

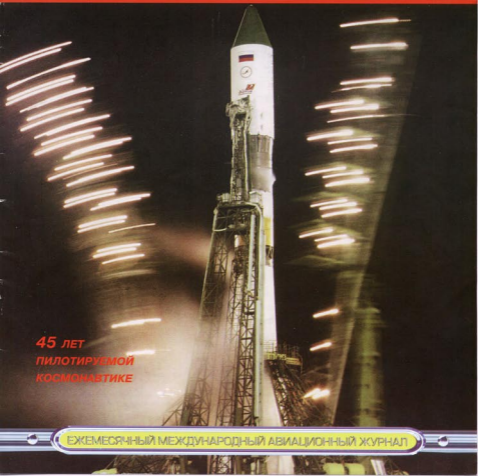
CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ

4  
2006

# АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL



45 ЛЕТ  
ПИЛОТИРУЕМОЙ  
КОСМОНАВТИКЕ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



# В ОДИНОЧКУ ПРОБЛЕМ НЕ РЕШИТЬ

Состоялся информационный форум по вопросам использования федерального недвижимого имущества и проблемным аспектам управления гособъектами предприятий и организаций гражданской авиации в рамках государственно-частного партнерства. В нем приняли участие руководители и специалисты Росавиации, Федерального агентства по управлению федеральным имуществом, ученые, экономисты, представители ряда российских аэропортов.

**О**ткрыл форум руководитель Росавиации А.А. Юрчик. Он, в частности, отметил, что развитие авиатранспортного комплекса представляет исключительную важность для национальной и экономической безопасности страны. Особый аспект этой задачи – развитие наземной инфраструктуры, состояние которой, несмотря на общую адаптацию авиатранспортной отрасли к рыночным условиям, пока нельзя считать удовлетворительным. Несмотря на формы и способы пользования государственного имущества в пользование юридических и физических лиц, а также поряд-

ков перечисления в бюджет доходов государственных унитарных предприятий, получаемых от передачи их в пользование третьим лицам. Не создан и механизм аренды аэродромных комплексов как госимущества, но подлежащего приватизации.

Прованализировав сложившуюся ситуацию, выработать предложения по системному и комплексному решению проблем – вот задача, стоящая перед участниками форума.

Что собой представляет аэродромная сеть России? Сегодня, по словам заместителя начальника Управления производственной деятельности Росавиации А.А. Пчелина, в реестр аэродромов гражданской авиации России включено 393 аэродрома, 62 из них имеют федеральное значение и образуют опорную сеть российской гражданской авиации. Более двадцатю аэропортов регионального и местного значения с аэродромными, имеющими в основном грунтовыми ВПП, за годы рыночных реформ из-за неустойчивости авиационных перевозок из реестра вывели. Только 58 процентов аэродромов имеют искусственные взлетно-посадочные полосы, остальные – грунтовые. 70 процентов ВПП с искусственными покрытиями были построены более двух десятилетий назад, из них только небольшая часть подверглась реконструкции. 18 процентов аэродромов с грунтовыми ВПП требуют капитального ремонта. Чуть меньше половины всех

аэродромов оборудованы светосигнальными системами, частично уже требующими замены. Средний уровень обеспеченности аэропортов составляет по аэродромным, пассажирским и грузовым комплексам 95 процентов, объектам технического обслуживания – 53 процента, топливообеспечения – 85 процентов. И это на фоне роста цен на все. Деяносто процентов объектов, включая взлетно-посадочные полосы, по данным бухгалтерского учета, имеют полный износ основных фондов, выведены из налогообложения. По ним не начислялась амортизация на воспроизводство имущества.

Причина сложившегося положения – недостаточный объем инвестиций. Минтранс и Росавиация проводят политику концентрации выделяемых средств на объектах аэродромной узловой инфраструктуры, выводящими из числа их за последние годы практически не увеличивается. Многие субъекты Российской Федерации и готовы были бы инвестировать в них, но для того нет правовых условий.

Да, возможности государства по бюджетной финансовой реконструкции аэродромной инфраструктуры ограничены. Так, Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» предусматривалось ее финансирование в 2002–2005 годах в размере 34,4 млрд. рублей. Фактически же было выделено всего 11,5 млрд. рублей.

В прошлом году в соответствии с поручением правительства была проведена корректировка подпрограммы «Гражданская авиация». В нее включены пилонные инвестиционные проекты строительства и реконструкции объектов 24 аэропортов, в том числе восьми крупных узловых, четырнадцати региональных федерального значения и двух региональных аэропортов местного значения. К наиболее значимым относится реконструкция аэродрома Пулково, Шереметьево, Домодедово, Внуково, Толмачево, Кольцово, Сочи. Расходы на это в 2005–2010 годах составят 492,1 млрд рублей.

Если говорить не только о состоянии федерального имущества, находящегося в пользовании предприятий и организаций гражданской авиации, но и о методах восстановления основных фондов, то переход на рыночные отношения отнюдь не означает полного отказа от государственного регулирования. По мнению заместителя начальника Управления федерального имущества и экономической деятельности Росавиации С.М. Колова, в мире уже накоплен огромный опыт применения различных методов регулирования. Например, для восстановления основных фондов могут использоваться как собственные средства предприятий, амортизация, так и бюджетное субсидирование, заемные средства, различные формы договоров. Не менее 50 процентов чистого прибыли аэропортов должно идти на воспроизводство их имущества. Практика показала, что долговременную проблему представляет коммерческая несостоятельность значительной их части, особенно аэропортов с грузовыми полками иными аэродромами и аэропортами в труднодоступных районах. Механизм, при котором государство непосредственно определяет необходимые услуги и оплачивает их предоставление, гораздо предпочтительнее, чем попытки замаскировать подотчетные затраты при помощи обязательной системы тарифов или полностью субсидировать предприятие как казенное. Тут необходима четкая селективная политика, нельзя всех «открыть под одну гребенку».

Проблемы, с которыми сталкивается гражданская авиация, носят системный характер и зачастую не могут быть решены в рамках отдельных структур, например, Росавиации. Много лет не существовало стройной системы земельного законодательства, четкой и обоснованной концепции земельной политики. В 2000–2003 годы были приняты основополагающие законодательные акты, направленные на формирование различных форм собственности на землю, но до настоящего времени в полной мере не проведено разграничение государственной собственности на нее, не определен минимальный объем земельных ресурсов, необходимых для выполнения государственных функций.

Все перечисленное негативно отражается при выборе пути восстановления основных фондов. Восстановлению подлежит не все имущество, а только часть. Вместе с тем, без соответствующего нормативно-правового обеспечения трудно представить результаты на ближайшее перспективу. Необходимо унифицировать авиационные аэропорты, создать сеть узловых аэропортов (от 10 до 30) и финансировать их из федерального бюджета. Остальное передать субъектам Федерации, оказать им посильную помощь, в том числе путем совершенствования налогов.

Вопросы управления федеральным имуществом, находящимся в пользовании акционерных унитарных предприятий гражданской

авиации, осветил начальник отдела Управления госимуществом Росавиации В.В. Шаповал.

Управление федеральной собственностью, отметил он, по законодательству Российской Федерации относится к самостоятельному сектору экономики государства, наряду с другими секторами, например, транспортом. Начиная с декабря 1991 года было издано более 90 документов, относящихся к управлению федеральной собственностью. Но ни в одном не определено, кто конкретно этим занимается. Полномочия собственника распределены между пятью органами исполнительной власти — Минэкономразвития, Минфин, Минтранс, ФАУИВ, ФАИТ. Но применяемые нормативные и методические документы, регламентирующие многообразие имущественные отношения субъектов гражданской авиации, нет. В результате нет и эффективного государственного регулирования деятельности авиационной и аэропортовой деятельности авиационной и аэропортовой в экономической сфере, как нет и адекватности с органами управления федеральным имуществом. Сегодня пора рассмотреть принципы управления и распределения им, усилить государственный контроль в государственном секторе экономики.

В соответствии с принятыми нормативно-правовыми актами при приватизации авиационных предприятий гражданской авиации значительная часть имущества аэропортов не подлежала внесению в качестве учредительного вклада Росавиации Федерацию в уставный капитал создаваемых на их базе открытых акционерных обществ. Это аэродромы, авиационно-пасажирские пункты, рулежные дорожки, перроны, светосигнальное оборудование, объекты УВД. После завершения приватизации и приватизации государственные авиационные предприятия это имущество в 1992–2001 годах подлежало передаче по договорам аренды в пользование вновь созданным на их базе открытым акционерным обществам гражданской авиации. При этом полномочиями арендодателя были наделены Госкомимущество (Минимущество) России и органы по управлению государственным имуществом субъектов Российской Федерации. Но правовые основы и механизмы контроля за использованием данного имущества аэропортов были несовершенны. Кроме того, оно находилось и находится на балансе тех организаций, которые не занимались его капитальным ремонтом, реконструкцией. В результате значительная часть аэродромов была изношена на таких финансовых, технических, временных и иных условиях аренды или пользования, которые были максимально выгодны арендаторам (эксплуатантам), а не собственнику (государству).

Многие предприятия эксплуатируют аэродромы, остаточная стоимость которых по балансу равна или приближается к нулю. Но их рыночная стоимость высока. В результате занижаются реальная стоимость имущества предприятия, получаемая государством стоимость аренды государственного имущества, накопление инвестиционных ресурсов для его обновления. Данные бухгалтерского учета не дают представления о фактическом состоянии имущества федеральной собственности. Чтобы исправить это положение, необходимо нормативное обеспечение накопленной и использованной амортизированной по аэродромам, переоценка их стоимости с отражением в балансе реальной рыночной стоимости, наконец, урегулирование финансовых взаимоотношений собственника (государства) и организации, эксплуатирующей аэродромы.

Есть ряд проблем, связанных с правом пользования аэропортами земельными участками. О них рассказал заместитель начальника отдела Управления госимуществом Росавиации В.В. Щербов. С 1 января нынешнего года утрачен силу Закон РФ «О плате за землю» и соответствующий пункт Налогового кодекса РФ. В связи с этим предприятия и организации ГА, до этого освобожденные от уплаты земельного налога, вынуждены платить его в полном объеме. По действующему законодательству определена верхняя граница налоговой ставки, которая составляет полтора процента в отношении земельных участков, отнесенных к категории транспорта. Вместе с тем органы муниципальных образований дифференцируют ее в зависимости от категории земель и (или) разрешенного использования земельного участка по своему усмотрению. Существует разный подход к размеру платы за землю по территориям и зачастую она увеличивает затраты аэропортов, уменьшает платежеспособный спрос на услуги гражданской авиации. Росавиация проводит работу по подготовке проекта решения Правительства Российской Федерации «Об арендной плате за земельные участки, занятые предприятиями и организациями гражданской авиации» для установления обоснованных и разумных ставок арендной платы. Готовится также обращение к руководителям предприятий и организаций гражданской авиации о содействии в этой работе и предоставлении финансово-экономического обоснования по уплате арендной платы. Предлагаются представить необходимые расчеты и документы, касающиеся кадастровой оценки земельных участков и обоснованных сумм, которые организации готовы (способны) заплатить по договору аренды.

В то же время предприятиями и организациями отрасли необходимо в какой-то степени переформировать право постоянного (бессрочного) пользования на право аренды по тем земельным участкам, которые до сих пор не переформированы. Для привнесения земельных правоотношений в соответствие с действующим законодательством необходимо переосвидеть земельные участки из иных категорий в земли транспорта. Ведь большинство аэропортов находится в городской черте, и земли, на которых они расположены, относятся к категории земель поселений. Однако некоторые предприятия получают отказ в передаче земель из категории земель поселений в категорию земель транспорта. Проблемы эти, по мнению Росавиации, связаны с тем, что данный вопрос до конца не урегулирован на законодательном уровне. У большинства предприятий отрасли нет средств для соответствующего оформления земельных участков, которое не может быть проведено без участия и учета требований местных органов власти.

Очевидная деградация аэропортового хозяйства страны подталкивает Правительство РФ к мысли о необходимости диверсифицировать в этом хозяйстве то, что не удалось в начале 90-х годов. Идея выглядит привлекательной: продать в частные руки сохраняющиеся в аэропортах государственные активы и тем самым не только сэкономить бюджетные расходы на поддержание жизни и развитие аэропортов, но и снять с себя хотя бы часть ответственности за их судьбу. Но прежде чем продавать, полезно было бы учесть опыт приватизации аэропортов в развитых странах Запада. Об этом на форуме говорил генеральный директор консалтинговой компании «Баланс интересов» В. Катчан.

# В ОДИНУЧКУ ПРОБЛЕМ НЕ РЕШИТЬ

Самой распространенной формой приватизации западных аэропортов стало использование различных вариантов схемы BOT (строительство-эксплуатация-продажа). Суть ее в том, что частной компании не продается, а передается по концессионному соглашению право на строительство и последующее коммерческое использование в течение ряда лет того или иного объекта в аэропорту. За годы эксплуатации временный собственник с легкой переправой несет все расходы, а государство, не проводя никаких затрат, не только расширяет технологические возможности аэропорта, но и от него становится собственником этого объекта.

Приватизация по-русски — это «возмездное отчуждение имущества, находящегося в собственности Российской Федерации (далее — Федеральное имущество), субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, в собственности физических и (или) юридических лиц». Аналитики, занимающиеся проблемами приватизации, считают, что государство не выигрывает от продажи своих активов в случае, когда они правильно оценены по текущей рыночной стоимости, не говоря уже об их недооценке. Тем не менее в некоторых случаях продажа аэропорта может улучшить финансовое положение государства. Это происходит тогда, когда выставленные на продажу активы оцениваются выше их текущей рыночной стоимости.

Начавшаяся скупка российских аэропортов, представляемая как приход в аэропорт стратегического инвестора, отражает устремление крупного российского капитала установить контроль над самыми прибыльными аэропортами страны. К таковым относятся аэропорты с пассажиропотоками свыше миллиона человек в год. Это три московских аэропорта, аэропорты в Санкт-Петербурге, Новосибирске, Екатеринбурге, Сочи, Красноярске, Краснодаре, Самаре и Хабаровске. Заведомо убыточные, обремененные долгами и так называемые социальные аэропорты частному капиталу безразличны. Поддержка их жизнедеятельности — это крест, нести который кроме государства никому.

Внутря климатик, управляющих имуществом аэропортов, исчисляется миллиардами рублей (в Домодедово — порядка 12 млрд., Шереметьево — 4,5 млрд., у аэропорта Краснодар — 2,1 млрд.), и занятая мечта любого банка заполучить такого клиента. Если у аэропорта и банка один хозяин, банки-конкуренты могут отходить. Банк такого хозяина будет кредитовать любые, самые расточительные для аэропорта проекты на условиях, которые сам же будет устанавливать. Риска никакого: свои деньги в своем аэропорту банк вернет даже в случае банкротства последнего, а банкротства ни одного из порочившихся аэропортов правительство допустить не может. Так что инвестирование в собственный капитал в подконтрольном аэропорту такому инвестору гарантировано.

Наивно предполагать, что такой акционер, особенно если он не является единственным собственником аэропорта, тут же начнет вкладывать в аэропорт собственный капитал. Чтобы снять сомнения, достаточно провести обычную аудиторскую проверку и вынести истинные финансовые показатели модер-

низации и реконструкции основных технологических объектов аэропорта после прихода нового акционера. Если эти заемные средства, заслуги нового акционера можно считать разуме как более выгодные, чем до него, условия их привлечения.

Что касается аэродромного комплекса в аэропорту, то он для частного капитала непривлекателен. Стоимость строительства и ввода в эксплуатацию новой, да и капитальный ремонт действующей ВПП может составить сотни миллионов долларов, срок ее полезного использования — 25 лет, а срок окупаемости — не менее двадцати лет. Кто пойдет на смертельное своего капитала на такой срок?

Согласно по словам директора Департамента структурного реформирования Минтранса России А.В. Тихонова, есть уверенность, что государственно-частное партнерство в Российской Федерации обретет конкретные черты и будет реализовано в инфраструктурных проектах, прежде всего транспортного комплекса. Такую уверенность в нас вселяет Федеральный закон от 21 июля 2005 года «О концессионных соглашениях», решение правительства по инвестиционному фонду Российской Федерации, наличие конкретных проектов в транспортной инфраструктуре, финансовую поддержку на уровне правительства и субъектов Российской Федерации.

В настоящее время в завершающей стадии находится разработка типовых концессий по конкретным видам имущества, в том числе аэродромов, зданий и сооружений, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, объектов производственной и инженерной инфраструктуры аэропортов.

Чтобы определить объемы государственно-частного партнерства, в том числе концессионных соглашений, Минтрансом России совместно с Минэкономразвития и Минфин разработана Концепция управления федеральным имуществом гражданского аэродрома, которая будет представлена на утверждение правительства в ближайшее время. В основу Концепции положены такие государственные приоритеты, как:

- нахождение в собственности Российской Федерации только того имущества, которое необходимо для исполнения публичных функций и полномочий на федеральном уровне;
- передача в собственность субъектов Российской Федерации имущества, которое необходимо органам государственной власти субъектов Российской Федерации для осу-

ществления публичных полномочий на региональном уровне;

- развитие транспортной инфраструктуры государства с использованием механизмов государственно-частного партнерства;

- оптимизация сети аэропортов (аэродромов), в том числе международных, в части, касающейся их количества и расположения, с учетом геополитических интересов государства и экономической целесообразности;

- создание унифицированной аэродромной сети, отвечающей единым требованиям и способной обеспечить потребности государственной и гражданской авиации в мирное и военное время;

- повышение конкурентоспособности аэропортов Российской Федерации на рынке международных авиационных транзитных и транзитных перевозок и усиление позиций государства на мировом рынке транспортных услуг;

- обновление и развитие основных фондов аэропортов и внедрение современных технологий аэропортового (аэродромного) обслуживания.

Участники форума приняли итоговую декларацию. В ней, в частности, подчеркивается необходимость определения единого механизма административных, финансовых и правовых мер, направленных на возрождение аэродромного комплекса страны, обеспечения его на уровне поставленных Президентом Российской Федерации целей и задач.

Нужно разработать нормативно-правовую базу по разграничению прав собственности и рисков между государством и инвестором, комплекс мер по привлечению частных инвестиций в развитие крупных, коммерчески привлекательных узлов аэропортов.

Следует рассмотреть возможность и экономическую целесообразность передачи Федерального аэропортового имущества, не подлежащего приватизации, в собственность субъектов Российской Федерации, сделать приоритетной подпрограмму «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» в части формирования опорной сети аэропортов и наметить меры по поддержке развития узлов аэропортов, включая Шереметьево, Домодедово и Внуково, с учетом их стратегической роли в международных и внутрироссийской авиатранспортных перевозках.

Участники форума выразили надежду, что системный и комплексный подход всех органов законодательной и исполнительной власти, а также национального авиационного сообщества к возрождению авиатранспортного комплекса позволит России достойно выдержать в глазах мирового авиационного сообщества.

г. Москва.

Information forum on use of Federal immovables and problems in the field of State owned of enterprises and organizations in Civil Aviation within the framework of State/private partner was held. It was participated by top managers and experts from Rosaviation, Federal Agency Management of Federal Property, economists and representatives of some Russian airport Development of Aviation Transport Complex is of extreme importance to this country. A special part of this problem has to do with development of ground infrastructure which may not be considered satisfactory so far. Forms and methods of State property transfer to legal and natural persons as well regulations pertaining to State unitary enterprises, used by third parties, transfers to State budget or far cry from perfect. A mechanism of leasing airframe facilities which are not subject to privatization is not completed. Participants of the forum are facing the task of analysing this situation a developing proposals on how to tackle these problems in a systematic and complex way.

**В** феврале этого года исполнилось пятьдесят лет с начала исследований отечественными учеными Антарктиды. Изучению и освоению ледяного континента было бы невозможно без активного участия авиаторов. К этой замечательной дате одним из лучших полетчиков мира Евгением Кравченко, участником экспедиций советских антарктических экспедиций, в семи из которых он был командиром летного отряда, и известным авиационным журналистом Василием Карпийем была написана книга «С Антарктидой — только на «Вы». Выступает книгу Издательский Дом «Ларда». Выдающийся авиаконструктор Г.В. Новиков назвал ее необычной.

— Когда я оказался в атмосфере полетов, описанных в книге, — рассказывает Генрих Васильевич, — то не поверил, что детство нашего КВ — самолет Ил-14 смог воспроизвести на столько высокие качества, о которых, честно говоря, даже мы, «ильичинцы», не подозревали. Однако мои сомнения развеял один из авторов книги, мой хороший друг и отменный журналист В.М. Карпий.

— Генрих Васильевич, — сказал он, — а хотите я вас познакомлю с Евгением Дмитриевичем Кравченко и другими летчиками, о которых идет речь в книге?

И вот в декабре 2003 года наша встреча состоялась. К нам в гости в АК им. С.В. Ильюшина приехал Е.Д. Кравченко, чьи воспоминания легли в основу книги, его соратники по Полярной авиации Е.А. Смирнов, В.И. Белов, О.Г. Анюмов... Мы беседовали несколько часов, в течение которых от моих сомнений не осталось и следов. Оказалось, и не учел одного обстоятельства...

Самолет Ил-14, как и любой другой, строился под летчика «средних» способностей. Но в Полярной авиации была создана такая школа отбора и подготовки экипажей, что те, кто ее проходил, становились специалистами высшего класса. Все герои книги «С Антарктидой — только на «Вы» ее прошли с блеском, поэтому их летное мастерство, мужество, выдержка и позволили на Ил-14 выполнять полеты, в которые даже создателю этого самолета, генеральному конструктору С.В. Ильюшину, трудно было бы поверить. Многие из них летали за гранью возможностей и машины, и людей и все же были осуществлены. Сделать это могли только настоящие герои. И вы, уважаемые читатели, встретитесь с ними на страницах книги.

Я восхищался и преклонялся перед той работой, которую проделали Е.Д. Кравченко и В.М. Карпий, решившись на создание книги «С Антарктидой — только на «Вы», и твердо убежден, что она войдет в число лучших, написанных об авиации в последнее время. Читайте, перечитывайте, восхищайтесь, гордитесь нашими полярными летчиками и их товарищами. Учиться у них тому, как нужно выполнять долг перед Родиной, идти на помощь тем, кто попал в беду, как нужно работать и жить в полярных условиях.

А вот как отзывается о книге полетчик полярник, начальник российской антарктической экспедиции В.В. Лунин: — Полярные летчики всегда выделялись среди нас. Это были настоящие небожители, и не только потому, что их работа в основном проходила в небе, но и потому, что они, как правило, были единственной возможностью спасения, будь то в безарктической тундре, скалах и ледниках островов, дрейфующих льдах и бескрайних просторах Антарктиды. Для

большинства из нас навсегда в памяти остались первые встречи с полярными летчиками. Даже но все из них имели высокие государственные награды и звания, у большинства за плечами были не высокие, а средние летные и технические училища, они с иронией говорили о «подвигах» современных «покорителей» полюсов на лыжах, вездеходах и т.д. Частыми могли быть слушать многочисленные достоверные истории о сложных вылетах и посадках, встречах с МЛО и дружными полетами. Со временем мне самому пришлось не раз работать вместе с ними все трудности и опасности высокоарктичных полетов, искать и спасать людей, бывали в сложнейших авариях. Но даже после всего этого и никогда не могу причислить себя к их клану. Именно летчики брали на себя всю ответственность за принятые решения, а в армии как и был лишь их советником, и в этот момент.

