

2003

3

CIVIL AVIATION

ISSN 2017-2008
ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

ГТК «РОССИЯ»
НА МАРШРУТЕ
МОСКВА-БАРНАУЛ-МОСКВА



ВСЬ АВИАМИР - НА НАШИХ СТРАНИЦАХ

2003



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЛЕТНОМУ СОСТАВУ, РАБОТНИКАМ СЛУЖБ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ,
ВETERANAM ОРГАНИЗАЦИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Сердечно поздравляю Вас со знаменательным юбилеем – 80-летием гражданской авиации России!

За эти годы отрасль прошла долгий и славный путь, стала мощной индустрией. Выдающиеся достижения отечественных ученых и конструкторов, высочайшее мастерство летчиков получили мировое признание и укрепили авторитет нашей страны как крупной авиационной державы.

Сегодня перед Вами стоят сложные и чрезвычайно важные задачи развития Российского Воздушного Флота, прежде всего – обеспечение безопасности полетов. Повышение конкурентоспособности на международном рынке авиаперевозок, совершенствование авиационной инфраструктуры.

Уверен, что богатый опыт нескольких поколений авиаторов, Ваша преданность делу и целеустремленность послужат надежной и эффективной работе гражданской авиации России.

Желаю Вам крепкого здоровья, успехов и благополучия!

В. Путин

«6» февраля 2003 г.



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 «Авом – коммерческая авиация»

ИЗДАТЕЛЬ:

ООО «Журнал «Гражданская авиация»

Главный редактор

А. М. ТРОШИН

Редакционная коллегия:

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

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

И. Ф. ВАСИН,
председатель Совета Клуба ветеранов
высшего руководящего состава ГА;

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

С. В. ИЛЬЧЕВ,
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. САМОРУКОВ,
председатель Совета АЗВТ по внешним связям;

Е. И. ШАЛОШНИКОВ,
помощник Президента Российской Федерации;

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

В. В. ШИТОВ,
первый заместитель
главного редактора

© «Гражданская авиация», 2003 г.



На первой странице обложки:

Самолет Ту-154 ГТК «Россия»
в Барнаулском аэропорту.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

В ЭТОМ НОМЕРЕ:

**В КРАСНОЯРСКЕ ПРОШЕЛ ВТОРОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЗИМНИЙ АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН.**

Стр. 8-10

ГТК «Россия» расширяет географию полетов.

Стр. 20-21

ПЕРВЫЙ «ГРУЗОВИК» ИЗ СЕМЕЙСТВА «ТУПОЛЕВ».

Стр. 22-24

**ЛИШНИХ ЗНАНИЙ НЕ БЫВАЕТ,
У АВИАТОРОВ – ОСОБЕННО.**

Стр. 12-13

ЗАДАННЫМ КУРСОМ.

Журнальный вариант седьмой главы из книги
о министре Б.П. Бугаеве.

Стр. 28-31

ЦИТАТА НОМЕРА.

Цель Программы развития воздушного транспорта Республики Саха (Якутия) на 2002–2006 годы – стабилизация деятельности всех звеньев авиационной инфраструктуры, создание условий для расширения объемов авиатранспортной работы. Для этого прежде всего необходимо наладить воздушные перевозки на всей территории Якутии, в первую очередь в улусах, где самолет или вертолет – зачастую единственное круглогодичное средство сообщения.

О. ГРИВЧЕНКО,
первый заместитель министра транспорта, связи, информатизации
Республики Саха (Якутия)

Стр. 16

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации ПИ № 77-1540 от 10 марта 2000 года.

Авторы опубликованных в журнале материалов несут ответственность за точность приведенных фактов, цитат, энциклопедико-статистических выкладок, собственных имен, географических названий и других данных, а также за использование сведений, не подлежащих открытию публикации. Мнение авторов не всегда совпадает с мнением редакции.

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинградский проспект, 37, г. Москва, А-167,
ГСП-3, 125993, для журнала «Гражданская авиация»
КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН/факс: (095) 155-51-04.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ

1923

2003



ПРАЗДНИК АВИАТОРОВ

Участники
правильного
вечера
приветствуют
А.В. Неродько.

Исполнилось восемьдесят лет отечественной гражданской авиации. За эти годы она прошла большой и сложный путь развития. От простейших одномоторных аэропланов до комфортабельных широкофюзеляжных авиалайнеров, от первой воздушной линии Москва-Нижний Новгород до межконтинентальных воздушных трасс – таковы основные вехи этого пути.

Сегодня гражданская авиация России выполняет свыше тридцати процентов всех междугородных перевозок на дальние расстояния, а в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока – более шестидесяти процентов. Авиационным сообщением по центральному расписанию связаны двести с лишним промышленных и административных центров России. На внутренних регулярных авиалиниях российские авиаперевозчики выполняют

более четырех тысяч рейсов, на международных – около шестисот. Наши самолеты летают сегодня в 176 городов более чем ста стран мира. Общий парк воздушных судов гражданской авиации России – около шести тысяч самолетов и вертолетов. Производственная система отрасли насчитывает свыше 450 аэропор-

тов, из которых двадцать восемь соответствуют I и II категориям ИКАО. Отрасль имеет семнадцать ремонтных и опытных заводов, управление воздушным движением обеспечивают около тысячи крупных радиотехнических систем. В составе гражданской авиации России функционируют четыре научно-исследователь-

Вечер
выдался.
Слева
направо:
Л.К. Савина,
Г.И. Смирнова,
Т.Г. Анодина,
С.О. Фраки,
А.В. Неродько.



ких института, пятнадцать учебных заведений, в которых обучаются 12,5 тысячи студентов и курсантов.

О сегодняшнем дне, о славной трудовой и боевой истории отечественной гражданской авиации говорилось на праздничном вечере, посвященном восьмидеся-

На встрече с амальдонскими журналистами в ГСГА накануне облета.



Ю.П. Дармоев и М.Г. Бузин на одной из проработанных встреч.



тив собравшихся со знаменательной датой, он от имени всех гражданских авиаторов страны выразил глубокую признательность Президенту Российской Федерации В.В. Путину, Правительству России за реальную поддержку отрасли и помощь в ее дальнейшем развитии. Приветственное послание Президента России В.В. Путина к летному составу, работникам служб



3



обеспечения полетов, ветеранам отрасли зачитал помощник Президента Российской Федерации Е.И. Шапошников. От имени Государственной Думы авиаторов поздравила первый заместитель Председателя Госдумы Л.К. Спизка, от имени Правительства – министр транспорта С.О. Франк. К собравшимся в зале со словами приветствия обратились также начальник Управления транспорта и связи Правительства Москвы А.В. Беллев и первый заместитель генерального

Амальдонский журналист Г.В. Новожилов и А.Ф. Ассенова накануне облета.

тилетико крылатой отрасли, который состоялся в Государственном Центральном концертном зале «Россия». На вечер собрались авиаторы со всех уголков необъятной России. Среди них Герои Советского Союза и Герои России, Герои Социалистического Труда, заслуженные пилоты и штурманы, заслуженные работники транспорта, представители молодого поколения специалистов отрасли.

Праздник открыл председатель Совета Государственной службы гражданской авиации, первый заместитель министра транспорта Российской Федерации А.В. Нерадько. Тепло поздра-

Ветеранам есть что вспомнить.

Праздничное настроение. Сцена – воспитанник Аэроклуба летчик-космонавт М.Мушкетев.



Возвращаясь
вспомнить.
Разве
по возрасту,
она
слабы
по духу
и верности
авиации.

директора «Росавиакосмоса» В.И. Воскобойников. Свое поздравление работникам гражданской авиации России Президент Совета Международной организации гражданской авиации доктор А.Котайт.

А потом состоялся большой праздничный концерт, который также не обошелся без теплых поздравлений и приветствий, звучавших со сцены из уст «звезд» российской эстрады. Исполнялись любимые всеми авиаторами песни о летчиках и о небе, о романтике и героизме летного труда. А народному артисту СССР Георгию Жженову, сыгравшему одну из лучших авиационных ролей в кинофильме «Эки-



В канун юбилея авиационистов «Синтектик» выстелил при личной финансовой поддержке «ОАО «ШПДУ» «Аэротранс» выступило классу А.Трошкин «Министр Булгаков» вернулся к подруге». На сцене: во время артистического класса.



паж», А.В. Нерадько тут же, на сцене, вручил главную отраслевую награду – знак «Отличник воздушного транспорта Российской Федерации».

В канун юбилея крылатой отрасли Указом Президента Российской Федерации группе авиаторов были присвоены почетные звания «Заслуженный пилот РФ» и «Заслуженный штурман РФ». Ряд специалистов отрасли удостоен высоких государственных наград. Торжественные собрания и встречи ветеранов состоялись также на предприятиях и в учреждениях гражданской авиации. Словом, юбилей отрасли стал большим и радостным праздником всех авиаторов.

В. ШИТОВ

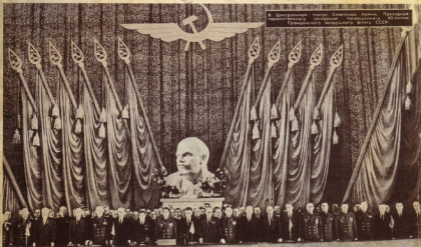
с. Москва.

Они трудятся вместе.



Молодые летчицы российских авиаторов – бортировщицы авиакомпании «Копейка» (авиационисты) – фото В.ГРЕБЕНЕВА.





Указ Президиума
Верховного Совета СССР

О НАГРАЖДЕНИИ
ГРАЖДАНСКОГО
ВОЗДУШНОГО
ФЛОТА СССР
ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

В связи с 40-летием со дня основания Государственного Воздушного Флота СССР и отмечая его достижения в области авиационной техники и обслуживания народного хозяйства страны, наградить Государственный Воздушный Флот СССР орденом ЛЕНИНА.

Председатель Президиума
Верховного Совета СССР
Л. БРЕЖНЕВ.

Секретарь Президиума
Верховного Совета СССР
М. ГЕОРГАДИЕ.

На торжестве в зале Палаты
дворян ЦК КПСС в Кремле
12 апреля 1963 г.

Москва, Кремль,
9 февраля 1963 г.

РАБОТНИКАМ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

Центральная Комиссия Коммунистической партии Советского Союза и Совет Министров СССР приветствуют и поздравляют работников гражданской авиации и высоко оценивают их деятельность с 40-й годовщиной Государственного воздушного Флота СССР.

За последние годы воздушный транспорт Советского Союза стал доступным и удобным средством сообщения для миллионов советских людей. Гражданская авиация широко развивается в интересах развития социалистической промышленности и сельского хозяйства, науки и культуры, связи и здравоохранения. Значительно расширилась сеть аэропортов и авиалиний, выросли возможности авиационных линий.

Ускорение развития воздушного транспорта стало возможным благодаря тому, что Авиационный отделитель первоначально специализированным и турбинотомным самолетами и имеет значительные кадры высококвалифицированных летчиков, инженеров, техников, других специалистов и квалифицированного состава.

ЦК КПСС и Советское правительство высоко оценивают работников Государственного воздушного Флота СССР за их успешное и активное авиационное развитие, повышение культуры обслуживания пассажиров и выражают уверенность в том, что они с честью выйдут из задачи, поставленной ЦКП перед ФЛОТом о наращивании авиационного транспорта в массовый вид перевозок пассажиров, чем внесут достойный вклад в построение коммунизма в нашей стране.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ
КОМИТЕТ КПСС

СОВЕТ МИНИСТРОВ
СССР



ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

ЕВРОПА ЗА ЧЕСТНУЮ КОНКУРЕНЦИЮ

Европейский суд одобрил планы по поддержке авиаперевозчиков ЕС в условиях жесткой конкуренции с неевропейскими компаниями. В частности, в рамках плана предлагается принять санкции против иностранных компаний, занимающихся авиаперевозками, в случае, если те получают «несправедливые» субсидии. По заявлению Еврокомиссии, сложившаяся после терактов 11 сентября 2001 г. ситуация представляет собой «честную конкуренцию» в связи с тем, что авиакомпании, не принадлежащие ЕС, получают от правительств антикризисную помощь. Угрозы относятся к первую очередь к США и Швейцарии, как наиболее часто практикующим «нечестную конкуренцию» и предоставляющим многомиллиардные субсидии своим авиакомпаниям. Тем самым еврокомиссиям компаниям получают возможность снизить цены на ключевых маршрутах, обслуживаемых также европейскими компаниями.

В то же время при попытке европейских правительств оказать финансовую помощь своим перевозчикам свобода действий ограничивается жесткими законодательствами. В этой связи Еврокомиссия считает необходимым создание инструмента для «защиты от неевропейских перевозчиков, пользующихся преимущественными субсидиями». Напомним, после терактов 11 сентября 2001 г. американские авиакомпании получили чрезвычайные субсидии в размере 5 миллиардов долларов в денежном выражении и кредиты в размере 10 миллиардов долларов. В то же время кризис в индустрии авиаперевозок привел к банкротству бразильской авиакомпании «Tapeba», а греческая авиакомпания «Olympic Airways» намерена в течение нескольких месяцев из-за нарушения европейского законодательства о предоставлении государственной помощи.

ВОЗЬМЕМСЯ ЗА РУКИ, ДРУЗЬЯ

В Татарстане в скором времени может появиться мощная региональная авиакомпания на базе действующих компаний «Татэристан» и «Тулпар». По данным специалистов, число республиканских авиакомпаний за последние годы сократилось с четырнадцати до восьми. По мнению многих, объединившись, эти новые лица авиакомпания сможет войти в десятку крупнейших в России.

Присоединится к новой авиакомпании могут и другие: сейчас ведутся переговоры с «Черноморскими», «Кавказом», Чобсарским авиапредприятием.

АКЦИОНЕРЫ «АЭРОФЛОТА» ДАЛИ «ДОБРО»

Внеочередное общее собрание акционеров ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» одобрило решение по реструктуризации парка иностранных воздушных судов. Как сообщили в пресс-службе авиакомпании, далее будет составлена на основе сумм, превышающих 50 процентов балансовой стоимости активов компании. В голосовании приняла участие акционерное предприятие, владеющее в совокупности 11,86 процента акций. За одобрение сделки проголосовали 99,84 процента акционеров, принявших участие в собрании. Проект реструктуризации предусматривает сокращение числа самолетов иностранного производства в количестве 27 машин. При этом число эксплуатируемых самолетов сократится с четырех до двух: десять самолетов «В-747» и восемнадцать самолетов семейства «А-320». Одновременно в «Аэрофлоте» продолжатся работы над программой приобретения дальнемагистральных самолетов Ил-96-300.

«ВЕРХИ» ПОДДЕРЖАЛИ ИНИЦИАТИВУ «СНИЗУ»

Государственная служба гражданской авиации Минтранса РФ поддержала инициативу авиаторов Иркутска по созданию авиакомпании «Иркутская» для обслуживания северных и отдаленных регионов России. Предполагается, что парк авиакомпании будет включать как самолеты, так и вертолеты. Они будут использоваться не только для транспортировки пассажиров и грузов, но и для оказания медицинской помощи, проведения спасательных и других работ в местах, недоступных для других видов транспорта. Как говорят специалисты, действующие в регионе малые авиапредприятия колются в новую компанию. Однако власти на местах пока не реализовали своих намерений в этом направлении, и вопрос повис в воздухе.

Поскольку этот вопрос пока не будет заверен, Минтранс не сможет сертифицировать новую авиакомпанию, - подчеркнул представитель ФС ГА.

А БУТЫЛКИ И НЕ ЖДАЛИ...

Неожиданное заявление сделал голландский авиакомпания «KLM»: текущий финансовый год, который у компании заканчивается 31 марта, вопреки ожиданиям будет убыточным. Причем еще недавно руководство «KLM» рассчитывало обрести акционерную часть акциями на ирландском рынке. Причиной неудач является напряженность вокруг Ирака она ведет к удорожанию нефти (а следовательно, и увеличению расходов авиакомпании на приобретение топлива), а также к снижению числа пассажиров.

В последнее время голландцам удавалось лучше многих конкурентов преодолеть спад в гражданской авиации. Этому способствовали высокие ставки, за исключением лайнеров. Однако декабрь был для «KLM» неудачным, и самолеты были заложены лишь на 74,6 процента. Тогда для улучшения финансовых показателей авиакомпании намеревались отменить несколько выгодных маршрутов. Кроме того, как полагают эксперты, не исключено возвращение «KLM» в один из глобальных авиалиний мировых. Вернее всего, это будет бренд «Skyteam», основу которого сегодня составляют французская «Air France», американская «Delta» и итальянская «Alitalia».

БЕЗ НОВЫХ МАЯКОВ ОСТАНЕШЬСЯ НА ЗЕМЛЕ

Государственная служба гражданской авиации Минтранса РФ призывает авиакомпанию ускорить оснащение самолетов и вертолетов автоматическими срабатывающими радиомаяками. С 2005 года ИКАО вводит обязательный стандарт на оснащение всех воздушных судов. В России такие маяки созданы, прошли все виды испытаний, сертифицированы и получили одобрение международными системами «ICAO», «CAIPAT» и «ICAO». Новый стандарт ИКАО не должен заставить авиакомпании вносить, как это имело место в начале прошлого года, когда ИКАО призвал организовать на полеты самолетов по шумам.

Маяки должны быть установлены на воздушных судах, работающих и на внутренних линиях. Авиакомпания России не обладая ими, не сможет летать, хотя вовремя же переоборудует свой авиапарк. «Оснащение авиации новыми маяками будет учитываться при выдаче авиационными сертификатами лицензий на выполнение полетов», - отмечают представители Росавиации. В последнее время на воздушных судах имеются аварийный радиобудильник, но они не имеют автоматического пуска. Поэтому в ряде случаев при авариях происшествий их не всегда удается задействовать, что резко затрудняет поиск пропавшего с земли радиуса самолета или вертолета.

