

CIVIL AVIATION

ISSN 0017-0008

ГРАЖДАНСКАЯ

5
2005

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL



60
ЛЕТ
ВЕЛИКОЙ
ПОБЕДЫ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



Они ГРОМИЛИ ВРАГА



«Служба боевой почты» 1942 г.



ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Вглядись в эти снимки. Многие из тех, кто изображен на них, давно нет в живых. Кто-то пал смертью храбрых при выполнении боевых заданий, кто-то умер уже в мирное время. Но каждый из них внес свой личный вклад в разгром врага, в Победу нашего народа в Великой Отечественной войне.

И кто бы ты ни был, наш читатель, – седой ветеран гражданской авиации или юный курсант летного училища, руководитель крупной авиакомпании или просто авиационный специалист – мы уверены, что каждый из вас глубоко чтит подвиг и жертвы старших поколений авиаторов в годы войны, свято хранит в своем сердце



*Разбор боевого задания.
Его проводит опытный авиатор А.И. Селевков, впоследствии Герой России, 1941 г.*

*Перед боевым вылетом.
В центре – Д.Ф. Гриванов, впоследствии Герой Советского Союза, 1942 г.*

духовные, нравственные и другие истоки нашей славной Победы. Мы уверены также, что день 9 мая 1945 года, когда была поставлена последняя точка в самой кровопролитной войне в истории человечества, будет жить в веках и не исчезнет из исторической памяти не только наших соотечественников, но и всех народов мира.

*Авиаторы-участники Великой Отечественной войны с авиаторами гражданской авиации СССР Е.П. Булыгин и Олег Александрович Пашкин, 1985 г.
Фото из журнала.*





CIVIL AVIATION **ГРАЖДАНСКАЯ**
АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Aviation Monthly International

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

УЧРЕДИТЕЛИ:

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

Федеральное агентство

воздушного транспорта

Межгосударственный авиационный комитет

ЗАО «Аэком – коммерческая авиация»

ИЗДАТЕЛЬ:

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

Главный редактор

А. М. ТРОШИН

Редакционная коллегия:

В. Е. АРДАШЕВ,
генеральный директор предприятия «ТЕСИС»;

В. В. БАВАСКИН,
генеральный директор ГУАП «Камминводмашина»;

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

Н. Ф. ВАСНН,
председатель Совета Клуба ветеранов
высшего руководящего состава ГА;

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

С. В. ИЛЬЧЕВ,
президент Транспортной клиринговой палаты;

С. Н. КОЧАРОВ,
генеральный директор ЗАО «Шеротель»;

В. И. ЛЮЛЬКО,
генеральный директор ФГУП ГосНИИ ГА;

А. В. НЕРАДЬКО,
руководитель Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта;

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

В. Д. САМОУКОВ,
президент исторического
Клуба авиаторов России «ИКАР»;

Н. В. ШПИЛЬ,
руководитель Федерального агентства
воздушного транспорта;

В. В. ШИТОВ,
первый заместитель главного редактора

© «Гражданская авиация», 2005 г.

Май 2005 года • № 5 (732)



НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

60 лет Великой Победы.

Фото В. ГРЕБЕНА.

В ЭТОМ НОМЕРЕ:

**ПОЗДРАВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЕЙ КОНКУРСА
«КРЫЛЬЯ РОССИИ-2004»**

Стр. 6-7

**От авиатехника – до министра.
К 75-летию Б.Е. Панокова.**

Стр. 8-9

ТАК ЗАРОЖДАЛАСЬ АВИАЦИЯ ДАЛЬНЕГО ДЕЙСТВИЯ.

Стр. 12-13

Без авиации на Севере не прожить.

Стр. 15-17

«ГРУЗОВИК» Ил-76 ЕЩЕ ПОСЛУЖИТ.

Стр. 24-25

ЦИТАТА НОМЕРА.

Ни у меня, ни у других членов нашего экипажа и в мыслях не было, что именно нам выпадет столь высокая честь – доставить Акт о капитуляции Германии в Москву.

А.И. СЕМЕНКОВ,
Герой России

Стр. 23

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации ПМ №ФС 77-16753 от 20 октября 2004 г.

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

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинградский проспект, 37, г. Москва, А-167,
СП-3, 125090, для журнала «Гражданская авиация»
КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН/факс: (095) 155-51-64, e-mail: Anatoly@avia.ru



Груздев А.И. –
Герой Советского Союза



Езеровский Д.С. –
Герой Советского Союза



Ерошов П.Ф. –
Герой Советского Союза

ГРАЖДАНСКИЕ АВИАТОРЫ – ГЕРОИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Радугин Ф.Г. –
Герой Советского Союза



Рышков И.И. –
Герой Советского Союза



Семенов А.И. –
Герой Российской Федерации



Терин Г.А. –
Герой Советского Союза



Каленикин Б.Т. –
Герой Советского Союза

Кашубе П.Т. –
Герой Советского Союза

Лашкин Б.А. –
Герой Советского Союза

Михайлов П.М. –
Герой Советского Союза

Павлов В.Ф. –
Герой Советского Союза

Фронтовые части ГВФ за годы Великой Отечественной войны совершили в зоне фронтовой полосы и в тылу противника около 1,5 млн. самолетовылетов, из них 10 078 – на бомбардировку объектов врага. Экипажи ГВФ перевезли более 1,5 млн. бойцов и командиров Красной Армии (в том числе 346 тысяч раненых) и 123 тыс. тонн военных грузов, из них около 30 тыс. тонн боеприпасов. 19 542 полета было выполнено к партизанам, в тыл врага сброшено 45 тыс. парашютистов-десантников.

За успешное выполнение боевых операций, мужество и храбрость четыре отдельных авиаполка, отдельная авиаэскадрилья и 10-я авиа-

транспортная дивизия ГВФ заслужили звания гвардейских, двенадцати полкам были присвоены почетные наименования городов, в освобождении которых они участвовали. Семь полков ГВФ и отдельная авиационная дивизия связи награждены боевыми орденами.

Более 15 тыс. авиаторов-фронтовиков и свыше пяти тысяч тружеников тыла удостоены орденов и медалей, а пятнадцать летчиков, портянки которых напечатаны на этом развороте, – званием Героя Советского Союза. Командиру авиаполка ГВФ А.И. Семенову в 1998 году было присвоено звание Героя Российской Федерации.



Фроловский С.А. –
Герой Советского Союза

Щуков В.А. –
Герой Советского Союза

Шорников А.С. –
Герой Советского Союза

Юмков П.Н. –
Герой Советского Союза

генерального директора авиакомпании Сергей Сурганов, но эти проекты сформированы конкурсной отбор. Так, в 2004 г. из общего потока поданных заявок на собеседование были приглашены 374 человека, 139 из которых были направлены на прохождение машинной комиссии. И лишь 32 человека (всего 10% от общего числа) были направлены на обучение профессора бортпроводника на базе учебно-тренировочного центра. Кроме того, были приняты на работу молодые летчики. Большинство из которых проходят обучение в течение 6 месяцев.

Таким образом, уже сейчас руководство авиакомпании готовит достойную замену старому составу. По словам генерального директора, в авиакомпании действует определенный принцип: летчики летают только до 60 лет, вне зависимости от состояния здоровья и заслуг. Жесткая возрастной ценз связан прежде всего с обеспечением безопасности.

«ДОНКА» ПРОПИСАЛАСЬ ВО ФРАНЦИИ

Стало известно, что научно-производственная корпорация «Иркут» зарегистрирована во Франции дочерней компанией «Иркут Бейлард S.A.S.» Решение о создании этой компании было принято на авиасалоне в Фарнборо в 2004 г. тогда «Иркут» и европейская авиационная компания EADS объявили о создании совместного предприятия «EADS Ирут Бейлард S.A.S.» Это предприятие должно заниматься продвижением на мировой рынок самолетов анкерной B-200RN. В начале июня «Иркут» представил отчет об итогах модернизации B-200A, в 2006-2007 гг. планирует провести летные испытания самолета B-200RN, на которые будут установлены двигатели «Rolls-Royce» BR715.

«SWISS» ПЕРЕХОДИТ ПОД КОНТРОЛЬ «LUFTHANSA»

Две недели обсуждались интеграция швейцарской национальной авиакомпании «SWISS» и группу немецкой «Lufthansa» собрали всевозможные вопросы и спорные моменты. Свои вопросы на период «SWISS» под контроль немецкой авиакомпании дали кабминетный совет «Lufthansa», совет директоров «SWISS» и ее основные акционеры, в том числе Швейцарская конфедерация и кантон Цюрих.

В соответствии с разработанной бизнес-моделью, «SWISS» останется во многом самостоятельной авиакомпанией, сохраняя свой бренд, самостийный парк и персонал. Управляющие органы компании будут по-прежнему находиться в Швейцарии, а Цюрих продолжит оставаться базой «SWISS», из него будет выполняться межконтинентальные рейсы. Значительная часть самолетов компании швейцарская, опасениями, что им придется сначала лететь в кабы «Lufthansa» в Мюнхен и Франкфурт, и уже оттуда совершать дальние перелеты. Более того, «Lufthansa» планирует в ближайшие «SWISS» два своих дальнемагистральных самолета.

Присоединение «SWISS» будет происходить по многоступенчатой

схеме. Первоначально номинальным владельцем компании станет швейцарский «AGTair» — компания, специально созданная для этой цели. «Lufthansa» будет владеть в «AGTair» 11% акций. Затем, после проверки европейскими властями на соответствие антигосударственным законам, «Lufthansa» выкупит свою долю до 49%. Покупка номинально «SWISS» намечена на 2006/2007 годы. Постепенное объединение полетных операций начнется с зимнего расписания 2005/2006 годов.

«САТУРН» НА МЕЖДУНАРОДНОМ САЛОНЕ «АРХИМЕД-2005»: ТРИ «ЗОЛОТА» И «СЕРЕБРО»

САО НПО «Сатурн» награждено тремя золотыми и одной серебряной медалью за представленные оригинальные товарные знаки и промышленные образцы на VII Московском международном салоне промышленной собственности «Архимед-2005». «Сатурн» представил оригинальные товарные знаки («Множество газобурных двигателей») и «ИПАР» (совместно с «Солар»). Также на международном салоне «Архимед-2005» отмечены промышленные образцы инновационных устройств, изобретения и промышленные образцы «Автоматизированный электрогенератор», «Газотурбогенератор», «Высокая вакуумно-тепловая и тепло-технологическая установка НПО «Сатурн» на случай...». В 2004 г. чистая прибыль НПО «Сатурн» от использования объектов интеллектуальной собственности в размере 2005 г. составила 2 млрд 2 млн 300 тыс. рублей. В прошлом году «Сатурн» было получено 36 орденов и грамот, всего же и в компании — 92.

Организаторы салона, проводимого в июле 2005 г., выступили Министерством РФ, Федеральным службой по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам, Российской академией наук, Торгово-промышленной палатой РФ, Промышленности Механики и другие организации. На международном салоне «Архимед-2005» экспонировались изобретения, промышленные образцы, патенты, полезные модели, товарные знаки, инновационные проекты более чем 1150 предприятий и организаций из пятидесяти стран мира, в том числе Япония, США, Бельгия.

САО «Иркут» удостоено двойного диплома «Сатурн» — маломестные самолеты, специализированные компании, специализирующиеся на разработке и производстве газобурных двигателей для авиационной промышленности, судов военного назначения, энергетическую и газоперекачивающую установки. Создана в 2001 г. и результаты работы авиационного завода САО «Лысьинское моторное» (Российская обл.) и конкурентного предприятия САО «А.Дальне-Сатурн» (Москва).

Материалы подготовлены по сообщению ИТАР-ТАСС, «Интранс», Финансизм, РИМ-Новости, Страна.ру, Эксперт, getmedia.ru, Aviatopik, «Аэропорт-Сейлер», ИА АКСИОН, Авиа.ру, aviacom.ru, MTS.com, mail.ru, avia.ru, Avia.com.

Раздел ведет Елена ФРИНГЕНКОВА.

ПРЕМИЯ



КОЛЕСНИЦА — СИМВОЛ ТРАНСПОРТА

После утраты отныне перебитым человеком следующим величайшим отрицательным символом стало колесо колеса, а создание колесницы положило начало всем видам транспорта. Легко, что, учреждая первую специализированную Национальную общественную премию транспортной отрасли России, Комитет по энергетике, транспорту и связи Государственной Думы Федерального Собрания РФ и Министерство транспорта РФ решили назвать премию «Золотая Колесница».

Как сообщают на состоявшейся в середине марта пресс-конференции члены правления премии — председатель Комитета Поддубы В.Равя и заместитель министра транспорта России А.Мишин, «Золотая Колесница» призвана провозглашать достижения людей транспортной предпринимательской, руководящей, а также отмечать транспортные услуги высокого качества, развитие транспортной системы в регионах. Цель общественной премии в области транспорта России — способствовать объединению усилий и возможностей государственных, предпринимательских и общественных организаций по формированию в стране транспортной инфраструктуры мирового уровня.

Учредители и организаторы премии хотят добиться того, чтобы принципы награждения «Золотой Колесницей» были максимально открытыми для всех участников рынка, что позволит сделать общественную награждение ежегодной и поможет реально влиять на имидж транспортной отрасли. Не секрет, отметил А.Мишин, что среди десятков ежегодных отраслевых премий и наград транспортные организации отмечались без должного анализа и объективных критериев оценки, без согласования с отраслевым министерством и ведомством.

Получение о премии «Золотая Колесница» предусматривает, что оценка достижений транспортных компаний будет проводиться исключительно профессионалами соответствующей сферы деятельности на основе глубокого анализа и специализированных критериев и не будет носить формальный характер. Номинации выдвигаются по 21 подкатегории в следующих категориях: предприятия и организации, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность в сфере: воздушного (гражданской авиации), морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного и городского электрического, промышленного транспорта; в дорожном хозяйстве, в производстве транспортной техники, разработка транспортных технологий, в профильных учебных и научно-исследовательских учреждениях, в СМБ, а также личности, особо проявившие себя в транспортной отрасли.

В свои обращения к участникам презентации «Золотой Колесницы» министр транспорта Российской Федерации И.Левитин подчеркнул: «Современные условия формирования новой экономики и нового социального образа России требуют выстраивания выдвигает повышенные требования к существующей транспортной инфраструктуре, в которой необходимо присутствие надежных партнеров, оказывающих услуги высокого качества. Выявление таких партнеров в транспортной сфере, пропаганда мажорной отрасли и лучшим образом призвана способствовать Национальной премии «Золотая Колесница».

Проведение первой торжественной церемонии награждения лауреатов премии намечено на июль нынешнего года, оно должно состояться в Государственном концертном зале «Россия».



Лауреаты и победители Премии «Крылья России».

Ведущий церемонии награждения А. Рабица.

ВОЗВРАЩАЛИСЬ...



Лауреаты Премии – ФГУП «Дальавиа» и ОАО «Аэрофлот-Дон». Победитель Премии – ФГУП «Кавказ-воздушно».

Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на международных воздушных линиях в группе 1 (объем пассажирских перевозок на МВЛ более 1 млрд. пкм).

Лауреаты Премии – ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии» и ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии». Победитель Премии – ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии».

Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях в группе 1 (объем пассажирских перевозок на ВВЛ более 1 млрд. пкм).

Лауреаты Премии – ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии» и ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии». Победитель Премии – ФГУП «Дальавиа».

Спонсорскую поддержку Премии «Крылья России-2004» осуществляли Внешторгбанк, Торговый дом «Топливное обеспечение аэропортов», страховая группа «АВИАКОС-АФЕС», Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП), «Ильёшин Финанс Ко.» Кроме того, партнером Премии выступило Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение (ВСМПО) – крупнейший производитель полуфабрикатов из титановых сплавов, которое разработало и изготовило новый приз для победителей Премии «Крылья России-2004».

с. Москва.

«Авиакомпания Кубань» – победитель Премии.

Авиакомпания ДНВ им. М.М. Громова также вошла в число победителей Премии.

Фото В. ГРЕЧЕНОВА.



ОТ АВИАТЕХНИКА – ДО МИНИСТРА



Б.Е. Панов сегодня.

