

CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ

ISSN 0017-3606

9

2006

# АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

**50 ЛЕТ  
РЕАКТИВНОЙ ЭРЫ  
НА ВОЗДУШНОМ  
ТРАНСПОРТЕ**



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

# ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"



## СИСТЕМА

ВЗАИМОРАСЧЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

В ИНТЕРЕСАХ  
ОТРАСЛИ  
И ПАССАЖИРА

ПАСАЖИРСКИЙ БИЛЕТ И БАГАЖНАЯ КОМПИТАЦИЯ  
PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK



2 РЕЙСА

Билет недействителен и не принимается  
This ticket is not valid and will not be accepted

123056, Москва,  
ул. Большая Грузинская, 59.

тел. (495) 232 35 40  
факс. (495) 254 69 00  
www.tch.ru  
info@tch.ru





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

**ИЗДАТЕЛЬ:**

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

**Главный редактор**

**А. М. ТРОШИН**

Редакционная коллегия:

**В. В. БАБАСКИН**,  
генеральный директор ФГУАП «Кавминводоавиа»;

**В. С. БАРХОТОВ**,  
генеральный директор ООО «Авиакомпания «Баркол»;

**Е. Ю. БАХТИН**,  
вице-президент Российской ассоциации  
деловой авиации;

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

**С. В. ИЛЬИЧЕВ**,  
президент Транспортной Клиринговой Палаты;

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

**Г. И. ЛИТИНСКИЙ**,  
генеральный директор ООО «ТЭК Туполев Сервис»;

**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. САМОУКОВ**,  
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.



НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

*Ту-104 на вечной стоянке у въезда  
в аэропорт Внуково.*

Фото В. ГРЕБНЕВА.

**ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!**

*По независящим от нас причинам редак-  
ция журнала «Гражданская авиация» вынуж-  
дена изменить адрес своего пребывания.*

*Теперь мы размещаемся на Ленинград-  
ском проспекте, 44А, строение 3.*

*Контактные телефоны тоже изменились.  
Наш телефон/факс: 612-11-47.*

*E-mail: anatoly.40@bk.ru.*

*Надеемся, что экстренная «передислока-  
ция» редакции не отразится на наших вза-  
имоотношениях. Мы по-прежнему рады  
всем вам и готовы откликнуться на любую  
просьбу и принять к исполнению любое  
доброе пожелание.*

**Журналисты  
«Гражданской авиации».**

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, 44А, строение 3, г. Москва, 125167, для журнала «Гражданская авиация»  
ТЕЛЕФОН: (495) 612-11-47;  
e-mail: anatoly.40@bk.ru



# ПОКОРЯЯ ПРОСТРАНСТВО И ВРЕМЯ

15 СЕНТЯБРЯ 1956 ГОДА стало поворотным моментом в истории мировой гражданской авиации. Ровно в 3 часа 25 минут по московскому времени из аэропорта Внуково отправился в регулярный пассажирский рейс первенец реактивной авиации самолет Ту-104. Через семь часов десять минут летного времени с одной промежуточной остановкой в Омске он приземлился в Иркутском аэропорту. Время в пути, по сравнению с полетом на поршневом Ил-14, было сокращено почти втрое. Исторический рейс выполнил экипаж в составе командиров кораблей К. П. Сапелкина и Е. П. Барабаша, второго пилота С. Н. Кустова, штурмана А. Я. Лебедева, бортмеханика В. С. Томина, бортрадиста Р. А. Горина, бортпроводниц З. В. Кабановой и В. М. Бесовой.

А 12 октября того же года Ту-104 совершил первый пассажирский рейс по международному маршруту Москва – Прага. Почетная обязанность выполнить этот полет была возложена на экипаж во главе с командиром корабля Б. П. Бугаевым, впоследствии министром

гражданской авиации СССР, дважды Героем Социалистического Труда, Заслуженным пилотом СССР, Главным маршалом авиации.

Выход реактивного Ту-104 на регулярные воздушные трассы стал выдающимся событием планетарного масштаба. Если учесть, что американский и английский реактивные пассажирские самолеты «Боинг-707» и «Комета» начали регулярные перевозки только в конце 1958 года, а французская «Каравелла» вышла на авиалинии лишь в 1959 году, то наш Ту-104 открыл по существу новую эру в развитии воздушного транспорта – эру массовых пассажирских перевозок на реактивной технике.

В канун славной юбилейной даты мы обратились к одному из первооткрывателей реактивных воздушных трасс, человеку легендарной авиационной судьбы Борису Павловичу БУГАЕВУ и попросили поделиться воспоминаниями о том, как все начиналось.

*Министр гражданской авиации СССР Б.П. Бугаев  
и прославленный советский авиаконструктор А.Н. Туполев.  
Фото В.ГРЕБНЕВА.*

– До выхода на воздушные трассы Ту-104, – начал **Борис Павлович**, – наши недруги за рубежом злословили о том, что советская гражданская авиация якобы безнадежно отстала от ведущих западных авиакомпаний. И вдруг мир узнал новость, прозвучавшую для всех как гром среди ясного неба. Крупнейшие иностранные авиационные авторитеты вынуждены были признать, что СССР в области авиастроения не только догнал, но и перегнал капиталистический Запад. Например, газета «Дейли Экспресс» после успешного завершения первого рейса Ту-104 громкогласно заявила: «Советский самолет превосходит все!» А главный маршал авиации Великобритании Жубер де ля Ферт в интервью английскому телевидению откровенно признался: «Русские далеко опередили нас в строительстве таких самолетов, а реактивных двигателей подобного класса мы вообще не имеем».

Вслед за Иркутском и Прагой самолеты Ту-104 вышли на авиалинии Москва–Тбилиси и Москва–Ташкент. Затем стали летать в Свердловск, Новосибирск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Алма-Ату, Одессу, Ленинград и другие крупнейшие города страны. Взяли они на себя основную нагрузку и на международных воздушных трассах – в Лондон, Копенгаген, Париж, Рим, Варшаву, Амстердам, Софию, Пекин, Дели и другие зарубежные столицы.

Новая реактивная техника в корне меняла прежние представления о гражданской авиации. Помнится, в газетах того времени рассказывалось о капитане дальнего плавания, Герое Социалистического Труда И. И. Малякине, который утром вылетел из Петропавловска-Камчатского в Москву, а вечером успел в Большой театр на «Пиковую даму».

Принципиально иным стал и уровень обслуживания на борту самолетов. Раньше в полете пассажирам предлагались лишь конфеты, печенье да прохладительные напитки, а теперь в зависимости от продолжительности рейса они стали получать горячие завтраки, обеды и ужины. Новшество вызвало настоящий восторг у воздушных путешественников. Редкий номер центральных газет той поры выходил без репортажа с борта Ту-104.

Стал намного комфортабельнее и сам полет. Поршневые Ил-14, которые до Ту-104 считались лучшими в Аэрофлоте, имели дальность полета 1750 километров и поднимались на высоту лишь до четырех тысяч метров. А это немалые неудобства, вызванные необходимостью промежуточных посадок и вероятностью болтанки на эшелонах. «Стрела стратосферы», как образно называли Ту-104 журналисты, летала на дальность 3100 километров и могла занять эшелон 11500 метров, где болтанка полностью исключалась.

Эстафету Ту-104 продолжили Ил-18, Ан-10, Ан-12, Ту-114, Ту-124, Ан-24, Ту-134 и другие турбореактивные и турбовинтовые машины. Их внедрение в эксплуатацию привело к коренным преобразованиям на воздушном транспорте, который стал по-настоящему массовым. Достаточно сказать, что до освоения реактивной техники услугами Аэрофлота пользовались чуть более трех миллионов человек, а уже через двадцать лет эта цифра перевалила за сто миллионов и Аэрофлот стал по праву считаться крупнейшей авиакомпанией мира.

– **Борис Павлович, не могли бы Вы вспомнить, как начиналась подготовка к освоению Ту-104?**

– Забыть то время просто невозможно. И для меня, и для моих товарищей – это самые заветные годы нашей жизни. Представьте себе: возраст у нас – тридцать–тридцать пять лет, здоровье – без ограничений, желания летать у каждого – через край, а тут такая блестящая возможность...

Впервые о том, что Аэрофлот получит реактивный лайнер, мы узнали в июне 1954 года, когда было принято правительственное решение о создании на базе бомбардировщика Ту-16 пассажирского Ту-104. А летом следующего года летчик-испытатель Ю. Т. Алашеев уже поднял его в воздух.

Чтобы ускорить подготовку пилотов гражданской авиации на новую машину, еще до ее серийного производства нас начали обучать на бомбардировщики Ил-28 и Ту-16. В группу Ил-28 включили командиров кораблей П. М. Михайлова, К. П. Сапелкина, В. А. Филонова, П. И. Девятова, А. П. Быстрицкого, Л. И. Егорова, Г. Д. Кузнецова, штурманов Н. Д. Солянова, Н. Ф. Носова, И. И. Остротенко, А. Г. Дубовицкого. На Ту-16 направили переучиваться меня, Е. П. Барабаша, И. В. Орловца, С. Г. Пашкова, Н. М. Шапкина, других летчиков. Затем во Внуковской учебно-тренировочной эскадрилье началось обучение уже непосредственно на Ту-104.

Надо сказать, что по технике пилотирования Ту-104 принципиально не отличался от Ту-16, и тем, кто раньше освоил этот бомбардировщик, было несколько проще. Хотя ни о каких послаблениях речи, конечно же, не шло. Отношение к новой технике было у всех очень серьезное.

В феврале 1956 года под председательством заместителя начальника ГУ ГВФ Е. М. Белецкого начались эксплуатационные испытания Ту-104. Они проводились на наиболее протяженных трассах, где выявлялись особенности пилотирования самолета на различных режимах и в сложных метеоусловиях. Имитировались также отказы двигателей и отдельных систем.

В марте того же года во Внукове создается специальный отряд реактивных самолетов № 200. В разное время его возглавляли В. А. Филонов и К. П. Сапелкин. Отряд выполнял полеты с почтой и грузами, одновременно отработывая рекомендации по эксплуатации самолета в различных условиях.

В составе отряда была создана инженерно-авиационная служба. По свидетельству главного инженера Московского управления транспортной авиации ГВФ Г. В.



*Группа авиаторов-москвичей, которые одними из первых осваивали Ту-104. Слева направо: А.М. Александрова, Н.А. Усанов, Н.М. Шапкин, И.Н. Кузнецова, П.Г. Сычев, Н.Н. Катасонов. 1976 год*

**Фото В.ГРЕБНЕВА.**

Войцеховича, впоследствии начальника Управления инженерно-авиационной службы Министерства гражданской авиации СССР, работа инженеров и техников началась в сложный переходный период. Реактивная техника требовала новых подходов к ее эксплуатации, поэтому к решению многих проблем активно подключались специалисты ОКБ А. Н. Туполева и ГосНИИ ГВФ.

Летом 1956 года по итогам первого этапа эксплуатационных испытаний был сделан однозначный вывод о возможности пассажирских перевозок на Ту-104. Одновременно комиссия поставила задачу продолжать грузовые и почтовые рейсы и готовиться к полетам в осенне-зимний период. Предстояло также облетать все запасные аэродромы, разработать для них методику и схемы заходов на посадку.

Требовалось существенно изменить и систему управления воздушным движением. В частности, ввести новое руководство по эшелонированию и организовать непрерывный радиолокационный контроль за полетами самолетов от взлета до посадки.

И вот настал тот сентябрьский день, когда на Ту-104 был выполнен первый регулярный рейс. Быстрый ввод в строй нового самолета был обеспечен дружными



*Самолет Ту-104 в Хабаровском аэропорту.*



*Экипаж Ту-104 перед вылетом в первый трансатлантический рейс из Москвы в Нью-Йорк 4 сентября 1956 года. В центре — командир корабля Б.П. Бугаев.*

совместными усилиями коллективов конструкторского бюро, заводов-изготовителей, летных, инженерно-технических специалистов и ученых гражданской авиации. Каждый из нас понимал, что освоение реактивного первенца — задача большой государственной важности, а потому выкладывался, что называется, до предела. Мы и сегодня испытываем гордость за то, что сумели сделать.

**— Первопроходцам всегда труднее других. Но быть первопроходцем реактивных трасс, наверное, особенно нелегко...**

— Конечно, трудности были, и немалые. Нам, летчикам, сложнее всего было преодолеть психологический барьер. Ведь на Ту-104 абсолютно все было вновь: и скорость полета, и принцип тяги двигателей, и особенности пилотирования, и приборное оборудование, и многое другое. Нужно было как можно быстрее освободиться от стереотипов, выработанных на поршневых машинах, сохранив при этом рациональные зерна, основу преемственности летных навыков.

Немалую роль в этом сыграл фронтовой опыт, который был у большинства из

*Встреча экипажа Б.П. Бугаева в Варшавском аэропорту. Июнь 1956 года.*



нас. Летая по тылам противника, мы не раз попадали в смертельно опасные ситуации, что помогало выковывать такие черты характера, как выдержка, хладнокровие, способность пойти на риск. А это как раз и было кстати при освоении нового скоростного самолета.

К великому сожалению, не обошлось и без жертв. В октябре 1958 года Ту-104 под управлением командира корабля Г. Д. Кузнецова потерпел катастрофу. Попав в турбулентный поток, многотонный корабль перестал реагировать на рули управления. Но даже в этой безвыходной ситуации экипаж не утратил самообладания и до самого столкновения с землей передавал в эфир сведения о поведении машины. Летчики трагически погибли, но их информация помогла определить причину катастрофы и внести существенные доработки в систему управления самолета. Тем самым удалось предотвратить возможные авиационные происшествия в будущем.

Предстояло преодолеть и другой, не менее сложный барьер — языковой. С выходом на воздушные трассы Ту-104 значительно расширились международные связи Аэрофлота, а без знания английского языка полеты за границу невозможны. Вот и пришлось недавним фронтовикам садиться за учебники. Это сейчас к услугам летчиков высококвалифицированные преподаватели, всевозможные электронные помощники, специальные программы, а тогда многое приходилось осваивать кустарными методами. Тем не менее и этот

барьер был преодолен, и мои коллеги многие годы успешно летали по зарубежным странам.

**— Борис Павлович, Вы рассказали о беспрецедентном поступке экипажа Г. Д. Кузнецова. Но, насколько мне известно, Вам тоже довелось оказаться в экстремальной ситуации и буквально чудом избежать трагедии. Не могли бы хотя бы вкратце рассказать об этом?**

— Это произошло еще до начала регулярных полетов на Ту-104, в январе 1956 года. Будучи пилотом-инструктором, я проводил аэродромную тренировку командиров кораблей Девятова и Орловца. На борту еще находились начальник связи отряда Федоров и четыре сотрудника ГосНИИ ГВФ, которые после установки на старте прожекторов проверяли степень освещенности ВПП.

Самолет был подготовлен по всем правилам, погода соответствовала минимуму, полоса была чистой. По плану тренировки предусматривалось десять заходов на посадку по системам СП-50 и РСР-4.

Первым командирское кресло занял Девятов, я находился в кресле второго пилота. После четвертого разворота на высоте 400 метров и скорости 350 километров в час Девятов полностью выпустил закрылки. В тот же момент самолет резко бросило в левый крен и увело с курса. Скорость мгновенно упала, а высота уменьшилась до 150 метров. Крен достиг сорока пяти градусов.

Мгновенно взяв управление на себя, я переложил штурвал вправо до отказа, но самолет начал входить в глубокую левую спираль, а скорость упала еще больше. Двигателям пришлось дать полный ход, а закрылки поставить на уборку. Однако это не помогло. Более того, самолет резко перешел теперь уже в правый крен и провалился до высоты сто метров.

Даю команду снова поставить закрылки на выпуск, а сам с помощью штурвала и триммера перевожу машину в набор высоты. Теперь высота уже пятьсот метров, а скорость четыреста километров. Манипуляциями уборки и выпуска закрылков удалось улучшить равновесие самолета, хотя его настойчиво кренило влево. И все-таки усилиями на штурвал и триммер его можно было пилотировать. На посадку заходили с отклоненным штурвалом под шестьдесят градусов вправо и зафиксированным положением закрылков. Приземлились нормально, на пробеге выпустили парашют.

**— Вы так рассказываете, как будто находились в обычном полете, а не на грани жизни и смерти...**

— Риск, конечно, был огромный, но нам не оставалось ничего другого, как бороться. Прояви мы хоть малейшую растерянность и промедли с принятием решений, катастрофа была бы неминуемой. Но, как говорится, все хорошо, что хорошо кончается.

Информацию об этом происшествии оперативно довели до всех летных подразделений Аэрофлота, а конструкторы внесли соответствующие уточнения в Руководство по летной эксплуатации самолета. Так что наш опыт пригодился другим экипажам.

**— Борис Павлович, за проявленное мужество, самоотверженность и умелые действия, предотвратившие катастрофу, Вас наградили орденом Красного Знамени?**

– Не только меня. Девятков также получил этот почетный боевой орден. Не остались без наград и другие летчики. Орловец и Солянов были удостоены орденов Красной Звезды, а Метелкин и Васьяковский – медалей «За отвагу».

– Сегодня очень модно оплевывать наше советское прошлое, всячески приносить успехи и достижения тех лет. Вот и о нашем реактивном первенце сочиняют всякие небылицы: дескать, самолет был сделан на скорую руку, лишь бы обойти страны Запада, а потому получился «сырой», а отсюда и все неприятности в полетах...

– Что можно ответить на это? Полнейшая чушь, и другого слова не найти. Ввод в эксплуатацию любой новой машины сопряжен с выявлением тех или иных конструктивных недостатков. Даже новая модель трехколесного детского велосипеда и то порой нуждается в доработках. А тут – реактивный самолет, аналогов которому не было в природе! Конечно, его приходилось доводить до нужной кондиции уже в ходе полетов, но это был лучший воздушный корабль своего времени.

Мне довелось летать на Ту-104 во многие города мира: Прагу и Будапешт, Варшаву и Копенгаген, Дели и Рангун... Мы пролетали над самой высокой горной вершиной мира – Эверестом, «ходили за Атлантику» – в Нью-Йорк и Вашингтон, участвовали в 22-м аэрокосмическом салоне в Париже, «мерялись скоростями» с турецкими истребителями сопровождения, когда те решили проконтролировать наши возможности, и ни разу не ударили лицом в грязь. «Сто четвертый» везде и всюду вызывал восторг и восхищение, а турки просто-напросто осрались. Задав повышенный режим двигателям, мы развили скорость более 900 километров в час, и через десять минут истребители безнадежно отстали от нас, несмотря на черные струи дыма от форсирования своих двигателей.

Словом, разговоры о том, что Ту-104 был «сырой», – от лукавого. Он славно отработал в Аэрофлоте почти четверть века, перевез миллионы пассажиров и десятки тысяч тонн грузов. Ему принадлежат двадцать шесть мировых рекордов, а на одной из Всемирных выставок в Брюсселе он удостоен Золотой медали.

Сейчас этот замечательный воздушный корабль стоит на бетонном пьедестале у въезда в московский аэропорт Внуково как символ технического прогресса нашей страны и олицетворение высочайшего

профессионализма гражданских авиаторов, сумевших первыми в мире начать регулярную эксплуатацию реактивной техники.