Считаю, с которыми читатель познакомится в этой книге, не подпадали писателя остроумных произведений. Евгений Дмитриевич Кравченко не просто участник этих событий, который знает их из сути изнутри, — он долгие годы возглавлял авиационные работы в советской антарктической экспедиции, к тому же отвечал не только за себя и свой экипаж, а за весь авиаотряд и очень часто за жизнь и здоровье других людей, не имеющих никакого отношения к авиации. Ноша ответственности любого руководителя экспедиции крайне тяжелая, а в условиях Антарктиды она темнее многократно. Здесь нет мобильных подразделений МЧС, сил Минобороны и других авиакорпусов, кото-

## ПОВЕСТЬ О НАСТОЯЩИХ ЛЮДЯХ

рые могут оперативно прийти на помощь в условиях даже такой огромной страны, Россия. В Антарктиде всегда приходится полагаться только на свои силы. В некоторых случаях, конечно, приходится идти на некоторые отклонения от норм и даже рисковать, но это абсолютно осознанный риск, на который способен только Профессионал с большой буквы. Это не лисость и бравада — это огромный опыт, самообладание и исключительное владение анализатором. Только когда пилот и воздушное судно слиты воедино, когда каждый из этого симбиоза живого и неживого четко чувствует и понимает другую сторону, только тогда возможно право на риск. Тогда сам риск становится платой за такое мастерство, опыт и, конечно, знание.

Многие из участников событий, о которых рассказано в книге, неоднократно получали предложения переучиться на современные реактивные лайнеры. Они могли бы летать в комфортных условиях, отходить в многозвездочных отелях, носить красивую тактическую форму, работать за границей по контракту, на выбирать снежную пустыню, унты и КАЗШки, сборные шатры вместо домика на



пикерах с удобствами на улице. Что это — мальчишеское упрямство, неуверенность в себе или все же преданность полярной работе? Скорее всего именно последнее. Поэтому для большинства из них летная работа закончилась однократно со списанием Ил-14 — самолета, из которого они выжили даже больше, чем предполагали его конструкторы. В 1991 году самолет этого типа совершил свой последний полет на Шестом континенте, а вместе с ним закончилась одна из самых ярких эпох авиаторства СССР. Есть что и, самое главное, кому вспомнить об этих делах, которые, без сомнения, можно назвать великими подвигами не ради славы и награды.

Перелистывте последнюю страницу этой книги, многие из читателей, в том числе и летчик-профессионалы, до конца не поверят в прочитанные истории, но это правда и ничего кроме правды.

От редакции.

Всем, кто заинтересовался этой книгой, сообщаем, что издательский Дом «Ларда», по которому ее можно заказать: 257-40-02. Приобретайте книгу — не пожалейте!

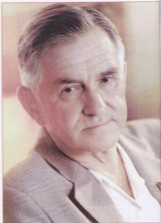
Недавно исполнилось

100 лет со дня рождения выдающегося  
авиаконструктора Олега Константиновича Антонова.

При его непосредственном участии и под  
его руководством создано 52 типа планеров,  
разработано 22 типа самолетов.

Имя его навсегда вошло  
в историю авиации, стало символическим.

# ОН НЕ БОЯЛСЯ СМЕЛЫХ РЕШЕНИЙ



**О**лег Константинович Антонов родился в Московской губернии в семье фермера 1906 года. В 1912 году семья Антоновых переехала в Саратов. Там маленький Олег впервые увидел самолет. Во время в Саратове приключки не было литературы по авиации. Воспитание с ней Олег выискал из газет и журналов, оставшиеся самолеты срывались. Вместе со сверстниками Олег создаст «Клуб любителей авиации», выпускал рукописный авиационный журнал. С 1923 года Олег активно работал в «Общество друзей воздушного флота», создавал планы собственной конструкции, в частности, учебный аппарат под названием «Голубь». Неудача произошла потому, что самолет, в котором держалась конструкция почти все известные к тому времени самолеты, позволил создать молодому Антонову, студенту отделения гидромеханики корабельного факультета Ленинградского политехнического института, учебные самолеты ОКА-3, «Стандарт-1», «Стандарт-2», ОКА-7, ОКА-8 и первый рекордный планер «Горизонт».

В конце 1930 года после окончания института Олег Антонов направлен в Москву для организации Центрального конструкторского бюро по планерам. В Турине строится планерный завод и, когда строительство завершено, Антонов назначен его главным конструктором. На планера Антонова се-

ри «Рит-Фронт» были достигнуты рекордные дальности полета.

В конце 30-х годах Антонов привлекает в свое конструкторское бюро главный конструктор А.С. Яковлев и привлекает работу ведущего инженера по учебно-тренировочным самолетам. Но началась Великая Отечественная война. Антонов получил первоочередное задание организовать производство многоместного десантно-транспортного планера А-7, разработанного им в 1940 году. В октябре завод эвакуируется в Томск, где было изготовлено свыше 500 транспортных планеров. В этот же период Антонов создает «крылатый танк» — оригинальный планер для трансформации легкого танка. Высокоскоростной С.А.Свиридов, он совершил полет на бускере за названием бомбардировщиком ТБ-3 конструкции А.Н. Туполева. К сожалению, большие потери ТБ-3 в боях привели к тому, что бускеровать «крылатый танк» вскоре стало нечем, и замеченную идею пришлось оставить.

В 1943 году О.К. Антонов возвратился в конструкторское бюро А.С. Яковлева, который предложил ему должность своего заместителя. Много сил отдаст Олег Константинович совместной работе по созданию самолетов второй мировой войны. Вспомнил работу у Яковлева, он говорит: «Я на всю жизнь усвоил credo этого замечательного конструктора —

нужно делать только то, что нужно». При этом Антонов не терпит мечты о своем самолете для мирного неба. После войны Антонов обратился к Яковлеву с просьбой отпустить его на самостоятельную работу и в октябре 1945 года уехал в Новосибирск руководить филиалом конструкторского бюро Яковлева на авиационном заводе. Вскоре филиал был преобразован в новое конструкторское бюро. О.К. Антонова назначили главным конструктором и переименовали создание сельскохозяйственного самолета СХ-1, известного сегодня во всем мире как Ан-2. В сентябре 1946 года на О.К. Антонова, помимо руководства КБ, возложили обязанности руководителя Сибирского научно-исследовательского института по авиации. Значение и работоспособность Антонова позволили ему справиться со всеми делами, и перелетом нового КБ впервые поднялся в небо 31 августа 1947 года.

Три года прошел в напряженном труде по организации коллектива и внедрению Ан-2 в производство. Одновременно были созданы и его модификации для различных видов применения. Этот самолет стал единственным в мире легальным аппаратом, который находится в серийном производстве более 50 лет. Он завоевал славу исключительно надежной машины. За годы эксплуатации на нем перевезено несколько сот миллионов пассажиров, миллионы тонн грузов, обработано более

Самолет Ан-2 служил народному хозяйству более полувека.

Ан-24 по сей день играет важную роль в региональных авиалиниях.



миллиарда пассажиров людей и леонид угдей. Он победил практически во всех условиях зимнего года. За создание Ан-2 О.К. Антонову и его соратников присудили Государственный премию СССР.

В 1952 году О.К. Антонов и ведущие специалисты КБ переехали в Киев, где им практически заново пришлось создавать и коллектив, и производственную базу. В конце 1953 года КБ получил заказ на создание транспортного самолета с двумя турбовентиляторными двигателями. Самолет строился в мастерской и построил за два года. В 1959 году самолет под обозначением Ан-8 был запущен в серийное производство на Ташкентском авиационном заводе.

Разработка самолетов Ан-10 и Ан-12 началась в 1960 году. Самолет Ан-10 обидел герман для пассажирского полета сочетанием высокой скорости полета, исключительной маневренности и большой дальности ВПП и способностью совершать взлет и посадку на грунтовых и заснеженных аэродромах. Учитывая эти особенности, Аэропорт аэропорт Ан-10 на коротких межконтинентальных трассах с плохо подготовленными и грунтовыми полосами. Непривычные режимы эксплуатации, частые взлеты и посадки привели к быстрому расхождению его ресурса. Это стало причиной обеспокоенности руководства в силовых ведомствах конструкции Ан-10, и в 1972 году произошла катастрофа. Олег Константинович тяжело пережил случившееся. С той поры побуждая устойчивой прочностю стали одним из главных в работе конструкторов. Испытаниям на полетные нагрузки подвергались в интересах надежности и долговечности конструкций все создаваемые самолеты.

Ан-12 вошел исключительно удачным самолетом, в основе которого заложили работниками как в состав ИСС многих стран мира, так и в парк военных коммандных авиационных.

После создания Ан-10 и Ан-12 Антонов прочно занял место в ряду ведущих самолетостроительных фирм страны. Создавался свек, «инженерно-научное конструкторское, формировалось новое поколение талантливых руководителей коллектива.

В 1962 году О.К. Антонов стал генеральным конструктором. Ранее он успешно защитил диссертацию, и ученый совет Московского авиационного института присвоил ему звание доктора технических наук. В том же году он был избран членом-корреспондентом Академии наук Украины.

Олег Константинович с огромным вниманием относился и к боевым, и к малым работам, проводившимся под его руководством. Одноименно с самолетом он создал серию цельнометаллических планеров А-11, А-13, мотопланер А-13М, реактивный А-15. Антонов всегда понимал, что существует большая потребность в малом самолете, который не нуждается в аэродроме. Так возник СБЗ — «самолет короткого взлета». Маленькая машина, впоследствии названная «Пелес», в ходе последовательных доработок из четырехместной стала семью, а потом ординарностью. В рождении «Пелеса» и последующей ее модернизации и максимальной степени проявилась твердость Антонова как конструктора и его решимость в достижении цели.

В 1967—1969 годах шла создание пассажирского самолета Ан-24 с широкой применением элементов соединенной конструкции. Трудности, связанные с внедрением новой технологии, были преодолены благодаря твердой позиции Олега Константиновича. На базе этого самолета разработано 14 модификаций, в том числе транспортный Ан-26 и аэрофотоисследовательский Ан-30. Наилучшим качеством этого самолета по сей день играет важную роль в перевозке пассажиров и грузов, выполняет множество специальных функций.



Следующим детским коллективом, который возглавил Антонов, стал Ан-22 «Белый», создававший новый шаг в самолетостроении — он стал первым в мире широкофюзеляжным самолетом. По своим размерам он превосходил все, что к тому времени было создано в мировой авиации, и потребовал решения целого ряда конструкторских и технологических проблем, а также проведения большого объема экспериментальных работ. Первые же полеты «Белый» подтвердили, что авиация совершила новый шаг вперед. Самолет доказал это, доставляя в районы Крайнего Севера газопроводные станции, роторные экскаваторы, грузовые автомобили и другие крупногабаритные грузы. А вооруженные силы страны получили лучшее средство, значительно повышающее их мобильность. Созданию Ан-22 стали лаврами Ленинской премии.

В течение многих лет Олег Константинович настойчиво добивался создания экономичных газотурбинных двигателей для малой авиации. И когда такие двигатели появились, он взялся за разработку глубокой модернизации Ан-14 под названием Ан-28 и семейства самолета Ан-3 — новой версии проанализированного Ан-2.

Характерной чертой Олега Константиновича было стремление своей точкой зрения на целесообразность создания того или иного самолета. Как

правило, его позиция основывалась на глубоком знании ситуации и ее всестороннем анализе.

Ида в пути с профессором, в 1970 году Антонов настраивал руководителей из коллектива на создание транспортного самолета с двумя турбинными турбовентиляторными двигателями. Первой задачей малой стая Ан-72, а несколько позже появились его модификации Ан-74, которые строились небольшими партиями в небольших районах, где нет бетонированных аэродромов.

Под руководством Олега Константиновича была решена и чрезвычайно сложная задача создания тяжелого транспортного самолета Ан-124 «Руслан». Для этого генеральный конструктор пошел на очень смелые для того времени технические решения. В частности, на самолете такого класса строение фюзеляжа было применено впервые в мире. Одним из приемов, позволивших достичь высокого уровня совершенства самолета, стало широкое применение композиционных материалов. «Руслан» получил исключительно широкий самолетом. На нем установлено 30 реакторов, а всего по состоянию на конец 2005 года на счету конструкторского бюро 483 машины достигшие, из них 378 не побиты до сих пор.

«Руслан» стал последним самолетом, созданным под непосредственным руководством О.К. Антонова. После смерти Олега Константиновича его замысли воплощены в жизнь последователями.

Ан-12 на аэродромной взлетно-посадочной полосе

Ан-124 получилась исключительно удобной самолетом. Фотолега журнала.



**У**тро 12 апреля 1961 года. 9 часов 07 минут Юрий Гагарин занял свое место в корабле-спутнике «Восток». Сергей Павлович Королев сообщил ему по радио:

— Делу у нас идет нормально, машина готовится нормально. Все хорошо.

— Почему Я так и знал, — ответил Гагарин. — Юрий Алексеевич! Хочу напомнить, что после минутной готовности пройдет минуток семь, прежде чем начнется полет, так что не волнуйтесь.

— Вас паник. Совершенно спокоен.

Гагарин попросил музыку.

— Дамы про любовь? — переключился Королев. — Это только.

— ...Слушаю Утесова, от души... Как по данным медицины, сердце бьется? — спросил Юрий.

— Пульс у нас 64, давление 24, все идет нормально, — ответил вместо Королева Н.П. Каманин.

— Почему, значит, сердце бьется...

Уже в грохоте стартующей ракеты — звонок Голос Гагарина: «По-о-екале!».

# МЫ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

Наталья ЯЧМЕННИКОВА

Вот так 45 лет назад началась эра пилотируемой космонавтики. За минувшие десятилетия совершено 243 орбитальных полета, в них орбите после космонавта №1 уже побывали 439 человек. Из них 99 — наши соотечественники.

Золотом вписаны в историю освоение космоса многие ее страницы, начинающиеся словами «первый». Вспомним основные вехи.

Юрий Гагарин сделал виток вокруг Земли, пробыл на орбите 1 час 48 минут. Он ответил на принципиальный для науки вопрос: можно ли работать в космосе? Ступил четыре месяца к звездам отправился космонавт №2 Герман Титов, который осуществил уже первый суточный полет. Впервые человек спал на орбите! И это стало настоящей сенсацией. Кстати, Г.С. Титов был и остается самым молодым космонавтом в истории. В день старта ему было всего 25 лет.

Потом был первый групповой полет двух космонавтов кораблем «Восток-2» и «Восход-1», которыми управляли Андриан Николаев и Павел Попович. А 16 июня 1963 года на орбиту стартовала первая и самая молодая (26 лет) женщина — Валентина Терешкова.

Наша «Чайка» стартовала на два дня позже Валерия Быковского. Это было не случайно: ученые всего мира специально хотели на параллельно сравнить реакции на невесомость мужского и женского организмов. Но отягченный обзорчики не так много. Разве что разница в аппетите оказалась пренебрежной: полта все продукты на бортового пайка Терешковой оказались нетронутыми. После посадки Вали стала раздвигать их обшивку, как и ней колесоизом. За что и получила потом награды...

Говорят, что американцам добровольно уступили нам пальму первенства в женской космонавтике. Дескать, еще в 60-м году выдающаяся летчица Джерри Кобб первой прошла персона-

льный барьер космических испытаний и будь за океаном возможность, уж там не уступили бы шанса... Но в июле 1961 года NASA закрыло программу подготовки женского космического полета. Правда, сейчас американки летают всею. А вот у нас за минувшие годы в космос побывали только три представительницы прекрасной половины человечества. После Терешковой первая из дам вышла в открытый космос) и Елена Кондакова, которая провела на орбите 178 суток и стала звездой «долготеления».

В октябре 1964 года стартовал первый космический экипаж: на первом в мире многоместном корабле «Восход» на орбиту отправились сразу три человека. Его командиром стал Владимир Комаров. Вместе с ним в космос впервые работали гражданский космонавт Константин Феоклисто и ари-космонавт Борис Егоров. Этот полет вызвал огромный резонанс в мире. В то же время из-за секретности не были опубликованы фотографии ни ракеты, ни нового корабля, что вызвало огромные домыслы. Неизвестный американский сенатор Гарри Фолдотер даже назвал «Восход» протипом советского космического ленкора.

Раньше американцев на два с половиной месяца наша страна провела и первый выход в открытый космос — 18 марта 1965 года. Через 1 час 35 минут после старта корабль «Восход-2», в начале 2-го витка, Алексей Леонов (второй пилот) первым в мире покинул космический корабль, о чем на весь мир объявил командир экипажа Павел Белкин: «Вымпелами! Человек вышел в космическое пространство! Человек вышел в космическое пространство! Телевизионное изображение парашюта на фоне Земли космонавта транслировалось по воле телеканалом. Леонов находился в полном вакууме 23 мин. 41 сек., удаляясь от корабля почти на шесть метров.

21 декабря 1968 года американцы на корабле «Аполлон-8» осуществили первый пилотируемый полет к Луне. А через год мир рукоплескал другому выдающемуся событию: 20 июня 1969 года американцы впервые высадились на Луну. Первыми землянами, ступившими на поверхность Селены, стали Нейл Армстронг и Эдвин Олдрин. Пребывание на Луне составило 21 час 36 минут. Всего было осуществлено шесть посадок на Луну. Точку в той лунной эпопее поставил экипаж космического корабля «Аполлон-17», который находился на спутнике Земли почти 75 часов!

Знакомство на Луну США взяли реванш за первый советский спутник и полет Юрия Гагарина. До определенного момента советские и американские программы шли, как назывались, параллельными курсами, пока не родилась «встречная» идея разработать совместимые системы обломков и стыковки. Предложение ученые получили самую «высокую» поддержку по обеим сторонам океана. Так родилась программа международного полета «Союз-Аполлон» — ЭПАС. Впервые в истории было осуществлена стыковка двух пилотируемых космос-





ких кораблей, принадлежащих разным странам и стартовавших с разных континентов.

Старт «Союза-19» с Аленом Леонием и Валерием Кубасовым состоялся 15 июля 1975 года в строго назначенное время. «Аполлон» с астронавтами Томасом Стаффордом, Венесом Брандом и Дональдом Свейтомом стартовал уже после выхода «Союза-19» на орбиту. 17 июля состоялась историческая стыковка. «Звезда-стелуеи, Алексей, Валерий! Как дела?» – поприветствовал коллегу Томас Стаффорд. «Good to see you!» («Рад тебе видеть!»), – ответил Леоние по-английски и пожал руку Стаффорду. В завершение первого периода российских космонавты организовали на «Союзе» самостоятельный ужин. Алексей Леониев решил раздаться косметикой: раздал им тубы с бородом, на которые были наклеены этикетки «водка». А Валерий Кубасов велелнуть затвором фотоаппарата. Позже эти исторические снимки обихода весь мир.

20 февраля 1986 года на орбиту был запущен базовый блок советской пилотируемой орбитальной станции «Мир». Более пятидесяти лет он находился в обсерватории в мире международной космонавтики. Любопытный факт: работало 135 человек из двенадцати стран, в том числе Франции, Греции, Афганистана, Болгарии, Японии, Великобритании, Германии, Казахстана, Австрии, США, Канады и стран, входящих в Европейское космическое агентство. Выполнило 28 международных исследовательских программ в течение 2028 суток. Достигло более 240 наименований уникальнейшей научной аппаратуры общей массой около 14 тонн!

Примечательно, что все абсолютные рекорды продолжительности непрерывного пребывания на орбите Валерий Поляков провел на «Мире» 678 суток за два полета, Сергей Авдеев – 747 суток за три. Из иностранных граждан наиболее длительные полеты по программе «Мир» совершили: француз Жан-Пьер Эрнере (Франция) – 188 суток (26 лет, 16 дней); американец Шонн Льюис (США) – 186 суток (26 лет, 60 дней); Эмас Райнер (ИКА, Германия) – 179 суток (01 час 42 мин).

На «Мире» было совершено 78 выходов в открытый космос (включая три выхода в разгерметизированной модели «Спейсер») общей продолжительностью 359 час. 12 мин. За бортом станции работали 29 российских космонавтов, три астронавта США, два астронавта Франции и один астронавт ЕКА.

Задача «Мира» – привлечь Международную космическую станцию. Ее строительство началось 20 ноября 1998 года, когда первым на орбиту был выведен функционально-грузовой блок «Заря», спущенный в России. Затем к нему присоединили американский стиковый модуль модуль НОМЕ-1, российский служебный модуль «Звезда», американский лабораторный модуль «Дистин» и «Сердцем» МКС стала «Звезда», которая обеспечивает управление станцией, жизнеобеспечение экипажа, ориентацию и коррекцию орбиты.

На МКС отправлены уже двадцать постоянных международных экспедиций. У нее есть своя история и свои победы. Так, Сергей Крикалев во время своего последнего пребывания в новой «звездной коммуналке», – а это для него был шестой полет на орбиту, – успевает рекорд по суммарной продолжительности полетов: 803 суток.

Старта и первоначально новая страница в истории космонавтики: на МКС уже трижды побывали космические туристы. За удовольствие посмотреть на Землю с орбиты по 25 миллионов долларов из собственного кошелька выехали: американец Деннис Тито, стартовавший 28 апреля 2001 г. на российском корабле

«Союз ТМ-32», молодой предприниматель из США Роберт Рубинштейн, Мари Шоттловорт, полет которого состоялся с 28 апреля по 5 мая 2002 г.; американец Грегори Брисан, осу-

ществительный свой экстремальный тур в октябре 2005 года.

Любопытно, что все три туриста имеют прямое отношение не только к бизнесу, но и к науке. Один из них магистр наук, другой – бакалавр и третий – доктор наук. Не исключено, что скоро на орбиту отправится очередной миллионер, на сей раз из Японии.

Но ценно поговорить о Великой войне была человеческая жизнь. Не случайно космонавты говорят: «Грежи, чем войти в дом, подумай, как из него выйти».

Гибель Валентина Бондаренко была тайной первого отряда наших космонавтов в течение более чем четверти века. Он погиб в суровом, где происходили испытания на единичность. В январе очень небольшого облета, три корабля было только встать в кресла или же полетать в нем для сна, он провёл девять суток. Трижды произошла на досрочке. Как раз, когда заканчивался эксперимент. У ног космонавта стояла электрическая плитка, на которой он разогрел еду. Современники Валентин начал снимать о себе модные датчики. Протектор порывался косяк датчик, смонтированный в спутнике. Он, глядя, бросил его в корзину для мусора. Но попал на включенную антенно-плитку. Пожар возник моментально. Сразу открылась дверь оказалось невозможно – из-за перепада давления. Когда спасатели все-таки ворвались, было уже поздно. Бондаренко находился еще в сознании. Он боролся: «Ничего не мажешь! Я сам выхожу. Сам...» Это случилось 23 марта 1961 года, за три недели до исторического старта Юрия Гагарина.

Некоторые специалисты утверждают, что если бы американцы вовремя узнали о гибели российского космонавта Бондаренко, то это предотвратило бы гибель экипажа «Аполлон-1». Это случилось спустя шесть лет – 27 января 1967 года. При наземных испытаниях пилотируемого корабля.

На грани жизни и смерти оказался экипаж «Аполлон-13». Он стартовал в июне 11 апреля 1970 года. Ровное ступенчатое обтекание цилиндра. Тринадцатая экспедиция к спутнику Земля стартовала в 13 часов 31 минут по местному времени. И первое ЧП произошло еще при выведении на орбиту – центральный двигатель ступени 5-11 выключился на 132 секунды раньше положенного. Спасла полевые системы управления, и корабль все же вышел на расчетную орбиту. Когда он ушел на 330 тысяч километров от Земли, а до Луны оставалось «чуть-то» 91 тысяча километров и двадцать часов полета, раздался громкий стук удар. Возвратился кислородный бак в командно-служебном модуле...

28 января 1986 года ждала все Америка. На орбиту впервые должен был подняться простой американец – школьник из штата Джорджия Конокод в штате Нью-Гемпшир, мать двоих детей Криста Мак Стифф. Ей было всего 37 лет. Простые граждане будут летать в космос на шаттлах, и первым из них станет учитель. На конкурс пришло свыше 11 тысяч заявлений. Криста победила.