Есть очень мудрая восточная присказка: «Будь добр к людям, когда поднимешься в гору, ибо ты встретишься с ними, когда спустишься с горы». К сожалению, далеко не все руководители, успешно шагающие по карьерной лестнице, помнят о ней. За годы общения с номенклатурными работниками разных рангов мне не раз приходилось замечать, как у меня «новоявленные» начальники вдруг как-то резко менялись обаянием и появлялся «металл» в голосе, а вчерашних своих коллег или одноклассников они почему-то начинали звать с фамилией и отчеством. И что интересно, финал такой метаморфозы почти у всех был, как правило, одинаков – лишавшаяся незначительной своей должности, они тут же пытались вспомнить из старых добрых временок, но, увы, времена эти были для них потеряны безвозвратно.

О нынешнем юбиляре, который сумел подняться с должности авиатехника до высшего поста в отрасли – министра, можно сказать только хорошее. Как бы удивно ни складывалась его карьера, он не только всегда оставался открытым для общения, но и готов был подставить плечо тому, кто в злом нуждался. И совсем не случайно, когда после попытки КПЧ изменить ход событий в нашей стране все правительство было отправлено в отставку, Бориса Егоревича Панюкова в коллективах гражданской авиации по-прежнему считали и по сей день считают своим, а смещение с поста министра – частным недоразумением, производственным форс-мажорным обстоятельством.

В теплоте и откровенности Бориса Егоревича не раз убеждался и автор

Б.Е. Панов – начальник аэропорта Минеральные Воды (у микрофона). Начало 60-х годов.

Б.Е. Панюков окончил Егорьевское авиатехническое училище ГВФ (1950), Высшее авиационное училище ГВФ (1959). Работал авиатехником, контрольным мастером, заместителем начальника ЛЭРМ, начальником аэропорта Минеральные Воды, генеральным представителем Аэрофлота в Венгрии, командиром Внуковского объединенного авиаотряда. С 1972 г. – начальник Управления организации перевозок МГА СССР, с 1979 г. – заместитель министра гражданской авиации СССР, с 1982 г. – первый заместитель министра гражданской авиации СССР, с 1990 по 1991 г. – министр гражданской авиации СССР.



этих строк. Хорошо помню такой случай. Из Самараграда позвонил мой бывший сокурсник, работавший в то время вторым секретарем горкома партии.

– Выручай, – попросил он. – Если не поможешь, придется выложить партиябилет...

Оказывается, на местном заводе холодильников спорил склад с заласкившим сырьем для их внутренней отделки. Собралось экстренное заседание бюро обкома. Моему однокласснику, как выводу из гражданской авиации, поручили срочно связаться с Москвой и «выбить» грузовой Ан-12, иначе завод простоят без дела больше суток, а этого в то время допустить не могли.

Всех надежда была на Б.Е. Панюкова, который всегда поддерживал с нашей редакцией самые тесные связи, много лет был членом редакцион-

В бытность заместителем министра гражданской авиации СССР, 1991 г.



ной колонии журнала. Правда, в ту пору он был уже первым заместителем министра, но спонсорам к нам не пошел.

Как мск, объяснил ему ситуацию. Борис Егорович тут же дал распоряжение Центральной диспетчерской службе министерства срочно снарядить самолет, и груз был доставлен в Самарканд в тот же день. Мой спонсор не только был спасен, но вскоре даже получил повышение.

Был и такой эпизод в моей жизни, связанный с добровольностью Бориса Егоровича. Министру гражданской авиации кто-то посоветовал назначить меня его помощником.

— Ну, какой из меня помощник? — деликатно уклонился я, но шансов избежать назначения было совсем мало.

И вот, приехав к Панкову по какому-то делу, вдруг услышал вопрос: «Кобь».

— Почему не соглашался?



— Борис Егорович, — возмущался я. — Помогите хоть бы вы. Какой-никакой, но я журналист, а там нужен аппаратчик.

Панков посмотрел на меня с иронией:

— В редакции у тебя шесть степеней свободы, а там этого не будет. Так?

— Так, — не стал открываться я.

— Ладно, поговорить о том, что я знаю, какие слова сказал Борис Егорович, но я остался на своей прежней должности.

Может быть, эти факты и не очень характерны, но я уверен, что любой человек, общавшийся с Б.Е. Панковым, вспомнит не один случай его доброжелательности и поддержки. Не потому ли Борис Егорович востребован в гражданской авиации по сей день. К нему идут за советом, его приглашают возглавить смотр и конкурс, он — президент авиапредпри-



ятий и гражданской служки гражданской авиации, чадра отдален ой весь жар своей душой, весь свой незаурядный ум, все свои помыслы. Его вклад в развитие нашей крылатой отрасли отмечен почетным знаком «Заслуженный работник транспорта РФСФР», орденом Октябрьской Революции, двумя орденами Трудового Красного Знамени, многими медалями и отраслевыми знаками трудовой доблести.

Доброго Вам здоровья, дорогой Борис Егорович, счастья и благополучия в жизни, новых свершений на благо нашей родной гражданской авиации.

Анатолий ТРОШИН

г. Москва.

Успехи «Мая доблести» в Егорьевске отмечены в мемориальном альбоме. Январь 2005 г.

Честность и открытость в Егорьевске. В этот храм когда-то развешались объявления курсового отделения авиационно-технического училища. Теперь в авиации Русской православной церкви.

Главный редактор журнала на празднике у мастера. 1990 г.

тия «ТЭСИС», председатель Совета директоров Транспортной Киргизской Палаты, сопредседатель Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации «Опыт»...

Недавно с группой старейших работников Аэрофлота — выпускников Егорьевского авиационно-технического училища разных лет он посетил свою алма-матер, где начался его авиационная биография. Вместе с ним в Егорьевск приехали выпускники 1952 года С.Л. Моманов и В.Д. Саморуков, выпускник 1953 года В.М. Гривин, выпускник 1966 года А.С. Голованский, выпускник 1972 года С.А. Филиппов и другие ветераны. Надо было видеть, с какой теплотой и сердечностью встречали своих именитых гостей в Егорьевске. Но первым среди них по праву называли Бориса Егоревича.

Итак, в этом месяце Б.Е. Панкову — 75 лет. Из них пятьдесят пять он



«КАВМИНВОДЫАВИА» — ВETERАНАМ



*Гордость
предприятия
самолет
Ту-204 в
Минераль-
водском
аэропорту.*

Пять лет назад наш журнал писал о 75-летию минераловодского авиапредприятия. Трехтысячный коллектив, подводя итоги пройденного пути, как бы перелистывал страницы своего прошлого.

Вот первая точка отсчета — 15 июня 1925 года. На бывшем выгоне для скота приземляется первый самолет «Дорные Комета». С этого дня там начинает функционировать воздушная станция, положившая начало будущему аэропорту. А в августе 1939 года в Минеральные Воды из Москвы прилетает уже настоящий гигант тридцатых годов — шестимоторный ПС-124.

Затем — суровое военное лето, героические полеты минераловодских экипажей на Марусиный перевал с боеприпасами и продовольствием для красноармейцев, которые вели там тяжелые бои с фашистами. Потом — годы послевоенного возрождения, строительство нового аэропорта, освоение первой реактив-



ной «ласточки» — самолета Ту-124.

Вслед за ним в Минаводах появляются Ту-134, а в самом начале 70-х годов аэропорт первым в стране начинает принимать Ту-154, которые вскоре составили основу самолетного парка отечественной гражданской авиации.

Наконец, декабрь 1997 года. Вопреки сомнениям многочисленных скептиков, в Минеральных Водах приземляется воздушный лайнер нового поколения Ту-204, открывший принципиально новую страницу в истории коллектива.

Выступая на торжественном собрании в честь 75-летия предприятия, его генеральный директор, заслуженный пилот России Василий Викторович Бабасикин отметил, что несмотря на все трудности прошлых лет авиаторы Минеральных Вод сохранили и работоспособность, и оптимизм, и лучшие традиции старших поколений...

Сегодня марку компании «Кавминводный Вод» знает не только во всей России, но и далеко за ее пределами: в Европе, Африке, Азии и даже в Америке. И достигнуто это прежде всего благодаря успешному освоению нового авиалайнера Ту-204. Не случайно В.В. Бабасикин вместе с группой авиаконструкторов, ученых и промышленников Указом Президента России В.В. Путина присужден Государственная премия в области науки и техники.

И вот уже близится новая знаменательная дата в славной летописи предприятия — 80 лет со дня его создания. Кавминводный встре-

*Генеральный
директор
ГП «Кавминвод-
авиа»,
заслуженный
пилот России
В.В. Бабасикин.*
Фото
М. ТАРАСЕНКО.

чают ее в напряженном трудовом ритме, постоянно нарастающей объемы авиаперевозок, и уровень сервиса. Лучшее тому подтверждение – победа в ежегодном конкурсе «Крылья России» в номинации «Пассажирский перевозчик на международных воздушных линиях» в группе с объемом перевозок от 200 млн. до миллиарда пассажирокилометров».

Примечательно, что знаменательная дата в истории предприятия почти совпадает с самым дорогим праздником нашего народа – 60-летием Победы в Великой Отечественной войне. Работники Минераловодского авиапредприятия, как и все гражданские авиаторы страны, свято чтут память о фронтовиках и тружениках тыла, которые внесли неоценимый вклад в разгром врага.

– В дни празднования Победы, – рассказывает В.В. Бабаскин, – мы уже пять лет подряд предоставляем ветеранам Великой Отечественной войны бесплатные авиабилеты для посещения родственников и родных, памятных мест былых сражений. Мы рассматриваем это как дань уважения и признательности за их подвиги и жертвы.

Но особое внимание минераловодцы уделяют Героям Советского Союза и России. Им предоставляются бесплатные авиабилеты не только в юбилейные дни, но и в любое удобное время года. Более того, обращаясь к своим коллегам-руководителям авиакомпаний, Василий Викторович

призвал их последовать примеру минераловодцев.

– Пусть узнают повсюду, – сказал он, – как в России умеют ценить и беречь своих героев. Они заслужили право летать бесплатно всю оставшуюся жизнь.

К сказанному В.В. Бабаскин добавил, что с принятием Федерального закона № 122 у авиаперевозчиков для таких благосклонительных акций появились новые возможности. Если раньше доставка на те же курорты Кавказских Минеральных Вод льготных категорий граждан не компенсировалась ни из федерального, ни из краевого бюджетов, а в основном ложилась на плечи предприятия, то сегодня картина иная.

– Только в прошлом году наши убытки составили 28,5 миллиона рублей, – говорит он. – А теперь подписан Договор с Фондом социального страхования, который позволяет планировать льготные авиаперевозки без ущерба для предприятия. Мы предусмотрели даже бесплатную доставку льготников из аэропорта в санаторий и обратно.

Думается, пример минераловодцев заслуживает всеобщего внимания и поддержки.

А.МКАЙЛОВ.

с Минеральных Вод.

Делегация предприятия «Кавказавиа» во главе с первым заместителем генерального директора Б.Н. Лейтманом на церемонии награждения орденом Почета «Крылья России» вице-президента авиакомпании

Фото В.ГРЕВНЕВА.



КОНСПЕКТ ДУШИ

Капитан первого ранга запаса, а ныне авиационный журналист Евгений Искотин, как и тысячи его сверстников, вырос после войны. Но в душе у него навсегда остался краем от тех тяжеловесных лет. И об этом очень красноречиво говорит его стихик, недавно собранный в миниатюрный сборничек «Конспект души».

«...Пал при форсировании реки Жидран.
(На похоронки на отца)

Я в день по сорок километров
По Подкарпатские просторы,
С полутьмы и со аэричным ветром,
И даже с дождиком дружу.

Шагаю куда по оврагам,
Через болота, река, мост...
Пронет наярная кружка
Свои любимые стволы.

Порой выводит меня тропы
К далеким дымкам ружьям –
Зарубицам, вышкам окопам,
Сырью, оплывшим близкимам.

И я пытаюсь на природе
Понять до самого конца
Смысл судьбы,
Судьбу народа,
Судьбу убитого отца.

Сегодня просто человеку
Шалить и гулять в родном крае.
А вот стар...
Дать лишь реку
Не удалось пройти в бою.

Военных тут свиданий гулял
Но плавно в по заморозку
Но так их пропала по дельту
И по судьбе еще плывет.

Отца убит.
От мха и бед,
Сидящая мать, страшно расстроена,
В своем же доме гитлеровском
Был живяю сожжен мой дед.

Когда необходимо мне
Амать заполнить порою,
Пашу,
И не был из войны,
И только аэромом был войною.





А.Е. Голованов
Главный командир эскадры



ДАЛЬНЯЯ БОМБАРДИРОВОЧНАЯ...

После обеда у письменного стола все было, много раз чернил и перепи-
сывая слова и целые фразы, я в
книжке кончал напечатать:
«Поздравляю Сталина!»
Европейские войны показывали, какую
огромную роль играет авиация при умелом,
значит, ее использование.
Англичане беззаботно летали на
Берлин, Кельн и другие места, точно
приходя к немецким целям, не заботясь
об состоянии погоды и времени суток.
Совершенно ясно, что кадры этой авиации
хорошо подготовлены и подготовлены.

В начале войны с боеприпасами мной
была выдвинута идея полетов в глубины
тыла боеприпас, молдавскую радионави-
гацию, для разбрасывания листовок и ли-
дерования бомбардировщиков к целям,
назначенным для бомбометания. Этот план
докладывали Вам, после Вашего одобре-
ния мы приступили и его выполняли.
Ввиду того, что мы летали на самолетах
«Дуглас» без всякого сопровождения и
попутчиков, летали мы только при помощи
метеорологов, пользуясь исключительно
радионавигацией.

Много полетов было проведено нами
по тылам боеприпас, как днем, так и ночью.
Много гоим листовок, а также десятки
выбрасывались нами и точно назначенные
места, и это летели при исключительно
достоверности и эффективности радиона-
вигации.

Будучи на территории у тов. Жданова, я
высказал мнение, чтобы нам были преданы
бомбардировщики для высадки их на
цели. Тов. Жданов дал задание разрабо-
тать этот вопрос, но он так и остался не-
решенным, и, таким образом, вторая часть
задачи осталась невыполненной.

Авиация Дальнего Действия сыграла огромную
роль в разгроме фашистских захватчиков. Ее экипажи
носили бомбовые удары по Кенигсбергу, Берлину и другим
глубоким тылам противника. Причем это делалось даже
в самое трудное для нас время – в первые месяцы войны,
когда вражеские полчища ревели с Ленинграда и Москвы.
Костяк АДД составляли, как известно, летчики Гражданского
Воздушного Флота, имевшие большой опыт полетов ночью
и в сложных метеословениях. А руководил
дальней авиацией и стоял у ее истоков выходец из ГВФ,
впоследствии Главный маршал авиации А.Е. Голованов.
Сегодня мы приводим фрагмент из его книги «Дальняя
бомбардировочная», в котором рассказывается
о том, как зародились идеи о создании АДД и как ее
поддержал Верховный Главнокомандующий И.В. Сталин.

ПО ГЛУБОКИМ ТЫЛАМ ВРАГА

Мы сегодня с каждым днем действуем
необходимость иметь такую авиацию, ко-
торая могла бы работать летучи в любых
условиях и точно прилетать на цель,
которая ей указана, независимо от метеоро-
логических условий. Именно этот вопрос,
по существу, и будет решать успех
предложения военных операций в смысле
дезорганизации глубоких тылов противника,
его промышленности, транспорта,
беспотенства и т.д. и т.п., не говоря уже о
возможности десантных операций.
Имея некоторый опыт и навыки в этой
вопросах, я мог бы заняться за организа-
цию и организацию соединений в 100–150
самолетов, которое отменяло бы послед-
ним требованием, призываемым авиации,
и которое летало бы не хуже эскадры
или полка и выполняло бы более для
ВВС в смысле кадров и дальнейшего увели-
чения количества соединений.

Дале это сорванное и отменено, но,
продумав все как следует, и пришел
к твердому убеждению в том, что если мне
дадут полную возможность в организации
такого соединения и помогут мне в этом,
то такое соединение вполне возможно
создать. По этому вопросу я и решил,
поздравляя Сталина, обратиться к Вам.

Летчик Голованов.

Место работы – Аэрофлот (эскадрилья
общего назначения).
Адрес: Коммунальный пл., 1-й Каширский
пер., д. 9, кв. 57, Тел.: И-1-03-88.

Перелетел несколько раз дальнюю, слож-
ную же, заходил в конверт и, не надев
его, оставил на столе. Было пять часов утра.
В семь с моей долгие часы заехать по
пути на аэродром. Нужно немного отбы-
нуть.

Перед отъездом я сказал жене, что, если
приедут от Сурдковина за пакетом, пакет на
письменном столе.