– Борис Павлович, будучи министром гражданской авиации, Вы сделали очень много для развития отрасли, в том числе и в плане внедрения новой авиационной техники. А какова Ваша оценка сегодняшнего состояния российского парка воздушных судов?

– Разработка и ввод в эксплуатацию новых самолетов и вертолетов были одними из самых приоритетных направлений в деятельности Министерства гражданской авиации СССР и подведомственных ему структур. Работая в самом тесном контакте с Министерством авиационной промышленности, мы добились того, что на смену реактивной технике первого поколения планомерно приходили более совершенные воздушные суда – самолеты Ил-62, Ту-154, Як-42, Ил-86, Ил-76, вертолеты Ми-6, Ми-10, Ми-8, Ми-26 и другие. Они взяли на себя основные объемы пассажирских и грузовых перевозок, превратили воздушный транспорт, как писала пресса той поры, в транспорт миллионов. В 1990 году, накануне развала СССР, по внутренним и международным трассам Аэрофлота было перевезено почти 140 миллионов человек. Ни одна авиакомпания мира никогда не выполняла таких объемов работ.

А потом, к великому сожалению, началась катастрофический спад. Не буду говорить о его причинах – они хорошо известны. Пришел в упадок и отечественный авиапром. Если в 80-е годы каждый четвертый гражданский самолет в мире выпускался в нашей стране, то теперь счет идет лишь на единицы. По сравнению с 1991 годом общий объем производства предприятий авиационной промышленности сократился в четыре-пять раз, а количество производимых самолетов – более чем в двенадцать раз. Современные машины типа Ил-96-300, Ту-204, Ту-214, которые вполне могли бы стать базовой основой обновления российского авиапарка, поступают на эксплуатацию в мизерных количествах. Поэтому отечественные авиакомпании вынуждены летать на самолетах еще советского производства, которые по своим технико-экономическим и эксплуатационным характеристикам существенно уступают новым воздушным судам, а возникшую в связи с этим нишу активно заполняют западные самолетостроители.

Определенные надежды вселяет создание Объединенной Авиационной Корпора-

ции, которая призвана обеспечить стабильное функционирование авиационной отрасли, но реальная отдача от нее будет, судя по всему, не завтра. Между тем, любое промедление с возрождением авиапрома отбрасывает нашу страну, которая по праву обладала статусом великой авиационной державы, в разряд второстепенных стран.

Скажу откровенно: нам, ветеранам гражданской авиации, особенно тем, кто прокладывал первые реактивные трассы и был несказанно горд, что покоряет пространство и время, очень больно осознавать все это. Люди, отдавшие всех себя без остатка делу развития и процветания крылатой отрасли, не могут равнодушно смотреть, в каком состоянии находится теперь дело всей их жизни.

Больно видеть и то, как с проведением в стране рыночных и административных реформ рушится стройная централизованная система управления гражданской авиацией. Некогда мощный и единый отраслевой организм расщеплен на десятки составляющих, в жалком положении оказалась система подготовки летных и инженерно-технических кадров. Мне нередко звонят коллеги по совместной работе, и разговоры с ними еще больше бережат душу. Дело ведь дошло до того, что руководители авиакомпаний и предприятий запутались в руководящих инстанциях. Чтобы решить самый банальный вопрос, приходится обращаться вместо одной, как было всегда, в три, а то и в пять структур. Святая святых авиации – безопасность полетов зачастую оказывается на второстепенном месте, уступая по значимости так называемой экономической целесообразности, а попросту говоря – погоне за прибылью. Беспокоит и экспансия зарубежных фирм на российском рынке. Они все активнее теснят отечественные авиакомпании, которым так нужна поддержка государства, но ее явно недостаточно, хотя разговоры о лоббировании интересов российских перевозчиков предостаточно.

Словом, в год 50-летия завоевания нашей страной реактивных высот приходится, к сожалению, говорить не только и не столько о достижениях, сколько о потерях. Тем не менее я все-таки оптимист и верю в созидательные силы нашего народа. Такая страна, как Россия, не может не иметь сильной и динамично развивающейся авиационной отрасли. Правильно говорят: Россия без авиации – не Россия.

Беседовал Анатолий ТРОШИН.

г. Москва.



*Ту-104 летал на трассах Аэрофлота до конца 1979 года.*

Фототека журнала.



лись англичане с «Кометой», при выполнении программы создания Ту-104 его планер впервые в отечественной практике был подвергнут циклическим испытаниям в гидробассейне ЦАГИ. Эти испытания позволили выявить слабые места в конструкции, провести доработки и обеспечить ее необходимую долговечность.

Одновременно для Ту-104 проводился поиск наиболее рациональных компоновочных схем размещения пассажирских салонов, кухни и бытовых помещений. Разрабатывалась конструкция удобных пассажирских кресел, бестеневое освещение салонов, подбирались цветовые гаммы интерьеров и материалы для обивки и облицовки перегородок и кресел. Его интерьер проектировался из предположения, что чувство комфорта и безопасности можно обеспечить, создав в самолете «домашнюю обстановку» (идея «салон-дом»). Отсюда некоторая перегруженность интерьера эклектичными элементами традиционного имперского стиля, а также дробность общего объема и отдельных деталей, использование форм и конструкций вагонной архитектуры, обильная отделка под золото и под орех. В дальнейшем, уже в серии, интерьер кабины стал более «демократичным», приблизившись к мировым стандартам того периода.

Пассажирская специфика самолета вызвала необходимость разработки новых агрегатов СКВ, электроприборов приготовления и подогрева пищи, освещения салонов, радиофикации пассажирских кабин и т.д. Кроме того, к существующим системам были предъявлены повышенные требования по надежности. Некоторые новые агрегаты, в основном бытового назначения, были спроектированы в самом КБ, так как в тот период специализированные КБ не брались за эту тематику.

# КАК СОЗДАВАЛСЯ Ту-104

Успешное внедрение самолетов с турбореактивными двигателями в ВВС позволило перейти к проблеме создания реактивных пассажирских самолетов для гражданской авиации. Прототип первого в мире серийного реактивного пассажирского самолета, получившего обозначение «Комета», появился в 1949 году в Великобритании. После нескольких лет испытаний и доводок машина начала эксплуатироваться на авиалиниях. Однако серия катастроф в первой половине 50-х годов заставила снять самолет с эксплуатации. Потребовалось четыре года дополнительных исследований и доработок конструкции, прежде чем практически новая «Комета» вновь вернулась на линии.

Руководство КБ во главе с А.Н. Туполевым, основываясь на положительном опыте разработки, испытаний и начале серийного производства бомбардировщика Ту-16, вышло в конце 1953 года с предложением к руководству страны с идеей создания на базе серийного Ту-16 пассажирского самолета с ТРД. Вскоре А.Н. Туполев делает доклад в ЦК КПСС по этому предложению. В докладе внимание руководства страны концентрируется на преимуществах модификационного подхода к проектированию первого отечественного пассажирского самолета. Из эксплуатационных моментов отмечались: большая крейсерская скорость полета (втрое большая, чем у основных пассажирских самолетов Аэрофлота того периода Ли-2 и Ил-14); возможность полета на больших высотах без болтанки; большая грузоподъемность при обеспечении высокой комфортабельности. Впервые в СССР речь шла о создании для ГВФ массовой гражданской машины класса «лайнер», способной сделать скоростной воздушный транспорт массовым средством передвижения.

КБ сумело доказать, что имеется возможность обеспечить приемлемые для того периода экономические характеристики даже с учетом резкого увеличения расхода топлива. Согласно оценкам, проведенным в КБ, необходимо было для улучшения экономичности: увеличить ресурс реактивной машины до 25000–30000 летных часов вместо 10000 для поршневого самолета, поднять коммерческую нагрузку, создав самолеты на 50–100 и более пассажиров, увеличить рейсовую скорость полета за счет доведения крейсерской скорости до 750–800 км/ч. Значительный экономический выигрыш, по мнению КБ, должен был дать модификационный путь создания пассажирской машины на основе освоенного в серии и эксплуатации Ту-16. Полностью использовался опыт пост-

ройки, доводки и эксплуатации военного прототипа, что обеспечивало высокую надежность и безопасность эксплуатации, столь важные для пассажирского самолета. Значительно сокращались затраты на освоение серийного выпуска, благодаря чему уменьшалась себестоимость самолета, повышались его экономические характеристики, облегчались проблемы подготовки летного и наземного состава за счет использования специалистов, прошедших подготовку в ВВС. Эта концепция применительно к реактивному пассажирскому самолету была продолжением и развитием идей, принятых в КБ в 30-е и 40-е годы при проектировании и постройке поршневых пассажирских и транспортных самолетов.

Еще до принятия официального решения по самолету в КБ начались работы по его проектированию. 11 июня 1954 года вышло Постановление Совета Министров СССР № 1172-516 о создании дальнего пассажирского скоростного самолета Ту-16П (обозначение по КБ – самолет «104», затем принятое как официальное – Ту-104, после чего последняя четверка в официальных обозначениях туполевских пассажирских машин стала постоянной цифрой). Самолет должен был проектироваться на базе Ту-16 с двумя двигателями АМ-3-200. Серийный выпуск возлагался на завод № 135 в Харькове.

Схема перехода к Ту-104 от Ту-16 осуществлялась за счет замены фюзеляжа на вновь спроектированный большего диаметра (3,5 м вместо 2,9 м) с герметичной кабиной от носка фюзеляжа до отсека хвостового оперения. Изменялась схема самолета: вместо среднеплана самолет становился низкопланом, соответственно перепроектировались центроплан и мотогондолы. От серийного Ту-16 использовались: отъемные части крыла, двигательные отсеки крыла, шасси, горизонтальное оперение, вертикальное оперение и гондолы шасси. Первоначально Ту-104 проектировался на 50 человек, хотя с самого начала предусматривался дальнейший переход в случае удачи проекта на модификации под 70 и более пассажиров.

В сентябре 1954 года эскизный проект Ту-104 был предъявлен ВВС. В ноябре–декабре состоялась макетная комиссия, одновременно велись рабочие проектирование и постройка опытного экземпляра самолета.

В ходе создания Ту-104 особое внимание было уделено обеспечению высокой надежности конструкции самолета, а также увеличению ресурса планера, и особенно гермокабины. Памятуя о проблемах, с которыми столкну-

Опытный самолет Ту-104 с двигателями АМ-3 к началу 1955 года был закончен в опытном производстве и немедленно передан на доводку и подготовку к испытаниям. Заводские испытания опытного Ту-104 начались 11 июня 1955 года и продолжались до 12 октября 1955 года. Испытания проводил экипаж в составе командира корабля летчика-испытателя Ю.Т. Алашеева, второго пилота Б.М. Тимошюка, штурмана П.Н. Руднева, ведущего инженера В.Н. Бендерова. От КБ ведущим инженером по Ту-104 назначили Б.Ф. Петрова, общее руководство темой, как и по Ту-16, осуществлял Д.С. Марков, затем главный конструктор самолета. Первый вылет опытный Ту-104 совершил 17 июня 1955 года. В ходе заводских испытаний были получены данные, практически соответствовавшие требованиям на самолет, за исключением длины разбега. Этот недостаток был исправлен после постановки на самолет двигателей АМ-3М.

Пока шли заводские испытания, завод № 135 готовился к производству Ту-104. Работа шла как в годы войны: менее чем через год после выхода Постановления правительства во вновь строящемся сборочном цехе завода достраивали первый серийный Ту-104, а у цеха еще не была закончена крыша. 5 ноября 1955 года экипаж летчика-испытателя В.Ф. Ковалева поднимает серийный самолет в воздух, за ним последовали еще две машины нулевой серии. К маю 1956 года они были готовы к эксплуатационным испытаниям. В августе 1956 года была готова первая машина головной серии, ее поднимал в воздух и проводил заводские испытания летчик-испытатель серийного завода Ф.Ф. Доценко. Началось полномасштабное производство Ту-104.

Государственные испытания первая опытная машина проходила в ГК НИИ ВВС с 31 января 1956 по 15 июня 1956 года. Государственные испытания проводил экипаж во главе с А.К. Стариковым, до этого с успехом прошедший испытания Ту-16 и сделавший очень много для того, чтобы и Ту-104 «встал на крыло». На испытаниях был проведен большой объем полетов, связанных с аварийными ситуациями: отказ одного из двигателей на взлете, слив топлива в полете, прерванный полет, экстренное снижение с больших высот, определение характеристик срыва, проверка эффективности противообледенительных систем и т.д. В ходе государственных испытаний 22 марта 1956 года опытный Ту-104 совершил полет в Лондон с группой дипломатических работников, а также с Председателем КБ И.А. Серовым, готовившим визит Н.С. Хрущева и Н.А. Булганина



в Англию. Появление Ту-104 на Западе вызвало настоящий фурор в авиационных и общественных кругах по ту сторону «железного занавеса». Западу стало ясно, что СССР блестяще освоил сложнейшие технологии в области самолетостроения и способен производить не только современные боевые реактивные машины (с ними Запад в боевой обстановке не так давно познакомился в Корее), но и первоклассные пассажирские лайнеры.

Эксплуатационные испытания первых двух серийных самолетов начались практически одновременно с проведением государственных испытаний опытного экземпляра. Эксплуатационные испытания проводились силами ГВФ при помощи МАП, в частности, в них участвовали от КБ ведущие инженеры Б.Н. Гроздов и В.Н. Бендеров.

Ту-104 стал первым в мире реактивным пассажирским самолетом, успешно освоенным в ГВФ, именно за ним в строй гражданской авиации встали «Бойнг-707», и «Комета-4», и «Каравелла». Реактивная пассажирская авиация стала реальностью, доступной самому широкому кругу пассажиров многих стран.

Вслед за серийным производством Ту-104 на заводе № 135 серия была развернута также на заводе № 166 в Омске. В 1957 году оба завода переходят на 70-местную модификацию Ту-104А. В 1958 году к серийному производству Ту-104 подключился завод № 22 в Казани, который освоил 100-местный Ту-104Б. Всего до прекращения серии в 1960 году три завода построили 201 машину. Шесть самолетов Ту-104А были поставлены в ЧССР.

За создание самолета Ту-104 в 1957 году Генеральный конструктор А.Н. Туполев, ряд его заместителей и ведущих специалистов КБ (А.А. Архангельский, Н.И. Базенков, Д.С. Марков, С.М. Егер, А.Р. Бонин, А.Э. Стерлин, Л.Л. Кербер, К.В. Минюнер, А.М. Черемухин) были удостоены Ленинской премии. Более 400 работников КБ и опытного завода были отмечены различными государственными наградами.

В ходе серийного производства самолет Ту-104 неоднократно модифицировался и модернизировался: двигатели АМ-3 были заменены на более мощные и надежные РД-3, РД-3М и РД-3М-500. В серии и эксплуатации были подготовлены модификации с увеличенным количеством пассажирских мест, постоянно обновлялось оборудование, в основном пилотажно-навигационное, радиотехническое и радиосвязное. Все это позволяло поддерживать парк самолетов Ту-104 на современном уровне в течение всего жизненного цикла самолета. Известны следующие модификации и варианты самолета.

- Ту-104 – первый серийный 50-местный вариант самолета, построено 29 машин;
  - Ту-104А – 70-местная модификация самолета, построено 80 машин;
  - Ту-104Б – 100-местная модификация самолета с удлиненным фюзеляжем и измененной механизацией крыла, построено 95 машин. В ходе эксплуатации переоборудовались в Ту-104Б-115 на 115 пассажирских мест и под новое навигационно-пилотажное и радиотехническое оборудование;
  - Ту-104В – неосуществленный серийный проект на 117 пассажиров;
  - Ту-104Г и Ту-104Д – салонные варианты самолета;
  - Ту-104Е – опытная модификация самолета под двигатели РД-16-15 (тяга 11 300 кг) и с изменениями в конструкции планера и самолетных систем;
  - Ту-104В – часть самолетов Ту-104А, переоборудованных силами ГВФ в 100–105-местные машины;
  - Ту-104Д-85 – переделка Ту-104А под 85 мест;
  - Ту-104В-115 – переделка Ту-104Б под 115 мест;
  - Ту-104А-ТС и Ту-104Б-ТС – переделка серийных машин в транспортно-санитарные (переделка в строю была предусмотрена в конструкции);
  - Ту-104АК – летающая лаборатория для подготовки космонавтов в условиях кратковременного воздействия невесомости;
  - Ту-104Ш – переделка одного из серийных Ту-104 в штурманский учебный самолет для подготовки персонала ракетноосцев Ту-16К-10;
  - Ту-104ЛЛ – несколько серийных Ту-104, переделанных для отработки радиотехнического оборудования самолетов Ту-128 и Ту-22М и др.;
  - Ту-104 «ретранслятор» – использовался при испытаниях Ту-144;
  - Ту-104 2НК-8 – в 60-е годы рассматривался проект переоборудования парка Ту-104 (одновременно с Ту-16) под двигатели НК-8;
  - Ту-104Д 3НК-8 – один из первых проектов КБ по теме Ту-154;
  - самолет «110» (Ту-110) – четырехдвигательная модификация самолета Ту-104;
  - самолет «107» – военно-транспортный вариант Ту-104; самолет «118» – проект Ту-104 с четырьмя ТВД.
- В период с 1957 по 1960 год на различных модификациях Ту-104 было установлено 26 мировых рекордов



### Основные данные серийного самолета Ту-104Б с двигателями РД-3М-500

- длина самолета – 40,06 м;
- размах крыла – 34,54 м;
- высота самолета – 11,9 м;
- площадь крыла – 183,5 м<sup>2</sup>;
- взлетная масса – 78100 кг;
- коммерческая нагрузка – 12000 кг;
- крейсерская скорость полета – 750–800 км/ч;
- высота полета – 10000–12000 м;
- дальность полета с платной нагрузкой 12000 кг – 2120 км;
- дальность полета при полном запасе топлива и платной нагрузке 8150 кг – 2750 км;
- число пассажиров – 100 чел.;
- экипаж – 4–5 чел.