«BOEING» ПРОИГРЫВАЕТ «AIRBUS»

Ведущий мировой авиастроитель «Боинг» экономически вынужден свернуть свой самый амбициозный проект последних лет - суперлайнер «Sonic Cruiser». Самолет, на разработку которого уже было направлено около миллиарда долларов и который должен был стать американским ответом европейскому сверхзвуковому лайнеру «Conquest», остается в истории только в рабочем варианте. Восток же, где Boeing намерена сорядниться с созданием «сверхконтинентального лайнера. Хотя он будет облетать нескоро и вряд ли поможет американцам преодолеть «технологический» разрыв с их основным конкурентом европей-

ским концерном «Airbus Ind». Этот концерн выводит с 2005 г. на рынок новый - суперрабочий «A-380», который уже выражает желание купить большинство ведущих авиакомпаний мира.

ВОЗДУШНЫЙ ДОЗОР

Отечественный «Патриот» порадует первыми дальнемагистральными на Омском аэропортовом заводе «Патриот» самолетами Ан-2Т-08, предназначенных для переноски тяжелых авиалайнеров «Ан-124Соколы». Одобренная Министерством природных ресурсов Федеральная программа предусматривает переоснащение парка воздушных судов, ежегодное внедрение и освоение десяти самолетов Ан-2Т-08 (экспортный вариант).

ДЛЯ ЯКУТСКИХ УЛУСОВ

Президент и правительство Якутии в 2002 году ввели дотации на внутрякутские перевозки, что создало условия для рентабельной работы ГУП АК «Полярные авиалинии». Как отмечают экономисты, объем авиаперевозок в 2002 году резко увеличился. В 2003 году объем дотаций существенно увеличился и население сможет еще больше летать. В республиканской казне на эти цели предусмотрено 23 миллиона рублей. Из них более 20 миллионов должно быть направлено авиакомпании для организации перевозок в шестьдесят арктических улусов, кроме Томононского, где полеты осуществляет компания «Илэкс».

«СТАРИЧКОВ» БУДЕТ МЕНЯТЬ

Пассажирские перевозки, входящие в группу компаний «Волга-Днепр», намерены приобрести в перспективе региональные пассажирские самолеты: четыре Ан-140 и три пассажирских Ан-148. По словам специалистов, эти самолеты со временем (ориентировочно с 2005 года) должны заменить четыре имеющихся в Ульяновском филиале компании модернизированные самолеты Як-40. Замена самолетов будет проведена по мере выхода из эксплуатации самолетов Як-40 и в соответствии с имеющимися финансовыми возможностями. «Формирование парка новых пассажирских самолетов в настоящее время обсуждается».

БЕЗОПАСНОСТЬ БУДЕТ ВЫШЕ

В «Пулкове» испытано новое оборудование для раннего предупреждения пилотов вблизи земли. Это еще один шаг вперед по обеспечению безопасности полетов. Использование разработкой Всероссийского научно-исследовательского института радиопартикулы. Ее стоимость на 40-50 процентов ниже стоимости зарубежных аналогов. Это первая такого рода научная разработка в России. Система успешно прошла заводские испытания, получила сертификат на выполнение программы, опробована в экспериментальном режиме на самолете Ту-154М

авиапредприятие «Пулково». В перспективе, считают эксперты, она будет эффективно эксплуатироваться на одностопных самолетах, совершающих регулярные авиарейсы.

ГОЛОЛЕД НА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЕ

В аэропорту Мюнхена из-за гололеда вылаинейер-Боинг-737-го ста пассажирами на борту «занесли» на рулежную дорожку. Пострадавших нет. Инцидент произошел, когда рейсовый самолет поворачивал с рулежной дорожки на взлетную полосу, готовясь стартовать в направлении Дюссельдорфа. лайнер скатился с бетонки и застрял в грунте передним и правым шасси. Пассажиры пересели на другой самолет, а рулежную дорожку очистили от ледяной корки. Из-за инцидента примерно на час были задержаны еще несколько рейсов.

ПЕНСИОНЕРЫ СКАЖУТ «СПАСИБО»

«Аэрофлот» будет выплачивать всем сотрудникам, вышедшим на пенсию в 2002 году, доплату к пенсии в размере 4500 рублей. Об этом на пресс-конференции во вторник сообщил начальник управления персоналом ОАО «Аэрофлот» Олег Особин. По его словам, это первый опыт таких доплат, в дальнейшем компания собирается продолжить его практику. Также предусмотрены поощрения за дополнительную работу на предприятии. За каждый год работы сотруднику при уходе на пенсию будет выплачиваться 10 процентов от того денежного заработка, с которым он уходит. Авиаконголки, с которыми он обидается в 2-3 миллиона долларов.

ДЕТЯМ ДО 16 СМОТРЕТЬ ЗАПРЕЩАЕТСЯ

Сингапурская авиакомпания «Сингапур Эйрлайнс» объявила о введении новой услуги на борту своих лайнеров для родителей, которые теперь могут заранее блокировать демонстрацию в полете нежелательных для их детей кинофильмов. Просьбы могут выполняться, даже если дети летят без сопровождения взрослых. Необходимо только заранее уведомить компанию о месте в салоне самолета, указанном в билете, и списке фильмов, которые необходимо блокировать к показу на экране, уполномоченном для указанного сиденья. Список обновляется ежедневно, и список фильмов на борту каждого лайнера на предстоящие в течение месяца полеты, всегда можно увидеть на сайте авиакомпании в Интернете. В настоящее время практически все лайнеры «Сингапур Эйрлайнс» имеют индивидуальные мониторы для каждого пассажира.

ИЗ МОСКВЫ В ТАЙБЭЙ

Регулярные прямые авиарейсы между Москвой и Тайбэй

(Тайвань), как ожидается, будут открыты весной этого года. Полеты предполагается начать в апреле в рамках реализации коммерческого соглашения между российской авиакомпанией «Трансаэро» и тайваньской авиакомпанией «Чаина Эрлайнс». В конце прошлого года «Чаина Эрлайнс» заявила о своей готовности начать регулярные прямые рейсы из Тайбэя в Москву два раза в неделю. Также же частоту полетов из Москвы в Тайбэй планирует и «Трансаэро», где считают, что для открытия прямого сообщения практически все подготовлено. Обе авиакомпании уже имеют опыт полетов по этому маршруту. Первые авиарейсы были осуществлены в 2002 году на charterном основе. По предварительным оценкам, открытие прямых рейсов с началом туристического сезона позволит рассчитывать на их прибыльность. Как полагают в московской комиссии по экономическому и культурному сотрудничеству, открытие рейсов позволит более глубоко развить контакты российских деловых кругов с предпринимателями острова Тайвань.

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ «ПЯТЕРКА»

Пять российских авиакомпаний получили в конце прошлого года порядка около 98 миллионов рублей компенсаций процентных ставок при перевооружении самолетного парка этих авиакомпаний на новую отечественную технику. Об этом сообщил заместитель руководителя департамента поддержки летной годности Государственной службы гражданской авиации Министерства транспорта РФ Виктор Сомкин. По его словам, всего на цели компенсаций процентных ставок из государственного бюджета было выделено 500 миллионов рублей. Валютную реальную сумму компенсации из госбюджета в 2002 году над сравнительно с аналогичным объемом 2001 года, когда было выделено на госбюджет 5,2 миллиона рублей, в реально использовано для компенсации всего 270 тысяч руб.. «Меньший объем компенсации обусловлен начальным этапом развития лизинговых воздушных судов в нашей стране», заявил заместитель руководителя департамента. Он выразил убеждение в том, что в ближайшие годы, начиная с 2003 года, ожидается значительный рост компенсации авиакомпаниям процентных ставок при перевооружении в финансовый планет все большее количество новых отечественных самолетов российским авиакомпаниям.

Материалы подготовлены по сообщению ИТАР-ТАСС, «Интерфакс», Фимаксерт, РИА «Новости», Рубсалт, «Коммерсант», «Время новостей», «Regions.ru», Страна.ru, Форсайт.

Раздел ведет Наталья ЮЧЕННИКОВА.

60 лет



ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРА

Десять лет назад, 17 марта, свое пятидесятилетие капитан первого ранга Сергей Иванович Быстров, а то время редактор военно-морского отдела газеты «Красная звезда», встречал в кругу боевых друзей — военных моряков. И думать не думал, что очень скоро профессионально скажет свою жизнь с гражданской авиацией. Но такое произошло. Поздней было три десятилетия службы Военно-Морскому Флоту, множество океанских походов на военных кораблях, два плавания под командой Арктики на атомных подводных лодках (отмеченные двумя орденами Красной Звезды), десятки очерков о флагманах и командирах, сотни публикаций на флотскую тему, творческая дружба с глашатаем ВМФ СССР В. И. Чернышом, ознаменовавшаяся появлением книги «Подводный атомный». Наконец — выдающиеся редакция на должность главного редактора «Красной звезды», когда газета стала неудержимо терять читателей. Тогда коллеги Сергея Ивановича поверили в его программу возрождения газеты. Однако руководство Минобороны решило иначе.

Но солидный дар Быстрова все-таки не пропал зря. Его пригласили в газету «Военный транспорт», которая к тому времени по существу перестала быть органом гражданской авиации и лежала на боку. Через некоторое время она обрела устойчивость, и с 1 августа 2001 года начала выходить новая отраслевая газета — под названием «Военный Флот».

Итак, Быстров уже восьмой год служит гражданской авиации России и чувствует себя в родной среде. Его общительный характер, деловая хватка, высокая порядочность во взаимоотношениях, стремление познать новое помогают расположить к себе людей, найти взаимопонимание и поддержку тех, кто сам заражен созидательным потенциалом.

Старший отраслевой журнал и новейшая газета гражданской авиации словно всегда существовали рядом. А значит, «Военный Флот» и его главный редактор идут правильным путем. Шестидесять лет — не возраст, если его не замечаешь. Мы желаем Сергею Ивановичу еще долго не замечать свой возраст. Желаем здоровья и сил. И служить гражданской авиации так, как он это умеет. И в этом находить счастье!

Коллектив журнала «Гражданская авиация».

■ ВЫСТАВКИ

СМОТРИНЫ НА БЕРЕГАХ ЕНИСЕЯ

Даже морозы под сорок градусов не смогли сковать стремительный бег Виссы. Его водный поток, обтекающий остров Одышка в центре города, и клубящийся над расой туман серебристым инеем оседает на здания, обступивших бетонную грандиозную спортивную арену И. Фрагман – знаменитого борца, по сей день остающегося кумиром земляков. В этом просторном здании, считающемся одним из лучших сооружений подобного рода, в начале зимы состоялось торжественное открытие Второго международного сибирского авиационно-космического салона (САКС-2002). Он завершил череду аналогичных выставок и смотров, прошедших за минувший год в нашей стране.

У САКСа есть своя специфика, он изначально ориентирован на проведение зимой, в самом центре Сибири, где любая техника, а тем более такая сложная и высокотехнологичная, как летательные аппараты, обслуживающее их оборудование, проходит суровую проверку в экстремальных условиях. Салон проводился при поддержке Правительства РФ, Министерства транспорта России, Государственной службы гражданской авиации, Росавиакосмоса и краевой администрации.

Открыл выставку полномочный представитель Президента РФ в Сибирском федеральном округе Л. Драчевский. Он отметил, что этот регион все чаще становится местом проведения крупных международных форумов, представительных встреч специалистов и предпринимателей. Они приезжают в Сибирь для обмена опытом, чтобы увидеть уникальные разработки в сфере передовых технологий и для установления взаимовыгодного сотрудничества с российскими партнерами. Традиционным местом таких встреч становится САКС, который теперь будет проводиться на регулярной основе раз в два года.

Очевидный успех предыдущего смотра в Красноярск привлек в декабре 2002 года вдвое большее число участников, среди которых оказались ведущие авиационные фирмы



Вокзал Дворца спорта, где была развернута экспозиция САКС-2002.

Грузоавиационное Аэ-74ТХ-300 собирается загрузить «Аэрофлот – Российские авиалинии».



России, СНГ, Объединенной Европы, США, крупные научные учреждения отрасли, аэропорты и, что особенно отдално, авиакомпании – от «Сибирь» и «Домодедовских авиалиний» до «УТай» и «Лифтантэ». Значительный сегмент экспозиции заняли стенды и изделия космической направленности. Кстати, крупнейшая в крае организация этого профиля – Научно-производственное объединение авиационной механики имени генерального конструктора академика М. Решетнева (НПО ПМ) и главный воздушный перевозчик края «Красноярские авиалинии» (КрасЭА), совместно с ассоциацией «Сибирское соглашение» и компанией «Красноярская ярмарка», стали организаторами салона.

В основном зале Дворца спорта, вмещающем пять тысяч зрителей, разместились десятки стендов и демонстрационных площадок участника выставки. Примечательно, что экспозиционная площадь оказалась столь обширной, что не пришлось убирать



квта аэродрома, его площадь в сорочка километрах от города была выбрана из-за благоприятного микроклимата, подальше от нагоняющего тумана и изморозь Енисоя. Объявлен-

ный 25 Ан-74ТК-300 для «Аэрофлота – Российских авиалиний». С берегов Енисея команда украинских авиационистов предложила свои самолеты в Якутию.

На фоне такой активности странным выглядит «близостальное отсутствие» на салоне обещанного показа российского ближнемагистрального Ту-334. Как бы не получилось так, что к моменту появления готовой машины ее ниша на авиарынке окажется занятой другой техникой.

Еще одно замечание, услышанное от пилотов-профессионалов, участвовавших в демонстрационных полетах на борту Ан-140. Лайнер, как это принято сейчас, оборудован кабиной только для двух членов экипажа, без бортинженера. Функция последнего должна взять на себя компьютерная автоматика, но, видно, она еще недостаточно доведена до кондиции, и двум пилотам, даже в простейшем полете «близиком» над аэродромом,

Дружественные
оскармливая
главня.

Подписываю
составляю
на востоке
двух
лидеров
«Боинг-767»
авиаконцерн
«КрасЭА».



несколько рядов зрительского амфиатра. Ряды свободных кресел будто приглашали многочисленных посетителей проехать, опознать, сложной обзореть с высоты представленные образцы, макеты, модели. Куда там!

Людей поток все три дня работы салона буквально переленил огромный зал. Когда и где еще увидишь на расстоянии вытянутой руки новейший турбореактивный двигатель, семиместный двухмоторный воздушный джип – самолет-амфибия «Ахорд-201» или мобильную антенну космической связи, позволяющую за считанные минуты установить контакт со спутником на орбите? Такие новинки было представлено немало, со всеми хотелось познакомиться поближе, но около половины потока машин устремился по загородному шоссе к воздушной гавани Красноярск – аэропорту Емельяново, где проходила демонстрация воздушной и наземной аэродромной техники.

Как рассказывали диспетчеры Центра управления полетами, расположившиеся в домике командной пун-

ная заранее программа показательных полетов была, как водится у нас в последнее время, сокращена до предела. Практически в воздух поднимались два самолета-гостя, прибывшие с Украины, оба изготовленные Харьковским государственным авиационным производственным предприятием. Это серийный турбовинтовой региональный Ан-140 на 52 места и транспортная конвертируемая машина нового поколения Ан-74ТК-300.

По словам генерального директора предприятия Л. Науменко, «самолеты идеально подходят для эксплуатации в условиях Сибири», чем и вызвано их появление на САКСе. Надо отдать должное усилению харьковчан, настойчиво продвигающих свою технику на российские просторы, где проблема обновления парка «регионалов» стоит очень остро. В Красноярске, например, о намерении обновить парк харьковских самолетов объявил «Буртское авиалинии». Пришло сообщение о решении лизинговой компании «Ильшан-Финанс» заку-



пришлось работать, не покладая рук. А ведь за штурвалом сидели асистенты. Каково-то будет обычным линейным летчикам? Видно, компьютеризированная начинка пилотской кабины Ан-140 отличается от своего оборудования зарубежного производства...

У красноярского аэропорта-заба, расположенного в сердце Сибири, на перекрестке транс-сибирских трасс из Америки в Юго-Восточную Азию, неслыхан перспектив развития. В предвидении этого аэропортовый комитет ассоциации «Аэропорт» ГА провел в рамках салона выездное заседание и детально ознакомились с воздушной гаванью Красноярья. Генеральный директор ассоциации В. Горбачев

стующей крупосудно и способной принимать воздушные суда всех типов без ограничений. Имеется развитое ангарное хозяйство. Действуют два пассажирских терминала. Из одного предстоящей весной планируется начать полеты по международным маршрутам. Главное – куда ни поехать, в аэродромном поселке, увидев работающих бакинские краны. Емляновское продолжает строить...

Главная новость SAKS-2002 была обнародована под вечер второго рабочего дня. В зале пресс-конференций Дворца спорта на глазах у собравшихся представителей СМИ стали срочно развешивать два фирменных полотнища с эмблемами «КрасЭйр» и компании «Боинг». Прилегли к камерам телеоператоры, нацелили объективы аппаратов фоторепогтеры. За столом появились улыбающиеся генеральный директор красноярской авиакомпании Б. Абрамович и вице-президент американского самолетостроительного гиганта К. Джонс.

Сенсация родилась – было объявлено о предстоящем весной 2003 года получении российским перевозчиком в лизинг на пятилетний срок двух дальних лайнеров «Боинг-767-200ER», способных преодолевать двенадцать с лишним тысяч километров со 181 пассажиром на борту. Специально подготовлено уже шесть летных экипажей для таких машин. Это означает, что «КрасЭйр» всерьез решила заняться эксплуатацией новых крылатых аппаратов, на прямую связывающие города Северный полюс крупнейшие города США с бурно развивающимися центрами Азиатско-Тихоокеанского региона.



Выяснилось также, что «Красноярские авиалинии» намерены в начале осенне-летней навигации 2003 года пополнить свой парк среднемагистральными самолетами вместо устаревших Ту-154Б лайнерами американского производства «MD-83» на 155 пассажиров.