Ночевал мы в этот день в Астибиско.
Настроение у меня было отличное, оттого что
выполнял свою, как я думаю, тяжелую обязан-
ность – написал записку, которая к Сталину
конечно, не попадет, а если и попадет, то придет
ли на нее обратил внимание. Поэтому даже
своему экипажу – второму пилоту Михаилу Ва-
сильеву и бортовому Константину Михайло-
вичу Тамтлозу, с которыми мы давно вместе
летали, – ничего не сказал, зато все подробно
договорили и решили сообща. Я был
уверен, что с моей дальностью 800 на этом и
кончатся, и, прилетев в Альти-Вилу, сосредото-
чно не придавая значения распоряжению началь-
ства прервать дальнейший полет и немедленно
вернуться в Москву. Такое случилось не раз.
Разрешившись с Горюновыми, мы отправи-
лись в обратный путь и всю дорогу гадали,
строим разные предположения, куда нас зане-
сет судьба на этот раз.

Нужно сказать, что моя работа заинтере-
совала Аэрофлота была очень интересной.
Это не обыкновенная жизнь линейного
пилота, летавшего по одной и той же, как
говорят до одного кружка выносовой и
мучительной трассе. Механические полеты в
разных направлениях. Во все годы нашего
содружества интересны не только в смысле
положения географических и исторических
зон, но и своей выделенности, выделен-
ности, резкой сменой климатических и метеоро-
логических условий. Поэтому у нас
под рукой всегда были все карты и все
Метеоролог.

Погода от Кубинки до Москвы была не-
выносима – стараниями теплых воздушных масс,
былое оборудование. Самолеты на трассе
не летали.

В Москву прибили и пять часов вечера.
Как обычно, догоспитально останавлился друг
с другом запер, так как в аэропорту для нас
никого указаний или распоряжений оставле-
но не было.

Дама и узнал от него, что днем выехали рас не выехали от жандармов по товарищу Маленькому и спрашивали, как она думает, как лучше мы сегодня или нет. Жена сказала, что обычно же, когда мы возвращаемся в Москву, звонит и сообщает, но сейчас она не знает, где мы. Тогда ей сказала, что мы выехали из Аляма-Алы в Москву, но что погода плохая и вряд ли мы приедем. «Ну, большое вам спасибо», — благодарная жена, — сейчас буду готовить обед. Но ей сказала, что зорытичь не спешит, так как завтра позавтракать. «Ничего», — сказала она, — если вы выехали, то обязательно будете. Вы позвоните мне, когда мне вас снова увидит. Мы обязательно сообщат, как только он прилетит».

— Вот и сейчас, минул пять часов, была женщина. Оставиле номер телефона и сказала, чтобы вы сейчас не позвонили. Позвоню по моей Сунееву. Что это за товарищи, а никогда не слышал этих фамилий.

— По телефону сказала, и я сам не знал, что это за товарищи. Решил, что это, видимо, звонит те, которым мы должны судить волеи. Так и сказал жене.

— Но нам пока пассажиры никого не знакомы.

— Новый телефонный звонок решил все наше сомнение.

— Да, да, только что звонил, сейчас возьмет трубку, — сказала жена.

— Товарищ Голованов, говорю из ЦК, помощник товарища Маленького Сунееву. С вами хотим бы задать некоторые вопросы. Вы можете сейчас ответить?

— Мог, а как мне вас назвать?

— Знаете же, вы пока быстро поехали, а в выношу машину, за вами заедут.

— Хорошо, — ответил я. — Всего хорошего. И на дополнительный вопрос кратко объяснил.

— Ну, теперь все ясно! Не успею сказать себе, что нас срочно вернули из Аляма-Алы. Мы все сказали, куда и с кем летели. Это-то в дороге не забывали. Вот затронули нас товарищ Вайс, Маленьков и три товарища ЦК. Назавтра, куда-то собираюсь ехать.

— Он у вас это говорит, — вздохнула жена.

— Смирненько ты когда-нибудь не знаешь. Везде ты на себя сейчас. Нужно думать и о семье!

Коловой ряд и слышал эти слова и все ввериле. Халон-Гая, и в фенюлю, но всегда знал, что Тамара, хоть и много переживает, в полке и сама готовится за меня, за мой жедел. Все фенюлю войну проработала она в госпитале с ранеными и очень гордилась, когда-нибудь не отравилась. «А не жалею я все того летавца Голованова, что вывел меня на «Джигу»».

Наконец победа, встал с кровати. И тут же раздались звонок у входной двери: это пришла за мной машина.

По пути в ЦК в размышлении о том, куда же придется ехать. Много мне и завтра придется сделать, вплоть до пятидневных товарищеских, и в районе места. Но с секретарями ЦК встретиться не довелось. Обычно наши пассажиры приваживали на аэродром, а неспешно мне не приходилось, производительно куда-либо вылетать. Видимо, предстоит какой-то особо важный полет, и меня вызвали на инструктаж. С этими мыслями вошел я в поезд, держа документы и все показав, куда нужно ехать.

Встретился с товарищем С. Орловским, я, не успев даже спросить о своем месте, был проведен в довольно большой кабинет, где за столом, наклонив голову, сидел довольно грузный человек и что-то писал. Рядом два настольных лампы. Сверху зажег свет. В углу кабинета стоял большой чай. Время было 18 часов 38 минут.

— Вот и товарищ Голованов, — сказал Сунееву.

— Будем знакомы! — Маленьков. — Встале из-за стола, он протянул мне руку. — А вы были уверены, что вы сегодня не прилетите? Как поздно?

— Поздно неважно, — ответил я.

— Ну а как же вы летите?

— У нас самолет хороший, имеется противобомбовенные, полусумму радионавигации, так что в видеомости земля для ориентировки не нужна. Если полетим и погода будет плохая, сами уберемся.

— А у вас все так летают?

— В основном, пока нет до лета товарищеского, летают именно я и не только нас.

— Но вы же, — сказал Маленьков, — товарищ Орловский и заходите ко мне.

Я решил, что, видимо, посетит такая комиссия или большая группа, которой Маленьков дал инструктаж перед полетом, а скорее не ожидал, что не придется летать с секретарями ЦК.

Когда я вернулся, Маленьков был уже один. Лифт слушал нас вечно, мы перешли в кабинет и поехали. На лифте было только я и на столе, куда мы едем, вывешены различные пометки. На крыльце и лифте меня, как обычно, останавливали, и я увидел небольшого паровоза, освещенный электрической лампочкой. Мы подошли к второй этаж, вошли в комнату, где сидели два незнакомых человека. Маленьков предложил мне раздеться, разделился сам, сказал мне, чтобы и немного подождать, и пошел в открытую дверь. Бритый наголо, невысокого роста плотный товарищ, заинтересованный, не я ли Голованов. Все спросил, как мы долетели в такую погоду, но тут разговор закончился, он быстро ушел в ту же дверь, затем сразу вернулся и сказал:

— Пронизде, пожалуйста.

Я прошел через небольшую комнату и увидел перед собой огромную дубовую дверь. Открыл ее и оказался в кабинете, где слева стоял диванчик, покрытый зеленым сукном стол со множеством стульев по обе стороны. Несколько человек сидели, некоторые стояли. На стене висели два больших портрета — Маркса и Ленинский. Вдоль у дивана стены стоял дубовый шкафчик, на котором стоял телефон — это было, что я узнал раньше, ибо за дальнего стена не мне был человек, в котором я сразу узнал Сталина.

Сидящего с портретами было четверть, особенно с тем, на котором он изображен в белой куртке и того же цвета брюки, заправленные в сапоги. В этом костюме он был и сейчас. Только в жизни он носиле несколько худее и меньши ростом.

— Здравствуйте, — сказал Сталин о карие, проницательные глаза, взглядом на меня и протянул руку. — Мы видели, что вы действительно настоящий летчик, раз принимаете такую погоду. Мы озабочены, — он обвел глазами окружающих людей, — а ориентировка в нашей области, назвали о вас справи, что вы за человек. Предлагаю ваше мнение заслушать, жидковидно выслушать, а за считыми предложениями человеком для его выполнения.

Я молчал. Это совершенно неожиданная встреча всего лишь через несколько сбитых дней после того, как я написал довольно обширную статью. Конечно, и знал, что на такое обращение должен быть какой-то ответ, но такой быстрой реакции, до еще не было своего адреса, даже представить не мог. Благодарности оказалась, что такому стили работы следовали все руководители товарищеских.

— Ну, что вы скажете?

Сказать мне было нечего. Я совершенно не был готов не только для разговора на эту тему со Сталиным, но довольно трудно представить себе и саму организацию дела. Это

нужно делать, а, конечно, знал, а вот как все организовать, абсолютно не представлял себе.

Сталин, не зорился, задался по хохлу. Всплескивая назад и поранившись со мной, он остановился и спокойно сказал:

— У нас нет, товарищ Голованов, соединенный в сто км от границы самолетов. У нас есть эскадрилья, полки, дивизии, корпус, армия. Это относится ко всеобщему делу организации войск. И никакой другой организации представляется, человек не следует.

Потом Сталин спросил, но что-то я не понял, почему, опять заходил по кабинету, о чем-то думал. Я отключился и увидел за столом ряд местных мне по портретам или, среди которых были Малюков, Мухомов, Берек, Мирский Советского Союза Тимошенко, которого я знал по фанатской кампании как военачальника, успешно замаравшего боевые действия и ставшего после этого наркомом обороны. Был здесь также товарищ Буторин, Кулик и еще несколько человек, которых я не знал. Видно, дело обрисовывало кому-то военные вопросы. Маршал Тимошенко был в мушкетере. Не дожидаясь от меня ответа, Сталин, обращаясь к присутствующим, спросил:

— Ну, как будем решать вопрос?

— Не помню точно, кто именно из присутствующих предложил организовать армию, другого товарищ внес предложение начинать дело с верхов. Сталин внимательно слушал и предельно коротко. Наконец, поднялся ко мне, он спросил:

— Вы главный человек?

— Не помню смысла вопроса, в ответе, что в отношении себя не дан. Это были первые слова, которые я, в конце концов, промолвил.

— Я не об этом вы спрашиваете, — указывал Сталин. — Армия или корпус, — сказал он, обращаясь к присутствующим, — задает человека поранившим и военным выдам объяснение и объяснение, а на нулею подя, образование в части и образовании, это-то можно делать в любой обстановке. И если армия или корпус не создан, Вероятно, был бы интересней человек и много, когда-то с полка, но не обидеть, но он спел в состав верхов или дивизии. Его нужно непосредственно назначить центру, внимательно следить за его деятельностью и помогать ему.

— У меня сомнения и радостью слушаю, что говорит Сталин. Он высказал в продолжение лучше, до чего я сам, может быть, не додумался бы, а если бы и додумался, то едва ли высказал, потому что это были действительно особые условия, представляющие на которые я бы никогда не пошел.

Полковник на меня. Сталин опять улыбнулся: мой вполне радостный вид, который я не мог скрыть, говорил сам за себя.

— В этот полку нужно сосредоточить хорошие кадры и примерно через полгода развернуть его в дивизию, а через год — в корпус, через два — в армию. Ну а вы как, остаете с этим? — поднялся ко мне, обвел Сталин.

— Полностью, товарищ Сталин!

— Ну вот вы и закончили, — он опять улыбнулся. — Конечно, ваше мнение, конечно, бросайте ваши планы, займитесь организационной, дайте нам какие предложения, и поблагодарю. Мы все очень высокою. До свидания.

Ушел я от Сталина как во сне. Все решилось так быстро и так просто. Вышел из здания и отключился, в ушах передо мной обрисовывалось Кремлевское ступи. Но сразу ослепотелось, пришлось спешить, где Сталин вора. Позже думал лицом. На Красной площади услышал вой кремлевского курьера по Спасской башне. Поблизости. Прошло три часа с момента прилета в Москву. Всего три часа, а какой простор в жизни!



Генеральный директор ИТК «Феникс», кандидат технических наук М. Константиновский и директор по технологиям С. Горюхова.

«КУПОЛ» УПРАВЛЯЕТ ОТПРАВКАМИ

Меры безопасности, принимаемые в аэропортах и вызванные трагическими событиями на воздушном транспорте, сегодня никому уже не кажутся чрезвычайными. Однако зачастую они значительно усложняют процесс обслуживания. Решить эту проблему на стадии регистрации пассажиров и багажа позволяет автоматизированная система «КУПОЛ», разработанная Информационно-Технологической Компанией «Феникс».

В режиме реального времени система выводит пассажиров, находящихся в розыске, с транслитерацией фамилии, введенной в запросе, после получения сведений формирования, в процессе регистрации, а также в аэроп. справках. Она выводит багаж не вывешивая в вылету пассажиров, фиксирует регистрацию и отгрузку пассажиров с оружием, выводит информацию о маршруте трансферных пассажиров и их багажа, идентифицирует багаж по номеру рейсу. Кроме того, система выводит «дубликаты», находящиеся в розыске бланков билетов, формирует и печатает списки зарегистрированных и вылетающих пассажиров с паспортными данными по каждому рейсу, а также автоматически формирует и посылает телеграммы по маршруту следования после отправления рейса с переп-

Система, поставляемая ИТК «Феникс».

ном пассажиров и их паспортным данными.

По запросу к архиву система выдает поисковые данные о зарегистрированных и не вывешиваемых пассажирах, выдает статистику операций по пассажирам, возрастам и информации о действиях всех пользователей системы для разбора конфликтных ситуаций. Кроме того, сопряженные системы «КУПОЛ» и программно-технического комплекса МВД России по вывешиванию, наводнению в режиме ИТК «Розыск-Магистраль», позволяют повысить оперативность их обнаружения. Сталь большого объема функций пока что не вошла на один из эксплуатируемых в аэропортах страны систем регистрации. Надо сказать, что «КУПОЛ» реализует практически весь цикл обслуживания пассажиров от страны регистрации до посадки в самолет.

Система соответствует международным требованиям перевозки пассажиров согласно Рекомендации ИКАО, позволяет работать с кириллицей и латинскими шрифтами, получать и обрабатывать списки пассажиров во всех режимах бронирования, как российских, так и международных, проводить регистрацию в различных режимах и контролировать отгрузку сварганированного багажа. В системе «КУПОЛ» реализована и основная регистрация пассажиров в звуковых системах регистрации по протоколу «EDIFACT». «КУПОЛ» может интегрироваться с любыми существующими системами: информационные пассажиров, центры, контроль коммерческой загрузки и т.д.

В аэропорту Розино (Томск) система «КУПОЛ» работает с августа прошлого года во взаимодействии с системой «Розыск-

Магистраль» в режиме реального времени. По словам генерального директора аэропорта И. Павлова, система «КУПОЛ» полностью удовлетворяет потребности аэропорта и авиакомпании в управлении отпуском. А по мнению заместителя начальника управления авиационного обслуживания пассажиров на транспорте МВД России, внедрение данной системы регистрации необходимо продолжить и в других аэропортах. В будущем на комплексе «КУПОЛ» целесообразно предусмотреть возможность для стыковки с системой «Розыск-Магистраль». Рекомендации по созданию аэропортов современной системы регистрации авиапассажиров уже направлены Департаментом в адрес соответствующих подразделений МВД на воздушном транспорте.

Сегодня система регистрации «КУПОЛ» работает также в аэропорту Новосибирск, ИЖМ, Краснодаре и получила там положительную оценку. К примеру, руководителем аэропорта Толмачево, где система была внедрена в промышленном режиме для обслуживания авиакомпании «Авиалинии Кубань», вице-президента «Феникс» поставила оборудование и провела его стыковку с различными программами по управлению регистрацией, система работает надежно, без замечаний и соответствует мировым стандартам и требованиям.

Конечно, далеко не во всех аэропортах имеются автоматизированные системы регистрации. Поэтому фирма «Феникс» предлагает простой и недорогой программно-аппаратный комплекс автоматизированного мониторинга авиапассажиров (КАМА), предназначенный для подполки и передачи информации об управлении пассажирами в ближайший центр ИТК «Розыск-Магистраль».

Сегодня без внедрения современных информационных технологий в наземный процесс обслуживания авиапассажиров уже не обойтись. К сожалению, важность этой работы, особенно с учетом предстоящего периода страсти на электронных билетах (с 1 января 2007 года), многие руководители аэропортов до конца не осознают. Можем делу и разобщенности усилий двух ведомств Минтранс и МВД. Автоматизированные системы регистрации пассажиров и багажа – технологии сегодняшнего дня, и необходимость их внедрения очевидна.