*Экипаж летчика-испытателя Ю.Т. Алашеева, впервые поднявший Ту-104 в воздух летом 1955 г.*

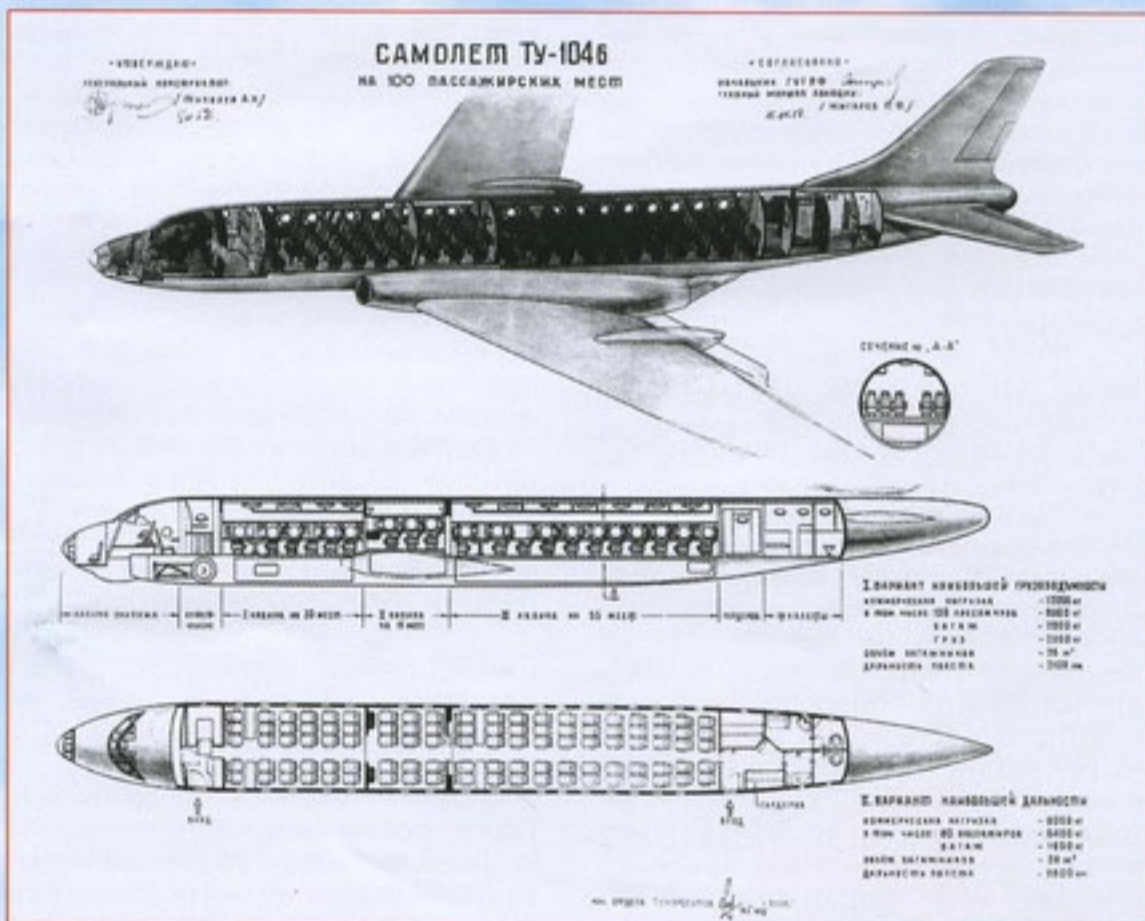
скорости и грузоподъемности, больше, чем на любом другом реактивном пассажирском самолете в мире.

Самолет Ту-104 находился в массовой эксплуатации до конца 70-х годов. В конце 1979 года завершилась его эксплуатация на линиях Аэрофлота. Но еще некоторое время Ту-104 использовались в интересах различных организаций и армии. Последний полет самолет типа Ту-104 совершил 11 ноября 1986 года, когда одна из машин перегонялась в Ульяновск в музей гражданской авиации. Ту-104 на длительное время стал основным пассажирским самолетом Аэрофлота. Например, в 1960 году на Ту-104 была выполнена треть пассажирских авиационных перевозок в СССР. Всего за 23 года эксплуатации парк самолетов Ту-104 перевез около ста миллионов пассажиров, проведя в воздухе два миллиона летных часов и выполнив шестьсот тысяч полетов.

Самолет Ту-104 совершил настоящую революцию в отечественном Гражданском Воздушном Флоте, подготовив его к эксплуатации реактивных пассажирских самолетов второго и третьего поколений.

**В.РИГМАНТ,**  
пресс-секретарь ОАО «Туполев»  
г. Москва.

*Компоновочная схема Ту-154Б, утвержденная А.Н. Туполевым.*



# ДВЕ МИНУТЫ БЕССМЕРТИЯ



## Рассказываем о подвиге командира Ту-104 Гарольда КУЗНЕЦОВА

17 октября 1958 года. Около 21 часа. Ту-104, который вел экипаж Гарольда Кузнецова, уверенно шел на высоте 12 тысяч метров. Рейс Пекин–Москва близился к завершению. Позади остался Свердловск, где была последняя промежуточная посадка. В салонах, если не считать мерного рокота двигателей, постепенно селилась сонная тишина. Хотя пассажирами на сей раз оказался в основном народ шумный: молодежные делегации из Китая и Кореи летели на съезд комсомола – но и их постепенно сморила усталость от долгой дороги.

– Прошли Казань, – доложил штурман Евгений Мумриенко.

А от Казани до дома уже рукой подать. Еще чуть-чуть – и их примет в свои «объятия» диспетчер Московской зоны УВД...

– В Москве сильный туман. Посадку запрещают, – неожиданно услышал командир бесстрастный голос диспетчера аэропорта Внуково.

Ничего не скажешь – сюрприз. Идти на запасной? Но ни один из ближайших аэродромов, ни в Казани, ни в Горьком, для первенца реактивной техники еще не годились. Не те ВПП. Значит разворот на сто восемьдесят и опять в Свердловск?

– Прошу нас принять, – вновь связывается Кузнецов с «землей». – Самолет посадить смогу. Гарантирую.

Но диспетчер не хочет рисковать. Он неумолим:

– Возвращайтесь в Свердловск.

Ту-104 медленно, словно нехотя, начал выраж... И тут случилось нечто. Чья-то невидимая гигантская рука схватила машину железными тисками и резко подбросила вверх. Причем сила этого броска была настолько мощная, что многотонная машина, как вырвавшийся из рук воздушный шарик, взметнулась ввысь сразу... на два (!) километра. Вы когда-нибудь видели «кобру», которую делают летчики-испытатели на Су-29? Машина будто сидит на хвосте, а нос высоко задран. Так вот, Ту-104 оказался

почти в таком же положении. И все это – даже не в считанные секунды. Доли секунд!

Самолет трясло как в лихорадке. Свинцовой тяжестью навалились перегрузки. Экипаж не понимал, что происходит. Однако времени на догадки не было. Оно спрессовалось до мгновений. Командир точно знал лишь одно – надо во что бы то ни стало выровнять машину. Вместе со вторым пилотом Антоном Артемовым они до упора отдавали штурвал от себя. Ничего не получалось. Рулей высоты просто-напросто не хватало.

Они не знали, сколько уже длилась схватка с коварным, но главное – неизвестным врагом, когда он вновь показал свою необузданность. Если вначале самолет внезапно подбросило, то сейчас его так же внезапно швырнуло вниз. Не слушаясь рулей, Ту-104 мгновенно перешел в отвесное неуправляемое пикирование. Почти вертикально, развивая сверхзвуковую скорость, лайнер понесся к земле... Когда до столкновения с нею оставалось немногим более двух километров, Гарольд Кузнецов, преодолевая немыслимое напряжение, предпринял последние усилия перевести машину в пологое планирование. Увы! Самолет буквально снес несколько телеграфных столбов вдоль железнодорожного полотна. От ударов фюзеляж разломился пополам... Останки экипажа и ста пассажиров находили потом в радиусе почти двух километров.

Как потом установила государственная комиссия, эта борьба со смертью длилась минуты две – не больше.

Когда Гарольд Дмитриевич понял, что самолет гибнет? Трудно сказать. Впрочем, какая разница? Важно другое: уже с высоты эшелона Кузнецов начал скрупулезно передавать на землю то, что происходит с машиной. Представляете? Словно в обычном испытательном полете! Словно и не было этого чудовищного светопрествления «Высота... Скорость... Крен... Тонгаж...» И так мгнове-

ние за мгновением. Передавал сам: на штурвале Ту-104 была специальная кнопка, соединенная с микрофоном. Радист Александр Федоров дублировал эти сообщения. Связь продолжалась практически до самого столкновения с землей. Последние слова командира были: «Прощайте, родные. Погибаем».

Переданная с терпящего бедствие борта информация оказалась даже не на вес золота. Поистине бесценной. Надо сказать, что в течение 56–58-го годов с первенцами реактивной техники самолетами Ту-104 уже произошло несколько загадочных происшествий. Почему загадочных? Ни одно из тщательно проводимых расследований, в которых участвовали специалисты Главного управления ГВФ, Государственного научно-исследовательского института, конструкторского бюро Туполева, Военно-Воздушных Сил, так и не сумело пролить свет на их причины. Дефекты в конструкции, технические неполадки? Нет, вроде все нормально. Плохие метеоусловия? И к ним придраться нельзя. Остается так называемый «человеческий фактор». И шишки сыпались на головы пилотов: мол, всему виной их недостаточный профессионализм. Возражать же на основании имевшихся данных было трудно.

Точки над *i* расставил Гарольд Кузнецов. Что же все-таки случилось? Как показал анализ полученных сведений, самолет попал в гигантский восходящий поток воздуха. О том, что подобное возможно на столь заоблачных, свыше девяти километров, высотах никто из создателей новых самолетов и не подозревал.

Так было до того трагического вечера.

Экипажу Гарольда Кузнецова не повезло вдвойне. Мало того, что они попали в вертикальный воздушный поток. Они попали в самый его эпицентр. После выполнения нескольких имитационных полетов специалистам удалось определить параметры этого потока. Длина девять-тринадцать, ширина – почти

Они были в числе первопроходцев реактивной эры. Второй слева Гарольд Кузнецов.

два, толщина до шести... Нет, не метров: счет шел на километры. Причем скорость потока тоже была огромной – 300 километров в час.

Заблуждения развеялись. В срочном порядке конструкторы приступили к поиску способов борьбы с грозным природным явлением. Были снижены потолки, модернизирована конструкция, разработаны рекомендации по центровке воздушных судов. Горький опыт помог вообще создать иные аэродинамические формы, успешно противостоящие воздушным потокам. В частности, конструкторы нового межконтинентального лайнера Ил-62 придумали на передней кромке громадного стреловидного крыла самолета специальный «зуб». Благодаря ему, даже попав в мощный вертикальный поток, Ил самостоятельно опускает свой нос...

Да, история авиации – это непрерывная борьба за скорость, высоту, дальность. И эту борьбу могли вести только люди мужественные, умеющие не теряться в любой ситуации. Гарольд Кузнецов был одним из них. От звонка до звонка пролетал он на По-2 в годы войны. Более трехсот боевых вылетов за линию фронта! Конечно, случалось всякое. Порой авиатехники, осмотрев изрешеченные плоскости, лишь недоуменно пожимали плечами: как ему сесть-то удалось? Но военная судьба оказалась к нему милосердна. А вот в мирном небе не уберется.

«Он рожден, чтобы летать», – говорили о нем коллеги. Это, наверное, действительно было даровано ему судьбой – чувствовать машину как самого себя. Уже после войны, работая в Аэрофлоте, Кузнецов со своим экипажем попал в серьезную передрыгю. Гарольд был тогда вторым пилотом. Начало полета не предвещало никаких неожиданностей. Погода отличная. Видимость – «миллион на миллион», как говорят летчики. Командир уверенно вел машину. И вдруг мерный рокот двигателя оборвался – отказ. Надо срочно идти на посадку. Гарольд Дмитриевич бросил взгляд на командира. А тот – белее снега, в глазах – ужас, руки безвольно застыли на штурвале.

– Руки от штурвала, – скомандовал он. – Беру управление на себя!

Он посадил самолет на картофельное поле. Все закончилось благополучно, не считая не по срокам вспаханную вдоль поля полосу...

Каким остался в памяти знавших его людей Гарольд Дмитриевич? Деятельным, азартным, ершистым, упрямым... Он органически не переносил лжи, непорядочности. Человек, которого он однажды уличил в трусости, лицемерии, угодничестве, просто-напросто переставал для него существовать. Эта непримиримость создала кое у кого ему репутацию жесткого человека. Зато те, кого

он считал своими друзьями, души в нем не чаяли. А еще он очень ценил человека как личность. Показательный пример: самолет зарулил на стоянку, к нему спешат техники. Иной командир проскочит мимо, ну в лучшем случае поздоровается. Кузнецов же обязательно подходил к каждому. Знакомился, беседовал. «Я должен знать человека, который обслуживает мой самолет», – отвечал он на дружеские подтрунивания.

Кузнецов сел за штурвал Ту-104 в числе первых одиннадцати пилотов, которые осваивали этот новый самолет. Позже все они получили звания заслуженных пилотов СССР, а два человека – Николай Шапкин и Борис Бугаев стали Героями Социалистического Труда. Все, кроме Гарольда Кузнецова, который погиб, столкнувшись с неизведанным и спасая жизни будущих пилотов и пассажиров этой машины. Ведь после трагедии 58-го года ни один Ту-сто четвертый не разбился по выявленной, наконец-то, причине. Самолет оставался ведущей машиной нашей гражданской авиации вплоть до 1976 года. И ушел «на пенсию» лишь потому, что появились лайнеры нового поколения.

А о беспримерном поступке летчика, до конца выполнившего свой профессиональный и гражданский долг, постепенно начали... забывать. Справедливости ради следует сказать, что в свое время министр гражданской авиации Евгений Федорович Логинов подписал представление о посмертном присвоении Гарольду Дмитриевичу Кузнецову звания Героя Советского Союза. Однако бумага та затерялась где-то в «высших эшелонах». Позже, пытаясь восстановить справедливость и отдать должное пилоту, к делу подключились его коллеги из Внукова. Сколько подписей было собрано под разными ходатайствами, но все они, к великому сожалению, остались без ответа.

Когда-то имя Гарольда Кузнецова было присвоено 221-й московской школе. Той самой, где он учился. Был там и музей летчика. Затем экспозицию разобрали, фотографии, вещи пилота, другие материалы сложили в коробки.

– У нас капитальный ремонт, – пояснил тогдашний директор школы Эдуард Иванов.



Дочь Г.Д. Кузнецова Елена Гарольдовна, ее муж Анатолий Михайлович Горбачев и сын, названный в честь деду Гарольдом.

Фото из семейного архива.

Было это в девяносто восьмом году. Ремонт планировали закончить в 2001-м. Затем пришел новый директор и о музее просто-напросто забыли. Правда, часть экспонатов удалось передать во Внуково, но школа почему-то не сочла нужным сохранить бесценные реликвии.

Конечно, память об отважном пилоте жива. Она бережно хранится в сердцах друзей. В семье его дочери. Лене исполнилось лишь десять лет, когда он погиб, но имя отца до сих пор остается для нее мерилем всего и вся. Как бы поступил он?.. И, наверно, совсем не случайно, повзрослев, она вышла замуж за человека, который не просто хорошо знал Гарольда Кузнецова. За годы работы ее отец дал путевку в небо многим молодым пилотам. Так вот Анатолий Михайлович Горбачев сначала летал в экипаже Кузнецова вторым пилотом, а потом тот же Кузнецов ввел его командиром на Ту-104. И ведь как распорядилась судьба: именно Анатолий Горбачев должен был лететь командиром в том злополучном рейсе из Пекина. Да-да, они с Гарольдом Дмитриевичем просто «поменялись». Разумеется, с разрешения руководства. Смерть экипажа Ту-104 стала для Анатолия личной трагедией вдвойне. Именно она сблизила его с семьей погибшего старшего друга. Впрочем, это уже другая история.

Наталья ЯЧМЕННИКОВА

г. Москва.

## ПАНОРАМА



## ПАНОРАМА

### АВИАКОМПАНИЯ «ПУЛКОВО» ПРЕКРАТИТ СУЩЕСТВОВАНИЕ

В октябре авиакомпания «Пулково» прекратит существование, присоединившись к ГТК «Россия». А к концу 2007 г. все пулковские самолеты будут перекрашены в цвета «России». На ребрендинг компания потратит около 3 млн. долл., при этом ее менеджмент уверяет, что в результате слияния удастся сэкономить около 10 млн. долл. в год.

По словам гендиректора «России» Сергея Михальченко, обновленная ГТК «Россия» будет зарегистрирована в Петербурге. Компания будет использовать две базы – в Пулково и во Внуково. При этом «Россия» часть своих самолетов, занятых в перевозке высших должностных лиц, передаст Управлению делами президента, а в коммерческой эксплуатации у нее останется 16 машин. Первые рейсы под флагом объединенной авиакомпании отправятся 29 октября. При этом в 2006 г. она перевезет около 3,1 млн. пассажиров.

### «ЮТЭЙР» СМЕНИТ БИЗНЕС «КОМИНТЕРАВИА»

Авиакомпания «Коминтеравиа», которая в конце 2004 года стала подконтрольной компании «ЮТэйр», в 2007 году превратится в местного перевозчика с рабочим названием «ЮТэйр-Экспресс». Об этом расска-

зал генеральный директор авиакомпании «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

По его словам, парк самолетов создаваемого перевозчика будет состоять из самолетов Ан-24Б (которые уйдут из головной компании) и поступающих АТР-42-320 (которых к концу нынешнего года будет уже семь). Впоследствии, когда Ан-24Б выйдут из эксплуатации, парк авиакомпании будет состоять из 15–20 самолетов АТР-42. По мнению экспертов, выделение местных перевозок в отдельную компанию является попыткой «ЮТэйр» превратить эти перевозки в прибыльный бизнес и впоследствии создать эффективный дискаунтер.

### ПОЯВИТСЯ НАЛОГ НА АВИАКЕРОСИН?

Европейский парламент большинством голосов рекомендовал ввести в странах Евросоюза специальный налог на авиационный керосин и включить авиакомпании в континентальную схему торговли квотами на выброс углекислого газа. Решение не имеет прямого юридического действия, но может стимулировать принятие соответствующих законов на национальном уровне. Понятно, что в случае реализации оно вызовет скачок цен на авиабилеты и приведет к еще большим экономическим потерям. Европейские авиакомпании и их профессиональные ассоциации уже заявили, что намеченные меры противоречат экономическим реалиям. Авиакомпаний, базирующихся за пределами ЕС, рекомендация Европарламента пока не касается.

### УЧРЕЖДЕНО ВСЕРОССИЙСКОЕ ДВИЖЕНИЕ «ЗАЩИТИМ ПАССАЖИРА»

В связи с участвовавшими трагедиями, уносящими жизни сотен пассажиров авиационного, железнодорожного и автомобильного транспорта, Московское бюро по правам человека, Российская секция Международного общества прав человека, Гильдия российских адвокатов, общероссийская общественная организация «Юристы за достойную жизнь человека» приняли решение

об учреждении Всероссийского общественного движения «Защитим пассажира».

«В сложившейся ситуации очевидна необходимость создания организации общественного контроля в сфере пассажирских перевозок, – заявляют инициаторы. – Шокирующая трагедия, произошедшая 9 июля в аэропорту Иркутска, привела к гибели более 130 человек и стала уже четвертой крупной авиакатастрофой в одном этом городе за последние 12 лет! Только за 2005–2006 гг. в результате транспортных катастроф всех видов в РФ погибло около 50000 человек, свыше 150000 получили травмы и иные увечья».

Движение считает необходимым предложить организациям, представленным в Общественной палате РФ и не входящим в нее, разработать совместно с представителями Министерства транспорта РФ программу комплексной диагностики всех транспортных средств, аэропортов, дорог и составить карту гражданской безопасности пассажира в России, указав возможные риски и способы их предупреждения. Инициаторы будут добиваться принятия законодательного ограничения на приобретение изношенных транспортных средств, начала срочной модернизации пассажирских аэродромов, авто- и железнодорожных вокзалов в соответствии с международными стандартами, сертификации персонала, занимающегося перевозками. Необходимо совершенствовать строительство и ремонт транспортных путей.

