вылетать в ту или иную страну, встречаться не только с руководящими должностными, но и с высокими представителями государственных структур. И дипломатической стезе был как нельзя кстати. Он обладал поразительно государственных границ, выйдя на соответствующий ведомств, водные порогаморков.

Нельзя сбрасывать со счетов и такой момент: Бугаев считал представителем Аэрофлота за рубежом не коммерсантом и дельцом, как принято сегодня, а человеком государственным, который представляет всю нашу Советскую державу, в не частную авиаконцепцию. А это в ту пору накладывало особую ответственность на человека, облеченного таким доверием.

9 февраля 1979 года. Торжественное собрание, посвященное первому предшественнику Лио Аэрофлота в Колонии имени Дамы союзки. На трибуне — министр гражданской авиации Б.П. Бугаев.

Фото В. ГРЕШНЕВА.

Теперь Самаруков возглавляет на областных началах Совет Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта России по внешним связям, ведет активную работу по отстранению интереса отечественных перевозчиков на мировом авиарынке.

Такие вот они, летные гнезда Бугаевых. К ним с полным основанием можно еще отнести Владимира Исавловича Потемкина, Владимира Феофановича Токарева, Виктора Сергеевича Соколова, Евгения Николаевича Крюкова, Татьяну Николаевну Тимкину, Тамию Васильевну Петерсон и много-много других. Всех их отличали молодой задор и энергия, выносливый профессионализм, а самое главное — стремление «сегодня работать лучше, чем вчера, а завтра лучше, чем сегодня». В любой день и час они могли во узаконно министра «сорваться» в самую дальнюю командировку и не «вылетать» из нее, пока не будет сказано добро. А приветие в Москву, с полку «встрель» в работу, которая требует их немедительного вмешательства.

В территориальных управлениях Аэрофлота с приходом Бугаева тоже шел активный процесс обновления, в точное смещение, руководящих кадров. Например, Украинское управление возглавлял Алексей Маркович Горшков, Казахское — Николай Александрович Куница, Западн-Сибирское — Иван Михайлович Осипов, Красноярское — Анатолий Трофимович Ханн, Приволжское — Анатолий Алексеевич Кинев, Северо-Кавказское — Валентин Сергеевич Замитин, Армянское — Дмитрий Александрович Афанасьев... Это были люди новой формации, получившие высшую профессиональную подготовку и уже сумевшие набраться приличного практического опыта на командных должностях разных

уровой. Не случайно Горюхо впоследствии стал первым заместителем министра гражданской авиации — правда, произошло это не при Булгаеве, а с назначением министром Павла Павлова, но то мало изменило суть дела. Основное так же выдвигал на оценку ответственную должность — его назначили первым заместителем председателя Госаэронадзора СССР. Однако время шло активно, доказывая, что преемником Павлова на посту министра будет Кузнецов, но он так и остался в Казахстане, зато его труд украсили две Звезды Героя Социалистического Труда. Пятому второму заместителю в январе 1979 года, он стал первым в отрасли дважды Героем Социалистического Труда. Булгаев, как известно, был удостоен такой чести позднее — в 1983 году. Всем остальным из названных начальников управления были присвоены почетные звания «Заслуженный пилот СССР». И это делалось не по новоязловым соображениям, а действительно по заслугам — вполне конкретным и реальным.

Став значительно «моложе» и островец наука. Начальником Государственного научно-исследовательского и проектно-конструкторского института «Аэропротек» в 1974 году был назначен традиционный для Вадим Вадимовича инженер-конструктор. До этого он успел прожить себя в физико-голубом институте — «Ленаропротек», где разработал принципы высокоэффективной теплоизоляции аэродинамических конструкций самолетов на компрессорных двигателях. В «Аэропротек» под его руководством и при самом непосредственном участии создана кормовая база по проектированию, строительству и эксплуатации аэропортов. На ее основе в России, в составе СНГ, а также в ряде бывших советских государств построены аэродромные комплексы, которые успешно функционируют и сегодня.

Насколько же непростыми были трудностями «Аэропротек» живет и действует, а его директор давно уже стал доктором наук и профессором, получал звание академика Российской академии транспорта и заслуженного строителя России. Феноменально награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени и орденом Почета. А по своему служебному долгованию, то есть по стажу непрерывного пребывания в одной и той же должности, он превзошел всех в гражданской авиации.