г. Москва



ООО «Информационно-технологическая Компания «Феникс».
125130, Россия, г.Москва,
Старо-Петровский пр.-д. д. 1.
Тел./факс.: (095) 450-01-66.
E-mail: m-konst@mail.ru



Авиация пришла в Якутию в октябре 1925 года. Тогда общество воздушных сообщений «Добролет» открыло протяженную воздушную линию союзного значения Иркутск – Якутск. Строительство же аэродрома в Якутске началось позже – в 1931 году. В годы войны он использовался как аэродром промежуточной посадки на трассе, по которой перегонялись поставлявшиеся из Америки в СССР по лэнд-лизу самолеты. В 1989 году аэропорту Якутск была присвоена I категория ИКАО, а в 1997 году он получил статус международного.

Рассказывает Генеральный директор ГУП «Аэропорт Якутск», депутат Государственного Собрания Республика Саха (Якутия) Ил Туман – Андрей ИЛЛАРИОНОВ.

БЕЗ АВИАЦИИ У НАС НЕ ПРОЖИТЬ

Сегодня в общей объеме перевозок Республики Саха (Якутия) на долю авиационного транспорта приходится около 57 процентов от всего пассажирооборота. Справедливо, если не сказать роль в обеспечении населения республики воздушными перевозками играет аэропорт федерального значения Якутск, являющийся основным узлом, связывающим наш суровый край с крупнейшими городами России и зарубежья. Действительно, роль авиации для Крайнего Севера переоценить трудно, ведь она быстрая и остается здесь единственным круглогодичным видом транспорта. Но природно-климатические условия Якутии – вечная мерзлота, самые низкие в Северном полушарии зимние температуры – вносят в работу аэропорта свою специфику.

В главный аэропортовый комплекс республики входит аэродромно-техниче-

ские здания и сооружения, почтово-грузовой комплекс со складами, гаражи спецтехники на полторы сотни машин, котельная, трансформаторные подстанции. Аэропорт Якутск имеет сертификат МАКА о пригодности для обслуживания международных полетов воздушных судов без ограничения полезной массы в соответствии с требованиями ИКАО. Если же говорить о производственных показателях, то прошлый год для нас в целом был достаточно успешным. Продолжался рост объемов авиаперевозок, на семь процентов по сравнению с годом выросло число самолетов, получена небольшая балансовая прибыль...

— Однако, Андрей Аркадьевич, ведь несколько лет назад аэропорт Якутск находился в плачевном финансовом положении. Как удалось преодолеть кризис?

— Кризис был вызван в первую очередь тем, что на протяжении многих лет в инфраструктуру «линии» не вкладывалось ни рубля. Аэропорт был практически на грани закрытия из-за изношенности воздушных БПЛ. Впрочем, когда вникнешь в том, наверное, было бы несправедливым. Причина — сложнейшие перестроечные процессы, происходившие в экономике страны. Плюс отсутствие традиционной структурной помощи, разрывы в жесткой управленческой линии, неудачные попытки реорганизации авиационной инфраструктуры республики. Прибыль сюда долгие десятилетия аэропорту после разделения с национальной авиакомпанией «Сибирь».

Чтобы разобраться с таким тяжелым «наследием», пришлось выходить на все уровни — от авиационной администрации Минтранса РФ до Госдумы. Итогом этих обращений стала всего лишь одна строчка



Аэропорт Якутск — главный воздушный узел республики.

**В зале
выдачи багажа
разрабатывают
пассажирку.**

в финансировании аэропорта Якутск, который и возложена в него жизнь.

Восстановление хозяйства началось с ремонта авиационно-подземной системы, который проводил без закрытия полетов. Сохранению финансовой ситуации способствовало передача большого числа объектов коммунального быта на баланс городских властей. Провели целый ряд и других финансовых-подпорочных мероприятий. Сегодня с полетом на то правое можно говорить, что развитие аэропорта происходит с устойчивой положительной динамикой. Задача: сократить дефицитную и среднеторговую задолженность, погасить долги по зарплате, реструктурировать и докорректировать задолженность по налоговым платежам (за прошлый год предприятие ушло от налогов в бюджетном уровне на сумму 78,5 млн. рублей), оптимизировать структуру предприятия, сократить численность персонала и сертифицировать все службы.

Аэропорт Якутск сегодня самый крупный в республике. Новые пассажирские терминалы, построенные канадскими специалистами, имеют прогнозируемую способность 700 пассажиров в час. В аэропорту базируются авиакомпании «Ютэйр», «Империал авиэйшн», «Сиб Авио», «Сиб-Авиа», рейсы «КрасАвиа», «Сибирь», «Домодедовские авиалинии», Мурманское авиационное предприятие АК «Арктик», «Владивосток-Авиа», «Уральские авиалинии». В составе аэропортовой деятельности действуют службы, в том числе региональная поисково-спасательная база, финансируемая из федерального бюджета. В 2004 году в состав аэропорта дополнительные вошли службы жилищного коммунального обеспечения полетов, и деп. базового питания «АрктикФудсервис», образованный в 1999 году. Сегментный производственно-коммерческий комплекс аэропорта «АэроСервис» — это современный деп. базового питания, который обеспечивает авиационные все самолеты, выполняющие из Якутска. Также «АэроСервис» организует доставку кафе, ресторана и бара на всей территории аэропортового комплекса.

По мере активной авиационной деятельности, мы обеспечиваем бизнесмены района города Якутска коммунальные услуги и услуги телефонной связи.

Объемы пассажирооборота в последние годы увеличиваются?

— Да, в том, что объем зависит от материального благосостояния граждан. В 90-е годы, когда экономическая ситуация

материально-экономическая населения, а средняя стоимость авиабилета значительно превышала среднюю зарплату, объемы перевозок резко упали, и только с 1999 года началось стабилизация объемами показателей авиационно-транспортной работы. Что же касается последних трех лет, то можно с уверенностью говорить о констатирующей тенденции к их росту.

Павелец и сейчас пассажирооборотная траасса — Якутск — Москва, на которой объемы работ постоянно растут. В среднем по уровню пассажирооборота за последние пять лет вырос на 45 процентов, что свидетельствует о необходимости оптимизации авиационного терминала проекта. По прогнозам специалистов, пассажирооборот в Якутске в ближайшем достоянии может достигнуть миллиона человек в год, грузооборот к 2015 году достигнет 25 тысяч тонн в год. Исходя из этого прогноза, уже составлен генеральный план развития аэропорта, которым кроме строительства нового терминала предусматриваются приобретение телекоммуникационных тралов, расширение мест стоянок самолетов, строительство новой служебной дорожки. Соответственно, прогнозируемая способность терминала возрастет до 900 пассажиров в час на внутренних линиях и до 200 на международные. Это все, конечно, в ближайшем плане предприятия и на основании данных инвестиционного проекта, как, впрочем, и проекта строительства нового грузового терминала, Правительство Республики Саха (Якутия) в ближайшее время объявит конкурс.

Надо сказать, что аэропорт Якутск по своему техническому оснащению в полной мере соответствует всем международным требованиям как авиационной для международных маршрутов и, поскольку над ним проработали проектировщики американские, по ним летают американские авиакомпании из Чикаго и Детройта через Якутию в страны Юго-Восточной Азии. На соответствие стандартам аэропорт был проверен специалистами федеральной авиационной администрации США (FAA), «Боинг» и ведущими американскими авиакомпаниями. Такими он является и для ряда авиакомпаний Китая, Японии и Южной Кореи.

По аэропорту Якутск — это ведь вид и своеобразный полет для жителей авиационной техники, не так ли?



— Абсолютно верно, ведь земной у нас настоящий аэропорт для жизни и работы. Поэтому лучшим местом для остановки на холод технику и материалы, из которой она делается, пожалуй, что, и на нейтр. Целый ряд самолетов как отечественного, так и зарубежного производства приземлился у нас, используя маршrut. Среди них — А-340 (предварительно аэропорт был обследован специалистами «Airbus»), «Boeing-737», «ATR-42», «Boeing-747», Ил-96, Ту-204, Ту-214, Аэ-340, летящих к побочному элементу и новым самолетам — А-380 и Аэ-148. Температуры минус 40 и более градусов не только лучше проветривает на прочность, каждая новая терорние конструкторской мысли. В прошлом году у нас успешно прошли испытания самолетов Бо-200 АС, Ту-334, А-319, также совершил технический полет «Boeing-777-300ER».



Материальное обеспечение.



уровень качества обслуживания пассажиров и воздушных судов. Более же сложной в плане выполнения, по первоочередной задаче – в этом году довести светосигнальное оборудование до II категории ИКАО; установить линии осевой линии и световой «ковши» на взлетно-посадочной полосе. Это позволит сократить метеоамбарам для взлета и посадки воздушным судам в два раза и практически исключить риск воздушных судам на запуске аэродрома, что значительно сократит расходы авиаклима, выполняющей регулярные рейсы, а пассажиры не придется сутками ждать летней погоды. Остро стоит проблема водоотстойки с партерной аэродрома. При строительстве ВПП-1 в 1984 году данная проблема не была учтена, что привело к ее закрытию для эксплуатации. Работа по водоотстойке уже начата и будет продолжена.

Обеспечение авиационной безопасности также один из основных приоритетов нашей деятельности. Ряд мер по ее усилению был предпринят еще до событий августа и сентября 2004 года. С октября же аэропорт Якутск производит личный досмотр пассажиров с помощью работников федеральной службы по надзору в сфере транспорта. За год мы дополнительно приобрели микроскопы и газонализатор, созданы и работают экологическая служба, авиационный контрольно-оборудованная системой видеонаблюдения. С ноября открыт пункт досмотра икардочной почты. В этом году немалым моментом стало ограждение по периметру аэродрома и территории барда «Егоров», оборудован в гребности молнии-детекторы, турнеты, персонализаторы и лазерной рентгено-дозиметровый комплекс для досмотра воздушных судов и авиатранспорта, установить по периметру ограждения и в месте стоянки самолетов системы видеонаблюдения.

Конечно, нововведения вызывают некоторые неудобства для пассажиров, особенно с учетом нашего северного климата. Через СМН мы довели население о необходимости приходить на регистрацию заранее. Однако, в целом пассажиры отнеслись к новым мерам с пониманием.

— И последний вопрос, Андрей Александрович, о Вашей депутатской деятельности. Она связана с проблемами развития воздушного транспорта республики?

— Мне доверие предоставить и лоббировать интересы авиаторов республике на государственном уровне. Для Крайнего Севера авиация была и остается единственными круглогодичным видом транспорта, обеспечивающим более половины всех пассажирских перевозок. Обширная территория, удаленность и плодородность населения требует республике остро стоит вопрос необходимости использования авиации местных воздушных линий, региональных аэродромов, развитие которых невозможно без поддержки государства.

Вопрос гражданской авиации в целом также требует принятия специальных законов и существующей деятельности действующего законодательства, в том числе на территории Республики Саха. Необходимо создание механизма, регулирующего отношения между авиационными и аэродромными, связанное с оказанием услуг пассажирам, обслуживанием воздушных судов, авиаматериала с органами власти субъектов России, на территории которых расположены аэродромы. В настоящий момент даже вопросы авиационной безопасности не имеют нормативно-правовой базы. Могу сказать только одно, что в производстве, и государственная деятельность направлена на укрепление и развитие авиации нашего северного края.

Материал подготовлен
пресс-службой
ГУП «АЭРОПОРТ ЯКУТСК»

г. Якутск.

The Yakutsk airport plays major role in air services provided to the people of the Sakha Republic (Yakutiya). Several years ago its financial status was pretty poor due to market reforms. Presently, the situation improves and the airport develops in a positive way. The airport fully meets international standards and is a back-up for cross-polar airways. Low temperature tests of new planes are carried out at the Yakutsk airport. In the nearest future a flow of passengers flying to Yakutiya may reach a million per year. The airport general development plan stipulates that a new terminal, telescopic walkways, enlarged parking areas and a new taxiway will be provided. The Government of the Sakha Republic (Yakutiya) made public a tender to implement this project. Andrey Ibarionov, General Director of Airport Yakutsk State Unified Enterprise, highlights these developments.

— Что удалось сделать коллективу аэропорта в прошлом году. Какие планы на год нынешний?

— Основным событием года стал ввод в эксплуатацию нового светосигнального оборудования финской фирмы «Илхам», соответствующего I категории ИКАО, при этом была ликвидирована реконструкция левого обслуживания объектов. Помимо оборудования стартовало свой ресурс еще в 1995 году, стоял вопрос о прекращении полетов в авиации края. Установка новой светосигналы стала возможной благодаря включению аэропорта в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России» и финансированию из республиканского бюджета. Реализация плана капитального оборудования основных средств и оптимизация структуры авиационной деятельности позволяют повысить



■ БЫЛА ТАКАЯ РАБОТА

Как и все мальчишки предвоенной поры, я грешил об авиации. Конечно, не о том, чтобы вскоре стать летчиком – до этого в моем тогдашнем возрасте было еще далеко, но хотя бы разок слетать на самолете. Вот что было пределом мечтаний! Самым неожиданным образом это осуществилось, и когда – в разгар войны, в середине августа 1942 года.

военной миссии, авиационников в сторону. В этой группе иностранных военных я и застрял: они считали, что в самолетах кого-то из местных пассажиров, а наши люди принимали меня за ребенка высокопоставленного бельгийца. Вещь более чем четырехчасовой перелет до Москвы через Казань и Горький (было Нижний Новгород), а как приключений, не отрывавших от иллюминатора самолета, что также было вполне естественно для столь юного пассажира, обвешивающего воз-

Перед войной Аэрофлот располагал 72 ПС-84, которые могли размещаться в 150 аэропортах страны.

Уже в начале второго полугодия 41-го года сокращения Великой Отечественной войны свелили гражданское пространство Европейской части Союза. В московской школе, куда я поступил после эвакуации домой, в коридоре рядом с кабинетом географии висела большая карта страны, на которой красным цветом и булавками отмечались (очень условно, конечно) линии

ВДАЛИ ОТ ЛИНИИ ФРОНТА

В ту пору мы иддем с мамой уже несколько месяцев находились в эвакуации в «приволжской столице» – городе Куйбышево, нынешней Самаре. Сюда были переведены многие центральные учреждения, в том числе часть редакции газеты «Известия», где военным корреспондентом служил отец. Каждую ночь на прифронтовой Москве на аэродром местного авиазавода в поселке Безыменка прилетал двухмоторный ПС-84, доставлявший матрицы центральных газет и срочную почту. Точка чистота-живой связи с сердцем страны не прерывалась ни на день, хотя регулярные полеты с Центрального аэродрома на Ходынку до посадочной площадки в заводской степи требовали от экипажей не только немалого мужества, но и высокого летного мастерства – полеты были ночным и в любую погоду.

Стоит напомнить, что в ту первую военную зиму Москва еще подвергалась регулярным налетам фашистских бомбардировщиков, а все Подмосковье находилось в зоне действия немиссии истребителей. Что им мог противопоставить тяжелый ПС-84, имеющий максимальную скорость 320 километров в час? Недаром в поиске его пассажирской кабины было проведено крупное открытие, придание прозрачным колпаком, и установлен на турели пулемет для стрельки-радиста: хотя бы как-то зацелить на случай встречи с вражеским «мессером». После разгрома немцев под Москвой воздушная обстановка несколько нормализовалась, но матричные полеты выполнялись с большой осторожностью.

По прибытии в Куйбышев транспортник на летном поле встретили редакция «зема» и молодежь Зоя Клымова, наша соседка по куйбышевской квартире, работавшая своеобразным курьером по скорейшей доставке матриц в местную типографию. Вот она-то, зная нас на заводском аэродроме войс и дружившая со многими экипажами, предложила матушке организовать «воздушный мост» по переправе меня, единственноголетнего мальчугана, к отцу в Москву обманным рейсом матрешного самолета. Следом, но уже официальным путем, «по вывозу», как тогда говорили, могла бы вернуться и моя родительница.

Удобного случая пригласить ехать несколько месяцев, до конца лета 42-го года. Умница Зоя не только обо всем договорилась с экипажем, но и подбавила рейс особого назначения. Моим получателями в Москву оказались члены бельгийской

дипломатической миссии в такое небывалое военное время.

На освободившейся авиалинии самолетом Беломоев Центрального аэродрома стояла зашифрованная левая машина автоматами с военным номером, а рядом с ней я разглядел дадо Ваню Желткова – фронтового водителя моего отца. Он четко, по-армейскому поддал ко мне, отпозирал и повел к взлетной полосе. В суматохе полета никто не обратил внимания на такую, «не по регламенту», асперу ребенка, но Желтков, быстро приспособившись к короткому маху с дипломатическими компаниями, уже покидал взлет за бельгийской делегацией периферийного аэродрома. За отрядом нас покидал сверкавший ослепительный свет.