Традиция оформления масштабных контрактов входит в обязательный ритуал международных салонов, и SAKS-2002 можно поздравить с подобным успехом.

Виктор БЕЛКОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»
Фото автора.

с. Красноярск.



«Падальный
двигатель»
из Зауралья.

рассказал корреспонденту «Гражданской авиации»:

– Вопросы надлежащей эксплуатации аэродромов в зимний период не могут оставить равнодушным никого из авиаторов, поэтому в работе комитета приняли активное участие не только посланцы из многих регионов России, но и наши коллеги из стран СНГ, а также ведущие специалисты зарубежных фирм-партнеров по поставкам оборудования и техники.

Их участие, продолжал В. Горбачев, было тем более кстати, так как международные нормативы подготовки аэродромов к приему и отправке воздушных судов недавно были в очередной раз ужесточены. К сожалению, производительность применяемой нами в большинстве регионов старых образцов техники оказывается недостаточной, чтобы избежать задержек в обслуживании авиатранспортного конвейера. Состоявшееся во время салона детальное знакомство с возможностями специализированных машин ведущих производителей – «Бувер», «Боуге» и других, позволило составить ясное представление об уровне современного состояния спецавиатранспорта.

Пендиректор ассоциации «Аэропорт» отметил, что впечатление от базового аэропорта «КрасЭйр» самое положительное. Он располагает 3700-метровой бетонной ВПП, дей-

Центр
управления
полетами
и диспетчерской
аэропорту
Емляновское.

The report highlights The Second International Siberian Aviation and Space Show (SAKS-2002) participated by hundreds of organization from Russia, CIS Member States, the European Union and the United States at the beginning of the last winter at Krasnoyarsk. Within three days, representatives of major aircraft manufacturers, R&D institutions and air carriers enjoyed the opportunity to be familiarized with experience of running the most complicated high-tech equipment in the extreme Siberian low-temperature environment.

The SAKS culminated when Russian airlines signed contacts for deliveries of new aviation products for regional and major airways. In particular, Boeing will provide Krasnoyarsk Airlines, which organized the Show, with B767-200ER and MD83 aircraft.



Канун 80-летия гражданской авиации России был ознаменован вступлением в силу одного из основополагающих документов, регламентирующих деятельность воздушного транспорта страны. Совместным решением министра обороны, министра транспорта и генерального директора Росавиакосмоса утверждены и с 1 января 2003 года введены в действие Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации. Действовавшие до этого года с 1985 года Основные правила полетов в воздушном пространстве СССР больше не применяются. О значении и содержании новых Федеральных авиационных правил (ФАП) по просьбе журнала рассказывает заместитель руководителя департамента летных стандартов ГА ГА Владимир Владиславович СОЛДАТОВ.



ПРАВИЛА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

11

Новые Правила полетов разработаны в соответствии с Воздушным Кодексом РФ, Федеральными правилами использования воздушного пространства России, а также стандартами и рекомендациями ИКАО, принятыми для использования в практике полетов в нашей стране. Отныне действует общегосударственный документ, в то время как предшествующие Основные правила полетов имели ведомственный статус.

Значение новых ФАП трудно переоценить, поскольку они устанавливают общий порядок выполнения полетов пилотируемыми воздушными судами гражданской, государственной и экспериментальной авиации. Правила распространяются на все суда, находящиеся в воздушном пространстве Российской Федерации.

Документ достаточно объемистый – в нем пятьдесят два раздела, которые содержат более двухсот шестидесяти статей. В первом разделе «Общие положения» даны точные определения основных понятий, используемых в практике авиационной деятельности и применяемых в Правилах. Тем самым устанавливается терминологическая четкость и единообразие в том, что следует понимать под словами «аварийная ситуация», «авиационные работы», «аэродром» и так далее, вплоть до завершающих определений «шлепан ногий (безопасный)» и «шлепан переход». Всего

расшифровываются сто три термина – понятия. Их применение кладет конец возникающей иногда словесной путанице при радиосвязи и в печатных материалах.

В последующих разделах ФАП дается классификация видов полетов воздушных судов, излагаются общие требования их выполнения. Особо выделяются правила пересечения воздушных трасс. В статье 88, в частности, сказано: «Пересечение воздушной трассы МВЛ (местной воздушной линии) производится воздушным судном в режиме горизонтального полета на высотах (шлепанках), назначенных соответствующим органом ЕС ОрВД».

Отдельный раздел ФАП посвящен действиям экипажа при возникновении угрозы безопасности полета, в том числе связанной с актом незаконного вмешательства на борту воздушного судна. «Экипаж воздушного судна, сказано в статье 217, при акте незаконного вмешательства на его борту, обязан любыми способами попытаться уведомить орган ОВД (управления полетами) об этом, а также о любых отклонениях от текущего плана полета, вызванных этими обстоятельствами». В Правилах подробно оговорены

также действия экипажа при возникновении на борту технических неисправностей, приводящих к необходимости изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке.

Представляет особый интерес раздел «Внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа (пассажиров)», который предусматривает, что командир воздушного судна обязан организовать оказание возможной медицинской помощи и в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или прекращении выполнения задания. В завершающих статьях Правил содержится указания о ведении радиосвязи между воздушными судами и органами ОВД (управления полетами).

С введением в действие Федеральных авиационных правил полетов, отметил В.Солдатов, работа по созданию новых правовых документов не завершилась. Уже подготовлен проект Федеральных авиационных правил по производству полетов в гражданской авиации. В нем детализируются многие понятия из ФАП, действующих с 1 января 2003 года. Получат также толкование новые термины и положения, в том числе и об авиации общего назначения.

Лишних ЗНАНИЙ



НЕ БЫВАЕТ

Академию гражданской авиации по праву называют курсницей командных кадров. Официально ее биография начинается с 1955 года, когда в Ленинграде на Литовском проспекте, 48 было открыто Высшее авиационное училище Гражданского Воздушного Флота. Однако предистория академии начинается с июля 1944 года. Тогда в особняке на Литовском разместились только что организованные Военно-политические курсы Политуправления ГВФ. С начала 1947 года в том же здании открылась двухгодичная Партийная школа ГВФ, в штат которой перешли практически все преподаватели курсов. В парашколе, нужно отметить, обучались не только политработники, но и командиры производств. Но уже в конце 1950 года переподготовка командного состава Аэрофлота выдвинулась в обособленную структуру – Курсы усовершенствования высшего и старшего начальствующего

состава (КУНС) ГВФ. На их базе и было организовано Высшее авиационное училище (с 1971 года – Академия гражданской авиации).

Мы гордимся, что среди выпускников нашего учебного заведения – министры гражданской авиации СССР Б.П. Бугаев и Б.Е. Панков, первый заместитель министра А.И. Назаров, заместители министра А.А. Попов, Н.Г. Кошкоч, А.М. Горшков, И.Ф. Васильев, многие члены коллегии бывшего союзного министерства, начальники управлений гражданской авиации, руководители крупнейших предприятий отрасли.

Эксперт в историю нашего вуза отнюдь не случай, а тесно связан с сегодняшним днем. Много внимания сейчас уделяется реформе, проводимой в сфере образования и слова «единный государственный экзамен», «государственные индивидуальные финансовые обязательства» на службу у всех, кто в той или иной степени интересуется вопро-

сами подготовки кадров. При этом незаслуженно забытой представляется сфера дополнительного профессионального образования (ДПО), к которому в любом вузе относятся повышение квалификации и профессиональная переподготовка.

В Академии гражданской авиации данное направление образовательной деятельности всегда было приоритетным. Ведь именно на базе дополнительного профессионального образования руководителей ГВФ (курсов усовершенствования начальствующего состава) и родилась в конечном итоге академия. Если вновь обратиться к истории, то курсы усовершенствования после ряда преобразований отнюдь не прекратили своей деятельности, а превратились (1996 г.) в одно из ведущих подразделений академии – в Институт руководящих работников и специалистов отрасли (ИРРСО). Каково значение дополнительного профессионального образования для отрасли и что делает в этом плане академия сегодня?

Исключительная роль системы дополнительного профессионального образования в обновлении и обогащении интеллектуального потенциала общества, в непрерывном образовании руководителей и специалистов, в социальной защищенности и социальной реабилитации граждан.

Почему столь высок приоритет ДПО? Кроме непрерывной подготовки руководителей и специалистов отрасли, получения ими новых знаний, дополнительное профессиональное образование важно для развития самого учебного заведения. Ведь при ограниченном бюджетном финансировании вуз тем самым зарабатывает средства, занимаясь, при этом своим основным видом деятельности – подготовкой кадров.

Академия обладает развитой системой ДПО. В структуре нашего

*Ректор
Академии
гражданской
авиации,
профессор
Г.Крыжовни-
ской и
проректор
Академии,
директор
ИРРСО,
профессор
Н.Султ.*

учебного заведения сформировались учебные подразделения – институты, занимающиеся повышением квалификации и профессиональной переподготовкой во всем направлениям, соответствующим основным специальностям подготовки студентов. Это упомянутый выше Институт руководителей работников и специалистов отрасли, Летно-исследовательский методический институт (ЛИМИ), Институт экономики и управления транспортными системами (ИЗУТС). Ежегодный выпуск слушателей в системе ДПО составляет более четырех тысяч человек. Подготовка же проводится более чем по сорока направлениям. Среди них – повышение квалификации государственных инспекторов по надзору за деятельностью в области гражданской авиации, специальная подготовка руководителей и специалистов, обеспечивающих безопасность полетов, подготовка экспертов системы сертификации гражданской авиации (CSGA) и специалистов по системам качества организаций гражданской авиации. Мы занимаемся повышением квалификации командно-летного состава и переучиванием летного состава на новые типы воздушных судов, повышением квалификации персонала систем ОВД. В поле нашего зрения повышение квалификации преподавателей учебных заведений и авиационных учебных центров гражданской авиации, подготовка в области организации и выполнения пассажирских и грузовых перевозок; подготовка персонала аэропортового комплекса; различных категорий специалистов отрасли для организации, обеспечения, управления и выполнения международных полетов и для работы за рубежом. Ведем также подготовку в области новых технологий и техники, страхования на воздушном транспорте, подготовку транспортных кадров в сфере логистики и других элементов деятельности транспортного комплекса.

Академия принимает активное участие в реализации ряда международных программ в авиационных предприятиях России и стран СНГ. Действуют курсы повышения квалификации руководителей и специалистов гражданской авиации Вьетнама в области управления авиакomпаниями, аэропортами, службами ОВД, а также подготовки персонала ряда других стран дальнего зарубежья и СНГ. Активно и квалифицированно работает комплекс языковой подготовки, созданный на базе кафедры иностранных языков.

Дополнительное профессиональное образование в академии

оперативно реагирует на новые потребности производства и отрасли в целом. После выхода в 1997 году Воздушного кодекса РФ и принятия «Концепции реструктуризации и реформирования гражданской авиации РФ» преподаватели академии активно принялись за разработку новых учебных планов и программ по подготовке и сертификации различных категорий авиационного персонала, подготовки кадров по реформированию важнейших элементов системы воздушного транспорта.

Мы работаем не только с руководящим составом и сформировавшимися специалистами отрасли. Сегодня в рамках ДПО студенты нашего вуза могут получить дополнительную квалификацию («рабочую специальность»), которая не предусмотрена в рамках их основного учебного плана. Важно отметить, что такая дополнительная подготовка для студентов проводится по доступным для них средствам. Примером тому может служить дополнительное обучение в области профессионально ориентированного английского языка. Начата подготовка для получения студентами квалификации «кассир-тарификатор» и ряда других рабочих специальностей. Для этого, например, создан специализированный учебный класс, оборудованный современной компьютерной техникой, подключенной к реальным базам данных для работы на автоматизированных системах продажи и бронирования перевозок «Сирена» (различных модификаций), «Габриэль» и «Амадеус».

Все ли так гладко и безоблачно в данной сфере образовательной деятельности как в стране в целом, так и в нашем вузе? Конечно же, нет. Есть две основные проблемы, препятствующие развитию ДПО. Первая, «внешняя», связанная с существующими сегодня правовыми нормативными актами в области образования. Они, к сожалению, не учитывают специфику системы дополнительного образования и не способствуют ее развитию. Отсутствие специального законодательства о дополнительном образовании. Особые сложности по этой причине испытывает система дополнительного профессионального образования, работающая в условиях хозяйственной самостоятельности и самофинансирования по договорам с предприятиями. Вот лишь один пример: в законе «Об образовании» понятие «дополнительное профессиональное образование» вообще отсутствует.

Большая надежда возлагается на будущий федеральный закон «О дополнительном образовании», проект

которого подготовлен и представлен в Государственную Думу. Данный документ законодательно закрепляет права граждан на дополнительное профессиональное образование в течение всей жизни с утверждением формы поддержки реализации этого права в виде образовательных отпусков, кредитов, снижения налогов при затратах на такое образование. Здесь также законодательно предусмотрено стимулирование работодателя и работников для расходов на образование.

Существует и вторая, «внутренняя», проблема – преподавательский корпус. Скажем честно, не каждый преподаватель может достойно провести занятия с этой непрослой слушательской аудиторией. Привлечение специалистов с производством для проведения учебного процесса всегда было важной составляющей при организации повышения квалификации и переподготовки. Однако формирование команды штатных преподавателей, владеющих знаниями о современном состоянии авиационной науки и авиапроизводства, остается весьма актуальной задачей. Тем не менее академия удалось создать научно-преподавательский творческий коллектив, успешно решающий данные вопросы. Подтверждением этому может служить международное признание дополнительного профессионального образования, осуществленного в нашем вузе. Мы уже говорили о повышении квалификации авиаспециалистов из Вьетнама. Их за последние два с половиной года через академию прошло более двухсот человек.

По прогнозам демографов, в наступившем веке средняя продолжительность жизни должна перевалить за столетний рубеж. Людям значительно дольше, чем сегодня, предстоит заниматься активной деятельностью. Ученые предсказывают, что постоянное повышение уровня своей квалификации для руководителей работников и специалистов станет жизненной необходимостью. Иначе человек окажется «на обочине», не у дел.

Так что, добро пожаловать в Академию гражданской авиации за дополнительным профессиональным образованием. Лишних знаний не бывает.

Г. КРЫЖАНОВСКИЙ,
ректор Академии гражданской авиации, профессор;
И. СУЖИ,
проректор академии по дополнительному профессиональному образованию,
директор ИРССО, профессор

г. Санкт-Петербург.

На
закрывах
по деловому
образованию
и аудиторной
академии.

Фото
прес-
службы
Академии
ГА.

ОШИБКА В ЭНЦИКЛОПЕДИИ



14

Летом 1956 года на дне известного полярного летчика Героя Советского Союза Михаила Васильевича Водовольнова собралось множество покорителей Арктики. Среди них были не только пилоты, но и известные капитаны дизельэлектрорады «Обь» и китобойной флотилии «Слава». Ждали неожиданного, казалось бы, абсолютно невероятного гостя.

В томе Большой советской энциклопедии, вышедшем двумя годами ранее, можно и сейчас прочесть: «Наугурский, Иван Иосифович (1883—1917) — русский военный летчик, совершивший первые полеты в Арктике на самолете...»

В авторитетнейшем издании точно указана дата смерти, и вдруг начальник Полярной авиации Героя Советского Союза Марк Иванович Шелева приводит в данный поселок летчиков-полярников живого и здорового Наугурского, того самого... Что же случилось? Как произошла такая чудовищная ошибка? Но обо всем по порядку.

Родился Иван Наугурский в Польше. Там его звали Яном. Окончив Одесское пехотное училище, два года служил на Дальнем Востоке, затем поступил в морское инженерное училище в Петербурге. Параллельно сумел окончить еще и Гагчинскую летную школу, колыбель российского воздушного флота. Там познакомился с первыми русскими летчиками Рудневым, Горшковым, подружился с Нестеровым и будущим авиаконструктором Сикорским.

После учебы направил Наугурского инженером в Главное гидрографическое управление. Но и будучи инженером, он продолжал бывать изредка, часто сам поднимаясь в воздух.

Невозвучим, прямо-таки ровным стало для русских полярных исследователей начало второго десятилетия двадцатого века. В 1912—1913 годах сразу три экспедиции — А. Русанова, Г. Седова и Г. Брусилова — из-за тяжелой ледовой обстановки потерпели в Арктике. Только в январе 1914 года правительство разрешило Морскому мини-

стерству выделить средства на организацию спасательной экспедиции. Тогда-то и возникла мысль об использовании авиации.

Опыта полетов в Арктике не было никакого, специалистов этого дела, естественно, тоже. Первым полярным летчиком стал двадцатипятилетний поручик по адмиралтейству Ян Наугурский. Готовясь к арктическим полетам, он написал письмо легендарному норвежскому путешественнику и исследователю Руало Амундсену. Поделится сомнениями, просил совета и помощи. И тот ответил: «С вами полетамися, они связываются большие надежды. Если они осуществятся, Север будет нам, льды не будут препятствием для человека, вооруженного техникой. Жажду познакомиться с вами и надеюсь встретиться... Желаю успеха в вашем начинании...»

Гидросамолет для экспедиции решили строить во Франции. Весной 1914 года Наугурский приехал в Париж, чтобы лично наблюдать за постройкой гидроплана, изучить все детали и полетать на самолете «Морис Фарман», который должен стать основой для его машины. Успешно совершил во Франции восемнадцать тренировочных полетов. Затем самолет разобрали, упаковали, погрузили на паровоз, и Ян Иосифович отправился с ним сначала в Мурманск, а потом на Новую Землю. Монтировали гидроплан на необитаемом, пустынном, открытом всем ветрам берегу.

21 августа 1914 года в небе Арктики впервые зарокотал мотор самолета. Ян Наугурский с механиком Евгением Кузнецовым вылетели осматривать западный берег Новой Земли. И сразу же попали в сложную ситуацию: густые низкие облака скрывали землю. К тому же неожиданно вышел из строя компас, установленный на самолете. Выручил морской шкотовый компас, который Наугурский захватил с собой. Более часа пролетали, не имея земных ориентиров. Всего тот первый полет продолжался 4 часа 20 минут. За это время самолет преодолел почти 400 километров.