Чуть раньше, чем в «Аэропротек», сменил и руководитель главного научного центра отрасли — Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации. В 1972 году им стал Раий Владимирович Сахад. До своего назначения он успел поработать начальником лаборатории, затем руководителем отдела, заместителем начальника института. Раий Владимирович плодотворно занимался разработкой комплексных прогнозов развития гражданской авиации, эксплуатационной прочности и увеличением ресурса пассажирских самолетов. В 1985 году он переехал в Московский институт инженеров гражданской авиации (ныне Государственный технический университет) заведующим кафедрой безопасности полетов и жизнедеятельности, где это крупный научный работник главы авиационного центра, это высшее учебное заведение вот уже десятилетия лет возглавляет Владимир Георгиевич Воробьев. В конце XX века назидание авиации России в лице — с ним связано так много проработано в качестве организатора подготовки авиационных инженеров... Заслуженный деятель науки и техники РСФСР. Доктор технических наук, профессор, академик Международной инженерной академии, Российской инженерной академии, Академик юнкера авиации и воздухоплавания, Российской академии транспорта и Транспорной академии Украины, член американского Общества инженерного образования.

Словом, люди как первая составляющая знаменитой триады Булгаева всегда были в нем его зрением. Он постоянно стремился «поддерживать» своих подчиненных новым идеями, восполняя у всех то, что дисциплины, но прежде всего самодисциплины. При этом требовал работать не на «чужой», чем

часто грешили многие руководители и «полюбовцы», а на конечный результат. Занимаясь в нем, чтобы те, кто достиг результата, не стремились перебарывать его с места на место, а напротив, давал возможность занимать высокие должности не один год.

А девятю лет руководил также «Аэропротек» заведующий Бориса Павловича Булгаева министром заместителем авиационными были удостоены звания Героя Социалистического Труда, премиями дивности чести Героя Социалистического Труда, Заслуженный пилот СССР, почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР». Присваивались и самое высшее в стране звание — Героя Советского Союза. В 1973 году этого звания удостоились летчик-испытатель А.И. Кашин, В.М. Бученко и Борткомандир В.К. Грознов, в 1984 году — пилота-инструктора А.Б. Гардладзе и штурмана В.В. Гаюкова. Все они проявили мужество и героизм при полетах задела воздушных судов террористами. Борткомандир В.К. Грознов, к сожалению, погиб в схватке с бандитами. А в 1986 году Героя Советского Союза стал командир звена вертолетов Ми-8 В.В. Лалин. Это признание заслужено, особенно в отношении антарктических экспедиций.

Характерно, что после отставки Булгаева больше не один работник гражданской авиации звания Героя не получил. Заслужившие звание Героя продолжали присваиваться вплоть до раннего в 1991 году Советского Союза, а вот авиации Героя от отрасли погасили. Конечно, в конце восьмидесятых годов очень сильно изменился климат, и в первую очередь с ним связано то, что не следует. Он и награждения, как и во многом другом, играл роль задающего генератора, главной движущей силы. И этого не будет справедливо считать «темным пятном».

О второй составляющей триады — технике мы уже кратко говорили. Но самолеты и вертолеты лишь одна, хотя и необходимая сторона этой сложнейшей задачи жизни и деятельности гражданской авиации. Министр же владел в это понятие весь комплекс научно-технических проблем — механические и автоматизированные производственные процессы, авиационная автоматизированная система управления координатной деятельностью, освоение новых средств управления воздушным движением и т.д., и т.д. самым большим став в эксплуатацию в апреле 1972 года автоматизированной системы посадки самолетов «Сирена». В Москве и сорота трех крупнейших горных страны было автоматизировано 228 рабочих мест кассиров и диспетчеров. Благодаря этому на 38 процентов увеличилась производительность их труда, в два раза сократилось время на оформление авиабилетов.

Несколько до внедрения «Сирены», летом 1971 года, в Москве был создан Главный вычислительный центр гражданской авиации (ГВЦ ГА), а в Рязе — Центральный научно-исследовательский институт авиационного управления (ЦНИИ АСУ ГА). Их создание позволило автоматизировать такой трудоемкий и сложный процесс, как составление центрального расписания движения самолетов. Теперь эту работу выполняли автоматизированные вычислительные машины.