Полет шаттла «Челленджер» планировался на шесть суток. Ровно в 11:38 по местному времени челнок оторвался от Земли. Но полет продолжался лишь чуть больше одной минуты. Как потом установила комиссия, из-за прогара колесца утолщения в стыке с одной стороны, ускорителя раздался взрыв. Кабина с семью астронавтами рухнула в океан.

Еще одна страшная катастрофа случилась совсем недавно – 16 января 2003 года разбился шаттл «Колумбия». Все семiero астронавтов, находившиеся на борту челнока, погибли.

Первым российским космонавтом, погибшим на орбите, стал Владимир Комаров. Он стартовал 23 апреля 1967 года. Проблемы начались сразу после выведения «Союза-1» на

орбиту. Не раскрылся левый панель солнечных батарей. Не работало солнечно-ветровая система ориентации. Корабль быстро терял запасы электроэнергии. Комаров несколько раз пытался исправить ситуацию вручную, но безуспешно. Госкомиссия приняла решение о досрочном возвращении. На 16-й минуте Комарову передали все необходимые команды. Он сбросил систему нулевой ориентации, двигатель выключился и посадка совершалась. Лишь на 19-й минуте корабль удалось свести с орбиты. Во время снижения космонавт вел репортаж. Приблизительно момент разделения отсеков корабля. Космонавт долгие: «Ию – Рубин! Сейчас будет разделение...» И голос улетел в шумок разделения. Это были последние слова, услышанные на Земле.

Российскую роль после отправки пилотируемой небезопасно. Чтобы добраться до одного из аргументов, рабочий просверлил отверстие в теплозащитном экроне, защищающем экипаж от нагрева при входе в атмосферу, а затем залез в него стальную болванку. Не обладая «нулевой жаростойкостью», болванка при входе космического корабля в плотные слои атмосферы расплавилась, горючий, сильный взрыв привел к парадоксальной оплошности в салоне контейнер с главным парашютом. Когда Комаров попробовал выпустить главный парашют, тот вышел не полностью и не раскрылся. Он первый парашют загорелся. Тот вышел нормально, но главный парашют зажегнул его стопы и погасил его.

А через четыре года – в июне 1971 года погибли Евгений Добровольский, Владимир Волков и Виктор Пашаев. Примечательна причина трагедии так и осталась тайной по сей день. Возбуждено в «Аполлон» должны были лететь Алексей Леониев, Валерий Кубасов и Пётр Колотин. Но за два дня перед полетом у Кубасова неожиданно обнаружили затмение в легком. Если незначительное затмение – значит все команде. «Леониев был специально назначен – расследовать жизнь женой Виктора Пашаева Вере Александровне». Он не согласился, чтобы вместо бортирера Кубасова просто летел бортирер Волков. Однако главный конструктор Мидан категорически был против. Пашаев дублировал.

Экипаж пробыв на орбите свыше 23 суток. По тем временам – рекорд. Космонавты выполняли насыщенный программу научной, военной, медицинской и технической экспериментов. Вместе с тем в экипаже что-то не сложилось. В блокаде Добровольского нашла запись: «Если это совместимость, то что же такое совместимость?»

На борту станции случилось ЧП – загорелся проводка. Тогда командир передал сообщение на Землю: у меня пожар и он будет сообщать. Но в конце концов неопытность экипажа и устранена. Пожар прекратился. Погибли космонавты или нет, сказать не знаем.

Важнейшим в их смысле называют беспрестанно по конструкции кланов. Как расследовать спецслужбы, он был предусмотрен на тот случай, если корабль совершит посадку на воду или же на землю людом. Запас ресурсов системы жизнеобеспечения ограничен и, чтобы космонавты не испытывали нехватки кислорода, кланов «соединял» корабль с атмосферой. Но здесь кланов подвизал. Он должен был автоматически сработать, но этого не произошло. Однако оторвался на большой высоте. Помину? Это только не установлено до сих пор. Давление в кабине экипажа случилась практически до нуля. Трагедия могла не случиться, если бы космонавты были орты в скафандры. Однако экипаж летал и спускался на Землю без них.

После гибели Добровольского, Волкова и Пашаева космонавты стали летать только в специальных костюмах.

Слова Юго, трагедия в космосе больше у нас но было.



Юрий Алексеевич Гагарин  
Yuri A. Gagarin



Герман Степанович Титов  
German S. Titov



Андрей Григорьевич Николаев  
Andriy G. Nikolayev



Павел Романович Попов  
Pavel R. Popovich



Валерий Олдрович Быковский  
Valery F. Bykovskiy



Валентина Владимировна Терешкова  
Valentina V. Tereshkova



Виктор Иванович Патаев  
Viktor I. Patsayev



Васильей Григорьевич Латаров  
Vasily G. Latsarov



Олег Григорьевич Макаров  
Oleg G. Makarov



Пётр Ильич Климук  
Pyotr I. Klimuk



Валентин Витальевич Лебедев  
Valentin V. Lebedev



Леонид Денисович Кизим  
Leonid D. Kizim



Геннадий Михайлович Стрижалов  
Gennady M. Strizhalov



Виктор Петрович Савинич  
Viktor P. Savinich



Анатолій Николевич Березовоі  
Anatoly N. Berezovoi



Александр Александрович Сербров  
Alexander A. Serebrov



Анатолій Павлович Артюхин  
Anatoly P. Artyukhin



Токтар Онтарбекевич Аубакіров  
Toktar O. Aubakirov



Александр Юрьевич Калитов  
Aleksandr Yu. Kalitov



Сергей Васильевич Авдеев  
Sergei V. Avdeyev



Александр Федорович Пальчиков  
Alexander F. Palchikov



Валерий Иванович Токарев  
Valery I. Tokarev



Сергей Викторович Золотарев  
Sergei V. Zolotarev



Борис Владимирович Морозов  
Boris V. Morozov



Юрий Валентинович Ломаченко  
Yuri V. Lomachenko



Михаил Владиславович Цветков  
Mikhail V. Tsvetkov



Жан-Лу Крiffin (Франция)  
Jean-Luc Krifflin (France)



Ракеш Шарма (Индия)  
Rakesh Sharma (India)



Мухаммад Ахмед Фарис (Сирия)  
Muhammad Ahmad Faris (Syria)



Александр Александров (Болгария)  
Alexander Aleksandrov (Bulgaria)



Абдул Азиз Мохаммад (Аргентина)  
Abdul Aziz Mokhammad (Argentina)



Иван Белла (Словакия)  
Ivan Bella (Slovakia)



Уильям Шеперд (США)  
William Shepherd (USA)



Деннис Слоу (США)  
Dennis S. Slay (USA)



Светлана Савицкая (СССР)  
Svetlana J. Savitskaya (USSR)



Деннис Тито (США)  
Dennis Tito (USA)

## ПОКОРИТЕЛИ КОСМОСА

Советские, российские космонавты и иностранные астронавты, совершившие полет на советских и российских космических кораблях и орбитальных станциях.





**Владимир Михайлович  
Комаров**  
*Vladimir M. Komarov*



**Константин Петрович  
Феоктистов**  
*Konstantin P. Feoktistov*



**Борис Борисович  
Егоров**  
*Boris B. Yegorov*



**Павел Иванович  
Белыakov**  
*Pavel I. Belyakov*



**Алексей Архипович  
Леонов**  
*Alexei A. Leonov*



**Георгий Тимофеевич  
Береговой**  
*Georgiy T. Beregovoy*



**Юрий Петрович  
Артехин**  
*Yuri P. Artyukhin*



**Геннадий Васильевич  
Сарафенов**  
*Gennadiy V. Sarafinov*



**Лев Степанович  
Денин**  
*Lev S. Denisin*



**Алексей Александрович  
Губарев**  
*Alexei A. Gubarev*



**Георгий Михайлович  
Громов**  
*Georgiy M. Gromov*



**Виталий Максимович  
Золотов**  
*Vitaliy M. Zolotov*



**Светлана Егоровна  
Савицкая**  
*Svetlana Ye. Savitskaya*



**Владимир Георгиевич  
Титов**  
*Vladimir G. Titov*



**Александр Павлович  
Александров**  
*Alexander P. Alexandrov*



**Владимир Александрович  
Соловьев**  
*Vladimir A. Solovyov*



**Олег Юрьевич  
Атков**  
*Oleg Yu. Atkov*



**Игорь Петрович  
Волк**  
*Igor P. Volk*



**Василий Васильевич  
Тышченко**  
*Vasily V. Tyshchenko*



**Юрий Владимирович  
Усачев**  
*Yuri V. Usachev*



**Юрий Иванович  
Маленченко**  
*Yuri I. Malenchenko*



**Талгат Мусабайевич  
Мусабеев**  
*Talgat A. Musabayev*



**Елена Владимировна  
Кондакова**  
*Yelena V. Kondakova*



**Владимир Николаевич  
Дежнев**  
*Vladimir N. Dezhnev*



**Константин Михайлович  
Козлов**  
*Konstantin M. Kozlov*



**Сергей Егорович  
Трещев**  
*Sergei E. Treshchev*



**Федор Иванович  
Юрчихин**  
*Fedor I. Yurchikhin*



**Юрий Георгиевич  
Шаргин**  
*Yuri G. Shargin*



**Тсуяко Акияма  
(Япония)**  
*Tsuyako Akiyama (Japan)*



**Хелен Скурман  
(Великобритания)**  
*Helen Scurman (Great Britain)*



**Франц Виебёк  
(Австрия)**  
*Franz Viehböck (Austria)*



**Клаус-Дитрих Фидт  
(Германия)**  
*Klaus-Dietrich Fiedt (Germany)*



**Мишель Тогини  
(Франция)**  
*Michel Tognini (France)*



**Жан-Пьер Орсиере  
(Франция)**  
*Jean-Pierre L'Orsière (France)*



**Фрэнк Калбертсон  
(США)**  
*Frank Calbertson (USA)*



**Даниэль Бурсак  
(США)**  
*Daniel M. Bursack (USA)*



**Карл Нольц  
(США)**  
*Karl Nolz (USA)*



**Роберто Виттори  
(Италия)**  
*Roberto Vittori (Italy)*



**Марк Шаттлворт  
(Южная Африка)**  
*Mark Shuttleworth (Union of South Africa)*



**Пегги Уитсон  
(США)**  
*Peggy Whitson (USA)*

## ■ ВЫСТАВКИ

В начале февраля в Москве, в Международном выставочном центре «Крокус Экспо» проходила третья международная специализированная выставка «РосАвиаЭкспо». В ней приняли участие более восьмидесяти фирм и предприятий, специализирующихся в сфере авиационного бизнеса, производства различного оборудования для обслуживания авиационной техники, объектов наземной инфраструктуры аэропортов, учебные заведения отрасли.



# «РосАвиаЭкспо» ПРОШЛА ДОСТОЙНО

2006 год стал для Международного выставочного центра «Крокус Экспо» по-настоящему знаковым. Центральным событием года, безусловно, явилось открытие второго павильона выставочного центра. В нем два выставочных и девять конференц-залов, пять переговорных комнат. Закрытая выставочная площадь павильона – 59200 квадратных метров.

С началом работы павильона более чем в два раза были увеличены размеры автостоянки – теперь на ней достаточно места для парковки двадцати тысяч автомобилей. С учетом того, что закрытая площадь двух павильонов выставочного центра составляет 86800 кв. метров, МВЦ «Крокус Экспо» по праву считается одной из крупнейших выставочных площадок России, а благодаря третьему павильону МВЦ «Крокус Эк-

спо» с полным правом будет называться самой большой выставочной площадкой Восточной Европы.

В планы развития комплекса входит и возведение рядом с первым павильоном «Крокус Экспо» гостиницы, не имеющей аналогов в России. Она еще больше увеличит интерес к комплексу со стороны зарубежных организаторов и экспонентов.

В ближайшее время начнется строительство транспортной развязки для въезда на территорию комплекса с внутренней стороны МКАД. 2006 год ознаменуется строительством эстакады, а в 2008 году на территории выставки появится станция метро «Волоколамская».

*(Продолжение на стр. 2-4)*



**Владимир Александрович Джалозов**  
Vladimir A. Dzhalozov



**Борис Болотинович Волынов**  
Boris V. Volynov



**Алексей Станиславович Слесарев**  
Alexei S. Yeliseyev



**Евгений Васильевич Кравчук**  
Yevgeny V. Khavchuk



**Георгий Станиславович Шонин**  
Georgiy S. Shonin



**Валерий Николаевич Кабанов**  
Valery N. Kabanov



**Владимир Викторович Лашов**  
Vladimir V. Lashov



**Евгений Дмитриевич Зубов**  
Yevgeniy D. Zubov



**Валерий Иванович Рождестовский**  
Valery I. Rozhdetskiy



**Юрий Николаевич Глазов**  
Yuri N. Glazov



**Владимир Васильевич Коваленко**  
Vladimir V. Kovalenko



**Валерий Викторович Рюмин**  
Valery V. Ryumin



**Владимир Владимирович Васнетсов**  
Vladimir V. Vasnetsov



**Александр Александрович Волков**  
Alexander A. Volkov



**Александр Иванович Лавейкин**  
Alexander I. Laveikin



**Александр Степанович Викторов**  
Alexander S. Viktorov



**Муса Караманович Масуров**  
Musa Kh. Masurov



**Анатолий Семёнович Левченко**  
Anatoly S. Levchenko



**Николай Михайлович Браздов**  
Nikolai M. Brazdov



**Юрий Павлович Гидзенко**  
Yuri P. Gidzenko



**Юрий Иванович Обедков**  
Yuri I. Obyedkov



**Валерий Геннадиевич Корзун**  
Valery G. Korzun



**Александр Иванович Лутчик**  
Alexander I. Loutchik



**Павел Владимирович Виноградов**  
Pavel V. Vinogradov



**Томас Стаффорд (США)**  
Thomas Stafford (USA)



**Слейтон Дональд (США)**  
Sleyton Donald (USA)



**Вэнс Бранд (США)**  
Vance Brand (USA)



**Владимир Рыжик (СССР)**  
Vladimir Ryzhik (USSR)



**Михаил Герасимовский (Польша)**  
Mikhail Gerasimovskiy (Poland)



**Сигфрид Юрке (Германия)**  
Sigfried Jurke (Germany)



**Ульф Мербольд (Германия)**  
Ulf Merbold (Germany)



**Норман Тагард (США)**  
Norman Thagard (USA)



**Томас Райтер (Германия)**  
Thomas Reiter (Germany)



**Элсон Сизоуд (США)**  
Ellison Sizo (USA)



**Клод Андре-Дешей (Франция)**  
Claude Andre Deshayes (France)



**Джон Блэха (США)**  
John Blaha (USA)



**Франк де Винне (Бельгия)**  
Frank de Winne (Belgium)



**Кеннет Бауэрсокс (США)**  
Kenneth Bowersox (USA)



**Дональд Петтит (США)**  
Donald Pettit (USA)



**Эдвард Лу (США)**  
Edward Lu (USA)



**Педро Дуэс (Испания)**  
Pedro Dues (Spain)



**Майк Смей (США)**  
Mike Smea (USA)



Анатолий Васильевич  
Филипенко  
*Anatoly V. Filipchenko*



Виктор Васильевич  
Гербако  
*Viktor V. Gerbalko*



Владимир Николаевич  
Волнов  
*Vladimir N. Volynov*



Виталий Иванович  
Севастьянов  
*Vitaliy I. Sevast'yanov*



Николай Николаевич  
Рукавишников  
*Nikolai N. Rukhlovichov*



Георгий Тихонович  
Добровольский  
*Georgiy T. Dobrovolskiy*



Юрий Викторович  
Романиченко  
*Yuri V. Konyalovskiy*



Владимир Александрович  
Джанибеков  
*Vladimir A. Dzhanibekov*



Александр Сергеевич  
Иванченко  
*Aleksandr S. Ivanchenko*



Владимир Афанасьевич  
Лазов  
*Vladimir A. Lazov*



Леонид Иванович  
Попов  
*Leonid I. Popov*



Юрий Васильевич  
Мальченко  
*Yuri V. Malchenko*



Андрей Николаевич  
Соловьев  
*Andriy N. Soloviyev*



Валерий Владимирович  
Половков  
*Valeriy V. Polevov*



Сергей Константинович  
Крыков  
*Sergey K. Kryukov*



Александр Николаевич  
Боландин  
*Aleksandr N. Bolandin*



Геннадий Михайлович  
Маслов  
*Gennadiy M. Maslov*



Виктор Михайлович  
Афанасьев  
*Viktor M. Afanasyev*



Салижан Шарипов  
Шарипов  
*Salizhan Sh. Sharipov*



Геннадий Иванович  
Падалка  
*Gennadiy I. Padalka*



Юрий Михайлович  
Буторин  
*Yuri M. Buturin*



Георгий Иванов  
Иванов  
*Georgiy Ivanov (Bulgaria)*



Берталан Фаркас  
Фаркас  
*Bertalan Farkas (Hungary)*



Фан Туан  
Фан  
*Phan Tuan (Vietnam)*



Ананди Тамayo  
Ванда  
*Anandhi Tamayo Wanda (Baha)*



Журейджанидин Гурбачев  
Гурбачев  
*Jureidzhanidin Gurbachev (Mingolia)*



Димитри Пруновий  
Пруновий  
*Dimitry Prunoviy (Romania)*



Леннор Линнеджер  
Линнеджер  
*Lennor Linnegjer (USA)*



Рейнгольд Эвальд  
Эвальд  
*Reinhold Ewald (Germany)*



Майк Фоз  
Фоз  
*Mike Foez (USA)*



Дэвид Вулф  
Вулф  
*David Wolf (USA)*



Эндрю Томас  
Томас  
*Andrew Thomas (USA)*



Леопольд Эубанкс  
Эубанкс  
*Leopold Eubanks (France)*



Андре Куиперс  
Куиперс  
*Andre Kuipers (Nederland)*



Лерой Чиао  
Чиао  
*Leroy Chiao (USA)*



Джон Филлипс  
Филлипс  
*John Phillips (USA)*



Наталья  
ЯЧМЕННИКОВА

# Отсюда начинается дорога к звездам



**Какие перегрузки испытывают на тренировках космонавты? Легко ли просунуть нитку в игольное ушко, если ты одет в скафандр, а на руках — тяжелые перчатки? Можно ли помыться в невесомости? Об этих и других секретах «космического закулисья» — в репортаже из Звездного городка.**

## ЗЕМЛЯ В ИЛЛЮМИНОРЕ

В России сегодня проходят три десятилетия космонавта. В Центре подготовки космонавтов ЦПК им. Ю.А. Гагарина из военных летчиков всегда готовили командиров кораблей, РКК «Энергия» поставили на орбиту инженеров, в Институт военно-биологических проблем — медиков. Но «область» к космическим полетам все приходило и проходила здесь, в Звездном городке.

— Нам, группу российских и зарубежных журналистов, встречает заместитель командира отряда космонавтов ЦПК Герой Советского Союза Виктор Афанасьев. Именно он, 70-й космонавт страны и 238-й космонавт мира, стал на несколько часов нашим гостем. А звездный багаж у Виктора Михайловича более чем солидный: четыре полета, 555 суток на орбите. Причем работать довелось и на орбитальном комплексе «Мир», и на Международной космической станции.

— Начнем с тренажеров, — предлагает Афанасьев.

Тренажерная база всегда была сердцем центра: техника здесь постоянно обновляется. Это не просто земные двойники тех систем и конструкций, которые найдутся на орбите. «Все подготовкой ведется на реальных аппаратах, которые или уже были в космосе, или готовились к полету», — поясняет гостям.

Мы подходим к тренажеру транспортного корабля «Союз ТМА». «Только, пожалуйста, потяните», — просит нас. Оказывается, сейчас идет значительная тренировка членов одного из будущих экипажей. Космонавт Федор Юрчихин — дублер операционной экспедиции на МКС, вместе с ним тренируется астронавт Майкл Флинн.

На тренажере справляются все операции полета — от подготовки к запуску до посадки. Дается соответствующая команда, допустим: «Ключ на старт!», а через пять минут — лети все как в жизни. Реагуй мгновенно. Из шума воспроизводятся с помощью мощных динамиков. Сложнейшее компьютерное обеспечение моделирует мельчайшие детали. Иллюзия полета полная.

Правда, нет перегрузок, боковой гравитации... — не испытывают невесомости.

Но сейчас у экипажа идет «расстыковка» со станцией и «отпуск» с орбиты. Разные за разными инструкторской, стоят монитеры, на экраны которых видно все, что происходит внутри корабля. Контроль пилотный. Задача — довести до автоматизма все действия космонавтов в штатном режиме, но и на случай возникновения ЧП. В свое время Алексей Леонов рассказывал, что при подготовке к полету ему довелось «перезагрузить» три тысяч (!) аварий.

— Сейчас не так-то, — говорит Афанасьев. — Звездательные ситуации задаются самыми разными. При стыковке, например, обязательно — отказ автоматики. Это когда экипаж вынужден перейти на ручное управление. Такое случается. Совсем недавно близость готовности к подобному варианту на орбите пришлось продемонстрировать командирку «Союза ТМА» Салижану Шарипову. Когда до МКС оставалось около 200 метров, скорость обтекания корабля со стороны неожиданно стала расти. Бортовая автоматика тут же выдала команду на «уход», а затем по сигналу ЦПК командир взял управление на себя.

А вот при стыковке обязательно имитируют отказ основного двигателя, разгерметизацию. Могут «поджечь» и пожар. Важность таких тренировок переоценить трудно. Кстати, тот же Майкл Флинн, который полгода летал на МКС вместе с Леонардом Падаккой, знает это не понаслышке: в полете у них не раз возникали чрезвычайные ситуации.

Бастем разорвали занавеску внутри корабля. Он оказался на удивление небольшим. Внешний диаметр — примерно два метра, внутри — еще меньше. В центре находится командирский кресло. Слева — для бортикоинженера № 1, справа — для бортикоинженера № 2 или космонавта-исследователя. В это же скажут и турки.

— Почему было удобнее по рукам бить? — смеются кто-то. Вспоминаю, видимо, известный анекдот: «Когда первого туркиста-миллионера Денюхас Тито спросили, какие русские слова он выучил за время полета, тот ответил: «Спасибо», «пожалуйста» и «куда руки суешь?»

— Да как же в этой «банке» раздается экипаж? — удивляемся мы.

— Ведь в такой тесноте приходится лететь не много ни мало — двое суток. Что, космонавты все маленького роста?

— Оказывается, своего подбодрить: а корабль словно бы могут размяться даже настоящие «гренландцы». Впрочем, ограничение по росту все-таки есть — 192 сантиметра.

— Но говорим, что отправится в космическое путешествие котен наш бизнесмен Виктор Полонский, а у него рост почти два метра? — интересуется один из корреспондентов.

— 194 см., уточняет Афанасьев. — Это и стало главной проблемой. Ему дали пригнать самый большой скафандр и... не подошел.

— Простите, а как они в корабле в туалет ходят? — смущаясь, задает вопрос.

Как выясняется, здесь есть свои хитрости. Прежде всего, космонавты перед стартом тщательно чистят не только себя. Показывает и один из тридцати: на Байконуре, когда экипаж взлетит к месту старта, водитель автобуса обязательно торжествует в условиях места. Помогается на корабле — добрый примета, которая прошла после Юрия Гагарина. Впрочем, касается она только мужчин. Космонавтом разрешается и не быть, — точнее — разрешается. Ведь сейчас в отряде нет ни одной женщины. Последняя Надежда Крючкова, покинула его больше года назад.

— Ну а если совсем пропалит? — все-таки допытываемся.