Я еще долго вспоминаю, как редкоотный субъект, вылетевший мне на тот перелет авиационист, а много позже выяснил, что оказался одним из 119 тысяч штурманов пассажиров, перевезенных Гражданскими воздушным флотом (ГВФ) в первый период войны (22 июня 1941 – 19 ноября 1942 годов). Большинство их часть составляли командированные работники типа, доставляемые к месту назначения спецрейсами. Перед началом войны действий летом 1941 года общая протяженность воздушных линий страны достигала 146 тысяч километров, а регулярные воздушные сообщения связывали столицу Советского Союза со всеми республиками, краями, областями и крупными промышленными центрами Сибири, Севера, Дальнего Востока и Средней Азии. На внутренних магистралях страны эксплуатировались новейшие по тем временам многоместные самолеты ПС-84 (инженерный пассажирский самолет 84-го завода в подмосковном Химках), переименованные осенью 1942 года в Ли-2.

В ее конфигурации раз в неделю по садкам Свенфорборго вносился изменения. Это был целый ритуал, участвовать в котором допускались только лучшие Училища всех классов, очень тогдашние такой частью. Броне просто и эффективного средства воспитания патриотизма в этих душах мне больше видеть не доводилось.

Фронт переместился от Черного до Баренцева моря. К востоку от этой линии простирался огромная территория, на которой жил и работал несогласованный народ – трудился на военных предприятиях, выкапывал и собирал урожаи, добывал руду, уголь, нефть, доставлял всевозможные грузы. В связи с массовым переоборудованием в восточные районы страны предприятий из временно оккупированных областей резко возросла роль индустриальной Урала, Приволжья, Западной Сибири, Средней Азии. Здесь разместились свыше 1900 оборонных заводов на западных и центральных регионах, которые вместе с прежними и вновь созданными производственными предприятиями увеличивали экономический потенциал западной части страны по сравнению с предвоенным уровнем.

Натрапя все силы, Советские люди ковали будущую победу, и эти их титаническими усилиями надо было руководить, направлять в единое русло, к общей конечной цели. В условиях военного времени усложилось значение гражданской авиации, самого оперативного средства транспорта и перевозок людей. Потребовались и организационная перестройка подразделений ГВФ, находившийся в тылу страны. В частности, существовавшее Управление воздушной магистрали Москва – Иркутск (УВММ) – ставило хребта всей воздушной транспортной сети государства – было с

конца 1942 года преобразовано в Западно-Сибирское и Уральское управление Гражданского воздушного флота. Из рядов летчиков, выросшие здесь, вышли прославленные авиаторы Аэрофлота, Герои Советского Союза Г. Таран и П. Ершов.

Новым территориальным формированием бурально с первых же дней своей деятельности пришлось заняться восстановлением объемов авиамагистралей в подвизвственных районах. Сохранение ПАХ, как мы бы сегодня сказали, сведенное с отправки на фронт значительной части самолетов и личного состава, создало угрожающую ситуацию в сельском хозяйстве южной зоны страны. Стоит упомянуть о том, что в довоенное время и вплоть до начала 60-х годов одним из распространявшихся заразных заболеваний считался малярия. На всю жизнь запомнится горчайший вкус таблеток хинина, которые нам в профилактических целях давали в столовой лагерного лагера после обхода.

Чтобы не допустить распространения опасной инфекции, стали от уничтожения насекомых-вредителей лосевые наиболее ценных сельскохозяйственных культур, оставались самолеты сельскохозяйственной индустрии с максимальной интенсивностью, пилоты трудился с полным напряжением сил. За военные годы с воздуха было обработано 1 828 тысяч гектаров водоемов, зараженных личинками малярийных комаров, и 1 014 тысяч гектаров сельскохозяйственных угодий. По заданию правительства, наши авиаторы оказали помощь союзному Ирану в борьбе с саранчой.

Наверное, никто так зримо не представлял в ту пору географический масштаб охватываемой всю страну перемены, как авиаторы базировавшиеся в Новосибирске аэрофлотского отряда Пятого управления геодезии и картографии. В мирное время они изобразили все небо от Балтики до Тихого океана, готовя необходимые материалы для карт и атласов, обеспечивая в том числе и авионавигационное обслуживание воздушного транспорта.

С началом войны в отряде наполовину сократился парк самолетов, ушли в боевые части лучшие летчики. В усложнившихся условиях отряд продолжал выполнять свое задание, особенно на Дальнем Востоке, Якутии и Чукотке, где силами ГВФ с перерывами война развернулась про-

клада совершенно новой воздушной трассы протяженностью 8450 километров Аляска – Красноярск для организации перелетов на фронт авиационной из США. Аляска, протяженная сквозь сибирскую тундру и обустроенная на всем протяжении за год, обеспечила перелетку из Америки к нам 8094 самолета засеконного производства – истребителей, бомбардировщиков, транспортно-пассажирских машин. Она закончила свое существование в 1945 году, прорезав в Штаты группу пассажирских самолетов, на которых советская правительственная делегация прибыла из Москвы в Сан-Франциско на учредительную конференцию Организации Объединенных Наций.

С целью перелетов авиационных, но уже для пополнения действующей частью степенными самолетами, инсталлировал функционировала трасса Комсомольск-на-Амуре – Иркутск – центр России. Для ее обслуживания, а также маршрута Красноярск – Аляска, были сформированы из опытных гражданских летчиков так называемые «перелетные группы», служба в которых приравнивалась к боевой деятельности. И решено так было не случайно, если принять во внимание суровый сибирский климат, гористый рельеф местности и относительно слабое авионавигационное обеспечение тогдашних тысячеклометровых перелетов.

Вот один из эпизодов этой многолетней эпопеи, о котором мы расскажем четверть века назад сын замеченого охотника Г. Балаганский:

— Дубовый циклон, вышедший на Прибайкальи из монгольских степей, принес тяжелые тучи, снежную крутоверть. Пурга застала нас с отцом далеко от жилья. Пришлось укрываться в снегу и вдуру – слышим надвигавший гул самолета. Видно, непогода застала редномашки, экипаж потерял ориентирераку и, выработав горючее, решил пойти на вынужденную посадку.

Вылетевши из снега, снижаемся двухмоторная машина, выустает

закрыто и лыжное шасси. Через минуту тайга вздрогнула от глухого удара. Мы понесли – беда! Не раздумывая, покинули оленей к месту приземления. Подоспели как раз вовремя, чтобы помочь летчиком выбраться из перевернувшегося самолета, у которого к тому же отломилось какое-то оперение. Один из пилотов повредил ногу, его уложили на снег и все пролили, в деревню. Недалеко отсюда летчиков вывели из тайги на заводской аэродром в Иркутске...

В годы войны продолжали действовать международные авиалинии Ташкент – Хамы и Улан-Удэ – Улан-Батор. С 1942 года к ним прибавилась линия Москва – Тегеран. На следующий год по ней проследовала на Тегеранскую конференцию глав союзнических держав советская делегация. Кроме того, выполнял эпизодические задания, гражданские авиаторы летали (сегодня сказали бы – «картерными рейсами») в Лондон, Нью-Йорк, Стокгольм, Каир, Чунцин, Касабланку, Алжир и другие зарубежные города. После разгрома фашистских войск под Сталинградом возобновилось воздушное сообщение по восьми внутренним воздушным трассам, идущим от Москвы на восток страны, а затем к ним добавились еще двенадцать маршрутов. Советским Союзом вновь обретен марше крылья.

В. БЕЛИКОВ

г. Москва



На тышке Ла-2 – самый раскормленный дурилка-жирляк самолет Великой Отечественной войны.

Фотоматериалы

All arduous days and nights of the Great Patriotic War at the home front of fighting troops up to the Pacific Ocean the people were engaged in a nonstop work to provide soldiers with everything necessary for the final victory. The Civil Air Fleet of the country important role was to carry out pressing orders to transport shipments and personnel to the military enterprises, to ferry heavy combat planes from distant areas to the places where big air force groups were concentrated.

The article highlights how civil pilots flew at war, how they tackled their problems thousands and thousands kilometers from the battle-grounds and combats.



■ ОПЫТ «АЭРОФЛОТА»

За сто с лишним лет существования авиации в разных странах были разработаны и построены сотни конструкций воздушных судов — монопланов и бипланов, автоматических, турбореактивных, турбовентиляторных и ракетных, эксплуатировавшихся много годы и быстро сменяемых с небесной арены. В итоге к настоящему времени определены три ведущих направления 17 тысяч ныне действующих гражданских магистральных летательных аппаратов, обеспечивающих ежегодные перевозки 1,7 миллиарда пассажиров и 40 миллионов тонн почты и грузов по всему миру. Это крупнейшая авиакосмическая корпорация «Боинг», действующая в США, объединенная западноевропейская компания «Эрбас» и группа российских производителей самолетов и вертолетов, находящаяся сейчас на завершающей стадии в Объединенно-авиационную корпорацию (ОАК).

Автоматизациями отмечается сейчас такая тенденция к обилию характерных конструктивных особенностей воздушных судов, создаваемых в разных странах: все большее использование композиционных материалов в планере самолета, переход на электродистанционное управление движением поверхностей, размещение экипажа из двух пилотов в кабине, насыщенной цифровой электроникой, в не электромеханической авионикой. Использование на борту этих достижений научно-технического прогресса становится обязательным признаком самолетов XXI века.

Немного истории. Если не брать во внимание период до Второй мировой войны и военные годы, первый типичный магистральный самолет зарубежного производства появился в единственном экземпляре в начале 90-х годов. То были единичные широкофюзеляжные «А-310-300», но уже несколько лет спустя их число в ОАО «Аэрофлот» — Российские авиалинии» достигло сорокадвяти машин. Теперь они заменены на самолеты «Эрбас» так называемого 20-го семейства — «А-319/320/321» (19 лайнеров).

Кроме того, «Аэрофлотом» ныне эксплуатируются дальнемагистральные «Боинг-747-200ER» (5 машин) и «Боинг-777-200ER» (2 машины). Для обслуживания грузовых перевозок компания применяет транспортные «DC-10-40» (4 самолета). Всего в парке российского национального перевозчика используются 32 самолета иностранного производства. Об опыте их эксплуатации рассказывают ведущие специалисты летного комплекса «Аэрофлота» — **Владимир ДЕРЕВЕНКО** и **Александр ПОДКОЛЗИН**.

Подготовка экипажей. Тридцатилетний опыт «Аэрофлота» по эксплуатации воздушных судов зарубежного изготовления показывает, что по производительности они даже превосходят отечественные самолеты той же вместимости. Естественно, что на каждый импортный лайнер требуется, как минимум, экипаж из двух пилотов. Отсюда возникает проблема подготовки летного персонала соответствующей квалификации. На первых порах авиаконструкция использовала возможности соответствия

Специалисты «Аэрофлота» **Е. ДЕРЕВЕНКО** (слева) и **А. ПОДКОЛЗИН**.



ТАКИЕ РАЗНЫЕ САМОЛЕТЫ



щих учебных центров в других странах, где имеются необходимые тренажеры и инструкторский состав, способный обеспечить нас необходимым количеством летчиков.

Для первых «А-310», появившихся в гарниз авиационной специальности, командированные из Шарлоттсвилля, проводили подготовку в Торонто (Канада). Затем большой группа наших авиаторов обучалась в учебном центре «Аэрбус» в Тулузе (Франция), а также в Дублине (Ирландия). С 1999 года в Шарлоттсвилль летают авиационного персонала (ЦПМТ) «Аэрофлота» появились собственный комплексный летательный тренажер, позволяющий вести подготовку экипажей для «А-310» непосредственно в базовом аэропорту.

Проводилась она силами своих специалистов-инструкторов, получивших необходимую сертификацию. В начале 2002 года ЦПМТ с показателем «Аэрбус» был основан современной компьютерной системой обучения СВТ для подготовки летных и cabin crew экипажей, инструкторов, техников и других специалистов по эксплуатации и обслуживанию узкофюзеляжных самолетов нового поколения. Прибыл и соответствующий тренажер для самолета «А-320».

В парке авиационных начался замена воздушных судов на эти современные модели, которые по мере поступления немедленно вводятся в строй. Все самолеты семейства однотипны в части авионики, что позволяет летчикам, изготовленным на управление одним из типовых воздушных судов, автоматически получить доступ на управление всем остальным. Техническое обслуживание также проводится одним и тем же наземным персоналом. Определенные сложности при приеме экипажей подготавливаются будущим экипажем, используются для обучения кадров вне графика поступления в компании региональных самолетов новых для «Аэрофлота» типов.

Антураж пилотской кабины. Ничто так быстро не меняется в компоновке современного воздушного судна, как «интерьер» пилотской кабины. Это прямое следствие стремительного прогресса электроники, составляющей основу современного оснащения лайнеров. При взгляде на кабину современного иностранного самолета бросается в глаза, что она сконструирована на двухканальный экипаж, состоящий только из пилотов. Ведущая электроника вывела на себя обязанности бортового радара и штурмана — эти специальности оказались больше не нужны.

За последние полтора десятилетия различно изменилось не только видный облик рабочего места экипажа — вместо россыпи стрелочных, ленточных, цифровых приборов и указателей на приборной панели появилось несколько инновационных экранов — дисплеев. Серьезно это была электронно-лучевые трубки, теперь их вытеснили лампы кинескопного типа. Однако, очевидно присущие последним моделям самолета «Боинг» и «Аэрбус».

Все используемые в настоящее время «Аэрофлотом» воздушные суда иностранного производства имеют, если использовать общепринятую международную терминологию, «стеклянную кабину». Иными словами, все основные элементы цветные интегральные

электронные индикаторами, отображающими в удобной, легко воспринимаемой форме всю необходимую информацию — наглядно-изобразительную, а также в состоянии (диагностику) всех систем и оборудования. Такая авионика разработана на европейской авионике (цифровой комплексом EFIS производителя французской фирмы «Томсон-CSF», а на «Боинг» — комплексом EFIS, изготовленным американской компанией «Роуланд Дэйвис»).

Возможности комплексов позволяют полностью автоматизировать систему управления самолетом, включая регулировку такти (радиальной) установки, соблюдение режима полета и даже программирование движения по маршруту «из пункта А в пункт Б». Премечательно, что создатели электронной авионики позаботились о том, чтобы символы — обозначения, возникающие на дисплее, имели определенные логические пояснения при помощи специальных приборов. Правда, видна новость — если символы образуют нормальную работу того или иного агрегата, системы или узла, его изображение выцветает желтым цветом. Если же надо сигнализировать о приближении сбоя в работе, цвет меняется на ярко-красный, но заметить который просто невозможно.

Нельзя также отметить высокий уровень эргономичности пилотских кабин лайнеров иностранного производства. Предусмотрены даже специальные держатели для летных документов и карт, сделаны лотки для хранения карандашей. Неударом говорят, что эти самолеты сделаны летчиками для летчиков — на них приятно и удобно летать, а значит, снижается вероятность непроизвольной ошибки при пилотировании, что в конечном счете сказывается на уровне безопасности полета.

Как преодолеть «человеческий фактор?» У современного воздушного транспорта нет большей напасти, чем пресловутый человеческий фактор, на долю которого приходится три четверти авиационных происшествий во всем мире. Если охарактеризовать его в целом, то это проявление неадекватности человека-оператора, вызванной чрезмерной сложностью процесса управления самолетом, несовершенством органов управления в кабине, дефицитом времени для принятия верного решения, недостаточным уровнем профессиональной подготовки летчиков, несовершенством их действий, нарушением установленных правил самолетовождения. Главная опасность человеческих ошибок кроется в том, что их последствия сразу не видны, а позже времени на исправление уже не остается.

Статистика свидетельствует, что новейшая, полностью автоматизированная воздушная судна значительно надежнее в этом смысле прежде выпускавшиеся летательные аппараты с электромеханическим управлением. Однако проблема человеческого фактора существует, с ней придется считаться и применять меры противодействия негативным последствиям его проявления. Положение вовсе не безнадёжно, о чем свидетельствуют опыт западных перевозчиков, сумевших снизить удельный вес авиационных происшествий по причинам человеческого фактора до 58 процентов от всего числа инцидентов.