Надо подчеркнуть, что электронно-вычислительные машины и математические методы все активнее стали внедряться в решение управленческих и технологических задач. Например, в трюках крупных аэропортов страны были внедрены автоматизированные системы гудингов, вартальной и месячного планирования поставок предпринимателями авиабилетов. Но это было только началом. Начинаясь с 1970-х годов, в этом направлении стало совместное решение Министерств гражданской авиации и Министерства приборостроения о разработке и внедрении автоматизированной системы управления отечественной авиацией. В нем особое место принадлежит АСУ-1 на уровне министерства, АСУ-2 — на уровне территориальных управлений, АСУ-3 — аэропорты и объединенные

аэродромы, АСУ-4 — авиационный завод. АСУ-5 — бронирование мест и продажа авиабилетов.

В то время в гражданской авиации насчитывалось двадцать девять территориальных управлений, более двадцати аэродромных отрядов, двадцать заводских и авиационно-исследовательских институтов, двадцать пять высших и средних специализированных учебных заведений, два строительных треста и находилась строительный-монтажный отдел. Поэтому авиационная техника в авиационном и эффективном управлении всеми этими огромным хозяйством играло внедрение автоматизированных систем.

Важное значение имело обеспечение регулярности и безопасности полетов. Сейчас эта проблема тоже не стала менее актуальной. Так вот, к решению этих важных проблем, наряду с комплексными факторными методами подходов и технических. В ряде аэропортов страны, прежде всего в столицах, устанавливаются средства автоматического захода самолетов на посадку. Они дали возможность обеспечить безопасность полетов в условиях тумана. Началось также оснащение аэропортов новейшими радиолокационными комплексами, а также средствами управления воздушным движением. В частности, была внедрена система УВД «Старт», ее создание и ввод в эксплуатацию большую группу специалистов в 1979 году удостоили Государственной премии СССР. В их числе — Владимир Иванович радиоаэродромного оборудования министерства Т.Г. Анодим, заместитель начальника ленинградского аэропорта Лукунов Л.В. Самарин и начальник Северо-Кавказского управления В.С. Завьялов.

Примечательно, что большое значение этому событию, Булгаев публично подарил летчикам Гострени и выразил уверенность, что они сумеют внести свой вклад в развитие авиации в гражданской авиации. И он не ошибся. Анодим, например, выступил инициатором создания на базе ряда отделов ГСМПИ гражданской авиации Научно-исследовательского центра автоматизации управления воздушным движением (НИЦ АУВД), который впоследствии трансформировался в Государственный научно-исследовательский институт «Аэроавиатика». Непуные сотрудники этого центра в настоящее время участвуют в создании Единой системы УВД. Это позволило усовершенствовать структуру и сеть авиационных трасс, наладить более тесное взаимодействие основных пользователей воздушного пространства как при управлении воздушным движением, так и при создании и внедрении средств и систем обеспечения полетов.

Большие изменения произошли в организации технического обслуживания и ремонта воздушных судов. В производство внедрены средства объективной диагностики технического состояния самолетов и вертолетов, а действия экипажей и работу различных самолетных систем в полете объективно контролируются средствами объективного контроля, которые с легкой руки журналистов вошли в обиход как «черные ящики». На заводах широко внедряются управление и лимитирование производственных процессов, что дало возможность обнаруживать даже самые незначительные трещины в конструкциях и деталях самолетов и двигателей. Началось также внедрение эндоскопов при осмотре труднодоступных мест. С помощью гибких эндоскопов стали проверять недоступные для простого визуального осмотра закрытые участки различного оборудования, узлов и механизмов. Диагностика стала проводиться непосредственно в аэропорте. Первыми здесь были Хабаровск, Иркутск, Домодедово, Шереметьево, Борисполь. В авиационно-технических базах и на ремонтных заводах были созданы специализированные подразделения, в которых роль в новых точности измерений различных параметров.

Конец 70-х годов стали порадовать активное продвижение Аэрофлота по пути технического прогресса. Одновременно восстанов-

не совершенствовался и укрепился организационный фактор. Третья оставалась в формуле Бугрова. Уже в самом начале десятилетия развернувшись антенная работа по обновлению и унификации важнейших документов, регламентации организации и содержанию полетов, а также и деятельность авиационных коллективов. Так, в 1971 году был введено в действие новое «Наставление по производству полетов». След за ним были утверждены новое «Положение о присвоении классов и выделении категорий пилотов-подполковников», «Положение о награждении звеном «За безаварийный налет часов», затем — «Технология работы экипажей самолетов и вертолетов», а также «Правила и методология составления и оформления документов позволяющих поехать с местной самодельностью, которая нередко приводила к тяжелым последствиям, подрывая исполнительность и дисциплину на всех уровнях».