— На этот случай надеваются специальные плашки, — рассказывает Виктор Михайлович. — Но чтобы они «чужие» в дело — этого не было ни разу. Или же пользуются и для выхода в открытый космос, где, бывает, работают и до семи часов.

— Есть принципиальная разница подготовки у нас и у американцев? — меняю «ваквотитивную» тему.

— У американцев реально, пожалуй, только кабина шаттла. Все остальное — просто детальное воспроизводство интерьера того или иного сегмента.

— ...наша система лучше? — ставим вопрос ребром.

— Конечно, глупо. Но мы от чего страдаем? Вот сейчас повисла новая ствольный отсек на орбите, в нас его до сих пор нет. Ими возьмем грузовой корабль «Прогресс», сколько мы его запустим? И новой модернизации, а тренажерный тоже есть. Чтобы проработать все связанные с ним операции, экипажам приходится ездить в РКК «Энергия», где он готовится к полету в космос.

— Тренажер трудно сделать? — недоуменно мы.

— Не трудно. Но нужны деньги. Доводка и доработка уже существующих систем идет постоянно. Но совершенствование техники, развитие и сама орбитальная станция. Прием модернизаций не только в космосе, но и на Земле, в управляющих системах. А значит, возможности тренажеров тоже должны наращиваться.

## «А МЫ — МОНТАЖНИКИ-ВОЗДУШНИКИ...»

— А это гидролаборатория, где отработаются все работы в открытом космосе, — рассказывает Виктор Михайлов.

Вот только из тренажера занимается космонавт или станция, они делают все — от плановых ремонтно-профилактических работ, установки и смены научной аппаратуры до монтажа или демонтажа крупных космических конструкций. Например, сам наш суд уже два года доводило станцию в полном вакууме почти две суток!

На первый взгляд, может показаться, что гидролаборатория если не обычная басовня, то что-то близкое к этому. Правда, размеры его полостные «сосуденки» больше — двенадцать метров, а закачивается сюда аж пять тысяч кубов опресненной воды. Но utilization просты: быстро извлечь, когда нужно, тем «наплавляем» гидролабораторию. Это сложнейшее инженерно-техническое сооружение, оснащенное массой космических объектов, специальными системами телевидения, связи, освещения и т.д. Специалисты поддерживают постоянный химический состав, ее температура.

Внутри басовня находится огромная подводная платформа диаметром двадцать три метра.

В зависимости от задач работы, на платформе устанавливаются различные образцы российской модулей МКС, а также американское и европейское оборудование, — рассказывает Афанасьев.

Почему именно в воде имитируется космос? — Основная причина имитации работ в невесомости — нейтрализация силы земного гравитации, — объясняет нам. — Идеальной невесомости достигается во время полетов по параболической траектории в специально оборудованном самолете Ил-76 — так называемой «летающей лаборатории». Но — лишь на двадцать — двадцать пять секунд. Космонавт вращается на 360 градусов, «плавают» по салону... За полтора часа выполняется программа, которая имитирует «носок» — так называют до восьми минут невесомости. Вполне достаточно, чтобы экипаж научился надевать скафандр. Однако, чтобы отработать навыки механических операций, требуется время больше.

И тут на помощь приходит гидроаналогия. Для тренажера используются скафандры «Орлан-М» — те же самые, в которых космонавты работают на орбите. Сам скафандр весит 114 килограммов, плюс к нему добавляются всевозможные грузики. Килограммов здесь на восемьдесят. Но кроме специалистов, это называется «обезвешивание». А если совсем просто, то космонавт получает «нулевой плавучести» — и не всплывает, и не опускается на дно.

Но такое «обезвешивание» в скафандре мы, конечно, так и не узнали. Но вот привернуть его удалось. Опыление — надолго глицерин. Но особенно интересны перчатки. Космонавты рассказывают, раньше, чтобы согреть в них пальцы, требовалось применять давление где-то килограмма на двадцать. Сейчас, говорят, перчатки стали несравнимо легче, удобнее. «Ничего себе, мачеха!» — удивляется гость ЦПК, тактико тактико работать в перчатке такой легкости.

Кто-то вслухна, как на одной из лекций оспариванную новенькую перчатку от скафандра «Орлан-М» демонстрировал Алексей Леонов.

— Наденьте! — попросили космонавта. Алексей Аригоньев отдал с трудом калачик.

— Не лезет генеральская рука, — смеясь, пытался он.

— Тренажеры в гидролаборатории по натуре считаются самыми тяжелыми. И не случайно: за три часа тренировки космонавты теряют в весе по два-четыре килограмма. Бывает, что и температура поднимается до 38 градусов, и тогда медики рекомендуют космонавту перерыв.

— Вот здесь мы видим полный набор для тренировки, — показывает на платформу Афанасьев. — Это ствольный отсек, из которого пойдут станция. Это российский модуль. Это элемент для работы в воде. Скафандры надеваются там, где стоятcran-балки, которые потом и опущены в воду. Доставляют космонавта в нужную точку экваториально. Платформа опускается вниз и — начинается работа.

— В американском центре подготовки такая есть?

— У них тоже сейчас хорошая гидролаборатория, но платформа там сама — не ходит.

— Станция, гидролаборатория и тренажер — в реальном режиме, когда на самой станции что-то случится. Визит спускается исследователь, который точно повторит движения космонавта, находящегося на орбите. Поддерживая связь, они идут поперечные и сплоск, как его устранили.

## КОГДА НА ВАС САДИТСЯ ЛОН

Но никто, по признанию самих космонавтов, не сравнится с центрифугой. Именно она — одна из последних и, может быть, самых серьезных «испытаний» отбора и подготовки космонавтов. Прошел — считай, одной ногой уже в орбиту.

В Центре подготовке космонавтов действует две центрифуги: «с» — «слон» — в семь метров и восемнадцать. Последняя, массой в триста тонн, — самая большая в Европе. В течение нескольких минут она развивает скорость до восьми единиц. Пройдя ее — правда, три раза, это уже для испытательных космических и авиационных приборов и систем.

— Как вы себя чувствуете, перегрузки для человека? — интересуется мы.

— Все просто, — говорит Виктор Афанасьев. — Берите ваш вес и умножайте на восемь. Вот такая масса на вас давит. Трудно поднять руку, двигаться становится трудно.

Самая большая центрифуга имеет три смежные кабины. В одной, три два прибора ставит, тренируются космонавты. В другой проводятся специальные медицинские исследования — там находится рентгеновский аппарат. А третья предназначена для отработки навыков управления космическим кораблем на слух.

Испытание, конечно, еще то: центрифуга движется не только по кругу, но и вращается в три координаты. Скорость над 200 километров в час, тридцать шесть с половиной оборотов в минуту! Рассказывают, что когда проводили испытание центрифуги, деревянный полотно сломало напольно. И в таких драматических условиях надо еще справиться с приборами, измерять условия инструкторов. При подготовке космонавты испытывают максимальную перегрузку в пять единиц в направлении «голова-таз» и восемь — в направлении «голова-спина».

— А бывает, кто еле-то становится плоской?

— Случается, но не скрывает Виктор Михайлов.

— Во время тренировки космонавт в правой руке держит специальную ручку-тагетку, которую не выпущит никуда. Если он хочет прекратить вращение или тогда, когда потеря сознания, то отпуская тагетку, и на гулыве врача появляется световой сигналization. Центрифуга останавливается.

— А какие реальные перегрузки испытывает космонавт в полете? — не удерживаемся мы.

— Они разные, — поясняет Афанасьев. — На этапах взлета «Союз» на орбиту — примерно четыре единицы, при спуске — около шести. Но при протекании вращение или заброс могут переключиться. Например, у шестой экспедиции на МКС — Николая Буварина, Константа Буварина и Динара Петита, когда их корабль неожиданно сорвался на безгравитационную траекторию, последовало несколько минут — период подползания к восьми единицам. Еще сложнее пришлось Василию Лазареву и Олегу Макареву в 1975 году: их-за аварии 2-й ступени ракеты-

носителя корабль ушел в Атлантические горы, а на космонавтов «свалились» все двадцать единиц.

— Да это же заградительная волнами, — давим.

— На голову слон сел?

— Потому а тренажеры, чтобы выдержать.

## ЧЕМ ПАХНЕТ ОРБИТА?

В Центре подготовки жесткое правило: на все действующие тренажеры можно заходить только в платочках. Стерильность полта как на орбите. Потому когда у тренажера российского служебного модуля «Звезда»-Международной космической станции гидроаналогия случается и нам, мы не обидимся. Нам вообще повезло. Сегодня здесь тоже занимались космонавты, но у них подползли обиды, а мы последние занять освободившихся рабочие места.

Станция чем-то напоминает дремлющую губу, где модуль идет один за другим. Проанализируем ее все.

— Наверное, это не очень комфортно? — спрашивает Виктор Михайлов.

— Мы привыкли. Сначала уже привыклись пять лет, — говорит он. — И за это время жилищные условия заметно улучшились. Вот здесь у нас центральная печь, откуда водятся все управление. Бывает, очень много коммутаторов.

— Здесь, — вспоминает момент. Тренажеры, на которых тренируются экипажи МКС, находятся в Звездном городке и в Жемчужине. А ведь на орбите станция одна и работает она как единый организм. Ситуацию разрешаются с помощью специальных математических программ, полностью имитирующих работу двух сегментов — российского и американского. Так что по обе стороны океана специалисты моделируют события на всей станции, не имея модели одной из ее частей.

Детали, Звездный городок, тренажер — вадается, к примеру, американец — разработчикзавода американского сегмента МКС, — как называемый алгоритм отклика позволяет нашим космонавтам реализовать свою «программу»: занять переносной люк, пройтись другею стороной по сплоскому.

Но нас, правда, все же больше интересовало часто бытовые стороны жизни в Звездной коммуналке. И опять удивила техника. Стол — объединенный с койкой — один. Здесь же так называемый медицинский ящик. Здесь же поворачивается еда. И радиолон — туалет.

— Питание изменилось по сравнению с «Миром»?

— Мало практичнее, но же. Однако сейчас переселись выпустить в тубы первые блюда — их замачивают субиммерованные продукты. Берешь такой суп, заливаешь горячей водой и — пальчики оближешь.

— Говорят, что у космонавтов на орбите сильно меняется вкусовые пристрастия: соленое приобретает почему-то сладкий вкус, и наоборот. Это так?

— Может, у кого-то такое и есть. Впервые вкусовые качества продуктов проверяли то же, что и на земле. Но вот кторфобные еда в нас не могу сделать так же вкусно, как в космосе. А самое любимое мы блюдо — творог с орехами.

— А где спит космонавт?

— В Звезде, — вспоминает, аккорд уже звяк — спальный командира: это просто узкий люк, куда крепится спальный мешок.

— И здесь можно выспаться? — недоуменно спрашиваем мы.

— Едва-едва, — смеется Афанасьев. — Даже сна красивые снится.

А вот сауны, как на «Мире», где можно было пойти по-настоящему попариться, в нынешней Звездной коммуналке нет. О нем наши космонавты и сейчас жалуются. Довольно часто приходится клапанам люкам.

Восьмой МКС своим названием «Мир». Две другие станции такая же.

— А зайти туда можно? — спрашивает Виктор Михайлов. — Потому что больше вагона не сделали, — все конструкции доставляется у нас по железной дороге.

Ну, это мы не сможем, что какой-то железнодорожники везут. Две недели там закончили, а нам если не космической моды, то размерно! Мы увидели некоторый «звездный зал», который витал в модуле «Звезда».

— Этог залок нестроитель, — признается Афанасьев. — Потому что больше вагона не получившая на орбите, он чувствуется. А вот скафандры, в которых выдвигал в космос, пахнут иначе.



# ОТСЮДА НАЧИНАЕТСЯ ДОРОГА К ЗВЕЗДАМ

— С чем можно сравнить?  
— Замкнутого сравнения нет. Он просто планет открытий космоса.

## КТО ПОСЛЕДНИЙ В ОЧЕРЕДИ?

— Есть ли в отряде космонавты Михаилы?  
— Есть, — с гордостью говорит Виктор Волков. — Подготовку сейчас проводят Сергей Волков, Роман Романенко и Александр Скорозов. — Да вот, кстати, двое из них идут нам на встречу.

Знакомимся. Сергей и Роман как раз сейчас тренируются на тренажере российского спейсита МКС. Обоме чутъ за тридцать. В отряде они уже косили лет, но пока, увы, остаются на земле. И это огромная проблема и острая для владельцев проблемы, которая еще больше обострилась с вынужденным простоем американских шаттлов.

Сергей Волков даже был в основном экипаже — готовился вместе с Сергеем Крикалевым. Последний уже отработал на МКС, а вот вместо Волкова полетел американец.

— Как настроение? — спрашиваем ребят.  
— Готовимся, — коротко отвечают они.  
После настроения миссия космонавтов, конечно, можно. У одного отец трижды был на орбите, у другого — два раза. Кстати, отец Романа — космонавт Юрий Романенко вошел в историю как первый космонавт брата. Впервые прилетел полетом, на борту орбитальной станции «Мир» оказалась старинная шестиструнная гитара, и на протяжении всей 326-суточной экспедиции космонавт в свободное от работы время сыграл гитару.  
— Самое удивительное, что у молодежи космонавты и пенсия на подходе. Космическая, естественно. Чтобы ее получить, необходимо десять лет быть на должности космонавта.

Перенос, если вы действительно получаете статус трансфертного грузчика — в ЦПК, который согласован с НАСА и из которого будут сформированы экипажи 15-й, 16-й и 17-й экспедиций на МКС, то здесь много нюансов. Формально назид собеседников там тоже есть.

## ЗА КОСМИЧЕСКИМ БЛИЦЕМ

— Как быть в Звездном и не попасть «звездочкач»? В बारे отряда космонавтов нас ждали разные космические вузы. Но вопросы Виктору Афанасьеву продолжает сыпаться.

— Переждет ли экипажи, работающие на орбите, на земные время?  
— Нет. Ни на земные, ни на летные время стрелки не переводятся. Станция живет по Гринвичу.

— На орбиту спешат уже три космических туриста. Последнего, американца Гарриера Оскара, медики покажут на досуге к полету, он «перевалил» на орбиту лишь через год. Требования к здоровью туристов не такие, как у космонавтов?  
— Они не такие жесткие.

— А медицинский отбор нынешних космонавтов отличается от того, что было раньше?

— Отличается. Сказываются опыт предыдущих наборов и полетов. Нам уже не нужны с тоннами перегрузками, как крутили когда-то Соларины. Но, с другой стороны, их не обследовали так тщательно, как обследуют нас.

— Вы слышали, что американский астрот Джон Траверси высказал желание стать космическим туристом?

— Нет. Но российских актеров у нас готовил Владимир Столков. Хоружий парня. Но денег на полет не хватало.

Григорий Советский  
Светлана В. Афанасьев  
с журналисткой

Фото А. КОЛЬМЕЛОВА.

— Готовится ли космические туристы сейчас?  
— Готовится. Кстати, уже известно, что один японский бизнесмен извлекл желание не только слетать на орбиту, но и выйти в открытый космос.

— Придет?  
— Специалисты должны оценить, насколько это возможно.

— Есть ли у космонавтов оружие на борту?  
— На борту спешит — нет. Но трехствольный пистолет висит в спешивальной сумке на случай нестандартных ситуаций после приземления.

Один изредка ствол — против зверя, а два ствола — для доброй и для сигнальных равет.

— Пригодилось пользоваться?  
— Только на тренажере. Даже работам, которые прамыслились в руках после баллистического стрелка, он не понадурился.

— Виктор Михайлович, правда, что вы видите НЛО?  
— Это, конечно, выдумки. Но один раз по-настоящему предает двойки примерно сорок сантиметров за бортом мы действительно наблюдали. Две звезды. В тот день от станции отскокало — грубиян «Прогресс», так что, думаю, просто что-то отлетело. Может быть, кому-то за это и полагало. Но знаю.

— Готовится ли в ЦПК граждане Украины?  
— Такого договора с Украиной нет. В свое время у нас по программе «Буран» готовился Леонард Кадинов. Но потом он перешел на Украину. В космос слетал, но уже на американском шаттле.

— Помогают ли мы китайцам в их космической программе?  
— Несколько китайских таймвортов проходили в Звездном тренируют на невесомости. Но вообще они осуществляют свою программу сами.

И идет вперед, надо сказать, довольно быстро. Не струсевший авиатор чина не нахмурился нас. Но если наши после приземления становятся черными, то у них — практически чисто. Бытовой спок отпадает — он больших размеров и имеет свою собственную баттарю. То есть они его могут оставить на орбите, чтобы потом съезжаться.

— Вы летали четыре раза. Не хочете еще раз покататься «чистый»?

— С удовольствием. Но я в программе коротких полетов. А в длительную полету только на 500 дней (смеется).

— На Марс?  
— Только вокруг Земли, но по срокам как на Марс.

— А когда вообще реализуется экспедиция?  
— Как только договорится — минимуму нужно будет пятидесять лет на подготовку. Смотри сколько средств будет вкладывать. В среднемку

этот проект не осилит не одна страна.

— Подготовку «мирских» будет принципиально отменяться?

— Да. Даже психологическая подготовка экипажа должна быть разной. Тут ты выходишь в иллюминатор — Земля. Хоть и в 400 километрах от станции, но она видна. А когда к Марсу полетим, все будет по-другому.

— Вызвал ли разговоры интернациональная заставка?

— Я работал на орбите с японцами, английскими, французскими, словаками. Понято, что разные менталитеты, культура. Но на быль никаких проблем на национальнй почве. Главное — рядом настоящие профессионалы, а другия в космос и не посылать.

— Правда, что по инициативе Саломана Шапегова в Звездном городе разбита кирзаческая кухня?

— Правда.

— Как космонавты относятся к тому, что на аудионика за рубежом часто выставляются на продажу космические сувениры? Продавались даже плашки Гагарина, скафандры? Как они туда попадают?

— Трудно сказать. Нам скафандры сейчас не продают. Но раньше такое было: знаю, у Юрия Романенко его скафандр остался. Мы же можем забрать только перчатки. После своего первого приземления я их даже подарил кому-то из астронавтов. «Держать до сих пор. Потом уже поступал по-иному: все — парочки, часы, зиркуля отдают на хранение врачам, а часть забирала Правда, одну перчатку подарил сам — замечательному конструктору Павлу Северину, а чаше скафандра мы работаем. Остальные храню.

— Правда, что вы являетесь обладателем участка на Луне? И во сколько обходится вам эта собственность?

— Есть такое. Но сразу говорю: я бы эти акры никогда не купил. Это подарок российского лунного посольства. Так что сколько слез — не знаю. Знаю другое: выходящие лунные участки у нас продай бы уже стали почти четыре тысячи человек.

— Как сейчас награждают космонавтов?  
— Раньше, если успешно выполнил программу, то получал звание Героя Советского Союза, вручался Золотой Звездка и высшая награда — орден Ленина. Сейчас космонавт получает звание Героя России. Мы предлагали, чтобы гражданский космонавт награждался еще орденом Андрея Первозванного, а военный — орденом Георгия Победоносца. Но нас пока не поддерживают. Звездный городок.



«**П**оказано относительной недоступности» — такое название дал известный канадский полярный исследователь и биолог В.С.Макаров району арктического бассейна между 170° восточной долготы и 130° долготы западной. Это два меридиана — условные стороны триугольника площадью около 4 миллионов квадратных километров, основанием которого является 75-й параллель северной широты, а вершиной — Северный полюс.

Одновременно разные гипотезы, которые ученые утверждали, что в центре этого обширного района есть острова и, возможно, есть жизнь, другие считали, что там сплошной лед и никаких там зон «относительной близости». Еще в 1913 году баргелет попытался проплыть здесь на олене, но был разбит льдами. В 1926 году норвежский полярный путешественник и исследователь Р.Амундсен, летевший на дирижабле «Фюринген» с дрейфующего Шанбергера через Северный полюс на Аляску, пролежал над восточной границей «полюса недоступности», но некая облачность и туман помешали осмотреть поверхность воздуха.

Повторить «большой полет» пытались и американцы со стороны Аляски, но не смогли добраться до заданной цели около 300 километров.

В начале Арктика являлась государственной задачей Советского Союза. Необходимо было решить много разных практических вопросов для Северного морского пути. Поэтому в СССР в начале 30-х годов было принято государственное программа исследования и освоения арктических районов, научная организация и материальная укомплектовка полярного бассейна.

В декабре 1940 года Иван Иванович Черновиков и Валентин Иванович Аурелатов представили Ленинградскому арктическому институту свой проект программы воздушной научной экспедиции на «полюс относительной недоступности». Чтобы разработать такой сложный план, им потребовалось немало времени. Еще в 1939 году И. Черновиков и В. Аурелатов вылетели над Арктикой около 300 часов, достигнув 79-й параллели на 136-м меридиане восточной долготы. Там они увидели много дрейфующих льдов. Летом следующего года провели 27 недель разведки, налетав более 30 тысяч километров. На этот раз им удалось «подняться» до 82 градусов северной широты и 170 градусов восточной долготы — это примерно 2100 километров севернее города Пекин на Чукотке.

Проект авиационно-научной экспедиции И. Черновикова и В. Аурелатова был одобрен институтом и руководством Главного управления Северного морского пути.

Для выполнения поставленной задачи был подготовлен четырехмоторный самолет АНТ-6 «Ана-арктика» (гражданский номер «СССР-Н-109»). Это был довольно архаичный аппарат по тому времени: потолок 4500 метров, дальность 2500 км, максимальная скорость — 270 км, час крейсерский 12,5, а взлетная масса — 24,5 тонны.

И вот ранним утром 5 марта 1941 года с Центрального аэродрома Москвы взлетел выдвинутый в арктическую дальность самолет АНТ-6 в направлении Арктики. Первые полеты в Чукотку, на мыс Жилинского, остров Рудольфа, мыс Чокора и бассейном, на остров Котельный и конечная — аж 21 марта! — на лед в бухте Радарко у острова Врангеля. Отсюда и начинается полярное «челюю относительной недоступности».

Остров Врангеля расположен между островом Сибириана и Чукотским мысом. Полюсная зона находится в Восточном полушарии, а полюсом в Западном, так как по его центру проходит 180-й меридиан.

При подготовке к первому вылету экипаж столкнулся с фактической перегрузочностью самолета. После расчетов, выяснив все нюансы, но взлетный вес все равно превышал допустимый предел на три тонны! С этим вопросом мы в Москве обратились к А.К. Трунову. Главный конструктор ответил приблизительно так: три тонны перегрузки мощности моторов вполне хватит, только не подпрыгивай, инспектор!

Но первый брос, как говорят, всегда сложнее. После взлета экипаж сразу начал двигаться, пришлось возвращаться в бухту и провести вынужденную срочную посадку. Служба медико-реконструкторов метры, и только 3 апреля удалось подобрать льдину приблизительно 500 на 1000 метров в ширину. Приняв решение «продеть

65 лет назад, в апреле 1941 года, советский экипаж в составе командира И. Черновикова, второго пилота М. Каминского, штурмана В. Аккуратова, бортмехаников Д. Шекурова, В. Варукина, А. Дурманенко, бортрадиста А. Макарова, начальницы научной группы Я. Либина, гидролога Н. Черниговского и астронома-магнитолога М. Острикина впервые в мире совершил несколько посадок на дрейфующие льдины в центре «полюса относительной недоступности».

ДАТА ■



# ШТУРМ «ПОЛЮСА НЕДОСТУПНОСТИ»

23

найти», как говорили летчики, — задрагировать: как на глаз определить с высоты прочность льда, как не треснуть под снегом, как рассчитать и выполнить запланированное, чтобы не поплыть льдом!