Так началось авиационное освоение Арктики. В энциклопедии (на этот раз ей можно верить) сказано, что Наугурский совершил с Новой Земли на гидросамолете пять полетов, во время которых достиг на севере мыса Литке и удалился на северо-западе на сто километров от суши. Наугурский находился в воздухе свыше десяти часов, налетал 1100 километров на высоте 800—1200 метров. Он же впервые провел и ледовую разведку для судов экспедиции.

Возвратившись с Новой Земли, Наугурский представил на имя начальника Главного гидрографического управления подробный доклад, в котором, в частности, говорилось, что все экспедиции, стремившиеся достичь Северного полюса, закончились неудачей, и что авиация есть реальный способ для разрешения этой задачи. Еще тогда Наугурский всерьез задумывался о полете к вершине планеты: «Вот если бы мотор был сильнее, сил на 90—100...»

Мечты летать, в жизнь, конечно, уже не вошло. Пора началась мировая война. Военный летчик Ян Наугурский — на фронте. Он выполняет разведывательные полеты над морем, участвует в воздушных боях. Его фамилия, сначала отожавшего летчика, потом командира дивизиона, часто упоминалась в сводках боевых действий авиации Балтийского флота. Награды следуют одна за другой. Сентябрь 1915 года: «за мужество и храбрость, проявленные в различных обстоятельствах в течение летного периода» — орден «Святой Анны» четвертой степени с надписью «За храбрость». Октябрь 1915 года: «за отличие в делах против неприятеля» — орден «Святого Владимира» с мечами и бантами. Последне еще один — орден «Святого Станислава» второй степени с мечами.

Боевые полеты Наугурского совмещал с детальным изучением летных возможностей гидросамолета. В сентябре 1916 года впервые в мире он совершает «летно Нестерова» на летящей лодке М-9 конструкции Д.П. Григоровича.

В 1917 году в воздушном бою «Фарман» Наугурского был сбит. Участники того боя видели, что самолет рухнул в море. Матери Яна, жившей в Польше, сообщили о гибели сына. Но случилось чудо. Два часа летчик и механик подбитого самолета пролежали в ледяной воде, пока их не подобрала русская подводная лодка. После госпиталей Наугурский поехал в Варшаву, чтобы повидаться с матерью. В это время в России начались революционные события, и Наугурский так и остался в Польше. Долгое время никто из его новых знакомых и не предполагал, что перед ними тот самый знаменитый Ян Наугурский.

Умер Ян Иосифович в 1976 году. Его именем названы станция на острове Диксон, на Земле Франца-Иосифа и один из поселков острова Земли Александера.

г. Москва.

Б. ОРЛОВ

Осенью 1928 года Общество воздушных сообщений «Добролет» открыло воздушную линию союзнаго зачатия Иркутск – Якутск с ответвлением на Бодайбо протяженностью около трех тысяч километров. Значение этого события переоценить трудно. Новый маршрут не только связал крупные промышленные центры страны с Ленскими золотыми приисками, но и положил начало развитию воздушного транспорта Якутии – края сурового и далекого, но богатого природными ресурсами, столь необходимыми для начинавшейся в те годы индустриализации страны.



ЯКУТИИ – НАДЕЖНЫЕ КРЫЛЬЯ

О.Т. ГРИНЧЕНКО,
первый заместитель министра транспорта
Республики Саха (Якутия)

Сегодня в общем объеме перевозок Республики Саха (Якутия) на долю авиационного транспорта приходится в среднем около 57 процентов от всего пассажироборота. Объем же авиационных грузоперевозок незначителен по сравнению с другими видами транспорта из-за их высокой себестоимости. В период с 1994 по 1998 год авиатранспортная работа в республике резко сократилась. Пассажироборот – в 2,3 раза, тоннокилометр – в 1,8 раза. Особенно негативно сочетание сложных экономических условий с необходимостью технического перевооружения парка воздушных судов, ремонта и реконструкции наземных комплексов аэропортов сказывалось на местных авиаперевозках. С одной стороны, их себестоимость непрерывно росла, так как росли цены на топливо и эксплуатировались морально устаревшие, экономически неэффективные самолеты Ан-24, Як-40, Ан-2, Л-410. С другой – стремительно падала платежеспособность населения. Зачастую средняя стоимость авиабилета даже превышала среднюю зарплату, хотя за год до распада СССР она составляла 12 процентов от средней заработной платы.

С 1999 года началась стабилизация объемных показателей авиатранспортной работы. В 2001 году пасса-

жироборот увеличился на 25 процентов, выросла перевозка почты, грузов. Если учесть, что значительная часть территории Якутии практически не имеет наземных путей сообщения, то любая возращенная к жизни авиалиния, каждый дополнительный рейс имеют огромное социально-экономическое и политическое значение.

Практически все авиапредприятия северных регионов находятся сегодня в достаточно сложной, хотя и неодинаковой ситуации. Их финансово-экономическое состояние напрямую зависит от состояния основных отраслей экономики регионов. Фактическое же положение авиационной инфраструктуры Республики Саха (Якутия), судя по всему, наиболее тяжело, и анализ всех составляющих авиатранспортной деятельности в республике свидетельствует о глубоком системном кризисе. Видно, неправильным было бы искать конкретные виновников сложившегося положения дел. Причина – сложившиеся перестроенные процессы, происходившие в экономике страны в течение последнего десятилетия. После начала рыночных реформ авиакомпании и предприятия воздушного транспорта зачастую действовали на свой страх и риск, практически не имея ни сильной государственной поддержки, ни

достаточной нормативно-правовой базы. К чему это приводило, хорошо известно. Так, из-за отсутствия продуманной структурной политики, разумных и жестких управляющих решений, системных подходов на один из полюсов реорганизации авиационной инфраструктуры нашей республики (1992–1994 гг., 1995–1996 гг., 1998–2000 гг.) не была доведена до логического завершения. Более того, кроме негативных последствий они ничего не дали.

Сегодня можно уверенно говорить о положительных тенденциях в предпринятых гражданской авиации Якутии. И Президент, и Правительство республики сегодня уделяют самое серьезное внимание восстановлению и развитию авиатранспортной отрасли региона. Отправной точкой в этой большой работе, проводимой на уровне Правительства Республики Саха, является состояние в начале прошлого года совещание с участием Президента Якутии, на котором был принят ряд решений, определенных в жестких временных рамках пути преодоления системного кризиса. Были созданы несколько рабочих групп и комиссий по ряду важнейших направлений. Это, в частности, разработка Программы по развитию воздушного транспорта Республики Саха (Якутия) на 2002–2006 годы,

*Первый
заместитель
министра
транспорта,
суда, аэро-
мелизации
Якутия
О. Гринченко.*

плана оптимизации авиалервоничной деятельности, механизма и принципов дотирования внутритулуских (интутрайонных) пассажирских авиалервонич, инвентаризация авиационного имущества. При этом перспективные вопросы решались одновременно с текущими проблемами сегодняшнего дня, а каждая новая разработка заслушивалась на совещаниях при Президенте и Председателе Правительства республики и только после этого принималась соответствующими Постановлениями или Распоряжениями.

Если подробнее говорить о Программе развития воздушного транспорта республики на период 2002–2006 годов, то разработка ее шла с учетом подпрограммы «Гражданские авиалинии: Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы Российской Федерации до 2010 года». Как уже подчеркивалось, ее создание и детализация сочетались с решением наиболее актуальных задач прошлого года. К примеру, бюджетом республики были предусмотрены средства в размере 71 млн. рублей на замену светосигнального оборудования в аэропортах, разнообразной спецтехники. При этом было профинансировано приобретение нового самолета Ан-3 – четвертого по счету за последнее время. С июля прошлого года начало действовать и постановление Правительства республики о дотации внутритулуских авиалервонич, на что было выделено еще 11,5 млн. рублей.

Цель новой Программы развития воздушного транспорта Якутии – стабилизация деятельности всех звеньев авиационной инфраструктуры, создание условий для расширения объема авиатранспортной работы. Для этого прежде всего необходимо наладить воздушные перевозки на всей территории Якутии, в первую очередь в улусах, где самолет или вертолет зачастую единственное круглогодичное средство сообщения. Таких улусов Программой определено шестнадцать, и все они вошли в постановление Правительства республики о дотировании внутритулуских авиалервонич. На эти цели в текущем году выделено 22 млн. рублей. Тем самым повышается доступность воздушного транспорта для всех слоев населения, а следовательно, и интенсивность пассажиропотоков на местных воздушных линиях.

Большое внимание в Программе уделяется безопасности полетов, повышению эффективности использования имеющейся материальной базы за счет оптимизации структуры авиалервоничных республик. При этом сохраняются авиаконглимераты внутререгиональных перевозок и создается единая республиканская магистральная компания. Разграничение межрегионального и внутререгионального сегментов авиалервоничной деятельности включает переносное субсидирование, одобрение законодательной компании. Наконец, Программой предусматривается поддержка аэропортовой сети (включая авиаплатформы), обновление самолетно-вертолетного парка, расширение географии полетов, модернизация системы УВД. На практике решение всех этих задач разделено на два этапа.

Первый – по временным рамкам год прошлый и нынешний – включает в себя отлаживание механизма господдержки авиалервоничных средствами республиканского и федерального бюджетов, поэтапное обновление и модернизацию их основных производственных фондов, начало процесса оптимизации регулярных авиалервоничных республик. Так, к примеру, в конце прошлого года были реорганизованы авиаконглимераты ГУПИАК «Саха-Авиа», ГУП Авиакомпания «Якутские авиалинии», вместо них создано государственное унитарное предприятие Авиакомпания «Якутия». Весной начнется процесс ее лицензирования. Компания уже имеет свидетельство эксплуатанта, лицензию и с середины января нынешнего года приступила к авиалервоничам.



Говоря о первом этапе Программы, отметим, что в этот период начинается дотирование внутритулуских авиалервонич, создаются необходимые условия для обновления парка воздушных судов.

На втором этапе (2004–2006 гг.) усилия концентрируются на обеспечении надежного авиасообщения между населенными пунктами республики и стабильного функционирования воздушных линий в районах со слабообслуживаемым наземным транспортом. Продолжается работа по оптимизации структуры авиалервоничных республик и обновлению парка воздушных судов.

Первым по приоритетности в Программе является раздел по аэропортам и авиаплатформам республик, поскольку именно здесь на сегодняшний

ний день у нас самые большие проблемы. Классифицированных аэропортов в Якутии 33 (Якутск и Тикси федерального значения), 137 авиаландингов. Как обеспечить их жизнедеятельность? 22 аэропорта на сегодняшний день фактически банкроты, кредиторская задолженность в два с лишним раза превышает дебиторскую. При численности персонала аэропортов в две тысячи человек задолженность по зарплате составляет 45 млн. рублей. То, что пока удалось сделать в плане поддержания аэропортового хозяйства – халпа в море. Предстоит оптимизировать сеть аэропортов, уже в текущем году провести работу по поддержанию их эксплуатационной годности в соответствии с федеральными авиационными правилами, обеспечить им государственную поддержку за счет

создания региональных аэропортовых центров, которые возьмут под «свое крыло» аэропорты райцентров. Третий – образование единого унитарного предприятия на территории республики – «Аэропорты Якутии». Оно будет управлять той частью Программы развития воздушного транспорта республики, которая касается аэропортовой деятельности. На ее осуществление предусматривается выделить около двухсот миллионов рублей ежегодно.

Внутриреспубликанские, в первую очередь внутриулусные, авиалеревозы требуют государственной поддержки на содержание авиаландингов. Сейчас они находятся в ведении улусных администраций, но из-за отсутствия финансирования большинство из них непригодно к эксплуатации. Чтобы исправить положение, Программой предусматривается ежегодное выделение средств из бюджета республики в размере 15,5 млн. рублей на содержание 137 авиаландингов в 22 улусах.

Если говорить о механизмах дотирования внутриулусных авиалеревозок, которое вошло в Программу на правах самостоятельного подразделения, то он разработан очень тщательно и учитывает критерии районирования улусов республики, объемы дотации по маршрутам и приоритетность бесперебойной авиасообщения в эрктической зоне Якутии, где летают альтернативные виды транспорта. Механизм дотирования учитывает также существующие транспортные инфраструктуры улусов, средние доходы населения и его численность. Прогнозируемая оценка ежегодного дотирования внутриулусных авиалеревозок вплоть до 2006 года – 22 млн. рублей на выполнение в среднем около 1900 рейсов в год.

Конечно же, один из основных разделов Программы касается вопроса поддержания летной годности воздушных судов и обновления парка авиационной техники. Средства на это нужны очень большие. Вместе с тем в силу сложившейся к середине прошлого года ситуации по исправности авиационной техники, связанной с накопившейся задолженностью всех уровней, и прежде всего федерального, распоряжением Президента Республики Саха (Якутия) авиакомпаниям был выделен целевой заем в размере 70 млн. рублей. Мы выделили в ремонтных заводах три вертолета Ми-8, два самолета Ан-2. Часть

средств включили в поддержание летной годности трех самолетов Ту-154. Еще план модернизации парка воздушных судов. Так, например, в республике является одиннадцать самолетов Ан-26. Проводя их инвентаризацию, оставив восемь машин, которые вполне можно переоборудовать в пассажирский вариант. Первые два из этих самолетов уже проходят модернизацию на авиаремонтном заводе. (План переоборудования всех восьми машин до 2005 года).

В качестве приоритетных направлений обновления парка воздушных судов определены план приобретения и расширения географии полетов самолетов Ан-3, потребность в которых с учетом увеличения объема перевозок до 2005 года составляет 15 единиц. Для поэтапной замены самолетов Ан-24 и Як-40 планируем приобрести пять самолетов Ан-140, есть необходимость и в новых магистральных самолетах. Для этого отработать различные схемы финансирования, в том числе и по лизингу. В ближайшее время планируем провести по данному вопросу совещание под патронатом Президента республики с участием эрктической компании «АЯРСА», ГУП «Авиакомпания Якутия», ГС ГА, КБ Антонова, «Ильшин-финанс» и т.д. Хотим найти оптимальную для нашей республики схему лизинга, в основе которой будет инвестирование через структуру реального сектора экономики.

Реализацию Программы, конечно же, должны заниматься специалисты, потому один из ее разделов рассматривает вопросы кадровой политики и управления персоналом. На сегодня четкого анализа потребностей в специалистах по годам еще нет. Ясно одно: в самое ближайшее время нам придется испытать острую нехватку летного и инженерно-технического персонала в силу того, что в течение последнего десятилетия подготовке смены авиационных специалистов в авиаремонтных республиках уделялось слишком мало внимания.

Работа над Программой, естественно, потребует научно-технического и правового обеспечения, уже повелевает необходимость в корректировке отдельных ее частей. Это и понятно, ведь жизнь не стоит на месте. Осуществить все намеченное, конечно же, будет нелегко, но оптимизма не теряем. Администрация Якутии нужна надежные крылья.

С. Якутск.

республиканского и федерального бюджетов.

Надо сказать, что северные аэропорты всегда находились в очень тяжелом положении из-за малой интенсивности полетов и высоких эксплуатационных затрат. Резкое же сокращение объемов перевозок, рост цен на топливо и электроэнергию вообще поставили их на грань банкротства. Пожалуй, лишь аэропорты Якутска, Вилюйска, Верхневилуйска, Нюрбы и колымский аэропорт Белая Гора сегодня работают с прибылью. Остальные глубоко убыточны. В связи с введением нового закона об унитарных предприятиях мы разрабатываем три варианта финансового оздоровления аэропортов. Первый – выделение их жизнеспособной части и банкротство остальных. Второй –



ЖИЗНЬ ВСЕГДА ЕГО ТОРОПИЛА



Его проводили на пенсию в 1987 году. Ослабевший «пламенный мотор» — сердце стало давать перерыв и не позволяло Валерию Африканову Боргоу допеть до застывшего юбилея работы в авиационной промышленности. Он конструировал основу самолетов — планы, и талант этого замечательного специалиста, огромный труд воплощены в самолеты с мотором «Ил» — от легендарного Ил-2 до не менее известного Ил-96-300.

Но самолеты, награды, известность в кругу авиационщиков — все это придет потом, а начиналась жизнь сурово. Рано умерла мать, вскоре не стало и отца, работающего подмастерем на Ярославской фабрике промышленности Корзинкина. С шестнадцати лет Валерий пошел работать, потом была учеба на рабфаке, а Высшем техническом училище, а позже в МАИ. Одновременно работал в этом институте, где под руководством академика Б. Юрьева создавал авиационную технику лабораторно. Присудило молодому специалисту браться за инженерное новое дело не только в авиации.

Еще будучи студентом, начал работать в ЦКБ завода № 38 под началом С.В. Ильюшина, но, прощаясь, что в других конструкторских бюро затевают что-то совсем из ряда вон необычное, переходил из одного места в другое. Цель была одна — где интереснее. Участвовал в конструировании боевых самолетов у Чкаевского и Григорьевича. Однако идея развития не получилась, а предшественник, хотя и ушел в корону, но дал ему большой опыт конструкторской работы. Самолеты же Ильюшина все активнее завоевывали воздушное пространство...

Молодой конструктор Борго вновь вошел к Ильюшину. Тот не любил «летуно», но на этот раз сделал исключение. Не годился интуиция Сергея Владимировича. В лице В. Боргоа вскоре он приобрел талантливого, делового, хотя и не совсем «удобного» специалиста: одним из немногих он мог отстоять перед Ильюшиным свою точку зрения. По рассказам сослуживцев, Валерий Африканов всегда «двигался» за свои конструкторские идеи, называя на имени Пявского и, как правило, оказываясь прав. Так, с 1938 года Борго на сорок девять лет сказал свою судьбу с ОКБ, носящим сегодня имя Ильюшина, и прошел в нем путь от рядового до главного конструктора, начальника Опального конструкторского бюро.