### БИЛЕТЫ НА КИПР МОГУТ ПОДОРОЖАТЬ

В международных аэропортах Кипра с 1 июля 2007 года возрастут сборы для чартерных авиалиний. Это связано с решением международного консорциума «Аэропорты Гермеса» – нового частного оператора кипрских аэропортов Ларнаки и Пафоса – ввести дополнительные сборы за наземное обслуживание, обеспечение безопасности и дозаправку лайнеров. Об этом сообщил Люк Гринс, менеджер Международной ассоциации воздушных перевозчиков, которая представляет интересы чартерных авиакомпаний.

До последнего времени сборы за услуги в аэропортах Ларнаки и Пафоса были одними из самых низких в Европе для частных авиаперевозчиков. 14 мая текущего года правительство Республики Кипр приняло решение передать управление крупнейшими аэропортами острова международному консорциуму «Аэропорты Гермеса». Представители этой компании заявили, что к 2009 г. в Ларнаке будет построен новый аэропорт, и до этого времени цены на услуги меняться не будут.

По словам Гринса, до 14 мая 2006 г. оплата за наземное обслуживание и дозаправку была включена в посадочный сбор. «После этой даты величина посадочного сбора не изменилась, однако появилась необходимость дополнительно оплачивать работу наземных служб и дозаправку, – сказал он. – При этом с 1 июля 2007 г. плата за наземное обслуживание будет повышена до 3 евро 48 центов как для прилетающих, так и для вылетающих пассажиров». На данный момент этот сбор напрямую связан с весом самолета и составляет около 3 евро 83 центов за тонну. Вес авиалайнеров, приземляющихся на Кипре, чаще всего не превышает 150 т.

Гринс считает, что рост сборов за обслуживание в аэропортах Кипра приведет к повышению стоимости отдыха на острове для иностранных туристов. «Авиакомпании будут вынуждены поднять цены», – подчеркнул он, не исключив возможности, что часть авиаперевозчиков откажется от полетов на Кипр.

### САМОЛЕТ Ту-204-300: ВСЕ ВПЕРЕДИ

Пассажирский самолет Ту-204-300, отличающийся от базовой модели Ту-204-100 укороченным фюзеляжем, сниженной с 210 до 164 пассажироместностью, увеличенной дальностью и расчетным количеством пассажиров, получит свое развитие в последующих модификациях – Ту-204-400 и Ту-204-500. Об этом сообщил информированный источник в ОАО «Туполев».

По его словам, программа развития и совершенствования пассажирского самолета типа Ту-204-300 реализуется по отдельным этапам и мероприятиям с постепенным наращиванием летно-технических и эксплуатационных характеристик. В частности, бортовое оборудование самолетов семейства Ту-204 в интересах всех самолетов семейства совершенствуется постоянно – в 2005 году было установлено оборудование по нормам RNP-1 и проведена его сертификация.

«Установка RNP-1 обусловлена необходимостью в перспективе ужесточения требований Евроконтроля к самолетовождению в районе аэропорта – ранее допускался автоматический прилет самолета к аэропорту с разбросом по точности в пять миль, теперь новое оборудование увеличивает такую точность до одной мили», – пояснил собеседник.

Он отметил, что создание самолетов Ту-204-400 и Ту-204-500 будет вестись последовательно с внедрением на них как новых авиадвигателей типа ПС-90А2 с повышенными характеристиками по надежности и ресурсу, так и разработкой некоторых новых конструктивных решений.

### «ТРАНСАЭРО» ПЕРЕЛЕТАЕТ В ХИТРОУ

Российская авиакомпания «Трансаэро» и британская «Бритиш мидленд эруэйз» (ВМА) договорились о совместном выполнении рейсов на маршруте Москва–Лондон.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ НОРМАТИВНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА ПО ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА БАЗЕ КОМПЬЮТЕРНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

АВИА МЕДИА

Более **320** абонентов экономят своё время, пользуясь нашим информационным сопровождением – это авиационные власти и большинство авиапредприятий России, многие из СНГ и дальнего зарубежья.

### ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ

эталонной типовой эксплуатационной документации (по 47 типам ВС).

### БАЗЫ ДАННЫХ

нормативных документов гражданской авиации (для пилотов, инженеров).

### ВИДЕОФИЛЬМЫ

для летного состава, электронные архивы по заказам авиапредприятий.



Подписка: Москва, 125993, ГСП-3, Ленинградский пр., д. 37, корп. 1, к. 171 тел. (7-495) 155-58-49, факс: (7-495) 155-67-27 e-mail: avia-media@chivavia.ru, http://Lib.Avia-Media.ru

Для ВМА это было обязательным условием одобрения выхода компании на российский рынок со стороны авиавластей РФ. «Трансаэро» же фактически получила возможность открыть второй рейс в Лондон и перевести свои рейсы из аэропорта Гатвик в более популярный у пассажиров Хитроу. Эксперты полагают, что теперь конкуренция на рынке, где также присутствуют «Аэрофлот» и «Бритиш эрэйз», усилится и действующие игроки могут снизить тарифы.

Соглашение о коммерческом сотрудничестве между «Трансаэро» и ВМА, в частности, подразумевает выполнение рейсов между Москвой и Лондоном на принципах код-шеринга. Соглашением предусмотрено, что, начиная с зимнего расписания в октябре, каждая из авиакомпаний будет выполнять по одному рейсу. Кроме того, перевозчики получают доступ к системам бронирования друг друга и могут расширить количество предлагаемых направлений для своих пассажиров. «Трансаэро» предложит маршруты из Лондона в США и страны Карибского бассейна, ВМА – в СНГ.

## В РОССИИ ПОЯВИЛОСЬ АВИАТАКСИ

Впервые в России начал функционировать новый вид транспорта – авиационное такси. Об этом сообщили в группе компаний «Каскол», реализовавшей этот проект. Первоначально регулярные рейсы будут выполняться из Нижнего Новгорода в Москву, Казань и Самара. Кроме того, авиатакси будет курсировать на маршрутах Казань–Самара и Москва–Ярославль. Наряду с полетами по расписанию возможны и индивидуальные заказы, когда маршрут и время вылета определяет заказчик.

На всех маршрутах будут использоваться самолеты М-101Т производства Нижегородского авиационного завода «Сокол». В настоящее время парк авиатакси состоит из 6 таких самолетов. К концу года он будет включать 15 воздушных судов, а к середине 2008 года – 45 машин.

## В ПОВЕСТКЕ ДНЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Правительство РФ рассматривает возможность передачи вопросов развития аэродромов в регионы. Такое предложение содержится в разрабатываемой сейчас концепции управления федеральным имуществом в аэропортах, которое будет рассмотрено на заседании правительства в ноябре текущего года. Об этом сообщил министр транспорта РФ Игорь Левитин. По его словам, «сегодня федеральный центр не финансирует данные вопросы из-за невозможности финансирования».

## В НЕБЕ ФАРНБОРО

Более 60 ведущих российских предприятий-производителей авиационной техники приняли участие в Международном авиакосмическом салоне «Фарнборо Интернашнл-2006», который прошел в Великобритании. Впервые российская экспозиция разместилась на общей площади около 1400 кв. м в двух выставочных павильонах.

Для россиян основная интрига авиасалона – ребрендинг еще не созданного российского регионального лайнера RRJ, который теперь будет называться «SuperJet-100». Ребрендинг и рекламную кампанию «SuperJet-100» государственный авиационный холдинг «Сухой»

заказал британскому агентству «The Square» (специализируется на рекламе для авиарынка). Бренд «SuperJet» всем понравился, ведь лайнер предназначен прежде всего для экспорта. Авиаторы восторгаться не спешат. «Хотелось бы уже увидеть сам самолет», – говорит топ-менеджер одного из российских перевозчиков. А вот самый большой в мире пассажирский самолет «А-380» совершал ежедневные показательные полеты. В демонстрационных полетах участвовал лайнер с заводским серийным номером 001, оснащенный двигателями «Трент-900» фирмы «Роллс-Ройс». К настоящему моменту суммарный налет этого и еще трех опытных «А-380», задействованных в программе летных испытаний, превысил 1560 летных часов. Число выполненных ими взлетов и посадок составило 1070.

## НОВЫЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ЗАЯВЛЯЕТ О СЕБЕ

Авиакомпания «Авиаград» приступила к выполнению регулярных рейсов через екатеринбургский аэропорт Кольцово: по маршруту Советский – Екатеринбург – Анапа и Белоярский – Екатеринбург – Сочи.

Пока в парке «Авиаграда» всего два самолета Як-42, однако в авиакомпании, штат которой насчитывает 90 человек, уверены, что справятся с выполнением заявленного расписания. Как заявляют представители авиакомпании, «Авиаград» не пытается объять необъятное – новый перевозчик пока позиционирует себя на авиарынке с осторожностью. При этом нет задачи «подвинуть» базового перевозчика в Кольцово – «Уральские авиалинии». В ближайшее время руководство авиакомпании рассчитывает взять в аренду еще один Як-42, а в перспективе – пополнить свой парк Ту-154М.

## «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОВЕЗУТ СТУДЕНТОВ

«Уральские авиалинии» выиграли тендер, объявленный департаментом по подготовке и переподготовке кадров при правительстве Якутии на авиаперевозку студентов, обучающихся в вузах столицы Уральского федерального округа. В тендере принимали участие 5 предприятий, в том числе ОАО «Авиакомпания Якутия».

Учитывая удаленность Якутии от центров образования и науки, правительство Якутии ежегодно проводит и курирует кампанию по отправке молодых людей в научно-промышленные центры России для получения высшего образования. Екатеринбург заслуженно является одним из лидеров по качеству высшего образования, поэтому именно сюда едут учиться студенты со всей страны. Авиакомпания «Уральские авиалинии» готова предложить своим пассажирам комфортный и современный сервис, широкую сетку тарифов, возможность приобретать билеты по приемлемой цене.

Материалы подготовлены по сообщениям ИТАР-ТАСС, «Интерфакс», Финмаркет, РИА «Новости», Страна.ru, газета.ru, regnum.ru, Reuters, «Эксперт-Сибирь», Washington Post, «Коммерсант», ИА REGNUM, УралИнформБюро, Авиа.ру, europenews.net, NRS.com, rosbalt.ru, travel.ru, ria-sibir.ru, dw-world.de.

Раздел ведет  
Наталья ЯЧМЕННИКОВА.

# ПОЗДРАВЛЕНИЯ ЮБИЛЯРАМ

В ЭТОМ МЕСЯЦЕ ИСПОЛНЯЕТСЯ

70 ЛЕТ

**ГОРЯЧЕВУ Виталию Андриановичу**

Окончил Московский авиационный институт им. С.Орджоникидзе. В гражданской авиации с 1959 года.

Занимался научно-исследовательской работой в ГосНИИ ГА. Автор более сорока научных публикаций и двух авторских свидетельств на изобретения. Специалист в области создания, испытаний и внедрения гражданской авиационной техники, поддержания летной годности воздушных судов, перспектив развития гражданской авиации.

Руководил работами по исследованию аэродинамики, методов полетов и пилотирования самолетов, созданию, испытаниям и эксплуатации авиационных тренажеров. Возглавлял научные исследования по сертификации новой авиационной техники, эксплуатационной надежности и экономичности воздушных судов.

Длительное время был генеральным директором ГосНИИ ГА. Доктор технических наук, заслуженный работник транспорта Российской Федерации, академик Российской академии транспорта.

Награжден орденом «Знак Почета», медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

**ЕФИМЕНКО Анатолию Ивановичу**

Окончил Киевский институт инженеров ГВФ, курсы усовершенствования командно-руководящего состава при Высшем авиационном училище ГВФ. Кандидат экономических наук.

Трудовую деятельность начал в 1960 году – инженер, старший инженер линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских (ЛЭРМ) Ленинградского объединенного авиаотряда.

Работал генеральным представителем Аэрофлота в Пакистане и Швейцарии, исполнительным секретарем Комиссии СССР по делам Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Более десяти лет возглавлял Управление кадров МГА СССР, Главное управление кадров и учебных заведений МГА СССР.

С 1992 г. был на руководящих должностях в МАКе, МКУ и ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии».

Награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, многими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

60 ЛЕТ

**СМИРНОВУ Валерию Павловичу**

В 1968 г. окончил Кременчугское летное училище гражданской авиации. Затем – Туркменский государственный университет по специальности «Финансы и кредит» и ордена Ленина академию гражданской авиации (инженер-пилот).

Освоил полеты на самолетах Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ту-154. Производственную деятельность начал вторым пилотом самолета Ан-2 в Ашхабадском объединенном авиаотряде. Много лет занимал там же командно-летные должности. Возглавлял Туркменское управление гражданской авиации и авиакомпанию «Туркменавиа» в статусе министра Туркменской Республики.

С 1992 г. – в Москве: исполнительный директор АЭВТ, заместитель председателя Межгосударственного авиационного комитета (МАК), первый заместитель генерального директора НПО «Авиатехсервис-Юнион», советник генерального директора ОАО «Авиакомпания «Тюменьавиатранс», генеральный директор Клуба высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт»).

В настоящее время – начальник отдела летных стандартов Департамента государственной политики в области гражданской авиации, геодезии и картографии Минтранса РФ.

Награжден орденами Дружбы народов и Александра Невского I степени, знаком «Отличник Аэрофлота».

Академик, профессор Российской Академии безопасности, обороны и приоритета.

50 ЛЕТ

**ЖУКОВУ Виталию Геннадьевичу**

В 1987 году окончил Московский институт народного хозяйства им. Г.В. Плеханова по специальности «экономист». После института – служба в Советской Армии, а с 1989 года – работа в Госкоминтуристе СССР: инспектор, старший инспектор, заместитель начальника отдела, начальник отдела. С 1990 по 1995 г. – работа в ВАО «Интурист»: уполномоченный в Дании, начальник управления, вице-президент, директор фирмы «Интуристбюро».

С января 1995 года в гражданской авиации: генеральный директор совместного российско-американского предприятия «Delta – Aeroflot Travel Enterprises» («Дейт»). Предприятие оказывает широкий комплекс услуг – от продажи авиационных и железнодорожных билетов до организации групповых и индивидуальных туров любой сложности как по России, так и в любую точку земного шара. В аэропорту Шереметьево-2 «Дейт» имеет фирменный салон для пассажиров первого класса, который пользуется большой популярностью.

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

**То, что ни один самолет не поднимется в воздух, если его экипаж не будет располагать точным метеопрогнозом, знают все. Погода – один из главных факторов, влияющих на безопасность и регулярность полетов, поэтому над сбором информации о ней, над составлением метеопрогнозов работают самые лучшие, высококвалифицированные синоптики. На службу им поставлены и современное оборудование, и новейшие технологии.**

**В нашей стране значительное место в авиаметеообеспечении занимает автономная некоммерческая организация «Агентство по специализированному гидрометеообеспечению» Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. Рассказывает генеральный директор Агентства, член Коллегии Росгидромета М.В. ПЕТРОВА.**



# МЕТЕОПРОГНОЗ ДЛЯ АВИАЦИИ

– Марина Викторовна, расскажите, пожалуйста, как было создано Метеоагентство, какие задачи оно решает.

– Начну издадала. В 1992 году произошли серьезные изменения в принципах организации авиаметеообеспечения. Они были связаны с выходом Постановления Правительства Российской Федерации о повышении эффективности использования гидрометеоинформации в народном хозяйстве. Этим Постановлением с 1992 г. гидрометеорологическое обслуживание всех транспортных отраслей было переведено на договорную основу. Шесть лет мы работали, оказывая услуги силами авиаметеорологических станций в составе государственных учреждений. Но в 1998 году произошли серьезные изменения в казначейской системе страны, касающиеся организации деятельности бюджетных организаций, а также в области бухучета и налогообложения внебюджетных доходов для госучреждений. Все это создало серьезные проблемы, в том числе потери финансовых средств у структур, оказывавших услуги по авиаметеообеспечению. Произошли изменения в нормативно-правовых документах: вышел новый закон о некоммерческих организациях, который определил правовые основы их деятельности. Кроме того, стала совершенно очевидной необходимость более тесной работы метеорологов с заказчиками, в первую очередь, авиационными, изучения их меняющихся потребностей в метеоинформации, выявления слабых мест в объемах, видах и качестве предоставляемой метеоинформации. В этих условиях руководство Росгидромета решило реорганизовать сферу договорного обслуживания потребителей гидрометеоинформации, создав для этого автономную некоммерческую организацию, изменить принципы и методы работы с авиационными пользователями.

Авиация для нас основной заказчик на метеорологическую информацию. Это связано как с огромным влиянием на деятельность воздушного транспорта погодных факторов, так и с жесткой регламентацией авиаметеообеспечения, изложенной в документах ИКАО,

Всемирной метеорологической организации (ВМО) и Российской Федерации.

Главные наши задачи – организация и обеспечение специализированного гидрометеообеспечения, методическое сопровождение авиаметеообслуживания, проведение маркетинговых исследований рынка гидрометеорологических услуг, формирование принципов ценообразования на них, организация тактического и стратегического планирования, обучение в области авиаметеообеспечения, международные контакты.

За прошедшие годы по поручению руководства Росгидромета в регионах от Калининграда до Чукотки создано 26 некоммерческих автономных организаций, дочерних предприятий с аналогичными функциями, и более половины из трехсот существующих авиаметеорологических станций вошли в их состав. Кроме того, создано 7 филиалов: Северо-Западный, Дальневосточный, Восточно-Сибирский, Сочинский, Великолукский, Уральский и Центрально-Черноземный. Мы – подведомственные Росгидромету организации, вся деятельность метеоагентств осуществляется на основе принципов планирования, отчетности и регулирования Росгидрометом. Наши показатели учтены в сводных социально-экономических показателях работы отрасли, как их неотъемлемая часть. Правление Метеоагентства Росгидромета возглавляет Руководитель Росгидромета – Александр Иванович Бедрицкий. Председателями правлений территориальных метеоагентств являются руководители соответствующих управлений гидрометеослужбы, что помогает в полной мере обеспечивать планирование и выполнение ведомственных заказов в метеоагентствах.

Метеообеспечение авиации – сфера государственных услуг, и потому в регулировании данного вида деятельности мы находимся в правовом поле. Это касается в первую очередь соблюдения правил уполномоченности на авиаметеообеспечение.

– Что это такое?

– Существует Чикагская конвенция ИКАО, в которой статьей 2 определено, что оказывать услуги по ме-

теообеспечению аэронавигации могут только уполномоченные правительством государств органы. В России таким органом является Росгидромет, и он уже своим решением назначает соответствующие организации, которые удовлетворяют всем имеющимся критериям. Мы уполномочены на эту деятельность.

– Как Метеоагентство работает с заказчиками?

