

CIVIL AVIATION

ISSN 2017-2608

ГРАЖДАНСКАЯ

7
2005

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

«А-380» –
СУПЕРЛАЙНЕР
ДАЛЬНИХ МАРШРУТОВ



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



ЗА ВКЛАД В БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Состоялась традиционная ежегодная церемония чествования лауреатов награды Некоммерческого Партнерства «Безопасность полетов», являющегося правопреемником Международного фонда авиационной безопасности.

Награды вручались по четырем номинациям. В церемонии приняли участие представители Министерства транспорта, Министерства обороны, российских и зарубежных авиационных организаций, авиакомпаний, предприятий и организаций гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

В первой номинации — «За выдающиеся достижения в обеспечении безопасности полетов» лауреатом стал научно-исследовательский отдел исследования аварийной и отказавшей авиационной техники на местах авиационных происшествий летательных аппаратов 13-го ГосНИИ МО РФ. Созданный для повышения качества и оперативности проведения исследований, отдел летающих лабораторий консолидировал в себе уникальную лабораторную базу с методическим обеспечением и коллектив подготовленных специалистов. Подобных подразделений в мировой практике сегодня нет.

В номинации «За выдающийся вклад в обеспечение безопасности полетов имени генерального конструктора М.П. Симонова» лауреатом стал начальник отдела исследования аварийной и отказавшей авиационной техники на местах авиационных происшествий летательных аппаратов 13-го ГосНИИ МО РФ полковник А.А. Курасьяев. Он является одним из ведущих специали-

стов государственной авиации в области исследования аварийной авиатехники, автором целого ряда методических пособий, направленных на предотвращение повторности авиационных происшествий.

В номинации «За героизм, мужество и находчивость» награда присуждена подполковнику, штурману 268-го штурмового авиационного полка А.В. Кострокову. При

выполнении учебно-тренировочного полета в сложных метеоусловиях на самолете Су-25 произошел отказ двух генераторов постоянного тока с выходом из строя всех пилотажно-навигационных приборов. А.В. Костроков не стал, как предписывает руководство по летной эксплуатации, катапультироваться и четкими профессиональными действиями спас дорогостоящую авиационную технику.

В номинации «Безопасность полетов — глазами журналиста» лауреатом награды стал главный редактор журнала «Гражданская авиация» А.М. Трошин. Без малого сорок лет он занимается авиационной журналистикой, тридцать из них работает главным редактором журнала. Им написаны сотни статей по актуальным проблемам гражданской авиации, в том числе и по вопросам безопасности полетов. По его инициативе в журнале еще в 1966 году был открыт постоянный раздел «Слабые места безопасности полетов», в котором до сих пор публикуются материалы, направленные на профилактику летных происшествий в гражданской авиации.

Почетным членом Партнерства «Безопасность полетов» стал ведущий инспектор службы безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации И.М. Косович.

Всеми лауреатам награды также вручены дипломы Всемирного фонда безопасности полетов (FSF).

НА СЕРТИФИКАТ:

Лауреаты награды Диплом Всемирного фонда безопасности полетов.

Фото В. ГРЕШЕВА.

Flight Safety Foundation
presents
Anatoly Mikhailovich Troshin
Editor-in-Chief, The Civil Aviation Magazine

For flight safety through the eyes of a journalist by exhibiting the highest standards of journalism in contributing to aviation safety, on the occasion of the Flight Safety Foundation International Awards Ceremony, Helsinki, June 2002.

ANATOLY TROSHIN
Member, Helsinki, June 2002

An International Organization for Europe Coordinated With Air Safety of Flight



CIVIL AVIATION ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ 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. БАБАСКИН,
генеральный директор ГУАП «Каминводоаэлан»;
Е. Ю. БАХТИН,
генеральный директор ЗАО «Аэком –
коммерческая авиация»;
И. Ф. ВАСИН,
председатель Совета Клуба ветеранов
высшего руководящего состава ГА;
В. Н. ЗУБКОВ,
президент концерна «СОБИ»;
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. ОКУЛОВ,
генеральный директор ОАО «Аэрофлот –
Российские авиалинии»;
В. Д. САМОРОУКОВ,
президент исторического
Клуба авиаторов России «ИКАР»;
Н. В. ШИПИЛЬ,
руководитель Федерального агентства
воздушного транспорта;
В. В. ШИТОВ,
первый заместитель главного редактора

© «Гражданская авиация», 2005 г.

Июль 2005 года • № 7 (734)

**НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:**

Первый взлет нового суперрейсера «А-380».
Фото пресс-службы «Эрбас».

В ЭТОМ НОМЕРЕ:**УПРАВЛЕНЦЫ ДЕРЖАТ СОВЕТ**

Стр. 2-3

П.О. СУХОЙ – конструктор с мировым именем

Стр. 8-9

**«А-380»: ВСЕ О КОНСТРУКЦИИ, ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ
И КОММЕРЧЕСКИХ ДАННЫХ**

Стр. 15-18

Воздушная гавань у берегов седого Байкала

Стр. 19-21

**СУДЬБА МОЯ – АЭРОФЛОТ. ЗАПИСКИ ВЕТЕРАНА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ Н.И. КОЧАРОВА**

Стр. 28-31

ЦИТАТА НОМЕРА.

«Эстафета поколений бесконечна, как сама жизнь...
Славные боевые и трудовые традиции участников Великой
Отечественной войны, пионеров реактивной техники, пер-
вооткрывателей воздушных трасс продолжает сегодня
новое поколение».

Б.П. БУГАЕВ,
министр гражданской авиации СССР
(1970–1987).

Стр. 12

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам
печати, телекоммуникаций и средств массовой коммуникации. Самдатель-
ство о регистрации ПИ №ФС 77-19753 от 20 октября 2004 г.

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

При перечислении ссылки на «Гражданскую авиацию» обязательна.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинградский проспект, 37, г. Москва, А-167,
ГСП-3, 125953, для журнала «Гражданская авиация»
КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН/ФАКС: (095) 155-51-64, e-mail: Anatoly@civilavia.ru

■ КОНФЕРЕНЦИИ

В Москве, в гостинице «Новотель», состоялась 28-я Московская международная конференция, которая проводится дважды в год ассоциацией «Аэропорт» гражданской авиации. На этот раз она была посвящена теме «Стратегия управления аэропортами»



тов, хотя и в далекие еще от потребных масштабов. Но, учитывая надобки на государственные инвестиции в развитие инфраструктуры аэропортов, нельзя забывать и о том, что свой вклад, причем весьма серьезный, должны внести и субъекты Российской Федерации. Каким же им позаботиться об устойчивых воздушных связях своих городов с промышленными и культурными центрами России. Подробный опыт уже имеется в Республике Саха (Якутия), Томанской области, Хабаровском и других регионах.

В прошлом году в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации была создана корпоративная подпрограмма «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)». Она сорев-

На приеме в посольстве США. Слева направо: генеральный директор ассоциации «Аэропорт» Г.А. В. Гурбачев, генеральный директор аэропорта Ташкенто А.Аббас и глава США в России А.Варшаву.

Президиум конференции.

Предприятие «Уральские Аэро» освоило выпуск авиационных грузовых контейнеров.

На конференции, которую открыл президент ассоциации «Аэропорт» Г.А. В. Иванов, собрались сотни представителей аэропортов России, стран СНГ и дальнего зарубежья. Среди гостей конференции присутствовали также отечественные и зарубежные производители аэропортового оборудования, представившие на проходившей в рамках конференции традиционной выставке своей продукции.

В России сегодня 423 действующих аэропорта, из которых 63 – федерального значения. Хотя, надо сказать, что по сравнению с 1992 годом авиационная сеть страны сократилась почти на девятую часть, что является следствием нехватки авиационных перевозок регионального и местного значения из-за низкой платежеспособности населения. Впрочем, и большая часть аэропортов федерального значения находится в состоянии затухающего кризиса по причине недостаточного финансирования воспроизводства основных фондов. Это при том, что на их долю приходится около 85 процентов объема перевозок по внутрироссийским и более 90 процентов по международным авиатрассам. Между тем опыт успешно работающих аэропортов показывает, что достижение высокой эффективности невозможно без введения порядка в сфере управления.

Поводом роста государства в управлении аэропортами России, участники конференции (А. Юрчик, заместитель ру-

АЭРОПОРТЫ: УПРАВЛЕНЦЫ И ТЕХНИКА

ководителя федерального агентства воздушного транспорта Минтранса России Ю. Баранов, заместитель генерального директора ФГУ «Ространсмадернизация») отметили, что в последние годы намечалась положительная тенденция оживления инвестиций в развитие материально-технической базы аэропор-

тирована на конечный результат – увеличение к концу до 2010 года объема пассажирских перевозок, повышение эффективности функционирования авиационной системы. Для реализации подпрограммы предусмотрено капитальное вложение в сумму 40 287,5 млн. рублей, в том числе 51,8 процента от



этой суммы поступят на федеральный бюджет, 4,4 процента – из бюджетов субъектов Российской Федерации и 43,8 процента – из внебюджетных источников.

Характерная особенность «стратегии управления аэропортом», С. Демский (ЗАО «Информасвэйс холдинг») подчеркнул, что стратегия заключается в поиске и разработке индивидуального способа конкурентной борьбы, который позволит компании построить свою длительность неоптимальным образом. Исходя из этого принципа, специалисты ЗАО «Информасвэйс холдинг» создали комплексную систему инженерного обеспечения, автоматизированного управления и связи аэропорта, о чем подробно было рассказано участникам конференции.

Определив интерес, представляли доклад начальником отдела сертификации Послужислужбы Украины В. Кувянова, рассказавшего о роли государства в развитии аэропортов республик, вице-президента группы компаний «ТЕРА Интеграл» (Австралия) П. Стоки, затронувшего проблемы инвестиционных программ развития аэропортов в России и странах СНГ, руководителя группы инвестиционных услуг России и США Михаила Р. Смита, поздравившего собравшихся с программой правительства США по осуществлению инфраструктурных проектов аэропортов России и СНГ.

Без сомнения, большую пользу для себя участники конференции получили из доклада генерального директора аэропорта Толмачёво (Новосибирск) А. Лобина, поделившегося опытом применения современных стратегий управления. Грамотный, энергичный профессионал, А. Лобин вместе со своей командой квалифицированных управленцев за короткий срок смог многое сделать для развития аэропорта. По его мнению, аэропортом крайне необходимо скрепить длительность гражданской авиации, в первую очередь Закона «Об аэропортах России». Необходимо и введение поправок в Гражданский кодекс или создание Закона «О концессиях», так было бы четко прописаны концессионные платежи в аэропортах за использование экономического пространства. Остальные проблемы, по мнению А. Лобина, аэропорты могут решать самостоятельно, конструктивно сотрудничая с партнерами и федеральными органами власти.

Международная выставка аэропортового оборудования и технологий, традиционно устраиваемая ассоциацией «Аэропорт» ГА в дни работы конференции, и на этот раз пользовалась популярностью. В экспозиции было представлено более шестидесяти отечественных предприятий и зарубежных фирм. Среди российских производителей – ЗАО НПО «Прогрессвет» (техника для содержания аэропортов), ЗАО «Аэролайт» (монтаж светосигнального, радио- и электротехнического оборудования), ООО «Радар ГА», ЗАО «Структура» (системы видеонаблюдения), ООО «Техноавиа» (рабочая одежда), ЗАО НПО «Авиастек» (техника для обслуживания воздушных судов аэродромов), ЗАО «Пожтехстас» (противопожарная техника), ЗАО «Универсал Аэро» (средства наземного обслуживания воздушных судов и пассажиров в полете).

Традиционно на выставке были представлены техника и оборудование известных зарубежных фирм «Magsee-Boisling AG», «Buscher Guyer AG», «Aelan OIV» и т.д.

В один из дней работы 28-й международной конференции ее участники

были приглашены на прием в посольство США, где состоялась встреча с Чрезвычайным и Полномочным послом США в России господином А. Вербоу.

В. ШИТОВ

д/н Череметьево.



Разнообразную партию технику демонстрировали отечественные и зарубежные производители.

Фото Д. ВИНЮГОВА.

ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

ИЗБРАН В ТРЕТИЙ РАЗ

Генеральный директор ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» Валерий Осулов в третий раз избран членом Совета управлений Международной ассоциации воздушного транспорта на период 2005–2006 годы. Выборы Совета прошли на Ежегодной генеральной конференции Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), состоявшейся 29–31 мая 2005 года в Токио.

Совет управлений ИАТА (The IATA Board of Governors) – постоянно действующий орган, ответственный перед Ежегодной генеральной конференцией. Члены Совета, в который входит 31 человек, избираются из числа руководителей крупнейших авиакомпаний – действительных членом Ассоциации. Среди обязанностей Совета – действовать от лица и в интересах Ассоциации, работать в тесном сотрудничестве с генеральным директором ИАТА, обеспечивать полнотеневое участие и осуществлять руководство постоянными комитетами и вспомогательными органами Ассоциации, а также по-

литическое руководство конференциями. Отдельные члены Совета могут давать консультации по вопросам, затрагивающим конкретные области, их услуги используются в обмен интересах Ассоциации.

РАТИФИЦИРОВАННЫ ПРОТОКОЛЫ К КОНВЕНЦИИ

Госдума ратифицировала ряд протоколов к Конвенции о Международной гражданской авиации. Протоколы, в частности, предусматривают увеличение членского состава Совета Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с 33 до 36 человек, а также состава Аeronautical commission ИКАО с 15 до 19 человек. Как ожидается, это позволит обеспечить более широкое представительство государств в совете ИКАО, а также привлечь больше квалифицированных специалистов для рассмотрения и принятия новых международных технических стандартов в области аэронавигации. Кроме того, протоколами вводятся арабский и китайский языки в качестве официальных языков ИКАО. Напомним, что Россия является постоянным членом совета ИКАО с момента вступления в эту организацию в 1970 году.

«БОИНГ» ПРЕДСТАВИЛ «ДРИМЛАЙНЕР»

Компания «Боинг» презентовала презентацию своего нового пассажирского самолета «Боинг-787», в разработке которого принимает участие также бывший отряд российских инженеров. Ранее подроб-

ная презентация состоялась в Веллингтонге, Франции. Впервые «Боинг» планирует завершить разработку этой машины в следующем году, а с 2008 года начать поставлять ее заказчикам. Около 20 американских и иностранных авиакомпаний уже заказали в общей сложности примерно 200 машин этой модели, получившей помимо номера еще и наименование «Дримлайнер».

Президент «Боинг» в России и СНГ Сергей Крайнев заявил, что компания решила внести Москву в «человеческий список городов», где проводится презентация «Боинг-787», прежде всего учитывая большой вклад российских учреждений в создание этой машины. В Москве финансирует самый большой за пределами США инженерный центр компании «Боинг». В нем работает около 1000 российских инженеров. Примерно 300 из них привлечены к проектированию элементов «Боинг-787»: носовой секции фюзеляжа, передней кромки крыла и элементов, на которых к крыльям будут крепиться двигатели. Еще примерно 200 российских инженеров работают над специальной модификацией грузовой самолета «Боинг-747», которая будет задействована в технологической цепочке производства «Дримлайнер».

Технологи «Боинг-747» рассматривают еще и предлагают ему «на спину» отрывной скелет, в хвост сделать складные, так, чтобы его можно было свдвигать в сторону, а в образованной проем заглянуть целиком секция фюзеляжа или крыла «Боинг-787». Проектируемому гигантскому «гиганту» уже

присвоили технический номер 747XFC (что расшифровывается просто как «большой грузовой самолет»). Над его техническим воплощением одновременно трудятся авиаинженеры в США, России и еще нескольких странах.

90 СЕКУНД НА ЭВАКУАЦИЮ

Проектные испытания системы аварийного покидания самолета «А-380» Согласно требованиям, предъявляемым к пассажирским самолетам, в случае происшествия 873 человека должны покинуть машину не более чем за 90 секунд. «А-380» способен брать на борт от 505 до 853 человек, однако в вопросах безопасности исследовать следует из максимального числа людей. В данном случае это 853 пассажира. 18 стоек seats и два тента.

При этом в ходе испытаний эвакуация будет осуществляться только по системе аварийных выходов и в заданных темпах, так как эксперты считают из того, что при реальной аварии не все двери успеют открыться из-за возможной деформации конструкции. Как заявил член совета директоров проекта «А-380» Франсис Гимера, отработка эвакуации пассажиров и экипажа будет проведена летом 2005 г. В ней примут участие около 1,2 тысячи добровольцев. Заявления от добровольцев уже начали поступать. Отбирать же будут только здоровых людей старше 21 года, 40% из которых должны составлять женщины, а 35% быть старше 60 лет. Дети и инвалиды к эксперименту не допускаются. Недоступно также участие в двух подопытных учениях в течение полугода.

Четвертого июля 2005 года – 60 лет начальнику отдела надзора за организацией воздушного движения ФСНСТ (Ространснадзора) Российской Федерации Евгению Николаевичу Королеву.

Получив трудовую записку на авиационном заводе в Тушине, он успешно окончил отделение диспетчерской службы движения Ульяновской ШВЛП и командный факультет Академии гражданской авиации. Работал в авиапредприятиях страны на должностях от диспетчера службы движения до заместителя начальника аэропорта по движению. Принимал активное участие в становлении Научно-экспериментального центра автоматизации УВД (ныне ФСННН «Аэронавигация»), в развертывании комплекса автоматизированных систем УВД «Терек» в Москве, Киеве и Минеральных Водах. Затем трудился в центральной аппарате МА СССР, ДВТ, ФАЭС, ФСВТ и ФС ГА Минтранса России, где прошел путь от инспектора-диспетчера до руководителя структурного подразделения.

При его непосредственном участии разработана основная часть документов, регламентирующих управление воздушным

движением, сформировались центры Единой системы ОрВД, инфраструктуры аэродромных органов УВД и пунктов УВД в районах МДП, создана и постоянно совершенствуется система подготовки и переподготовки персонала ОрВД. Он стоял у истоков перевода самостоятельных центров УВД на новые условия взаимодействия, создания ФПТ «Госкорпорация по ОрВД», возглавлял реформирование гражданской части ЕС ОрВД России. В ФСНСТ (Ространснадзоре) умело применит свой богатый опыт и знания в осуществлении надзора за организацией воздушного движения.

Е.Н. Королев награжден орденом «Знак Почета» и знаком «Отличник Авиофлота», удостоен звания лауреата Премии Совета Министров СССР.

Коллектив Управления надзора за аэропортовой деятельностью, организацией воздушного движения и перевозок Ространснадзора, ветераны Центрального аппарата УДС МА и ЦРВД ГА сердечно поздравляют Евгения Николаевича с 60-летием, желают ему дальнейших успехов, крепкого здоровья, счастья, удачи и, конечно же, чистого и безопасного неба России.



**Е.Н. КОРОЛЕВУ –
60 ЛЕТ**

Согласно программе испытательной авиации посадка производится в ночное время с минимальными освещенными землями. Летом проводится посадка задымленной кабины авиалайнера и спускается по резиновым трапам, которые должны надуться через 5–6 секунд после открытия дверей. При этом высота от нижней кромки до земли составляет 7,5 м, а от верхней — 14 м. На учениях будет присутствовать два экипажа, а также санитари с необходимым набором медикаментов и средств первой помощи. В течение пяти дней эксперимент повторится.

НА ОТДЫХ... В ПОЛИЦИЮ

Пассажиры, купившие на борту самолета ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», выполняющего полет по маршруту Москва (Внуково) — Симферополь, а также пассажиры по другим линиям воздушного судна, во время полета несколько пассажиров расставили стрепные кресла и, оказавшись в нетрезвом состоянии, стали неподвижно везти себя по отношению к экипажу и пассажирам. Неоднократно замечания и просьбы членов экипажа соблюдать правила поведения, не оказали никакого воздействия. При посадке в аэропорту Симферополя пассажиры были отданы правоохранительным органам Турции.

БИЛЕТ — ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ

Как сообщил заместитель директора по организации корпоративных продаж компании Алексей Савенков, авиакомпания «Сибирь» (Новосибирск) в 2007 году намерена увеличить долю продажи авиабилетов через Интернет-авиакасса до 20%. По его словам, в 2005 году авиакомпания планирует продать через Интернет до 5% авиабилетов. В настоящее время «Сибирь» ежедневно продает через Интернет около 20 билетов при общем их количестве порядка 100 тысяч.

Администрация «Сибирь» начала продажу билетов через Интернет в феврале 2005 года. На первом этапе можно было купить билеты на рейсы между Германией и Москвой. Затем география продаж была расширена. К концу июля будет Интернет-авиакасса можно будет приобрести билеты на рейсы авиакомпании «Сибирь» из любого города в любом направлении. По оценке специалистов, продажа авиабилетов через Интернет-авиакассу значительно упрощает процедуру покупки и оформления авиабилетов. При наличии дебетовой или кредитной карточки (Visa и MasterCard) и доступа в Интернет пассажир может приобрести билет напрямую у авиакомпании, при этом билет в Интернет-авиакассе на 5% дешевле, чем в традиционных кассах и собственных офисах «Сибирь».