Валерий Африканович был одним из тех, кто воплощал в жизнь концепцию иду С.В. Ильюшина о создании «летающего танка» — истребителя Ил-2. Самолет вошел в серию в Куйбышев, куда в начале войны было эвакуировано КБ.

Но уже в декабре 1941 года ильюшинцы из эвакуации вернулись в Москву, а в Куйбышев были оставлены лучшие специалисты по выпуску истребителя. Каждый отвечал за строительство определенной части самолета. Был среди них и Борго, ответственный за самую важную часть боевой машины — бронированной фюзеляж.

Если принять во внимание, что к тому времени Ил-2 находился, по существу, еще только в периоде становления, а машина крайне нужна была фронту, понятно, что роль представителя Генерального конструктора на заводе была крайне важна. Известная телеграмма Сталина о том, что истребники Ил-2 нужны фронту «как воздух», как «леб» была прочтена Боргом одним из первых, а уже потом распространялась по цехам, производящим заводы и даже на улицах Куйбышева в виде листовки.

После решения вопроса о создании двухмоторного Ил-2 Валерий Африканович принимал участие в разработке и внедрении кабины стрелка, что было сделано без остановки серийного производства. По волеизъявлению Боргоа, изменение по фюзеляжной части самолета во время серийного производства истребителя шли беспрепятственно потоком. Крупные, принципиальные решения принимал Генеральный конструктор, буквально заставлял представителя КБ на заводе. При этом нужно было принимать решения срочно, порой тут же, но ставшая. Условия требовали быть все время в напряжении, расслабляться — оплодять, задерживать выпуск машины. Непростительное ЧП со всеми вытекающими последствиями.

Одна из проблем стояла особенно остро — не хватало древесины для изготовления незащищенной полости самолета задней части фюзеляжа. Борго предлагал применить материал, состоящий из шпона разных пород, древесины без фибры и, помнячи и рубить такие столбы для них целой запарилкой под строгим уголовной ответственности. Шпон склеивали бакелитовым клеем. Сварки, попадая в такую конструкцию, оставляли в ней лишь отверстие, в целом же она оставалась неразрушимой.

А вот решение еще одной проблемы. В свое время конструкторы бились над проблемой соединения фюзеляжа с хвостовым оперением. Предлагалась масса вариантов, но не держал фюзеляж приклеенный хвост и бастив Валерий Африканович находил приемку такого отторжения частей самолета. Оказалось, что фюзеляж делал на заводе и сушили, а хвостовое оперение изготавливалось ме-

бельными фабриками, где они сушили не прокалили. Борго предложил контролировать наступное отверстие после застывшей просудки. Хвост necessarily соединился с фюзеляжем.

Шла война. Полугодное существование не могло сбить с ритма, установленного для себя Боргом. Подъем в пять утра, кружка чая и в путь по заснеженному и морозному Куйбышеву. Пока не решены все вопросы, но цена ни шагу. Волнение на часах, а время уже глубоко за полночь и нет смысла идти через весь город, чтобы послать два-три часа. Приходилось выбирать укромное место в коридоре, где представлял Генеральное, пригласившись в туалет, прохаживаясь в глубокий сон. В пять утра снова на ноги... Ровным напряженной работы, выработанный в конструкторе Боргоа суровыми годами войны, остался у него на всю жизнь. Да, можно было с годами и по-больше отдавать, и больше уделять внимания семье, но всегда на первом месте была работа — правичка, которую никто и никогда не могло изменить.

Самолет в своих различных параметрах, характеристиках, облике и т.д. рождается в бюро эскизного проектирования. Как порой красиво он выглядит на эскизных планшетах! Но наступают время, и все эти планы красоты опускаются в конструкторское бюро для изготовления рабочих чертежей. Если считать, что рождается самолет в бюро проектов, то первое свое воплощение в жизни он получает в конструкторском бюро. Если Генеральный конструктор, решая глобальные проблемы по созданию самолета, отвечает за него в целом, то начальник конструкторского бюро — ответственный за каждую отдельную его часть. Будучи начальником КБ-1 (карас, фюзеляж, крыло, оперение), а позже и начальником ОКБ Валерий Африканович Борго брал первые и последние шаги в конструировании новой машины на себя.

Шли годы, в конструкторском бюро Ильюшина рождалась, создали со стальной и уродили в небо новые «Илы». Каждый новый самолет был намного сложнее, совершеннее предыдущего. Росла

потребность в расширении предприятия, привлечение новых конструкторов и специалистов различного профиля. Ранее малочисленные бригады по направлениям были преобразованы в крупные конструкторские бюро. Все труднее и сложнее стало координировать, согласовывать действия разных по роду деятельности КБ, сводить в единое целое труд многих коллективов конструкторов. Появилась крайняя необходимость свести координно весь комплекс конструкторской работы по созданию самолета. В ходе решения этой сложной задачи в полной мере обозначилась способность Валерия Африкановича не только как талантливого конструктора, но и аналитика, экономиста, всоруженного отменным знанием и пониманием проблем. По его инициативе и под его руководством впервые в авиационной была создана система планирования и учета конструкторских работ. Если условно назвать ее «канцелярией», то каждый конструктор, каждая КБ, отря работавшие в иерархичной и ипотерянной связи, по началу обобщенному, расплывчатому, выверенному и утверждённому Генеральным конструктором графику. Отклонение от него даже в мыслях не допускалось. Наступала конкретная дата и очередное по отслулу выполнения работ подразделение знало: сегодня же стол лягут результаты работ предыдущих исполнителей. Но и им в конкретный срок нужно «спустить» свою работу следующему подразделению. И так от первого до последнего чертежа. Колючая дата — весь комплект чертежей подписан руководителем и направлен в производство.

Для выполнения этой очень сложной, плановой работы и на имевшей анализ работы Борю создат в ОКБ специальное подразделение — бригаду координации и анализа работ. Начальником бригады был назначен молодой инженер-конструктор, начальник бюро научной организации труда Виктор Ливанов. Беспрерывно совершенствуя систему, работники бригады добивались четкого представления о состоянии выполнения работ по самолету на любом этапе его создания и на конкретный день.

Твердое мнение Борюга, что труд конструктора, КБ, любого подразделения можно не только четко планировать, но и постоянно контролировать, получило неоспоримое подтверждение и успешно применяется по сегодняшний день не только в Авиационном комплексе им. С.В. Ильюшина. Первой женой Валерия Африкановича Борюга по внедрению новой системы планирования Виктор Владимирович Ливанов — ныне Генеральный директор ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина», рассказывая о своем участии, назвал его четко мыслящим «новатором, великим тружеником, истинным патриотом своего дела». По его утверждению, Борюга обладал феноменальной работоспособностью и мог часами, сутками решать, казалось бы, неразрешимые проблемы по конструированию нового самолета. Деятельность Валерия Африкановича — это целая школа, кладовая идей, опыта и знаний.

Многолетняя традиция ОКБ им. Ильюшина — шефствовав над студентами Московского авиационного института — оказывала и оказывает неоценимую помощь в деле подготовки авиационных кадров. Во главе государственных экза-



менационных комиссий были генеральными конструкторами, академиками Ильюшиным, Новожиловым. Был председателем комиссии и Борюга. Ныне генеральный конструктор ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» Герхард Васильевич Новожилов говорит, что его первым руководителем в отделе физиологии ОКБ был Борюга.

Признанием истинного инженера служит во все времена неизменный критерий — внедрение нового, доселе неизвестного решения проблемы. В столь сложной отрасли, как авиационная, изобретение — радость. Решения новых, а тем более глобальных технических проблем послужат в лекциях изобретателей, в том числе и в лекциях работников различных направлений — от конструктора до расчетчика и испытателя. Валерий Африканович Борюга — автор четырнадцати крупных изобретений. Среди них — решение проблемы повышения долговечности, живучести и коррозионной стойкости конструкции самолета, торможение установления траектории и т.д. и т.д.

Время для Валерия Африкановича никогда не «выступало» — летело, оставаясь после себя замечательные самолеты. Ил-18 с его оферическим днищем фюзеляжа, Ил-62 с новым крылом и хвостовой

опорой, Ил-76 — первый в мире реактивный грузовой, Ил-86 с системой «благ» при себе» и четырехколесными шасси. Наконец, последний самолет, в конструировании которого Борюга вложил свой труд, — Ил-96-300 с крылом большого удлинения и вертикальными законцовками. За 40 лет работы в ОКБ Ильюшина Валерий Африканович участвовал в конструировании около ста типов самолетов, из кото-

Группа ведущих конструкторов ОКБ во главе с Генеральным конструктором С.В. Ильюшиным. 1946 год.

Лауреаты Ленинской премии за создание Ил-18. Слева направо: Е.И. Савлов, А.И. Левков, В.И. Селезнев, С.И. Новожилов, В.А. Гершков, В.А. Борюга. 1957 год.



рых серийными заводами было выпущено свыше 80 тысяч машин.

Он стал лауреатом Ленинской и Государственной премий, Героем Социалистического Труда, кавалером многих орденов и медалей. Да, жизнь всегда торопила его, заставляя успеть сделать как можно больше. И он успел.

Г. ВАЛЮЖ

г. Москва.

Авиаконструкторы и летчики-испытатели. В первом ряду

(слева направо): В.А. Куратов, В.А. Борюга, Г.В. Новожилов, В.К. Кисельский. Второй ряд (слева направо): Д.В. Логунов, А.М. Горюнов, Г.В. Валюж, З.И. Кузнецов, В.И. Сахаров. Начало 80-х годов.

Фото Н. НИЛОВА.



ГТК «РОССИЯ»: ОТКРЫТ ЕЩЕ ОДИН РЕЙС



В нашем журнале уже рассказывалось, что с приходом в Государственную транспортную компанию «Россия» генеральным директором Николаем Владимировичем Шенгелем активизировалась работа по выполнению коммерческих полетов как внутри России, так и за ее пределы. Цель таких полетов – двоякая. С одной стороны, надо самим зарабатывать деньги, а не рассчитывать на одни бюджетные поступления, которых у нас в стране нигде и никогда не хватает.

С другой – и это, пожалуй, еще важнее – надо дать возможность экипажам воздушных судов поддерживать уровень своей летной подготовки не только на тренажерах, но и в реальных производственных условиях.

Призванные выполнять сверхответственные полеты с лермами лицами государства, они просто обязаны летать и летать, а не ждать, когда придется совершить «литерный рейс».



В декабре прошлого года маршрутная карта «России» пополнилась еще одним коммерческим рейсом – в алтайский город Барнаул. Первый полет был выполнен на самолете Ту-154. Вылет из Москвы состоялся в 22 часа 35 минут. Обратный рейс из Барнаула – в восемь часов утра. С марта этого года полеты становятся регулярными

и в ближайшей перспективе будут выполняться на новейшем авиалайнере Tu-214.

Почему выбран именно Барнаул?

Как сказал журналистам первый заместитель генерального директора ГТК «Россия» Андрей Тюрин, его коллега прежде всего взял в расчет, что между Барнаулом и Москвой ранее рейсы выполнялись лишь одним авиоперевозчиком – авиакомпанией «Сибирь». А это, по его мнению, не совсем правильно, так как приводит к завышению тарифов на перевозки и ухудшению сервиса. В то же время он подчеркнул, что, декларировав более низкую стоимость билетов, чем у «Сибири», ГТК «Россия» вовсе не стремится к демпингу. Ее цены разумны и определены с учетом рекомендуемого процента прибыльности.

Ну а что касается авиасервиса, то у «России», как известно, очень богатые наработки в этом направлении. Занимаясь перевозками Президента, других высших должностных лиц Российского государства, персонал компании привык выполнять работу с наивысшим качеством. Эту традицию он, конечно же, будет поддерживать и



Аэропорт Барнаул. Они оформляют авиабилеты на первый рейс в Москву. Слева направо: С. Гурбалева и Е. Профил.

Экипаж Ту-154, выполнявший первый рейс: командир корабля Г. Калыбернов, бортоводист В. Жданов, штурман В. Бесчастнов, бортолжениер В. Кофманов, второй пилот В. Осиповичев.

при обслуживании «рядовых» пассажиров.

Кстати, уровень сервиса «Россин» по достоинству оценили уже пассажиры первого рейса. Хотя выполнялся он на Ту-154, самолет имел двенадцать мест бизнес-класса и 138 – эконом-класса улучшенной комфортности. О выучке бортоводниц говорить не приходится: она соответствует самым строгим международным стандартам. С выходом на трассу Ту-214 сервис, безусловно, станет еще привлекательней.

Нового авиаперевозчика поддержала и кровная власть. Так, председа-



Бортоводницы Е. Беймалова и Л. Смирнова в момент работы.



Представитель ГТК «Россин» в Москве В. Корюков.

Барнаульские хлеб-соль – миссиями.

Фото В. ГРЕШЕВА.

тель комитета по транспорту, дорожному хозяйству и связи Николай Долженко сказал на пресс-конференции, что администрация Алтайского края приветствует появление серьезных авиакомпаний и намерена с ними тесно сотрудничать. Одновременно он подчеркнул, что она не собирается сдерживать работу с авиакомпанией «Сибирь», а присутствие «Россин» в Барнауле будет лишь стимулировать разную конкуренцию.

Итак, до сих пор ГТК «Россин» выполняла регулярные коммерческие рейсы в Санкт-Петербург, Калининград, Сочи, Анапу, Надым, Новый Уренгой, Милдан. Теперь к этим городам прибавился еще один пункт – Барнаул. Последнее развивает она и чартерные полеты в зарубежные страны. В частности, почти ежедневно с Барнаулом открыла маршрут из Москвы в итальянский город Бергамо, с которым у россиян давние деловые связи.

А. МИХАЙЛОВ

г. Барнаул.





Грузовоз

ИЗ СЕМЕЙСТВА «ТУПОЛЕВ»

Исторически так сложилось, что, создав за свою восьмидесятилетнюю деятельность более двухсот проектов различных летательных аппаратов, нашему крупнейшему конструкторскому бюро ОАО «Туполев» ни разу не довелось реализовать серийно свои наработки по специализированным транспортным (грузовым) самолетам. Хотя такие летательные аппараты готовились, в том числе и на базе знаменитого Ту-104.

Причина, очевидно, в том, что проектирование подобных машин, по «распределению обязанностей» в бывшем Минавиапроме, становилось уделом других коллективов, а туполевцам находились дела поважнее.

Кстати, в наши дни создателями грузовоза в семействе «Ту» стала группа специалистов под руководством главного конструктора В. Близнака, перед этим работавшая над межконтинентальным стратегическим ракетомосцем Ту-160.

Собственно история отечественных специализированных транспортных воздушных судов началась лишь в 1956 году. Был создан двухмоторный турбовинтовой Ан-8 с максимальной грузоподъемностью в одиннадцать

тонн. Несмотря на относительно скромные возможности этого легкого транспортника в его конструкции и компоновке присутствовали все черты, ставшие классическими для машин такого типа.

Ан-8 — высокоплан с двигателями на крыле и с широким диапазоном центровок. Высоко поднятое восточное оперение открывало доступ к просторному кормовому люку, закрытому боковыми створками и подвешенной рамой. По ней колесная и гусеничная техника могла своим ходом подниматься на борт. Для загрузки-выгрузки поддонов, контейнеров, ящиков и других массивных емкостей грузовая кабина имела кран-балку и лебедку. У самолета было шасси с узкой колеей и пневматиками регулируемого давления. Четыре пары колес основного шасси обеспечивали высокую проходимость даже на грунтовых аэродромах и убиралась в полете в обтекатели по бортам фюзеляжа.

Через год после Ан-8 появился более мощный и производительный четырехмоторный Ан-12, ставший почти на сорок с лишним лет основной средней транспортной машиной (грузоподъемность 20 тонн). Десятки таких самолетов сорока модифицирующей трудилась и трудится поныне в небе нашей страны и четырнадцать иностранных государств. Они

много работали в Арктике, побывали в Антарктиде. В аэропорту Магадана один Ан-12 поднят на постамент и превращен в памятник за помощь, оказанную этими тружениками в освоении Крайнего Севера и других труднодоступных мест.

Десять лет назад туполевское КБ занялось созданием целиком российского среднего транспортного самолета Ту-330. Слово «целиком» требует пояснения. Дело в том, что нынешний парк отечественной грузовой авиации, состоящий из Ан-8 и Ил-6, создан совместно с авиастроителями Украины и Узбекистана. Теперь эти предприятия находятся в других стратегических обстановках, рассчитывать на их участие в производстве самолета двойного применения (гражданского и военно-транспортного) рассчитали немецкообразные.

— В рабочей номенклатуре нашего КБ, — рассказывает главный конструктор В. Близнак, — этот транспортный воздушный корабль имеет второе обозначение — Ту-204-330, что указывает на его близкое «родство» с современными среднемагистральными лайнерами ОАО «Туполев». Никакой случайности нет — так было задумано еще в первой половине семидесятых годов, когда наша фирма сформулировала комплексную

программу развития самолетов для гражданской авиации.

Суть ее в том, чтобы создать унифицированную базовую конструкцию магистрального воздушного судна, на основе которой можно было бы получить всю гамму требуемых летательных аппаратов – от сравнительно небольших самолетов ближних линий до гигантских аэробусов со значительной пассажироместностью. Позже такой конструкцией стал современный двухдвигательный среднемагистральный Ту-204.

Правда, по своим геометрическим характеристикам грузовой несколько отличается от размеров пассажирских лайнеров современного семейства «Туолов». У транспортника размах крыла 43,7 метра, длина 41,76 метра, высота 14,5 метра. Эти несомненные отличия от размеров базовой модели продиктованы особенностями конструкции машины грузового типа с загрузкой через хвостовой люк с рампой.