В ходе этой работы повсюду осознавание необходимости и в создании новых структур, вносящих на деятельность гражданской авиации. Так 16 февраля 1973 года была образована Государственная комиссия по безопасности полетов — Госавиандор СССР. В ее состав вошли представители Министерства гражданской авиации, Военно-Воздушной Сил, Минздравов, Министерства радиотехнической промышленности, Главного управления гидрометеорологической службы и других ведомств. Рассказывают, что на главе Госавиандора вначале хотели поставить председателя «научно-исследовательского» отдела — обеспечить максимальную объективность и независимость работы. Но потом решили, что это роль лучше всего справится все-таки министр гражданской авиации и председатель Комиссии авиационной безопасности — главный аппаратчик Госавиандора сначала руководил А.И. Семеновце, затем по протекции министра одиннадцати лет — И.М. Сислов. При Госавиандоре СССР был создан также Государственный авиационный институт — Госавиинститут СССР. Другие годы его возглавлял авторитетный авиационный специалист, лауреат Государственной премии И.К. Мукашвили.

В те же семидесятые годы были и не совсем удачные попытки подорвать кадровую и техническую политику организационным методом. Так, в апреле 1975 года по призыву ВВС в гражданской авиации был создан Государственный научно-исследовательский институт авиационной техники и ремонта авиационной техники (Гос НИИ АТРАТ). Созданный на базе отделов, «отточивавшихся» от ГосНИИ гражданской авиации, он проводил комплекс работ по увеличению неаэронавигационных ресурсов пассажирских самолетов Ту-154, Ту-134, Ил-40, Ан-24, а также грузовых Ил-76Т, Ан-12 и грузового варианта Ил-18. Авиационная работа была продолжена и по некоторым аэропортам. Однако впоследствии

этим институт был ликвидирован, а его функции и специалисты опять переданы ГосНИИ ГА.

Этой задачей была работа по формированию сети учебных заведений, которыми руководили в то время А.И. Назаров. В июле 1971 года на базе Московского филиала Киевского института инженерной гражданской авиации был организован авиационный Московский институт, который возглавлял доктор технических наук, профессор И.С. Зинин. В том же 1971 году (Самарканд) в СССР прилетел Посланецом «Учреждение при Высшем авиационном училище гражданской авиации в Академии гражданской авиации». Блдин поже в Ленинград создавал образовательную технику, которая для подготовки специалистов среднего звена для служб перевозок и коммерческой эксплуатации. Только в период с 1971 по 1975 годы в Аэрофлоте было открыто семь новых учебных заведений, в том числе высшее летное училище в Аэробинске. В 1978 году аналогичное училище создается в Кировограде. К концу семидесятых годов в учебных заведениях Аэрофлота работало 106 докторов и 390 кандидатов наук, в число специалистов с высшим специальным образованием в отрасли выросло на двадцать два процента. Все руководители территориальных управлений и их первые заместители имели только высшее образование, в том числе дипломные, но... без высшего образования. Ни на долю выпали совсем другие университеты и академии.

Говорю о третьей составляющей триады Бугрова — организации, которая бы подконтрольно его особому отношению к объективной правде в территориальных управлениях, как авиационных, и, конечно же, в масштабах всей отрасли. Ни видел я ни где прямо инженерную работу в бюрократии, чуждом организационно, и, если копнуть, политическое событие, использовать которое можно глубоко провалировать все, что было сделано, вскрыть и показать людям как достижения, так и недостатки, использовать возможности, которые на новые дела. Назначено «реформаторы» часто прямо-наоборот забывают о сделанном до их прихода в власти, им кажется, что история начинается с них, и только с них, а в итоге получают выгоды, не понимая результата, а страдание этого в жизни нет и не может быть ничего.