– В последние годы нам удалось решить очень важную для заказчиков задачу упорядочения и координации деятельности по обслуживанию аэронавигационной системы страны. В первую очередь для полетов на верхних эшелонах. У нас существует централизованный договор с Госкорпорацией по ОрВД, который напрямую связан с соответствующим действующим соглашением 1999 года между Росгидрометом и Федеральной авиационной службой. В рамках договора нормализовали и унифицировали деятельность авиаметеорологических станций как органов метеорологического слежения по предоставлению любых видов информации для органов ОрВД на трассах в интересах их собственной деятельности и в интересах пользователей (воздушных судов). Мы работаем над внедрением стандартов и рекомендаций ИКАО/ВМО в области метеообеспечения международной аэронавигации, унификацией технологий и форм предоставления информации органам ОрВД.

В вопросе взаимодействия с авиационными заказчиками исключительно важна экономическая компонента: цена (тариф) на авиаметеоуслуги, методические основы возмещения затрат на авиаметеообеспечение. Неотрегулированность экономической стороны авиаметеообеспечения с переходом на рыночные отношения стала сильно «напрягать» авиационных пользователей. Восемь лет мы занимаемся этой сферой, в том числе согласовываем расчеты организаций Росгидромета на ставки метеосборов в районе аэродрома, и считаю, кое-что нам удалось сделать для того, чтобы ставки сборов на авиаметеообеспечение были экономически обоснованными и не являлись непомерными для авиационных

пользователей. Свои расчеты согласовываем и утверждаем с ФАВТ и регистрируем в ЦРТ. В основе этой работы лежит методология возмещения затрат на авиаметеообеспечение. Наша деятельность некоммерческая, мы не ведем ее, что называется, на свой страх и риск, и она не приносит нам прибыли. Это основной принцип, которого придерживается Росгидромет: только возмещение затрат. Кроме того, мы внимательно отслеживаем, как развивается аналогичная работа в ИКАО, в ВМО и уточняем методические документы в части ценообразования на авиаметеообеспечение и экономики этого вида деятельности в целом.

Что еще очень важно? После десяти лет практически полного неведения к вопросам технического переоснащения авиаметеостанций начали решать проблемы поставки новых измерительных и программно-аппаратных средств для авиаметеообеспечения. В структуре Метеоагентства ключевые отделы: авиаметеообеспечения, технического переоснащения, юридический отдел, отдел организации метеообеспечения ЕС ОрВД и отдел верификации авиаметеорологических прогнозов. По мере изменения задач набираем новых специалистов, чтобы профессионально и более компетентно заниматься соответствующими направлениями, обеспечивать динамичное развитие того или иного аспекта деятельности. К примеру, технический отдел развивает работу по организации производства, закупкам измерительного авиаметеорологического оборудования, программно-аппаратных комплексов, связной аппаратуры.

— **Кстати, как сегодня оснащены авиаметеостанции?**

— Основа основ авиаметеообеспечения — оперативные и достоверные наблюдения за целым рядом параметров на аэродроме: ветром, высотой нижней границы облаков, видимостью, опасными явлениями погоды и пр. Кроме того, используются метеорологические радиолокаторы для обнаружения опасных явлений погоды. Перспективно использование спутниковой информации, активно развиваются методы ее обработки, позволяющие получить дополнительные данные для определения метеобстановки.

Для наблюдений на аэродроме преимущественно используем отечественную технику. Импортная закупается лишь тогда, когда у нас в стране аналогичная не производится. Своими заказами смогли поддержать ряд российских заводов. Это касается Ленинградского оптико-механического завода, предприятия в Лыткарино (Московская область), которое производит определенный перечень необходимого нам оборудования, завода «Электромаш» в Нижнем Новгороде и ряда других предприятий. В то же время в аэропортах, где внедряется III категория ИКАО, мы не отказываемся от закупок импортного оборудования. В частности, недавно полностью переоснащен авиаметеооборудованием аэропорт Пулково, в том числе закуплен грозопеленгатор и первый в России доплеровский метеолокатор. Ряд датчиков и МРЛ были приобретены из-за своей высокой стоимости за счет бюджетных средств. Доплеровский МРЛ — это локатор будущего, необходимый в первую очередь для целей шторм-оповещения, и работать на нем будут специалисты нашего Северо-Западного филиала.

Оснащение аналогичным локатором московских аэропортов — пока вопрос будущего. Он обсуждается в Правительстве Москвы, но, к сожалению, пока проблема до конца не решена. Хотя считаем, что сегодня обслуживать столичные аэропорты без всеобъемлющей локационной информации, в том числе о сдвиге ветра, уже нельзя, поскольку для точности метеопрогноза в такой насыщенной полетами воздушной зоне, как Московская, необходим огромный ее объем. Это наиболее трудоемкая сфера работы метеорологов, потому что выдавать краткосрочный прогноз на девять часов очень сложно, учитывая нормативы и допуски опасных для авиации параметров. Количественный их диапазон узок, попасть сложно, а требования авиационных пользователей все жестче.

Надо сказать, что метеорологическая наука у нас в стране развивается, причем не хуже, чем за рубежом. В Гидрометцентре России и других НИУ Росгидромета работают очень сильные ученые, которые смогли создать ряд моделей гидродинамического прогноза, позволяющих достаточно точно оценивать и прогнозировать состояние атмосферы. Результаты расчетов на основе этих моделей используются во всех видах

авиаметеорологических прогнозов. Только имея полные данные по конкретному аэродрому, информацию из базы данных Росгидромета, все другие необходимые синоптические материалы, специалисты приступают к работе. Необходимо комплексировать разнородные сведения во всей толще атмосферы, учитывать динамику разномасштабных и разновременных атмосферных процессов. Каждые три часа, по мере развития синоптической ситуации, прогноз составляется, а при необходимости — корректируется.

Если возникает вероятность возникновения или изменения интенсивности опасного явления, прогноз немедленно должен быть скорректирован и доставлен пользователям. Схема доставки утверждена соответствующими инструкциями по метеообеспечению на аэродроме. Она является составной частью инструкции по производству полетов.

— **Что нового в метеообеспечении авиации появилось за последние годы?**

— Сегодня мы пытаемся кардинально изменить систему метеообеспечения авиации. Как уже говорила, восемь лет назад удалось восстановить существовав-

бирском научно-исследовательском центре, Главном радиометцентре Росгидромета и т.д. Привлекаем фирмы-подрядчики по связным и техническим вопросам.

Программа — очень серьезный документ, и сегодня мы пытаемся вывести ее на уровень ведомственной целевой программы. Не все пока получается, но руководство Росгидромета прекрасно осознает, что авиаметеообеспечение не может полностью финансироваться воздушными эксплуатантами и Росавианавигацией. Развиваться без привлечения бюджетных денег нельзя.

Программа касается и основных направлений модернизации системы авиаметеообеспечения. В первую очередь это разработка российских документов, формирующих нормативно-методическую основу авиаметеообеспечения.

Программа охватывает разработку новых методов прогноза турбулентности, ясного неба, обледенения воздушных судов, опасных явлений погоды на трассах и маршрутах полетов, автоматизацию прогноза опасных явлений погоды в аэропортах и на трассах полетов в Якутии и на Дальнем Востоке, вопросы получения информации АМДАР с бортов самолетов и усвоения этой



шую ранее и хорошо налаженную систему технического переоснащения, а два года назад восстановили и систему методического сопровождения работ, поскольку в авиации самое главное — профилактика безопасности полетов. В штате нашего Метеоагентства собраны лучшие профессионалы-метеорологи. Часть специалистов работала раньше в авиационных предприятиях различных регионов России и государств Содружества. Не так давно в Метеоагентство перешла и группа специалистов из ГосНИИ «Аэронавигация». Практический опыт, знания, аналитический склад ума позволяют им весьма плодотворно заниматься и методической работой.

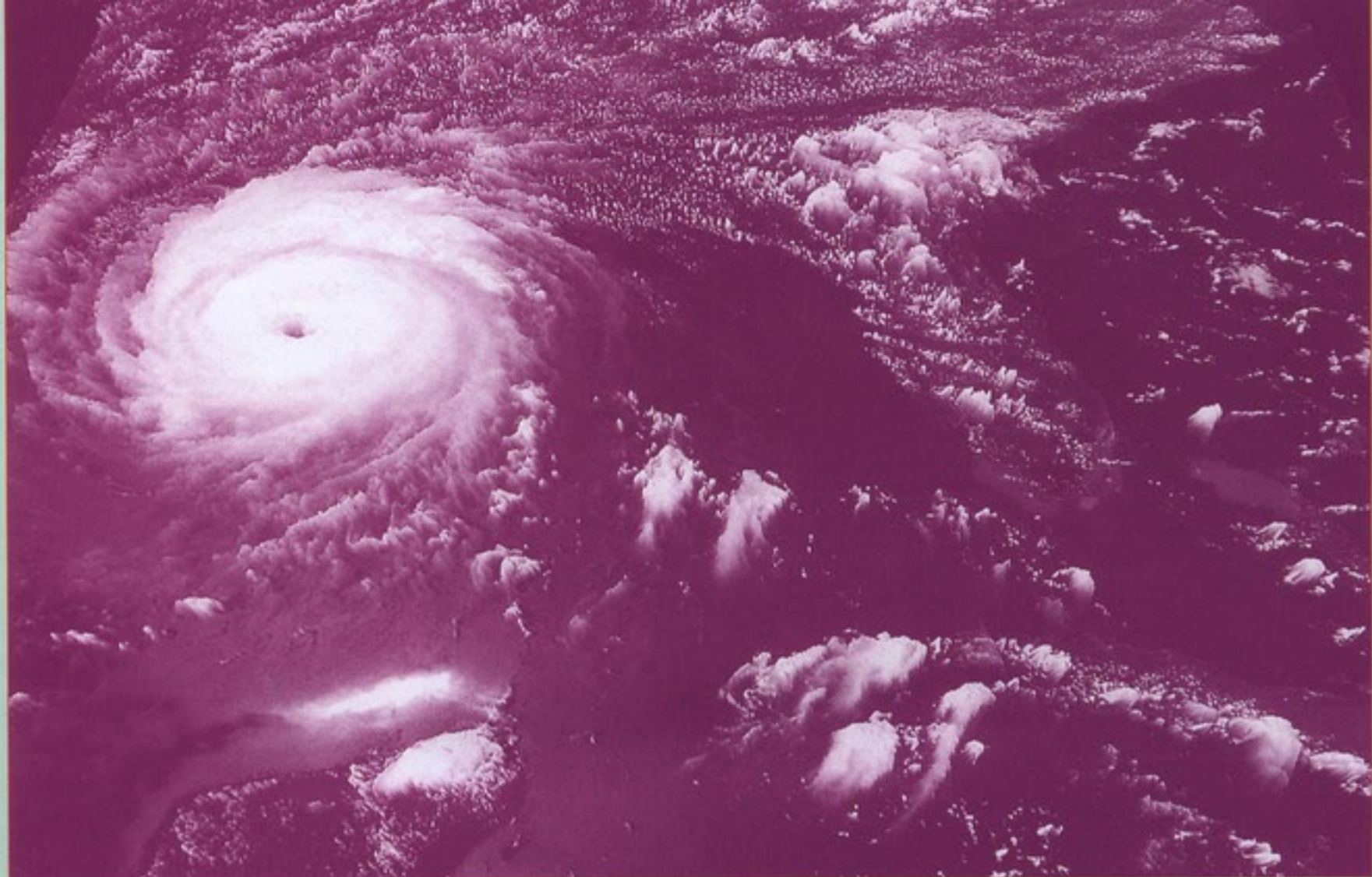
Второе: полтора года назад, наверное, впервые за последние двадцать пять лет в Росгидромете была принята и финансируется за счет средств федерального бюджета Программа совершенствования авиаметеообеспечения. Поскольку Программа разрабатывалась целым рядом организаций, удалось сформулировать те новые направления, развивая которые, можно достичь более высокого качества работы.

Программа реализуется на условиях конкурса, который второй год подряд выигрывает наше Метеоагентство. Часть заданий выполняем самостоятельно, часть размещена в Гидрометцентре России, в Западно-Си-

информации в моделях гидродинамического прогноза. Развитие спутниковых каналов связи позволяет обеспечить достоверный и устойчивый обмен авиаметеорологической информацией и вывести стоимость услуг связи на сумму, в двадцать раз меньшую существующей сегодня.

Программа предусматривает также мероприятия по оптимизации сети авиаметеостанций. Сегодня в составе Росгидромета около трехсот авиаметеостанций, но структура и объемы авиалиний, система ОрВД существенно изменились, а значит, изменились и требования авиационного заказчика.

Таким образом, необходимо модернизировать структуру и технологию работы АМСГ с тем, чтобы быть адекватными системе современной аэронавигации. Так, скажем, в Центрально-Черноземном регионе России полетов воздушных судов гражданской авиации крайне мало, но, тем не менее, авиаметеостанции должны функционировать хотя бы в части наблюдения. Поэтому из семи метеостанций данного региона полным объемом авиаметеопрогнозирования будет заниматься одна, остальные перейдут в разряд наблюдательных. Возникает проблема организации связи удаленных АМСГ, синоптика и диспетчера.



Такие же проекты существуют по Уральскому региону, Красноярскому, Дальневосточному краям, и после модернизации системы связи даже на Чукотке нам придется этим заниматься.

Сейчас мы разрабатываем и внедряем современную систему обмена информацией, методологию прогнозирования для более удаленных территорий, и по каждому региону вчерне такие проекты оптимизации сети АМСГ уже существуют. Более того, Росгидромет запланировал в сентябре рассмотреть на Коллегии данный вопрос. Например, в планах – разработка проекта централизованного авиаметеообеспечения аэропортов Тверь, Новгород, Псков, Ржевка из аэропорта Пулково.

В каждом регионе свои проблемы, но есть и общие моменты, которые позволяют на основе базовых систем связи и прогнозирования все-таки выходить на новую структуру авиаметеорологических подразделений. Помимо технических, технологических моментов существуют еще проблемы реструктуризации системы организации воздушного движения. Мы об этих планах знаем и участвовали в разработке проекта Концепции создания аэронавигационной системы России.

Свои планы строим в соответствии с меняющейся в этой сфере обстановкой. В Программе, о которой говорила выше, есть раздел, касающийся в том числе разработки программно-аппаратных комплексов сопряжения метеоконпоненты и систем аэронавигационного обслуживания.

**– С какой из авиационных структур вы сотрудничаете в наибольшей мере?**

– Конечно, нам ближе пользователь – Госкорпорация по ОрВД. Это основной наш партнер. Наше связующее звено с экипажами воздушных судов, кроме этапа их предполетной подготовки – только диспетчер. Как уже упоминала, Метеоагентство имеет договор с Госкорпорацией, и мы очень внимательно следим за происходящими в организации воздушного движения процессами. Тесно работаем с недавно созданной Федеральной аэронавигационной службой.

Сегодня, когда планируется работа по созданию сети укрупненных центров ОрВД, мы должны активно участвовать в ней. Метеоагентство занимается метеорологической компонентой внедряемой в России концепции CNS/ATM. Ведь метео – одна из главных составляющих безопасного аэронавигационного обслуживания. Проводим и сопряжение метеорологического оборудо-

вания с автоматизированными системами УВД, что позволяет наращивать объемы передаваемой информации на рабочие места авиадиспетчеров.

**– А как решаются проблемы интеграции в мировое сообщество, перехода на мировые стандарты?**

– Мировой стандарт на метеообеспечение содержится в Приложении 3 ИКАО (Техническом регламенте АМО). К нему уже выпущено 73 поправки, готовятся новые. Что важно в первую очередь: создана всемирная система зонального прогнозирования и выпуск двумя ее центрами (Лондон, Вашингтон) карт полетной документации. Уже хорошо отлажены выпуск и распространение карт верхних уровней полетов. Сейчас Лондонский и Вашингтонский центры уже создают карты средних уровней. Пока использование таких карт является рекомендацией ИКАО, но, тем не менее, экипажи зарубежных и российских авиакомпаний, выполняющих международные полеты, уже привыкли к таким картам. У нас в стране выполнен большой объем работ для получения информации из упомянутых центров двумя способами. Первый – через спутник, второй – передача информации из Лондона и Вашингтона с помощью каналов глобальной системы телесвязи ВМО. Мы получаем информацию в цифровом виде, преобразуем ее в аналоговый формат и рассылаем по каналам связи Росгидромета в АМСГ Росгидромета, а также в национальные метеослужбы ряда государств – участников СНГ.

Вторая часть международных стандартов – меняющиеся коды для передачи авиаметеоинформации. Мы участвуем во всех рабочих группах ИКАО и ВМО и имеем возможность отслеживать этот процесс еще на стадии разработки, оперативно учитывать изменения как в практике авиаметеообеспечения, так и программно-аппаратных комплексах, используемых при распространении и обработке информации.

Очень важный момент – штормовые предупреждения по трассам. Сообщения SIGMET выпускались не всегда (как того требовала метеообстановка) и с большим числом ошибок. Буквально года два назад этим вопросом практически еще не занимались, сейчас работаем над этой проблемой вплотную, участвуем в соответствующих SIGMET-мониторингах, проводимых ИКАО.

Наша работа оценивается специалистами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) достаточно высоко. Кроме того, в Росгидромете разра-

ботана программа автоматической оценки качества авиаметеопрогнозов, создан центр верификации прогнозов TAF, ведется объективный контроль их оправдываемости, осуществляются методические работы по улучшению качества прогнозов.

Сейчас актуальным становится внедрение буквально во всех отраслях экономики систем управления качеством. ИКАО настаивает на том, чтобы в авиаметеообеспечении такие системы также были. На последнем Исполнительном Совете Всемирной метеорологической организации (ВМО) в 2006 году было сформулировано, что ВМО в тесном контакте с Международной организацией стандартизации должна сконцентрировать свое внимание на разработке технических регламентов, структуры управления качеством. Как раз в эту категорию попадает технический регламент ВМО/ИКАО по метеообеспечению авиации. Этим документам должен быть придан статус международных стандартов на уровне ISO, и на основе технических регламентов гидрометеорологии или авиаметеорологии должна быть разработана система управления качеством с элементами или на основе ISO. Дальше каждое государство вправе решить, проводит ли оно сертификацию на соответствие этой системе или нет.

Надо сказать, что система сертификации авиаметеообеспечения была разработана у нас в стране еще три года назад. Она зарегистрирована в Росстандарте, и уже более 600 специалистов Росгидромета получили сертификаты. Сейчас вместе с Росстандартом планируем приступить к разработке более масштабной системы управления качеством, касающейся всех аспектов деятельности авиаметеоподразделений, как это делается в ВМО/ИКАО. Тогда проще будет заниматься профилактикой, находить слабые звенья.

**– Марина Викторовна, в краткой журнальной публикации, конечно же, невозможно осветить все аспекты деятельности Метеоагентства. Что, если мы попробуем продолжить разговор на примере работы филиалов агентства, других структур, занимающихся авиаметеопрогнозированием?**

– Думаю, что это стоит сделать. Авиаметеорология активно развивается, в ней есть немало интересных направлений, о которых, к сожалению, рассказывается очень мало. Буду рада продолжению сотрудничества.

Беседу вел В. ШИТОВ.