В полете тоже был стресс. Машина перегружена и поэтому не набирает расчетную высоту, а по маршруту нельзя, обойти их приходится стороной. Курс дрейфа по солнечному компасу на затененные зеркала солнечных дисков надо было не выключить до центра — тогда только совпадало зеркала направления. А обозначение «Вот здесь В.Аурелатов и я» («Полосатая Арктика») «оборванные» крылья самолета стали обозначать. Задержки крайне неприятны, надо вздрогнуть сильно. Сильные струи ветра сзади и поперек, перемены курса вывели транспортную способность лед на время полета.

На второй вылет экипаж пролегал пять дней. Впервые самолетом задрагировали дрейфующий трюм лед. С помощью ледобоя с компрессорным стальным трюмом длиной в 1,3 км ввели в глубину океана, даже проби льда и вода на разных глубинах. Собирали материалы по метеорологии, географии, земному магнетизму, солнечно-му и атмосферному излучению.

Жизнь в герметичном полетном, проточных внутренних системах, работающая только с сифонифицированной водой, работающие из элементов жидкого топлива очень и очень, конечно были были из стресса. «Вот вылетел из полета трюм», — вспоминал В. Аурелатов, — и даже при аварийном приходе температура резко поднималась выше нормы 18-20 градусов.

Что там, если не жизнь, есть ли жизнь? Такие вопросы задавались ученым до полета экипажа И. Черновикова в центре «полюса недоступности». Оказалось, что под ледом гонится вода, а вокруг льда жидко... В одну из ночей в полетном наших исследователей пожелала огромной белой полярной медведь и начал полетать оупытывать незнакомую ему жизнь, чем начал перелетать среди устьищах экспедиции. Тут каждый начал говорить про арктику: оказалось, что все настолько и настолько характерно в самолете. Мысль, же сформировалась между полетом и самолетом и не собралась улететь. Что делать? Как отпустить незнакомое гостя? Опытный полярник вынул самозащиты, В. Аурелатов говорит: «Черновиков, Шекуров и Дурманенко с горючими трубами, струя водрами, наступил разрывные фотона на медведя. Заверь волгал и медведю гонится с самолетом. Затем мышка вышла в террасу. Полетный

экипаж приходит к полетам каждый день и внимательно рассматривает полетную часть самолета. Кто-то из экипажа даже сфотографировал его у места самолета.

Все это происходило на широте 81 градус 27 минут — в 1800 километров к северу от острова Врангеля!

Вот как описывает штурман В.Аурелатов первые минуты пребывания после посадки на льдине «челюю недоступности»: «Иду-ка в лунку обхода, над льдом, где еще не был человек, гора развалился гуртунго жеме нашей Ирины. Жемине радость пожелает нас, без запоя, точно крутите дрова фига, мы кричим, лопам, переполненные счастья!»

В районе недоступности экипаж И. Черновикова провела три посадки на дрейфующих льдинах и 11 мая 1941 год возвращался в Москву, пролетев расстояние в 26 тысяч километров за 144 часа летного времени.

«Самолет экспедиции представлял собой летуче-ка-баранцево...» писал В.Аурелатов. — Астроном, гидролог, анатомист, магнитолог, гидробиолог, метеоролог, измеренно сил тяжести земли, космонавт, изученно методы аэронавтики в условиях высоких широт — вот перечень тех, над которыми нам предстояло работать за время трех посадок на дрейфующих льдах «большого льда».

Все поставленные задачи экипаж выполнил блестящим образом. Много добыли для до и после этого полета сведения в авиации и Иван Иванович Черновиков, и Валентин Иванович Аурелатов, и все остальные члены составленного экипажа. За многолетнюю работу в Полярной авиации, пролетавшие в герметичном И. Черновикову в 1946 году было присвоено звание Героя Советского Союза, а Д. Аурелатов стал заслуженным штурманом СССР и долго руководил штурманской службой Полярной авиации.

С полета минуло 65 лет, но ледяе советского экипажа, впервые в мире окрестившего «челюю относительной недоступности», навсегда останется незабываемой страницей в истории отечественной авиации.

Иванай МЯДРОСКО

г. Москва.





— Станислав Георгиевич, что представляет собой летный комплекс «Аэрофлота» и каковы главные приоритеты его деятельности?

— Наш комплекс объединяет шесть летных отрядов по типам воздушных судов. Самый многочисленный из них — отряд среднемагистральных Ту-154М. Отряд дальнемагистральных Ту-134 значительно меньше. К тому же Ту-134 из-за ограничений по шумам эксплуатируются в основном на внутрироссийских авиалиниях. Большинство этих машин дорабатывает свой ресурс и постепенно будет списано.

Отряд дальнемагистральных отечественных самолетов состоит из шести Ил-96-300 производства Воронежского авиационного объединения и восьми Ил-86. Как известно, во второй половине прошлого года, в связи с тем, что авиалеревозок, «давнего шестилетнего» решения Федеральной службы по надзору в сфере транспорта были поставлены на «применение» для устранения конструктивно-производственного дефекта в тормозной системе шасси и все были срочно заменены на другие воздушные суда. Вся нагрузка легла на Ту-154 и Ил-86.

Самый работоспособный костяк нашего комплекса составляет отряд среднемагистральных самолетов семейства «А-320» производства западноевропейской фирмы «Эрбас» и отряд дальнемагистральных «Боинг-767» (США). Их доля в парке воздушных судов «Аэрофлота» тридцать восемь процентов, а вот отряда почти шестьдесят. Самолеты отличаются высокой экономичностью и полностью соответствуют международным требованиям по шумовым и экологическим характеристикам. В этом году мы ожидаем еще пополнение: шесть «А-320» и две «Боинг-767».

Есть у нас и отряд «грузовиков». Когда-то там эксплуатировались советские Ан-12 и Ил-76, но потом по вполне понятным причинам их заменили на американские «ДС-10». Они успешно используются на всех грузонаправ-

ленных направлениях — в Японию, Китай, страны Юго-Восточной Азии...

Сразу подчеркну: наш интерес к самолетам зарубежного производства вызван отнюдь не отсутствием патриотизма, в чем иногда упрекают «Аэрофлот» — российские средства массовой информации. Пока развалены в 90-е годы отечественный авиалайнер не встанет на ноги и не сможет вытеснить необходимое количество современных воздушных судов, мы вынуждены будем обращаться к западным самолетостроителям. В противном случае на рынке авиалеревозок нас просто напросто задавят конкуренты.

Есть у нас и своя современная учебная база — Центр подготовки авиационного персонала. Он основан на традициях классики, необходимых наглядным пособиям, комплексными полетными тренажерами по всем типам воздушных судов, за исключением «ДС-10» и «Боинг-767». В Центре проводятся теоретическую и тренажерную подготовку не только наши экипажи, но и представители других авиакомпаний России и стран ближнего зарубежья.

Что касается главных приоритетов деятельности летного комплекса, то тут я не буду оригинален. Есть три «кита», на которых держится «Аэрофлот». Это безопасность, регулярность и экономичность каждого рейса. На достижение именно этих целей и направлены все наши усилия, и они, ту-фу-ту-фу, дают свои результаты.

Так, уровень безопасности полетов в прошлом году составил у нас по международным стандартам, 99,96 процента. Средний налет на один отряд техники увеличился с 3784 часов в 2004 году до 4887 часов в 2005 году.

О высоком уровне эксплуатационной безопасности говорит и международный аудит, проведенный в октябре прошлого года (IATA-IOSA (IATA Operational Safety Audit)). «Аэрофлот» успешно его прошел и получил соответствующие сертификаты по стандартам IOSA.

Все это, бесспорно, вызывает оптимизм, хотя оснований для бодрости нет и не быть

Два года назад летную службу нашего национального авиалеревозчика «Аэрофлота» возглавил заслуженный пилот России Станислав Тульский. До этого он занимал в авиакомпании разные командно-летные должности — от заместителя командира эскадрильи до командира летного отряда. Имеет безаварийный налет более семидесяти тысяч часов. В разное время освоил полеты на самолетах Ан-2, Як-40, Ил-62, Ил-86, «А-310», «Боинг-767», «Боинг-777». Лично подготовил и ввел в строй более ста командиров воздушных судов. Сегодня заместитель генерального директора по организации летной работы — директор летного комплекса ОАО «Аэрофлот — Российские авиалинии» С.Г. ТУЛЬСКИЙ — наш собеседник.

# ЛЕТЧИК ОТВЕЧАЕТ ЗА ВСЕ

должно. И не только потому, что в летном деле не может быть места самоуспокоенности. Эту непреклонную истину мы усвоили еще на курсантской скамье. Дело в другом: есть, к сожалению, немало проблем, влияющих на безопасность полетов, которые от нас, летчиков, не зависят.

Взять, например, тот же Ил-96-300. В процессе его эксплуатации помимо назумевшей истории с тормозами выявлены и другие конструктивно-производственные недостатки. О них неоднократно ставились в известность и разработчики, и изготовители самолета. Совет директоров «Аэрофлота» вынужден был даже обратиться в Минпромэнерго России, чтобы попросить от создателей воздушного судна, но перечень мероприятий по устранению выявленных дефектов выполняется слишком медленно.

А качество залоченных частей и агрегатов, которые мы получаем? К сожалению, среди них слишком много некондиции. Да, в «Аэрофлоте» налажен жесткий входной контроль, который ставит непреодолимый барьер контрафактной продукции. Но ведь обнаружить некондицию далеко и вернуть ее производителю — это лишь часть дела. А вот как привлечь браздвала к ответственности, лишить его права изготовлять и поставлять некондицию? И тут-то все упирается в российскую нормативно-правовую базу, которая слишком далека от совершенства. Мы надеемся, что законодатели проникнутся нашей обеспокоенностью и примут, наконец, соответствующие меры.

Кстати, по мнению специалистов «Аэрофлота», многое может измениться к лучшему, если создать в стране единый пул и каталог авиационных частей, производимых российской авиационной промышленностью. Это позволит не только легче обнаруживать контрафакт, но и сделать прозрачной всю систему производства и поставки запчастей частей и агрегатов. Однако и этот вопрос ждет своего решения.

— Судя по «цитатам», Станислав Георгиевич, более-менее разоблачен. А как с

друга дружке? Видимо, роль летного состава там не так значима, как в авиации безопасности полетов.

— Я бы не стал так утверждать. Безупречно, и регулярность, и экономичность полетов в огромной степени зависят от других служб. Тут и современная и качественная подготовка воздушного судна к рейсу. И комплексное коммерческой загрузки. И выбор экономически оправданных маршрутов и частот полетов. И много другое, чем летчик напрямую не занимается. Но и назвать их сторонними наблюдателями тоже нельзя. В конечном счете именно экипаж воздушного судна вынужден трудиться в полете, причастен к подготовке и выполнению рейса. И в этом смысле от летчика зависит все. Скажут бы даже иначе — летчик отвечает за все.

— Не слишком ли жестко?

— Может быть, и жестко, но по-другому нельзя. Ведь на линиях летают самые тяжелые грузы — исход полета. От того, как рейс начнется, как пройдет и как завершится, зависят результаты усилий десятков других специалистов. Вот почему наши экипажи стараются работать так, что к ним у нас нет даже незначительных претензий со стороны наземных служб. А регулярность вылетов из базового аэропорта Шереметьево составляет двенадцать пять процентов. Более того, в случае задержки рейса они стараются на максимум навестить пассажиров. Скажем, в полете на восточное или западное побережье Америки, который длится двести-триста часов, вполне можно ознакомиться до пятидесяти минут летного времени за счет повышения скорости и прибыть в аэропорт назначения по расписанию.

Конечно, здесь нужна грамотно сбалансированная политика, чтобы увеличение скорости не привело к перерасходу топлива, но летчики «Аэрофлота» хорошо это видят. Как известны им и другие пути эконо- и экономии, выбор наиболее экономичных полетов, заход на посадку по усвоенной схеме, сокращение времени руления и т.д.

— Станислав Георгиевич, далеко не секрет, что с началом рыночных реформ учебные заведения нашей отрасли оказались в самом настоящем загоме и перестали выполнять естественную роль авиационных. Отразилось ли это на «Аэрофлоте»? Ведь в последние времена к вам буквально рванули летчики со всех концов нашей необъятной страны и о каком-либо дефиците летных кадров речи не было. Хорошо вам известно, которым уровнем довольствовались сами кадры: «Аэрофлот» летчиков не набирает, но их отбирает...»

— Да, был такой принцип. Собственно говоря, мы и сегодня не берем на работу первого поддерживаемого кандидата. Наши требования по-прежнему очень высокие. Нельзя же доверять столь дорогую технику и жизнь миллионов пассажиров (только в прошлом году «Аэрофлот» перевез 6,707 млн. человек) людям с недостаточной квалификацией и слабым пониманием своей ответственности. Но и это не все. Даже переклассный пилот с прекрасной характеристикой не может у нас работать, если плохо владеет английским языком. А с марта 2008 года, в соответствии с требованиями ИКАО, он обязан знать английский на четвертом рабочем уровне. То есть уметь не только вести радиосвязь на всех этапах полета, но и свободно излагаться, особенно в нештатных ситуациях. Мировая практика знает немало примеров, когда в особых случаях полета экипаж стандартной фразеологии радиосвязи ока-

зывался недостаточно, а за ее пределами экипаж был просто беспомощен, и дело кончалось катастрофой.

Что касается нынешнего состояния наших летных кадров, то мы, как и все российские авиакомпании, испытываем один и те же системные трудности. Летный состав, полученный в «наследство» от советских времен, стареет и выбывает по возрасту, а замещать его приходится новым.

— Какое же средний возраст пилотов и в чем вы видите выход из положения?

— Возраст, к сожалению, довольно большой. На самолетах Ил-96-300 и Ил-86 — примерно летидеять пять лет. На «Боинге-767» — порада летидеять. На Ту-154 и «А-320» — меньше, но немалому.

А выход пока один-единственный: искать собственные пути подготовки летных кадров. Сегодня и Ульяновский высший авиационный училищ, и Академия (Тольятти Университет) гражданской авиации выпускают за год от силы сотни пилотов. Для всей страны это капля в море. Между тем только одному нам на ближайшие пять лет с учетом плановой убыли нужно не менее тысячи летчиков.

— Где же их взять?

— Прежде всего готовить молодежь самостоятельно. По контрактам с Санкт-Петербургским университетом и Ульяновским училищем уже разработана концепция такой подготовки со сроком обучения до четырех лет. Мы направляем на учебу и мы же берем выпускников на работу. Эти ребята должны прийти на новый региональный российский самолет RRJ, который рассчитываем получить в ближайшие годы.

Другой путь — летное обучение студентов авиационных вузов, прошедших общеобразовательную подготовку по программам старопилотов. За рубежом такое практика вполне себе оправдана. Для нас это пока на уровне идеи, но она возможна, необходимо.

— Но их же придется потом «доводить до нужной кондиции на месте»?

— Безусловно. Для этой цели уже в сентябре 2004 года у нас сформирован учебный отряд. Там изучаются в первую очередь процедуры авиационными, которые в «Аэрофлоте» имеют свою специфику.

Будем также перучивать штурманов и бортинженеров самолетов Ту-154 и Ту-134 по мере списания этих машин. Три года назад уже перучили на пилотов порядка пятидесяти штурманов и пять бортинженеров. Все они теперь летают в новом качестве и вполне довольны своим выбором. По предварительным данным, в ближайшее время можно перучить еще человек тридцать лет.

Есть и такой резерв: использовать на летной работе пилотов старше шестидесяти лет. Это так называемые усилители основного экипажа на протяженных маршрутах. Скажем, Москва — Лос-Анджелес. Валет и посадку в таких случаях выполняет основной экипаж, а «усилители», если это требуется, выступают в качестве консультантов. Зато на зашлюпе они полностью берут управление на себя, в основной экипаж отдыхает. Такой опыт накоплен во многих авиационных мирах, есть он и у нас. Правда, необходимо одно условие: «усилитель» дол-

жен реально летать непременно командиром корабля.

Наконец, самый «классический» случай пополнения летных кадров — прием в «Аэрофлот» пилотов других авиакомпаний.

— Надо полагать, перелетать в Москву, да еще на международные воздушные линии, желающих есть всегда?

— Конечно. Тем более, что в «Аэрофлоте» действует весьма эффективная программа социальной защиты летного состава. Это и прекрасный реабилитационный центр возле метро «Сокол», и путевки на российские и зарубежные курорты, и доплаты к государственным пенсиям из средств авиакомпании. Если есть предложение врача, ни один летчик не останется у нас без направления в санаторий, будь то Старая Русса, Кисловодск или Карповы Вары.

Недавно руководством «Аэрофлота» и профсоюзом авиаработников компании подписан новый коллективный договор на 2008-2008 гг. Социальный пакет в нем сохранился в полном объеме, невзирая на трудную экономическую ситуацию, вызванную ростом цен на авиатопливо и другими расходами. Администрация по-прежнему гарантирует работникам занятость, медицинское и страховое обеспечение, оздоровление и другие, жилищно-бытовое обслуживание. Эти и другие льготы значительно превосходят те, что определены отраслевым тарифным соглашением, подписанным пятью крупнейшими авиационными профсоюзами и Международной ассоциацией руководителей авиапредприятий России (МАРАП).

Однако вынужден повториться: требования к претендентам на работу в нашей компании очень высокие и решить таким способом все кадровые проблемы, конечно же, не удастся. К тому же, сегодня выбор не столь велик, как в советские времена, когда подготовка летного состава была поставлена по существу на конвейер, и в любом регионе любого «правильного» размера авиалинии всегда был если не избыток, то, по крайней мере, резерв летчиков.

— Еще вопрос, Станислав Георгиевич, Вы упомянули самолет RRJ. Хорошо ли вам знакома позиция руководства «Аэрофлота», когда оно подписало контракт на приобретение этой машины: региональный самолет компании нужен, как воздух. А что будет, если поставка сорвется? Ведь наш родной авиалайнер уже не раз подошел и «Аэрофлоту», и другим российским авиакомпаниям.

— Скажу только одно: мы очень не хотим этого. Без современного регионального самолета «Аэрофлот» не может успешно конкурировать с западными авиаперевозчиками не только на европейском, но даже на российском рынке. Любое ослабление наших позиций неизбежно ведет к экспансии зарубежных авиакомпаний. Смотрите, какую активность развивают, например, «Люфтганза». Но она не одинока. Российские просторы без развитой сети наземных коммуникаций привлекают внимание и других акул авиационности. Так что, мы намерены на соблюдение всех пунктов контракта с ОКБ Сухого.

Беседавал Анатолий ТРОШИН, с. Москва.

Mr. Stanislav Tul'sky, Deputy General Director — Director Flight Complex Aeroflot — Rossi Airlines, has spoken from the pages of The Civil Aviation Magazine many times. His articles mastering European and American aircraft attracted close attention of our readers. This time, he dwelt upon the Aeroflot Flight Complex priorities, shares his thoughts on enrolling the company no personnel, raises other pressing issues which are important to general public.

**■ ПОДВИГ** Двадцать лет отделяют нас от той страшной ночи 26 апреля 1986 года, когда в 1 час 23 мин. 40 сек. на четвертом энергоблоке Чернобыльской атомной электростанции, что находится в Украине, произошла катастрофа. По совокупности своих последствий она стала крупнейшей технологической катастрофой в мире, затронувшей судьбы миллионов людей не только в СССР, но и в других государствах. Привел к ней ряд ошибок, что были допущены специалистами станции и испытателями при проведении эксперимента с турбиной и ядерным реактором. О мощности взрыва, разрушившего четвертый энергоблок и реактор, говорит тот факт, что верхняя плита весом около трех тысяч (t) тонн, герметично закрывающая реакторный отсек, была сорвана с креплений и встала под углом 30–40° к горизонту. Возникли пожары, начался выброс радиоактивных веществ на территорию станции и в атмосферу. Во что бы то ни стало надо было заглушить реактор, вышедший из-под контроля человека. Со стороны станции к нему было не подступиться – не позволял уровень радиации, состоявшийся сотни и тысячи рентген в час. Оставался единственный путь – по воздуху. К этой смертельно опасной работе, а также к другим видам полетов были привлечены и военные, и гражданские авиаторы, совершившие настоящий подвиг, потому что до этого столь сложных и опасных задач никто в мире не решал.

Командиром сводного летного отряда гражданской авиации, на который возлагалась ответственность за все авиарботы, связанные с ликвидацией аварии, был назначен тогдашний заместитель командира Мечковского объединенного авиаотряда по летной службе И.С. Макаров. Мужество и самоотверженность этого замечательного летчика и человека получили высшую оценку Родины – орден Ленина. Мы встретились с ним...



## Иван МАКАРОВ:

# «РВАЛИСЬ В ПОЛЕТЫ, КАК В БОЙ...»



### К 20-летию катастрофы на Чернобыльской АЭС

– Иван Сергеевич, почему именно вас назначили командиром столь специфического отряда? Что, в Украине не нашлось кому поручить такое ответственное дело? Ведь Мечково лежит в сотнях километров от Чернобыля...

– Не думаю, что среди моих украинских коллег или в других управлениях не нашлось бы кроме меня человека, который мог возглавить сводный отряд. Дело в другом. Наше предприятие долгое время участвовало в изучении последствий ядерных испытаний, которые проводились на архипелаге Новая Земля и в районе Семипалатинска. Вои мы же совместно со специалистами Института прикладной геофизики, выполняли полеты по радиационной разведке результатов ядерных взрывов с сопровождением, регистрацией, исследованием дозы радиоактивного заражения окружающей среды как в эпицентре, так и в прилегающих районах. Полеты эти выполнялись экипажами, имеющими очень высокую профессиональную подготовку. Наличие таких летающих лабораторий – самолетов Ил-14, Ан-30 и вертолета Ми-8, а также большой группы специалистов, умеющих их эксплуатировать в экстремальных условиях, и предопределило мое назначение командиром сводного отряда, созданного для работы в районе Чернобыльской АЭС.

Полеты, которые выполнялись мечаковскими, являлись в то время сокращенными, к ним допускались только специалисты, оформленные через Министерство гражданской авиации и давшие подписку о неразглашении информации, где, как и зачем они летали. После завершения таких работ все полетная документация уничтожалась, самолет или вертолет проходил дезактивацию, дезаэрацию и улетал на базу. Как мы помним, и в Чернобыле до 6 мая все работы велись в режиме секретности, что тоже объясняет, почему именно мы, мечаковцы, были первыми из гражданской авиации переброшены в Жульны под Киев.

К тому же нельзя забывать, что двадцать лет назад мы жили в мощной стране, имевшей крупнейшую в мире авиакомпанию Аэрофлот, способную решать сложнейшие задачи. И на руководящие должности люди в нем назначались не по национальному признаку или по месту жительства, а по профессиональным способностям и мастерству.

Кстати, в оперативном плане наш отряд подчинялся начальнику Украинского управления гражданской авиации Алексею Маркиновичу Горещо, и мы с ним отлично сработались. В целом же мы работали под руководством МТА СССР, в частности, заместителем министра Ивана Федотовича Васина, а в ежечасно докладывал о сделанном

перому заместителю министра Борису Егорьеву Панкову... Забога вперёд, скажу, что в районе аварии на ЧАЭС авиация выполняла различные задания на протяжении двух лет.

**— Кто еще, кроме мячковцев, участвовал в ликвидации аварии?**

— Когда мы прилетели в Жутины, там базировались до десятка самолетов, а уже через пять-десять дней на аэродроме, как говорится, «блужу негде было устоять» — Ан-2, Ил-18, Ан-30, Ан-26, Як-40, вертолеты Ми-2, Ми-8, Ми-26 заняли все стоянки и места, где можно было «приткнуться». Через Чернобыль «прошли» авиаторы из Украинского, Архангельского, Коми, Ленинградского, Уральского управлений гражданской авиации, а также Управления гражданской авиации Центральных районов. 11 мая, аэзав на свои борты специалистов Центральной аэрологической лаборатории Госкомгидромета, из Москвы в Борисполь прилетели самолеты-метеолaborатории ГосНИИ ГА Ил-18 и два Ан-12. Командирами этих воздушных судов были летчики-испытатели 1-го класса В.П. Шакин, Н.П. Володьякин и В.Н. Колотович. Эти экипажи также были подчинены следственному авиотряду. Чуть позже к ним присоединился еще один Ми-18.