Мы уже рассказывали о жребии моего триумфа Аэрофлота в феврале 1972 года. А многие из знают, что слезт «за кадром» тех событий? Везде крошечные раны, нанесенные страшной катастрофой Ил-15 в Шереметьево осенью 1972 года. Катастрофа вызвала огромный негативный резонанс: в ней погибли былые герои членских активностей —

сподвижником президента Сальвадора Альенде, светлого юмора злостный генерал Писночетта. Бываю и Бугрова на очках, уверенно уводит ли он в своем рассказе. Но он думает не только и не столько об этом. Гражданской авиации СССР исполняется пятьдесят лет. И ками лет! Журналисты называют их летом героических и знаменательных испытаний. А пока и в аппарате министерства, и на местах идет лишь судьи-персидки о том, разрешит ли праздничное юбилей и будут ли государственные награды по этому случаю выдаваться за заслуги в авиации, и в другом его высшему советскому ордену — Ленину. Но тогда, дескать, был совсем иная ситуация. И вот тут Борис Павлович начинает отговаривать. Он говорит, что не знает напрямую Леониду Ильичу Брежнев, говорит о том, что момент, возможно, не совсем подходящий, но другого выбора у него нет. Многочисленный коллектив Аэрофлота не должен страдать из-за чрезвычайного происшествия, случившегося в Шереметьево. Он достает того, чтобы отметить свой юбилей, чтобы партия и правительство дали ему соответствующую оценку. Это необходимо для государственной авиации. И он говорит, что на пенсии, и тем, кто трудится на земле и в небе сегодня, и тем, кто летать и обслуживать воздушные корабли завтра.

Сделательство этого звена бы похвалить Бугрова, так и Целиковича.

— Когда Борис Павлович высказал все это Брежневу, — делится Владимир Дмитрием, — наступила длительная пауза. Леонид Ильич что-то долго говорил министру, а тут его прерывает министр авиации. И говорит, что не помню, что мне лучше выйти из кабинета, но Бугров жестом руки оставил меня. Потом я услышал радостный вопль: «Слава богу, триумф!», — кричал в трубку «Красный», министр встал и кричал: «Слава богу!» — «Вопрос согласован, готове запись в Центральный Комитет...»

Все остальное читатель уже известно. На триумфальном приеме в Кремле, в зале торжественно практичные все Политбюро ЦК КПСС, на знамени Аэрофлота повисла тырская орден — Октябрьской революции, а в центре работников гражданской авиации вечно улетают в космос, в космосе — в центре внимания передостаток страны, а сами они дают большое и важное государственное дело.

А сколько сил и настойчивости потребовалось — авторам, чтобы доказать и настоятельно необходимость введения профессионального праздника гражданских авиаторов — Дня Аэрофлота. Противники было много. К счастью, у нас не есть авиационный праздник — День Воздушных Сил. В СССР, рассуждали они, зачем устанавливать еще один? Логика в этом вроде бы была. Но ведь существуют же другие профессиональные праздники — авторам, Дня шахтера, Дня медицинского работника — и т.п. Почему же трудящимся Аэрофлота не имеет такого дня? И в аргументах Бугрова прозвучало: 2 февраля 1979 года Президенту Веронико — Совету Союзной Федерации СССР объявлено ежегодного праздника «День Аэрофлота». Тем же Указом был определен и день, когда его праздновать — второе воскресенье февраля.

К сожалению, с приходом к власти ельцинской коалиции День Аэрофлота был упразднен. Новоявленные «реформаторы» полагали, что праздник этот не нужен. Была даже попытка ликвидировать и личный авиации праздник — День пилота «Восходящий угорлан», но у кого-то все-таки хватило ума не поднимать руку на «святое святое» аэрофлота. Зная эти сокращения, хотя и не знаю, кто охватил инициативу для всех почетных званий России и авиационному образу. И совсем не случайно много летичи и штурманах заставлял себе разные знаки с изображением устремленного ввысь самолета, а не охватил инициативу для всех почетных званий России и авиационному образу. И совсем не случайно много летичи и штурманах заставлял себе разные знаки с изображением устремленного ввысь самолета, а не охватил инициативу для всех почетных званий России и авиационному образу. И совсем не случайно много летичи и штурманах заставлял себе разные знаки с изображением устремленного ввысь самолета, а не охватил инициативу для всех почетных званий России и авиационному образу.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

В конце ноября 2002 г. меня чествовали в своем кабинете. Впервые в жизни — с друзьями как давнишнюю-антонушу журнал «Гражданская авиация» с главными из книги «Министр Бугров: история в полете». Дело в том, что Б. П. Бугровым в моей книге сказано очень много.