Общие направления усилий, предпринимаемые учеными, инструкторами, персоналом эксплуатационных подразделений, — это стандартизация действий экипажа, закладывание предугиблимых возможностей воздушного судна еще в процессе его создания — «Боинг» и «Аэрбус» сами определяют распределение обязанностей в экипаже, оговаривают в фирменных инструкциях зоны ответственности между экипажем и требуют научности/логичности оборудования своих предшественников. Обязанности левого и правого летчиков определены четко и однозначно, можно сказать, на все случаи полета, вплоть до попадания при возможных нестандартных ситуациях.

В процессе обучения и переподготовки на новую теорию иностранные инструкторы прежде всего обращают внимание на отлаженность применения стандартных процедур, за чем особенно внимательно следят во время занятий по специальным программам на персональных компьютеров, в ходе контрольных проверок на тренажерах и при полетах и самостоятельному пилотированию. Следующий этап — тесное использование стандартных команд и докладов. Считается, что это основа принятия правильных решений и понимания необходимости последующих верных действий.

Кстати, практика «Аэрофлота» показала, что при речевом обмене в экипаже на иностранном языке точность использования стандартных слов и выражений снижается в разы, чем на родном русском. Это и понятно — инновационный уровень большинства выученных ей «на учебном» буднично на словесном уровне, затрудняюще воспринимает сути сказанного. К тому же стандартные команды при пилотировании воздушного судна строятся по определенному базовому принципу, включающему «запрос — доклад — подтверждение». Так закладываются четкая информационная основа выработки правильного решения на определенной действия, исключительность в принятии решения, исключение дублирования членов экипажа, перекрестная проверка действий.

Нельзя не отметить, что на зарубежных самолетах в кабине экипажа формируется определенная среда взаимодействия, цель которой обеспечить надежное поведение летчиков, поддержание атмосферы доверия между ними, снижение, насколько возможно, вероятности возникновения непроизвольной ошибки пилотирования. Если же говорить о конкретике, то можно позитивно по отношению к задаче можно сформулировать так — упор от командной системы, замена ее мнемоником — управленческим ресурсом экипажа.

The article describes certain aspects of Aeroflot — Russian Airlines crews' Boeing and Airbus made heavy long-haul planes operation experience within the last thirty years. Leading company operation division experts V. Denevayko and A. Podkolzin who directly participate in the national carrier activities, tell us about these activities.

They pay special attention to cockpit design different from Russian and to special efforts made to make flight crews feel comfortable in a new environment. They stress the fact that these aircraft are equipped with modern digital avionics which help pilots to navigate planes according to preplanned program.

За последние полтора десятилетия изменился облик рабочего места экипажа — вместо россыпи стрелочных, ленточных, цифровых приборов и указателей на приборной панели появилось несколько инновационных экранов — дисплеев. Серьезно это была электронно-лучевые трубки, теперь их вытеснили лампы кинескопного типа. Однако, очевидно присущие последним моделям самолета «Боинг» и «Аэрбус».

Федо В. ДЕНЕВАЙКО и Александр ПОДКОЛЗИН из службы ИКАО.

Мне передали приказ срочно встать с начальнику Главного управления ГВФ, маршалу авиации Ф.А. Астахову. Маршал коротко исполнил свой заданье, и в полдень 9 мая 1945 года доставить в Москву самолету правительственную делегацию. Самолет было тоже, что в районе Пашева самолет встретил истребители сопровождения.

Через докуриного по кабелю полка и передан приказ командру самолета Абдураману Тайметову никуда не отлучаться с аэродрома. По дороге к стоянке самолета меня обновили две летовые «эмки», в которых сидели генералы и люди в штатском. Все три машины разом тормознули рядом с самолетом. Часовой прогнулся выходя из машины людей к двери нашего самолета. Я зашел последним, захлопнул дверь и прошёл в пилотскую кабину.

— Сегодня летим вместе, — сказал командру самолета. — Садык, Абдураман, на место второго пилота и держи планку. Первый взорком над Познанью. Второй... второй только в том случае, если приказ на это будет в первом пакете. Помчи?

— Так точно. Только на советск... — ответил Тайметов.

— Эх, брат, а бы тоже очень хотел знать, что все это значило.

Над Познанью мы вскрыли первый пакет. В нем говорилось: «Выпустить три крыльевых ракеты. Если с полётом аэродрома поднимется дымка истребителей сопровождения, вскрыть второй пакет. В противном случае — садиться».

Взрыв на высоте выстрела из ракетницы с земли поднялся дымка истребителей и зюган «прорисовалась» к нашему самолету. Тайметов сорвал ручные печати со второго пакета и выкриком прокричал: «Курс на Берлин!»

Уже километром за семьдесят мы заметили внизу огромное красно-пальмовое облако и догадались — Берлин. Через несколько минут под крылом промелькнули пригороды фашистской столицы. А вот и массивное здание с разбитым куполом. Алая точка над ним рывком и Знамя Победы! Вразок стоишь в руках советских воинов.

Посаду выполняли на коротком взорочке Берлинского аэродрома Темпельгоф. Когда самолет зарулил на стоянку и винты закончили свой бег, пассажиров сосчитал на зыбло. И тут же грянул военный оркестр. Прибывшие из Москвы встретили генерал Соколовский, командир Берлинского Епархии и другие представители Красной Армии. Первым по трапу сошёл заместитель министра иностранных дел Визинский, следом генералы, ласкались в штабском.

Самолет отрулил на дальнюю стоянку, и экипажу приказали никуда не отлучаться до особого распоряжения. Было три часа дня. Уставшие за время полета, мы задремали на чехлах со двигателями. Лишь во втором часу ночи к самолету подошёл

Генерал-лейтенант авиации, заслуженный пилот СССР, Герой России А.М. Семенов участвовал в боевых операциях с полётом до последних дней войны. Более 500 боевых и специальных вылетов на его счету. Но один из них запомнился больше других. Потому что это был рейс с особым заданием — его возлежал доставить из Берлина в Москву Акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии. Вет как вспоминал об этом полёте сам Алексей Иванович.



В 0 часов 43 минуты 9 мая подразделения Аста о безоговорочной капитуляции было закончено... подписание Акт утром того же дня был доставлен в Штабу Верховного Главнокомандующего.

Ни у меня, ни у других членов нашего экипажа и в мыслях не было, что именно нам выпадет отбить эту самую честь — доставить Акт о капитуляции фашистской Германии в Москву.

А было это так. Возвращаясь в штаб о Победе, мы стали готовиться к полёту домой. Обследовали аэродром, изуродованный бомбами от бомб. Нашли место, откуда можно было лучше всего взлететь. Несколько раз настоятельно на московскую радиостанцию. Но кроме очередных сводок Совинформбюро других новостей радио не передавало.

Было ещё темно, когда меня разбудил шум моторов машины. Выскочив из неё (покачивал грохот спросил:

— Вы Семенов?

— Так точно!

— Командование приказывает вам немедленно вылететь в Москву. Ваши пассажиры будут три товарища, которые везут в Штабу Верховного Главнокомандующего пакеты.

Много было в моей жизни после того памятного полёта, но ничего похожего по воздействию, эмоциональному подъёму так и не повторилось. Я и сегодня помню этот полёт в деталях. Воды мы латали наострелу новой машиной, полярники мариновали мясо. Помню, как небо впереди стало малиновым, потом светло-жёлтым. Лучи солнца озарили кабину. В ту же секунду в наушниках услышал экстремные позывные, в след за ними торжественный голос Леванова.

«В Берлине представителем германского верховного командования подписан акт о безоговорочной капитуляции вооружённых сил. Выходя Отличнейшей войны, которую вёл советский народ против немецко-фашистских захватчиков, победоносно завершается. Германия полностью разгромлена...»

Трудно передать чувства, переживания, когда видишь, когда видишь в Москву марш! Утром 9 мая мы доставили свой исторический груз на Центральный аэродром Карповское, там Москва, ринулись в редакцию действовать непосредственно в самолёте-реликвии.

А вечером многие летчики нашего полка смывались с праздничной толпой. Первой мыслью у всех было идти на Красную площадь. Москва гудела, Москва аллодорвала победителями. Я видел, каким прекрасным может быть счастье — счастье мира на Земле.

с. Москва.

Подготовил Б. ОРЛОВ.



ИСТОРИЧЕСКИЙ РЕЙС

машину. Из неё вышел пожилой полковник. По очереди обнял каждого из нас и изложил историю пролёта: «Подразделение, драм, с Победой! Война закончилась, враг капитулировал».

Я смотрю на Тайметова: по его щёкам каплет слезы. И чувствую, что сам не могу держаться от слез. Четыре года мы ждем этого дня, столько пролито крови, потеряно в боях друзей! Дорогой ценой заплачено за победу.

Много лет спустя, читая книгу Маршала Советского Союза Г.Х. Жукова «Воспоминания и размышления», в образе внимания на такие строки: «Ровно в 24 часа мы вошли в зал. Все салты за стел. Он стоял у стены, на которой были прикреплены государственные флаги Советского Союза, США, Англии, Франции. Намым было предложено сесть за отдельный стол, который специально для них был поставлен удаленно от входа».

■ ВЕСТИ ИЗ АВИАКОМПАНИЙ

Ситуация на российском авиарынке усложняется с каждым днем. Цены на топливо растут, парк отечественно самолетов изнашивается, требования международных организаций к оборудованию воздушных судов и средствам, обеспечивающим безопасность полетов, ужесточаются все больше и больше. Как оценочный кон нарастает и экзотика зарубежных авиакомпаний. В то же время сплоченный авиатором не подает особых надежд на обновление авиатехники, и в целом картина выглядит весьма пессимистично.

Но что удивительно — при общей мрачности обстановки, отдельные российские авиакомпании не думают сдавать свои позиции, показывая год от года все лучшие результаты. Даже последние четыре года, отмеченные глубоким кризисом в индустрии грузных авиационных перевозок, практически не повлияли на их объемы, и стопяти в рейтинге перевозок уверенно ползут вверх. И если на примере такого российского лидера авиаперевозок, как «АэроФлот», успешно конкурирующего на международном рынке, данная ситуация как-то обманчива, то существование авиакомпаний «среднего» класса остается практически загадкой. Своими соображениями по этому вопросу с редакцией журнала поделился генеральный директор авиапредприятия «ТЕКС» В.Б. АРДАШЕВ.



НАМ ЕСТЬ ЧЕМ

Время сейчас очень интересное и прогрессивное. Появляются новые методы работы, требующие от руководителя не только жесткости и организованности в принятии решений, но и определенной гибкости. Принимая новые стратегические решения, авиакомпания расширяет регионы своих полетов как на внутренних, так и на международных линиях, компенсируя далеко неконкурентоспособный парк устаревшей российской авиатехники отлаженной и эффективной схемой работы.

ГОРДИТЬСЯ

Способность «мыслить шире и видеть дальше» требуется теперь не только от руководителей отделов, но и от каждого сотрудника авиапредприятия. На сегодняшний день практически все выполняемые рейсы нестандартные. Они требуют оперативного, а подчас иординарного решения возникающих вопросов. Так,

например, гуманитарные перевозки, выполняемые авиакомпанией в страны Юго-Восточной Азии, пострадавшие от цунами, требовали очень быстрой и четкой организации — каждый час задержки уносил человеческие жизни, но отлаженный механизм работы авиакомпаний действовал без сбоев.



Да, машины у нас не новые, но быть тревоге из-за того, что не на чем летать, все-таки рано. Самолет Ил-76 – надежная машина, и работы для нее хватает. Недоумение вызывает нежелание Федеральной службы по надзору в сфере транспорта пойти навстречу авиакомпаниям и дать разрешение выполнять перевозки, не используя ОПГ (оснастка по перевозке грузов методом «организованных пакет»), то есть освободить Ил-76 от лишнего груза весом три тонны. Работая на европейском рынке перевозок, мы часто сталкиваемся с непониманием зарубежных заказчиков, рассчитывающих на полную коммерческую загрузку самолетов. В результате для того, чтобы скомплексированный груз весь вошел по объему на рейс, экипажу приходится проявлять чудеса смекалки и сообразительности. Причем это приходится делать не только при полетах в Европу, но и при выполнении полетов по линии «Рособоронэкспорта» – на каждом рейсе. В конечном счете каждая такая перевозка может считаться уникальной по сложности выполнения.

Если же говорить действительно об уникальности перевозок, отличающихся нестандартностью груза, то тут для специалистов

авиакомпания практически не существует рамок и ограничений – не считая, конечно, грузоподъемности и вместимости воздушного судна.

Одной из последних сложных по исполнению перевозок была транспортировка генератора весом 40 т и размером 5,60x2,94x2,65 из Праги в Ченей. Специалистами предприятия «ТЕСИС» совместно с «Авиаком «Цитотранс» была разработана специальная технология погрузки-выгрузки и швартовки груза, в результате чего заказ был выполнен безупречно.

Двухдцатилетний опыт работы с нестандартными грузами позволяет авиапредприятию выполнять заказы практически любой сложности. Мы делаем свое дело, и делаем его хорошо. «ТЕСИС» твердо стоит на ногах в «своем весе», и наши заказчики знают это, так же, как и наши партнеры, с которыми нас связывает многолетняя плодотворная работа. Тонно-километры – это, несомненно, очень важно для грузовой авиакомпании, но есть еще люди, профессионализм и трудолюбивость которых помогают нам двигаться вперед и сохранить грузовую авиацию России.

с Москва



Октябрь
(Москва)



Прогат



Прага



Тайвань



Гватемала



Два дня
Китай



Сингапур

КРАТКАЯ СПРАВКА О ПРЕДПРИЯТИИ

Авиапредприятие «ТЕСИС» работает на рынке грузовой авиационной перевозки с 1992 года, осуществляя как внутрироссийские, так и международные перевозки. Компания имеет Сертификат эксплуатанта № 111, выданный Министерством транспорта РФ. Президент авиапредприятия «ТЕСИС» В.Е. Панюков, являющийся в прошлом министром гражданской авиации СССР, и генеральный директор В.Е. Ардашев работают в компании со дня ее основания.

Авиапредприятие является членом международных организаций и активным участником международных программ перевозок, зарегистрировано в ООН в качестве авиационного перевозчика № 15564. Авиапредприятие «ТЕСИС» входит в российское объединение участников рынка международных перевозок АТАК (Ассоциация грузовой авиации), РАЭВТ (Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта). Компания также является членом международных организаций ICAO и IATA.

Авиапредприятие «ТЕСИС» внесено Министерством транспорта РФ в список авиакомпаний, допущенных к перевозке грузов военного назначения. В числе прочих авиапредприятие имеет лицензии:

- Лицензию ФАВТ гсм № 001133 на перевозку опасных грузов;
- Лицензию Госатомадора России № ЦД-065011413 на обращение с радиоактивными веществами при их транспортировке;
- Лицензию Госатомадора России № ЦД-032091414 на эксплуатацию радиационных источников;
- Лицензию ФСС РФ № 3464 на осуществление работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну;
- Лицензию ТК РФ № 000,Ф175 на осуществление деятельности в качестве таможенного перевозчика.

Авиапредприятие «ТЕСИС» имеет Сертификат соответствия ФАВТ № 00009022 на осуществление производственной деятельности по организационному обеспечению полетов воздушных судов.



Чуть больше года назад журнал уже рассказывал о том, что цех бортового питания ЗАО «Ресторан при международном аэропорту Внуково» справил новоселье. Из пассажирского терминала он переехал в специально спроектированное и построенное здание, полностью адаптированное к современным условиям производства.



НА ЛЮБОЙ ВКУС И ВЫБОР



Новое здание цеха бортового питания.

Цех комплексовки.

Навдо сказать, что новоселье произошло как нельзя вовремя. Мало того, что старые помещения сада давно уже стали тесными и не позволяли в полной мере использовать процесс приготовления рациона бортирпитания, началась еще и полномасштабная реконструкция Внуковского аэропорта. В результате место для цеха бортирпитания уже не предусматривалось.

— Год, прожитый на новом месте, — рассказывает генеральный директор ЗАО «Ресторан при международном аэропорту Внуково» Александр Федоренко Бренок, — показал, что в проектировании здания, как

и в организации технологического цикла производства, им практически никто не достигал просчетов. При переезде поменяли большую часть оборудования, а в принципе и конкретные цеха вообще обновили его полностью. Надо сказать, что хиты и закупили новое современное оборудование с расчетом на возможный рост объемов производства, но большого резерва не создавали. Это, скажем, современно привели, поскольку жизнь теперь сама показывает, на каком участке у нас образовался узкое место в технологии работы, и мы уже, что называется по факту, определяем, куда в первую очередь вкладывать средства.