Распространенность в нашем парке гражданской авиации именно такого варианта транспортных воздушных судов, хотя и приводит к некоторому усложнению конструкции, продиктована необходимостью обслуживать большое число слабоподготовленных аэропортов, не имеющих достаточных средств аэродромной механизации – автопогрузчиков, транспортеров, контейнеровозов. В самолет с рампой погрузку-выгрузку можно производить прямо из кузова грузового автотранспорта, что чаще всего и случается при выполнении так называемого «северного завоза». Его объемы в нашей стране, как известно, достигают сотен тысяч тонн народнохозяйственных грузов.

Транспортный Ту-330 унифицирован с базовым вариантом воздушного судна на семьдесят пять процентов. Это ускорит процесс сертификации нового самолета, поможет наладить его выпуск на Казанском авиационно-производственном объединении имени С. Горбунова, где



уже проведена серьезная подготовка к серийному производству. Работчики надеются, что в середине 2005–2006 годов транспортник может начать поступать в авиакомпанию. Высокая степень его унификации упрощает также последующую эксплуатацию в транспортных предприятиях, с учетом возможностей создаваемой сейчас фирменной системы инженерно-технической поддержки летной годности.

Конструкторы Ту-330 считают, что их машина по топливной эффективности в полтора-два раза превосходит своих предшественников Ан-12 и Ил-76. Добиться такого эффекта помогло аэродинамическое совершенство самолета, применение высокоэкономичных двигателей, использование в конструкции планера новейших композитных материалов и технологий, обеспечивающих хорошую весовую отдачу воздушного корабля.

Новый «Ту» предназначен для транспортировки максимальной груза в 35 тонн. Что же касается дальности доставки такой массы, то, как говорится, возможны варианты, зависящие от выбора силовой установки. Изначально предполагалось, что грузовой, как и его собрат из современного семейства «Туолов», будет оснащаться пермскими ПС-90А и иметь с максимальной нагрузкой

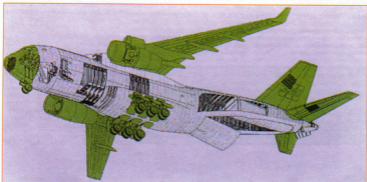
дальность полета 1800 километров при скорости 800–850 километров в час на высоте 11–12 тысяч метров. Объективные причины, вызвавшие задержку с созданием Ту-330 в конце минувшего десятилетия, привели к тому, что у пермских двигателей

*Конструкторы
КБ ОАО
«Пермские
расклевывают
о новом
самолете»*



появилась альтернатива – новейший авиационный НК-93, разработанный Самарским научно-техническим комплексом имени Н. Кузнецова.

*Мониторинг
отечественный
патентоиспытательный
двигатель
дальности
NK-93*



*Компьютерная
реконструкция
Ту-330*

*Фото автора
и пресс-службы
КБ.*

**ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ
СРЕДНИХ ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ
НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ**

№№ п/п	Наименование	Lockheed C-130J	Туполев Ту-330 (Ту-204-330)	Airbus A-400M
1.	Экипаж (чел.)	3	3	3
2.	Площадь крыла (м ²)	162,12	196,55	221,5
3.	Максимальная взлетная масса (т)	79,4	112	130
4.	Максимальная нагрузка (т)	21,69	35	37
5.	Двигатели: тип	ТВД AE2100D	ТВВД НК-93	ТВД
	тяги (кГ) (мощность (л.с.))	4x(6000)	2x18000	4x(10000)
6.	Дальность полета (км): с типовой нагрузкой с максимальной нагрузкой	5245 (15,875 т) ~4000	5600 (25 т) 3000	5600 (25 т) 3150
7.	Топливная эффективность (л/т км)	150	118-122	145
8.	Максимальная крейсерская скорость полета (число М), (км/ч)	600	850	780
9.	Геометрические данные: размах крыла (м) длина самолета (м) высота самолета (м)	40,41 34,37 11,96	43,7 41,76 14,5	42,5 42,2 14,7
10.	Грузовая кабина: объем с.к. (м ³) дно с.к. (м ²) площадь пола (м ²)	123,2 ~22,5 49	350 22,5 96	356 22,5 92

Такой двигатель, доводка которого завершается, а сертификация должна начаться в нынешнем году, имеет сверхвысокую степень двухтурбинности и обеспечивает 18 тонн тяги, что на 5,5 процента выше, чем у ПС-90А. Для силовой установки это существенный прирост, позволяющий перевозить груз максимального веса уже на расстоянии 3200 километров. Во всяком случае, на презентации Ту-330, недавно проведенной в КБ ОАК «Туполев», пилотажив внешнего вида и модели изображали самолет именно с самарскими двигателями НК-93. Было также сообщено, что прорабатываются возможности установки на новом российском грузовом воздушном судне зарубежных двигателей «Ролкс-Ройс» и «Пратт энд Уитни».

Достаточно привлекательно выглядит туполевский грузовоз в сравнении с зарубежными аналогами – американским «С-130J» и создаваемым «Эрбасом» «А-400М», значительно превосходя их по скорости полета и топливной эффективности, не говоря уже о более низкой, чем у иностранных машин, цене самого самолета и себестоимости перевозок на нем. Авторитетные специалисты считают, что параметр Ту-330 удалось оптимизировать для сложившейся у нас в стране и мире сети грузовых авиалиний на дальность полета 1000–5000 километров. Кстати, суммарная мировая потребность в машинах такого класса определяется в 1000 самолетов.

Пилотская кабина Ту-330 рассчитана на экипаж из трех человек. Два пилота находятся перед приборной доской, на которой расположены полифункциональные многоцветные экраны системы электронной индикации и комплексной информационной системы сигнализации. На них отображаются пилотажно-навигационные параметры состояния силовой установки и общесамолетных систем. Использование авионики позволяет в полной мере реализовать принцип «темной кабины» – если полет протекает нормально и на борту все в порядке, индикаторы не светятся, уменьшая тем самым психологическую нагрузку на летчиков.

Стремясь поднять точность управления машиной с взлетным весом 105,5 тонны и повысить безопасность ее полета, создатели самолета отказались от традиционных штурвалов. В кабине Ту-330 перед каждым из пилотов имеется центральная ручка управления. Усилие по ее переключению через модернизированную электродистанционную систему передается соответствующим рулевым поверхностям на крыльях и хвостовом оперении.

Оператор бортового оборудования при стоянке на земле или во время воздушного десантирования людей и грузов открывает хвостовой люк, опускает рампу, приводит в действие кран-балку и лебедку. Для удобства выполнения грузовых операций на Ту-330, в отличие от Ан-12 и Ил-76, у люка нет боковых створок. Вес проема закрывается одной перемещающей вверх-вниз панелью хвостового отсека.

Предусматривается выпуск нескольких вариантов Ту-330 – транспортник для нужд МЧС, противотанковый самолет, летающий госпиталь, поисково-спасательный самолет, ледовый разведчик, воздушный наблюдательный пункт экологического мониторинга. Туполевы не были бы самими собой, если бы не предусматривали возможности еще одной модификации своего нового детища – использования его в качестве танкера для перевозок на дальность 4500 километров в трех баках грузовой кабины 22,5 тонны СНГ – сжиженного природного газа.

Как известно, туполевская фирма – первооткрыватель криогенных технологий в авиации. Уже не один год она занимается проблемой использования альтернативного горючего для воздушного транспорта. В перспективных планах ОАК «Туполев», в частности, проект создания Ту-204К, двигателя которого работает на СНГ, и регионального грузопассажирского Ту-136 с двумя турбовальными моторами на таком горючем.

The major Russian Aircraft Design Bureau after the name of Tupolev, which recently celebrated its 80 year anniversary, has developed a new plane – the first all-Russian transport (cargo) aircraft. It was officially designated TU330 or, as the Company put it, TU204-330.

The idea was to emphasize that the aircraft design was by 3/4 unified with the basic middle-range plane. Such an approach will help to launch the serial production of the new cargo aircraft at the Kazan aviation enterprise and to facilitate training of pilots and engineers employed by airlines. The TU330 production will commence in 2005–2006.

Азбучная истина: книга – источник знаний. Но порой важно не только почитать из издания какую-то полезную информацию, но и позаниматься с историей самой книги, понять, какие события стоят за ней, какие перемены пришлось ей пережить, прежде чем явиться перед читателем.

Недавно издательство «Воздушный транспорт» выпустило небольшим тиражом (а больше и не надо) прекрасно оформленную книгу «Московский авиационный узел». Казалось бы, какая может быть история у столь специального издания? Ан, нет. Есть история, довольно длинная, порой непонятная, порой оскорбительная, а порой удивительная. Но это самое главное – с каким концом, что не так часто у нас бывает.

Проблема развития Московского аэроузла остро встала в 70-е–80-е годы, в период бурного развития отечественной гражданской авиации. Тогда-то и были разработаны технико-экономические обоснования и схемы генеральных планов развития каждого из аэропортов Московского узла на перспективу до 2000 года. Все было утверждено и подписано на высшем уровне. Хороший был план, грамотный и впечатляющий. И хотя было у нас тогда плановое хозяйство, но, что помнят, государственные планы часто «корректировались», естественно, в сторону их снижения.

Так, например, во Внукове планировалось строительство третьей взлетно-посадочной полосы по другую сторону от Киевского шоссе с новыми зданиями и комплексами и всеми необходимыми набором зданий и сооружений. План «реконструировать» – осталось в нем одна лишь реконструкция уже существовавшего аэровокзального комплекса. Остальное отложили до лучших времен, не зная, правда, принять решение о резервировании территории и юридическом закреплении дополнительного земельного участка под будущее строительство третьей полосы, не говоря уж о новом аэровокзальном комплексе. Но, как это опять-таки часто бывало, не всекие даже высокие решения у нас выполнялись. Так и это. На земле, выделенной по второму очерку Внукова, началась стройка, а авиации никакого отношения не имеющая. Попробуй теперь снести построенное.

Позабыл историю с аэропортом Домодедово. Для него было разработано просто роскошное технико-экономическое обоснование. Две взлетно-посадочные полосы, не мешавшие друг другу, как это случалось во Внукове. Расширение аэровокзального комплекса, предусматривающее высокоформатное обслуживание пассажиров. Хорошо было продумано логистическое расширение комплекса. Предусмотрено совмещение железнодорожной платформы со зданием аэровокзала. И, заметьте, все это намечалось тридцать лет назад. И практически ничего реализовано в те годы не было. Реализуется только сейчас.

Как говорится, весь пар ушел в дудок. «Дудком» в данном случае послужило Шереметьево-2. Вот уж где не жалели средств и рабочей силы, чтобы достойно принять участников и гостей Московских Олимпийских игр в 1980 году.

Однако подобные «плановые» неудачи несколько не смущали романтиков от авиации. Было решено строить пятый московский аэропорт. Рассмотрели двадцать семь вариантов его расположения. Вы-

брали и согласовали во всех инстанциях территорию в районе города Солнечногорска. Именно там должен был подняться красавец международный аэропорт Москва-5.

Однако наступило время перестройки, потом рыночных реформ. Начался резкий спад пассажирских перевозок. Время ли думать о новых престижных аэропортах? И тут произошло самое интересное и, я бы сказал, оскорбительное. Интересно, что исследования по перспективному развитию Московского аэроузла продолжались, а оскорбительно, что от этой работы

САГА О МОСКОВСКОМ АЭРОУЗЛЕ

отстранили отечественных ученых с мировым именем и целые профильные институты.

Происшел этот крупный поворот – заметьте себе – в 1992 году, в самом начале рыночного беспредела. Можно строить разные догадки, почему так случилось. Но мне в голову приходит одна, как бы помягче выразиться, догадка коррупционного плана. Иностранцам нужно было платить большие деньги, не то что отечественным существующим в то время специалистам. «Денежные потоки» не те, и контроль за иностранцами не тот, что за своими. Но это только догадка, не более того, без фактической, так сказать, основы.

Зато высокооплаченные идеи у заморских гостей отличались удивительной «оригинальностью». Например, американская фирма «Лэман Бразерс» после завершения исследования пришла к таким выводам: Шереметьево превратить в сугубо грузовой аэропорт, Внуково – в аэропорт для обслуживания правительственных и деловых рейсов. Такие вот «научные» рекомендации оплачивая в те годы наша отечественная валютная касса. Получастели в этих исследованиях канадские фирмы, немецкая «Люфтганза», Брюссельский аэропорт и другие.

И вдруг в октябре 2000 года Председатель Правительства России М.М. Касьянов подписывает решение о разработке «Схемы комплексного развития Московского аэроузла до 2015 года» силами российских специалистов. В книге, о которой идет речь, целая страница посвящена перечню научных и проектных организаций, отдельных ученых и специалистов, принявших участие в этой работе. Да и сама книга написана коллективом авторов на основе материалов «Схемы комплексного развития Московского аэроузла».

Публично, масштабно, скрупулезно, можно даже сказать, исследование современного состояния аэропортов Московского аэроузла. В книге изложена стратегия и тактика его перспективного развития в целом и каждого аэропорта в отдельности, вплоть до рассмотрения конкретного зда-

ния и сооружения с выделением приоритетов, этапов и ориентировочной стоимости строительства, как сказано в аннотации к книге.

Так что же нас ждет в недалекой перспективе?

Наши специалисты, в отличие от иностранных, твердо стоят за сохранение всех четырех аэропортов Московского узла. У Внукова в силу его расположения в густонаселенном районе Подмосковья перспективы небольшие, перевозки тут придется ограничить. Однако с появлением самолетов с малощумными двигателями не исключена возможность создания здесь сектора деловой авиации.

Внуково будет развиваться и дальше. Главная задача тут – строительство третьей взлетно-посадочной полосы параллельно

первой на расстоянии нескольких сотен метров от нее. Вторая ВВП, пересекающая первую, закрывается, освобождая место для развития инфраструктуры аэропорта. Правительственный павильон Внуково-2 предполагается перенести на новое место. За тридцать четыре года эксплуатации он выработал свой ресурс и находится в неудовлетворительном состоянии.

Самый перспективный в Московском узле – аэропорт Домодедово. Территория позволяет помимо двух существующих расположить еще две взлетно-посадочные полосы. Сейчас институтом «Аэропроект» разрабатывается схема размещения еще семи ВВП для резервирования территории под будущую перспективу развития этой авиационной.

В отличие от Домодедова, Шереметьево не может пока рассчитывать на новые взлетно-посадочные полосы. Две его полосы расположены слишком близко друг от друга, и в плане разнесения их на расстоянии 400–450 метров. Однако в будущем треть ВВП Шереметьево нужна, и сейчас неотложная задача – резервировать территорию под нее и юридически это закрепить, чтобы защитить от застройки, в том числе сжиговой. После завершения строительства аэровокзального комплекса Шереметьево-3 и реконструкции терминала Шереметьево-2 аэропорт Шереметьево будет превращен в узловой аэропорт (хаб). Это должно случиться в ближайшие три-четыре года.

Я изложил лишь маленькую толку той полезной для специалистов информации, которую содержит эта содержательная и многострадальная книга, основанная на «Схеме комплексного развития Московского аэроузла до 2015 года».

Остается добавить, что выпущена она под общей редакцией В.Н. Иванова, академика Российской Академии транспорта, заслуженного строителя России, доктора технических наук, профессора. Искренне радуюсь, что такую книгу в руках. Наконец-то!

О. ВАСИЛЬЕВ

с. Москва.

AEROFLOT

Russian Airlines

Они РАБОТАЮТ в ЛОНДОНЕ



26

Первый рейс «Аэрофлота» в Лондон состоялся в мае 1959 года. Он был выполнен в соответствии с Межправительственным соглашением о воздушном сообщении между СССР и Великобританией, подписанном 19 декабря 1957 года. С английской стороны полеты в нашу страну вначале выполняла компания «БЕА». В 1980 году ее заменила авиакомпания «Бритиш Эрлайнз».

— Сегодня, — рассказывает генеральный представитель «Аэрофлота» в Англии В.И. Середя, — мы еженедельно выполняем четырнадцать пассажирских рейсов в Москву и два рейса в Токио.



Генеральный представитель «Аэрофлота» в Англии В.И. Середя.



В офисе «Аэрофлота».

Экипаж «ИЛ-18» во главе с Ю.Сивалом.

Консультативный представитель О.Сиверс.





Лондон, Паскадилья, 70. По этому адресу размещается генеральное представительство «Аэрофлота».

Передвижения реклами «Аэрофлота» — эффективные средства привлечения пассажиров.

С 29 августа 2002 года возобновили грузовые рейсы по маршруту Лондон – Москва – Токио. Полеты с пассажирами в Москву выполняются на самолетах «А-310» и «Б-737», в Токио – на «А-310», а грузовые рейсы – на «ДС-10».

В минувшем году на этих маршрутах было перевезено около 109 тысяч человек – рост по отношению к 2001 году четырнадцать процентов. Занятость кревет составляет 67,3 процента, что на семь процентов выше, чем в 2001 году. Прирост выручки от пассажирских перевозок составил 10,4 процента.

За образцовое выполнение трудовых обязанностей В.И. Серда в декабре 2002 года награжден Почетной грамотой Открытого акционерного общества «Аэрофлот – Российские авиалинии». Подписал ее генеральный директор В.М. Окулов.



Грузовой «Ил-76».

Снимки О. САВЧУКА и А. ТРОШИНА.



Анатолий ТРОШИН

МИНИСТР БУГАЕВ: ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ

ГЛАВА 7.

ЗАДАННЫМ КУРСОМ

В семидесятые годы никто не задумывался о тех явлениях, которые горбачевские «архитекторы перестройки» очень скоро назовут знаковыми. Больше того, слова «застой» и в какой-то «застой», когда жизнь в стране, а в гражданской авиации особенно, была ключом.