В декабре 1963 году в молодом авиационном поступил работать в 225-й авиавоин, где командиром был полковник Б. П. Павлов Бугров. С полуротничества за меня выступил очень авторитетный авиационный бригадир Валентин Дзрипан. И надо же, а какой-то неблагодарный день государству меня подарили от. При техническом обслуживании самолета Ил-18 в летный час монтаж выполняли только первые радиополеты АРП-17, отчего в полетный полосу радиомаяк был выключен и авиационный обратный курс. Самолет, конечно, возвратился со старта, и опытный Валентин Дзрипан удержал меня бран.

По этому случаю ко мне как командира звена «персональное дело». В проекте Постановления летного комитета уже были рас-

пределены «наградные» чины бригады: инженеру — значимые, технику-бригадир — лейтенант, а мне — старшина.

Согласившись с чинами летного комитета, я вложил заявление: «Предлагаю внести изменения в постановление проверки самолетных радиомаяков, добавив проверку конкретным курсом три радиомаяков радиомаяком. И зафиксировать все это, чтобы избежать повторения, что это навсегда исключит ошибки для других».

Выслушав мое объяснение, chief партином Борис Павлович Бугров атак, обильно акцентировать курсом три радиомаяков радиомаяком. И зафиксировать все это, чтобы избежать повторения, что это навсегда исключит ошибки для других. Выслушав мое объяснение, chief партином Борис Павлович Бугров атак, обильно акцентировать курсом три радиомаяков радиомаяком. И зафиксировать все это, чтобы избежать повторения, что это навсегда исключит ошибки для других.

Вскоре радиополетом меня технология увидели во всем Аэрофлоте. Вот так произошло двойной разворот на 180 градусов в моей жизни.

г. КОЛЫКОВ,

авиатехник ЛТК «Россия»

А.П. Бугров

(Продолжение следует)

«КАРАТ»:

РАБОТАЕМ

СТАБИЛЬНО

Дипломант и лауреат национальной премии «Крылья России» – авиакомпания «Карат» по-прежнему в числе наиболее стабильных и динамично развивающихся отечественных перевозчиков. Сделав ставку на работу в российских регионах, компания не только продолжает удерживать завоеванные там позиции, но и наращивает объемы своих перевозок. Даже несмотря на зимний период – традиционно наиболее неблагоприятный для авиаконаний в финансово-экономическом плане.

– Весь прошлый год, – рассказывает Генеральный директор «Карата» Юрий Коварда, – занимались главным образом стабилизацией своей компании. Год показал, что предпринимаемые Правительством России шаги по подъему экономики реально привели к росту доходов граждан, а это, в свою очередь, к увеличению пассажирооборота. Мы это реально ощущаем, авиалерейсы в регионах сегодня востребованы.

Удачно прошло для «Карата» лето. Увеличение загрузки произошло на всех наших рейсах, особенно на южных направлениях – в Анапу, Пятигорск, Сочи, Краснодар. Даже завершая летнюю навигацию, авиакомпании ни на одном из

своих постоянных маршрутов не снизили частоты полетов. Наоборот, увеличила количество регулярных рейсов. Так, вместо пяти рейсов в Ростов стали выполнять ежедневно два, причем загрузка кресел возросла с 65 процентов до 70. Аналогичная картина и с

своеобразные «мини-авиа» – с «Домодедовскими авиалиниями», «КрасЭйр», «Сибирь», «Уральскими авиалиниями», «Арангельскими воздушными линиями». При этом считаем для себя очень большим достижением, что сумели найти общий язык со своими партнерами. Сдались за счет переговоров и нормально, без каких-либо договоренностей с тарифной политикой, о частотах на каждой конкретной линии, где работаем не только мы, но и другие перевозчики.

маршрутом Москва – Новый Уренгой: четыре рейса в неделю летом и ежедневно зимой. За счет того, что парк воздушных судов «Карата» – это самолеты Ту-154, Ту-134, Як-42, Як-40, Ан-24 легко можем варьировать им в зависимости от загрузки – от 70 до 160 пассажиров, что дает неплохой экономический эффект.