САМОЛЕТ ПРИПАРКОВАЛСЯ

В немецком городе Швайер частный самолет разломил пятачок автомобиля, совершая аварийную посадку на автодорогу. У летательного аппарата отвалил двигатель, и пилоту пришлось прокатиться прямо на парковку. При посадке зацепившись за борту самолета застыв человек, в том числе четверо детей, получили незначительные травмы. В пострадавших машинах людей не было.

НОВЫЕ МАРШРУТЫ В ДОМОДЕДОВО

В летний период, традиционные авиамаршруты расширяют дополнительные рейсы. В этом году значительно расширено за счет новых сезонных изменений. С ноября новые регулярные рейсы авиаконки «Авиаконки «Татарстан», «Домодедовские авиалинии» и «Либл им. Громова», «Авиаконки «Татарстан» начинают полеты по двум новым маршрутам — в Казань и Нижний Новгород. Рейсы будут осуществляться на Ту-134, в ступицу Татарстана — по будням два раза в неделю, в Нижний Новгород — в среду, четверг и пятницу.

Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» в свою очередь начала выполнять программу рейсов в города Германии и Казахстана. Она уже становится традиционной и выполняется второй год. Добавлено новое направление — Ганновер. По всем направлениям авиакомпания увеличена частотность. В этом году рейсы в города Германии выполняются ежедневно, а в Казахстан — 2 раза в неделю. Дневные рейсы улетают отсюда в Домодедово друг о другом, далее воздушным путешествием из Казахстана в Германию и обратно. Рейсы осуществляются на Ту-154. Кроме того, авиакомпания «Либл им. М. М. Громова» начала выполнять регулярные рейсы в Азербайджан — Гянджу по средам и субботам. Тел. воздушного судна — Ту-134.

ЛЕТУМ К МОРО

Для предотвращения летнего авиационного сезона на авиалинии в Сочи авиакомпания «Уральские авиалинии» с 1 июня на маршрут Екатеринбург—Сочи—Екатеринбург авиалаиниарокового самолета Ил-86. Такое решение руководством авиакомпании было принято после оценки прошлой ситуации, когда в разгар сезона на отпускные билеты на это направление можно было приобрести с большим трудом, так как большинство мест выкупалось за несколько недель до рейса. Напомним, что в прошлом году рейсы Екатеринбург—Сочи—Екатеринбург выполнялись преимущественно на Ту-154. Введенный в эксплуатацию на линию Екатеринбург—Сочи Ил-86 — после-

днее приобретено авиакомпания. Одновременно комфортабельный лайнер может вместить в себе до 350 человек, а в трюм как Ту-154 может перевозить одним рейсом 163 пассажира.

ЛУЧШИЙ АЭРОПОРТ СТРАН СНГ

Аэропорт Тольяново признан победителем в конкурсе «Лучший аэропорт стран СНГ 2004 года». Развивающаяся авиационная инфраструктура победила в категории «наше миллион обслуженных пассажиров в год». По итогам деятельности 2004 года аэропорт Тольяново призван Пулково, Кольцово, Емельяново, Борзна, Ташкент, Курумоч. Победа в этом конкурсе подтверждает правильность выбранной стратегии развития. Последним полетом года аэропорт высшими темпами ведет реконструкцию и модернизацию, осуществляя переход к новой системе управления. Ближайшей перспективой Тольяново является создание мультимодального транспортного узла на воздушных магистралях из Европы в Азию.

В номинации «наше миллион обслуженных пассажиров в год» интенсивно развивающимся определены аэропорты Кольцово, Ташкент, Борзна, Аэропорт Красноречья, Санкт-Петербург, Самары вручен премия за большой вклад в топливную экономику.

ЯК «БЕРШАНСКАЯ»

В НЕБЕ КУБИАН

В ОАО «Авиалинии Кубань» появился самолет, названный в честь участника боя за Кубань Евгения Давыдова Бершанской. В этом году все авиакомпания России наделит один из своих самолетов именем Героя Великой Отечественной. Компания «АЛК» решила, что самолет Як-42 будет назван в честь единственной женщины, награжденной полководческими орденами Суворова и Александра Невского и еще шести орденами и семью боевыми медалями.

РЕГИСТРАЦИЯ НА РЕЙС

ЗА 2 МИНУТЫ

Авиакомпания «Шторм» и международный аэропорт Шереметьево предоставляют новую услугу для пассажиров: в терминале 2 установлен специальный автомат, позволяющий пассажирам немешая авиакомпании, путешествующим без багажа, зарегистрироваться на рейс непосредственно перед прохождением таможенного контроля. Новая услуга позволяет уменьшить время прохождения регистрации и непосредственного общения с диспетчером посадки. Аппарат представляет собой небольшой монитор-стойку с системой «Touch Screen», поддерживающий пять основных языков и позволяющий в том числе быстро зарегистрироваться,

ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

но и выбрать удобное для себя место в салоне самолета. Среднее время регистрации составляет не более 2 минут. Управление системой регистрации осуществляется из базового аэропорта авиакомпании Франкфурт через удаленный доступ. При возникновении незначительных сбоев в работе персонала во Франкфурте имеет возможность оперативно внести в работу программы все необходимые изменения.

ОБАНКОТИЛАСЯ

Трусовская авиакомпания «Аэротейр» обанкротилась. С августа 2001 года она осуществляла прямой рейс Казань — Москва на арендованном самолете Як-42, принадлежавшем правительству Республики Тыва. Годовая назад прямое авиасообщение между Казанью и Москвой было прекращено. Как сообщает «Тыва-Онлайн», правительством товарищезна, скверного договора о сотрудничестве с правительством Тумы и соответствии многочисленных долгов «Аэротейр» стала компания «Интеграциональные авиалинии». Ее руководство намерено возобновить прямой московский рейс.

НА СТУПЕНЬКУ ВЫШЕ

Для американской авиакомпания «US AIRWAYS GROUP» и «AMERICA WEST AIRLINES», занимающаяся в таблице о рейтинге авиаперевозчиков США соответственно седьмое и восьмое места, официально объявили о слиянии. Объем сделки составляет 1,6 млрд. долларов из вновь привлеченных средств. По обороту на американском рынке авиаперевозчик принадлежит «AMERICAN AIRLINES». Шестую ступеньку таблицы займет «US AIRWAYS», появившаяся после слияния «AMERICA WEST» и «US AIRWAYS GROUP». План слияния этих авиакомпаний должен быть одобрен судом по банкротствам. Ему предстоит внести вердикт по вопросу, сможет ли «US AIRWAYS» выйти из сферы действия закона о банкротстве, куда она попала в сентябре минувшего года.

Материалы подготовлены по сообщению ИТАР-ТАСС, «Интерфакс», Финмаркет, РИА «Новости», Страна.ру, gazeta.ru, redpress.ru, Reuters, «Эксперт-Сибирь», ИА REGNUM, Аэва.ру, euronews.net, NRS.com, rosbelt.ru, travel.ru, yaga.ru, il-86-ru.ru.

Редактор
Елена Яценчикова

Первой своей вылазкой в Арктику в 1924 году Г.Т. Чумковский был далеко не докладчиком. Он был специалистом по географической науке, занимался проблемами оптического воздушного наблюдения в высокоарктичных исследованиях. И это, конечно, образцово, когда в 1925 году известный ученый Н.Н. Музюкин предложил участвовать в Северной гидрографической экспедиции на Новую Землю. Борис Григорьевич разработал, с учетом прошедшего арктического опыта, основные требования к авиационной части экспедиции. Впервые они соотвечали в следующем. Работать нужно парой самолетов, полеты в одну точку совершать и возвращать малочисленные воздушные суда, поэтому применялись не ки бало. У самолетов должны быть гидроагрегатом, позволяющим брать в полет двухдвигательный запас продовольствия, в его кабине - просторный; служить экипажу при необходимости жизни. Вместе с тем самолет должен быть легким, чтобы flight и маневры могли бы поосторожной посадке разрабатывать и крепить его. Этим требованиям более-менее соот-

ветовали утром была ясная безоблачная погода. Чумковский и Каландар старовали на Архангельск. И вот их самолеты покинули на откосы Северной Земли. Поздней 815-километровый перелет, впереди - полет в неопределенное - еще почти тысячу километров над безоблачной местностью, без радио, метеоинформации, со скромными комплексами навигационных приборов.

За два дня до этого суда экспедиции «Таймер» и «Муром» выехали из Архангельска в Новую Землю. Вместе с ними, забрав большую часть авиаматериала, отправился Руднев. Но и для гидроагрегата осталась убогий путь.

Еще-то оторвался от воды и вошел курс к Третьему Острову - трем камням на выдохе в Белое море. Здесь их ожидал трагедия «Олам» с бензином.

Отбывая и немного отдохнув у холмистых морских, летчик направился к устью реки Чаша на полуострове Канин, где и происходила Чирок пилотаж часа. У истока живописного берега, можно сказать - в любом месте, пришлось остановиться на море самолеты и значительная часть надвигающейся непогоды.

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ АРКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕЛЕТ

полетом пассажирский вариант самолета «Ю-26» - «Ю-12».

С целью экономии времени решили добраться до Новой Земли по воздуху.

Однако из-за позднего получения кредитов ранее обещанные самолеты не выданы. Пришлось довольствоваться «Ю-26». А это повлекло дополнительные сложности: надо было срочно заменить бензин еще в две пункты промежуточных посадок. С большим трудом удалось Чумковскому решить простейшие, на первый взгляд, вопросы: как приехать, достать несколько пар утолщенных сапог, подобрать свечки... А полетные карты? Так и полетели с одной картой на два самолета.

Пилотом второй машины Чумковский выбрал своего друга и бывшего сослуживца О.А. Каландар. В воздушную часть экспедиции входило также летчик-наблюдатель Н.Н. Руднев, механик О.Д. Санжаров и А.Н. Федюкин.

22 июля на Ленинград в Архангельск отбыли поезда бензин и запасные части. Туда же выехали и Руднев, чтобы заблаговременно доставить порцию в промежуточные пункты промежуточных посадок - на остров Калануй, в Валуагу Губы, Маточин Шар.

А механики готовили самолеты к полету. Наavigационное оборудование машин было усилено местными периодическими магнитными компасами, детально знакомыми экипажам островов.

4 августа в шесть утра «Юнкерс» на полчищах шасси поднялся в воздух. Местами между Ленинградом и Архангельском - светлый пар. Казалось бы, пасмурные погодные на каждый шаг, но все они совершенно не исследованы, в ползут там опасность. Попытка на превращение под полетом самолета толкун, оказался муть или камеш - авария не миновать.

Позднее вылетом пилоты проинформировались у известного капитана В.Т. Музыкантова, на метеорологично, оперативные сведения в дороге по трассе полета не получали. Принадлежность определялись приметам, интуицией. А еще чуть было не полетели. Только сели в Петроавдском и завершили самолеты, как надвинулся вечер, начался настоящий шторм. Только под вечер в августе перелетели в Мудьюжгорск.

Сильный ветер гоним с моря промозглой густой туман, который как оловом жоргал самолеты, берега, устья реки.

Трое суток боролась авиаторы со стихией. Высота, достигшая до 4,5 метра проливная волна оставила незатопленные только маленькие ледяные островки восточной части острова. Пришлось по маршруту во время прилива и этой неосторожной попытке, когда вода отступила от берега.

Льня 18 августа, в середине дня, подул западный ветер и туман рассеялся. Но давление падает, а значит, следовало ожидать усиления ветра.

Летчик, воспользовавшись небольшим затишьем, взлетел и через 45 минут в устье реки Жемчужной под западной высокой берега отплыла надвигавшаяся стена. Наблюдая, в два момента чужа, авиаторы увидели брызжащие на шельх шесть дней.

Самолет брызнул шторм, а полет отпустило непрозрачный туман. Кембриж продрог, некая нежить не могла помыслить - дамы бедствовали. Бесполезно влететь и то, что вот уже десять дней они не давали о себе знать. Чумковский уполномочил станцию отвести на остров на радиостанцию Канин Но гидро.

29 августа в Архангельск и на Маточин Шар получили радиграммы с сообщением о местонахождении самолетов Чумковского и Каландар, в то же, что они вылетят на остров Калануй при первой же возможности.

В этот же день, едва туман немного рассеялся, решили лететь, хотя облачность была некая и дул довольно сильный ветер с северо-востока. Полет курс на крупную возвышенность острова Калануй. Встретный ледяной ветер сбросил самолеты как камни, «смадил» окрестность. Время от времени попадали град дождя. А везу брызжало море, исключало посадку на воду.

Через полтора часа сели у станицы Бурново на южном берегу Колтуево. Отлететь пришлось на дальность. След бензин находился далеко от берега. Пришлось сделать несколько рейсов по боковой гребне до бочек с горючим.

У устья расследовали. Нямидра вылетели в Мудьюжгорск - ставший на западном берегу Новой Земли. Пролететь пришлось 440 километров над открытым морем. Это был самый рискованный участок перелета.

Шли на высоте тысяча метров, зорь дул полуметровый туман - между двумя слоями облачности. Когда до Новой Земли по расчету оставалось менее пятидесяти километров, проб обильность, и увидели под собой остров Мудьюжгорск. Чумковский полет радиостанции. Выключили бы связь в авиаторы Валуагу Губы у промышленного становища, чтобы драть выдох и заночевать - из-за нехватки топлива туман.

27 августа туман на малое время рассеялся. Воспользовавшись этим, перелетели в лагерь Мухоморова. А туман буквально преследовал гидроагрегат, держался у их носов. Пришлось занять подальше стоянку до вечера. А для господ? Горючее в баках могло кончиться в любой момент.

Еще сели у Мухоморова - туман на целый сутки закрыл становище.

Начеки утром 29 августа, как только рассветало, сразу перебрались в воздух для продолжения полета отсюда загнувшись берегом.

Теперь под крылом «Ю-26» проплывали знакомые Чумковскому по прошлогодней экспедиции очертания Новой Земли. Боревенным морем гонили до впады в

Маточин Шар, повернули на восток в известной пролив. Вул и радиостанция...

Весь полет до Ленинград до Маточина Шара занял 25 дней.

В географической экспедиции авиаторы занялись. И Чумковский со своей командой без передевали, перебрал методы и подстроили гидроагрегат, включившись в работу.

Для полетов использовались каждый погожий день, ведь авиаторы прилет на базу станов под удар высланные немаленькие планис; обеспечение информации с ледовой обстановки на пути спланированной Карской экспедиции, которые отделили материалы в устье Оби. Быстрее и уже возмещались отсюда с северою экспедиционным лесом. Пользуясь свечением, полученными от авиаторов, часть судов провали в Баренцево море проломом Маточин Шар, а на Карском коротким, сократил связь путь.

Чумковский и Каландар успели решить и вторую задачу - разведку рельефа дна в прибрежной полосе, фотографиями берегов Новой Земли с целью внесения поправок в карты.

Летали в одиночку и парами.

27 сентября Борис Григорьевич с Рудневым последний раз летали на ледовую радиостанцию. А на следующий день гидроагрегат подняли на борт «Таймер» и 30 сентября он направился на запад, в Архангельск.

В 1925 году Чумковский и Каландар совершили над Новой Землей десять полетов: 4 часа 45 минут заняла ледовая разведка и 5 часов 25 минут - изучение береговой и прибрежной полосы. Была доказана полезность авиации в исследовании Арктики и в полетном оборудовании, сделан еще один шаг в освоении самолетом Севера.

Это был первый в истории Арктики длительный перелет.

По возвращении из экспедиции Чумковский опубликовал в «Известиях» статью, которая закончилась словами:

«Не чрезвычайности по дальности и героизму перелетов, а гуманитарным и практическим самолетом для исследования и использования богатств Севера мы несомненно великую службу Советскому Союзу».

Иван НЕГЕБЛЮ Г. Явчук.

КОНСТРУКТОР С МИРОВЫМ ИМЕНЕМ

К 110-летию
СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ
ВЫДАЮЩЕГОСЯ АВИАКОНСТРУКТОРА
П. О. СУХОГО



В 1910 году большое турне по России совершает один из первых русских летчиков Сергей Уточкин. Его показательными полетами восхищаются жители Москвы, Петербурга, Киева, Екатеринбургa, Нижнего Новгорода, Тифлиса, Баку, Ватуми... Свидетелем одного из таких полетов над Поморьем станет гимназист Павел Сухой. «Я шел с ребятами из гимназии, — вспоминал он много лет спустя, — и вдруг над нами головами пролетел аэроплан. Это было так неожиданно и удивительно, что дух захватывало. Не плила, а человек летит над нами!» В тот же день, глядя вдаль, Павел уединился на чердаке и принялся строить самолет.

Казалось, сиюминутно и такому белорусскому парню ничто не предрежало такого поворота в судьбе, но посетил Уточкина перевернуть все предыдущие планы.

Впрочем, сегодня мы знаем, что «роковым» они стали не только для Павла Сухого. Почитателями летного таланта Уточкина стали совсем юные тогда А. Полыкарпов, С. Ильюшин, В. Петляков... История зафиксировала и такой интересный факт: за показательными полетами Уточкина наблюдал мальчик Сергей Королев — будущий легендарный конструктор космического корабля. Первая модель аэроплана Павла Сухого не полетела. Тогда он стал размышлять журналист и книги по авиации, живописательно прорисовывался к рисункам и фотографиям — словом, «издавал» все, где можно было поговорить что-либо об авиации. А когда в его руки попалась программа статьи по аэродинамике Н. Е. Жуковского, Павел оклеветал «забыл авиацию».

Думая ли тогда гимназист гимназист, что пройдет немного времени, и он поступит в Императорское техническое училище (сегодня МВТУ им. Баумана) и будет слушать лекции самого «отца русской авиации». Более того, Павел Сухой

становится слушателем теоретических авиационных курсов, которыми руководит Жуковский. Здесь молодые люди постигали научные и практические азы «способов летания», строили планы и модели самолетов. Кстати, именно на курсах Жуковского Павел Сухой знакомится с будущими авиаконструкторами Андреем Туполевым, Владимиром Петляковым, Борисом Стечкиным, братьями Арзентельскими.

Но недолгим было это «крылатое счастье». После года учебы в училище разразилась первая мировая война, и Павел присоединяет на военную службу. Но не в авиацию, а в артиллерию. Именно на войне он осознает, какую огромную роль в сражениях может играть авиация. Павел Сухой не раз становится свидетелем отчаянных воздушных боев русских летчиков с немецкими асами, узнает о непривычных позициях, подавляют вражеские батареи. А однажды будет буквально потрясен подвигом своего земляка белоруса Аваняра Костюнина. После успешного бомбевылета, смертельно раненый, он приватит свой корабельный вражеский снарядчик «Ну-земля!» на расойтой авиатором. Уже на земле у самолета насчитают в корпусе и крыльях 64 пробоины от вражеских истребительных разрывов.

Но на войне Павел Сухой познает и другое. Большинство самолетов, находившихся вооружении русской армии, было устаревшим конструкцией и «кислотным» происхождением. А поэтому, чтобы быть сильным, надо иметь свою современную авиацию, — приходит к выводу Павел Сухой и клянется посвятить этому делу всю жизнь.

Однако сделать шаг к осуществлению заветной мечты удалось лишь осенью 1921 года. Павел возвращается в родное училище, поселяется в студенческом общежитии, слит прямо на полу,

заставляя его соломой. Одновременно он устраивается чертежником в экспериментальный авиационный отдел ЦАГИ, а когда пришло время дипломировать проекта, его руководителем назначает Андрей Николаевич Туполов. В свидетельстве об окончании МВТУ будет записано: «9 марта 1925 года П. О. Сухой подалось испытанием в Государственный авиационный комитет и защитил работу на тему «Одноместный истребитель с мотором 300 л.с.» Сухому П. О. присваивается квалификация инженера-механика.»

Вскоре А. Н. Туполов приглашает молодого конструктора на постоянную работу в ЦАГИ. Павел Сухой назначается в бригаду А. Н. Туполева, где проектируются первые отечественные металлические самолеты. Это были смелые шаги — ведь большинство самолетов строили тогда из дерева, и конечно же молодые конструкторы создавали металлические крылатые машины многие раньше в чужой. Но Туполов и его команда победили.