г. Москва.



## Представляем банковские продукты.



ООО КБ «Адмиралтейский» основан в 1994 году, имеет Генеральную лицензию ЦБ РФ на осуществление банковских операций со средствами в рублях и иностранной валюте № 3054. Уставной капитал Банка составляет 713 646 000 руб.

За последние 5 лет валюта баланса Банка выросла более чем в 23 раза и составила на 1 января 2006 года 4,010 млрд. рублей. Размер собственных средств вырос в 1,5 раза и составил на 1 января 2006 года 845 млн. рублей.

Банк «Адмиралтейский» активно позиционирует себя в различных секторах финансового рынка, однако, основным направлением его бизнеса является обслуживание корпоративных клиентов, которым Банк оказывает широкий спектр услуг.

21 марта 2005 года Государственная корпорация «Агентство по страхованию вкладов» на основании решения от 17 марта 2005 года Комитета банковского надзора Банка России по результатам рассмотрения ходатайства ООО КБ «Адмиралтейский» о вынесении заключения о соответствии требованиям к участию в системе страхования вкладов приняла ООО КБ «Адмиралтейский» в систему страхования вкладов. Регистрационный номер ООО КБ «Адмиралтейский» в реестре банков-участников системы обязательного страхования вкладов - № 791, о чем банку было выдано соответствующее Свидетельство.

**Рубрика:** «Как пользоваться банковскими продуктами с наибольшей для себя пользой»  
ответы на вопросы читателей.

### - Что надо знать для получения кредита?

**Вопрос освещает начальник кредитного Управления ООО КБ «Адмиралтейский» Курмыцкий Н.В.**

Если вы решили выбрать банк в качестве организации для ведения тех или иных ваших финансовых операций и предполагаете, что ваше сотрудничество с ним будет долгосрочным, то необходимо уяснить некоторые, весьма несложные и, смеем сказать, необременительные принципы, на которых основывается обоюдное сотрудничество. Знание и реализация их на практике позволит во многом избежать взаимного недопонимания. Давайте попытаемся сформулировать основные правила и принципы поведения, соблюдение которых значительно упростит, скажем, получение кредита. Отношения банка и клиента в этом случае весьма своеобразны. С одной стороны, они как бы находятся по разные стороны баррикад, выступают в роли продавца и покупателя: продавец, то бишь банк, хочет подороже продать свой товар, покупатель, - клиент подешевле купить. Но, с другой стороны, и тот и другой - люди разумные, и понимают, что несостоявшаяся сделка нанесет ущерб им обоим: продавец не получит прибыли, а покупатель не приобретет необходимую ему вещь.

Вот почему так необходимо им найти общий язык и прийти к компромиссному решению. Продавец может пойти на уступку, но он должен быть уверен, что покупатель её адекватно компенсирует. Вы приходите в банк с вполне определенной целью - получить кредит, но при этом, естественно, отдаете себе отчет в том, что банк не благотворительное общество, и что организация любого кредита связана с определенным риском. И одна из основных задач, которую банк решает при этом, - минимизация подобного риска. Предприниматель зачастую подобен азартному игроку, который готов все поставить на кон, рискнуть, и если выйдет тройка, семерка и туз бинго! А если вместо туза подмигнет недобрым глазом пиковая дама, что ж, начнем сначала. Банкир же, хочет он того или нет, вынужден действовать согласно русской пословице: семь раз отмерь, один раз отрежь, ведь ему приходится рисковать не только своими средствами, но и средствами своих клиентов, которых он не может подвести. Ибо стабильность и надежность - одни из китов, на которых держится финансовый бизнес. Ответьте на вопрос: каков будет результат, если вы попросите денег в долг у хорошего приятеля и у прохожего на улице? Ответ очевиден.

А теперь попробуйте проследить ход мыслей приятеля и прохожего. Приятель подумает: «Я давно его знаю, как не знать, если он мой сосед. Наши дети учатся в одной школе, наши жены сплетничают друг с другом по телефону часами, в позапрошлом году он одолжил недостающих денег у нашего знакомого на покупку автомобиля и вовремя вернул их. Конечно, я дам ему в долг, я доверяю этому человеку». Прохожий решит: «Я его вижу в первый раз. Может, он, конечно, и порядочный человек, а может, и проходимец. Сейчас он божится, что вернет деньги, да еще и с процентами, а где мне его искать, если что... нет, ребята, такой хоккей нам не нужен». В чем в данном случае разница между приятелем и прохожим? В том, что приятель уверен, что долг вы ему вернете, а у прохожего такой уверенности нет, да и быть не может. Так же и банкир должен иметь уверенность в том, что вы надежный партнер, что вы отвечаете за свои слова, а выданный вам кредит будет погашен точно в срок. Как же расположить к себе сотрудника банка и убедить его в том, что сотрудничество с вами не связано с опасностью безвозвратно потерять выданные вам средства? На самом деле, у ответственного и серьезного бизнесмена это не составит большой проблемы.

Во-первых, необходимо дать достоверную информацию о хозяйственной деятельности вашего предприятия.

Во-вторых, сведения о том, куда вы собираетесь вложить полученные средства, показать перспективность вашего проекта.

В-третьих, выразить готовность предоставить обеспечение кредита. Здесь следует иметь в виду, что в качестве обеспечения кредита может выступать недвижимость, оборудование, ценные бумаги, неснижаемые запасы товаров, сырья, имущественные права, поручительства третьих лиц и т.д. В-четвертых, доказать безупречность вашей деловой репутации. Излишне говорить, что все это должно быть подтверждено документально. После этого ваши шансы получить кредит в банке значительно возрастут. И, согласитесь, что подобные требования, предъявляемые банком к потенциальному заемщику, выглядят весьма разумными и справедливыми. Ибо встав на место банкира, вы сами вряд ли, будучи в трезвом уме и твердой памяти, дали бы кредит человеку, не будучи уверенным в возврате вашего капитала.

Прием заявок и дополнительную информацию вы сможете получить в Управлении кредитования КБ «Адмиралтейский» по тел.: 749-91-90, 202-09-22.

Информацию о других продуктах банка Вы можете узнать на нашем сайте

[www.admbank.ru](http://www.admbank.ru)



# Вся жизнь в Аэрофлоте



16

У стенда самых известных выпускников Егорьевского училища. А рядом снимок победителей Спартакиады ГВФ 1951 года, в которой отличился и курсант Саморуков.

**В** школе Владимир Саморуков мечтал о карьере военного моряка. Но вместо высшего военно-морского училища в Ленинграде ему пришлось поступить в Егорьевское авиационно-техническое училище ГВФ. Было это в 1949 году. С тех пор гражданская авиация стала делом всей жизни этого человека.

После окончания в 1959 году Высшего авиационного училища в Ленинграде Владимир Дмитриевич Саморуков плодотвор-



Так отреагировала российская пресса на выход в свет книги воспоминаний кандидата экономических наук В.Д. Саморукова «Дипломат Аэрофлота» в 2003 году.



Из них выходят способные организаторы, выдающиеся администраторы, управляющие и директора крупных предприятий. Кроме того, они способны к политике, экономике и к наукам. Девы считаются «рабочими пчелами» общества. Они любят свою работу до самоотречения. Это стержень их жизни.

*Из «Книги гороскопов»  
о людях, рожденных  
под знаком зодиака Дева.*

но трудится на международной стезе. Начав с самой низкой должности инспектора по перевозкам Аэрофлота в Копенгагене, он вырос до генерального и регионального представителя нашего национального авиаперевозчика в США, Скандинавии и странах Бенилюкса, возглавлял Международное коммерческое управление Аэрофлота и Управление внешних связей Министерства гражданской авиации СССР, был членом коллегии министерства.

Многие годы В.Д. Саморуков активно сотрудничает с журналом «Гражданская авиация», является членом его редакционной коллегии. Его добрые советы и пожелания оказывают нашему редакционному коллективу большую помощь в творческом процессе.

От всей души поздравляем Владимира Дмитриевича с 75-летием со дня рождения, желаем ему крепкого здоровья и долгих лет активной и полноценной жизни.

*Журналисты  
«Гражданской авиации».*

*После очередной  
протокольной встречи  
в МГА СССР. Слева  
направо: В.Г. Сахнов,  
М.А. Тимофеев,  
Б.П. Бугаев,  
В.Д. Саморуков.*

*Встреча ветеранов  
Аэрофлота в канун  
80-летия гражданской  
авиации. Слева  
направо: В.Д. Саморуков,  
Г.А. Мирзоян,  
Л.С. Селиверстов,  
Б.Е. Панюков,  
В.Л. Письменный.*

*На 75-летию журнала  
«Гражданская  
авиация». Слева  
направо: В.А. Киселев,  
А.А. Саморукова,  
В.Д. Саморуков.*



*Золотой юбилей А.А. и В.Д. Саморуковых  
— с сыном Дмитрием и его женой  
Натальей. Бонн, 30 апреля 2006 г.*



*На открытии мемориала в г. Ванкувере в честь  
беспосадочного перелета экипажа В.П. Чкалова из  
Москвы через Северный полюс в США в 1937 году.  
Слева направо: А.В. Беляков, посол А.Ф. Добрынин,  
В.Д. Саморуков, Г.Ф. Байдуков, И.В. Чкалов. 1975 г.*



# «АЭРОПРОЕКТ» НУЖЕН ОТРАСЛИ, НУЖЕН ГОСУДАРСТВУ



18

**Корреспондент журнала «Гражданская авиация» встретился с Президентом ассоциации «Аэропорт ГА», бывшим генеральным директором ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект», академиком Академии транспорта России, заслуженным строителем Российской Федерации, доктором технических наук, профессором Вадимом Николаевичем Ивановым и попросил ответить на несколько вопросов.**

**КОРРЕСПОНДЕНТ:**

— Вадим Николаевич, в последнее время появились высказывания, причем на разных уровнях, что «Аэропроект» уступает свои позиции, работает на старой программной базе, не занимается обновлением нормативных документов, не применяет новых решений в аэродромном строительстве и т.д. Действительно ли институт переживает столь трудные времена?

**В.Н. ИВАНОВ:**

— Самое трудное время было в середине 90-х годов. О нем многое говорилось, я повторяться не буду. Главное, что институт выжил, крепко стоит на ногах, у него сплоченный, профессионально подготовленный коллектив, много молодежи. Несмотря на все независящие от нас проблемы, мы ни разу не подвели заказчиков и подрядчиков. К нам достаточно быстро вернулись все заказчики, которые ушли в начале 90-х годов. Более того, растет их количество, на 15–30% ежегодно увеличиваются объемы проектно-исследовательских работ. Постоянно обновляется компьютерный парк, приобретаются программные продукты XXI века. Без этого мы не смогли бы на одном уровне работать с иностранными фирмами. А мы с ними работали в советское время и активно работаем сейчас. Это немецкие, французские, турецкие, югославские и

другие фирмы. Причем они очень активно приглашают нас к совместной работе. В настоящее время «Аэропроект» разрабатывает проектно-сметную документацию на реконструкцию и развитие всех ведущих аэропортов России, в том числе Внукова, Геленджика, Домодедова, Шереметьева.

**КОРРЕСПОНДЕНТ:**

— Вадим Николаевич, а нельзя ли несколько подробнее рассказать об институте?

**В.Н. ИВАНОВ:**

— В октябре 2006 года ГПИ и НИИ «Аэропроект» исполняется 72 года. Институт комплексный: проектно-исследовательский и научно-исследовательский. Практически все аэропорты бывшего Советского Союза построены по проектам системы институтов «Аэропроект».

«Аэропроект» имеет лицензии на выполнение изысканий и всех видов проектных работ. В его составе имеются высокопрофессиональные специалисты, способные выполнять проектные работы по сорока направлениям деятельности наземной базы гражданской авиации (генеральные планы, аэродромы, аэровокзалы, ангары, цеха бортипитания, ГСМ, ЦЭС, УВД, светосигнальное оборудование, электроснабжение аэропортов, котельные, жилье, ремонтные заводы, учебные заведения и т.д.).

Особое внимание научные работники и проектировщики «Аэропроект» уделяют применению новых типов аэродромных покрытий. Обладая теоретическими и практическими знаниями всей палитры существующих и вновь создаваемых аэродромных конструкций, специалисты в каждом конкретном случае выбирают наиболее оптимальное решение, соответствующее конкретным грунтово-геологическим, гидрологическим и мерзлотным условиям территории строительства.

Например, в аэропорту Ханты-Мансийска запроектировано и построено асфальтобетонное покрытие на щебеночном основании, которое эксплуатируется уже более семи лет и находится в хорошем состоянии. В

аэропорту Волгограда асфальтобетон был применен для усиления существующего покрытия лишь потому, что строительство велось без прекращения полетов. В аэропорту Магнитогорска усиление покрытия было выполнено из бетона, а в продольных швах вместо традиционного шпунта были применены металлические штыри. Прошло десять лет, и, как показало обследование, покрытие находится в отличном состоянии.

Несколько лет назад при реконструкции ВПП-1 в аэропорту Шереметьево был применен принцип «саркофага» на большом фрагменте усиления покрытия. Многолетние наблюдения подтвердили экономичность, надежность и долговечность этого решения.

Такое же решение принято при разработке проектно-сметной документации на реконструкцию ВПП-1 в аэропорту Домодедова. Там же применен высокопрочный бетон при строительстве покрытия магистральной рулежной дорожки как временной ВПП. В настоящее время она уже введена в эксплуатацию.

При усилении покрытия второй взлетно-посадочной полосы в аэропорту Шереметьево применен железобетон.

Привел я эти несколько примеров для того, чтобы было понятно, насколько дифференцированно и профессионально подходят специалисты института к принятию решений и разработке проектно-сметной документации с последующим проведением авторского надзора при строительстве и наблюдения за состоянием покрытий в процессе дальнейшей эксплуатации. Многолетние наблюдения за сотнями построенных по проектам института аэродромных конструкций в разных климатических условиях являются той бесценной базой, которая используется при разработке нормативных документов и принятии решений в дальнейшем проектировании.

В 2001 году по поручению Правительства Российской Федерации «Аэропроект» при участии ГосНИИ, ГосНИИ «Аэронавигация», Центра авиационной безопас-

ности ГС ГА, НИИПИ Генплана г. Москвы, НИИПИ градостроительства Московской области и других организаций была разработана «Схема комплексного развития Московского авиаузла до 2015 г.», в которой предложена стратегия и техника развития каждого из аэропортов. Эта схема, одобренная Советом отрасли, Коллегией Минтранса и Правительством РФ, успешно претворяется в жизнь.

Наука «Аэропроект» занималась и занимается совершенствованием теории расчета аэродромных конструкций, проведением экспериментальных исследований, обследованием аэродромных покрытий в аэропортах и на базе всего этого разработкой, переработкой, обновлением нормативной документации по строительству, эксплуатации и технологии работы аэропортов в целом и аэродромов в частности.

В советское время государство выделяло строго подконтрольные бюджетные средства, которые использовались на проведение исследований и разработку нормативных документов. Раз в пять лет нормативные документы перерабатывались и обновлялись. В них включались результаты новых исследований, которые проводились в течение пяти лет.

Наземная база гражданской авиации имела полную номенклатуру нормативных документов (нормы технологического проектирования аэропортов, аэродромов, аэровокзалов, авиационно-технических баз и т.д.). Эти нормативные документы не отменены еще до настоящего времени.

Кроме того, наука «Аэропроект» занимается разработкой технико-экономических обоснований, бизнес-планов, проблемами экологии аэропортов и т.д.

Несмотря на почти полное отсутствие бюджетного финансирования, «Аэропроект», понимая важность обновления нормативной базы, в 2001–2002 гг. разработал и представил в Федеральное агентство воздушного транспорта два очень важных нормативных документа: Федеральные авиационные правила (ФАП) «Технологическое проектирование и строительство аэродромов гражданской авиации» и Федеральные авиационные правила (ФАП) «Технологическое проектирование и строительство аэропортов гражданской авиации».

Кроме того, вместе с ведущими специалистами 26 ЦНИИ Минобороны России, СоюздорНИИ, МАДИ были разработаны и выпущены строительные нормы и правила на аэродромы (СНИП 32-03-96).

В настоящее время проектирование аэродромов осуществляется на основании этих действующих нормативных документов, а также с обязательным учетом выполнения требований норм годности к эксплуатации гражданских аэродромов (НГЭА-92), соответствующих стандартов и рекомендуемой практики ИКАО. Причем наши нормативные документы предусматривают более жесткие требования, в том числе и к ровности аэродромных покрытий. Данные требования учитываются в заданиях на проектирование при строительстве и реконструкции аэродромов.

Впервые в 1997 году по заданию комитета по авиаГСМ Ассоциации «Аэропорт» институтом совместно с ЗАО «НЕГАС», ГПР «Инжстрой» и другими организациями была разработана нормативная и техническая документация по применению труб с двухсторонним силикатно-эмалевым покрытием для объектов авиатопливообеспечения в аэропортах. Эта технология была применена в аэропортах Внуково, Толмачево и Домодедово.

Многолетняя эксплуатация таких керосинопроводов показала их эффективность и надежность. Использование этого способа защиты поверхности труб от коррозии предполагается при строительстве ЦЭС на новом перроне в аэропорту Шереметьево.

#### КОРРЕСПОНДЕНТ:

— Вадим Николаевич, бытует мнение, что для создания нормальной конкуренции, для участия в ней надо быть обязательно частным,

а не государственным предприятием. Мол, государственные предприятия не могут участвовать в тендерах и работать в рыночных условиях? А как Вы относитесь к акционированию и приватизации?

#### В.Н. ИВАНОВ:

— «Аэропроект», как Федеральное государственное унитарное предприятие, наравне со всеми участвует в интересующих нас тендерах и, к счастью, в большинстве случаев их выигрывает. Может, именно это обстоятельство и вызывает негативную реакцию, а то и зависть некоторых конкурирующих структур. А выигрываем мы потому, что заказчики знают наш профессионализм, умение держать слово, порядочность и надежность. Важно и другое: мы не завышаем цены, но и не опускаемся до демпинга. Что касается моего отношения к акционированию и приватизации — то оно взвешенное. Я против всеобщей приватизации, всех без оглядки предприятий и организаций.

Такой подход разрушителен для многих стабильных государственных предприятий, в том числе и для «Аэропроекта». Наш институт является рентабельной, прибыльной организацией. За счет своих средств обновляет материально-техническую базу, осуществляет своевременный ремонт помещений, поддерживая федеральную собственность на надлежащем уровне.

Насильственная приватизация такой организации, как «Аэропроект», есть осознанное разрушение крепкого жизнестойкого организма, удаление с рынка сильного конкурента в пользу заинтересованных коммерческих структур. Я выступаю против такой «приватизации» и «акционирования».

#### КОРРЕСПОНДЕНТ:

— Вадим Николаевич, к проектным институтам нередко предъявляются претензии за ошибки в сметной стоимости при разработке Обоснований инвестиций в развитие или реконструкцию того или иного аэропорта. Что, с Вашей точки зрения, можно и нужно сделать, чтобы избежать этого в будущем?