В минувшем году «Карат» организовал собственные центры бронирования перевозок в Москве и в Ханты-Мансийске. Они действуют с начала весны-летней навигации и благодаря им весь ресурс мест компании, тарифы, расписание находится под постоянным контролем. Для этой работы подготовили своих специалистов, все «картина» по перевозкам компании теперь складывается в производственной службе и диспетчера по управлению ресурсом мест. Не так давно начали работу по заключению с другими авиакомпаниями согласованной «интер-лайн» для ужесточения маршрутов, особенно не в узловых аэропортах. Создаем

– Еще одна новость в компании – практика на всех регулярных рейсах ввести бизнес-класс, – продолжает рассказывать заместитель Генерального директора «Карата» Д. Бутомин, – Заключение договора с бизнес-терминалами и бизнес-залами аэропортов, в которые выполняем полеты, и в первую очередь с Внуковским аэропортом. Отношения между нами стабильно ровные, партнерские и, кстати, по воле судьбы в последнее время мы стали для Внукова самым крупным перевозчиком. В неделю выполняем из этого аэропорта около 40 рейсов. Не думали, что бизнес-класс столь быстро приживется на наших маршрутах, но он, как говорится, «пошел» – спрос на эту услугу есть.

Активно занимались и отдавали наконеч перевозок военного контингента, в том числе и в «горячие» точки. Как генеральный перевозчик Российского авиакосмического агентства возили специалистов, военнослужащих на Байконур, теперь же, за счет импортируемых договоров «интер-лайн», можем отпирать эту категорию пассажиров практически в любую точку России и СНГ.

В целом по итогам года из-за полета одного регулярного рейса «Карат» перевез около 235 тысяч пассажиров (на 5 процентов меньше, чем в 2001 году). Зато с октября прошлого года за счет увеличения частоты начался рост объемов перевозок примерно процентов на 15. Что же касается государственных Союздержав, за год наши перевозки туда возросли почти на 70 процентов. На 300 процентов выросли и перевозки почты, грузов.

С полным основанием можно говорить, что авиакомпания «Карат» работает стабильно, прочно занимает свое место на рынке авиалерейсов России. И последнее: пользуясь случаем, хотим поздравить своих партнеров, коллег-авиаторов о 80-летним юбилее гражданской авиации!

г. Москва.

В. ШИТОВ



Технический редактор А. Л. ГВОЗДЕВА.

Корректор Л. Г. ВАКУЛИЦИНА.

Сдано в набор 26.12.2002. Подписано к печати 16.01.2003. Формат 60x90 1/8. Бумага мелованная. Гарнитура – Гельветика. Печать офсетная. Усл. печ. л. 6. Усл. экз.-отт. 16,25. Уч.-изд. л. 11,5. Заказ № 1220. Общий тираж – 10 000. (В ГИП «ИПК «Московская правда» – 3400). Цена договорная.

ГИП «ИПК «Московская правда»: 101900, Петровский пер., 3.

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

«АЭРОПОРТ МОСКВА»



ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОЧТОВО-ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК АВИАКОМПАНИЙ: «АЭРО-ФЛОТ», «ЛЮФТГАНЗА», «БРИТИШ ЭРУЭЙЗ», «САС» И РЯДА ДРУГИХ ВЕДУЩИХ АВИА-ПЕРЕВОЗЧИКОВ МИРА В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО.

К ВАШИМ УСЛУГАМ:

- Таможенный грузовой центр, рассчитанный на обработку 22000 тонн груза в год, в том числе скоропортящегося, опасного и ценного.
- Таможенное оформление и доставка грузов.
- Экспресс-оформление грузов.
- Транзитные (трансферные) грузы: дальнейшее зарубежье, СНГ и Россия.
- Бронирование и продажа грузовых перевозок.
- Техобслуживание и ремонт перронной техники, все виды работ, включая кузовные и покраску для автомобилей «фольксваген» и

«ауди» специалистами, прошедшими стажировку в Германии.

- **Центр управления производством – информация круглосуточно!**

124340, Москва, аэропорт Шереметьево-1.

ЗАО «Аэропорт Москва».

Тел. (095) 73736060. Факс (095) 7376058.

SITA: MOWJTXH. E-mail: management@amjv.ru.

Филиал в Новосибирске: 630007, Новосибирск,

Красный проспект, 1, офис № 114.

Тел./факс (3832) 236769, 237657.

E-mail: amnt@online.nsk.su.