Дальнейшая разработка идей, заложенных в первом металлическом самолете, поручается Павлу Сухому. Ему была поставлена задача создать цельнометаллический истребитель, который по своим данным не уступал бы лучшим зарубежным образцам подобного типа. К 1927 году такой истребитель был построен. Технически простой И-4 обладал многими преимуществами, которые опередили зарубежное авиационное. А при испытаниях показал, что по максимальной скорости, потопку и скороподъемности превосходит многие иностранные истребители.

Окрыленный успехом, Сухой проектирует новую, более совершенную машину. В одноместном истребителе И-14 Павел Основным имел самый арсенал технических новшеств: убирающийся в

полете шасси, масляно-пневматическую амортизацию, тормозную систему колес, гладкую обшивку фюзеляжа, закрылок и кабину летчика фюзеляж.

Но конструкторы придумали на время забыть об истребителях. Павлу Осиповичу поручают принять участие в создании самолета РД — «рекорд дальности» (в большинстве справочников его называют «АНТ-25»). Авиабюроетелье всего мира знают эту крылатую машину по легендарным беспосадочным перелетам экипажа В. Чкалова и М. Громова. Создание этого самолета — знаковая страница в истории отечественного самолетостроения. Причастность Сухова к его проектированию и разработке объясняется Павлу Осиповичу мировой известностью. Конструкторского саа, значней и авиации отдал еще одному самолету рекордной дальности — АНТ-37, получившему название «Родина» и совершившему беспосадочный перелет по маршруту Москва—Дальний Восток под управлением женского экипажа Валентины Гризодубовой.

Осень 1929 года стала переломной в судьбе конструктора — Павла Осиповича назначает главным конструктором и директором опытного завода в Харькове. Именно здесь будут созданы боевые самолеты новых конструкций, которые суждено будет принять участие в Великой Отечественной войне. Первой Советского Союза, модель авиации Иван Иванович Пстыга так отзывался о многодетном Су-2 конструкции Сухова: «... мне поручили вести новую шестерку Су-2. Отбоявились, повернули к Коловскому, и тут нас встретили «мессерингиты». Штурман Домашкин сбил одного. Остальные набросались на нас. И начали нещадно «борзбанить» по нашему Су. Самолет горит, но летит. «Мессеринг» стреляет, самолет сильно лобит, вести изрешеченную горящую машину трудно, но можно... Летим...»

Событием номер один в отечественном самолетостроении стало рождение первого турбодвигателя авиадвигателя, проект которого предложил молодой талантливый конструктор Архип Михайлович Лыляк еще в 1937 году. Творческий союз одаренного моториста и замечательного авиаконструктора приводит к появлению на свет целой серии самолетов Павла Сухова.

Так, весной 1956 года самолет П. О. Сухова, названный впоследствии Су-7, под управлением летчика-испытателя В. Н. Махалина преодолел скорость, вдвое превышающую скорость звука. Не случайно летчика Махалина с тех пор стали называть «Махом» — в честь единичного измерения скорости полета в авиации.

Затем конструктор разрабатывает истребители-перехватчики Су-9, Су-11, Су-15, истребители-бомбардировщики Су-7Б и Су-17, фронтовой бомбардировщик Су-24, штурмовик Су-25 и другие боевые машины.

Под руководством Павла Осиповича была начата разработка высокоинтенсивного истребителя Су-27 с интегральной аэродинамической компоновкой. Этот самолет и сегодня является образцом самолетостроения и надолго несет боевую вахту.

Таков социальный творческий путь замечательного советского авиаконструктора, конструктора с мировым именем. Его умелая деятельность отмечена многочисленными званиями и наградами. Павел Осипович Сухов — доктор технических наук, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий, награжден Золо-



Истребитель Су-27



той медалью имени академика А. Н. Туполева, многими орденами и медалями. Умер Павел Осипович в 1975 году. Подготовил Б. ОРЛОВ.

Истребители И-14 и И-14bis конструкции П. О. Сухова (1933—1934).



П. О. Сухов с легендарным женским экипажем самолета «Родина» В. Гризодубовой, М. Расковой и П. Осипенко. Фотокака журнала.



СВЕТОТЕХНИКА для АЭРОПОРТОВ

Предприятие ООО «Аэросвет» работает на рынке аэродромной техники с 1992 года. За это время оно освоило различный светосигнальным оборудованием более шестидесяти аэродромов и вертодромов России и стран ближнего зарубежья. «Аэросвет» работает стабильно, за последние шесть лет объем реализации товаров и услуг вырос более чем в 30 раз. Продукция предприятия по своим техническим характеристикам не уступает зарубежным аналогам. Рассказывает генеральный директор ООО «Аэросвет» Виктор ЗАЙЦЕВ.

В семидесятых годах прошлого века в составе научно-производственного объединения «Электротех» был создан первый в СССР конструкторское бюро по разработке аэродромного и другого специального светосигнального оборудования. Возглавил КБ талантливый организатор И.Е. Козырь. В составе предприятия работали доктор технических наук Ю.Г. Басов, кандидаты технических наук Т.И. Карева, Л.Н. Лапина, В.С. Прокудин, Б.В. Скворцов, П.П. Грушев, Е.Ю. Библев, инженеры-конструкторы К.М. Вишняков, С.И. Майнфельд, В.И. Тилюнов, Г.Е. Соловьев, Ю.Х. Тарков и многие другие специалисты. В г.Дзержинске Смоленской области был создан филиал КБ (с 1992 г. ЗАО «Ижевский центр «Электротех»), который многие годы успешно возглавлял директор Ю.Г. Заболотнев и главный инженер В.Е. Шугас.

Первой разработкой КБ стал светосигнальный комплекс «Света 3», разработкой на некоторых аэродромах по настоящее время. На базе его был создан комплекс «Света-МВЛ» для аэродромов местных воздушных линий. Крул задум, решаемых КБ, постоянно расширялся. Разрабатывались палубные системы посадки, изделия подводной и инфра-

красной светотехники, оборудование для аэрофотосъемки. В КБ были созданы и огни стыкового узла орбитальной станции «Мир». За годы работы в КБ скопился сильный коллектив, было подготовлено несколько сотен квалифицированных специалистов.

В начале 90-х годов государственное финансирование разработок стало резко сокращаться. Задержки по выплате заработной платы достигли шести месяцев. Отдел аэродромного оборудования потерял больше 50 процентов оборудования. Реорганизация НПО, преобразованная в ЗАО «Электротех», радикально похолодела для не изменил. Стояло ясно: надо либо менять род деятельности, либо создавать новое предприятие, способное работать в условиях рыночных отношений. Так родилось ООО «Аэросвет».

При государственном финансировании ОКР разработчики были заинтересованы главным образом в получении заказа и успешном отходе от его выполнения. Серийным производством занимались другие предприятия, их продукция находила гарантированный сбыт практически независимо от итоговых стоимостных и качественных характеристик. Многие разработки выполнялись для улучшения качества, без учета всего комплекса требований к ним. В результате этого в давние годы как отечественное аэродромное светосигнальное оборудование, так и закупавшееся в больших объемах специальное оборудование «чужого» предприятия «Электротех» по своим техническим характеристикам значительно уступало продукции ведущих западноевропейских изготовителей.

Мы решили выполнять разработки за счет собственных средств, одновременно занимаясь организацией их производства и сбыта. На первом этапе было решено сосредоточить усилия на разработке систем огней малой интенсивности высокой степени унификации, поскольку этот сегмент рынка в России был самым изменчивым и соответствием технологической основы невелика, а западноевропейские фирмы не уделяли этому направлению достаточного внимания. Детальный анализ отечественных и зарубежных разработок, материалов ИКАО, опыта эксплуатации светосигнального оборудования в России и за рубежом позволил сформулировать требования к разрабатываемому оборудованию и начать разработку.

В 1995 году мы имели первую опытные образцы новых огней, обработали вопросы технологии их изготовления, провели программу предварительных испытаний. Результаты работы заинтересовали руководство ЗАО и специалистов ВВС. Мы подготовили программу разработок пяти унифицированных систем посадки по нормам ВВС, представили техническую характеристику системы. В следующем году был разработан, изготовлен ЗАО «ИЦ «Электротех» и предельно на государственные испытания мобильный комплекс «Маркер М 01». Комплекс прошел Государственные испытания в полном объеме практически без замечаний и был принят на снабжение. В дальнейшем были приняты по порядку разработаны и внедрены комплексы «Маркер М 02», «Маркер М 03».

По нашей просьбе в первом объеме комплекса «Маркер М 01» приняла участие главный специалист ГС ГА Н.В. Ратникова, давшая ему высокую оценку. С 1997-го началось внедрение разработок и продукция нашего предприятия в гражданскую авиацию. Были проведены работы по сертификации огней, аппаратуры питания и управления, получены на них сертификаты типа. Первым объектом гражданской авиации стала вертолетная площадка санатория «Бор» при Управлении делами Президента России. Проектные работы были выполнены БГУП ГПИ и НИГА «Аэропроект», монтаж оборудования и изделия спе-

цельности ЗАО «Радар-ГА». В 1996 году, также совместно с ЗАО «Радар-ГА», был поставлен и смонтирован комплект ССО ОМИ в аэропорту Белорусский. Комплект эксплуатируется уже восьмой год, детали аэропорта только поуживались.

На сегодняшний день в области сложности поставлено на аэродромах России и ближнего зарубежья более пятидесяти комплексов ССО «Светлячок», что несколько больше, чем поставлено за аналогичный период в Россию всеми конкурирующими фирмами совместно. Нужно отметить, что и стоимость нашего оборудования существенно ниже, чем у зарубежных аналогов. Светосигнальное оборудование нашего предприятия поставляется в трех вариантах:

- Комплексы ССО с огнями ВПП мощностью 10 Вт
- Комплексы ССО с огнями ВПП мощностью 40 Вт
- Комплексы ССО для вертолетных площадок и вертодромов.

Кстати, заказом рассчитанной ГосНИИ «Аэронавигация» и ГТД им.Войкова таблицей перечета, комплексы ССО «Светлячок» с огнями ВПП мощностью 40 Вт позволяют проводить работу ночью при МДВ от четырехсот метров, т.е. по своим светотехническим характеристикам несколько лучше чешского аналога «М 2-2». Хорошие отзывы поступают и от пилотов.

Предприятие «Аэросвет» работает со многими аэропортами. География – практически вся Россия, Белоруссия, Казахстан, Таджикистан, Литва. Ни по одному из объектов существенных претензий нет, хотя далеко не всегда условия работы оборудования идеальны. Основные проблемы – плохое состояние сетей электроснабжения аэродромов, местных воздушных линий, недоукомплектованность служб эксплуатации высококвалифицированным персоналом. По этой причине мы сохранили релевантную систему управления ССО ОМИ, не требующую особой квалификации обслуживающего персонала.

Среди наиболее интересных проектов, выполненных предприятием с использованием только собственного оборудования, можно назвать поставку комплекта ССО для вертолетной площадки на крыше административного здания компании «Лукойл-Газдобросьбы Сибири» в Когалыме, оснащение ССО вертоплато плавучей буровой установки компании «Лукойл-Калининград», поставку и развертывание комплекта ССО на аэродроме Кострома, выполненные совместно с ЗАО «Аэролайт» за неделю к посещению этого города Президентом РФ.

Теперь о нашей работе с фирмой «Siemens». Она имеет большой опыт разработки и производства аэродромного светосигнального оборудования, является признанным мировым лидером в этой отрасли. Продукция компании отличается высокой надежностью, технологическим совершенством и многие годы вне конкуренции как по ассортименту продукции и услуг, так и по их качеству, уровню технических решений. Как специалист не могу не отметить, например, фирменную ковку крышек углубленных огней. Первые контакты с представителями «Siemens» у нас были еще в рамках НПО «Электрон» в 1992-1994 годах по совместным поставкам оборудования для аэродромов Шереметьево и Внуково. Наши контакты с представителями «Siemens» в 1999-2000 годах с подписанием агентского соглашения. Несколько наших специалистов прошли обучение в Германии, потом были совместные работы по аэропорту Белорусский, Шереметьево, Кольцово, Внуково, Баратаевка, Пермь и другим. Сейчас мы являемся лидирующей организацией с заводом АОВ компании «Siemens» по сборке на наших предприятиях основных типов надежных огней высокой интенсивности, провели подготовку производства и обучение персо-

нала, сертифицировали и организовали их производство под контролем немецкой стороны. Мы считаем эти шаги оправданными, поскольку существующий в России спрос на системы огней высокой интенсивности исключает организацию серийного производства конкурентоспособной продукции собственной разработкой. Специальной фирмой, располагающей обширной информацией по современному оборудованию «Siemens», особенностью его применения и эксплуатации, включая перспективные модели и системы. Это позволяет готовить для наших заказчиков достаточно проработанные предложения по оснащению аэропортов, поставкам запасных частей и расходных материалов. Производственные запасы позволяют оперативно реагировать на запросы аэродромов.

Из наиболее интересных совместных проектов можно назвать оснащение терминала 2 ОАО «МАЗ» в Европе высокоинтенсивной позиционирование самолетов у трапов типа «VDOCKS». Отличительной особенностью этой системы является ее неархитектурность и погодными условиями – снег, туман, дождь. По тристороннему контракту с ОАО «МАЗ» фирма «Siemens» обеспечила поставку основного оборудования и общее руководство проектом. Наше предприятие обеспечило проект на установку системы, согласование и поставку оборудования для сети питания, локальной сети передачи данных, конструкторской проработкой оборудования «Siemens», монтаж и пусконаладочные работы по системе. В настоящее время основные работы закончены, система передана аэропорту в опытную эксплуатацию.

На сегодняшний день на нашем предприятии работают более 50 высококвалифицированных специалистов, из них коперный составляет специалисты бывшего КБ НПО «Электрон». Конечно, существует обшая для всех сайтов предпринятая кадровая проблема. Длительное время практически не было притока молодежи – трущобы, продажи ларьков зарабатывали значительно больше, чем специалисты предприятий и КБ. Сейчас ситуация меняется, и в штате «Аэросвета» уже есть недавние выпускники МЭТУ ГА, МАИ, МСН и других вузов. Это специалисты первого класса компьютером, умеющие творчески мыслить, находить оригинальные конструктивные решения. Для нас крайне важно передать им имеющийся собственный опыт работы, ознакомиться с ее организацией у зарубежных партнеров. В составе предприятия имеются конструкторский отдел по разработке отдельных изделий, комплексный отдел по разработке и проектированию систем посадки, сильный производственный участок, отдел экспортно-импортных операций. Мы располагаем лицензиями на все виды деятельности по оснащению аэродромов светосигнальным оборудованием, сертификатами типа и сертификациями соответствия производителя типа и выпускаемому предприятием производству.

Самое серьезное внимание уделяется ее качеству. Уже более пяти лет работаем по системе качества ISO-9001, и в этом году подтвердили соответствие системы менеджмента качества на предприятии требованиям ГОСТ РВ 15.002-2003 и ГОСТ Р ИСО 9001-2001. В своей отрасли наше предприятие является одним из немногих, располагающих собственной испытательной базой, что позволяет контролировать качество продукции на всех этапах – от разработки опытных образцов – предоставлять заказчику только качественную продукцию и услуги, отвечающую его потребностям, современному техническому уровню.

г. Москва.



На открытии аэродрома на Соловецких островах.



Испытания нового вертодрома.



Вертодром на буровой.

Госпиталь огня.



Монтаж светосигнального оборудования в аэропорту Суровикин «Аэросвет».

Фот. ООО «Аэросвет».



■ РАЗМЫШЛЕНИЯ ПО ПОВОДУ

«Эстафета поколений
бесконечна, как сама жизнь...

Славные боевые и трудовые
традиции участников Великой
Отечественной войны, пионеров
реактивной техники,
первооткрывателей воздушных
трасс продолжает сегодня
новое поколение»

годы войны боевой путь от командира авиатранспортного отряда до командира отдельного гвардейского Сталинградского полка ГВФ.

Болею тесные и непосредственные общины с авиаторами-фронтовиками происходили во время моей учебы в Высшем авиационном училище ГВФ. Оно было создано в 1955 году для подготовки командного состава в связи с предстоящим интенсивным освоением Аэрофлота реактивной техникой. В первом наборе было много фронтовиков. Мне пришлось наблю-

дату на всех наших международных авиационных полетах выполнялись только реактивными и турбовентиляторными самолетами. В 1964 году он стал первым министром гражданской авиации СССР. При нем создается Транспортное управление международных воздушных линий Аэрофлота (ТУ МВЛ) во главе с Героем Советского Союза В.Ф. Башкировым, затем – выпускником ВАУ В.А. Михайловым. Управление международных воздушных сообщений ГУТВСФ преобразуется в Управление авиационных сообщений МГА во главе с А.В. Бесединым, также выпускником ВАУ. Было подписано более тридцати соглашений о воздушном сообщении, в том числе с Японией, США и Канадой.

В своей статье, в сборнике документов «Международные воздушные сообщения Союза ССР», опубликованном в 1969 году, в предпоследний год его работы на посту министра, он дал следующую развернутую

ПОСЛЕВОЕННАЯ

ВМЕСТЕ С ФРОНТОВЫМ ПОКОЛЕНИЕМ

Эти слова, сказанные в день 40-летия Победы, принадлежат активному участнику боевых действий, главному маршалу авиации, министру гражданской авиации СССР (1970–1987) Борису Павловичу Бугаеву. О преемственности и передаче эстафеты в разных интерпретациях говорилось на многочисленных встречах с ветеранами Великой Отечественной войны и Аэрофлота по случаю 60-летия Победы. Сопереживали они и о сегодняшнем дне российской гражданской авиации, которая после демократических реформ «опустилась» до уровня начала 60-х годов. Кто-то сравнил ее с мифологическим Иксом: в последнем полете, который падает, но все еще летит.

На обходился и без nostalgia по былым временам. Боевые фронтовики авиаторы-международники Герои Советского Союза П.М. Михайлов и В.С. Фролов, а также Х.Н. Цесерева, Г.А. Усанов, М.В. Медведев вспоминали, как открывались первые послевоенные представительства Аэрофлота за рубежом, прокладывались первые сверхдальние трассы в Гавану, Сантьяго, Лиму. Говорили о том, каким могучим стал Аэрофлот при Е.Ф. Логинове и Б.П. Бугаеве, как его международная мощь натащила Конгресс США...

Для меня и моих сверстников преемственность эстафеты от фронтового поколения реально начиналась и претворялась в жизнь в учебных заведениях и подразделениях ГВФ, где мы учились и работали в ранние послевоенные годы. Нашими преподавателями и руководителями были вчерашние фронтовики, всегда строго, требовательные и в то же время справедливые и доброжелательные. Они, передавая нам свои знания, опыт и духовную энергию, стремились воспитать из нас будущих строителей нового воздушного флота. Такими мне запомнились первый начальник Егорьевского авиационного училища ГВФ Александр Титов Гренев, командир Архангельского авиатрасса Микаил Александрович Никифоров, начальник Северного управления ГВФ Алексей Павлович Золотов, известный летчик, прошедший в

ПОСТУПЬ АЭРОФЛОТА

дуть, с каким упорством они учились на два фронта, продолжая прерванную войной учебу для получения среднего образования и одновременно постигая авиационные науки. Им в этом активно помогали преподаватели с большим опытом работы в ГВФ, многие из которых также прошли годы войны: П. С. Лабазин, Н. Г. Федоров, С. Н. Подданин, Ф. Я. Славский, Л. А. Цеханович, П. В. Картамышев.

С 1956 года ВАУ ГВФ возглавил Александр Александрович Новиков, легендарный командир ВВС в годы войны, главный маршала авиации, дважды Герой Советского Союза. С его благословения я был направлен в 1960 году в первую заграницу – Данию (Копенгаген), где принимал эстафету от представителей Аэрофлота – фронтовиков С. С. Муромова и П. А. Аглатова. С нее началось моя деятельность в международной сфере Аэрофлота.

Со мной заканчивали училище авиаторы-фронтовики А. В. Беседин, В. А. Михайлов, В. М. Марков, А. А. Попов, В. А. Носов, О. Д. Халмурради, А. Я. Кузнецов, В. Н. Горб, М. А. Баянши, А. И. Сильнигин, В. В. Сиротин, А. Ф. Яковлев. Они, как и многие из первого выпуска ВАУ, стали впоследствии руководителями высшего ранга в Аэрофлоте и его структурных подразделениях, в том числе и международных.

Первым выпускником ВАУ приветствовал и направлял только что назначенный начальник ГУТВСФ, боевой генерал-полковник авиации Евгений Федорович Логинов, принявший эстафету воздушного реактивного зра Аэрофлота от главного маршала авиации П. Ф. Жигарева.