Параллельно в новое здание, поставили максимально оптимизировать рабочие места наших мастеров-кулинаров. Исходя из того, что под рукой у оператора должно быть все необходимое, чтобы не приходилось им отвлекаться от основной работы на второстепенные мелочи. Другая задача, которую ставили, — в столь же максимальной мере облегчить и труд работников, тем более что коллектив у нас в основном женский. Поняли заказали новые тележки для контейнеров с бортирпитанием.

Так поддерживается контейнеры.

Старые, рассчитанные на двенадцать контейнеров, — громоздкие, тяжелые и неудобные. Новые, эргономичные, — легкие и маневренные. Теперь прямо на них проводятся все комплексовки контейнеров, снимать их с тележек перед загрузкой и ставить обратно уже не приходится. Кроме того, выровняли все места стыков в полу здания, чтобы из специальных перемычек не выпадали продукты.

Казалось бы, все предприняли, без хлопот и проблем тележки прямо из цеха комплексовки легко закатывались в автолифт. Однако жизнь внесла свои коррективы. С каждым год по требованию авиационной безопасности пришлось установить на выходе из цеха интроскопы. Кстати, внуковский цех бортового питания выиграл это требование самым первым среди других авиационных предприятий. Жаль только, что не сумели продемонстрировать этого еще на стадии проектировки здания. Иностранная подгонка «по месту», соответственно прибор пришлось приобрести не большой, всего только с контейнерами в него не заглянуть, конечно не хитрая, все равно без «перевалки» грузных контейнеров не обойтись...

Сегодня цех бортирпитания ЗАО «Ресторан при международном аэропорту Внуково» имеет договор на обслуживание более 80 авиационных, регулярных и чартерных, примерно в одинаковых пропорциях. С регулярными рейсами проблем нет, под них более-менее точно можно рассчитать количество рациона бортирпитания, соответственно и приобрести необходимые продукты. С чартерными сложнее. Зачастую информация о них поступает за сутки, а то и меньше. И хотя ресторан старается всегда заранее рассчитать у авиационных компаний приемлемый на вид на все сто процентов программы они, как правило, не выполняются.

Впрочем, что чартерный рейс, что регулярный — в любом случае работа с авиационниками сегодня не проста. Для достижения максимальной загрузки они ведут продажу билетов чуть ли не до самого вылета самолета, а это значит надо быть готовым к тому, что придется критично подходить на борту к еще нескольким другим питанием. Для этого даже существует специальная машина экстренной доставки.

Еще более непредвиденными рейсы бывают-перенала Внуково-3. Заказ на бортирпитание отуда может поступить и за сутки, и за два часа до вылета. В первом



случае спешности цена может приготовить практически любой экзотика, благо за любой вкус и выбор. Все зависит лишь от фантазии заказчика. Во втором – ассистент определяет лишь минимальные в наличии продукты, но, само уверяет, он не так уж и мал. Всего же за сутки ЗАО «Ресторан при международном аэропорту Внуково» готовит около трех с половиной – четыре тысячи различных блюд и около восьми с половиной до двадцати тысяч ланчей.

В настоящее время оборудование цеха рассчитано на приготовление тысяч ланчей. Оборудование в цехе, но отслужившие площадки позволяют увеличить объем до двадцати-двадцати двух тысяч. Это не проблема, лишь бы росли объемы перевозок у аэропорта. Тенденция к тому есть, несмотря на то, что производственные мощности реконструируют. В целом же, по сравнению с прошлым годом, объемы производства у ресторана выросли процентов на пятьдесят, что, впрочем, отчасти связано с закрытием цеха бортового питания «Внуков-Экспресс» и с прекращением поставок бортирования фирмой «Алаван-Дам». Но, по-прежнему, есть прорыв и за счет увеличения ассортимента.

Конкуренция... Конечно же, она есть и в сфере производства бортового питания и затрагивает в первую очередь цены на продукцию и ее качество. В отношении цены вкусовой цех всегда держит планку на своем низком уровне, стараясь отслеживать ценовую политику конкурентов и выставлять свои цены меньше, чем у кого-либо. Причем, если за последние время они здесь чуть-чуть возросли, то лишь за счет изменения технологий. Хотя все равно остались ниже, чем, скажем, в Шарлотинском или Домодедовском. А вот качество, как и прежде, остается неизменно высоким. Это и позволяет вкусовому цеху бортирования оставаться в аэропорту главным его поставщиком, держать около 80 процентов этого рынка. Сказывается и то, что с каждой авангардом цена работает индивидуально. Даже в год меняется ассортимент, регулярно проходят презентации, выпускаются красивые продукты, где подобно рекламе все делается, от авангардного до бизнес-класса. Если специалисты по сервису какой-либо авиакомпании захотят ознакомиться с производством, их с удовольствием проведут по всей технологической цепочке, все покажут – секретов нет.

Если дальше продолжать разговор о качестве продукции вкусового цеха бортирования, то следует отметить, что здесь даны самые установленные строжайший контроль за соблюдением всех технологических и санитарных норм. Это касается в первую очередь хранения продуктов, их обработки и приготовления. Ну и, конечно же, качество ручной работы зависит от качества продукта, которое в свою очередь зависит от поставщиков. Их у Внуково не один десяток – и старые партнеры, сдружившиеся с которыми прозрели годами, и новые, но уже успешно зарекомендовавшие себя на рынке. Все это российские производители, за исключением, пожалуй, поставщиков алкогольной продукции. На продуктах здесь акцентировать не привыкли. Можно, конечно, верить что-то и в два-три раза, но при этом следить за качеством, а в конечном итоге потерять свою высокую марку. Кстати, исходя этого предприятия складываются десятилетиями. Начинаясь она как простая рабочая столовая, превращаясь затем в ресторан сплоченно и влюбленно. А когда начались массовые пассажирские перевозки, при этом ресторане открылся цех бортового питания – один из первых в стране.

Что еще характерно для предприятия? Здесь привыкли не в чести не отказывать своим клиентам, тем более сегодня, когда у многих авиаперевозчиков наметилась



Цех бортового питания

тенденция к приобретению более дорогого бортового питания, которое все чаще заменяет скучные варианты меню – корзинный способ для привлечения пассажиров.

Характерно и стремление использовать все новое, прогрессивное, что появляется в данной сфере бизнеса. Это в первую очередь касается оборудования, от которого во многом зависит вкусовое качество блюд. Сейчас, к примеру, производится цех приобретает новую машину для жарки гастрономии, автоматическое упаковочную машину, новый пароконвектомат и ряд другого оборудования. На очереди замена парка автолифтов, увеличение их емкости. Уже завершена проектная работа и начинается строительство нового склада. Он предназначается для хранения большого объема продуктов. На складе будут установлены складывающиеся камеры промышленного типа. Такой склад необходим, чтобы не было перебоев с поставкой продуктов, особенно в условиях московских пробок – все тут же приходит своевременности поставок, чтобы все было под рукой! Особо следует отметить о людях этого предприятия.

Работники на любой вкус и выбор.



27



Самые современные технологии плюс искусство души мастеров – фирменный стиль ЗАО «Ресторан при МА Внуково».

Фото В. ГРЕБНЕВА.

тем. Здесь сложилась хорошая школа мастеров-оптимов. Основной костяк – специалисты со стажем и большим опытом работы.

По прогнозам специалистов, реконструкция Внуковского аэропорта должна сделать его самой удобной воздушной гаванью столицы, а значит это повлечет за собой и рост объемов авиаперевозок. Что же, в ЗАО «Ресторан при международном аэропорту Внуково» к этому готовы.

В. ВЛАДИМИРОВ

дл. Внуково.

ЗАО «Ресторан при МА Внуково»
 Россия, 119027, г. Москва,
 аэропорт Внуково
 тел.: 436-67-21, 436-88-73,
 436-82-11
 e-mail: restoran_vnukovo@post.ru



В последние время значимым развитием в мире, но оказавшим глобальным влиянием, остались Китай, Россия и Индия.

Китай

ГТА (Глобальное управление транспортом) заявила в 2007 г. в 2001 году, в преддверии вступления страны в ВТО и с целью защиты от экологиче- ских затрат (в первую очередь американской авиакомани, но более чем длительной подготовки авиакомани к началу реструктуризации гражданской авиации).

На базе данных ведущих авиакомпаний мира созданы и внедрены в государства при основных пунктах назначения, которые ввели в эксплуатацию в 2004 г.) вылетают 73,3% объема внутренних перевозок, в частности: «Air China», «China Eastern Airlines», «China Southern Airlines». Только эти перевозчики имеют право выполнения международных рейсов. Были созданы местные авиакомпании, включая «Shanghai Airlines», укрепили внутренний рынок «Yu Airline Group».

Китай заключил с США соглашение «открыто-

Параллельно процессу вступлению авиакомани в альянсы, и даже ранее (с 1998 года), или преобразования в воздушные перевозчики с целью создания коалиции. Были полностью модернизированы аэропорт Шанхайский в Шанхае, в Чжэнчжоу, и модернизируют Буржуа. Будет построен новый терминал. Несколько лет назад был открыт новый аэропорт в Шэньчжоу, а в августе 2004 года был открыт новый аэропорт Гуанчжоу (клуб авиакомани «China Southern»).

В плане совершенствования информационных технологий (дистрибутивных и мониторинг системы, системы контроля операций, комплексное приложение IT/WEB-приложение и др.) компания «TNT/TravelSky (td)» уже двадцать лет успешно сотрудничает с известной в мире компанией «Amadeus» (разработчик «Sabre» и др.). В частности, для китайской дистрибутивной системы (CTD/Electronic Travel Distribution) был обеспечен процесс обработки запросов до 800 транзакций в секунду (для сравнения: «Amadeus» — до 4000, а APC «Sabre» — до 80).

Россия

В России в мае 2004 года авиакомпания «Аэрофлот» — российская авиакомпания — подписала с другими участниками альянса «SkyTeam» Соглашение в отно-

П-платформ, реструктуризации парка воздушных судов и др.

В частности, участие авиакомани в альянсе должно привести «размножить» объема перевозок. «Аэрофлот» планирует получить дополнительные доли в объеме в «SkyTeam» в размере 20 млн. долларов в год (еще и менее «мелкие» доли экспортеры в 10 млн. долларов). Вступили «Аэрофлот» в альянс добавит альянсу, по прогнозу на 2005 год, около 8 млн. пассажиров и «создаст» еще две млрд в России, дойдя «Аэрофлот» до критического порога в стране Юго-Восточной Азии, который в настоящее время практически отсутствует).

Несомненно важным на общем объеме, и поэтому наиболее интересной тенденцией авиакомпани, а главным образом сеть маршрутов авиакомпани Антара России до базиса в аэропорту, до национальных. В 2004 году доля «Аэрофлота» по внутренним перевозкам составила 30,2% (2,4 млн. пассажиров). «Аэрофлот» обратил внимание на развитие собственных внутренних перевозок: перевозки грузовые — на уровне в 1997 году, начал с 1,2% (2,2 млн. пассажиров). Данные по другим годам (регулярные) — регулярные перевозки в млн. чел.) приведены в таблице ниже. Значительные приросты данные при ежегодном росте перевозок в 1,14.

ДЛЯ ЧЕГО АЛИАНСЫ КОМПАНИЯМ?

небом». С одной стороны, это открывает дорогу международным авиакомпаниям. С другой, и в конечном итоге компаниям получают более широкий доступ к авиарынку США. В 2004 году ГТА заявила на участие трех ведущих китайских авиакомпаний в мировом альянсе, «распространяя» на следующие образцы: «Air China», «Air Eastem» и «China Eastern» — в «SkyTeam».

Подписание в августе 2004 г. договора «China Southern» по вступлению в альянсы «SkyTeam» является предпринятым шагом, означающим начало всеобъемлющего обсуждения по всем условиям выполнения требований альянса с гарантированными сроками (принятия в него через 30 месяцев, т.е. в 2006 году). В принципе, вхождение трех китайских авиакомпаний в альянсы не должно сильно повлиять на уже сложившиеся в нем взаимосвязи, так как «Air China» имеет код-шеринг с «China Southern» в рамках членства в «Star» с «Air Japan», «Air India», «Air Austral», «Air Canada», «Air France», «Air India», «Air Lanka», «Air Mauritius», «Air New Zealand», «Air North», «Air Pacific», «Air Seychelles», «Air Tahiti», «Air Transat», «Air Vanuatu», «Air Vietnam», «Air Zair». Китайские перевозчики (и ГТА) понимают, что им необходимо достичь до уровня международных стандартов обслуживания, соответствующего информационно-технологическим системам и так реконструировать свои маршрутные сети, чтобы они стали допускать маршрутные сети альянса. И по мере вступления в альянсы компаниям им адаптироваться к требованиям дальнейшего реформирования гражданской авиации ГТА укрепить международное сотрудничество и повысить конкурентоспособность до уровня ведущих международных перевозчиков. Надзором «China Southern», которая в настоящее время эксплуатирует 232 самолета большой и средней вместимости и перевозит в 2004 году около 100 миллионов пассажиров транзитными сообщениями с «Alitalia» в направлении ГТА самолетами «Airbus-350». Китайцы поговаривают о покупке (в полном соответствии с указаниями США в Дроу-Вентер с Востока доходит над ветром в Шэньчжоу)

ления в альянсы в качестве первоначального шага до подписания Соглашения об участии в 2005 году в статусе выполнения всех требований альянса и основных параметров.

На сегодняшний день авиалинии ОАО «Аэрофлот» владеют: Правительство России — 51,17%, Национальная резервная корпорация — 27%, персонал и др. менеджеры — более 20%. Не известно, повлияет ли (в соответствии с тем, в какой стране) на код-шеринг «Аэрофлота» с вступлением в альянсы вхождение привлекательности авиалинии в 1995-2006 гг.

Также, в 2000 году, также авиалинии перевозчики «Air France» (я бы подписан соответствующий меморандум) в возможном вступлении «Аэрофлота» в альянсы в 2003 году. Основное требование со стороны альянса — создание клуба на базе нового терминала «Барнакель-3», расположенного на 1 млн. пассажиров, в здании, в котором вылетают «Аэрофлот» (главная задача — выделение удобных слотов для членов альянса). В 2004 году эти требования были сданы, но, по всей видимости, из-за конкретики со стороны «Alitalia», которая пыталась «перенести» «Аэрофлот» в альянсы «Star». Сами же, в начале 2005 года с мигрирующей темой и проблемами строительства нового терминала «Аэрофлот» (главная задача — выделение удобных слотов для членов альянса), однако до сих пор не ясно, в чьи руки попадет управление терминалом и куда его перенесут (планируется в 2007 году).

«Аэрофлот» уже имеет код-шеринговые соглашения с двумя авиакомпаниями из альянса: «Air France» (2002 год) и «CSA» (2001 год), остальные в альянсе «Аэрофлот» (в том числе) — 90 авиалиний с другими авиакомпаниями, часть из которых входят в другие глобальные альянсы (но не запрещается). Всего же «Аэрофлот» с учетом прямых соглашений (Род Арландер), первое из которых было еще в советское время с «SAS» (1967 год), заключило 18 договоров. За последние время до вступления в альянсы «Аэрофлот» предпринимает активную работу по заключению код-шеринговых соглашений с рядом других участников альянса, без которой полноценного участия в альянсе перевозчик «Аэрофлот» не представляется возможным («Amadeus», «Sabre», «Alitalia» и др.), соответственно

Год	Перевозки, млн. чел.	RU	%	RU, млрд. руб.	RU	%	RU, млрд. руб.	RU	%
1993	28,1	4,3	1,6	120	14,2	17,11	0,01	0,0	
1994	30,7	3,1	1,0	47,0	20,7	10,5	26,67	0,03	0,0
1994	32,7	2,96	0,1	5,40	20,7	10,5	27,3	0,01	0,0
1999	31,1	3,49	11,2	1,49	49,2	26,0	0,003	0,0	
1998	27,9	3,21	14,1	3,38	31,4	38,9	17,62	0,07	0,4
1997	26,1	3,00	11,4	9,10	3,89	40,3	15,36	0,11	1,3
1996	23,3	4,45	19,1	6,41	3,74	44,3	12,89	0,71	5,1
1995	21,9	4,31	19,4	1,34	48,2	36,8	11,87	8,1	8,1
2000	21,9	5,10	23,4	6,41	3,70	43,8	13,39	1,36	9,4
2001	25,1	5,80	23,1	10,04	42,1	41,8	15,36	1,62	10,8
2002	26,5	5,40	20,7	11,88	3,88	35,6	11,40	10,4	10,4
2003	28,4	5,84	20,9	13,31	4,10	23,3	17,09	1,71	10,9
2004	30,8	6,58	21,3	14,5	40,1	13,1	18,9	1,94	12,2
2005	35,88	7,17	20,0	17,10	5,07	13,5	21,79	2,4	11,0

Другие российские авиакомпании пока не претендуют на участие в глобальных альянсах. В список 200 международных авиакомпаний мира, имеющих соглашения с «Аэрофлотом» (четыре соглашения, объем перевозок в 2004 г. — 2,7 млн. пассажиров, из которых, 1,3 млн. — за рубежом).