#### В.Н. ИВАНОВ:

— Действительно, сметная стоимость строительства или реконструкции того или иного объекта, определенная в Обоснованиях инвестиций, часто в полтора-два, а то и более раз отличается от фактической стоимости, получившейся в результате завершения строительства. Главная причина в том, что в последние годы не было ни одного случая, чтобы проектно-сметная документация разрабатывалась в узаконенной технологической последовательности.

Следует напомнить, что первый документ в иерархии разработки проектно-сметной документации — это Обоснования инвестиций, но в нем сметная стоимость определяется по аналогам и является ориентировочной. На основе прошедших экспертизу и утвержденных Обоснований инвестиций принимается окончательное решение: строить, реконструировать тот или иной объект или нет. Вот и все. А вот окончательные сметная стоимость, перечень объектов, конкретные технические решения по имеющимся уже к этому времени подробным изысканиям определяются на стадии «Проект», который также проходит экспертизу и утверждается.

По материалам «Проекта» и следует проводить тендер на генеральную подрядную организацию. В нашей же практике такие тендеры всегда проводятся по Обоснованиям инвестиций, что является ошибочным.

К моменту разработки проекта должны быть проведены все тендеры на поставку оборудования, а значит, определена и его точная цена. Именно в проект включаются все изменения и дополнения, которые по разным причинам не вошли в Обоснования инвестиций, и определяется окончательно сметная стоимость.

В нашей практике ввели новую стадию «Корректировка Обоснований инвестиций», которая требует

времени, средств, а главное отвлекает проектировщиков от работы над проектом и разработкой документации. По сути эта стадия никому не нужна, так как все изменения, которые предполагается учесть при корректировке Обоснований инвестиций, в обязательном порядке будут учтены в проекте.

Просто надо соблюдать технологию проектирования и своевременно разрабатывать стадию «Проект», но это никак не зависит от воли проектной организации. В настоящее время проект разрабатывается, к сожалению, после выполнения рабочей документации, когда уже строительство завершается. Понятно, что в этом случае стоимость строительства будет отличаться от той, которая имеется в Обосновании инвестиций.

На качество проектно-сметной документации на всех стадиях влияют сроки ее разработки. В реальной жизни они настолько сжаты, что не остается времени у проектировщика на глубокий анализ, сопоставление вариантов и т.д. В этих условиях может допустить ошибку даже специалист высочайшей квалификации, потому что над ним постоянно довлечет груз ответственности за принятые сложнейшие технические решения и сроки выполнения документации.

Приведу только один пример — реконструкцию аэродрома в аэропорту Пулково. «Лензаэропроект» и корпорация «Трансстрой» сделали невозможное, сумев в короткий срок разработать рабочую документацию и завершить строительные работы, принимая сложнейшие инженерные решения прямо на стройке. Практически после окончания строительства появилось Обоснование инвестиций и «Проект». Объект был сдан в эксплуатацию в установленный срок. Однако нашлись структуры и отдельные люди, которые попытались очернить результат колоссального труда проектировщиков и строителей вместо того, чтобы сказать им спасибо.

Плохо, что приведенный пример работы проектировщиков отрасли не единичен, а становится системой. В таком же ритме и с нарушением технологии проектирования ведутся проектные работы «Аэропроект» по таким ответственным объектам, как аэропорты Внуково, Геленджик, Домодедово, Шереметьево.

Чтобы устранить подобные недостатки и повысить качество выполнения проектно-сметной документации на всех стадиях ее разработки, на мой взгляд, следует несколько видоизменить проведение тендеров и создать нормальные по времени условия работы проектировщикам. Это тем более возможно, что в настоящее время имеется разработанная ФГУ «Ространсmodernизация» совместно с «Аэропроект» и другими организациями программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010)», в том числе раздел «Гражданская авиация», утвержденная Правительством.

По моему мнению, необходимо разделить проведение тендеров по времени и видам работ. Первый тендер следует проводить за год-полтора до начала планируемого строительства и включить в него разработку Обоснований инвестиций, «Проекта» и проведения изысканий. Второй тендер готовится по утвержденному проекту и объявляется на генерального подрядчика. В его состав должна быть включена разработка рабочей документации.

Размер бюджетных средств, выделяемых на развитие и реконструкцию аэродромов гражданской авиации России, растет с каждым годом. Ведущиеся в настоящее время многомиллиардные стройки в аэропортах, несмотря на все трудности, своевременно обеспечены рабочей документацией, выполненной проектировщиками отраслевых институтов, и в первую очередь «Аэропроект». Главная задача на сегодняшний день — не искать пути разрушения сложившегося, высокопрофессионального института «Аэропроект», а понять, что он нужен отрасли и нужен государству.

Беседу вел А. ТРОШИН.

г. Москва.



# СВЯТАЯ МИССИЯ «БАРКОЛА»

**В** начале июня этого года россияне стали свидетелями редчайшего события: в Москву из Цетинского мужского монастыря (Черногория) была доставлена одна из главных христианских святынь — десница (правая рука) святого Пророка Иоанна Предтечи. По преданию, Пророк коснулся ею головы Иисуса Христа во время крещения Спасителя в реке Иордан. Десница была передана Московскому патриарху Сербской православной церковью, чтобы ей могли поклониться православные жители России, Украины и Белоруссии.

Судьба святыни полна головокружительных сюжетов. Пророк Иоанн Предтеча, крестивший Христа, не отличался, говоря современным языком, благосклонностью к власти имущим, а потому по приказу царя Ирода был обезглавлен и погребен. Апостол Лука попросил разрешения перезахоронить тело Крестителя, но ему позволили взять только правую руку. Однако император Юлиан Отступник, недовольный всеобщим почитанием десницы, решил сжечь ее, но не успел этого сделать. Верующие искусно прятали от него святыню, пока император не был убит.

Спустя столетия десницу спасали уже от арабов, потом от турок... Ее не раз похищали, отбивали, дарили, теряли и находили, перевозили из города в город, из страны в страну...

В конце XVIII века мальтийские рыцари, спасая десницу от войск Наполеона, обратились к русскому императору Павлу I с предложением стать Магистром Мальтийского ордена и взять святыню под свое покровительство. Павел I принял титул Магистра, а с ним и десницу.

Более ста лет святыня пребывала в Санкт-Петербурге и Гатчине, но после революции начались ее новые приключения. В 1919 году ее вывезли в Эстонию, потом — в Данию, где она оказалась под опекой вдовствующей русской императрицы Марии Федоровны. После



кончины императрицы ее дочери передали десницу основателю Русской Зарубежной Церкви митрополиту Антонию Храповицкому. Некоторое время она хранилась в Берлине, потом была передана югославскому королю Александру I.

В годы второй мировой войны десницу спасал уже другой король Югославии — Петр II. Вместе с сербским Патриархом Гавриилом он спрятал святыню в отдаленном Черногорском монастыре, но в 1951 году власти Югославии изъяли ее и с большой секретностью по-

местили в хранилище одного из музеев. И только спустя сорок два года, в 1993 году, десница была вызволена из «заточения» и возвращена сербскому православному духовенству.

Долгие «скитания» не прошли для святыни без потерь. Сейчас рука Крестителя не имеет двух пальцев: безымянного и мизинца. Они оказались в разных местах. Один находится в музее Стамбула — он вложен в ковчег, имеющий форму руки. Другой хранится в итальянском городе Сиене.

Акция по принесению десницы Пророка в Россию проводилась с благословения предстоятелей Сербской и Русской православных церквей – патриархов Павла и Алексия II. Организатором акции выступил Фонд Андрея Первозванного.

Напутствуя и благословляя делегацию Фонда перед поездкой за святыней, патриарх Алексий II заявил: «Я убежден, что это большой духовный подарок всему православному русскому народу».

Мнение патриарха совпало с настроением многих тысяч православных. Чтобы приложиться к ковчегу со святыней в московском храме Христа Спасителя, где десница находилась с 7 по 16 июня, люди выстаивали многочасовые очереди, невзирая на время суток и погоду. Такая же картина наблюдалась и в других городах. В частности, в Нижнем Новгороде Спасский кафедральный собор и храм, носящий имя Пророка, куда поочередно помещали десницу, были открыты для посещения круг-

нии Виктор Сергеевич Бархотов. – Каждый хорошо понимал, какая высочайшая ответственность возложена на нас, и старался сделать все по максимуму возможного. И я очень доволен, что поставленную задачу наши летчики и другие специалисты выполнили, как говорится, без сучка и задоринки.

Хронику столь необычных полетов «Баркола» можно условно разделить на два этапа. Первый – с 16 по 29 июня. В эти дни были выполнены спецрейсы в Нижний Новгород, Чебоксары, Екатеринбург, Челябинск, Саратов и Минеральные Воды. В состав экипажа входили командир корабля Александр Панасейко, второй пилот Виктор Курденков и бортмеханик Олег Попов. Техническую подготовку самолета обеспечивали инженер Павел Гучанов и авиатехник Юрий Савченко. Обслуживанием VIP-пассажира на борту занималась бортпроводница Ирина Баранова.

Правда, подлетев к Нижнему Новгороду, экипаж вынужден был отказаться от посадки и уйти в Чебоксары. Решение абсолютно верное, поскольку в Нижнем Новгороде разразилась гроза и рисковать не было никакой надобности. Тем более, что в Чебоксарах святыню ожидали с наименьшим нетерпением.

Второй этап – с 1 по 18 июля. Пункты назначения – Ростов-на-Дону, Минск, Санкт-Петербург, Киев, Запорожье, Воронеж, Самара, Москва (Внуково-3). На этом этапе экипаж частично сменился. Командиром корабля стал Сергей Блинов, в помощь ему выделили пилота-инструктора Владимира Яговкина. Бортмеханик тот же – Олег Попов. Заботу о пассажирах приняла на себя бортпроводница Жанна Паклацкая. Техническим обслуживанием самолета опять-таки занимались Павел Гучанов и Юрий Савченко.

Замечу, что рейсы по заявкам Русской Православной Церкви компания «Баркол» выполняла и раньше. Буквально накануне полетов со святыней поступила заявка настоятеля Свято-Тихоновского монастыря иерея Михаила Смирнова на облет Ярославской области архиепископом Ярославским и Ростовским Кириллом. Этот



своеобразный крестный ход по воздуху на вертолете Ми-8 помог выполнить экипаж в составе командиров воздушного судна Е.Кабанова и В.Шустова, второго пилота Г.Саловой и бортмеханика Н.Магисумова. Полет продолжался три с половиной часа. Крестный ход проходил под девизом «Построим Свято-Тихоновский храм всем миром!»

Есть в биографии «Баркола» и такой важный эпизод, как награждение заместителя генерального директора по организации летной работы Виктора Викторовича Полякова Патриаршей грамотой. Она вручена «в благословение за труды, понесенные при ликвидации последствий аварии на Чернобыльской атомной электростанции». Подписана грамота патриархом Московским и Всея Руси Алексием II 26 апреля 2006 года – в день двадцатилетия того трагического события.

Готова ли компания к выполнению новых ответственных миссий?

– Безусловно, – уверенно заявляет В.С. Бархотов. – Для нас это вопрос чести.

А мне хочется еще добавить: и, конечно же, высокого профессионализма персонала «Баркола». Без него в любом деле одной готовности мало, а в авиации – тем более.

Анатолий ТРОШИН

г. Москва.



лые сутки, и все это время туда не прекращался поток верующих. В Чебоксарах святыню еще в аэропорту поклонились президент Чувашии Николай Федоров, председатели комитетов Государственной думы Российской Федерации Константин Косачев и Владимир Плигин, другие высокопоставленные чиновники.

А кто же доставлял святыню в города России, Украины и Белоруссии? В общем потоке сообщений эта сторона события почему-то осталась в тени. Скупая информация о том, что туда-то и тогда-то состоялся спецрейс с десницей на борту, – не в счет. А потому мы с удовольствием восполняем этот пробел.

Все спецрейсы были выполнены хорошо знакомой нашим читателям авиакомпанией «Баркол». Журнал не раз уже писал о ее деятельности по обслуживанию трубопроводов на самолетах Ан-2 и вертолетах Ми-2 и Ми-8. Компания зарекомендовала себя надежным партнером российских нефтяников и газовиков, а потому постоянно наращивает объемы выполняемых работ. Но более года назад она успешно освоила еще один вид спецприменения – перевозку VIP-пассажира на комфортабельном самолете Як-40. Предоставляя своей клиентуре максимум удобств и обеспечивая надежность каждого рейса, компания смогла занять достойное место в нише VIP-перевозок. И выбор Русской Православной Церкви в пользу «Баркола» отнюдь не случаен.

– Заказ по доставке десницы Иоанна Крестителя на поклонение верующим мы восприняли как Святую миссию, – рассказывает генеральный директор компа-



# ЧТО НАМ СТОИТ

## «ИЛ» ОСВОИТЬ

4 июля в Шереметьево, в гостинице «Новотель», собрались руководители Аэрофлота, ветераны 216-го летного отряда, чтобы отметить 25 лет начала эксплуатации на международных воздушных линиях самолета Ил-86. Департаментом общественных связей компании к этой дате был подготовлен своеобразный подарок — сборник «Полет длиною в четверть века», в котором собраны воспоминания людей, имеющих непосредственное отношение к освоению и эксплуатации первого отечественного аэробуса.

О том, что в конструкторском бюро имени С.Ильюшина разрабатывается новый самолет, способный одновременно перевозить более 300 пассажиров, летчики ЦУМВС знали уже в начале семидесятых.

Потребность в такого рода воздушном судне была огромная. К концу 60-х гг. прошлого века быстрый рост объемов пассажирских авиалероузов привел к перегрузке главных аэропортов мира. Это, в свою очередь, вызвало резкое увеличение времени ожидания в воздушной зоне аэропортов, сокращение интервалов между взлетами и посадками самолетов (они порой доходили до 45 сек). В ряде крупных аэропортов время ожидания разрешения на посадку воздушного судна стало превышать длительность самого рейса из пункта отправления. Тем самым ухудшались условия технического обслуживания авиационной техники, усложнялось управление воздушным движением, что невольно приводило к снижению уровня безопасности полетов.

Осенью 1979 года в ЦУМВС начался отбор пилотов, штурманов и бортиженеров для переучивания на самолет Ил-86. Требования к кандидатам были строгими. Всех прошедших отбор направили на внеочередное медицинское обследование, затем пригласили на Высшую квалификационную комиссию (ВКК) в Министерство гражданской авиации, где руководители министерства приняли у них письменные и устные экзамены.

9 декабря 1979 года первая группа летных специалистов из ЦУМВС и Внуковского объединенного авиаотряда была направлена на переучивание. В их числе старший пилот-инспектор ЛШО ЦУМВС В. Мишустин, командиры кораблей Ил-62 Ю. Овсянников, Л. Тугарин, Н. Самсонов, командир авиаэскадрильи самолетов Ил-76 Н. Лысенко, командиры Ту-154 В. Пильщиков, В. Паршин, А. Елисеев, штурман Ил-62 Г. Сапрыкин, старший бортиженер ЛШО А. Козик, бортиженер Ил-62 А. Бедросов.

Первое занятие проходило в актовом зале конструкторского бюро имени С.В.Ильюшина. С

докладом перед собравшимися выступил генеральный конструктор самолета Генрих Васильевич Новожилов. Он подробно рассказал о технических характеристиках нового самолета, ответил на вопросы, которых было немало. Летчикам хотелось как можно больше узнать о первом советском аэробусе,

тоном, не терпящим возражений, сказал министр. — Сможешь?»

Пришлось сказать, что постараюсь, хотя с заменой Ту-154 на аэробус загрузка пассажиров должна была вырасти практически в два раза. Так что задача министром была поставлена архисложная, но ее необходимо было выполнять.

По возвращении в Берлин пришлось срочно решать комплекс задач по техническому и коммерческому обслуживанию предстоящего рейса. Проблема была в том, что в берлинском аэропорту Шенефельд не было наземных средств механизации для погрузки и разгрузки контейнеров, которые перевозились на борту Ил-86. Об этом доложил министру. Борис Павлович пообещал во всем ра-

который им предстояло в ближайшее время эксплуатировать.

13 мая 1981 года пилоты ЦУМВС выполнили первые самостоятельные полеты. Экипаж В. Мишустина — из Внукова в Минеральные Воды, экипаж В. Паршина — из Внукова в Ташкент.

Приказом министра гражданской авиации в структуре ЦУМВС была создана отдельная эскадрилья самолетов Ил-86. Командиром был назначен В. Паршин, его заместителем Л. Тугарин, старшим штурманом В. Соломатин, старшим бортиженером В. Ращупкин, начальником штаба П. Дюон, помощником командира Ю. Скороглядков, старшими инженерами А. Савельев и В. Бахтин, инспектором отдела кадров В. Малахова.

В апреле-июне 1981 года началась интенсивная работа по подготовке к выполнению первого регулярного рейса на самолете Ил-86 по маршруту Москва-Берлин (аэропорт Шенефельд). Вот что вспоминает о том времени представитель Аэрофлота в Берлине В.К.Туманов:

«В 1981 году, сразу после майских праздников, меня срочно вызвали в Министерство гражданской авиации. Прилетев в Москву, тотчас поехал в Управление внешних сношений (УВС), где узнал, что со мной хочет поговорить сам министр Борис Павлович Бугаев.

Поздоровавшись и расспросив о делах в представительстве, Борис Павлович сказал, что коллегия министерства приняла решение преподнести предстоящему съезду КПСС своеобразный подарок — выполнить первый международный регулярный рейс на новом самолете-аэробусе Ил-86 (до этого в Берлин из Москвы летал самолет Ту-154). Срок для подготовки конкретных предложений — две недели.

«Учти: рейс должен быть регулярным, а загрузка составлять не менее 65 процентов, — как всегда,

зобораться. Как потом стало известно, Бугаев дал срочное указание директору Рижского завода гражданской авиации обеспечить аэропорт Шенефельд всем необходимым, что и было сделано. Оставалось отработать вопросы одновременной регистрации двухсот пассажиров. Терминал аэропорта не был готов в этом. Договорились с немецкой стороной (авиакомпанией «Интерфлюг») о выделении двух стоек регистрации для обслуживания пассажиров, прибывающих из Москвы, и провели несколько тренировок персонала по новой технологии.

Я регулярно докладывал в министерство о ходе выполнения программы. Мне было дано право самому определить окончательную дату готовности приема нового рейса (примерный срок был определен заранее). С руководством «Интерфлюга» мы первоначально решили — полет должен состояться в первой декаде июня. В конце мая в Шенефельд самолетом Ил-76 был доставлен самоходный подъемный контейнеропогрузчик (СПК). Но при нем не было никакой документации. Не было и специалистов, которые могли бы эксплуатировать СПК. Стало самостоятельно разбираться, что к чему. Безрезультатно. Немецкие коллеги согласились помочь, забрали погрузчик к себе, в свою техническую службу. В Москву была направлена телеграмма с просьбой срочно прислать толковых инженеров. Ступая несколько дней в Берлин прилетели Леонид Попов и Николай Бобровский, но к этому времени немецкие инженеры не просто устранили дефекты, но и доработали СПК, оснастили погрузчик новыми узлами. Мы вздохнули с облегчением и назвали окончательную дату прилета самолета — 3 июня. Накануне решили провести пресс-конференцию. Для этого из ГосНИИ гражданской авиации к нам прибыл, выполнив технический рейс, самолет Ил-86 с номером 86009. На его борту была большая делегация во главе с заместителем министра Иваном Федотовичем Васильевым. В нее входили генеральный конструктор Генрих Васильевич Новожилов, руководители многих управлений МГА, около сорока представителей средств массовой информации.