«Общие масштабы работ Аэрофлота, — отмечается в «Истории отечественной гражданской авиации», изданной в 1995 году, — значительно превосходили результаты предыдущего десятилетия... По объему выполненной транспортной работы наша

авиация опередила все развитые страны Запада, кроме США. Темпы роста пассажирских и почтовых перевозок в СССР превосходили аналогичные показатели в США. С 1970 по 1980 год число пассажиров, приходящихся на 1000 человек населения, возросло в СССР на 33 процента, а в США только на 25 процентов... Суточная протяженность авиалиний в СССР в 1980 году составила около одного миллиона километров, в том числе около 700 тысяч километров — в пределах своей территории. По густоте воздушных линий (транспортной сети) СССР не уступал США... Замечательным событием стало начало регулярных полетов отечественных самолетов нового, третьего поколения. Ими стали первый широкофюзеляжный 350-местный лайнер Ил-86 и 120-местный Як-42».

Такая вот убедительная статистика. То, кто работал в ту пору в Аэрофлоте, хорошо помнит, с каким энтузиазмом встречали в стране каждое новое достижение гражданских авиаторов. Например, огромное впе-

чатление вызвала выставка новых образцов гражданских самолетов и вертолетов, организованная в аэропорту Внуково 17 мая 1971 года.

На выставке показали сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144, средний магистральный Ту-154, транспортный Ил-76 и модифицированные воздушные корабли — дальний магистральный Ил-62М, ближний магистральный Ту-134А и Як-40 для местных воздушных линий. Были также показаны самые большой в мире по грузоподъемности транспортный вертолет В-12 и модифицированный пассажирский вертолет В-В.

Поздравления высшим посетителям доставил министр авиационной промышленности П. В. Дементьев, министр гражданской авиации Б. П. Бугаев, генеральные и главные конструкторы самолетов, вертолетов и двигателей А. И. Туполев, А. А. Туполев, А. С. Яковлев, Г. И. Новожилов, М. И. Тихенко, Н. Д. Кузнецов и П. А. Соловьев.

Все московские газеты обошли тогда снимки молодой подтянутой генерал-лей-

тенант Бугаев что-то энергично объясняет Л.И. Брежневу, а тот внимательно прислушивается к его словам. Рядом идут А.Н. Косыгин, М.А. Сулов и другие деятели партии и правительства. А на заднем плане разглагольствуют свои крылья-фигуры с двигателями на консолях гигант Ил-62М. Фоторепродуктор АПН Лев Полонский, сделавший этот снимок, не случайно выбрал такой «кадри». Хотя самолет так и не стал серийным, о нем тогда много говорили и писали как о последнем достижении мировой конструкторской мысли.

В том же 1971 году начался активный выход на дальние магистральные трассы Ил-62М, о котором тоже много говорилось и писалось в средствах массовой информации. Особый резонанс вызвало его появление на маршруте Москва — Петропавловск-Камчатский. Раньше, чтобы добраться туда, пассажирам приходилось затратить на дорогу едва ли не сутки, а порой и больше. Ведь ни Ту-104, ни Ил-18, которые выполняли рейсы на Камчатку, не могли долететь до конечного пункта без дозаправки топливом в промежуточных аэропортах. А если задру ухудшилась погода, то рейс мог задержаться на долгие часы, а то и дни. Ил-62М был совсем другой машиной. Ему не требовалось никаких «аэродромов подпокоя». Валетов в аэропорту Домодедово, он шел до аэродрома посадки, как говорят летчики, в режиме «он-топ», то есть без остановки в пути.

Представляется, какой социальной важности задачу мы решим, — о гордости говорил Борис Павлович Бугаев на коллегиях министерств и служебных совещаниях.

И все хорошо понимали его настроение. Ведь министр тщательно отслеживал каждый шаг в освоении новой техники. Для него это имело сверхиндивидуальное значение. Еще большим вниманием относился Бугаев к выводу на авиатрассы заробуasia Ил-86 и среднемагистрального Як-42. Он потребовал от начальников территориальных управлений и командиров объединенных отрядов лично встречать и провожать рейсы этих самолетов. Борис Павлович видел в этом не просто формальный акт. По его мнению, присутствие руководителей такого ранга при отправлении и прибытии новых авиалайнеров поднимало ответственность экипажей и наземного персонала за выполнение рейсов, а у пассажиров порождает уверенность в успехе каждого полета. И это узаконено выполнялось беспрекословно.

Вместе с тем министр требовал от них обязательно организовать просторнейшее чаепитие экипажей, выполняющих первые полеты на новых машинах.

— Этот день летчик должен запомнить на всю жизнь, — говорил он.

Большие надежды в Аэрофлоте возлагали на сверхзвуковой Ту-144. Ведь по расчетам, Ту-144 должен был превзойти расстояние от Москвы до Хабаровска всего-навсего за три с половиной часа, а Ил-62М тратит на это восемь-десять часов. Разница, как видите, очень даже немалая. К сожалению, до Хабаровска Ту-144 так и не долетел: ему просто-напросто не хватило туда топлива. Тогда приняли решение начать полеты в Алма-Ату. Первый рейс с пассажирами на борту состоялся в ноябре 1977 года, но вскоре и эти полеты были прекращены.

«Отставка» Ту-144 вызвала массу критикологов. В частности, авиационная индустрия пыталась едва ли не основную часть вины за это свалить на министре гражданской авиации. Это, дескать, он поддался «смертному приговору» самолета, используя свой высший авторитет в ЦК и правительстве. На самом же деле причины были гораздо глубже.

Чтобы окончательно покончить с этим, добавлю: Борис Павлович, напротив, очень искренне переживал неудачу с Ту-144, а когда проект с его введением набрал силу, всецело его поддерживал. Что же касается первого рейса Ту-144, то он приехал в аэропорт Домодедово, чтобы пожелать летчикам и пассажирам «хорого полета» в Алма-Ату. Рядом с ним была чуть ли не вся коллегия Министрства гражданской авиации — заместителем министра Б.Д. Грубый, Ю.Г. Маасуров, И.С. Раузицкий, начальником управления Б.Е. Панков, Ю.А. Луговой и другие высшие руководители.

Спустя три года самодовольный москвитин судокос, летчик по профессии Э.В. Кириков напечатал маслом картину, запечатлевая этот торжественный момент, а журнал «Гражданская авиация» напечатал ее репродукцию в одном из своих номеров. И вот что любопытно: едва журнал вышел в свет, как «доброхоты» на авиароме тут же позвонили Бугаеву:

«Что же получится, если Борис Павлович Самылов забравшем, а сами крикуются на его фоне».

Эмоциональная натура министра тут же нашла стрелочника: на голову главного редактора посыпалась такие «шишки», которых он и представить не мог. Вот, оказывается, как можно все подать и преподнести ради узкокорпоративных, а если сказать грубо — шкурных ведомственных интересов.

По мнению ряда авиационных специалистов, неудача с Ту-144 авторизовала поступление на эксплуатацию и других типов воздушных судов. Проект сверхзвукового пассажирского самолета был слишком трудным и дорогим, что неизбежно привело к оттоку сил и средств от других программ. В результате на эксплуатацию стали поступать самолеты и вертолеты с крупными конструктивными и производственными дефектами. Это, разумеется, никак не влияло на техническое требование заказчика. Между эксплуатационниками и производителями авиационной техники стали возникать серьезные разногласия и конфликты.

— И все-таки мы не сдавались, — вспоминает бывший начальник ГУЗСАНТ МГА Н.Г. Доминин. — А когда не могли сами пробить московскую стену, докладывали Борису Павловичу Бугаеву. Благодаря его титаническим усилиям наша позиция находила поддержку и в правительстве, и в высших партийных инстанциях. В итоге очень многое удалось изменить.

Серьезным доработкам подвергся, например, флагман Аэрофлота тех лет — межконтинентальный Ил-62. Все лайнеры этого типа, совершающие рейсы через океан, получили новейшую радионавигационную аппаратуру, которая значительно повысила не только точность выдерживания маршрута полетов, но и дала экономно топлива.

А взят Ту-154. Оснащение двигателями И.Д. Кузнецова, они отличались высокой экономической эффективностью и с трудом достигали до расчетной дальности полетов. Польется МГА «оклонить» авиаконструкторам в замене силовых установок на более совершенные конструкции П.А. Соловьева

встретил упорное противодействие. Но и здесь оказалась «гробная сила» министра гражданской авиации. В результате вместо Ту-154е появилось приращенное другой авиалайнер — Ту-154М, который успешно эксплуатируется до сих пор, в Борис Павлович Бугаев в числе других инициаторов и исполнителей программы по доработке этой машины получил звание лауреата Ленинской премии.

Вскоре последовало и другое признание высших заслуг нашего министра: 27 июля 1973 года, в канун его 50-летия, Бугаев был удостоен высшей государственной награды СССР — ордена Ленина.

Почти одновременно с полувековым юбилеем Бориса Павловича в центральной печати появилось благодарственное письмо кандидата в члены Политбюро ЦК КПСС первого секретаря ЦК КП Узбекистана Ш.Р. Рахмодова.

«С чувством огромной признательности восприняли хлопотами Узбекистана помощь, которую оказали им Министерство гражданской авиации, направив в нашу республику крылатые отряды, — писал Рахмодов. — Летчики сельскохозяйственной авиации — посланцы братских республик и областей страны — своим самоотверженным трудом помогли труженикам сельского хозяйства успешно справиться с большим объемом работ по внесению в почву минеральных удобрений, в борьбе с сельскохозяйственными и вредными хлопчатками».

В заключение письма Ш.Р. Рахмодов подчеркнул, что эта помощь во многом способствовала созданию условий для внедрения машинной упрощения хлопчатника и успешному выполнению принятых республикой обязательств — дать Родине не менее 4400 тысяч тонн хлопка-сырца.

Это потом повисит громкое «тысячелетнее дело», и жизнь бесстрашного восточного авиатора трагически оборвется, но тогда, в самом зените брежневского правления, благодарственные слова первого руководителя такой крупной республики, как Узбекистан, имели огромное значение и для министра Бугаева, и для гражданской авиации в целом.

Аналогичные письма стали вскоре поступать также от строителей «магистральной» Байкало-Амурской железной дороги магистрант, алмазодобывочес Якутия, газодобытчи и нефтяники Западной Сибири, на других регионах нашей необъятной страны. И это было не просто парадные заявления.

Несмотря на свои восталые авиационно-машинные новые крылатые машины из года в год росли и объемы пассажирских и грузовых перевозок. В конце 1976 года Аэрофлот впервые за всю свою историю перевез сто миллионов пассажиров. Тарго рублев за год наша гражданская авиация не достигала еще никогда. Бугаев беспорядочно придать этому особую ценность. «Юбилейку, а он оказался бригадир монтажников из Ангарска Ю.М. Середина, торжественно вручил беспланный авиалайнер на Москву в Иркутск, памятный подарок и роскошный букет живых цветов.

Всю эту церемонию показали по Центральному телевидению и подробно описали в газетах. Партия, любящая церемонии, стану традиционным, но тогда это было новинкой, вызвавшей широкий общественный резонанс.

Надо заметить, Борис Павлович умел разглядеть в, казалось бы, частном факте позитивную тенденцию и придать ей широкое общественное звучание. Никогда не забуду, например, историю с делегацией знаменитого в семидесятые годы Нлатского

района Ставропольского края. Земледельцы района выступили инициаторами колхозного метода уборки урожая. Применяя подвиги механизированные отряды, они сумели убрать все зерновые в районе за десять дней. Таких темпов еще сельское хозяйство еще не знало. Первый секретарь Ипатовского райкома партии Виктор Владимирович Калинин, который жил и ночевал в поле, получил звание Героя Социалистического Труда, а десятки механизаторов и руководителей хозяйства были награждены орденами и медалями.

Так вот, завершив уборку, ипатовцы в знак благодарности за помощь им сельскохозяйственной авиации решили вручить Бугаеву каравай. Причем, сообщили об этом не зарево, как принято в таких случаях, а уже из аэропорта Вугуеве, где только что приземлился их самолет. Автанта, да и только!

— Не носить маме с тобой голову, — сказал мне начальник. Управляемая полетом воздушной работой Георгий Иванович Палазов, когда в долгие ему об ипатовской инициативе. — Кто же так делает?

Но двести было некуда. Делегация уже ехала в Москву и надо ей «ворот поворот» было бы просто неприлично. Министр, конечно же, выдал как по первое число, но тут же распространил свідетельства с телевидением, подождал, как только газетами и срочно получить в рекламной сети и в журнале «Гражданская авиация» на самом почетном центральном развороте бы помещен двухполосный снимок, посвященный этому событию и развернутый текст с изложением всех подробностей. Так, казалось бы, случайное мероприятие получило благодаря особому чутку Бориса Павловича общесоюзную известность.

А взлет нефтеносов и газосов Тюмени. Десяти транспортных самолетов Ил-76Т в тяжелых аэропортах Ми-8, Ми-6, Ми-10К активно помогали перепроходкам, внося nocturnal вклад в освоение нефтяной целины.

— Я для чего тебе дал годовой свідетель, — говорил мне Бугаев, — чтобы ты сидел в Москве?

И, конечно же, в в Москве не сидел. Почти каждый месяц, в то и чаще бывал в Тюмени и писал оттуда статьи и репортажи. Вместе с начальником Тюменского управления гражданской авиации, Героем Социалистического Труда, заслуженным пилотом СССР Иваном Тимоновичем Хохловым мы облетали практически все нефтяные и газовые месторождения, но раз бывали на строительстве трубопроводов и железной дороги Тюмень — Сургут — Уренгой, на прокладке высоковольтных линий электропередачи... Дважды в журнале выступал по страницам главы секретаря Тюменского обкома КПСС Геннадий Павлович Богачков.

Этапту И.Т. Хохлова, ушедшего в Москву на повышение, подхватил его преемник на посту начальника управления заслуженный пилот СССР Геннадий Павлович Ласкин. С ним мы также продолжали летать по месторождениям и стройкам и несли летопис освоения недр Тюменщины. Вот лишь немногие адреса, где мы высказывали

вместе с ним наши журналистские десанты: Сургут, Тобольск, Уренгой, Мыс Кавенный, Тазовский и ряд других.

По приему уполномоченный Б.П. Бугаева наши журналисты не раз бывали на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. И таких примеров множество.

Но что характерно — за бурными водворством производственных дел так министр успевал решить массу других вопросов, в частности, социальных. Буквально через несколько месяцев после своего назначения он добился в правительстве права на бесплатный проезд авиаработников к месту отдыха. Раньше льготный авиабилет могла получить лишь та, кто проработала в гражданской авиации не менее пятидесяти лет. Теперь практически каждый авиатор мог бесплатно лететь на отдых — будь то Крым, Сочи, болгарские Золотые пески или кубинское Варadero...

Успешно решил Борис Павлович и проблему с так называемым «потолоком» в среднемесячной зарплате диспетчеров по управлению воздушным движением. В ту пору этой трудной и активной работой занимался очень много офицеров запаса, получивших пенсию Министерства обороны. Так вот, тот самый пресловутый «потолок» в случае получения диспетчером премии приводил к «срезанию» пенсионных выплат. Иницию был нивели парадокс: поощрение за образцовую работу оборачивалось в итоге наказанием рублем. Борьба за устранение этого парадокса длилась несколько лет, но увенчалась успехом.

С признательностью воспринял новое пенсионное положение и «архивный» фонд гражданской авиации — заслуженные пилоты ветераны СССР, противники которого тогда добился Бугаев. Заслуженные пилоты стали получать пенсию в размере 250 рублей, заслуженные штурманы — 170 рублей в месяц.

А выплата ежегодного вознаграждения за выслугу лет в гражданской авиации? В других отраслях народного хозяйства об этом только мечтали, но наша с приходом Бориса Павловича получила право на эту льготу. Размер выплаты, в зависимости от стажа работы, доходил до двадцати процентов от годовой зарплаты, что было существенной прибавкой к семейному бюджету авиаторов. И люди стали дорожить своей работой в гражданской авиации, возмись их ответственность за выполнение служебных обязанностей, резко сократилась количество «летных» происшествий. По-особому относился Бугаев к ветеранам гражданской авиации. Он постоянно интересовался их самочувствием, окружал их заботой.

— Когда я работала в профсоюзном министерстве, — рассказывает ветеран войны и труда Мария Ивановна Аюлтева, — то не раз удивлялась в его чуткости и внимании к «старикам».

— Однажды, — вспоминает она, — с моей старенькой мамой случился сердечный приступ. Я опросилась с работы и помчалась домой, а в это время зачем-то понаблюдилась Борису Павловичу. Ему сказали о причине моей отлучки. И что бы вы думали? Сидя в воле мамы, дождливо звонил «скорой помощи» и вдруг звонок в дверь. Открыла и глазам свои не верю: на пороге — начальник Медико-санитарного управления министерства и порыв заместителем главы Центральной клинической больницы — полковника гражданской авиации. Оказавшись, они получили срочное указание министра приехать ко мне домой и оказать необходимую помощь.

Старожилы Аэрофлота помнят, что до войны гражданская авиация имела свои самотери и дома отдыха, а потом wraz всего этого ликвидировали. «Когда-то нас называли сталинскими сосисками, а теперь мы стали никому не нужными воздушными извозчиками», — ворчали они.

Именно поэтому, сколько условий поощрилось Бугаеву и его коллег, чтобы доказать в инстанциях необходимость создания в отрасли собственной лечебно-одрывательной базы, но такая база была создана.

На живописном крымском побережье Черного моря неподалеку от Алушты открылся пансионат «Арофло», который сразу же полюбился авиаторам. В Адлере построили пансионат «Арофло». Творил это крупнейший одорывательной-лечебный комплекс в отрасли. На том же очесном побережье вошел в строй дом отдыха «Якорная шель». Появился пансионат в Подмоклова — в районе Истринского водохранилища. Началось также строительство специализированного санатория для авиаторов в Крыму.

Хорошо известно, как внимательно следил министр за этой стройкой. Редкий разбир проходил без того, чтобы он не «поднял» начальника Управления капитального строительства А.П. Журавлева или своего заместителя по строительству Л.С. Свечникова и не задал вопрос о том, как идут дела, что мешает ходу работ. К сожалению, довести это дело до конца так и не удалось: в жизнь страны ворвался горбачевский «перестройка» и все, что за ней последовало...