АЭРОФЛОТ ШАГАЕТ ПО ПЛАНЕТЕ

Под руководством Е. Ф. Логинова гражданская авиация и ее международные связи получили динамичное развитие. К 1963

картину и оценку послевоенного развития гражданской авиации: «Новый активный этап в развитии международных воздушных сообщений СССР начался в годы после второй мировой войны. Этому способствовали возросший экономический потенциал нашей страны, всестороннее развитие советской науки и техники, что позволило в свою очередь ввести впервые в массовую эксплуатацию на внутренних и международных авиалиниях многоместные скоростные реактивные и турбовентиляторные воздушные корабли отечественного производства. Первые послевоенные международные воздушные сообщения были установлены, прежде всего, со странами социалистического лагеря, а затем с некоторыми капиталистическими, преимущественно европейскими государствами, имеющими оживленные деловые взаимоотношения с нашей страной: Финляндией, Австрией, Швецией, Данией, Англией, Белгией и другими... В конце пятидесятых и начале шестидесятых годов Аэрофлот вышел на воздушные магистрали Европы, Азии, Африки, Америки, Ближнего, Среднего и Дальнего Востока. Сегодня Советский Союз является участником двусторонних правительственных соглашений о воздушном сообщении с 55 иностранными государствами, в соответствии с которыми Аэрофлот осуществляет регулярные полеты в 47 стран мира. Советская гражданская авиация является крупнейшей в мире и обеспечивает ежегодно около четверти всех мировых авиалесоходов. Из года в год все более возрастает ее международный авторитет... Оценивая мощный потенциал СССР в развитии гражданской авиации, учитывая географическое расположение нашей страны, можно сделать вывод, что Аэрофлоту по праву

принадлежит одно из ведущих мест в развитии великих магистралей мира будущего».

Эти выводы совпадают с опубликованной в американском журнале «Лайф» статьей под амбициозным заголовком «Вызов Западу в глобальном бизнесе», посвященной открытию Аэрофлотом авиалинии Москва – Нью-Йорк. В ней говорилось: «Совершенно очевидно, что Советский Союз собрался конкурировать по всему миру... С открытием авиалинии Нью-Йорк Аэрофлот надеется скоро стать лидером глобальной авиационной компании подобно Пан Американ и BOAC и, в частности, бросить вызов господству США на тихоокеанских маршрутах в Токио».

Вскоре при личном участии Е. Ф. Логина была открыта одна из таких магистралей будущего – транссибирский маршрут, играющий и сегодня важную роль в системе мировых воздушных сообщений.

Следует обратить особое внимание на постановку Е. Ф. Логинным задач в международной сфере Аэрофлота: «Задачи гражданской авиации сегодняшнего дня не сводятся к простому увеличению количества советских международных авиалиний и их протяженности. Они, прежде всего, направлены на всемерное повышение рентабельности на основе научного анализа мировой экономической конъюнктуры, интенсификации перевозок, как за счет освоения новых типов самолетов с большой вместимостью, так и за счет увеличения дальности беспосадочных полетов. Пути повышения рентабельности своих международных авиалиний Аэрофлот видит также в усилении информации, международной пролагадом достижениям Аэрофлота и постоянном всемерном повышении уровня культуры обслуживания пассажиров».

Эти положения 35-летней давности, безусловно, не потеряли своей актуальности и сегодня. Они активно претворались в жизнь в 70-х и 80-х годах, когда гражданскую авиацию возглавлял Б. П. Бугаев. Будучи сам пионером открытия международных трасс, он принимал непосредственное участие в дальнейшем развитии международных воздушных сообщений.

В 1982 году им был утверждён комплексный план развития и повышения эффективности международных связей гражданской авиации СССР в одиннадцатилетний период и на перспективу до 1990 года. Это была широкомасштабная геополитическая программа, предусматривавшая интенсивное заключение новых и реализацию действующих соглашений, повышение валютной эффективности международных перевозок Аэрофлота, расширение участия в работе ИКАО и других международных авиационных организаций, вступление в ИАТА.

При Б. П. Бугаеве Аэрофлот превратился в крупнейшую авиаконгломерату мира с глобальной сетью маршрутов и самыми протяжёнными международными трассами в мире. Это подтвердил и американский журнал «Травел Эджент»: «Аэрофлот, который будет праздновать свою десятую

годовщину открытия полетов в США, постоянно увеличивает число своих международных маршрутов и в настоящее время выполняет регулярные полеты более чем в 80 иностранных государств. В западном полушарии Аэрофлот летает в Монреаль, Нью-Йорк, Вашингтон, Гавану, Мехико и Лиму...»

ВАШИНГТОН ПРОТИВ АЭРОФЛОТА

Расширяющаяся международная деятельность Аэрофлота в условиях осложненной международной обстановки, особенно после ввода советских войск в Афганистан, привлекла внимание Конгресса США. Предметом разбирательства Конгресса стала большая статья о мировой экспансии и военном потенциале Аэрофлота, опубликованная в журнале «Вооруженные силы США «Арид Форсиз Джорнал». В ней, в частности, отмечалось: «Советская система гражданской авиации (Аэрофлот) и ее материальные ресурсы широко используются для осуществления политических и военных целей СССР по всему миру. Как интегральный компонент советского «воздушного моста» Аэрофлот служит важным средством быстрой переброски военного контингента. Известно, что Аэрофлот сыграл большую роль в советских военных и политических акциях, начиная с ввода войск в Чехословакию в 1968 году до совсем недавней интервенции в Афганистан... Так как Аэрофлот является неотъемлемой частью советского правительства, то оно использовало и продолжает использовать ресурсы Аэрофлота для следующих целей: участия в переброске военных контингентов совместно с советской военно-транспортной авиацией; сбора разведывательных данных о маршрутах полетов, наличии особых зон и другой информации, которая может быть использована для будущих военных операций; трансформации тайных агентов и секретного военного персонала для специальных операций, например, для захвата аэропортов до начала военных действий; политического «показа флага» и одновременно показа советской мощи и высокого состояния советской техники и технологии, не уступающих Западу, что производит впечатление на слабобразитные страны. Эти четыре категории практического и военного использования Аэрофлота представляют угрозу потенциальным экономическим и внешнеполитическим интересам Соединенных Штатов».

На снимке: автор статьи (четвертый справа) с озерниками Велаской (Отечественной войны) – бывшими представителями Аэрофлота за рубежом.

Конгресс США включил эту статью в протокол своего заседания, подтвердив тем самым данную в ней оценку «мощи советского Аэрофлота» и его угрозы национальным интересам США. За такой оценкой последовали санкции американской администрации о приостановлении полетов между США и СССР, а затем и закрытии представительств Аэрофлота в США. Советская сторона осудила действия американской администрации, расценив их как провокационные по отношению к Аэрофлоту.

«Делая ставку на вычерчивание рейсов советской авиаконгломерации из расписания международных рейсов, Вашингтон стремится подорвать ту конструктивную роль, какую играет Аэрофлот в современной системе международных отношений... Аналитикры советской компании из десятилетия в десятилетие достойно выполняют мирную гражданскую миссию, содействуя развитию дружественного общения между народами. Аэрофлот занимает достойное место в многогранных связях между государствами, в обширных контактах между Востоком и Западом».

Такая реакция последовала со стороны министра гражданской авиации СССР Б. П. Бугаева в его статье «Вашингтон против Аэрофлота», опубликованной в газете «Известия» 17.09.1983 г. В советско-американских отношениях с того времени начерчен «мертвый сезон», который продлится два года.

ФРОНТОВАЯ ЭСТАФЕТА – НОВОМУ ПОКОЛЕНИЮ

Начавшаяся в середине 80-х годов в нашей стране перестройка внесла свои коррективы в планы развития гражданской авиации и ее международные связи. Восстановились и расширились воздушные сообщения с США и другими странами.

В 1985 году наша страна отметила 40-летие Победы.

«Как далеко вперед шагнула за эти годы наша гражданская авиация! И как тут не вспомнить самому добрым словом С. Ф. Жаворонкова, П. Ф. Жигарева, Е. Ф. Логина. Все они, прошедшие через Великую Отечественную и руководившие Аэрофлотом в послевоенные годы, еще выше подняли знамя



советской гражданской авиации, знамя мирных крыльев нашей Отчизны».

Эти слова Б. П. Бугаева в полной мере относятся и к нему самому.

В 1987 году он передает фронтовую эстафету гражданской авиации новому министру А. Н. Волкову, маршалу авиации мирного времени, которого позднее сменит последний министр гражданской авиации СССР Б. Е. Панков, корейской аэрофлотом, первый вытупщик ВУВ ГВВ.

Происходит изменения в структуре и руководящем составе гражданской авиации. На смену фронтовикам-ветеранам приходит новое поколение. А вскоре, в 1991 году, и сам могучий советский Аэрофлот как ветеран Великой Отечественной войны вместе с распадающимся Советским Союзом уходит в историю.

Его международную эстафету принимает новый российский Аэрофлот. А эстафета эта была солидной: в 1990 году СССР имел 108 соглашений о воздушном сообщении, Аэрофлот совершал регулярные рейсы в 128 пунктов 103 стран мира.

В 1995 году новая Россия отметила 50-летие Победы. Вышли два фундаментальных труда: «Мирные крылья в годы войны» (М. «Воздушный транспорт», 1995) и «История отечественной гражданской авиации» (М. «Воздушный транспорт», 1996), в подготовке которых активное участие принимали историки-авиаторы, фронтовики П. К. Драговица и В. С. Дегтев. Позднее появились новые труды, очерки и публикации в журнале «Гражданская авиация» и других изданиях, посвященные 75-летию и 80-летию отечественной гражданской авиации. Департамент по связям с общественностью ОАО «Аэрофлот» выпустил ряд сборников, посвященных юбилеям отдельных структурных подразделений авиакомпании: «63-й летный отряд. 50 лет на международных трассах», «Флагианы Аэрофлота», «Кузница авиационных кадров», «От вертушки до Сойбр». В эти труды и публикации переносимся события и события в истории гражданской авиации, открываются новые неизвестные ранее

имена и страницы. Уходят в историю пафосные политические и идеологические оценки роли гражданской авиации. Они заменяются обстоятельным и прагматичным подходом и анализом прошлого и настоящего российской авиации. Но остается главное – это светлая память о боевых и трудовых подвигах авиаторов-ветеранов, создавших мощный послереволюционный Аэрофлот, сохранение и преемственность их традиций.

Подтверждение этому – широкое празднование 60-летия Великой Победы, чествование ветеранов, традиционные акции «Юбилей Великой Победы» ОАО «Аэрофлот» и других авиакомпаний, многочисленные теплые встречи с молодым поколением.

Эстафета поколений продолжается...

Владимир САМОУКОВ,
ветеран Аэрофлота,
академик Международной академии
транспорта, президент клуба «ИКАР»

г. Москва.

ВНИМАНИЮ АВИАКОМПАНИЙ:

ОТСРОЧЕК БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ

По давню заведенному порядку авиационная фирма – изготовитель воздушного судна отслеживает весь процесс его эксплуатации до конца жизненного цикла каждого конкретного самолета или вертолета данной модели. Весь срок службы летательного аппарата на воздушных трассах проходит под постоянным контролем и наблюдением выпустившей его компании – такой непреложный закон технического сопровождения авиатехники.

В отечественной авиации, никак не продлеваемом период заботы и безопасности, решили в очередной раз проигнорировать сложившиеся традиции поддержания легкой годности воздушных кораблей. Вопреки принятому мировым сообществом решению – в обязательном порядке оснастить аварийными радиомаяками системы КОС-ПАС – SARCAT все гражданские воздушные суда, их отечественные производители срывают сроки ре-

ализации этого важнейшего для безопасности полетов мероприятия. Точно так же, как несколько лет назад, когда по вине авиапромышленности не удалось вовремя обеспечить снижение шума наших двигателей, а задержки и промедления поставили в критическое положение российских перевозчиков, так и сейчас фирмы-разработчики воздушных судов и серийные производители неоправданно затягивают установку необходимого аварийного оборудования.

Этой теме была специально посвящена пресс-конференция, состоявшаяся в Министерстве транспорта РФ, которую провел директор Департамента государственной политики в области гражданской авиации К. Руппель. Он сообщил, что незадолго перед тем министр транспорта РФ И. Левитин направил в Министерство промышленности и энергетики письмо с просьбой о принятии срочных мер по завершению работ, связанных с оснащением гражданских воздушных судов аварийными радиомаяками.

В своем письме министр напомнил, что в связи с затеянными процессом разработки предприятиями авиационной промышленности необходимой эксплуатационной документации Минтранс России вынужден был продлить сроки завершения работ до конца 2005 года, а для части типов летательных аппаратов – до конца первого полугодия текущего

года. Однако работы идут со значительным отставанием от условного графика, по которому в течение квартала должно дорабатываться около 25 процентов эксплуатируемого парка.

На начало апреля (после завершения 1-го квартала) радиомаяками было оснащено только 15 процентов исправных воздушных судов. Кстати, из 30 типов эксплуатируемых у нас тяжелых магистральных самолетов отечественного и зарубежного производства в наилучшем положении находятся сейчас как раз «иностранные». По большинству из них переоборудование полностью завершено. Зато лишь две трети необходимого количества самых распространенных российских лайнеров Ту-154 прошли оснащение новым оборудованием. Еще хуже положение с имеющимися ближнемагистральными Ту-134 и Як-40 – тут готовность 10–11 процентов от действующего парка. Более того, из трех десятков типов используемых воздушных судов техническая документация по переоборудованию в полном объеме оформлена лишь на семнадцать моделей машин.

На пресс-конференции было доведено до сведения эксплуатантов, что переносы намеченных сроков выполнения установленных процедур больше не будет.

г. Москва.

В. БЕЛИКОВ



«А-380» – СУПЕРЛАЙНЕР ДАЛЬНИХ МАРШРУТОВ

15

Во вторник, 27 апреля текущего года, в 10 часов 29 минут по средневропейскому времени (около полудня после полудня в Москве), с самой протяженной взлетной полосы-32 международного аэропорта Бланьяк в Тулузе, на юго-западе Франции, впервые поднялся в испытательный полет самый большой современный пассажирский лайнер – аэробус на 555 мест «А-380». Это произошло в присутствии почетных гостей и представителей авиаконлаин-перевозчиков, уже заказавших 154 подобных воздушных судна, а также на глазах пятидесяти тысяч зрителей, 300 представителей международных СМИ и многочисленных сотрудников объединенной западноевропейской компании «Эрбас», которая потратила десять лет и 11 миллиардов евро на создание суперлайнера. Он предстал перед своими зрителями в новой фирменной окраске, которая, по замыслу дизайнеров компании, отражает характерные корпоративные черты – творческое чутье, новаторство и дух коллективизма.

Мировая пресса уже назвала первый старт «А-380» «началом новой эры глобального воздушного транспорта», хотя впереди еще целый год опытных проверок и испытаний. Будем надеяться, что они пройдут так же успешно, как премьерный 236-минутный полет 500-тонной машины, после которого К. Лало, один из двух пилотов-испытателей, сказал, что «управлять лайнером было так же легко, как велосипедом». Каждый новый полет «А-380» обрушивается на летно-испытательный центр «Эрбаса» в Бланьяке буквально лавину контрольных параметров, передаваемых с борта на землю в режиме on-line. Помимо массы контрольно-измерительной аппаратуры, за которой присматривают четыре инженера, самолет несет объемные емкости с водой, имитирующие вес будущих пассажиров, их багажа и принятого на борт попутного груза.

Жители Тулузы говорят, что не припомнят такой напряженной работы в штаб-квартире «Эрбаса» и на фирменном авиационном комплексе со времени, когда тридцать шесть лет назад с той же ВПП-32 взлетел сверхзвуковой «Конкорд». Древняя Тулуза насчитывает 1500 лет истории, но современная биография города началась в первой трети прошлого века, когда здесь, в веревном течении Гаронны, начали появляться авиационные производств. Тогда же на местного аэропорта Монтадран открылось воздушное сообще-

щение по легендарному маршруту «Южный почтовый» через Атлантику в Латинскую Америку. Антуан де Сент-Экзюпери воспел его в своем «Ночном полете» – о рейсе, который не раз сам же и выполнял на слабом «Lecore-25».

В середине последнего десятилетия XX века выяснилось, что мировая гражданская авиация, насчитывавшая к тому времени около 15 тысяч тяжелых магистральных самолетов и доставлявшая ежегодно полтора миллиарда пассажиров, стоит перед угрозой кризиса. В небе над планетой становится тесно от воздушных судов. Точнее, теснота проявляется не в воздухе, а на земле, где в аэропортах не хватает «слотов», технологических промжуток времени для посадки, обслуживания и отправки воздушных судов. На летном поле ожидание экипажами команды «Вам взлет!» растягивалось на десятки минут, а задержки с пассажирами обречивали компании большими убытками из-за нагромождения пережога горючего.

Из складывающейся ситуации было найдено два выхода, получивших названия «фрагментация рейсов» и «консолидация пассажиропотоков». Первым из них решил воспользоваться американский «Боинг», сделавший в начале ставку на создание околозвукового лайнера «Соник круизер» умеренной вместимости с высокой скоро-

Летают «А-380» медленно до первого взлета.

стью и большой дальностью полета, что позволило бы поднять оборачиваемость самолетов, а главное, рассредоточить (фрагментировать) прилеты-отлеты по многим аэропортам мира.

Смысл этой концепции выражен в своеобразном девизе: «Мы доставим вас без промежуточной посадки и за кратчайшее время из любого аэропорта в любую точку земного шара». Столкнувшись с непреодолимыми техническими трудностями и непомерными затратами при проектировании «Соник круаэр», американцы отказались от этой программы, но остались верны избранной концепции. Вместо «дрозуковика» они сосредоточились на разработке лайнера мечты — «Б-787» примерно той же пассажироплотности, но имеющей увеличенную дальность полета и повышенную экономическую эффективность благодаря значительному облегчению веса всей конструкции. Достичь этого они надеются с помощью широкого использования композитов (подробно о «Б-787» рассказано в «Гражданской авиации» № 3 за этот год).

Специалисты «Эрбаса» также признают, что борьба с излишним весом стала

зак. Там, где имеются стабильные и плотные пассажиропотоки, «А-380» окажется незаменимым для успешно действующих операторов-перевозчиков. Но другие, не столь загруженные трассах, могут использоваться менее емкостными дальнемагистральными самолетами семейства «А-330-Х/А-340-Х».

Концепция «консолидации» предполагает, что лайнеры сверхбольшой емкости будут курсировать между крупнейшими аэропортами-хабами мира и значительными по населенности регионами. Воздушным путешественникам, которым необходимо следовать дальше, предстоит пересадка на рейсы местных воздушных линий, но для многих хаб окажется конечным пунктом полета. Правда, пока остается неясным, справятся ли



Пассажирский салон.

таковой технической проблемой при создании их нового крылатого дитяща. Они тоже призвали на помощь композиты. «А-380» на сорок процентов состоит из них, что обеспечивает ему изрядную летучесть — 15000 километров беспосадочного полета. Однако сначала о концепции «консолидации пассажиропотоков», выбранной «Эрбасом» в качестве генерального направления в деятельности интегрированной закладоавиационной авиационной компании. Но, как отметил ее старший вице-президент К. Басти, «вылущивая широкую гамму разнообразных, в том числе дальнемагистральных самолетов, «Эрбас» выступает за гармоничное дополнение одних типов воздушных судов другими в зависимости от потребности рынка авиатранс-

современные аэровокзалы с обслуживанием такого притока пассажиров, тем более в условиях нынешнего ужесточения досмотровых процедур при отлете-прилете рейсов. Представители «Эрбаса» заверяют, что ими все просчитано, и аэропортовые службы сервиса смогут уложиться в существующие нормы. Во всяком случае, уже сейчас два десятка крупнейших авиакомпаний мира спешно проводят реконструкцию помещений, готовясь к приему воздушных гигантов «А-380».

Они и впрямь не знают себе равных за всю столетнюю историю авиации. Достоинство земли на высоту восьмизатонного дома, а крыло с размахом около 80

метров едва вмещается в стандартный «квадрат» перронной стойки. По всей длине более чем семидесятиметрового фюзеляжа диаметром свыше 7 метров протянулись две пассажирские галереи с двумя проходами между рядами кресел. В классической трехклассной компоновке (22-96-437 мест) «А-380» принимает на борт 555 человек, а без разбивки на класс-





Исследования позволяют проектировать новый лайнер

дроме, откуда и отправился в первый полет. Даже соединенной производственной мощи компании «Эрбас» со штатом работников 46 000 человек и суммирующего индустриального потенциала Франции, Германии, Великобритании и Испании плюс возможности дочерних компаний в США, Китае и Японии оказалось недостаточно, чтобы организовать только своими силами проектирование и серийный выпуск «А-380». В широкую международную кооперацию по программе «TANGO» были вовлечены 34 фирмы из двенадцати стран – от Канады до Италии и от Швеции до Израиля.