Но независимо от того, откуда прибыли экипажи в Чернобыль и на каких типах воздушных судов там летали, все они, в том числе специалисты наземных служб, проявили истинный героизм.

**— Что для вас, как командира отряда, было самым трудным в то дни?**

— Поставлять людей на задания. Мне не раз приходилось читать, как те люди, кто прошел через ликвидацию аварии на Чернобыльской АЭС, сравнивали эти работы с фронтом, с войной. Но на войне командир, как правило, знает, где расположен враг, какими силами он располагает, что от него можно ожидать. Радиация — это враг-невидимка. Его не видишь, не чувствуешь, не слышишь — он никак себя не проявляет. Тебе не холодно, не жарко, но ты знаешь, что он здесь, рядом, может уже у тебя в авиационной кабине, на письменном столе, в переломе с упором или в кружке с водой. А еще — в облаках, в лесах, на полях пшеницы, в плавнях... И его надо найти, определить его мощность, а потом сделать все возможное, чтобы он не пошел дальше.

Мы вначале даже не предполагали, насколько страшная катастрофа выльется на нашу долю. Это теперь мы знаем, что в ее ликвидации приняли участие более десятка тысяч человек, что шестидесять тысяч из них заболели, а двадцать тысяч умерли. Не буду судить, насколько глубоко эти болезни и смерти связаны с Чернобылем, но то, что савааны — бесспорно. Я сам видел, как совсем еще недавно годные к летной работе без ограничений люди вдруг «сгорали» за несколько месяцев. Хотя им, казалось бы, был уполноценный длительный отдых.

Почему так произошло? К сожалению, практически ни одно из ведомств, отвечающих за ядерную энергетику, не профинансировало в апреле и в мае 1986 года руководство страны о реальном положении ни одно из том, что люди

идут в «радиационный огонь» совсем незадокументированно к борьбе с ним.

Возьмем наш отряд. Мы вели радиационную разведку, распыляли пенкоабулирующую жидкость, чтобы предотвратить перенос радиоактивной пыли из района катастрофы, тушили лесные пожары, смыли с вертолета с разрушенных конструкций станции куски радиоактивного графита, вывозили из опасных зон пораженных радиацией людей, предотвратили интенсивные осадки как в 30-километровой зоне, так и за ее пределами, а иногда приходилось «обрушивать» дожди именно в этой зоне.

С чем же мы шли на эти работы? Поскольку отправка авиаторов в Чернобыль носила по большей части авиальный характер и никакой информации об истинной обстановке в районе ЧАЭС не имелось — будь она проклята теперь секретностью! — акклиматизация людей, улетавших в Жутины и Борисполь, совершенно не соответствовала тем работам, что пришлось выполнять. Мы не имели вначале ни спецодежды, ни респираторов, ни противогазов... Не было neither и медикаментозной поддержки в виде препаратов йода и тогу подобных лекарств. Самолеты-лаборатории, другие воздушные суда не имели необходимой радиационной защиты, а многие из них не были оснащены дозиметрами.

**— А как же вы узнавали, кого и когда надо менять на том или ином виде работ?**

— Прежде чем ответить на этот вопрос, должен отметить, что полеты в зоне ЧАЭС шли в условиях постоянного пролета на зенитках со стороны радиации. Появление ее можно было ожидать в любой момент отовсюду, но ты не имел права отвлечься ни на минуту от основного дела — радиационной разведки, проверки, ввода часто в эксплуатацию условий полета: в дождь, в облаках, но только при предельно возможных высотах... Ожидание появления радиации, думаю, испытывало людей не меньше, чем сама работа. Первые летчики, которые стали выполнять полеты при незаглушенной реакторе, быстро скапливали критическую дозу облучения в 10 БЭР и ей сразу заменяли.

Пользуясь случаем, не могу не сказать самых добрых слов в адрес военных авиаторов, которыми командовал начальник штаба ВВС Киевского военного округа, ныне генерал-полковник авиации Герой Советского Союза Н.Т. Антошкин. Это они с вертолетов сбросили в жарло гравитационного реактора около 5000 тонн свинца, глины, песка, дробилки... В прямом смысле те, кто были первыми, пошли в огонь.

Когда мы поняли, что «сходу» справиться с аварией не удастся и предстоит огромная работа по ликвидации ее последствий, то постарались по максимуму сохранить здоровье авиаторов. К счастью, к нам вскоре прилетел начальник Медико-санитарного управления МГА Владимир Федоров Токоров, который вместе с главврачом Украинского управления Александром Андреевичем Федоровым приняли ряд решительных мер, позволивших смягчить удары радиации. Но они ведь не были богами...



Вначале не было дозиметров. Путем логичности ДЛП-5А, на нем оказалась бесполезными из-за малого объема измерений! Позже мы стали пользоваться ДЛ-5Б, но они давали лишь текущие значения уровня радиации и не обеспечивали получения данных о накопленной дозе. И так далее, и тому подобно. Поэтому меняли экипажи после того, как они «вылетали» свою санитарную норму часов, а ведь нередко мы ее продавливали и какую-то долю обучения при выработке санитарной нормы получал тот или иной человек, но знал никто. Как показало время, случалось — смертельно.

Но что удивительно. Нередко экипажи могли найти лазейку в регламентирующих и руководящих документах, чтобы не идти в полет, сославшись на отсутствие дозиметров и т.д., но я не припомню случая, чтобы кто-то попытался уйти от ответственности. Более того, реально в полеты, как в бой! И потому, совершив подвиг, заслужили собой мир от большой беды.

**— И как же наше государство отблагодарило вас за этот подвиг?**

— Могу высказать лишь свое личное зрение (хотя оно совпадает с тысячами других): совсем не так, как следовало бы. Мы, когда работали в Чернобыле, рискуя жизнью и здоровьем, даже предположить не могли, что будем когда-то вынуждены доказывать чиновникам разных ведомств, что были там, просить с пропущенной дозы средства на лечение, объявлять голодовки, чтобы «выбить» их.

Да что там — средства на лечение. Даже назначенный чернобыльцами пенсия и то не всегда удается получить вовремя. А чтобы добиться ее ежегодной индексации, приходится обращаться в суды. Большого унижения представлять просто невозможно.

Потому, когда вспоминаю Чернобыль двадцатилетней давности, во мне бурюется два чувства. Первое — гордость за то, что мы сделали, восхитение и преклонение перед волею, с кем пришлось там работать и летать. Второе — стыд и горь за государство, которое, послав людей в полет, затем забыло о них.

г. Москва.

**В. КАРПОВ**



CIVIL AVIATION ГРАЖДАНСКАЯ

**АВИАЦИЯ**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ  
Aviation Monthly International  
ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

**УЧРЕДИТЕЛИ:**

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»  
Федеральное агентство  
воздушного транспорта  
Межгосударственный авиационный комитет  
ООО «Авком – 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 ФГУАП «Кавминводмашина»;  
**Е. Ю. БАХТИН**,  
генеральный директор ООО «Авком –  
коммерческая авиация»;  
**И. Ф. ВАСИН**,  
председатель Совета Клуба ветеранов  
высшего руководящего состава ГА;  
**В. Н. ИВАНОВ**,  
генеральный директор ГПИ и НИИ «Аэропроект»;  
**С. В. ИЛЬИЧЕВ**,  
президент Транспортной Клиринговой Палаты;  
**С. Н. КОЧАРОВ**,  
генеральный директор ЗАО «Шеротель»;  
**Г. И. ЛИТИНСКИЙ**,  
генеральный директор ООО «ТЭК Тулолев Серванс»;  
**В. И. ЛЮЛЬКО**,  
генеральный директор ФГУП ГосНИИ ГА;  
**И. С. МАКАРОВ**,  
генеральный директор ОАО «УТЦ-авиа-22 ГА»;  
**А. В. НЕРАДЬКО**,  
руководитель Федеральной  
аэронавигационной службы;  
**В. М. ОКУЛОВ**,  
генеральный директор ОАО «Аэрофлот –  
Российские авиалинии»;  
**В. Н. САЛЕЕВ**,  
руководитель Федеральной службы  
по надзору в сфере транспорта;  
**В. Д. САМОУХОВ**,  
президент исторического  
Клуба авиаторов России «ИКАР»;  
**А. А. ЮРЧИК**,  
руководитель Федерального агентства  
воздушного транспорта;  
**В. В. ШИТОВ**,  
первый заместитель главного редактора

© «Гражданская авиация», 2006 г.

Апрель 2006 года • № 4 (743)

**НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:**

Срок пять лет назад выдался для  
пилотируемой космонавтики.  
Фотогалак журнала.

**В ЭТОМ НОМЕРЕ:**

<b>ЕЖЕГОДНАЯ ВЫСТАВКА ОТРАСЛИ НЕОБХОДИМА</b>	Стр. 2-4
<b>К 100-летию О.К. Антонова. Он не боялся смелых решений</b>	Стр. 12-13
<b>45 ЛЕТ НАЗАД НАЧАЛАСЬ ЭРА ПИЛОТИРУЕМОЙ КОСМОНАВТИКИ</b>	Стр. 14-22
<b>От лётчика зависит все</b>	Стр. 24-25
<b>ПЕЛЕЛ ЧЕРНОБЫЛЯ СТУЧИТСЯ В НАШИ СЕРДЦА</b>	Стр. 26-27

**ЦИТАТА НОМЕРА**

*Развитие авиатранспортного комплекса представляет исключительную важность для национальной и экономической безопасности страны. Особый аспект этой задачи – развитие наземной инфраструктуры, состояние которой, несмотря на общую адаптацию авиатранспортной отрасли к рыночным условиям, пока нельзя считать удовлетворительным.*

**А. А. ЮРЧИК,**  
руководитель «Росавиации»

Стр. 8

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации ПИ №ФС 77-18753 от 20 октября 2004 г.

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

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинградский проспект, 37, г. Москва, А-167,  
ГСП-3, 125093, для журнала «Гражданская авиация»  
ТЕЛЕФОНЫ: главный редактор (495) 151-77-06; секретария (495) 155-59-23;  
бухгалтерия (495) 155-67-22; факс (495) 155-51-64;  
e-mail: Anatoly@chbavia.ru

## ■ ОПЫТ

В декабрьском номере журнала 2005 года мы представили нашим читателям топливозаправочный комплекс «Туполев Сервис». Генеральный директор комплекса Г.И. Литинский рассказал о работе, проводимой коллективом ТЗК по повышению качества и надежности предоставляемых услуг. Сегодня эту тему продолжает заместитель генерального директора Владимир МАЛАХОВ.



# НАМ НЕЛЬЗЯ СТОЯТЬ НА МЕСТЕ

**О**дной из главных своих задач мы считаем постоянное расширение сферы деятельности комплекса. Это вопрос не только и не столько имиджа, сколько обеспечения экономической устойчивости и надежности компании. Попросту говоря, нам нельзя стоять на месте, а потому мы настойчиво ищем новые пути развития, в том числе внедряем в эксплуатацию новые продукты.

Уже на этапе отработки любого проекта особое внимание уделяем глубине понимания сути и степени ответственности каждого сотрудника за последствия принимаемых реше-

ний, их соизмерение с собственными знаниями и техническими возможностями. И в данном случае важным является то, что основной областью деятельности комплекса является заправка воздушных судов топливом и только после этого поставка авиационных и наземных горюче-смазочных материалов потребителям. Поэтому нам понятны приоритеты, прежде всего на обеспечение надлежащего уровня безопасности полетов, и, следуя им, мы осуществляем свою деятельность в области поставок авиационных смазочных материалов.

Ставя во главу угла именно этот принцип и руководствуясь положениями действующего законодательства и нормативной документации, наша компания активно сотрудничает с разработчиками авиационной техники и ведущими научно-исследовательскими организациями.

В качестве примера хотелось бы рассказать о плодотворной совместной работе с представительством фирмы «Солютія Европа С.А.» по внедрению гидравлической жидкости Скайдрол LD-4, производимой фирмой «СОЛЮТИЯ» (США), для использования в самолетах российского производства. Мы ориентиро-



С. Кудрявцев

вались на Скайдрол LD-4, так как этот продукт давно и устойчиво эксплуатируется в мировой авиации и за все годы доказал свое высочайшее качество и надежную работу.

Скайдрол и сегодня остается лидером во всех отношениях. Безупречная, высококвалифицированная техническая поддержка сотрудников фирмы «Солютія» позволяет нам предоставлять такой же уровень сервиса всем нашим клиентам.



В. Лариошкин



Скайдрол LD-4 успешно прошел все испытания на ОАО «АК Рубин», ОАО «Родина», получил официальные документы на использование от разработчиков авиатехники, ГосНИИ ГА и включен в Руководство по летной эксплуатации самолетов Тулолева в качестве основной рабочей жидкости. Использование этой высококачественной и надежной жидкости позволяет значительно сократить эксплуатационные расходы авиапредприятий, повысить надежность авиатехники. Для нашей компании это является приоритетом. Фирма «Солюти» является мировым лидером в области гидравлических жидкостей. Весь многолетний опыт и все новейшие знания, а также технический сервис фирмы достается не только нам, но и всем нашим клиентам.

Важно отметить и тот факт, что сегодня рыночная стоимость гидрожидкости Скайдрол LD-4 является вполне конкурентоспособной по сравнению с существующими аналогами. Правда, иногда в наш адрес раздаются упреки, что мы, мол, занимаемся дублированием иностранных аналогов и тем самым как бы мешаем продвижению отечественных продуктов.

Отвечать просто. Если бы зарубежный продукт смог конкурировать с отечественным, если он будет дороже и ниже по качеству последнего. Одновременно мы всегда готовы предоставить любые разрешительные документы относительно наших предложений и никогда не занимаемся навязчивыми рекомендациями. Поэтому основные ставящиеся политикой нашей компании в данном направлении – это расширение спектра предложений высококачественных продуктов для авиапредприятий России и следование принципам, отражающим в первую очередь интересы отечественных потребителей.

Мы исходим из того, что не просто продаем продукцию зарубежных фирм, а поддерживаем с ними стабильные и долгосрочные экономические связи, основанные на взаимовыгодном партнерстве.

Одной из таких фирм стала французская фирма «NCSO S.A.». ТЗК «Туполев Сервис» с 1999 года является одним из ее дистрибуторов на территории России, а на российском рынке «NCSO S.A.» появилась в начале девяностых годов. Именно тогда за счет динамичных поставок масла ТУРБОНИКОИЛ 210А практически был полностью устранен дефицит, возникший из-за прекращения производства ИПМ-10 отечественным производителем.

Затем российским потребителям было представлено масло ТУРБОНИКОИЛ 321, зарекомендовавшее себя с наилучшей стороны. Только дефицит 1998 года не позволил ему стать очень сильным конкурентом отечественному МС-8П. А что касается масла ТУРБО-

НИКОИЛ 98, то с момента его выхода на российский рынок отечественное Б-3В стали применять в основном только ведомства, нормативные положения которых исключают применение зарубежных аналогов.

В 1998 году «NCSO S.A.» начала поставки рабочей жидкости ГИДРОНИКОИЛ 5Н 51 (аналог АМГ-10), которая сразу завоевала подавляющую часть нашего рынка. Сегодня эта жидкость так же уверенно удерживает его за собой. Она вполне конкурентоспособна, поскольку соотношение цена – качество устраивает российских потребителей.

Справедливости ради надо отметить, что сама программа внедрения продуктов фирмы «NCSO S.A.» в эксплуатацию, а также формирование основополагающих принципов и подходов этой программы были заложены еще Управлением ГСМ МА. А у истоков ее стояли Иван Николаевич Шняков, Владимир Николаевич Брыков, Анатолий Иванович Сквородкин и другие известные специалисты в области ГСМ. Правильность этих принципов проверена временем.

В настоящее время ООО «ТЗК Туполев Сервис» принимает активное участие в работах по внедрению весьма перспективного продукта – масла нового поколения ТУРБОНИКОИЛ 400. Уже на этапе проведения сравнительных испытаний отмечено, что при одинаковой прожарке масла через двигатель температура поликопозитового кольца КВД на масле ТУРБОНИКОИЛ 400 ниже, чем на применяемых маслах, то есть выявлено улучшение условий работы подшипников двигателя. Поэтому можно сказать, что результаты предварительных испытаний уже говорят о многом, а окончательные выводы будут представлены после завершения работ.

Что касается будущего, то задумаемся, и мы, безусловно, планируем их реализовывать с твердым пониманием поставленных задач и следуя принципам своей деятельности в интересах российских потребителей.

И крайне важным является то, что любое из реализуемых компаний направлений деятельности предполагает подбор профессионалов, для которых такое понятие, как безопасность полетов – олеяд не пустой звук.

Ведь главное условие успеха на этом пути – это наши кадры, которые, как известно, «решают все». И хорошо, что костяк нашего коллектива составляют ветераны гражданской авиации В.В. Каратаев, Л.М. Трошина, профессионалы высокого класса С.М. Кудрявцев, В.В. Лялюков, И.А. Бакулин, С.А. Широков. Немало и других специалистов, у которых за плечами не только высокая теоретическая подготовка, но и большой практический опыт. Так что у нас есть кому решать весь спектр производственных проблем от авто- и авиатоп-



В. Леликов



И. Бакулин



Л. Трошина

ливообеспечения до организации проектирования и строительства объектов и сооружений топливозаправочных комплексов авиапредприятий.

с. Жуковский, Московская область.

Агентство «МАВИНС» работает на рынке продаж авиатранспортных услуг более шести лет и за это время смогло не только создать широкую субагентскую сеть и войти в число крупнейших по объемам продаж, но и завоевал высокий имидж как у партнеров, так и у обширной клиентуры. «МАВИНС» имеет развитую субагентскую сеть, расположенную в основном в Московском регионе. При этом агентство продает перевозки авиакомпаниями, сотрудничающих с Транспортной Клиринговой Палатой, а также тех, кто предпочитает работать на собственных билетах. Свой взгляд на некоторые аспекты деятельности, связанные с продажей авиаперевозок на билетах нейтральных перевозчиков документах, редакция попросила высказать генерального директора «МАВИНС», члена президиума Комитета агентов Наблюдательного Совета авиапредприятия по авиапересчетам (НСАВ) В.С. РУСАКОВА.

— Виктор Семенович, несколько слов о специфике продаж авиаперевозок на нейтральных перевозочных документах.

— Для начала агентство и все его точки продаж (включая и субагентские) должны быть аккредитованы в Транспортной Клиринговой Палате. Аккредитация осуществляется специальной комиссией, состоящей из представителей авиаперевозчиков — членов ТКП. Они тщательно анализируют агентство на соответствие Положению об аккредитации, в котором фактически изложены консолидированные требования авиакомпании к агентам. Ну а после аккредитации заключается стандартный договор «ТКП — агентству», который весьма четко регламентирует все стороны этого весьма интересного взаимодействия. В таком кратком изложении выглядит все просто, на самом деле это серьезная процедура, пройти которую удается агентствам, уже немало поработавшим и хорошо зарекомендовавшим себя на этом рынке...

Время от времени, по сути заседания НСАВ, стандартный договор «ТКП — агентству» претерпевает небольшие изменения. Это понятно, жизнь вносит свои коррективы в процесс продажи авиаперевозок, появляются новые задачи, совершенствуется и сама система авиапересчетов. Сегодня она на пороге внедрения продажи авиаперевозок по технологии электронного билетоформирования. Это airport и авиакомпания, и аэропорты, и, естественно, агенты.

— Если можно, об этом немного поподробнее.

— Еще в начале прошлого года на заседании Комитета перевозчиков и агентов НСАВ Транспортной Клиринговой Палаты предложено на рассмотрение один из возможных вариантов внедрения системы продажи электронных билетов. В декабре прошлого года в аэропорту Домодедово состоялся семинар-презентация уже готового технологического цикла документирования продажи и контроля

за ходом пассажирской перевозки при электронном билетоформировании в системе взаиморасчетов на воздушном транспорте. Что же, дело нужное и необходимое для отрасли: посылкой 2008 год по решению IATA, как известно, должен стать годом начала полномасштабной электронной продажи авиаперевозок, и Россия, конечно же, не может стоять в стороне от этого процесса.

Д. сегодня уже нет сомнений: электронное билетоформирование при продаже на нейтральных перевозочных документах практически готово. Созданы соответствующие технологии, разработаны организационно-нормативные документы (стандарты). В том числе проекты стандартных договоров с перевозчиками и агентствами с учетом применения системы электронного билетоформирования. Остался еще ряд проблем, в том числе и правового характера. Они, думаю, решаемы. Сегодня, на мой взгляд, чтобы выдать электронный билет, необходимы не столько доработки со стороны ТКП, сколько выполнение той части работы, которая должна быть проведена авиакомпаниями. Решение данного комплекса вопросов — техническая задача для специалистов каждой авиакомпании, а ТКП как организация, обеспечивающая функционирование нейтральной среды, предусмотрела и предлагает авиакомпаниям в внедрению соответствующие технологии.

— Какими темпами может пойти продажа электронных билетов на российском рынке, сколько потенциальных пассажиров со своего домашнего компьютера смогут забронировать авиаперевозку?

— Взаим фразы по сути вписаны в себя: несколько принципиально разных вопросов. Поэтому сам сформулирую их и попытаюсь ответить.

Первое — оформление электронных билетов может быть осуществлено как по итогам бронирования авиаперевозки со своего домашнего компьютера, так и по итогам обращения пассажира в агентство. И тут здесь не в том, как заказана авиаперевозка — по телефону, факсу или посредством интернет-бронирования, а в том, готовы и позволяют ли технологии конкретным авиакомпаниям и ТКП оформить перевозку без использования бумажного билета строгой отчетности. Другими словами, могут ли авиакомпании осуществлять электронное фиксирование в собственной системе всего процесса бронирования продаж, билетоформирования и выполнения авиаперевозок со всеми его деталями, в том числе и финансовыми. Могут ли отслеживать и полноценно фиксировать без бумажного билета строгой отчетности все возможные варианты дальнейшего развития событий, а это не только регистрация пассажира в аэропорту посадки в самолет, но и возможные переоформления электронного билета, его возврат, частичное использование и т.п. Обращаю внимание, что не только агентство, ТКП и авиакомпании, но и наши налоговые органы должны признать электронный билет в качестве финансового документа, а пассажиру при оформлении авиа-

перевозки на обычной бумаге расцениваться по сути платой от того, что он забронировал и купил поездку.

Второе — как скоро агентами смогут оформлять электронные билеты? Тогда, когда и ТКП и авиакомпании обеспечат необходимым технологическую готовность. В первую очередь это, естественно, будут международные интернациональные авиаперевозки, для которых оформление «электронных» билетов будет неизменным условием, на внутренне же перевозках этот процесс, видимо, пойдет не столь активно. Электронное билетоформирование принципиально не отличается от оформления «бумажного» билета, поэтому квалификация персонала агента вряд ли будет препятствием для его осуществления. А вот что касается агента в целом, то внедрение данной технологии сможет существенно обогатить науку работу, поскольку подразумевает создание системы электронной отчетности. Благодаря ей можно будет постоянно отслеживать от бумажных отчетов с контрольными кодами билета — как будет оформляться в электронном виде и представляться в ТКП и авиакомпаниям через Интернет. Другой вопрос, как агентства смогут защитить свой бизнес от риска, возникающего при покупке либо продаже в режиме on-line, ведь закрыв у нас немало и опасность взлома электронных систем со всеми вытекающими финансовыми последствиями объективно существует.