Темка же печальную учесть чуть не потерял и авиаторам «Арофло» в Теберде, только прыгнул бы были совсем иными. Как только обанализировали контуры этого пансионата, в разные инстанции посылались письма, что Бугаев, дескать, строит на государственные средства собственную виллу. В Теберде правдивая комиссия Госстроя СССР Версия о «вилле», установленная, не подтвердилась, но нарушения в финансировании все-таки обнаружались. Каким же московская комиссия закончит проверку без акта о нарушении? Нашлись, разумеется, и стрелочники. Одним из них оказался уже знакомый нам Л.С. Свечников — ему объявили выговор.

— Вначале в очень строгим, — рассказывает как-то в приятном разговоре Леонид Степанович. — Но министр сумел успокоить меня: носки, как медаль, сказал он. Стался ведь не для себя лично...

Решая социальные вопросы, Бугаев всегда исходил из того, что за нами всегда стоят живые люди — с их радостями и бедами, их надеждами и верой в то, что там, в Москве, о них думают и заботятся. И не определял их издали министр не имеет никакого права. Ему не позволяло этого ни высокий пост, который доверили, ни совесть — государственная, партийная, просто человеческая...

И еще: в характере этого человека всегда преобладала такая черта — чем бы он ни занимался, ко всему относился одинаково ответственно и серьезно. И в былом, и в малом он был требователен и бескомпромиссен. Для него ни в чем не было второстепенных вопросов. Все было принципиально значимым.

Как-то на глаза мне попалась небольшая заметка в одном из номеров журнала «Гражданская авиация» «На постаменте — самолеты-ветераны». В ней говорилось:

«В аэропорту столицы нашей Родины стоит, поднятые на почетные постаменты, известные всему миру советские пассажиры»

ские реактивные самолеты-ветераны, имеющие особые заслуги перед гражданской авиацией. На привокзальной площади Внуковского аэропорта установлен прославленный реактивный паренек Аэрофлота Ту-104.

Международный аэропорт Шереметьево пришел на вечную стоянку самолет Ил-18. В Домодедовском аэропорту стал памятником вышедшей на авиацию в начале шестидесятых годов межконтинентальный Ту-114*.

На заметку можно было бы не обратить особого внимания, если бы в отношении этих крылатых машин на «вечной стоянке» не сыграл главенствующую роль опять-таки Бугаев. Именно он, а не кто-нибудь еще! Безусловно, сторонники у него были, прежде всего среди полнотракторников и ветеранов гражданской авиации, но роль задождя генератора принадлежит исключительно ему.

Такой же позиции как министр придерживался и тогда, когда принимал решение возвести во Внуковском аэропорту памятник в память работников гражданской авиации, погибших в годы Великой Отечественной войны. Открывал во Внукове 9 мая 1980 года этот монумент, Б.П. Бугаев особо подчеркнул, что падли работники гражданского Воздушного Флота бесстрастно, а память о погибших будет жить вечно.

Заключены Б.П. Бугаевым традиции живя по сей день: ежегодно у этого памятника в День Победы собираются авиаторы, чтобы почтить память погибших и отдать дань уважения фронтовикам, оставшимся в живых. Проходят аналогичные сборы и в других аэропортах России. Был, как оказал поэт, аспикомат минувшие дни, а молодежь пребывает к ритмично подруги долгов и отцов. Связь поколений продолжается.

Впервые десятилетия, в течение которого гражданской авиацией страны руководил Б.П. Бугаев, совпало с двумя очень важными событиями в жизни страны — 110-й годовщиной со дня рождения В.И. Ленина и XXXI Олимпийскими играми в Москве.

Это сегодня имя Ленина даже в школьных учебниках по истории упоминается лишь вскользь, а тогда в стране развернулось социалистическое соревнование по достойной встрече знаменательной даты, повсюду рождалась новая трудовая почва.

«Все больше и больше авиаработников», — писал в статье «Важней этап развития отрасли», опубликованной в январском (1980 г.) номере журнала «Гражданская авиация» Б.П. Бугаев, — «разпорются о выполнении обязательств, взятых в ознаменование 110-й годовщины со дня рождения В.И. Ленина. Широко распространены в авиаподразделениях осязания «Работать без отставаний», «Плетения качества — рабочую гарантию» и другие. Все больше размах получает патристическое движение за превращение Аэрофлота в эталон на транспорте...»

Но министр не только «был в литары», Он открывено говорил и о недостатках, являясь называя факты безосознательности и расхлябанности, нарушения документов, недостаточности организации полетов и улучшения воздушных движений. По его мнению, причинам bulkiness недостатков — в недоработках руководителей авиационных, полнотракторников, общественных организаций.

Статья, которую одновременно с журналом опубликовала и газета «Воздушный транспорт», вызвала большой интерес читателей. В редакционной почте появились

достоки писем с мост не только в поддержку позиции руководителя отрасли, но и с указанием конкретных виновников недостатков и упущений. По некоторым письмам наших журналистам пришлось даже вылетать в командировки и искать критические материалы. Министр не оставался без внимания на одной таксой публикации и строго спрашивал, как тогда любил говорить, с нерадивых.

По нынешним временам, когда пресса нею дня в день выхлещивает на читателей тоны «разоблачительных» материалов, а эффект по-прежнему мизерный, то реорганизацию на критику является функцией. Сентурию из басни «Ахальса слушает, да ест» в те годы просто невозможно было представить. Даже задержка с ответом о принятых мерах могла обернуться крупной неприятностью, а уж «отмолчатся» или «отпилятся» нередко окончало распрощаться с должностью.

В той же статье Б.П. Бугаев ставит конкретные задачи и по подготовке к Олимпиаде на критику является функцией. Сентурию из басни «Ахальса слушает, да ест» в те годы просто невозможно было представить. Даже задержка с ответом о принятых мерах могла обернуться крупной неприятностью, а уж «отмолчатся» или «отпилятся» нередко окончало распрощаться с должностью.

Замечу, что Борис Павлович не ограничивался одними призывами. По его инициативе было принято правительственное решение о строительстве в Шереметьево «олимпийских объектов» — нового пассажирского терминала и современного гостиничного комплекса. И терминал, получивший название Шереметьево-2, и гостиница «Олимпиада», построенная западноазиатскими фирмами, служат авиаластикам по сей день. Более того, они и ныне олицетворяют все лучшее, что есть на российском воздушном транспорте.

Кстати, Бугаев потовенно следил за ходом строительства этих объектов с первого «колышка» до финишной «ленточки». Он многократно приезжал в Шереметьево, старательно осматривал стройку, а потом выдал на этот период число вещей, кто не смог угадать те или иные промахи. Особенно возмущала его разница в организации работ немецкими и нашими строителями.

— На площадке у немцев — идеальный порядок, — говорил он на ежедневных разборах, — а у нас черт голову сломит. Неужели не стыдно за самих себя?

Заместитель министра Л.С. Савченко и его подчиненные пытались сослаться на «объективные трудности», но Борис Павлович был неумолим. Он был твердо убежден, что корни российского разгильдяйства лежат совсем в другой плоскости — слабой организации и низкой культуре труда.

И все-таки гражданская авиация сумела подготовиться к Олимпиаде-80 по всем направлениям. Кроме Москвы, прекрасный аэровокзальный комплекс вошел в строй в Talline, выросли олимпийские объекты в Ленинграде, Минске и Киеве. Сказались на высоте и все службы, приехавшие к олимпийским перевозкам. Так что благодарность Советского олимпийского комитета, которую он объявил официальному перевозчику ир — Аэрофлот, была вполне заслуженной.

В том же 1980 году Центральное управление международных воздушных сообщений гражданской авиации, на полети которого была главным образом возложена перевозка, было удостоено международной премии «Золотой Меркурий». Эта премия вручается за особые заслуги в развитии производства и расширении международных социально-экономических связей.

Старт следующего десятилетия ознаменовался призывом для каждого руково-

го этапа светового государства событием — очередным съездом КПСС. На сей раз это был XXVI съезд, который проходил с 23 февраля по 3 марта 1981 года. В его работе принимали участие пятнадцать представителей Аэрофлота. Такого количества делегатов от нашей отрасли не было ни на одном предыдущем форуме партии, и это убедительно свидетельствовало о растущем авторитете гражданской авиации в экономике страны и жизни советского общества.

Обращал на себя внимание и качественный состав делегатов. Ведущее место, как обычно, занимали летчики. Среди них были три заслуженных пилота СССР — начальник Северо-Кавказского и Ленинградского управлений гражданской авиации В.В. Заметин и В.А. Колосов и командир корабля Ил-62 Домодедовского предприятия А.Ф. Шубин; два Героя Социалистического Труда — командир самолета Ан-2 Самаркандского предприятия Г.И. Царева (он же лауреат Государственной премии СССР) и командир парашюта Ми-8К из Томска Ю.А. Якутов. На сугубо «турецком» фоне заметно выделялись два женщины-летчицы: командир самолета Ан-2 Забртского предприятия (Азербайджан) И.В. Кизева и командир корабля Ту-134 из Пермь Г.О. Смагина. Открывал список Герой Социалистического Труда, заслуженный пилот СССР, министр гражданской авиации, главный маршал авиации Б.П. Бугаев.

В отчетном докладе Леонида Ильича Брежнева значительное место отводилось развитию всех видов транспорта. На обсуждение была вынесена специальная комплексная программа, которая предусматривала усиление координации железнодорожного, автомобильного, воздушного, морского, речного и трубопроводного видов транспорта.

На воздушном транспорте предстоило продолжить развитие сети аэропортов на магистральных и местных воздушных линиях с оснащением их современными средствами механизации и автоматизации перевозочных процессов и обслуживания самолетов, строительство и реконструкцию ремонтных заводов и авиационно-технических баз гражданской авиации, особенно в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Конечной целью всех этих и других мероприятий было значительное наращивание объема авиаперевозок и применение авиации в народном хозяйстве, дальнейшее повышение роли гражданской авиации в единой транспортной системе и экономике страны.

Закрывая съезд, неюгда энергичный и бодрый, а теперь уже, — большой Л.И. Брежнев с трудом прочитал подготовленный ему текст, который по традиции был пререслан историческому оптимизму и веры в торжество коммунистических идеалов.

Речь Генерального секретаря, как сообщалось в официальных отчетах со съезда, неоднократно прерывалась бурными продолжительными аплодисментами и закончилась овацией и здравницей в честь ленинского Центрального Комитета, его руководителя Леонида Ильича Брежнева и великого светового народа.

Каждый из нас жил в те дни атмосферой съезда, гордился достигнутыми успехами. Искренне верил в реальность намеченных программ. И мало кто мог тогда подумать, что это предпоследний съезд КПСС, а Л.И. Брежнев выступает с самой высокой трибуны страны в последний раз.

(Продолжение следует)

■ РАКУРС

Первые официальные нагрудные знаки в Аэрофлоте были учреждены в начале тридцатых годов. В канун первого Дня Воздушного Флота СССР – звания и соответствующие знаки шеф-пилотов и шеф-механиков ГВФ. Их присваивали за наилучшие показатели в выполнении плана 1933 года. Удостоенные этих званий получали ряд льгот.

Чуть позже было принято Положение о квалификации пилотов, штурманов и бортмехаников с введением особых нагрудных знаков. Пилоты делились на пять классов, штурманы – на два (старших и младших), бортмеханики – на три (бортмеханик, старший бортмеханик, инженер-бортмеханик). К управлению пассажирскими самолетами стали допускать пилотов не ниже третьего класса, имеющих самостоятельный налет не менее трехсот часов и освоивших технику слепого и ночного полетов.

В декабре 1935 года приказом начальника ГУ ГВФ утверждаются нагрудные знаки «За налет километров». Специальным положением устанавливались три вида этих знаков: за налет трехсот, пятисот и восьмисот тысяч километров. Все три знака отличались друг от друга только цветом эмали и числом километров.

В ноябре 1938 года в положение о знаках «За налет километров» были внесены некоторые изменения. В частности, был упразднен знак «За налет 800 тысяч километров» и введен знак «За налет миллиона километров».

Первым пилотом Аэрофлота, налетавшим безаварийно миллион километров, стал Николай Петрович Шебанов. 24 февраля 1936 года, в день завершения рекордного налета километров, ему была вручена высшая государственная награда – орден Ленина. Позже он стал обладателем нагрудного знака «За налет миллионов километров» № 1.

А первым бортмехаником, налетавшим миллион километров, стал В.И. Монахов.

В 1937 году учреждается знак «Отличник Аэрофлота», который вру-



НАГРУДНЫЕ ЗНАКИ АЭРОФЛОТА



чался за «особые достижения в развитии социалистического соревнования, ударничества, стахановского движения, общественно-политической работы, за обеспечение высоких производственных показателей». Знаком № 1 был награжден начальник Тамбовской школы ГВФ, Герой Советского Союза Волжан Семенович Горанов. Под этим именем жил в нашей стране гражданин Болгарии Захари Захариев.

К началу 1941 года в Аэрофлоте работали 14 Героев Советского Союза. 187 пилотов, инженеров, техников, мотористов, бортмехаников и связистов были награждены орденами и меда-

лями СССР, 906 – нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота», 1625 – почетными грамотами Аэрофлота, 32 пилота – знаком «За безаварийный налет 1 000 000 километров», 188 – «За безаварийный налет 500 000 километров», сотни пилотов – знаком «За безаварийный налет 300 000 километров». Лучшие из них избирались в Верховные Советы СССР, союзных республик и местные советы.

В конце пятидесятых годов в связи с выходом на трассы Аэрофлота самолетов Ту-104 в изображение знаков «За налет» были внесены изменения. В мае 1963 года было утверждено положение о новом нагрудном знаке «За безаварийный налет часов». Его ввели вместо знаков «За налет километров». Положением устанавливалось, что знак «За безаварийный налет часов» изготавливается в двух вариантах: за налет от 3000 до 9000 часов и за налет 10 000 тысяч часов и выше.

С 1973 года введено новое изображение знака «Отличник Аэрофлота». Он выполнен по эскизу художника Валентина Федоровича Никитина в виде ребристой пятиконечной звезды. В ознаменование 50-летия Аэрофлота этот знак вручался с цифрой 50 на белом картуше (свитке), расположенном в нижней части знака.

Специально для работников Аэрофлота Указом Президиума Верховного Совета СССР от 30 сентября 1965 года учреждены почетные звания (и знаки) «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР». Эти звания присваивались летному составу гражданской авиации – пилотам и штурманам первого класса – за особые заслуги в освоении новой авиационной техники, применении самых совершенных методов вождения воздушных судов. Кроме того, учитывалась работа с молодыми авиаторами, многолетние полеты без аварий и т.д.

После разделения Аэрофлота на многие авиакомпании некоторые знаки были отменены или заменены на новые. Но это уже другая тема.

г. Москва.

Б. ОРЛОВ

Технический редактор А. Л. ГВОЗДЕВА.

Корректор Л. Г. ВАКУЛИШВИНА.

Сдано в набор 29.01.2003. Подписано и печатно 13.03.2003. Формат 60x90 1/8. Бумага мелованная. Гарнитура – Голландка. Печать офсетная. Кол. печ. л. 4. Кол. экз. – 12,25. Уч.-изд. л. 8,3. Заказ № 078. Общий тираж – 10 000. (в ГП «ИПК «Московская правда» – 3400). Цена договорная.

ГП «ИПК «Московская правда» 101990, Болотинский пер., 3.



Центральный офис:

Россия 101000 Москва,
Арахангельский переулок, 7, оф. 5
Тел.: (095) 232 3730 многокан.
Факс: (095) 232 3731
E-mail: info@zao-date.ru
http://www.date.ru

Офисы продаж:

Россия 125829 Москва,
Ленинградский пр-д, 64, оф. 129
Тел.: (095) 195 0339, 195 0414
Факс: (095) 151 8074
Россия 129110 Москва,
ул. Селезневского, 47, стр. 5
Тел.: (095) 784 6456-794-8457
Факс: (095) 784 6458
Россия 113004 Москва,
Голубинский бульвар, 3/2
Тел.: (095) 261 2780, 203-9617

Совместное предприятие авиакомпаний DELTA AIR LINES и АЭРОФЛОТ

ДЕЛЬТА - АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗЕС

Основано в 1989 году



БРОНИРОВАНИЕ И ПРОДАЖА

авиабилетов на все направления, включая все ведущие авиакомпании мира

СУБАГЕНТСКОЕ и КОРПОРАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Договорное обслуживание организаций и предприятий,
гибкая система скидок для турфирм и т.п.
Компьютерное бронирование.

ТУРИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Групповые и индивидуальные туры по всему миру.
Полный пакет услуг в Москве и Санкт-Петербурге.
Прогрессивны по Подмосковью.

Собственный салон первого класса в аэропорту Шереметьево - II.
Различные удобные для Вас формы оплаты наших услуг.

Приглашаем к сотрудничеству!

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

«АЭРОПОРТ МОСКВА»



ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОЧТОВО-ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКОВ АВИАКОМПАНИЙ: «АЭРОФЛОТ», «ЛЮФТГАНЗА», «БРИТИШ ЭРУЭЙЗ», «САС» и РЯДА ДРУГИХ ВЕДУЩИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ 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-I.
ЗАО «Аэропорт Москва»
Тел.: (095) 7376060. Факс (095) 7376058.
SITA: MOWJTXN. E-mail: management@amjv.ru.
Филиал в Новосибирске: 630007, Новосибирск,
Красный проспект, 1, офис № 114.
Тел./факс (3832) 236768, 237657.
E-mail: amnt@online.nsk.su.
SITA: OVBAMXN/OVBAPXN

Уч. № 75

ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ
РАСЧЕТОВ ПО ВЫРУЧКЕ
ОТ ПРОДАННЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК



ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата»

123050, Москва, ул. Большая Грузинская, 59.

Тел: (095) 232 3540

Факс: (095) 254 6900

www.tch.ru

E-mail: info@tch.ru