Помимо строительства нового сборочного завода и дополнительного здания конструктор-

же из них в Нижнем Новгороде и Иркутске производится крупный элемент крыла и фюзеляжа. Самым активным образом к работам по проектированию и изготовлению «А-380» подключился созданный два года назад в Москве Инженерный центр ECAR – первое конструкторское бюро «Эрбас», открытое в Европе за пределами стран-участниц компании. Сто российских инженеров – сотрудников ECAR – успешно выполнили ответственные задания по проектированию частей фюзеляжа, расчетам на прочность и размещению бортового оборудования.

Чтобы со всех концов мира точно по графику обеспечить доставку деталей, узлов и оборудования на производственные линии во Францию, Германию, Испанию, задействованы все виды наземного и водного транспорта, а также четыре воздушных супертранспортера «А-300-600ST», каждый из которых способен доставлять 45,5 тонны груза на расстояние 1650 километров. За их разгрузку в Бланьёв оборудован специальный цех-бриг, откуда извлеченные из чрева грузовиков элементы суперлайнера подаются на сборочный стальной. Кстати, в сборке «двигла» громад-

сы (при сплошной экзотической компоновке) 850 человек. По каждому борту фюзеляж оборудован восемью входными люками, с которыми должны стыковаться самодвижущиеся трапы-галереи.

Сборка первого экземпляра суперсамолета началась в январе 2004 года, а спустя год он покинул стены цеха в Тулузе и оказался под открытым небом на аэро-



Пилотский кабинет



У стойки бара

кого бюро близ Тулузы, потребовалось расширение существующих производств в Молте, Нанте и Сен-Назере (Франция), создание производственного центра в Гамбурге, увеличение мощностей по изготовлению элементов крыла в Филтоне (Великобритания). В Испании в Петафе и Пуэрто-Реале созданы новые цеха по сборке хвостового оперения из углепластика. Не остались в стороне и предприятия российского авиапрома – стратегического партнера «Эрбаса» – Воронежского производственного объединения (изделия из титана) и группа компаний «СУАЛ» (детали и лист из алюминиевых сплавов).

Уже упоминавшиеся композиты в конструкции «А-380» не только созданы отече-

ственным технологическим новшеством, впервые опробованное при изготовлении самого маленького лайнера «А-318». Клепка панелей была заменена лазерной сваркой, что дало не только выигрыш в весе из-за отсутствия множества крепежных деталей, но и повысило надежность соединения, избавило его от коррозии и появления усталостных трещин.

Качественные изменения претерпел в принципе сам процесс сборки – совмещение воедино крупных фрагментов лайнера. Еще его предшественник, дальнемагистральный «А-340», окончательно монтировался по традиционной схеме с использованием двух сборочных стальных. На первом консоли крыла стыкуются

с центральной секцией фюзеляжа. Затем эта многотонная и громоздкая конструкция мостовым краном переносится во вторую ступень, где присоединяются передняя и задняя секции фюзеляжа, хвостовая его часть, оперение, пилоны двигателей и шасси. Почти полностью собранный самолет семейства «А-340» покидает вторую ступень для завершающего монтажа оборудования и наземных проверок.

«А-380» родился не так, а с использованием того же принципа технологии централизованной сборки, когда все стадии процесса осуществляются на одном месте, в центральной ступени. В эту вместительную ферменную конструкцию подпадают основные части самолета, расположенные на сборочных приспособлениях большого размера. В таком ступене одновременно может производиться стыковка передней, центральной и задней секций фюзеляжа, консолей крыла, горизонтального и вертикального оперения. Кроме того, здесь же устанавливаются стойки шасси, пилоны двигателей, а также размещаются электрические системы самолета. Потом наступает очередь навески двигателя.

Надо ли говорить, насколько такая схема сборки рациональнее традиционной многоступенчатой, какое значительное сокращение времени и экономия усилий персонала она обеспечивает. Что же касается установки двигателей, то еще в процессе их разработки были специально предприняты меры, предусматривающие удобство и простоту обслуживания в заводских и аэродромных условиях. По выбору заказчика «А-380» оснащается силовой установкой, состоящей из четырех турбореактивных «Трент-900» фирмы «Rolls-Royce» или таким же количеством двигателей нового поколения «GP-7200», созданным консорциумом «Engine Alliance», совместным предприятием «General Electric» и

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ «А-380»

Длина	72,7 м
Размах крыла	79,8 м
Диаметр фюзеляжа	7,14 м
Взлетный вес	560 т
Пассажироемкость (три класса)	555 чел.
Число двигателей и тип	4 x Трент 900
Полная заправка	4 x GP 7200
Полная заправка	310 000 литров
Базисная дальность	15 000 км

«Pratt & Whitney». Их суммарная тяга, близкая к ста тридцати тоннам, позволяет «А-380» развивать крейсерскую скорость полета до 970 километров в час.

Первые испытания показали, что расход топлива у «А-380» примерно на 13 процентов меньше, чем у его ближайшего конкурента, присутствующего сегодня на рынке авиационных самолетов. Это означает, что суперлайнер станет первым дальнемагистральным самолетом, расходуя менее трех литров топлива на перевозку одного пассажира на дальность 100 километров — величина, сравнимая с расходом горючего у современного автомобиля средней вместимости. Это означает, что с той же заправкой «А-380» сможет перевозить на 35 процентов больше пассажиров за один рейс Лондон — Сингапур, чем это удается сейчас. Пример выбран не случайно: уже объявлено, что первый полет нового аэробуса как раз и состоится через год по этому маршруту.

По высоте кабина экипажа «А-380» из двух пилотов расположена между верхней и нижней пассажирскими палубами, вблизи осевой линии самолета, что создает хороший обзор. Наличие обзорных видео-

камер под фюзеляжем и на киле позволяет с максимальной точностью управлять воздушным кораблем при движении по земле, используя для этого только два ближайших к фюзеляжу двигателя и ВСУ. Большой размах крыла и значительная тяга двигателей, дельтаплановое основание шасси обеспечивают лайнеру превосходные взлетно-посадочные характеристики на существующих типах полос и рудных дорожках. В самолете сохранены все преимущества унифицированности с другими воздушными судами «Эрбас». Благодаря единообразию компоновки кабины летчиков, одинаковым процедурам выполнения полета и пилотажным характеристикам экипажа, освоение традиционной системой управления, смогут пересечь на «А-380» после прохождения небольшого курса переподготовки.

Суперлайнер — машина дальних маршрутов. Для большинства ее пассажиров пребывание на борту — это около полутора вынужденного досуга, которые необходимо заполнить развлечениями, разумным отдыхом и даже, по возможности, спортом, благо размеры самолета позволяют создать для этого все необходимое. Так, на нижней палубе появятся фитнес-зал и салон красоты, бары и рестораны, спальные каюты и даже бассейн-джакузи. Есть тут небольшое казино и магазин «дьюти фри», словом, не самолет, а этаким «Титаником» с крыльями, мчющийся в поднебесье.

Через год этот флагман гражданского воздушного флота XXI века должен поступить в регулярную эксплуатацию у нескольких авиакомпаний. Уже в одном этом факте отражен прогресс современного авиастроения — ждать начала рейсовых полетов «Конкорда» пришлось семь лет.

г. Москва,

В. БЕЛИКОВ

Первый полет состоялся.

Фото пресс-службы «Эрбас».



The article of our correspondent V. Belikov describes in detail a new passenger super liner A380 according to information received from Airbus. Prominent experts are of an opinion that construction of such a giant plane means a real breakthrough in aircraft manufacturing. The design of this liner accumulated top notch international developments in the field of science and new technologies. Russia has also provided for an input into this project.



ПЕРВЫЙ В СИБИРИ

Аэропорт Иркутск – главная воздушная гавань Иркутской области, крупнейший аэропорт Восточной Сибири. Столица края Иркутск – деловой и промышленный центр, перекресток многих транспортных маршрутов, в том числе и воздушных трасс. Расположен аэропорт в шестидесяти километрах от уникального, чистейшего и несравненного по красоте озера Байкал, которое ежегодно привлекает на свои берега десятки тысяч туристов со всех концов света. Поэтому значение аэропорта для развития региона очень велико.

В этом месяце Иркутский аэропорт отмечает восьмидесятилетие со дня основания. Это одна из первых воздушных гаваней России, крупное, с мощной, развитой инфраструктурой предприятие.

О его прошлом, настоящем и будущем рассказывает генеральный директор ФГУП «АЭРОПОРТ ИРКУТСК» Алексей Иванович КУЛИКОВ.

В июне 1925 года на левом берегу реки Ангара, около Иркутска, был сооружен аэродром, где вскоре уже встречали самолеты, выполнявшие первый дальний перелет по маршруту Москва – Ленин. Вскоре на этом аэродроме было организовано первое плановое катание пассажиров на самолете, а потом он стал использоваться для обслуживания воздушной почтовой магистрали Москва – Владивосток. Так 1925 год стал годом рождения Иркутского аэропорта.

Распоряжением управления «Добролет» от 17 мая 1925 года в Иркутске создается управление Сибирских воздушных линий. Его организовали для объединения гражданской авиации на территории Сибирского края, Дальнего Востока, Якутой и Бурят-Монгольской республик. 10 августа 1926 года был выполнен первый коммерческий почтово-пассажирский рейс по маршруту Иркутск – Бодайбо – Иркутск, а с сентября 1930 года все полеты на Красноярск, Бодайбо и Якутск стали осуществляться с нового суеутунского аэродрома, расположенного в Иркутске.

В 1956 году для обеспечения приема и выпуска современных реактивных самолетов в аэропорту была построена бетонная взлетно-посадочная полоса

Международный аэропорт Иркутск – крупнейшая воздушная гавань Восточной Сибири.

длиной 2500 метров и шириной 45 метров. 15 сентября 1956 года была открыта первая в СССР пассажирская линия между Москвой и Иркутском на реактивном самолете Ту-104. В мае 1957 года в Иркутске создается второй в стране после Москвы подразделение реактивных самолетов Ту-104 – 201-й летный отряд. А в 1960 году в аэропорту вошел в строй большой ангар для технического обслуживания и ремонта самолетов.

Государственное предприятие «Аэропорт Иркутск» начало свою самостоятельную деятельность с апреля 1992 года, после выделение из состава Иркутского объединенного авиаотряда. Это были трудные годы для страны в целом, и экономические реформы не могли не отразиться на таком крупном и значимом предприятии, как аэропорт. Однако ряд проведенных экономико-административных мероприятий позволил нам добиться положительной динамики развития аэропорта. За последние годы стабилизировалось и улучшилось финансовое положение предприятия, возвращается в бюджет долг, не было ни одного случая задержки заработной платы, которая постепенно повышается.

В настоящее время федеральное государственное унитарное предприятие «Аэропорт Иркутск» является одним из крупнейших в Сибири и на Дальнем Востоке. Аэропорт имеет статус международного, относится к аэропортам федерального значения и обслуживает авиалинии пассажирских, почты и грузов регулярно и charterными авиарейсами по международным, внутренним (федеральным) и местным воздушным линиям. После присвоения первой категории ИКАО он стал пригоден для иностранных авиаконвояжей. Сегодня Иркутский аэропорт отвечает всем международным стандартам.

В день аэропорт принимает и отправляет от 15 до 45 воздушных судов, уже не первый год выполняет функции транспортного узла «по факту»: в этой точке сходится много воздушные маршруты. Аэропорт Иркутск способен об-

Генеральный директор ФГУП «Аэропорт Иркутск» А. Кузнецов.



служивать до 1,1 тысячи пассажиров в час. В 2004 году в два с половиной раза по сравнению с 2003 годом возросло количество международных авиарейсов, на 10 процентов выросло количество обсервированных пассажиров. А если проанализировать показатели перелетов месяца текущего года, то, судя по всему, они будут динамично расти. В октябре 2003 года завершился первый этап модернизации ВПП, которая была увеличена на 400 метров (до 3165 м). Установлено новое светотехническое оборудование. В конце 2004 года был реконструирован международный терминал, в котором появится третий зал, обслуживающий вылеты. В следующем

году Иркутский аэропорт рассчитывает принять более одного миллиона пассажиров – на 150 тысяч больше, чем в 2004 году. Подготовлена и действует общая программа развития предприятия до 2010 года, приобретаются новая техника и оборудование, проводится ремонт производственных и служебных помещений, ведется внутренняя лифтная. Он будет значительно увеличен в объеме. В вокзал появятся самые современные средства для обеспечения безопасности пассажиров, их обслуживания, продажи авиабилетов. Жители столицы Восточной Сибири получат современный аэропорт, способный принимать и обслуживать современных воздушных судов.

Последние годы объем пассажирских перевозок увеличивается. Этот рост обусловлен вводом новых рейсов, увеличением частоты движения воздушных судов авиаконвояжей «Сибирь», «Владивосток Авиа», «Пулкото», «Трансаэро», «Дальавиа», «Уральские авиалинии», «Ангара», «КрасЭйр» и т.д.

Аэропорт предлагает авиалинии авиалиний помимо обслуживания иностранных пассажиров и продажи билетов по всем направлениям предлагает VIP-услуги. Это, в частности, индивидуальная доставка клиента к самолету на комфортабельном микроавтобусе, подбор багажа, организация встреч и обслуживание встречающих и провожающих лиц, внеочередное прохождение таможенных, иммиграционных, паспортно-визовых формальностей по вылету и прилету. Мы можем также предоставлять отдельные услуги, пресс-конференции, в VIP-зале работает магазин беспосадочной торговли и пункт обмена валюты, есть удобная парковка автомобилей.

Предприятие осуществляет также неавиационные виды деятельности: это гостиница, питание для пассажиров и экипажей, транспортные услуги и услу-



Вокзал аэропорт Иркутск

ги связи. В структуре предприятия медико-санитарная часть, обслуживающая не только работников аэропорта, ветеранов, но и одиннадцать тысяч населения, пригородного и медико-санитарной части. Позже в аэропорту, в здании, стационар обслуживают также и пассажиров.

Коллектив предприятия совершенствуется не только в работе, но и в спорте. Спортивно-оздоровительный комплекс аэропорта – это стадион, спортзал, сауна, тренажерный зал. Здесь можно заниматься художественной гимнастикой, бальными танцами, волейболом, баскетболом, футболом. Проводятся занятия в группе здоровья, в свободное время на стадионе заливается каток. К юбилею аэропорта прошли земная и летная спортивные праздники.

В аэропорту работает агентство воздушных сообщений. Это восемь авиаклассов (здесь в здании авиосклада внутренняя авиалиния и две в здании международных авиалиний), в которых продажа перевозок ведется как на внутреннем, так и на международных воздушных линиях. Заключены прямые договоры с 27 авиакомпаниями на продажу перевозок и взаиморасчеты с ними, а также договор с Транспортной Клиринговой Палатой на продажу перевозок на нейтральных билетах. Предприятием предоставляется возможность заключить договоры на приобретение авиабилетов по безвизовому расчету, а также VIP-обслуживание пассажиров. Агентство имеет кассу и по продаже грузовых перевозок.

Надо сказать, что через Иркутский аэропорт идет большой поток грузов. В разные годы объемы грузооборота то падали, то стремительно росли, что объясняется загонами отечественной экономики, но всегда обработка грузов была важной составляющей нашей деятельности. Коммерческий склад ФГУП «Аэропорт Иркутск» был построен в 1973 году. В его структуре служебные помещения для работников, весовая, четыре склада. В декабре 1985 года была введена в эксплуатацию контейнерная площадка. Общая площадь грузового комплекса более двух гектаров, а производительность 150 тонн грузов в сутки. На складе проводится таможенный и санитарный контроль, взвешивание и маркировка грузов, сортировка, оформление документации, комплексное грузовое по рейсам, включая комплектацию в контейнер и поддоны, разукрупнение. Здесь организовано краткосрочное и сверхнормативное хранение грузов. Квалифицированный персонал ведет переработку грузов, упаковку и маркировку, нет проблем с его транспортировкой по территории склада, с погрузочно-разгрузочными работами по нестандартным грузам. Для этого есть все необходимые техника. По просьбе клиента груз может быть взвешен, перевезен по территории аэропорта в сопровождении наших сотрудников.

Иркутский аэропорт всегда значился в числе лучших по наземному обслуживанию воздушных судов. Это знание сохраняется и сейчас. Инженерно-авиационная служба ФГУП «Аэропорт Иркутск» располагает всеми необходимыми средствами для техобслуживания воздушных судов. Специалисты ИАС быстро и качественно проводят операционное обслуживание воздушных судов, встречают самолеты и тщательно гото-

вят их к отправке, тем самым гарантируя безопасность полетов.

Большое внимание мы уделяем авиационной безопасности предприятия. Это целый комплекс мер по охране авиационной безопасности: воздушных судов, документу пассажиров, ручной клади и багажа, почты, грузов. Меры эти обеспечиваются как службой авиационной безопасности, так и подразделением авиационной охраны, пожаро-аварийной спасательной службой. Все они оснащены высокотехнологическими техническими средствами. Благодаря профессионализму работников, слаженности в действиях, доброжелательности отношению к исполнению своих обязанностей авиационная безопасность предприятия ФГУП «Аэропорт Иркутск» поддерживается на высоком уровне.

Коллектив нашего предприятия сложный, профессионально подготовленный. Общая численность работающих около двух тысяч человек. Средняя заработная плата за 2004 год на предпри-

ятиях – признан победителем конкурса «Лучший аэропорт года стран СНГ» – достойный подарок коллективу к юбилею предприятия!

Победы придают силы для дальнейшей работы. После окончания реконструкции аэропорта и модернизации про-

Бизнес-терминал в зал VIP-аэропорта.

Фото пресс-службы ФГУП «Аэропорт Иркутск».



вители увеличился по сравнению с 2001 годом на 83 процента. На сегодняшний день она составляет 6257 руб. За достижения в организации социальной защиты коллектива ФГУП «Аэропорт Иркутск» в 2002 году награжден Почетной грамотой Правительства Российской Федерации по Всероссийскому конкурсу «Российская организация социальной эффективности». В 2003 году вручен Диплом за первое место в отраслевой группе «Транспорт и связь» по итогам конкурса «Лучшая организация Иркутска по охране труда за 2002 год». Ассоциация «Аэропорт» наградила международный аэропорт Иркутск Почетной грамотой за активное участие в конкурсе 2003 года «Лучший аэропорт года стран-участниц СНГ» и большой вклад в развитие материально-технической базы предприятия.

В конце мая нынешнего года в Москве прошла международная конференция «Стратегия управления аэропортом», где были озвучены результаты деятельности авиапредприятий. По итогам работы 2004 года ФГУП «Аэропорт Ир-

кузваста жители столицы Восточной Сибири должны получить современную воздушную гавань.

80-летие ФГУП «Аэропорт Иркутск» коллектив отмечает не только с любовью, но и как начало нового этапа в развитии предприятия. Главная задача сегодня – привлечение к сотрудничеству максимального количества авиакомпаний, повышение качества предоставляемых им услуг.

с. Иркутск.

The Irkutsk airport is a major air hub in East Siberia, which celebrates its 80th anniversary this month. Today the airport enjoys international status and serves such big Russian airlines as Sibir, Pulkovo, Transaero and KrasAir. Within few years, financial situation at the airport has considerably improved, the traffic from it intensified. The airport handles huge volume of cargo processed at properly equipped commercial warehouse and by the necessary apron facilities.

This is the story told by A.Kulikov, General Director of the Irkutsk airport.

ния, профессионального отбора и подготовки авиационного персонала, профессиональной адаптации и построения карьеры в авиации, психологического назначения и профессионального человека – команда, человек – человек, человек – знак, человек – природа.

Всего знамя было 114 тем докладов. Находясь лишь некоторые из них: «Проблемы измерения в многомерном пространстве», «Взаимосвязи человека и компьютера в авиации», «Слабон летослет, связанные с дизайном пилотской кабины», «Биохимический волеит в области пилотской культуры и традиций», «Управление эмоциями при обучении на тренажерах высокотемпературной системы управления самолетом», «Мен-вист в работе пилота. Плюсы и минусы», «Стресс-напряжение в работе диспетчера УВД», «Психология риска в условиях сложной деятельности», «Стратегия совершенствования работы с чм-летослетом», «Управление воздушным судном. Стресс и сон пилота», «Работа памяти и сознание», «Компьютерный режим полета как по-казатель морской нагрузки», «Новые технологии в подготовке экипажа» и др. В течение три дня в сложном режиме работы sessions по темам: «Пилотская кабина экипажа» (PIM), «Управление воздушным движением» (ATIS) и «Безопасность».