И, наконец, третье: какими темпами может пойти продажа электронных билетов на российском рынке, по есть насколько услуга по оформлению электронного билета будет востребована. Несомненно будет, но, по моему мнению, постепенно и достаточно медленно. И причина этого не только в необходимости доработки электронных технологий и обеспечения их безопасности, но также в необходимости перенастройки всех аэропортов, но и в психологической готовности потребителей наших услуг — авиапассажира. В качестве оправдания своего pessimизма по данному вопросу приведу в пример проект подачи авиаперевозок на нейтральных билетах с использованием для оплаты пластиковых карт, который был выдвинут около шести лет назад. За это время объем продаж с использованием едва достиг половины от общего объема продаж в системе взаиморасчетов. Полагаю, что повышение спроса на оформление электронных билетов будет реальным образом связано с развитием у нас электронных платящих систем и увеличением числа пользователей Интернета.

— Как Вы оцениваете развитие продаж по Интернету?

— Вопрос требует уточнения. Сейчас на рынке достаточно много агентов, которые с помощью Интернета, как средства коммуникации, обеспечивают пассажиру определенный сервис в подборе требуемого маршрута, тарифа и т.д. При этом пассажир фактически составляет и отправляет в агентство по Интернету заявку, которая впоследствии уточняется и обрабатывается оператором, уже непосредственно работающим с систе-

мой бронирования. На порядок меньше агентств, в которых пассажир по Интернету получает реальный доступ к системам бронирования и фактически сам осуществляет необходимые для себя бронирования, на основании которых и выставляется авиабилет. Понятно, что мы обсуждаем именно этот вариант.

К сожалению, тенденция двоякая. С одной стороны, бурное, импульсивное развитие в России интернет-технологий и, соответственно, в агентствах, осуществляющих продажи через Интернет, наблюдается планомерный рост продаж. Это видно, что называется, невооруженным глазом. Однако продажи через Интернет, на мой взгляд, скорее можно трактовать как рекламный ход агентства. Анализ их «успехов» в этой сфере показывает, что до 70 процентов броней, сформированных электронным образом, — «нода», то, что никто не подтверждает и не оплачивает. Но для агентств, нацеленных на сотрудничество с бизнес-партнерами, декларирование продаж через Интернет означает более высокий имидж, поскольку электронные технологии в моде и продвижение подобных услуг играет не последнюю роль при заключении договорных контрактов на обслуживание корпоративных клиентов. При этом зачастую по Интернету пока нельзя заказать наиболее удобный для пассажира тариф, подобрать оптимальные рейсы, возникают серьезные проблемы из-за значительного времени задержки выписки билетов с момента создания пассажиром брони. Возникает вопрос и у пассажира, которому приходится «ломать голову», разбираясь в тарифах и условиях их применения. В итоге контракт с корпоративным клиентом заключен, а реальной работа осуществляется по неким «промежуточным» схемам.

— Выгодна ли продажа через Интернет агентствам?

— Реальное обращение пассажира через Интернет к системе бронирования — это, как правило, сформированная бронь. А если билет не выкупается? С рядом авиакомпаний у агентств есть договоры, по которым за испорченный бланк билета взимаются штрафы. Штрафные санкции при условии превышения определенного процента испорченных бланков авиа и Транспортная Киригоява Пазова. Я уже не говорю о том, что возврат забронированного места бьет по карману авиа-

компания. Словом, легкая записка на бронирование для агентства означает дополнительные расходы при том, что уровень рентабельности в бизнесе продажи перевозок весьма невысокий. Тем не менее агентства идут на эти затраты, потому что Интернет позволяет расширять клиентуру.

— Чем занимается Комитет агентств Наблюдательного Совета авиационных компаний по авиаперевозкам, членом которого Вы являетесь?

— Работа Комитета агентств строится на общественных началах. Вопросы, которые рассматриваются на его заседаниях, направлены на развитие системы авиаперевозок и потому далеко не безразличны руководителям агентств. Кстати, свое мнение о тех или иных проблемах они часто высказывают на оперативно создаваемых форумах WWW (представительства системы авиаперевозок ([www.tch.ru](http://www.tch.ru))). На них же обсуждаются проекты новых нормативно-технических и организационных документов. Результаты этих обсуждений докладываются на Комитете, по ним принимаются соответствующие решения. Кроме того, подобный интерактивный механизм общения не только дает возможность очень тщательно отработать нормативные документы, но и определять проекты впоследствии принимаемых повесток для заседаний нашего Комитета.

В Комитете двадцать шесть членов — руководителей ведущих агентств России и некоторых стран ближнего зарубежья, избранных тайным голосованием на 3-й Конференции участников системы авиаперевозок. Все очень опытные, знающие специалисты, что позволяет в оперативном порядке решать многие непростые вопросы. Тем не менее все они заранее тщательно готовятся к рассмотрению.

Всегда актуальной для большинства агентств проблема — расширение сферы их деятельности. Рамки продажи только воздушных перевозок уже тесны, агентствам хочется заниматься продажей железнодорожных и смешанных перевозок, бронированием гостиниц, другими услугами. Технологии работы по ним в Транспортной Клиринговой Палате разработаны, а стандарты документальны, по которым агентства должны работать в широком спектре предоставляемых услуг; мы рассмотрели и утвердили на заседании Комитета. Большая работа идет и по новым про-

ектам, которые разрабатывает ТКП. В частности, по доработке автоматизированных систем бронирования, по оформлению новых стандартных бланков международного обмена, на которых можно продавать перевозку за рубежом.

Активно занимаемся также рассмотрением, принятием организационных, нормативных, технологических и методических документов, основанных на разработанных функционированием и развитии системы авиаперевозок. Новые нормативные документы, соглашения, договоры «ТКП-агентство», «ТКП-авиаперевозчик», в создании которых мы принимали участие, помогают совершенствованию работы агентств в плане строгого выполнения сроков отчетности и перерасчета воздушных авиакомпаниям.

Другая работа Комитета агентств, выполнявшаяся вместе с Комитетом перевозчиков, — новое Положение об аккредитации агентств. В нем был определен «порог» аккредитованных агентств в зависимости от объема их продаж. Небольшие агентства с минимальными объемами продаж теперь уже не аккредитуются, а становятся субагентами. Сделано это было для более устойчивого функционирования системы авиаперевозок. Ведь она финансируется авиаперевозчиками, и действительность является адекватной для нее — это логичные расходы. Рассказывая о работе Комитета агентств считаю, что ТКП должна обеспечивать разумный баланс интересов авиакомпаний и агентств как полноправных участников единого бизнес-процесса. Говорю об этом, созная роль авиакомпании как заказчика. К сожалению, бывают ситуации, когда решения Комитета перевозчиков принимаются без учета, а порою и вопреки мнению Комитета агентств.

Последние годы были для ТКП и для всех участников системы авиаперевозок временем существенных перемен. Реализован целый ряд серьезных проектов, сейчас на подходе электронный билет. И внедрение практически всех их началось, да и сейчас планируется на начало времени активных продаж. Для агентства это неудобно. Однако мазохист загнать, сроки назначены и сейчас изменить ситуацию невозможно. Поэтому, если говорить конструктивно, то ТКП лучше всего внедрения новых технологий.

с. Москва.

**ВЛАДИВОСТОК АВИА**  
владивосток.avia.ru

Д.Федор и Л.Бронин  
Пилоты Владивостокской авиакомпании

Новые маршруты  
Владивосток - Москва  
Владивосток - Хабаровск  
Владивосток - Владивосток

Д.С.Савельев и М.М.Мороз  
Пилоты Владивостокской авиакомпании

**Приморье-Корея:  
интерные перспективы**  
Primorye-Korea: oil prospects

## ЛАУРЕАТ КОНКУРСА

Именной конкурс, собравший множество сильных участников практически из всех крупных авиакомпаний и авиационных агентств России, проводился под патронажем городского агентства «Авиа-Порт» и интернет-проекта INAVIA.RU.

Бортовой журнал «Владивосток Авиа» в этот раз завоевал два диплома: в номинации «Лучшее издание России» — «За содержание лучшего глянцевика в авиационной среде» и в номинации «Лучшая обложка бортового издания» — «За свежий взгляд на привычный формат».

Сегодня журнал распространяется на бортах воздушных судов авиакомпании «Владивосток Авиа», в представительстве компании в России и за рубежом, офисах продаж авиационных перевозок. Начался он с 1996 года на двух языках: русском и английском. Печатается ежеквартально на 124 страницах тиражом

в 9000 экземпляров. Содержит бортовой журнал командир профессионалов, в свое время выигравший лидер на его производстве, любовь и заботу свое дело в продвижении имиджа и услуг авиакомпании. Оригинальной новинкой этого номера издания стало появление вклада в виде раскраски, ставшего доброй традицией, который пользуется неизменным спросом.

Авиакомпания «Владивосток Авиа» постоянно привлекает к сотрудничеству известных журналистов, работающих на авиационной и туристической сцене, и публикует их очерки об авиакомпаниях и авиационных на страницах своего издания.

Главная цель бортового журнала, недавно отмеченного своею семилетием, ориентированность на пассажира. Журнал рассказывает о делах и достижениях ОАО «Владивосток Авиа», достижениях и пристрастиях прилежательности дальневосточного региона России и страны АТР, он дает информацию по маршрутам, куда летать вместе со своими пристрастными чапаланами.

Общая информация о авиакомпаниях  
ОАО «Владивосток Авиа»

# МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (МГТУГА)

**ОБЪЯВЛЯЕТ НАБОР СТУДЕНТОВ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ:**

## ДНЕВНАЯ И ЗАОЧНАЯ ФОРМЫ ОБУЧЕНИЯ

- техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей;
- техническая эксплуатация авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов;
- техническая эксплуатация транспортного радиооборудования;
- менеджмент организации

## ДНЕВНАЯ ФОРМА ОБУЧЕНИЯ

- прикладная математика;
- вычислительные машины, комплексы, системы и сети;
- безопасность технологических процессов и производств;
- связи с общественностью (на платной основе);
- информационная безопасность телекоммуникационных систем

## ФАКУЛЬТЕТЫ:

механический; авиационных систем и комплексов; прикладной математики и вычислительной техники; менеджмента и общественных коммуникаций; обучения иностранных граждан; заочный

Имеются платные подготовительные курсы (тел. 459-07-29).

**ПРИЕМ ЗАЯВЛЕНИЙ НА ДНЕВНУЮ ФОРМУ ОБУЧЕНИЯ С 20 ИЮНЯ ПО 15 ИЮЛЯ, НА ЗАОЧНУЮ – С 1 НОЯБРЯ ПО 15 ДЕКАБРЯ.**

Вступительные экзамены на дневную форму обучения проводятся с 16 июля по математике и физике (письменно), русскому языку (диктант). На специальность «Связи с общественностью» экзамены по русскому языку и литературе (сочинение), истории Отечества (письменно), английскому языку (письменно).

На заочную форму обучения вступительные экзамены проводятся с 16 декабря по математике и русскому языку (письменно).

Обучение бесплатное. Имеется платное обучение на контрактной основе для граждан РФ, СНГ и дальнего зарубежья.

**АДРЕС: 125993, ГСП-3, МОСКВА, КРОНШТАДТСКИЙ БУЛЬВАР, 20.**

**ТЕЛ. ПРИЕМНОЙ КОМИССИИ: (495) 458-75-47. С 25 ИЮНЯ ПО 10 АВГУСТА: (495) 459-07-40.**

E-mail: [rector@mail.mstuca.ru](mailto:rector@mail.mstuca.ru);

<http://www.mstuca.ru>

**АЭРОФЛОТ**  
Российские авиалинии

+ **Delta** =



## ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС»

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES И АЭРОФЛОТ

15 ЛЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ

**С НАМИ ВЫ СМОЖЕТЕ**

**...ПРЕОДОЛЕТЬ ПРОСТРАНСТВО,**

...ПУТЕШЕСТВУЯ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.

Мы предлагаем железнодорожные билеты по России и СНГ.

**...ЗАМЕДЛИТЬ ВРЕМЯ,**

...ПЕРЕД ПОЛОТОМ В НАШЕМ ФИРМЕННОМ САЛОНЕ ДЛЯ ПассажиРОВ ПЕРВОГО КЛАССА В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО-2.

**...ЛЕТАТЬ,**

...ЛУЧШИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ РОССИИ И МИРА.

**...ОСТАНОВИТЬСЯ И ОТДОХНУТЬ,**

...В КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ ГОСТИНИЦАХ ЛЮБОЙ ТОЧКИ ЗЕМНОГО ШАРА.

«ДЕЙТ» ОКАЗЫВАЕТ ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ (БРОНИРОВАНИЕ ГОСТИНИЦ, АВИА, ЖД БИЛЕТОВ, ТРАНСФЕРОВ, СТРАХОВАНИЕ, ПРОКАТ АВТОМОБИЛЕЙ),

ПРЕДЛАГАЕМ ГРУППОВЫЕ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.

**...ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ**

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КОНФИДЕНЦИАЛЬНЫЕ ТАРИФЫ, ОБСЛУЖИВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ДОГОВОРУ, КОНСУЛЬТАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ВЫБОРУ ОПТИМАЛЬНОГО МАРШРУТА И СТЫКОВОК.

ВСЕ ЭТО И МНОГОО ДРУГОЕ В ОФИСАХ «ДЕЙТ»:

М.АЭРОПОРТ  
тел.155-04-14  
тел.155-07-84

М.КРОПОТКИНСКАЯ  
тел.291-27-90  
тел.203-98-17

М.ПРОСПЕКТ МИРА  
тел.784-64-56  
тел.784-64-57

М.ЧИСТЫЕ ПРУДЫ  
тел.232-37-30  
тел.924-60-98

М.ШАБОЛОВСКАЯ  
тел.937-38-27  
тел.236-24-54

многоканальный тел. 780-80-04

[WWW.DATE.COM.RU](http://WWW.DATE.COM.RU)

## ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОЕ

РЕГИОНАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ

ПРЕДЛАГАЕТ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ УСЛУГАМИ:

- бронирование и продажа авиабилетов в любой город России и стран СНГ;
- бронирование и продажа международных перевозок в любую точку мира;
- оформление авиабилетов по спецтарифам
- и в классах с повышенным уровнем сервиса;
- продажа железнодорожных билетов на все направления по России и СНГ;
- продажа билетов на комфортабельный автобус по маршруту Анапа – Москва – Анапа.

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОФИС:**

город-курорт Анапа, ул. Крымская, д. 186/188. Тел. (86133) 5-08-64, 4-26-77.

**ОФИСЫ ПРОДАЖ:**

г. Новороссийск, Анапское шоссе, д. 39.  
Тел. (8617) 22-15-34.

г. Темрюк, ул. Степана Разина, д. 41. Тел. (86148) 5-21-53,  
ул. Карла Маркса, д. 151.

г. Славянск-на-Кубани, ул. Ковтоха, д. 29.  
Тел. (86146) 2-44-71.

г. Анапа, ул. Горького, д. 2.

г. Абинск, ул. Интернациональная, д. 35.  
Тел. (86150) 4-44-77.

г. Геленджик, ул. Херсонская, д. 39. Тел. (86141) 3-46-06.

Краснодарский кр., ст. Северская, ул. Ленина, д. 75.  
Тел. (86166) 2-19-76.

г. Крымск, ул. Ленина, д. 196. Тел. (86131) 2-07-33.

г. Славянск-на-Кубани, ул. Красная, д. 7.

Тел. (86146) 2-44-71.

Краснодарский кр., ст. Полтавская, ул. Красная, д. 133.

Тел. (86165) 3-34-12.

Краснодарский кр., ст. Варениковская, ул. Ленина, 69.

Тел. (86131) 6-98-52.

# ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"



## СИСТЕМА

ВЗАИМОРАСЧЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

"В ИНТЕРЕСАХ  
ОТРАСЛИ  
И ПАССАЖИРА"

ПАССАЖИРСКИЙ БИЛЕТ И БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ  
PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK



2 РЕЙСА

2 FLIGHTS

Билет недействителен и не принимается к оплате, если не будет предоставлен его приобретателем на территории РФ. This ticket is not valid and will not be accepted for carriage unless provided from the issuing carrier or its authorized travel agent.

123056, Москва,  
ул. Большая Грузинская, 59.

тел. (495) 232 35 40  
факс. (495) 254 69 00  
[www.tch.ru](http://www.tch.ru)  
[info@tch.ru](mailto:info@tch.ru)



# «РОСАВИАЭКСПО» ПРОШЛА ДОСТОЙНО



Первый в экспозиции — стенд Транспортной Каргавиной Палаты.

Отличную репутацию на рынке имеют Торговый дом «Товарищество обеспечения аэропортов».

«РосАвиаЭкспо» традиционно была приурочена к Дню гражданской авиации России и в этом году размещалась в новом напольном выставочном центре. На открытии экспозиции выступил руководитель Федерального агентства воздушного транспорта А.А. Юрик. Он, в частности, сказал, что «РосАвиаЭкспо» приобретает статус ежегодного смотря гражданской авиации. Данный результат достигается благодаря реальной поддержке в подготовке выставки профессиональной ассоциацией гражданской авиации, в том числе и большой помощи со стороны наиболее авторитетных и уважаемых в отрасли людей — Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Олимп»).



Смоленскому авиазаводу в этом году 80 лет.

Если говорить о целях и задачах экспозиции, то это прежде всего демонстрация новых разработок в самых разных областях гражданской авиации. В этом отношении одним из наиболее показательных был стенд Транспортной Каргавиной Палаты. Сегодня она предоставляет широкий спектр услуг Системе авиаперевозов на воздушном транспорте, которые пользуются 120 регулярными и 80 чартерными авиалиниями, без малого шесть тысяч аккредитованных пунктов продажи перевозок в двадцати странах СНГ и восемнадцати государствах ближнего и дальнего зарубежья. При этом не прекращается процесс совершенствования и дальнейшего развития отечественной Системы авиаперевозов. Практически завершена работа над технологическим циклом документирования продажи и контроля за каждым пассажирской перевозке при использовании билетоборформации. Большой интерес представляет Система по интермодальным перевозкам, туристским услугам, грузовым перевозкам, совершенствованию и развитию нормативно-тех-

нологической базы Системы авиаперевозов, автоматизированных систем бронирования, расписания, тарифов и статистики.

В третий раз принимала участие в «РосАвиаЭкспо» и компания «Аэропорт Москва», в конце прошлого года отметившая пятидесятилетие своей работы. Показателем основной производственной деятельности за минувший год свидетельствуют и стабильные позиции компании «Аэропорт Москва» на рынке. Объем обработанного груза в 2005 году составил 30 процентов объема грузооборота аэропорта Шереметьево (23 процента в 2004 году). В 2005 году компания обслужила около 30 тысяч рейсов воздушных авиалиний мира, обработала 50 тысяч тонн груза и около 4 тысяч тонн почты. По сравнению с 2004 годом грузооборот увеличился почти на 33 процента, количество обслуженных рейсов — на 8 процентов. В наступившем году компания намерена увеличить объемы работ и услуг, уделять повышенное внимание качеству выполняемых работ.

Полтора десятилетия на рынке работает и группа компаний «Прогресс», объединяющая сегодня несколько организаций. Экспозиция «Прогресс»-«РосАвиаЭкспо» в нескольких направлениях инженерного сервиса, которые сегодня активно развиваются группой компаний. К примеру, это инженерные услуги в авиастроении, проектирование объектов наземной инфраструктуры гражданской авиации, научные исследования в области взаимодействия самолета с аэродромными постройками. Специалисты «Прогресс» занимаются экологической аудиторией авиационных авиаперевозов на обслуживаемом аэродроме, сертификацией по видам аэродромной деятельности.



Сравнению с прошлыми выставками «РосАвиаЭкспо» в том отношении, что на ней в минимальном количестве были представлены авиакомпании и аэропорты. Российские авиаперевозчики представили только несколько участников всех выставок — авиакомпании «Авиалесолиния». А здесь, потому что, несмотря на снижение темпов роста пассажирского и объема грузовых авиаперевозок, что связано главным образом с ростом цен на авиаГСМ, отечественные авиакомпании активно диверсифицировали эффективность своей работы как за счет использования современных информационных технологий, так и за счет качества обслуживания пассажиров.

Аэропорты ближнего зарубежья на выставке были представлены киевским Бориспелем, куда

отдать вылетать почти 38 истребители и 32 украинские самолеты. За прошлый год аэропорт Борзово обслужил 3,9 млн. пассажиров.

Во всем мире государственно-частное партнерство уже давно является эффективной формой привлечения частных инвестиций и финансирования объектов значимых капитальных объектов с государственной либо муниципальной формой собственности. В России наиболее развиты в этом отношении аэропорты Тамбово, представляющие на «ФосфинСист» масштабный проект своего развития. Сегодня аэропорт занимает пятое место в стране по числу перевозимых пассажиров и восьмое по объему грузотока. Прием скважины для показателя превышает на 8 – 15 процентов, а уровень развития аэропорта – третий по стране. Сегодня аэропорт модернизируется. На завершающей стадии строительства блока терминала, в котором будут установлены томографические трапы. Строится современный грузовой терминал с возможностью обработки до 300 тонн груза в сутки.

Дальнейшее развитие Тамбово полностью зависит от второй очереди государственной помощи, строительство которой при поддержке государства планируется закончить в 2008 году. Строится развитие Тамбово, по словам генерального директора аэропорта А.Чернышова, предусматривает три этапа. На первом этапе в этом году будет сдан грузовой терминал, закончена реконструкция и модернизация существующего аэропортового комплекса, построена прекартинная полтора. До 2009 года (второй этап) будут построены и оборудованы ВПП-2,



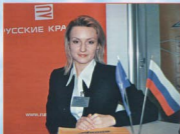
Впервые в России продемонстрировала свою продукцию оживленная компания «Солби Вок». Она конструирует и устанавливает в аэропортах системы автоматизированного наземного обслуживания самолетов – электрические, подающие литьевой водой, системы кондиционирования,

очистки туалетов, топливно-заправочные системы.

На выставке «Кружок» в один из дней в работу влилась большая группа экспертов специализированной гражданской авиации. Они ознакомились с экспозицией, встретились с учащей молодежью

Постоянный участник всех выставок – олимпиады «Казань-2010».

Генеральный директор аэропорта Тамбово (в центре) рассказывает руководителю ФАВТ А.Курку о контактах развития крупнейшей воздушной гавани Сибиря.



Продукция аэрокосмической фирмы «Русские краски» используется зарубежными компаниями.



пассажирский терминал для внутренних и международных перевозок, четырехэтажный отель на 500 мест, реконструкция существующих парковки на 500 автомобилей, а также автодорога, соединяющая два аэропортовых комплекса. В соответствии с международным стандартом аэропорта рядом будут располагаться экспозиция-1, дополнительный центр, грузовой терминал класса А для федеральной собственности. Наконец, третий этап – 2012 год – это сдача в эксплуатацию экспозиция-2, колесного центра-2, цеха обслуживания. Новая мощная инфраструктура, способная принимать в год 5,5 миллиона пассажиров, обеспечит все потребности Новосибирска и аэропортовых услуг с запасом на 20 – 25 лет. Проект развития Тамбово найдет поддержку у губернатора Новосибирской области В.Томкозюго и у министра транспорта РФ М.Левитина.

«ФосфинСист» привлекла внимание специалистов широкого спектра продукции стелечастных и зарубежная разработка. Это авиационные топливозаправочные и другая специальная техника для аэропортов от компании «ГрасАвиСолби», специализация и фирменная ограда от «Томасона» и компании «Олеус», завершенная от поставок полимерфизической продукции фирмы «ФосфинСист».