SITA: OVBAMXH/OVBAPXH

ООО «АТИО-КОМПЛЕКС» ПРЕДЛАГАЕТ:

- установка в соответствии с требованиями ИКАО звукопоглощающих конструкций (ЗПК) на самолеты Як-42;
- продажа и установка автоматических стационарных кислородных систем (АСКС) производства фирмы Dräger Aerospace и панелей индивидуального обслуживания пассажиров фирмы Goodrich.
- продажа и установка систем предупреждения столкновений в воздухе TCAS II производства фирм Honeywell, Thales и Rockwell Collins (CAS 67A, ACAS 81A, TCAS 2000, ACAS 900, TCAS 94, TCAS 4000), а также комплектующих и запасных частей к ним;
- продажа и установка систем спутникового позиционирования воздушного судна GPS KLN-90B производства фирм Honeywell и GARMIN, обеспечение требований RVSM;
- продажа и ремонт узлов и агрегатов самолетов Ту-134, Як-42 и Ил-76;
- продажа полиуретановых и водоэмульсионных эмалей производства фирмы Akzo Nobel Aerospace Coatings (Голландия), а также высококачественная внутренняя и внешняя покраска воздушных судов;

- поставка материалов и тканей ведущих зарубежных фирм (LANTAL Textiles, TAPIS Corporation и др.);
- переоборудование и ремонт салонов самолетов и вертолетов всех типов и модификации в варианты VIP, бизнес, эконом с комплектацией оборудования отечественного и зарубежного производства;
- продажа и установка аудио-, видеооборудования для пассажирских салонов и систем «офис на борту» («eFlight») производства фирмы Rockwell Collins;
- продажа и ремонт авиационных воздушных винтов АВ-68И;
- продажа и ремонт авиадвигателей Д-30 II и III серии.

**БОЛЬШОЙ ОПЫТ,
НАЛАЖЕННЫЕ СВЯЗИ С ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ,
ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ЦЕНЫ И МИНИМАЛЬНЫЕ
СРОКИ.**

109544, Москва, Новорогожская, д. 32, стр. 1.

Тел.: (095) 785-52-76, 785-52-78;

Факс: (095) 785-52-80.

E-mail: atio@at-alliance.ru

CIVIL AVIATION**ГРАЖДАНСКАЯ**

АВИАЦИЯ



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ
ЖУРНАЛ
ИЗДАЕТСЯ
С МАЯ 1991 ГОДА

**НАДЕЖНЫЙ ИСТОЧНИК ОБЪЕКТИВНОЙ ДЕЛОВОЙ ИНФОРМАЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ РОССИИ, ГОСУДАРСТВ БЛИЖНЕГО И ДАЛЬНОГО ЗАРУБЕЖЬЯ**

В КАЖДОМ НОМЕРЕ:

- выступления руководителей и ведущих специалистов Государственной службы гражданской авиации, Межгосударственного авиационного комитета, других авиационных структур;
- информация о деятельности крупнейших российских и зарубежных авиаперевозчиков;
- прогнозы аналитических центров по актуальным проблемам развития российского и мирового воздушного транспорта;
- новинки отечественной и зарубежной авиационной техники;
- российские и международные новости в мире авиационного бизнеса;
- новые или малоизвестные страницы истории отечественной и мировой гражданской авиации;
- судьбы людей, посвятивших свою жизнь воздушной стихии;
- реклама рынка авиационных и других услуг.

Журнал распространяется по индивидуальной и коллективной (адресной) подписке в России, а также странах ближнего и дальнего зарубежья. Издания доставляются на борты самолетов ведущими российскими авиакомпаниями, на предприятия воздушного транспорта, в конструкторские бюро и на заводы авиационной промышленности, в представительства ведущих зарубежных авиакомпаний, в средние и высшие учебные заведения отрасли, в министерства и ведомства России. Его читательской аудиторией – члены гражданской авиации, студенты авиационных колледжей и вузов, любители и поклонники авиации, государственные служащие разных рангов, ветераны гражданской авиации, студенты авиационных колледжей и вузов, любители и поклонники авиации.

Журнал – открытый для всех желающих прямой и обратный канал деловой связи, эффективное средство для утверждения имиджа в российском и мировом общественном мнении.

По всем вопросам подписки на журнал и размещение в нем рекламы обращайтесь: 125836, ГСП-44, Москва, Ленинградский проспект, 37, для редакции журнала «Гражданская авиация».

Контактный телефон/факс: (095) 155-59-23.

НАШ ИНДЕКС В КАТАЛОГЕ «РОСПЕЧАТЬ» – 79226.

Редакция всегда готова рассмотреть любые ваши предложения и пожелания, дорогие наши читатели и партнеры!