Надо заметить, что все выступления заранее подготовлены, соответствуют теме доклада. Богатый иллюстративный материал. На огромные экраны были выведены слайды, таблицы, рисунки, а также тексты текстов – комменты, логично, легко для усвоения и запоминания. Каждый выступление сопровождалось аудиозаписями. По окончании доклада – ответы на вопросы, активное обсуждение, обмен контактными телефонами, фотографирование на память. Конечно, то, как держала себя на презентации, как выступала и строила свою речь психологи разных национальностей, было строго индивидуальное – все по-разному. Я с интересом наблюдала в одну сторону в одном зале, в другую – культуру и религию, но разных психологических школ и традиций. В целом атмосфера симпозиума была очень дружелюбной, ведь собирались люди одной профессиональной области. Пусть даже мы не знали заранее не знали о существовании друг друга.

Каждый участник симпозиума получил персональную книгу, в которую можно записать 114 докладов и 700 страниц на записных листочках – то есть все, что вышло из контакта. Безусловно, это входило в стоимость участия в симпозиуме.

Культурная программа симпозиума была спланирована так, чтобы участники, с одной стороны, могли немного отдохнуть, чтобы не потерять информационный стресс, ведь график работы был довольно насыщен. С другой стороны, могли бы получить информацию об истории и традициях штата Оклахома. Например, мы побывали на замечательном экскурсионном национальном музее ковбоев. Столько ковбоев, лошадей, авиационной одежды, ювелирных украшений, предметов быта, фотографий, картин и фильмов было всем этим и не выведи никогда вперед. Одушевление присутствия на Диком Западе стало реальным.

Президентский Банкет-Фуршет был организован специально для симпозиума в большом ресторане на американский манер. Все расположилось за большими круглыми столами, подобранные себе компания или как само. Атмосфера налетала праздничная, оживленная, было уже оживленно участвовали при регистрации на симпозиум. Нам показали приятно провести выходные, а не сидеть дня на пол и вертеться играли на гитаре очень медленной и популярной песни и гитарист Купер. Тут же можно было поужинать с его песнями. Некая обилие речей, но какие обилие тостов не было, обилие с коллегами – только за своим столом. Можно было, правда, перейти в любое другое и пообщаться, но в не выдала, чтобы кто-то так делал.

Оказалось за одним столом рядом с преподавателем Мичиганского университета Вильямом Рентлом, мы разговорились. Он рассказал, как в университете готовят молодых специалистов для авиации. Его тема – использование чм-летослет в работе пилота. В свою очередь, отвечая на его просьбу, я рассказала о моем исследовании в области психологии труда бортового оператора гражданской авиации. Упомянула, что в работе в авиационном «Аро-



флот-Российские авиалинии». Великие сообщил, что вместе с ним в Мичиганском университете преподает наш бывший коллега-инженер Владимир Русин, работавший не так давно в центре подготовки авиационников «Арофлот». Мир тесен, и на наши специалисты спрос в нем высок.

В последний день председателем организационного комитета Тереза Малко попросила вручить мне благодарственное письмо за участие в симпозиуме, в котором она приглашала выступить с докладом о моих психологических исследованиях на симпозиуме. 14-й Международный симпозиум авиационных психологов в 2007 году я надеюсь, что это получится. Становится уже можно, поскольку тексты докладов на английском языке посылаются в специальную комиссию для экспертной оценки и применения в работу задумки.

На заключительном пленарном заседании перед закрытием симпозиума Ричард Девенсон подал итог плодотворной работы всех его участников, а также поблагодарил спонсоров, организаторов и организаторов. В неформальной обстановке, выйдя в зал так, чтобы стол президиума не разделял его со слушателями, Ричард попросил нас дать обратную связь: как проходила презентация, общение, переживания, впечатления – все, что душе угодно. Желая сказать свое слово оказалось довольно много психологов – народ говорливый. Когда поток выступления иссяк и наступила тишина, я, обращаясь ко всем, прочла по памяти мое личное впечатление от выступления коллег авиационного века Бернса. В конференцию даже долго не смогла дружить авиационными.

Работа 13-го Международного симпозиума по авиационной психологии завершилась.

Я пришла с собой на Оклахома много записок и печатных изданий, научных статей, журналов, книг, которые буду использовать в работе по психологическому консультированию и в моей диссертационной работе. Симпозиум авиационных психологов явился для меня прекрасной возможностью научной, деловой и личных контактов с коллегами. Что запомнилось, из первого источника я получила информацию о результатах новейших научных исследований, проводимых в современном мире психологии. На мой взгляд, российским профессионалам в области авиационной психологии участвовать в таких формах просто необходимо еще и для того, чтобы мировую психологическую сообществом знало о наших успешных достижениях и открытиях. Нам есть что сказать коллегам из других стран. И еще направляется один вывод: чего пока не хватает российским психологам, так это финансирование и достойной оплаты, как на отечественных предприятиях, так и в стране в целом.

Симпозиум 2007 года был организован на тему безопасности мирового воздушного пространства. Но в формате материалов и документов симпозиума повсюду всем, чей интерес лежит в сфере труда и поведения людей всех экстремальных профессий.

Т. ФИЛИПЬЕВА,
психолог,
специалист по кадрам
управления персоналом
ОАО «Арофлот-Российские авиалинии»
г. Оклахома, США.

Интерес-
центр в
Оклахома.



С благодарностью
автору
«Арофлот».

Фото
автора.

В прошлом году абсолютно незаметно для нашей общественности прошла заметная дата – 170-летие со дня рождения выдающегося русского ученого Дмитрия Ивановича Менделеева. Генеральный химик, педагог, прогрессивный общественный деятель, он внес выдающийся вклад в отечественную науку и общественную жизнь России конца XIX – начала XX веков. Но ученый не был самолюбив и в отечественное воздухоплавание. Он в числе первых русских ученых внимательно изучил структуру птичьего крыла и сделал его наброски. Известно также, что именно Менделеева, будучи членом предварительной комиссии по рассмотрению конструкции самолета, предложенного А.Ф. Можайским, активно поддержал талантливого изобретателя.

НЕБО МЕНДЕЛЕЕВА

Если в вопросах авиации Менделеев успел высказать только теоретические определения, то в деле воздухоплавания его смело можно поставить на одно из первых мест среди основоположников практического применения аэростатов в России. Больше того, в историю российского воздухоплавания вошел уникальный случай – выходящий русской ученым сам поднялся на воздушном шаре до высоты 3350 метров!

Было это в 1887 году. Для наблюдения солнечного затмения Дмитрий Иванович Менделеев выбрал воздушный шар «Русский». Организатором полета было военное министерство. Подготовкой к нему руководил поручик А.М. Кованько, впоследствии первый русский генерал от воздухоплавания. Он должен был лететь с Менделеевым в качестве пилота.

В день старта на поле города Клина собралось много зрителей, приехавших из разных городов, в том числе из Москвы и Петербурга, посмотреть редкое в то время зрелище. Художник Илья Репин готовился запечатлеть это событие на рисунке. А «король репортажа» Владимир Гиляровский чуть позже напишет об этом событии такие слова:

«Полное солнечное затмение наблюдалось в Московской губернии 8 августа 1887 года, и местом для научных наблюдений был избран с. Клин, куда я прибыл с ночным поездом Николаевской желез-

ной дороги, битком набитым москвичами, ехавшими наблюдать затмение. В четвертом часу утра было еще темно. Я вышел с вокзала и отправился в поле, покрытое толпами народа, окружавшими воздушный шар, канвавший на темном фоне неба. Совсем голова из оперы «Руслан и Людмила».

...Шар с надписью «Русский» окружала загородка, а рядом – целая баррикада из шпал, на которой стояли аппараты для приготовления водорода и наполнения шара. Кругом хлопотали солдаты саперного батальона. Весь день накануне наполняли шар, но работе мешала буря, рвавшая и удирившая его о землю.

В 6 часов утра молодой поручик лейб-гвардии саперного батальона А.М. Кованько командовал:

– Крепить веревку!
В корзину пристроили барограф, два барометра, бинокли, спектроскоп, электрический фонарь и сигнальную трубу.

В 6 часов 25 минут к корзине подвезли стреленный аэлодиссидентом высокой, немного сутулый, с лежащими по плечам волосами с проседью и длинной бородой профессор Менделеев.

...Поскольку всю ночь лил дождь, оболочка аэростата набухла, отяжелела. Возникло опасение, что он не сможет подняться в воздух двух аэронавтов. И тогда ученый настоял на том, что полетит один. За две минуты до начала затмения аэростат оторвался от земли, быстро поднимаясь вверх, пробил облачность и стал подниматься выше. Наступило затмение. Ученый сделал необходимые зарисовки, замеры. Шар поднялся на высоту до трех с половиной километров.

Более двух часов Менделеев находился в воздухе. Ветер стал усиливаться. Надо было думать о посадке. Но запас балласта был ниже всяких норм, и ученому пришлось для торможения скорости спуска сбрасывать ставшие ненужными предметы. Полет закончился благополучно.

Менделеев позже писал: «Если бы мой полет... послужил бы к возбуждению интереса метеорологи-

ческих наблюдений с аэростатов внутри России, если бы он, кроме того, увеличил общую уверенность в том, что летать на аэростатах можно с удобством даже новичку, тогда бы в ненапрасно летел по воздуху!»

Клианский полет был далеко не первым у Менделеева. Единственной страной, имевшей опыт постройки аэростатов, была в те годы Франция, и Менделеев решил отправиться за границу для изучения этого вопроса. Во Франции Дмитрий Иванович внимательно изучил многие работы по воздухоплаванию и гидродинамике. Он дважды поднимался в воздух на привезенном аэростате Жиффара. Изучая технику подъема, ученый лично познакомился с теоретиками и практиками зарубежного воздухоплавания. В результате Менделеев разработал ряд приборов для аэронавтики. Значительный вклад ученый внес в технологию добычи водорода. Надо сказать, что предложенный Менделеевым способ сохранения водорода в баллонах под давлением 120–200 атмосфер и сегодня широко используется современной техникой.

Дмитрий Иванович Менделеев не ограничивался изучением аэростатик. Он верил в конечную победу аэронавтов, считая, что они имеют «наибольшую будущность». Кроме участия в качестве члена предварительной комиссии в рассмотрении предложенного А.Ф. Можайским аэронавта и положительного заключения по поводу его летательного аппарата, Дмитрий Иванович весьма заинтересовался опытами с летающими моделями В.В. Котова и даже написал предисловие к его книге. Менделеев был глубоко убежден, что изобретение летательного снаряда «составит эпоху, с которой начнется новейшая история образованности».

Личный пример и огромный авторитет ученого, занимавшегося глубоким изучением проблемы летания, содействовали росту интереса к воздухоплаванию в широких слоях русского общества.

В заключение следует еще раз подчеркнуть, что активная работа над воздухоплаванием в России и личный пример Д.И. Менделеева в этом важном деле утвердили его имя среди первых основоположников современного воздухоплавания. Примечательно, что поиск Д.И. Менделеева в деле летания продолжил его сын Василий Дмитриевич, который успешно работал в области конструирования летательных аппаратов.

Б. ОРЛОВ
г. Москва.

ПОХОРОНИЛИ В АНГЛИИ...

В апреле 1944 года в газете «Сталинский сокол» был опубликован некролог, в котором были такие строки: «При выполнении служебного задания погиб Герой Советского Союза Александр Иванович Груздин. Вместе с ним погибла его боевая товарищица бороздист Василий Васильевич Дремлен и бортовик Александр Андреевич Алексеев. В лицо товарища Груздина наша авиация потеряла мужественного сталинского сокола, выросшего в годы Отечественной войны и отдавшего все свои силы, летное мастерство и знания делу борьбы против немецко-фашистского захватчиков...»

Из закрытых документов того времени можно было узнать, что Александр Груздин погиб в июне 1943 года в Англии, куда, как один из переводов летчиков, был командирован «для освоения новой материальной части». Речь шла о диверсионных бомбардировщиках «Альбис», которые после освоения следовало перелетать из Англии в Советский Союз.

А первая группа наших летчиков во главе с опытным пилотом ГВФ Семеновым Фроловским прибыла в Англию еще осенью 1942 года. К 40-летию Победы я готовлю очерк о Герое Советского Союза С.Фроловском и спросил тогда у него о командировке в Англию. Виктор Андропов ушел от разговора, бросил лишь короткую фразу: «Не по душе мне прилетел этот королевский подарок».

Через год Фроловского сменил Александр Груздин. Вначале новый командир авиагруппы осваивал «Альбис» наряду со всеми прибывшими пилотами, затем получил от англичан права инструктора летного обучения и сам первым облетывал каждый приемный бомбардировщик. Он же давал допуск своим командирам экипажей и «добр» на парегону по маршруту: Англия — Скандинавия — Скандинавия — Прибалтика — Москва (Внуково).

Воздушная обстановка была сложной, пилерыцы усиленно контролировали злот маршрут (иногда истребителями и дронами — советскими ПВО). Хотя полеты осуществлялись ночью, казалось бы, скрытно от противника, все же не обошлось без потерь: без вести пропали два экипажа.

Погиб и сам Груздин. В испытательном полете после серии аварийных, предосторожных программой, он ввел «Альбис» в режим пикирования, но при выводе из него самолет не выдержал перегрузки и разрушился. Воспользовавшись парашютом летчик не смог — высота была ничтожно мала. Трагическое известие потрясло всех на аэродроме, в том числе и командира Груздина — почтенный полковник в Англии. Годы спустя его авиар воев Красный Крест добился перезахоронения останков героя на Родине — в Москве на Новодевичьем кладбище.

...А.И. Груздин окончил Батанскую школу пилотов ГВФ. В 1935 году стал командиром карабка Московского управления. И каким пилотом! В 1939 году его награждают знаком «За налет 300000 километров», в 1940-м — «За налет 500000 километров». В том же году он командирован на Крайний Север в составе особой группы ГВФ, где на «опычно» выполняет ответственное правительственное задание.

Кто сегодня подробно расскажет о тех счастливых мирных годах пилота Александра Груздина? Мне довольно лишь узнать о нем как о пилоте войны. Вот кто откликнулся с искренней находчивостью и мужеством старшего лейтенанта Груздина Героя Советского Союза



Валентин Петрович Соколов, который в качестве штурмана в 1941—1942 годах совершил с Александром Ивановичем достоя боевые вылеты. Он, в частности, подчеркивал, что особую злость он применял при полетах в тыл противника, часто обманывая его систему ПВО. С каждым полетом он обогащал тактику полетов новыми приемами, действовал умело и бесстрашно.

...Ночь в августе 1941-го. Самолет ПС-84, пилотируемый Груздиным, перелет линию фронта. На борту десантируются новые парашютисты, их предстоит сбросить во вражеском тылу. Приближается населенный пункт, лютно прикрытый зенитной артиллерией врага.

Впереди в том же направлении летит другой самолет. Чей? Наших в этом районе быть не должно.

— Не топоришь, Вал, сейчас проверим, — говорит командир штурмана. Вражеские зенитки открывают огонь по переднему самолету — ну куда аскалки наш! Но от его борта вдруг отрываются, плывут в небе одна за другой три ракеты: зеленая, белая, красная. И зенитки тут же прекращают огонь. Все ясно — самолет вражеский, он подлет условный самолет «В — свой».

— Воспользуемся «любезностью», приготовь ракету! — приказывает командир.

ПС-84 приближается к позициям зенитчиков. Выпущены сигнальные ракеты — зеленая, белая, красная. Молчат зенитки, ни выстрела, ни проблеска прожектора. Вражеские наблюдатели не сомневаются — второй самолет тоже свой... А вот и точка выброса, один за другим покидают машину парашютисты — задание выполнено! Впоследствии злот тактический прием применяли многие наши пилоты.

«Онеродной приказ гласил: совершить посадку на полевом аэродроме, приземлиться и вывести тяжелораненых. ПС-84 заходит по посадку, приземляется. А

где же раненые? Ага, вот в той палатке... Самолет поддуливает прямо к палатке, останавливается, двигатели продолжают работать.

Груздин спускается на землю. К нему опромтуно бросается офицер: «Товарищ командир, посты передани — на нас идут «конюсеры», они уже близко, будут бомбить... Улетайте! Груздин непростился: «Я раненый? Немедленно грузите!» — «Так некуда же...»

Действительно, при раненых только одна мадестора. И командир принимает решение: «Всем улетайте поинуть самолет, будем грузить сами!»

А в небе уже звучит, приближаясь, многоголосый предостерегающий гул — вот они, «конюсеры». Так и есть, заходит на аэродром, становится на боевой курс.

Командир и штурман, бортовик и радист впадают в оцепенение с ранеными и бегом к самолету. Потом за следуются... И еще, и еще...

Видно, как из переднего «конюсерским» калиткам отрывается бомба, нарастают ледяничий свист, первые разрывы реут аэродромную землю. А погрузка продолжается.

Черная линия разрывов приближается к самолету, но последний раненый уже на борту. Самолет трогается, начинает разбег: Взмах слева, взмах справа, комы земли барангут по крыльям и фюзеляжу. Но Груздин отрывает машину от земли и уводит ее из-под бомбежки. С начала войны Груздин совершил около двухсот боевых вылетов. Он летал к партизанам Украины, Белоруссии, Брестчины, доставлял им оружие, боеприпасы, медикаменты, продовольствие, вывозил на Большую Землю раненых, больных, детей, забрасывая диверсионные группы в районы Пскова, Таллина, Каунаса, Риги, Литвы, доставлял во вражеский тыл партийных, советских руководителей для организации партизанских отрядов.

26 ноября 1941 года Александр Иванович Груздин был удостоен звания Героя Советского Союза.

Бесстрашный пилот не дожид до светлого праздника Победы, но имя его — в памяти гражданских авиаторов.

Б. ОРЛОВ

г. Москва.

На таком самолете погиб А.И. Груздин.

Фотогика журнале.



Золотой ВЕК ДИРКАБЛЕЙ



Век дирикаблей получился нидерлем — менее четырех десятилетий. Хотя попытки поставить двигатель на аппарат летать в воздухе даталась аж в середине девятнадцатого века — еще в 1852 году братья Жиффар построили дирикабль с газовым двигателем. После «изобретения» дирикаблестроения с этими аппаратами экспериментировали многие конструкторы и изобретатели. Но лишь в начале уже двадцатого столетия, собрав в единое целое самые разные технические открытия и технологии, новая дирикабль окончательно волюнтаризировалась в совершенно новую форму. Самым большим вкладом в это направление явилось изобретение и конструктор, генерал в отставке граф Фердинанд фон Цеттлвиц. Правда, постройка первого жесткого дирикабля с мотором затонула на шельфе четыре года — главным образом из-за нехватки денег.

Любопытно, что «работы» около 1,5 млн. марок — астрономическую по тем временам сумму, ему помогла. Россия. Дело в том, что, живя в Берлине, Цеттлвиц встречался с крупными помещиками в Прибалтике. Цеттлвиц получил от них 600 тысяч рублей, которые и направил на постройку дирикабля. Летом 1900 года аппарат длиной 128 и диаметром 11,7 метра, объемом оболочки 11 тысяч куб. м поднялся в воздух над Балтийским морем. Полет продолжился около полтора часа, скорость его достигала 8 м/сек. На борту обнаружилось неполадки, прилужилось приземлиться. Да и мощность двигателя оказалась недостаточной такой машине явно не хватало. Тем не менее начало было положено — моторный дирикабль с жесткой оболочкой, получивший название по имени своего создателя («Цеттлвиц») сделал первые шаги в небо.

Однако настоящим изобретательным гением конструктор дирикаблей стал после третьей попытки (дальше «Цеттлвиц» тоже летарел не мог). Третий аппарат Цеттлвица и сегодня мы бы назвали «воздушным шаром», оказавшись рядом с дирикаблем. Машина была способна поднимать десяток людей и более двух с половиной тонн груза. На следующий день после испытательного полета, 30 октября 1906 года, дирикабль, взев на борту 11 человек, за 2 часа 17 минут покрыл расстояние в 110 километров. Это был несомненным достижением. Дрезденская высшая техническая академия тут же присвоила графу ученую степень доктора инженерии наук. Районлет выдал на продолжение его работ полмиллиона марок.

Цеттлвиц строит все новые и новые дирикабли. До первой мировой войны их парк пополнился несколькими именованными моделями. Осенью 1909 года во Франкфурте-на-Майне создается акционерное общество, имеющее своей главной задачей развитие пассажирского перевозок на дирикаблях. Первым в мире компания воздушных сообщений «Цеттлвиц» на основе воздушных судов образует замкнутую публичную. Тогда это было удивительно необычайное, но и жасущее хозяйство, уж больно выразительно смотрелась величественная «лайнер» графа Цеттлвица, бравшая на борту десятки пассажиров, на фоне пыльных зарослей — круглых финишных отвалков, болтавшихся на ветру, как осенние листья. Но случайно компания в качестве «подарка» заказала Цеттлвицу проектирование и постройку новых дирикаблей. В первой половине 1912 года со-

сталил Фердинандскафеа создал сразу три дирикабли, каждый вместимостью около 19 тысяч кубических метров. Кроме того, были запущены три машины вместимостью 21—22 кубических метра. Заказы один за другим сыплются графу Цеттлвицу в связи с нехваткой Балтийской нефти. Только в 1913 году было построено шесть огромных дирикаблей, перевезенных на казенное положение.