По сути дела объектом (основным выделением года строительства) является комплекс (аэропорт) была экспозиция Сибирского авиационного завода, который кроме самолетов моделей SM-92, SM-201, SM-2000 и Як-117 выпускает бесчисленные различные аппараты.

Множество было и у станции Казанского железнодорожного вокзала – комплексом комплекса производственного терминала семейства М-8/М-17.







«Курьер Коррект» — это быстрая доставка вашей корреспонденции.

отраслевых учебных заведений. Курсы для ветеранов концерт, прием пен и играли на музыкальных инструментах очень профессионально.

Остается отметить, что со стороны дирекции МВД «Круги Оксис» было сделано все, чтобы выставка «Родина» прошла достойно. Жаль

Одежда и форма от «Техноавиа».

Меры безопасности на выставке обеспечили четвероюродные друзья.



лишь, что участников не было многого. Причем некоторые из потенциальных зрителей отложились от своих заявок буквально в последние дни перед открытием выставки, о чем свидетельствовали бюллетени отсюда.

Конечно, ограниченная аудитория выставка необиждима. Отечественной гражданской авиации есть что рассказать о себе. К тому же подобные диспозиции — прекрасный случай для завлечения делегации своей, обмена профессиональным опытом.

В. ШАТОВ

г. Москва.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

С экспозицией знакомимся в первом отделе.



# Подведены итоги, поставлены задачи



6 МАРТА состоялось заседание Коллегии Федерального агентства воздушного транспорта Минтранса РФ, посвященное итогам социально-экономического развития гражданской авиации за 2005 год и задачам на 2006 год. В его работе принял участие министр транспорта Российской Федерации И.Е. Левитас.

С докладом на Коллегии выступил руководитель ФАВТ А.А. Юрик. Было отмечено, что в прошедшем году работа отрасли была направлена на достижение стратегических целей, определенных основными политиками Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года, транспортной стратегии Российской Федерации до 2020 года, федеральными и отраслевыми целевыми программами в сфере воздушного транспорта. В 2005 году была сохранена тенденция роста основных показателей: пассажиропоток вырос на 3,4 процента, тоннажкоммерт-рак — на 0,8 процента. Авиационный транспорт России перевезено 39,1 млн. пассажиров, что на 2,9 процента больше, чем в 2004 году. Развивались авиационные перевозки местного значения, улучшились финансовые показатели работы отрасли. В целом гражданская авиация получила в 2005 году около 6,9 млрд. рублей прибыли.

Значительно улучшилось финансирование гражданской авиации из федерального бюджета. Объем бюджетных ассигнований составил 11,2 млрд. рублей, что в три раза больше 2004 года. В 2005 году авиационниками России приобретено шесть воздушных судов отечественного производства. За счет компенсации части затрат по лизинговым платежам и части процентной ставки по кредитам для приобретения самолетов российского производства выделено 298,5 млн. рублей из бюджета. Продолжалась работа по развитию национальной инфраструктуры аэропортов. На эти цели было направлено 10,05 млрд. рублей капитальных вложений. В авиации эксплуатировано пять колесо-посадочных колес (аэропорт Калининград, Нальчик, Грозный, Домодедово, Нарын-Уул); аэровокзальные комплексы в аэропортах Кольцово (Екатеринбург) и Внуково (Москва); осуществлено создание системы системного управления с целью повышения безопасности в аэропортах Домодедово, Якты, Калининград, Архангельск, Икеевское/Амурск. Выпущены программа и план модернизации эксплуатационной ливневой канализации взаимного радиолокационного обеспечения полетов. Большое внимание в 2005 году уделялось совершенствованию нормативно-правового регулирования деятельности гражданской авиации.

Однако, несмотря на достигнутые результаты, гражданская авиация России продолжает находиться в крайне сложном положении из-за высокой инфляционной нагрузки, особенно цен на топливо, большой капиталоемкости инфраструктуры и низкой конкурентоспособности парка воздушных судов. Темпы роста основных показателей замедлились. Рост цен на авиатопливо значительно опережает все остальные цены. В целом по отрасли основным cause прибыли была получена за счет деятельности на более дешевой процентной ставке гражданской авиации.

Выступивший на Коллегии министр транспорта И.Е. Левитас подчеркнул, что перед отраслью по-прежнему остро стоит проблема обновления парка воздушных судов. Учитывая его состояние, а также рост объемов перевозок, требуется осуществление работы механизма формирования заказов на поставку новых самолетов. Необходимо также обеспечить комплексность подхода при разработке программы модернизации по действующему парку воздушных судов. От этого зависит как длительность гражданской авиации, в том числе аэропортов и аэродромов.

В выступлении министра было также отмечено, что в приоритетном порядке сосредоточено на привлечение денежных средств на модернизацию финансовых ресурсов на период, как правило в длительном срокам строительства и реконструкции объектов объектов сооружений — аэродромов — в целом ряде аэропортов. Повышению внимания со стороны органов ФАВТ требуют и вопросы управления государственными имуществом, земельными участками гражданской авиации.



10 МАРТА состоялось заседание Коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по итогам работы в 2005 году и задачам по совершенствованию государственного контроля и надзора за транспортом в 2006 году, вытекающих из «Основных направлений деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2008 года» и «Концепции административной реформы Российской Федерации в 2006 — 2008 годах».

С докладом на Коллегии выступил руководитель службы В.Н. Селев. Прошедший 2005 год для Ространснадзора был годом формирования стратегии стратегии и тактики контроля и надзора за транспортом, повышения его эффективности в условиях нарастающего потенциала транспортного комплекса России, продолжающейся административной реформы.

Согласно с гражданской авиации России эксплуатируется 57 тысяч воздушных судов, из них 22 — иностранного происхождения. Для государственного надзора за авиацией и технической эксплуатацией авиационного оборудования инспекторы службы крайне недостаточно. Так, всего подготовлено инспекторского состава для контроля девяти типов самолетов и шести типов вертолетов иностранного производства.

Оценка относительных показателей аварийности на всем парке воздушных судов и при всех видах полетов показала, что уровень безопасности полетов несколько снижился. В 2005 году, кроме авиационных происшествий, зарегистрировано 891 инцидент, девять ЧП и 77 пограничных воздушных судов на земле. Около 71 процента всех инцидентов произошло из-за отказов авиационной техники в полете (из них порядка 68 приходится на конструктивно-производственные недостатки).

Предстоит остаться актуальной проблема совершенствования структуры воздушных судов как на международном, так и на внутреннем авиационном. С модальными более четких требований к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации и в целом сертификатам продолжалось сокращение количества авиационных. Количество эксплуатантов коммерческой гражданской авиации за 2005 год сократилось со 199 (2004 год) до 182. Количество эксплуатантов авиации общего назначения, напорте, возросло в два раза и составило 67 эксплуатантов АОН.

Для предупреждения авиационных происшествий в 2005 году силами Ространснадзора и территориальных органов надзора воздушного транспорта проведено 5660 инспекционных проверок эксплуатантов.

Особо заботливое внимание вызывает проблема с надежностью комплектации деталей, вышедшей на стоимость, незадействованной системой восстановления отказавших изделий. Это вынуждает эксплуатантов использовать комплектующие с источниками ресурсами и сроками службы.

Серьезной проблемой в прошлом году стали недостатки в оказании воздушных судов современным средствами навигации и автоматическим радиолокатором. Проведено инспектирование 1158 воздушных судов авиационной на предмет оценки их летней годности. Из-за нарушения правил эксплуатации было приостановлено действие сертификата летней годности и прекращено инспектирование 16 воздушных судов. Проведено свыше 179 инспекций землепользователей воздушных судов, девятидети отозваны в выдане сертификата.

На Коллегии выступил министр транспорта Российской Федерации И.Е. Левитас, отметивший, что темы планируемого развития транспортной отрасли требуют административного развития системы контроля-надзорной деятельности.

## ПАНОРАМА



## ПАНОРАМА

Подобные случаи нередки. Не так давно на борту самолета An-24, который летел из Якутска в Тикси, во время полета родила 19-летняя Ольга Алексеева. Тут и роль акушерки пришлось выступить бортпроводнице Марине Крашениной. Малыш появился на свет за десять минут до посадки самолета.

Еще один случай произошел на борту вертолета Ми-8 компании «Поларис авиалинии», который выполнял санитарный рейс по маршруту Самара — Магнитогорск — Челябинск. Теперь «авиационный кре-

в» при службе аэропорта Пушкино сообщает, что там также планируют создать персонал для приема частных самолетов. «Мы уже в курсе, что спрос на эти услуги растет», — сказал представитель пресс-службы.

Вице-президент Российской ассоциации деловой авиации Евгений Сметанин считает, что консервировать два проекта не будет выгодой из-за частые перелеты увеличатся. В среднем по России — на 30-40 процентов в год, а в Петербурге еще больше — на 50-60 процентов. При этом, по его словам, стоимость строительства и базирования самолета в Петербурге на 40 процентов ниже, чем в Москве, где терминалы для частных самолетов уже существуют в аэропортах Домодедово и Шереметьево. Впрочем, говорит Сметанин, ПТК придется столкнуться с тем, что срок окупаемости проекта будет очень велик. Такие проекты, скорее всего, окупятся не меньше чем за десяти-двадцать лет.

## СТАРТ НОВОЙ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ

ФГУП «Аэропорт Ижевск» намерено инвестировать в 2006 г. 116 млн. руб. на модернизацию взлетно-посадочной полосы, обустройство перил аэропорта Алексей Кривонос. Программа предусматривает удлинение ВПП на 400 метров, замену светосигнального оборудования, усиление покрытия трассы, расширение и укрепление рулежных дорожек, усиление и расширение перрона, реконструкция аэровокзалов и ряд других мероприятий. Реализация программы позволит повысить пропускную способность взлетной полосы самолетов и принять все виды широкофюзеляжных судов, что приведет к увеличению объема авиатранспорта.

## «А-380» ИСПЫТЫВАЮТ И В ЖАРУ, И В МОРОЗ

«Эрбас А-380» с заводским номером 004 успешно прошел испытания на экстремально низких температурах. Борт 004 является вторым экземпляром «А-380», модерируемым в воздухе. В ходе испытаний, продолжавшихся пять дней, температура на аэродроме, где находился самолет, опускалась до минус 30 градусов Цельсия. В этих экстремальных условиях проверялась работоспособность всех систем самолета, в том числе запущен двигатель и работа систем после 12-часового выдерживания самолета при столь низких температурах в условиях отсутствия обогрева электроники. Аккумуляторы батареи снимались на ночь с борта и хранились при нормальной температуре. Утром они снова устанавливались на самолет для проведения испытаний.

«Сертификация — это негладкий процесс», — сказал старший вице-президент «Эрбас» по летным испытаниям Клод Лале. — Мы очень довольны характеристиками «А-380», которыми демонстрирует в ходе испытаний».

Самолеты с заводскими номерами 001 и 004 оснащены большими элементами контроля и измерительной аппаратуры. Третий «А-380» (номер 002) находится в Гамбурге, где ведется работа по монтажу оборудования пассажирского салона. Вскоре к первым трем опытным

самолетам присоединятся четвертый — номер 007. В испытании самолетов 002 и 007 будут проводиться комплексные проверки оборудования пассажирской каюты и системы утилизации навоза. Эти самолеты также вылетят первые контрольные полеты по маршрутам большой протяженности и в полдень — серия дальнопродолжительных полетов, в ходе которых продолжится дальнейшая отработка совместности «А-380» с инфраструктурой аэропортов.

«Испытания «А-380» в условиях жаркого климата, при температурах до +40°C, планируется провести этим летом в Абу Dhabi. Общая продолжительность полетов по программе летных сертификационных испытаний «А-380» составит свыше 2500 часов. После завершения сертификации крупнейший в мире авиалайнер будет поставлен в конце 2006 года авиакомпаниям из числа партнеров, которая станет первой в мире эксплуатантом «А-380». Индустрия авиатранспорта уже провела серьезную заинтересованность в самолете «А-380», к настоящему моменту шестьдесят компаний заказали в общей сложности 159 таких лайнеров.

## НА ЧЕМ БУДЕТ ЛЕТАТЬ «АЭРОСВИТ»?

Крупнейшая украинская авиакомпания «Аэросвит» объявляет конкурс на пополнение авиационного парка самолетами Airbus A320neo, которая станет первой в мире эксплуатантом «А-380». Индустрия авиатранспорта уже провела серьезную заинтересованность в самолете «А-380», к настоящему моменту шестьдесят компаний заказали в общей сложности 159 таких лайнеров.

Утвержденный в декабре прошлого года проект государственного развития предприятия до 2011 год предусматривает получение в лизинг и покупку четырнадцати среднемагистральных и шести дальнемагистральных лайнеров Airbus A320neo, A321neo и Airbus A350-900, направив воздушным перевозчиком этого типа авиационные лайнеры (так называемые «приглашения к предложению»). В ответ авиационный холдинг передал свои условия поставок. Авиакомпания планирует начать активное переоснащение флота с 2008 года. Для участия в конкурсе приглашен американскую компанию Boeing и европейскую «Эрбас». Участие российского дальнемагистрального самолета Ил-96-300 считается маловероятным в связи с ограниченным спросом на его эксплуатацию в России из-за ряда дефектов, а также ограничения вылета. Сейчас парк авиакомпании состоит из десяти среднемагистральных самолетов Airbus A320neo и шести среднемагистральных лайнеров «Боней-767». К 2011 году планируется увеличить его до 42 единиц, в том числе закупить десять украинских ближнемагистральных Airbus A320neo, которые обслуживает 65 воздушных маршрутов, в том числе 55 международных в 27 стран и 11 — внутренних.

## БИЛЕТ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» велела продажу авиабилетов на своем сайте. При этом пассажир может воспользоваться специальным веб-тарифом, предусматривающим 33-процентную скидку от базового тарифа на все регулярные рейсы при условии предварительного бронирования и оплаты. Выбрав тариф за билет можно приложить пластиковые карты и электронных кошельков WebMoney, e-Port, CreditPayNet. Билет пассажир может приобрести



## «ЭРБАС» НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

Надвигаясь на конференцию в Московском доме «Даймлер-Кригер», что на Большой Ординке, состоялся брифинг, посвященный деятельности «Эрбас» в 2005 году и дальнейшим планам компании. В брифинге приняли участие старший вице-президент «Эрбас» по стратегическому развитию и кооперации Ассаль Крайн и глава представительства компании в России Сергей Ермолов.

Минувший год стал рекордным для «Эрбас» во всех отношениях, включая поставки самолетов, полученные заказы и доходность. Был очень важным и по продолжению производственных программ авиалайнеров «А-350» и «А-380». Так же успешно развивается партнерство «Эрбас» и авиационной отрасли России.

На слайде: во время брифинга.

Фото В. ГРЕБЕНЕВА.

## БЕЗБИЛЕТНЫЕ ПАССАЖИРЫ

В салоне самолета авиакомпании «Ютейн», летящего по маршруту Москва — Якутск, раздался гром новорожденной. Пассажиры стали на одного больше. В воздухе у 25-летней Анны Колодзинской началась схватка. К счастью, среди 98 пассажиров нашлись врач-кардиолог, акушерский хирург и педиатр. Специально для рождения освобожден первый салон, экипаж принял решение садиться в горах Мирном. За полтора часа до посадки увидели свет новорожденная Зарана — так назвали свою дочь новоиспеченная родилка. Мама и малыш, вес которой 3,1 кг, а рост 51 см, чувствуют себе нормально.

стины» до совершенности будет выполняться работа бесплатного пилота на самолетах авиакомпании.

## ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ РЖЕВКИ

Петербургская топливная компания (ПТК) решила за 100 млн. долларов сделать из небольшого ижевского аэропорта Ржевки терминал и стоянку для приема частных самолетов бизнес-класса. Эксперты считают, что такой терминал нужен Петербургу, где рынок частных перелетов растет на 50 процентов в год.

После войны в Ленинградской области в 30-х годах аэропорт Ржевки предназначался для базирования малой и среднемагистральной авиации. Три года назад ФГУП «Ржевский» обанкротилось, его имущество аукционист структура ПТК, которому аэропорт задолжал за поставленное топливо. Последние годы Ржевку арендуют несколько аэрооператоров. Президент ПТК Юрий Антонов заявил, что компания определилась с будущим аэропорта: здесь будет построена база для самолета деловой авиации. «Проект очень дорогой, поскольку Ржевка находится в красном состоянии. Только создание нового взлетно-посадочной полосы обойдется в 9-10 млн. долларов», — говорит президент.

Кроме того, ПТК собирается построить терминал для приема бизнес-авиации и небольшую стоянку. «Стоимость терминала на малом аэропорту около Петербурга в Москву и обратно составляет около десяти тысяч долларов. Я думаю, в области столиц найдется достаточное количество желающих эту стоянку использовать, ведь как с комфортом оказаться в другом городе», — говорит Антонов.

лечь перед вылетом в кабину авиакомпании, в том числе в аэтербургском аэропорту Кольцово и московском Домодедово, сообщается в релизе авиакомпании.

## ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ БОРЮТСЯ В АНГЛИИ...

Ужесточены меры безопасности в части проверки пассажиров и ручной клади в лондонском аэропорту Хитроу. Это решение принято по итогам очередной регулярной проверки надежности мер безопасности на главных воздушных портах британской столицы. Управление британскими аэропортами настоятельно рекомендовало всем пассажирам, следующим через Хитроу, свести к минимуму объем и вес ручной клади, а также прибывать в аэропорт заблаговременно, чтобы оставалось больше времени для прохождения контроля безопасности.

Авиакомпания «Вэйбл» Аленур также предупредила своих клиентов о неизбежных задержках во время процедуры проверки багажа и ручной клади. Отныне пассажирам в Heathrow надо быть готовыми по требованию сотрудников предъявлять содержимое карманов, снимать ремни брэк, лоджки и куртки. Переносные компьютеры требуется выключать из футляров и предъявлять для проверки на специальной аппаратуре.

## ...И В США

Администрация США внесла предложение повысить сбор за безопасность, взимаемый с каждого авиапассажира, вдвое. Сбор предлагается увеличить с \$2,5 до \$5. Таким образом правительство надеется

собрать \$1,3 млрд, чтобы покрыть расходы на обеспечение безопасности авиаперевозок. Против предложения вытиснуть авиакомпаниям, счелось, что сбор не должен взиматься с отдачи или пассажиров, поскольку усиление мер безопасности является инициативой правительства. В прошлом году Конгресс уже отклонил аналогичное предложение администрации.

## «САМАРА» СДАСТ В АРЕНДУ ДВА ТУ-154

Авиакомпания «Самара» планирует сдать в аренду в Иране в 2006 г. два самолета Ту-154. Работа в Иране позволит дополнительно задействовать простаивающие самолеты, и помимо этого аренда самолетов этой страны отличается высокой рентабельностью.

В авиакомпании отметили, что для «Самары» остро ощущаются нехваточные парк воздушных судов маркуровой сети и потоков. В частности, самолеты Ту-154, подходящие по емкости и дальности, экономически эффективны, маневросты и просты в эксплуатации. Самолеты Ту-154М имеют слишком большую пассажироплотность для существующих потоков. «Самара» остро нужен новый парк самолетов, максимум двух типов. По мнению авиакомпании, это могут быть самолеты типа Аэ-145 и «Боинг-737».

Материалы подготовлены по сообщению ИТАР-ТАСС, «Интерфакс», ИА «Новости», Страна.ru, gazeta.ru, region.ru, Reuters, «Коммерсант», «Ведомости», ИА REGNUM, Аэра.ру, euronews.net, NRS.com.

Редактор ведет Наталья ИВНИЧЕНКО.

# ПОЗДРАВЛЕНИЯ ЮБИЛЯРАМ

В ЭТОМ МЕСЯЦЕ ИСПОЛНЯЕТСЯ

70 ЛЕТ

ГРИДИНУ Александру Георгиевичу

Юончил Харьковский авиационный институт. В гражданской авиации – с 1964 года. Работал помощником начальника Политуправления гражданской авиации, заместителем начальника политотдела ТУМВД, начальником политотдела ОАО № 235, начальником ЦРМА Аэрофлота, в аппарате ЦК КПСС. С 1985 года – председатель ЦК профсоюза авиастроителей. В настоящее время – председатель Международного объединения профсоюзов авиастроителей стран СНГ. Награжден двумя орденами «Знак Почета», медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

МАСЛОВ Александру Александровичу

Закончил Воронежский политехнический институт. В гражданской авиации с 1970 года. Работал помощником начальника Политуправления ГА, заместителем секретаря и секретарем парткома МГА СССР, в аппарате ЦК КПСС, начальником ЦГЖИ «Воздушный транспорт», представителем Аэрофлота в ряде стран Европы. С 1991 года – начальник отдела кадровой политики ДВТ, затем – начальник Управления кадровой и социальной политики ФСВТ России, начальник Управления персонала в учебных заведениях ФГА Минтранса России. Заслуженный работник транспорта России, отличник воздушного транспорта, кандидат технических наук. В настоящее время заместитель генерального директора ОАО «Авиакомпания ЛИИ им. М.М. Громова».

ЯРЦЕВОЙ Светлана Алексеевна

Окончила Московский автодорожный институт. В гражданской авиации – с 1960 года. Работала инженером в ГПИ и НИИ «Аэропроект», начальником отдела капитального строительства, заместителем начальника Управления капитального строительства МГА СССР, заместителем начальника Управления инвестиций и развития инфраструктур ФСВТ России, являлась ведущим экспертом в Госстрое СССР по объектам гражданской авиации. Награждена орденом «Знак Почета», знаком «Отличник Аэрофлота».

55 ЛЕТ

ЕЛИСТРАТОВУ Андрею Владимировичу

Окончил Московский энергетический институт. В гражданской авиации с 1974 года. Работал в ФСНИИ ГА, в Государственном Центре «Безопасность полетов на воздушном транспорте», руководителем Департамента поддержки летной годности гражданских воздушных судов и технического развития гражданской авиации ФГА Минтранса РФ. В настоящее время – начальник Управления надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов ФСНИСТ России. Кандидат технических наук. Награжден медалями и знаком «Отличник Аэрофлота».

45 ЛЕТ

НЕРАДЬКО Александру Васильевичу

Окончил Московский институт инженеров гражданской авиации. Работал во Внуковском авиапредприятии, в Госавианадзоре СССР, Межгосударственном авиационном комитете. С 1997 года – начальник Управления государственного надзора за безопасностью полетов ФАЭС (ФСВТ) России. С августа 2000 года – первый заместитель министра транспорта, руководитель Государственной службы гражданской авиации Минтранса России. С 2004 года – руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта РФ. В настоящее время возглавляет Федеральную авиационную службу России.

Клуб ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации «Опыт» и редакция журнала «Гражданская авиация» сердечно поздравляют юбиляров, желают каждому крепкого здоровья, счастья и благополучия.

## ЦЕНТРАЛЬНАЯ НОРМАТИВНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА ПО ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА БАЗЕ КОМПЬЮТЕРНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ «АВИА МЕДИЯ»

Более 320 абонентов экономят своё время, пользуются нашими информационными справочниками - это авиационные власти и большинство авиапредприятий России, многие из СНГ и дальнего зарубежья.

### ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ

эпюальной летовой эксплуатационной документации (по 47 типом ВС).

### БАЗЫ ДАННЫХ

нормативных документов гражданской авиации (для пилотов, инженеров).

### ВИДЕОФИЛЬМЫ

для летного состава, электронные справки по заказам авиапредприятий.

Москва, 125963, ГСП-3, Ленинский район, пр. 37, корп. 1  
Тел: (495) 155-58-49, тел. факс: (495) 155-67-27  
e-mail: info@aviamedia.ru www.aviamedia.ru