Другими возможными претендентами на участие в альянсе являются (в порядке убывания, в «Star») в статусе перевозчиков могут быть авиакомпания «Сибирь» (объем перевозок в 2004 году — 2,7 млн. пассажиров, из которых на международных линиях — 1,3 млн.) и «Аврора» (объем перевозок — 1,8 млн. пассажиров, на МВЛ — 1,0 млн.), особенно с учетом недавнего образования региональных альянсов, а также «Франсавор» (объем перевозок — 1,3 млн. пассажиров, на МВЛ — 1,0 млн.).

Индия

В Индии ведущие перевозчики авиакомпаний различных альянсов об уступили. В частности, в свое время «Air France» и «Delta» уже пытаясь приобрести пакеты акций авиакомпани «Air India» (на 100% собственности индийской компании) и могут воспользоваться тем политикой, если процесс приватизации индийского перевозчика закончится ничем.

ГВФ: ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ



1945 год

12 января – 3 февраля. 62-й отдельный гвардейский авиационный полк и 23-й (8-й) отдельный авиационный полк выполняют транспортные и боевые задания в интересах войск 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов в ходе Висло-Одерской операции.

Январь. 62-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет задание в наступлении войск 1-го Белорусского фронта в Варшавско-Познаньской операции и в ходе боя за освобождение города Лодзь.

13 января – 26 апреля. 10-я гвардейская авиационная транспортная дивизия, 105, 120-й отдельные гвардейские авиационные полки участвуют в Восточно-Прусской операции 2, 3-го Белорусских и 1-го Прибалтийского фронтов.

105-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет боевые задания по воздушной разведке и фотографированию обороны противника, бомбардировке целей в период боя 1-го Прибалтийского (3-го Белорусского) фронта на Земландском полуострове и при штурме Кенигсберга в ходе Восточно-Прусской операции.

Январь – апрель. 120-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет боевые и авиатранспортные задания в ходе боевых действий войск 3-го Белорусского фронта при освобождении города Инстербург и в овладении городом-крепостью Кенигсберг.

15 января – 24 февраля. 23-й отдельный авиационный полк выполняет боевые и транспортные задания в интересах войск 1-го Украинского фронта в ходе боя при окружении и ликвидации вражеской группировки в районе г. Бреслауль (Вроцлав).

Февраль. 9-я отдельная гвардейская авиационная дивизия выполняет полеты, связанные с проведением Крымской (Ялтинской) конференции руководителей трех союзных держав – СССР, США и Великобритании.

Февраль – май. 87-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет перевозки в ходе наступления войск 4-го Украинского фронта по освобождению Чехословакии и боевые задания на участке 38-й и 60-й армий.

Февраль – март. 97-й отдельный авиационный полк выполняет

боевые и транспортные задания в интересах войск 2-го Белорусского фронта по разгрому Курляндской группировки противника.

Февраль. Приказом Верховного Главнокомандующего 62-му гвардейскому отдельному авиационному полку присвоено почетное наименование «Лодзиский» за образцовое выполнение задания командованием по освобождению польского города Лодзь.

19 февраля. Приказом Верховного Главнокомандующего 120-му отдельному гвардейскому авиационному полку присвоено почетное наименование «Инстербургский» за образцовое выполнение задания командованием по разгрому группировки противника в ходе Восточно-Прусской операции.

15 марта – 20 марта. 23-й отдельный авиационный полк выполняет боевые и транспортные задания в интересах войск 1-го Украинского фронта в ходе Верной-Силезской операции при форсировании Одера, при окружении и разгроме группировки противника в районе Опельна (Ополе).

Март – апрель. 69-й отдельный авиационный полк обеспечивает выполнение боевых задач войсками 2-го Белорусского фронта в боях за взятие городов Оден, Динакс, Штеттин и разгроме Восточно-Померанской группировки противника.

44-й отдельный авиационный полк выполняет задания по доставке боевых и материальных средств войскам 2-го Украинского фронта в ходе наступления в Восточной Австрии на Венском и в Восточной Чехословакии на Братиславском направлении.

5 апреля. Указом Президиума Верховного Совета СССР награждены 69-й отдельный авиалеток орденом Кутузова III степени за участие в овладении городами Шлокау, Шлегер, Хаммертайн, Вальдберг, Вудли и проявленные при этом доблесть и мужество.

26-й отдельный авиалеток – орденом Богдана Хмельницкого II степени за образцовое выполнение заданий в ходе Буднейской операции и освобождение столицы Венгрии – Будапешта.

16 апреля – 8 мая. 10-я гвардейская авиатранспортная дивизия, 69-й отдельный, 62-й отдельный гвардейский и 23-й отдельный авиационные полки выполняют задания в Берлинской операци

ции в интересах боевых действий войск 2, 1-го Белорусских и 1-го Украинского фронтов.

17–25 апреля. 105-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет задания в ходе боевых действий войск 3-го Белорусского фронта в Восточно-Прусской операции на Земландском полуострове и в боях за крепость Пиллау.

26 апреля. Указом Президиума Верховного Совета СССР 23-й отдельный авиационный полк ГВФ награжден орденом Александра Невского за образцовое выполнение заданий командования по разгрому войск противника в районе Опельна и проявленные при этом доблесть и мужество.

6–11 мая. 23-й отдельный авиационный полк выполняет задания в интересах войск 1-го Украинского фронта в ходе Пражской операции.

8 мая. Подписанием в Карлсруте (г.райгород Берлина) Акта о безоговорочной капитуляции фашистской Германии, 23-й отдельный авиалеток выполняет боевые и транспортные задания в интересах войск 1-го Украинского фронта в ходе боя при окружении и разгроме группировки противника в районе Дрездена.

9 мая. Экипаж самолета Ли-2 (командир экипажа – командир 19-го отдельного авиационного полка А.И. Семинков, второй пилот А.Т. Тайметов) доставил в Москву Акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии.

17 мая. Указом Президиума Верховного Совета СССР 120-й отдельный гвардейский авиационный полк награжден орденом Александра Невского за образцовое выполнение заданий командования при овладении городом и крепостью Кенигсберг (Восточная Пруссия).

28 мая. Указом Президиума Верховного Совета СССР 105-й гвардейский отдельный авиационный полк награжден орденом Александра Невского за образцовое выполнение заданий командования при овладении городом и крепостью Пиллау (Восточная Пруссия).

4 июня. Указом Президиума Верховного Совета СССР 23-й отдельный авиационный полк награжден орденом Богдана Хмельницкого II степени за образцовое выполнение заданий командования в боях при овладении городом Дрезден и проявленные при этом доблесть и мужество.

Приказом Верховного Главнокомандующего 23-му отдельному авиационному полку ГВФ присвоено почетное наименование «Берлинский».

Подготовил Б. ОРЛОВ.

В ходе подготовки к 60-летию Победы в Великой Отечественной войне директором средней общеобразовательной школы № 1738 имени авиаконструктора М.Л. Мелья принято решение об открытии музея имени М.Л. Мелья. Школа расположена на историческом месте – выдана от бывшей территории Угловского аэродрома, где с 1930 года размещалась школа авиационно-технических аппаратов нашей страны. В 1940 году на территории рядом с аэром городком организован первый ОКБ и завод авиационных аппаратов под руководством главного конструктора Н.И. Капицы. Заместителем Н.И. Капицы был назначен М.Л. Мелья. Это сыграло огромную роль в развитии авиационного вертолестроения. Позднее от школы осталась вышка авиаконструктора М.Л. Мелья, на которой установлен вертолет Ми-2. 18 января 2003 года распоряжением Правительства Москвы музей школы был присвоен имя авиаконструктора М.Л. Мелья.

В музее предпринято собрать уникальные документы, материалы и экспонаты, рассказывающие о детстве и юности М.Л. Мелья и его творческой деятельности, зарождении, становлении и развитии авиационной авиации в нашей стране, истории Московского вертолетного завода имени М.Л. Мелья. Музей организационно-методическое научно-наглядное пособие и подготовку главы Территории района Восточно-Жулебино А.А. Павлова. В дар школе было передано выставочное оборудование, что позволило начать работу по созданию музея. Для размещения музейной экспозиции была использована рекреация первого этажа учебного корпуса школы.

Отличившимся за организацию музея были назначены учителя Е.Л. Николаевская, Т.В. Рыбинская, Н.В. Елизарова, на помощников И.О. Николаев, Е.Н. Сидорова, Т.А. Хоффец. Это в большинстве своем мастера на все руки, которые умеют печатать, собирать, вязать, красить, делать слесари и т.д. Были бы не из творческих людей, вряд ли бы это было. Спасибо им за это.

После материалов вносились предложения М.Л. Мелья, на Московском вертолетном заводе его идеи, на своих предприятиях, изучался опыт создания и работы музея в ОКБ имени Н.И. Капицы, в мемориальном музее имени М.И. Жукотского и других.

Параллельно открытие музея состоялось, первого сентября 2004 года, когда директор школы Е.Л. Николаевская и президент фирмы М.Л. Мелья Н.М. Мелья (дочь М.Л. Мелья) разрешили экскурсию посетителям и пригласили первого заместителя начальника школы (за это были учащиеся и учителя школы) осмотреть его экспозицию.

Помимо стенда и витрин с фотографиями и документами в экспозиции музея представлены модели вертолетов и натуральные экспонаты. Среди последних награжден знамя М.Л.



Президент
фонда
М.Л. Мелья —
Н.М. Мелья
(дочь
М.Л. Мелья)
и экспозиции
музея.

СОХРАНЯЕМ НАШУ ИСТОРИЮ

Мелья, его юности, детства, зарождения, становления его творческой и др.

В музее регулярно проводятся экскурсии для учащихся, родителей, школьников из других школ, а также совместно с ветеранами Великой Отечественной войны, ветеранами вертолетной авиации организуются тематические мероприятия, посвященные различным юбилейным датам. Ведется поисковая работа в государственных и ведомственных архивах. Благодаря этой работе учителями внесены материалы в книгу М.Л. Мелья, открыты ранее неизвестные страницы. Так, было уточнено место заочной школы М.Л. Мелья. Это поселок Леруново Московской области. Учредителем школы вместе с учителями являлся на момент М.Л. Мелья на сельском клубе, впоследствии школа и переехала в сельскую школу № 10 «Большая Российская энциклопедия» с уточнением статьи в М.Л. Мелья, где написано, что М.Л. Мелья посещал на Носовичинском клубе (оз. Москва). Энциклопедия М. Мускунов издательство Большая Российская Энциклопедия, 1997 г., стр. 482.

В распоряжении школьного музея появились копии документов, имеющие непосредственное отношение к биографии М.Л. Мелья. В архиве музея фирмы Н.И. Капицы удалось найти характеристику на военного инженера 3-го ран-

га (защита) М.Л. Мелья от 5 мая 1942 года за время его участия в боевых операциях в районе с. Казюки, где использовались автокраны для корректировки артиллерийского огня.

У нас немало тесное творческое сотрудничество с Центральным музеем ВВС в Москве, музеем Московского вертолетного завода имени М.Л. Мелья, заводским музеем фирмы «Капица», мемориальным музеем имени М.И. Жукотского. Центральным музеем авиации и космонавтики имени М.В. Фрунзе и другими. Наш музей участвует в выставках-конкурсах Победы и мирных, посвященных 60-летию Победы в Великой Отечественной войне (в рамках проекта «Музейный вертолет»), которые проводятся Министерством образования в России в школе Московской городской станции юных техников. Музей оказывает посильную помощь учителям и учащимся школы в подготовке материалов для средств массовой информации по личности М.Л. Мелья, разработкой его послышательств, способствуя тем самым популяризации вертолетной техники марки «Ми».

Все это стало возможным благодаря заботливому отношению к музею музейно-исполнительской администрации школы и руководителей М.Л. Мелья, его дочерей Н.М. Мелья и Е.М. Мелья. Кроме того, большое спасибо в деятельности музея оказывает ветеран вертолетной авиации А.И. Деминин, В.А. Дубровин, И.А. Козы и другие.

В настоящее время коллектив школы и музея завершил работу по подготовке к 60-летию ОКБ имени М.Л. Мелья, которое будет 12 декабря 2007 года, и к 100-летию со дня рождения Михаила Леоновича Мелья, которое мы отметили 22 ноября 2006 года. Планируем провести специальное ученическое мероприятие.

Уникальность музея авиаконструктора М.Л. Мелья состоит в том, что в нем собраны и представлены на экспонаты из музейных собраний, а историческая ценность и ценность из частных коллекций родственников, ветеранов Великой Отечественной войны, ветеранов вертолетной авиации, за которыми стоит многолетняя труд учителя и учащихся школы Мелья.

В числе приоритетных задач организаторов школьного музея мы ставим сохранение исторического и культурного наследия нашей истории, придавая статус общественно-научного мемориала в виде уникального собрания.

Л. НИКОЛАЕВСКАЯ,
руководитель музея
Восточно-Жулебино.



Уникальная
экспозиция
Рисунки
Н.А. Козы
среди учащихся
школы
М.Л. Мелья.
Фото
автора.



Совместное туристское предприятие авиакомпаний
DELTA AIR LINES и АЭРОФЛОТ

15 ЛЕТ В ТУРИЗМЕ · ДЕЛЬТА - АЭРОФЛОТ TRAVEL ENTERPRISES

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

Офисы продаж:
Россия 125829 Москва,
Ленинградский пр-т, 54, оф. 129
Тел.: (095) 155 0339, 155 0414
Факс: (095) 151 9076
Россия 129110 Москва,
ул. Павловского, 47, стр. 5
Тел.: (095) 784 6456, 784 6457
Факс: (095) 784 6458
Россия 119004 Москва,
Гоголевский бульвар, 3/2
Тел.: (095) 291 2780, 203 9617

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 турагентств.

ТУРИСТСКИЕ УСЛУГИ
Отдых на море, экскурсионные поездки.
Групповые и индивидуальные туры по всему миру.
Полный пакет услуг в Москве и Санкт-Петербурге.
Программы по Подмосковию, в Сочи, в Крыму.

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

Приглашаем к сотрудничеству!

«АЭРОПОРТ МОСКВА»

Обслуживание почтово-грузовых перевозок авиакомпаний:
«АЭРОФЛОТ», «ЛЮФТГАНЗА» и ряда других ведущих авиалеревозчиков мира
в АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО

- | | |
|---|--------------------------------------|
| + Бронирование и продажа грузовых перевозок | 730-6264 |
| + Таможенный брокер | 730-6265 |
| + Доставка грузов по России под таможенным контролем, экспедирование грузов по Москве и области, страхование грузов, хранение нетаможенных грузов | 737-0696
578-7670 т/ф
578-9081 |
| + Курьерские перевозки | 578-9030 |
| + Ремонт контейнеров и паллет, ремонт перронного импортного оборудования | 737-6060
доб. 484, 485 |
| Информация по грузам с 9.00 до 20.00 | 730-6266 |
| Информация круглосуточно, включая выходные и праздничные дни | 730-6263 |

Центральный офис
в аэропорту Шереметьево-1

Тел.: 737-6060,
Факс: 737-6058
E-mail: management@anjk.ru
WWW: www.anjk.ru

Филиал в Новосибирске

Тел./факс: (3832) 927707, 223543
E-mail: anrf@online.nsk.su



Novotel Sheremetyevo 2 Moscow



добро пожаловать в НОВОТЕЛЬ!

☆☆☆☆ отель международной цепи



488 уютных номеров • 20 номеров люкс • 2 ресторана с европейской, русской и мексиканской кухней • 6 конференц-залов • бар, ночной клуб, караоке, бильярд • Спортивный клуб с бассейном, сауной и тренажерным залом.

В 2 км от аэропорта Шереметьево-2; в 5 км от аэропорта Шереметьево-1. Бесплатные автобусы от/до Шереметьево и центр Москвы.

Tel: (095) 926 59 00, fax: (095) 926 59 03/04, E-mail: novotelreservations@coru.com, www.novotel.ru



Медиа: 702216



European leader and worldwide group
in Hotels and Services