Но подлинный успех к конструктору пришел, когда был построен дирикабль, названный в честь его создателя — «Граф Цеттлвиц». Аппарат длиной 226,6 метра и диаметром 30,5 метра имел шесть пассажирских гондол, пять мощных двуплательных поплавки или размахом скорость до 120 км/ч. В 1929 году дирикабль совершил первый кругосветный перелет. Стартовал дирикабль из Нью-Джерси, что на востоке побережья США. Он вернулся обратно, пролетев в общей сложности 34795 километров за 21 день 7 часов 34 минуты. За весь кругосветный перелет машина совершила всего три посадки.

Дирикаблем, по свой день остающимся рекордсменом среди воздушных аппаратов, являлся «Цеттлвиц», поднявшийся в воздух 4 марта 1938 года. Этот аппарат достигал 248 метров в длину, а четыре мощные двигателя давали ему скорость дирикабля суммарную тягу в 4200 лошадиных сил. Воздушный гигант мог принять на борту более 100 человек, и роскошь, которая окружала его пассажиров, не уступала внутреннему убранству кораблей кайзеров. Все кресла были двуместными, с горячей и холодной водой. На борту имелся обеденный зал, кабинет, салон с алюминиевым плавающим. Во время полета на борту издавались газета и работала телеграф. Знаменитый шеф-повара гондолки для пассажиров извешивал блюда, а к завтраку подавала хлеб, испеченный прямо на борту. А главное — дирикабль становился реальной альтернативой плаванью на океанских лайнерах: путь до Нью-Йорка из Франкфурта по воздуху занимал от двух до трех дней, тогда как на пароходе — одну-две недели.

К сожалению, в блестящей биографии «Цеттлвица» были и черные дни. Их начал авиарейс в дирикабле дирикаблем немецкого конструктора самой известной стала катастрофа дирикабля, построенного весной 1907 года. Машина загорелась во время взлета и на литом поле близ Нью-Йорка. Результаты трагедии могли оказаться более плачевными, если бы не малые вылеты, но германская общественность высоко оценила деяния своего соотечественника, назвав создателя первых жестких дирикаблей «немецким немцем двадцатого века». Таким он и остался и сегодня. Турецким авиалинии Германии регулярно проводят вылеты и экскурсии по «Цеттлвицским маршрутам», а также местам, так или иначе связанными с дирикаблестроением. Подписывать свой трагический приговор «Цеттлвицу» Константин Циолковский. Идею «человека в шаре» провешивать буквально сперекала время. Циолко-

вский дирикабль был любимым детищем Циолковского. Его первый вариант он разработал еще — в 1890 году, затем полвека потратил на то, чтобы добиться его постройки. Весь изобретательный дирикабль обретенный значительно прочностью аппарата. Но, кроме того, в его конструкции закладывалась возможность трансформации. Благодаря гофрированной оболочке аэродат датчик был увеличен не удлинении. По задумке Циолковского, оболочка стигмационная система изменяла бы объем аппарата — своего рода металлическая гармошка. Бил предусматривался подогрев калоплавной оболочки теплом отработанных газов двигателя. Все это позволяло бы влиять на величину подъемной силы в нужном направлении.

Но как это было не раз, в России не стали «изобретать велосипеды» — лучше узнать то, что уже создано на Западе. Руководители воздухоплавательного отдела Русского технического общества открыли проект дирикабля Циолковского. Словом, первенство в изобретении принадлежало русскому ученому-инженеру, в успехе добился германской немцы. Тем более, что в России газетно повсюду провозглашал об успехах Циолковского. В частности, в связи с полетом сообщалось: «Воздух в Германии Цеттлвицу устранивает грандиозные встречи. Его появление возмущает эгоизм царских колонков, каждому спуска самолетик и, кроме этого, зато, зато приводит к истинно-человеческим, славянской заветию и национальному гордости следящей за его полетами».

Большое лето, многочисленные доношения военных атташе и в-за границы говорили о росте производства дирикаблей и в других европейских странах, подчеркивая возможность их использования в военных целях. Но обратили на это внимание, как и прежде, помешали консерватизм и обычная российская расовленность. Примечательно, что Н.Е. Жуковский, разбирая термом дирикабля, отмечал: «У нас, в России, дирикабли строили, имеются картины и фотографии, в детальных чертежах нет...» Сегодня известно, что в конструкции на разведывание авиации, в России дирикабли строили и подвозились в этом деле было немало.

Первым в нашей стране управляемый летательный аппарат легче воздуха был построен в 1910 году Дирикаблем, получил название «Крутич», проект испытывали и возлетел на воздухоплавательной русской армии. Однако только через три года дирикабль был заказан русскими заводчиками. Так, Русско-Балтийский завод согласился построить дирикабль с четырьмя моторами по 80 лошадиных сил. А Ижорский завод в начале первой мировой войны ухватил мозг постройкой дирикабля «Гигант» объемом своего двадцати тысяч кубических метров. Это был полусферический дирикабль длиной 150 метров. Жесткий каркас «Гиганта» из стальных труб ринокаливал внутри оболочка, в нижней ее трети. Длина гондол, тоже из стальных труб, приподнимала весь дирикабль, были три двигателя, в каждой гондole болтался затеняю, гердала составили одно целое с оболочкой дирикабля.

Исполнение «Гиганта» было предпринято зимой 1915 года. Однако на небывало высокую стоимость сильно протрусь в срочной части и потерел авиацию, опустившись в небольшом лесу. Комиссия признала «Гигант» нетерпим для

ремонта и на том же Изарском заводе начался постройкой «Воздушного крейсера» объемом около 32000 кубических сантиметров. Царское правительство направило первой мировой войне планово-распорядитель строительств, а также назначило своего заместителя у главы с Берманей и Агостро-Венгерей, но этим планам не суждено было сбыться. В связи с потерей почти всех казавшихся специалистов, бывших германскими военными, эти работы были прекращены. До войны в России больше не построили ни одного дирижабля. К их проектированию и строительству вернулись лишь через два десятилетия — уже при советской власти.

Планируя и создавая отечественные дирижабли, подготовке перекрестных конструкторских, производственных и эксплуатационных кадров дирижаблестроения послужили... ольги-таки «Граф Цепелин». Вернее грандиозный проект дирижабля по арктическому маршруту Летом 1901 года эти огромные машины прилетели в Ленинград. Командир авиации Гуго Экнер собрался пилотировать «Графа Цепелина» в сторону Северного полюса. Пилот был задан совместно с Советской Россией с несоизмеримыми ценами. В Ленинграде для дозирования был даже построен небольшой газовый завод. С советской стороны электорат возмущал профессор Самойлов. Боролся на борту дирижабля под командой профессор Молчанов, инженер Асберг и радиолокающий Кремаль. 26 июля в 10 часов 45 минут дирижабль взлетел и взял курс на Петроград. Промышленники Архангельск, мандарины Бараново море, воздушный корабль палаша у Земле Франц-Иосифа. К вечеру 27 июля «Граф Цепелин» подлетел и стал на воду около с ледоколом «Малыгин». В течение почти шести часов после взлета и набора высоты с борта дирижабля в порывах ветра вылетели орудийно несколько неизвестных до сей поры острове.

Летя над Северной Землей, ученые обнаружили, что земля Шпицберга — так он тогда назывался — на семь десятков километров больше, следовательно, Северная Земля состоит из двух островов. 28 июля в 22 часа пролетавший остров Диксон, затем Кароие море, Новоу Землю, Колонии Шао, Коулен, Архангельск. Наконец взял курс на Ленинград. Судя дирижабль, прилетел в 4 часа 30 минут 30 июля. Позже было 100 часов полета.

Профессор Самойлов инициатор советской энциклопедии оценил так: «3-4-5 лет удалось провести научную работу, которая в прежних условиях заняла бы 2-3 года». Дирижабль явился прекрасным средством для научных исследований.

На обратный трагический вынужденный дирижабль после этого авиационного перелета было просто невозможно. В Ленинграде с целью развития воздухоплавания создается база опытного строительства и эксплуатации дирижаблей — «Дирижаблестроение». Уже в начале тридцатых годов была введена проектирование и постройка первых пяти учебных кораблей объемом от 1500 до 20000 м³. С этой целью над Москвой строился арсенал арсенала. Кроме того, ведутся подготовительные работы в создании производственных баз на востоке страны. В Ленинградском НИИ проектируется самолет (останка для дирижабля).

В апреле-июне 1932 года были сооружены три первых учебных дирижабля многоцелевого назначения СССР В-1, В-2, В-3. Цельюмлетательными годными для первых двух дирижаблей были запрограммированы и построены ЦАГИ Дирижабль «В-1» имел объем 2200 м³, «В-2» — 5600 м³ и «В-3» — 6890 м³. К этим воздухоплавательным аппаратам СССР относятся раннее построенный на средства, собранные газетой «Комсомольская правда», дирижабль, которому присвоили наименование «Комсомольская правда» и опытный учебный аппарат СССР В-4. Таким образом, в проектах первых дирижаблей удалось подготовить первых конструкторов, производственных и эксплуатационных кадров дирижаблестроения.

«Золотым веком» отечественных дирижаблей стала очередь трехдвигательных пассажирских дирижаблестроения передислоцированы в Подмосквовье, где сейчас вырос город Долгопрудный. Именно здесь планировалось реализовать стальной план, предусматривавший создание пятидесятитонна дирижабля полнотоннажного типа, с наддувной оболочкой и титановым калем. В «Дирижаблестроении» были отработаны вертикальный взлет и посадка, взлет в условиях нулевой видимости, многосекционное барражирование в воздухе и приземление дирижабля на дождевую тучу. Были разработаны также работа Умберто Нобели — выдвигались итальянские дирижаблестроители, основатели классической полужесткой схемы воздушных судов, знаменитый полетный пилот-испытатель и авиационный инженер. Он строил свои дирижабли во многих странах, в том числе в США и Японии, но годы, проведенные в нашей стране (читай, в Долгопрудном), назвали лучшими в его жизни.

Совместные усилия советских и итальянских инженеров вылились в уникальную традицию полета. За короткий срок был построен дирижабль «СССР В-6 Осоевиани». Объем полужесткого корабля (по своим размерам он превосходил морской крейсер) — 18500 м³ — обеспечивал грузоподъемность до 4500 т. Три двигателя мощностью по 270 л.с. обеспечивали скорость до 113 км/час. Данные грузоподъемности и экологичности энциклопедически превосходили данные самолетов. После успешного мажоритарного рекорда «СССР В-6» должен был открыть первую дирижаблестроительную школу на территории Москвы — Новосибирск. 29 сентября 1937 года с базы «Дирижаблестроения» взлетел в многосекционное и раскладное плавание. Вечером он через пять с половиной суток, точнее через 130 часов и 27 минут, преодолел по автономному рекорду круглого немецкого «целлюлоза» «Н-127». Этот рекордный полет вошел в историю. Превосходно он был полетом через 10 лет — американские дирижабли.

Но и этот составитель потерял крушение, и если бы не катастрофа «В-6», то знали, каким было бы продолжение Долгопрудного. В феврале 1938 года налетел ослепительный над экваториальной «Северный полюс-1» в Арктике: ледяные массы уносило на льдине в открытое море. Реалии попробовали добраться к ледяным дирижаблям.

Полет дирижабля «СССР В-6» стартовал из «Дирижаблестроения». Для сохранения пути вместо прямого, но длинного маршрута через Архангельск взяли короткий, но непроторенный через Мурманск. Дирижабль благополучно достиг Петрозаводска, сделал два витка вокруг города и взял курс на Мурманск. Дальше водородная река уступила. Железнодорожники или кто-то из старейших пилотов предположили трассу полета.

Конструкция дирижабля вполне позволяла долететь до Арктики, если плавания и спокойные вернулись. Катастрофа шестого февраля была таковой: для заправки водородом дирижабль на полной скорости врезался в гору близ Кандалакши на высоте около трехсот метров. Волнуясь крупнейшей водородной пламе. Очевидно, худую роль здесь сыграли пароксизмические шквалы, хранимые в пассажирской кабине: они сдуло, взорвались и зажали водород. Все тридцать человек, во главе с командиром, находившимся в пассажирской кабине, погибли. А шесть человек, находившихся в моторных gondolas, спаслись. Коридор газовой

шар спланировал взрыв, потом водород смешался с воздухом и взорвался — но моторы успели вылететь из gondon и отлетели, или откатились от дирижабля. Хотя и тонкие, ити и сжогла, они благополучно развили костер, испустили наряду с дровами исторические куки оболочку дирижабля. Утром на них вылезла лавина.

Вместе с этой катастрофой началось шестилетнее и дирижаблестроение в нашей стране. В море полному победу одержал воздушный транспорт с применением самолетов и вертолетов. Крылатые и винтокрылые летательные аппараты полностью покорили небо в нашей стране. Также посетили использована дирижаблестроения для народного хозяйства были сразу после Великой Отечественной войны. Так, осенью 1945 года дирижабль «Полуба» был применен в Черном море для поиска затонувших судов и определения глубины дна. В том же году с помощью этого дирижабля в Каменистой области три человека за полтора месяца выполняли такой объем работы на дистанции более, с какими могли бы справиться без дирижабля только лишь несоответствующих партий по 20 человек каждый, причем на эту работу у них ушло бы не менее года.

В аэрокосмические годы, в связи с развитием освоения новых труднодоступных земель и островов, в связи с новыми открытиями в науке и технике, резко увеличился объем перевозок грузов, вызванных строительством в районах, где нет дорог и построить их не представляется возможным, интерес к дирижаблям снова возрос. Вряд ли дирижабли можно переоборудовать с места на место машины, тракторы, водоходы, отряды геологов, буровые и промышленные установки.

Интерес к дирижаблям не ослабевает и сегодня. В том числе и в нашей стране. Специалист говорит: так в европейской части России перевозка грузов дирижаблями обходится в 20-25 раз дешевле, чем самолетами, а в 8-10 раз — чем вертолетами и в 2-3 раза — чем автотранспортом даже по хорошей дороге. А в условиях бездорожья дирижабли вообще не имеют конкурентов.

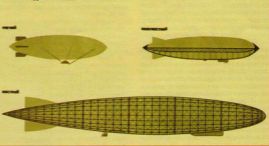
Не случайно на Западе еще в 70-х годах начали возвращать к жизни этот забытый транспорт. В Англии дирижабль с 1987 года возит пассажиров с комфорта, недоступным самолету. Немецкая фирма «Целлюлоза» производит небольшие и недорогие дирижабли.

Экономисты подсчитали, что Западной Европе требуется около полтора тысяч дирижаблей. У нас в России пока начинают осваивать их полнотонна. Мир Москвы Лукича закупил пять импортных дирижаблей (по 500 т.с. двигателями) для «городских линий». «Гибриды» дирижаблестроения будут наблюдаться с них за движением транспорта и доставлять в местах образования пробок и ДТП пассажиров и спасателей. Может быть, эта индустрия моря Москвы послужит еще одним стимулом к возобновлению строительства дирижаблей в стране.

г. Москва.

Б.ОРЛОВ

СИСТЕМЫ ДИРИЖАБЛЕЙ



■ ЗАПИСКИ ВЕТЕРАНА

Николай Иванович Кочаров – фигура в Аэрофлоте даже не то чтобы известная, – легендарная. Летать он начал еще в довоенные годы. Во время войны командир, которому командовал Кочаров, обслуживал советские войска в Иране, на Северном Кавказе и в Крыму. В память о тех тяжелых днях у Николая Ивановича – орден Красной Звезды, медаль «За оборону Кавказа». В послевоенные годы Н.И. Кочаров – командир объединенного авиаотряда в Азербайджанском управлении гражданской авиации. Потом два с лишним десятка лет работал в сфере международных воздушных сообщений первым заместителем начальника ЦУ МВС, представителем Аэрофлота в разных странах мира. Н.И. Кочаров – основатель целой династии авиаторов, насчитывающей ныне уже третье поколение. Дай Бог каждому из нас так встретить свои преклонные годы...



СУДЬБА МОЯ – АЭРОФЛОТ...

28

ВОЙНА

В начале сороковых годов я работал командиром объединенного авиаотряда ГВФ в Адж-Кабуне (Азербайджан). В той должности меня и застала война. В конце августа 1941 года Советское правительство вынуждено правительству Ирана ноту о вводе в страну советских войск «в связи с антисоветской деятельностью германских агентов в Иране и создавшейся угрозой безопасности СССР». Вскоре на базе нашего отряда было сформировано сводное санитарно-транспортное подразделение ГВФ и направлено в Иран. Одновременно туда входили советские войска...

В отряде были самолеты У-2, П-5, ПС-9, Ли-2. Старший группы – я. Выполняли разведывательные полеты. Возили оружие, боеприпасы и продовольствие. Доставляли в госпитали раненых солдат и офицеров, осуществляли связь между разбросанными в Иране советскими воинскими подразделениями. Словом, обычная авиатранспортная работа. Сердцем же все мы были там, где в те дни решалась судьба нашей родины – под Москвой. Николай просил и рапорты об отпуске на фронт даже не рассматривались. Ответ неизменно был одним: «Занимаясь порученным делом, приказы не обсуждается».

1942 год. Формируется санитарно-транспортная группа с базированием в Махачкале. Руководит группой опытный поручик мне – «везет!». Уже несколько рапортов об отпуске на фронт, и все впустую. Адж-Кабульский объединенный авиаотряд переименовывается по-военному времени в «почтовый эшк № 13». Из других подразделений ГВФ Азербайджана к нам прибывают самолеты и летно-технический состав. Обстановка на Кавказ – лаконичный кусок для немцев. Завоев – нефть. Летать на малых высотах. Подчас под крылом всего пять-десять метров. Так нашим

фанерным и тисоходным самолетам легче маскировалось от «мессеров». С воздуха видно, что все дороги от Минеральных Вод вплоть до Апшерона заполнены перегонимым сектом. Его гонят с Украины, с Северного Кавказа.

Обезлюдел Грозный – город, где прошли мои детство и юность. Здесь учился на рабфаке, в фабрично-заводском училище, отсюда по комсомольской путевке уехал на учебу в Байтаускую авиашколу...

Над Грозным летали практически ежедневно. С малой высотой видно, что в городе снесены все заборы частных домов, изгороди садов. Так просит будет нашим войскам маневрировать в городе, если вдруг немцы все-таки попытаются сесть здесь. Пока что наши войска задержали их в полутора десятках километров от города. Ван там, за большими холмами. Оттуда лещих подходов к Грозному нет. Судя по густу канюды и количеству раненых, поступающих в госпитали Махачкалы, бой там идет тяжело. Впрочем, само сознание их близости, нашего непосредственного приращения к ним как-то автоматическим прекращает полет рапортов с просьбой об отпуске на фронт.

Август 1942-го. Кажется, немцы окончательно потеряли надежду овладеть грозненской нефтью и потому с острением бомбит заводские районы Грозного. Ежедневно бомбардировщики сбрасывают тонны бомб на город. Гарт нефтяников, нефтярники. Уничтожен весь Заводской район города. Дым, черный дым и гарь стелется над городом. Черным змеям растекается по ущельям, Черным покрывалом застилают долины. Так же, на очень низкой высоте, летим к близкому подступу к фронту. Люди, боеприпасы, продовольствие, обмундирование – обычная наша нагрузка. Обрато – ранние, иногда обидные связи. Много лет спустя, под осенне-черным небом Сахары, когда за плечами был уже и приличный летный опыт,

и какой-то общечеловеческое понимание жизни, воплощенность черно-синего неба Грозного далекого сорок второго. Риск? Да. Безусловно, он был тогда. Вполне оправданный, на то и война. Судьба? У всех она на войне одна. Военная. И хотя были мы гражданскими пилотами, на каждый жист и работал по единственному тогда для всех нас приказу: «На шаг назад».

Гарт нефтярниками. Пролетая на малой высоте над знакомыми улицами, даже и над отеческим домом, уж точно знаю: не то, чтобы шаг, полшага назад не сделаю! Как на делают этого и мои товарищи. Возвращались на аэродром в Махачкалу «черные от дыма, колоты и сажи. Посмотрим друг на друга порой и смеемся – один глаза. «Урава!» какой-то кусочек стук для сна – замечательно, самая большая награда. Нет – значит, так и надо. Главное, чтобы не порвались проклятые фашисты к Махачкале, Баку. Не видать им нашей нефти!

Махачкалу немцы бомбили каждую ночь. Иногда бывало по два-три самолета. В доме, где мы жили, уже не было ни одного стекла. Небольшая площадь, что возле дома, вся зарыта воронками от бомб. Но сам дом стоял как заводной танк. Местные старики говорили: «Бог вас берет, потому что делаете вы святое дело».

Когда немцев отогнали к границам Северного Кавказа, наш отряд обслуживал войска, стоявшие у Минеральных Вод, на Крымском участке фронта, под Красноводом. В частности, перевозили инженерно- и техников истребительного рода, возили бронесинки самолетов И-16, боеприпасы. Духой же все время реально на фронт.

В конце 1942 года в Адж-Кабул через Тегеран прилетели пять самолетов Си-47. Они доставили в соседнюю воинскую часть несколько десятков крепких, удивительно веселых парней в незнакомой для нас в ту

Н.И. Кочаров на приеме в посольстве Франции в казино 60-летия Великой Победы. Май 2005 года.

пору формы – летчиков и авиатехников из армии генерала де Голля. Уже было холодно, но парни явно были рады по-летнему и вено мерзли. Как выяснилось, их перебрасывали из Африки под Сталинград, куда они и улетели несколько дней спустя. Там создавалась авиагруппа французских летчиков. Много лет спустя, когда уже работал в Швейцарии генеральным представителем Аэрофлота, несколько местных газет вдруг ни с того ни с сего напечатало, что, дескать, представитель Аэрофлота Кочаров, в годы войны работавший начальником аэропорта в Кабуле(!), первым принимал летчиков полка «Нормандия».

После этого вскоре последовало приглашение от высокопоставленного французского генерала Пуча посетить его штаб-квартиру в Париже на Елисейских полях. Телеграмму с приглашением мне вручил представитель авиакомпании «Эр Франс» в Цюрихе. Правда, воспользоваться этим приглашением не пришлось. О том до сих пор жалею. Очень хотелось бы знать, как сложилась судьба тех молодых французских парней, что пролегли с нами тогда, в декабре сорок второго, несколько дней без войны в Адж-Кабуле...

Война отходила от моего родного города все дальше и дальше. Аэродром Адж-Кабула был совместного базирования с 235-м авиационным полком, куда постоянно приезжали за новыми самолетами фронтовые летчики. Их за глаза называли «белосладкими». Иностраные военные самолеты переносились сюда через Иран, а наш аэродром был как бы учебной базой по их освоению. Много было интересных встреч с фронтовиками, которым завидовали самой что ни на есть черной завистью.

Судьба, судьба... Многих из приобретенных тогда друзей уже давно нет на этом свете. Сохранилось лишь чувство авиационного военного братства. Все мы тогда смотрели на нашу разоренную врагом землю сквозь радугу пропеллера. Вот только почему-то они, военные летчики, могли стрелять в этого врага. Наша же задача – летчиков гражданских, была иной. С судьбой не поспоришь.

В 1944 году получаю новое назначение – командиром 260-го Астраханского объ-

единенного авиаотряда. Подразделение выполняло полеты по местным воздушным линиям. Кроме того, аэропорт обеспечивал полеты транспортных самолетов, совершавших рейсы по маршруту Москва – Сталинград – Астрахань – Баку – Тегеран. В те последние годы это была чуть ли не единственная международная авиатрасса из Москвы в страны Европы и Азии, которой пользовались в основном советские дипломаты. Первый рейс по ней на самолете Си-47 выполнили командир корабля Боскадрован и второй пилот Сона Нуриева. Кстати, много лет спустя Сона работала диспетчером в 109-м авиаотряде в Баку, командиром которого в то время был я. Нашему подразделению было подчинено около трехсот немецких военнослужащих офицеров, добровольно сдавшихся в плен под Сталинградом. Они занимались обустройством старого аэропорта, а затем и строительством нового аэродрома неподалеку от Астрахани.

Впрочем, там я проработал недолго и в 1946 году был переведен сначала командиром 211-го объединенного авиаотряда в Елабугу, а в 1950 году стал командиром нового авиапредприятия в Баку (Забрат).

Задача перед 109-м Забратским объединенным авиаотделением стояли очень серьезные. Во-первых, необходимо было организовать полеты на местных воздушных линиях Азербайджана. Второе – это авиационные работы. Третье – освоение полетов в горных районах Азербайджана, Дагестана, Грузии, особенно в части выполнения рейсов санитарной авиации. В заданном авиаотделении входило также оказание помощи Ирану (в соответствии с договором от 1924 года) по борьбе с саранной и помехой нефтяникам Каспия на доставке вертолетами взрывных бригад из морских нефтяных вышек. Нам предстояло освоить новую по тем временам технику – самолет Ан-2, вертолеты Ми-4, Ми-1.

Своих специалистов как летного, так и инженерно-технического состава, конечно же, не хватало. Нам помогали, присылали людей из других подразделений ГВФ. Климат в Баку теплый, зима

короткая, потому в Забрат стремились попасть многие. В сравнительно короткие сроки был создан большой профессиональный коллектив, с заводов поступали новые самолеты и вертолеты. Подготовка летного и инженерно-технического состава проходила через УТО, которое также находилось в Забрате. Вертолетную технику осваивали на трех-четырехмесячных курсах в Кременуге.

Очень большой объем работ выполняли по доставке взрывных бригад нефтяникам – ежедневно вертолетами доставляли на вышки несколько сот человек. Расстояние от берега – восемьдесят – сто километров. В те времена такие перелеты на вертолетах над морем были еще большой



Майор гражданской авиации Н.И. Кочаров.

редкостью. Конечно, провалы было доставлять нефтяникам на вышки морскими судами, но по времени это занимало семь – восемь часов. К тому же, Каспий – море очень непокойное, часто штормит. После дороги по бурным морским волнам, после изматывающей качки нефтяникам зачастую было уже не до работы. К тому же в штормовую погоду корабли не могли приставать к вышкам, и тогда сами взрывные бригады откладывались. Так что вертолет оставался единственным видом транспорта на Нефтяных Камнях Каспия.

Санитарные полеты выполняли по всему Закавказью, летали на авиамаршрутах по борьбе с саранной в Иран. Дело это было очень ответственное, ведь саранка могла перелететь и на поля наших республик. Со всеми заданиями коллектив нашего подразделения всегда справлялся успешно. Подтверждение тому – золотые и серебряные медали ВДНХ, которыми не раз награждались специалисты подразделения. А в 1962 году приказом начальника ГУ ГВФ Логинава 109-м авиаотрядом первому в отрасли было присвоено звание коллектива коммунистического труда.



Н.И. Кочаров с известным самолетостроителем Романом Карликом. Подпись на фото гласит: «Дорогой Николай Иванович, большое спасибо за чудесное сотрудничество в работе на Нефтяных Камнях. Р. Карлик, март 1958 года».



Начало 60-х годов. Республика Мали.
Крайний справа — заместитель командира
советской авиагруппы во летной службе
Николай Кочуров.

АФРИКА, АФРИКА...

В начале 60-х меня совершенно неожиданно командировали по линии «Авиаэкспорта» и по рекомендации МГА СССР в Республику Мали заместителем командира советской авиагруппы по летной службе. У нас были самолеты Ил-18, Ил-14, Ан-2, вертолеты Ми-4. Специалисты в авиагруппе, надо отдать должное, подобрались очень квалифицированные. Весь летный состав с большим опытом работы. Но вот со знанием английского языка дела обстояли гораздо хуже, а точнее совсем плохо. Худо-бедно кое-какой авиационной терминологией на английском владели бортовые экипажи самолетов Ил-18. Те же пилоты, которые летали на местных авиалиниях на самолетах Ан-2, языка вообще не знали. Это, естественно, не могло не представлять угрозы безопасности полетов. Надо было как-то в срочном порядке решить проблему.

Для начала в каждый экипаж Ил-18 были включены переводчики, работавшие в нашей авиагруппе. Для экипажей Ил-14 и Ан-2 срочно организовали в Бамако трехмесячные курсы по изучению авиационной английской терминологии. Одновременно составили краткое пособие на французском для полетов на местных воздушных линиях. Но все равно языковая зона наших знаний расширялась очень медленно. Не было ни квалифицированных преподавателей, ни учебников, ни соответствующей методики, ни, наконец, средств, чтобы платить за все это. А если прибавить к тому коварную жару и влажность, то станет понятно, каких усилий требовало «преодоление языкового барьера».

Наша авиагруппа как бы сменила французских пилотов, работавших в Бамако до нас. Кроме освоения «накатанных» маршрутов полетов надо было освоить еще и новую у «Эр Мали» авиационную технику. Мне предлежало обучить пилотов на небольшом служебном самолете «Бруссар» Президента Республики Мали.

Естественно, незнание языка ни в какой мере не способствовало этому «творческому» процессу. Мой пилот-инструктор

мсье Маловаль был очень терпелив. Доброжелателен, как истинный француз. Обладая, к тому же, тонким чувством юмора. Но по всему видно было, относился он к перспективам нашей учебы весьма скептически. Тем не менее, после недельных занятий я уже летал на «Бруссаре» вполне прилично, а Маловаль, потеряв свой малознакомый язык, с гордостью говорил обо мне как о своем преемнике в качестве шепота Президента Республики Мали. Учебу, правда, вскоре пришлось прекратить. «Бруссару» требовалось регулярное обслуживание. Делать его было некому. В качестве же служебной машины для полетов Президента и его ближайшего окружения мы подготовили вертолет Ми-4.

Надо сказать, что в тот период (точнее — был это год 1962-й) под руководством заместителя министра гражданской авиации СССР В.Ф. Башкирова в Москве шла работа по созданию на базе международной авиагруппы управления (впоследствии Центрального управления международных воздушных сообщений). В Бамако с инспекторской проверкой прибыли Башкиров и заместитель министра гражданской авиации по кадрам Н.В. Очнев. Познакомившись с нашей работой, Очнев признался, что, посылая нас в Мали, плохо представлял то, чем нам придется здесь заниматься. Тем не менее он достаточно высоко оценил работу авиагруппы. Особенно то, как мы организовали учебу по освоению иностранных языков. Мне же, отведя в сторону, Очнев предложил подумать о переходе на работу в Москву — в новое международное управление.

Честно сказать, о каких-то карьерных перспективах я и тогда, да и в течение всей своей жизни, думал очень мало. Мне нравилась работа в Мали. К тому же она была настолько интенсивной, что не оставила времени ни на что более. Летали мы очень много. Условия полетов были подчас настолько сложными, что и не передать. Мне, к тому же, приходилось совмещать должность заместителя командира авиагруппы с чисто летной работой. На Ми-4 возил президента республики, других руководителей страны. Дирекция авиаци-

онная «Эр Мали» использовала наших специалистов на полную катушку. Минимум времени оставалось на отдых. Наше же руководство в Москве в целях экономии численный состав группы не увеличивало. Забот хватало.

Полеты были зачастую весьма необычными. Поступает, к примеру, задание на самолете Ан-2 срочно вылететь в ночь с пассажирами на борту. Маршрут полета — только перед стартом. Конец рабочего дня, переводчик давно ушел. Без него разговор с директором авиакомпании «Эр Мали» явно не клеится. Командир нашей авиагруппы Бабуревич, хорошо знавший многоязычную французскую «диалект» и означавшее «что угодно», но в данном случае согласие поручает задание мне. Никто больше ночные полеты на Ан-2 в Мали не освоит и допуска к ним не имеет. Делать ничего. Задание получено, надо выполнять.

В назначенный час я в самолета. Вскоре термометр разрезает свет фар. Подъезжает крытый грузовик с решетками на окнах. Из него выгружаются до зубов люди выходящие четырех арестованных. В наручниках. Наступ, где на плохом французском, где жестами нажимаю по карте маршрут полета. Протяженность — полторы тысячи километров. Конечная точка — крохотное местечко Кидаль. Это Сахара, близ марокканской границы. На маршруте всего одна площадка для дозаправки.

Черная-черная ночь, черное усиленное звездами небо. Пустыня под крылом и полная неизвестность. В пустыне, да еще ночью, наземных ориентиров нет. Что делать, если отключит мотор? С возмущением прислушиваюсь к его работе и невольно вспоминаю слова Антуана де Сент-Экзюпери, что лучше попасть в власть изменчивого океана, чем оказаться один на один с безжалостной пустыней. Она долго хранит свои тайны...

Было еще темно, когда проемлились в местечко Кидаль. Верхом на лошади в чересках с газырями нас встретили несколько молчаливых мауров. Завраб арестованных, мауру на прощание, они удивленно куд-то наверху вспыхивавшему над горизонтом огненному диску солнца. А мы, завраба самолет бензином из алюминиевых американских баков, которые привезли с собой, отправлялись в обратный путь.

В другой раз пришлось работать с экспедицией американских ученых. Мы повезли их на Бамако в Тимбукту. Рейс был непродолжителен. Не только из-за жары. Днем температура в тени доходила до 60°, и самолет превращался в раскаленную сковородку. Ночью температура не опускалась ниже 40°. Из-за ограниченности площадки для посадки в Тимбукту пришлось помалочку летать. Даже Ан-2 едва укладывался в ее границы. Та же пустыня под крылом. Над пустыней пассажиры скользят над нашим самолетом. Знойный, словно спрессованный воздух кажется неподвижным. С трудом обнаруживали в воздухе Тимбукту. Панорамные постройки были того же цвета, что и

песок вокруг. В центре оазис. В нем к своему глубочайшему удивлению обнаружил почти европейского класса гостиницу. Залы и проходы днями стояли, ожидая окончания работы экспедиции.

С древнейшей акведук считалось перевалочной точкой на пути следования к Средиземному морю караванов. Вокруг лишь безжизненная и мертвая пустыня, из которой то и дело налетал саренный самум. Тогда все вокруг превращалось в настоящий песчаный хаос. После него мы отправлялись открывать наш самолет. В те дни очень четко помню: летчику вступить в контакт с пространством и стихией без пылательной подготовки и трезвой оценки своих возможностей нельзя. В воздушном пространстве между песком и раскаленным солнцем таится немало неожиданностей.

В 1963 году имел срок моей работы в Мали. На смену приехала другая группа советских авиационных специалистов. Им нужно было все начинать сначала и прежде всего братья за преодоление языкового барьера. Мы рады были передать им все свои наработки: учебные пособия, которыми обучались к тому времени, конспекты, карты с обозначением наиболее сложных маршрутов и рукописные словарики, где записывали наиболее расхожие фразы из местных диалектов. Для себя же из опыта работы в Мали вынес главное: иностранный язык надо учить как следует. Вернувшись в Баку на должность командира объединенного авиаотряда, к удивлению сослуживцев сразу поступил на заочное отделение педагогического института и вскоре взялся за французский. Слово чувствовал, что главная моя работа за рубежом уже впереди.

РАБАТ

В ноябре 1964 года получено новое назначение – генеральным представителем Аэрофлота в Рабате (Марокко). Представительство наше находилось на самой окраине города, где жила наиболее бед-

ная часть населения и куда редко навещались иностранцы. Напротив – полицейский пост, где в обязательном порядке регистрировался всех марокканцев, желающих пройти в представительство Аэрофлота. Жизнь здесь текла медленно, было ясно: ни о какой серьезной коммерческой работе, пока представительство находится в этом отдаленном от центра города районе, говорить не приходится. Начались долгие поиски нового помещения. Сделать это было нелегко, потому что нельзя было превышать смету расходов, помещения же в центре, которые по всем статьям могли подойти нам, стоили на много дороже. Наконец, удалось арендовать весьма презентабельный дружелюбный дом в центре города, который раньше занимало сельское хозяйство какого-то небольшого африканского государства. Прежние хозяева платили за аренду дома примерно ту сумму, в которую мы могли уложиться. На эти же условия был заключен договор аренды и с нами.

Штаб представительства – двое нас, русских, и трое из местных жителей. Одного из них, молодого марокканца-студента, нелегко владявшего французским языком, мы определили на должность садовника и разнорабочего. Переезд в новое помещение сразу дал свои плоды – коммерческая работа стала улучшаться. В офисе стали появляться клиенты, а вскоре мы дали несколько информационных материалов в местной прессе, что также помогло хоть чуточку заявить о себе. Правда, четыре рекламы поглотили львиную долю отпущенных на это сметной средств. Зато резко возросла выручка представительства по транзиту. Так утвердилось наша убежденность в пользе рекламы, важности этой работы в любой стране.

Город Рабат, конечно же, с коммерческой точки зрения был местом непростым. Страна бедная, основной клиент – европейцы, как правило, французы. Мы искали любую возможность, чтобы увлечь выручку представительства, но это было не-

легко. В 1965 году в аэропорту Рабата – Сале начались капитальные работы по реконструкции и удлинению взлетно-посадочной полосы. Было ясно, что это открывает перспективу для приема тяжелых самолетов и потому немедленно начались неофициальные переговоры на предмет посадки в Рабате самолеты Аэрофлота, следующих на Кубу. Вместе со своим помощником Константином Алексеевичем Асеновым делая предварительные расчеты. Экономический эффект просматривался, но как выступить с такой инициативой перед руководством ТУ МВЛ и министерства? В те годы инициатива представителя с мест далеко не всегда одобрялась и поддерживалась.

Тем не менее, убедившись, что по всем параметрам новая полоса в Рабате годится для приема Ил-62, обратились в Москву с просьбой командировать в Рабат опытного пилота для определения возможностей полета Ил-62 на Кубу через Марокко. В конце 1966 года, будучи в командировке в Москве, я уже официально обратился к руководству ТУ МВЛ с предложением организовать полеты по новому маршруту, поскольку к тому времени уже имел устное согласие на промежуточную посадку наших самолетов от марокканских авиационных властей. Однако все оказалось далеко не просто. Коммерческая служба управления, возглавляла которую Рыбалко, наше предложение отвергла. Мотивация – дескать, король Марокко в зависимости от политической ситуации в любой момент может запретить полеты наших самолетов, что тогда? Тогда, – отвечал я, – всегда можно вернуться к старому маршруту...»

Увы, понимание со стороны Рыбалко так и не нашел. На следующий день он вообще меня не принял. Зато меня вынуждено выслушали в МГА, куда я все-таки решился обратиться, поручили мне вместе с экономистами и специалистами Управления летной службы тщательно просчитать и взвесить все «за» и «против». Около двух недель заняла эта работа, на основании которой были сформулированы конкретные предложения. Преимущество маршрута через Рабат было очевидно. Это прежде всего соображения безопасности полетов, увеличение коммерческой загрузки самолетов почти вдвое. Экономия составляла порядка двух миллионов рублей в – сумма неслухотная.

В июле 1967 года меня внезапно перевели представителем Аэрофлота в Цюрих (Швейцария). Вместо меня должность генерального представителя в Рабате занял бывший мой помощник К.А. Асенов. Он вместе с представителями МГА провел официальные переговоры с марокканскими властями, было получено согласие короля Марокко Хасана II на полеты советских самолетов через Рабат, о чем сообщил посол СССР в Марокко Л.Ф. Пензмарчук. Вскоре последовало и разрешение из Москвы. Сами же полеты начались только в мае 1968 года. Вначале рейсы выполнялись на Ту-114, а месяцем через три-четыре в Рабате стал приниматься флагман Аэрофлота Ил-62.



Отец и сын
Кочаровы.
Май
2005 года.

(Продолжение следует)

Дорогие друзья!

Если Вы по каким-то причинам не смогли выписать наш журнал на второе полугодие, не огорчайтесь. Во-первых, редакция может выслать Вам недостающие номера, а, во-вторых, подписку можно оформить с любого последующего месяца. Наш индекс в каталоге «Роспечать» – 70226.

У Вас есть также возможность подписаться на журнал непосредственно в редакции. Для этого необходимо сообщить нам, какое количество экземпляров журнала Вы заказываете, перевести на расчетный счет ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация» их стоимость и уточнить способ доставки по назначению.

Адрес: 125993, ГСП-3, Москва, Ленинградский проспект, дом 37.

Контактный телефон/факс: (095) 155-51-64.

32



Технический редактор Т. Г. СУВОРОВА.

Корректор М.А. НЕСТЕРОВА

Сдано в набор 08.06.2005. Подписано к печати 21.06.2005. Формат 60x90 1/8. Бумага мелованная. Тираж 1000 экз. Цена 300 руб. Заказ № 528. Общий тираж – 10 000 экз. © ГУП «МПК «Московская правда» – 2005. Цена договора № 1000/05. Уч. зап. № 4. Уч. кр.-ост. 12,25. Уч.-изд. л. 8,3. Заказ № 528. Общий тираж – 10 000 экз. © ГУП «МПК «Московская правда» – 2005. Цена договора № 1000/05.

ГУП «МПК «Московская правда»: 101990, Пулковский пер., 3.