Мы предложили провести пресс-конференцию в воздухе, на борту самолета. Идея многим понравилась. Пригласили иностранных журналистов, немецких партнеров по бизнесу. Вылетев из Берлина,

Встреча ветеранов аэробуса Ил-86 в аэропорту Шереметьево.

Фототека «Аэрофлота».





# ИЛ-86

АЭРОФЛОТ



## ПОЛЕТ ДЛИННОЮ В ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА

самолет взял курс на север. Развернулись у побережья Балтийского моря и взяли курс на столицу ГДР. В полете журналистам и членам делегации был предложен легкий завтрак и прохладительные напитки. После этого началась пресс-конференция. На ней выступили и ответили на вопросы корреспондентов Васин, Новожилов, командир корабля В.Паршин».

Второй страной (после ГДР), давшей согласие на выполнение регулярных рейсов на Ил-86, была Испания. На очереди были полеты в Париж, Прагу, Вену, Барселону, другие аэропорты мира.

В январе 1984 года отдельная авиаэскадрилья самолетов Ил-86 была переименована в 216-й летный отряд. К 1989 году экипажи Ил-86 выполняли рейсы уже более чем в восемьдесят стран мира, произвели посадку более чем в ста аэропортах.

216-й летный отряд стал настоящей кузницей кадров для Аэрофлота. Здесь прошли школу становления бывший первый заместитель генерального директора ЦУМВС Дмитрий Барилев, бывший заместитель генерального директора по летной работе Николай Изосимов, бывший первый заместитель генерального директора ОАО «Аэрофлот», ныне командир летного отряда самолетов Ил-96/Ил-86 Анатолий Вольмерец, бывший начальник инспекции по безопасности полетов Владимир Селезнев, нынешний заместитель генерального директора – летный директор «Аэрофлота» Станислав Тульский и многие другие.

За годы эксплуатации в Аэрофлоте Ил-86 стал самолетом-легендой, одним из самых безопасных среди отечественных воздушных судов. И если бы установленные на нем двигатели были не столь «прожорливы», Ил-86 и сегодня мог бы успешно эксплуатироваться на внутренних и международных маршрутах.

С юбилеем ветеранов поздравил создатель легендарного самолета дважды Герой Социалистического Труда Генрих Васильевич Новожилов.

— Мне посчастливилось близко знать многих летчиков, которые стояли у истоков создания 216-го летного отряда, — сказал он. — Это были настоящие профессионалы, влюбленные в небо, свою нелегкую профессию, которые своими советами, замечаниями и рекомендациями помогали нам в работе над созданием новых самолетов.

Ил-86 по праву считается одним из самых надежных и безопасных отечественных самолетов. В этом заслуга не только сотрудников нашего конструкторского бюро, авиастроителей, но в первую очередь летчиков, штурманов, бортиженеров и бортрадистов, всех, кто имеет непосредственное отношение к эксплуатации воздушных судов.

Анатолий ИВАНЕНКО

г. Москва.

Книгу «Полет длиною в четверть века» можно получить в Департаменте общественных связей ОАО «Аэрофлот». Контактный телефон 155-68-99.

**ГОДОВОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ** акционеров ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» утвердило новый состав Совета директоров. В состав Совета вошли 11 из 14 кандидатов:

- **Антонов В.Н.** – первый заместитель генерального директора ОАО «Аэрофлот»;
- **Данилицкой А.А.** – генеральный директор ООО «Национальная резервная корпорация»;
- **Душатиной Л.А.** – первый заместитель генерального директора ООО «Национальная резервная корпорация»;
- **Иванов В.П.** – помощник Президента Российской Федерации;
- **Копейкин М.Ю.** – заместитель Руководителя аппарата Правительства Российской Федерации;
- **Никитин Г.С.** – начальник управления Росимущества;
- **Окулов В.М.** – генеральный директор ОАО «Аэрофлот»;
- **Тихонов А.В.** – директор департамента Минтранса России;
- **Шаблин В.Н.** – вице-президент ОАО «АКБ «Национальный Резервный Банк»;
- **Шаронов А.В.** – статс-секретарь – заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации;
- **Юрчик А.А.** – руководитель Росавиации.

В ходе голосования из числа избранных в Совет директоров наибольшее количество голосов получил генеральный директор ОАО «Аэрофлот» Валерий Окулов.

Председателем Совета директоров избран помощник Президента Российской Федерации **Иванов В.П.**

**ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР** ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» **Валерий Окулов** в четвертый раз избран членом Совета управляющих Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) на период 2006–2007 годов. Выборы Совета прошли на ежегодной генеральной конференции Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), проходившей в Париже.

Совет управляющих ИАТА (The IATA Board of Governors) – постоянно действующий орган, ответственный перед ежегодной генеральной конференцией. Члены Совета, в который входит 31 человек, избираются из числа руководителей крупнейших авиакомпаний – действительных членов ассоциации. Среди обязанностей Совета – действовать от лица и в интересах ассоциации, работать в тесном сотрудничестве с генеральным директором ИАТА, обеспечивать политические указания и осуществлять руководство постоянными комитетами и вспомогательными органами ассоциации, а также политическое руководство конференциями. Отдельные члены Совета могут давать консультации по вопросам, затрагивающим конкретные области, их услуги используются в общих интересах ассоциации.

**В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ** состоялось официальное открытие филиала ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии». На церемонии присутствовали полномочный представитель Президента в СЗФО Илья Клебанов, губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, генеральный директор «Аэрофлота» Валерий Окулов, партнеры компании.

Филиал «Аэрофлота» в Санкт-Петербурге создан на базе представительства авиакомпании, работающего в городе на Неве с 1996 года. За время работы объем оказанных представительством «Аэрофлота» в Петербурге услуг по перевозке пассажиров, почты и грузов в денежном исчислении вырос с 22 млн руб. до 500 млн руб. За 10 лет отправлено около 600 тыс. пассажиров, более 900 тонн груза.

«Аэрофлот» рассматривает расширение своей деятельности в Санкт-Петербурге как одну из приоритетных направлений развития. Это решение обусловлено растущим влиянием северной столицы как культурного и политического центра РФ, потребностями жителей в качественных международных и внутрироссийских авиаперевозках, необходимостью повышения конкурентоспособности российских авиаперевозчиков в петербургском авиационном сегменте.

Основная задача петербургского филиала «Аэрофлота» – активизировать производственную и коммерческую деятельность компании в регионе, расширить географию полетов.

Директором филиала назначен Сергей Геннадьевич Белов, ранее работавший первым заместителем генерального директора ФГУАП «Пулково».

## НОВОСТИ «АЭРОФЛОТА»

**ОАО «ТЕРМИНАЛ»** – компания, созданной ОАО «Аэрофлот» для реализации проекта строительства терминала Шереметьево-3, – присвоен рейтинг кредитоспособности на уровне «В+» с позитивными перспективами рейтинговым агентством АК&М. Это означает, что ОАО «Терминал» относится к классу заемщиков с удовлетворительным уровнем надежности. Риск полной или частичной реструктуризации долга низкий. В перспективе по мере реализации проекта по строительству нового терминала в аэропорту Шереметьево уровень кредитоспособности компании, вероятнее всего, повысится.

Как сказано в отчете рейтингового агентства АК&М, ОАО «Терминал» характеризуется высоким профессионализмом менеджмента, о чем свидетельствуют текущие результаты работы компании и приведенные финансовые материалы по проекту. Высокое качество проработки проекта, глубокий анализ на всех стадиях его осуществления, привлечение ведущих специалистов повышают оценку в части эффективности управленческих решений. Тесное сотрудничество ОАО «Аэрофлот» с ОАО «МАШ», ОАО «Внешторгбанк» и «Внешэкономбанком» повышает надежность не только финансово-экономических, но и производственно-технических решений по проекту.

Участие в капитале терминала крупнейших российских банков-инвесторов может привести к более эффективным условиям использования заемного капитала и повысить уровень финансовой устойчивости компании. Тот факт, что компании – основные акционеры ОАО «Терминал» – обладают высокой финансовой устойчивостью, надежной репутацией и высоким уровнем заинтересованности в успешной реализации проекта, расценивается как важный положительный фактор.

В рамках анализа основных прогнозных финансовых показателей компании, подчеркивается в отчете рейтингового агентства, ОАО «Терминал» характеризуется высоким потенциальным уровнем долговой нагрузки. Это во многом обусловлено характером финансирования проекта – основная часть инвестиций будет проведена за счет долгосрочных заемных средств, что с учетом специфики и значительного срока окупаемости будет отражено в высоком уровне долговой нагрузки. При этом основные прогнозные денежные потоки адекватны объемам выплат по долгу и в перспективе ситуация будет характеризоваться тенденцией к улучшению. Годовые денежные поступления, начиная с 2009 года, превысят оттоки, связанные с погашением и обслуживанием полученных кредитов.

В качестве фактора риска отмечается сильная зависимость от макроэкономических факторов и спроса на услуги. Основные доходы компании напрямую зависят от спроса на авиаперевозки. Причем такая характеристика, как пассажиропотоки, отличается высокой степенью волатильности. Поскольку высокая доля потребителей услуг, предоставляемых в терминале Шереметьево-3, будет приходиться на граждан РФ, спрос на авиаперевозки в значительной степени зависит от макроэкономической ситуации в стране и уровня доходов населения. Снижение благосостояния населения вместе с сокращением экономической активности предприятий, пользующихся услугами авиаперевозчиков, может привести к падению спроса на авиаперевозки и, как следствие, спроса на услуги терминала Шереметьево-3. В свою очередь, экономический рост в России во многом определяется динамикой цен на сырье на мировых товарных рынках.

Также, отмечает АК&М, у компании наблюдаются потенциально высокие валютные риски и риски, связанные с валютным регулированием, поскольку терминал будет работать со многими зарубежными авиакомпаниями и иностранными пассажирами и вследствие этого будет вынужден использовать в своей деятельности различные мировые валюты. Основная часть доходов компании будет номинирована в иностранной валюте, а расходы – в рублях, что определяет зависимость денежных потоков от процессов курсообразования на валютном рынке.

По словам генерального директора ОАО «Терминал» Кирилла Будаева, присвоение рейтинга свидетельствует о доверии финансового сообщества к компании, а также о высоком потенциале проекта.

Терминал Шереметьево-3, отвечающий всем современным европейским стандартам, позволит объединить все регулярные рейсы в Шереметьево и тем самым существенно повысить спрос со стороны транзитных пассажиров, а также оптимизировать маршрутную сеть и сервисное обслуживание как для «Аэрофлота», так и для других авиакомпаний-клиентов.

Департамент общественных связей

работает в сфере бизнес-перевозок с 1999 года. За это время она смогла не только занять прочное место на авиатранспортном рынке, но и заработать солидный авторитет, поскольку в своей деятельности придерживается самых высоких западных стандартов в обеспечении безопасности полетов и качества обслуживания клиентуры. Весной этого года авиакомпания «Джет-2000» была названа в числе победителей национальной авиационной Премии «Крылья России-2005».

О проблемах развития деловой авиации, сегодняшнем состоянии дел в этом секторе отечественного авиационного рынка рассказывает генеральный директор авиакомпании «Джет-2000», заслуженный летчик-испытатель России Михаил МАРКОВ.

— Михаил Михайлович, на страницах журнала мы встречаемся не впервые и всегда наш с Вами разговор затрагивает целый ряд проблем, характерных для бизнес-перевозок в России. Скажите, пожалуйста, что-то меняется в этой сфере к лучшему?

— Самый положительный момент — по-прежнему растущий спрос наших соотечественников на услуги бизнес-авиации. Если говорить о «Джет-2000», то за последние два года объем перевозок у нас увеличился процентов на сорок. Думаю, что примерно на столько же возросли перевозки и у других российских бизнес-операторов. Это свидетельствует о том, что частный самолет из разряда дорогой игрушки бизнесмена постепенно переходит в разряд удобного, хотя отнюдь и недешевого средства передвижения.

Конечно же, сравнивать российский сектор деловой авиации с американским либо европейским просто невозможно. В Америке, скажем, число самолетов и вертолетов деловой авиации давно уже превышает десять тысяч, что объясняется не только тем, что Америка — страна, богатая. Просто там созданы такие условия, прежде всего в части законодательства, наземной инфраструктуры, которые способствуют бурному развитию деловой авиации. Для бизнес-самолетов в США действует свыше пяти тысяч аэродромов и летают там не только бизнесмены, но и люди так называемого среднего класса. Самый простой пример — лицензирование и сертификация. В США к этим вещам относятся очень жестко, но тем не менее там немало частных летают без какой-либо дополнительной сертификации на российских «мигах» и «су». В Америке нет нужды получать лицензию, если ты на своем собственном самолете летишь из одного пункта в другой. Все упрощено и сделано так, чтобы было удобно пользователям деловой авиации. Поэтому она там давно превратилась в целую отрасль, обеспечивающую рабочие места, стимулирующую развитие авиационной промышленности.

— А что у нас в России?

— Для нас деловая авиация вообще явление сравнительно новое. Первые бизнес-самолеты россияне стали приобретать в начале 90-х годов прошлого века, до тех пор купить самолет не мог ни частный гражданин, ни организация. На сегодняшний день точной цифры принадлежащих россиянам воздушных судов назвать, пожалуй что, и невозможно. Где-то в среднем от 100 до 200. Хотя называются и гораздо меньшие цифры — точно подсчитать нельзя из-за конфиденциальности данной информации, приравняемой к коммерческой тайне. Ведь таможенное и налоговое законодательство России просто подталкивает наших соотечественников регистрировать свои самолеты за рубежом и передавать их в эксплуатацию зарубежным же компаниям. Ну а коль спрос на услуги деловой авиации в России растет, а законодательство несовершенно, то при таком «раскладе» к нам устремляются десятки иностранных операторов. Им и достается большая часть доходов.

— В процентном соотношении примерно сколько?

# ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ: ЗАЧЕМ ЗАКРУЧИВАТЬ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ГАЙКИ?

— Думаю, процентов восемьдесят-девяносто. Так что бизнес-самолеты, принадлежащие нашим соотечественникам, но эксплуатируемые западными компаниями, ежегодно уносят из страны сотни миллионов долларов, поскольку работают на развитие зарубежной отрасли. Разве это хозяйски, разве это государственный подвиг? И что удивительно, никому ничего не докажешь, не объяснишь, хотя чего объяснять, и так всем все понятно. Значит не болит у чиновничьего люда душа за родное отечество, опять действует чисто российский менталитет, принцип «чем хуже — тем лучше».

— Михаил Михайлович, почему все-таки наши бизнесмены — «богатенькие буратины» предпочитают регистрировать свои самолеты где-то за рубежом?

— Во-первых, в нашей стране не урегулированы отношения собственности, а попросту говоря, нигде зарегистрировать свое право на самолет. Во-вторых, поговорю, таможенные платежи. Купил ты, предположим, самолет за 30 млн. долларов, так позволешь заплатить еще и 40 процентов пошлины и НДС. Вот и посчитайте, во что обойдется покупка. Да ни один зарубежный банк не влезет в схему ее кредитования. Это невозможно! А уж коль все-таки частник либо какая-то фирма все же пускаются во все тяжкие — финансовые, юридические проблемы, то дальше натянутся на очередную порцию пилуль. К примеру, только в России собственник самолета обязательно подвергается перед полетом процедуре досмотра. Только в нашей стране по правилам коммерческой авиации ты, владея собственным самолетом, должен иметь еще и билет на каждый полет. Полный абсурд. Вот и получается, что, будучи отнюдь не богачами, мы «кормим» чужие страны, где создаются рабочие места для обслуживающего персонала. Причем весьма и весьма высокооплачиваемые. Где платятся налоги. Российские же эксплуатанты становятся неконкурентоспособными.

— Почему?

— Потому что россиянину, собирающемуся стать владельцем бизнес-самолета, ни к чему лишние проблемы, которые ставит отечественное законодательство. Ему проще отдать самолет в эксплуатацию зарубежной фирме, базирующейся где-нибудь в Финляндии, Эстонии или Латвии. Там можно уйти даже от драконовских пошлин, не говоря уже о проблемах юридического характера. А ведь отечественная экономика растет, это видно по всему. Вместе с ней растет и спрос на услуги деловой авиации — это общемировая тенденция. Убери сейчас все рогаки, мешающие ее развитию, деловая авиация в России станет огромным транспортным сектором. Причем нужда в бизнес-перевозках у нас отнюдь не между Москвой и, скажем, Питером. На них огромный спрос в регионах, где уже давным-давно разрушена сеть местных воздушных линий. В то же время когда-то была создана (и действовала!) широкая сеть аэропортов местных воздушных линий, которые сегодня медленно умирают — летать-то некому, да и населению не по карману.

Конечно же, говорить о том, что нет никаких подвижек в государственном регулировании деятельности бизнес-авиации, нельзя. Процесс идет, но черепашьим шагом, неспешно, как будто бы решается вопрос самый что ни на есть второстепенный. Ох уж эта российская неспешность! Ничего плохого не хочу сказать о чиновниках, они нужны, просто необходимы. Но порой складывается впечатление, что кое-кто из чиновничьей братии смотрит на происходящее примерно так: а пускай, дескать, будет еще хуже! Поживем, посмотрим...

Но все же работа идет... Над совершенствованием правил сертификационных норм для частных и корпоративных самолетов, над упрощением формальностей при выполнении полетов бизнес-авиации. Ну а то, что не у всех еще появилось сознание важности этой работы — вполне объяснимо: все новое всегда противоречит имеющемуся. Уже около 15 лет существует в России бизнес-авиация. Плохо ли, хорошо ли она живет — вопрос другой. Есть видимая часть — как у айсберга. В этой части за последнее время произошли положительные изменения. К примеру, упрощена система согласования заявок на рейс. Раньше процедура оформления разрешения на полет требовала целых суток, тогда как иностранные компании получали его за два-три часа. Сегодня и российские бизнес-перевозчики могут получать разрешение в этот срок, но есть и подводная часть айсберга — гораздо большая. Она-то и мешает нормальному развитию отечественной деловой авиации.

Последнее время многое в отрасли делается для интеграции России в международное авиационное сообщество, для приведения авиационных норм и правил в соответствие с требованиями ИКАО. Правда, зачастую принимаемые меры имеют весьма мало общего с практикой ИКАО.

— Например?

— Российская авиационная правовая система никак не может сравниться с западной. Компании бизнес-авиации во всем мире работают по правилам коммерческих авиакомпаний. Если владелец самолета (независимо от того, физическое это лицо либо юридическое) использует его в своих интересах — перевозки на нем подчиняются правилам авиации общего назначения (АОН). Никто не пишет новых правил специально для деловой авиации. Их нет нигде. У нас же продолжают «изобретать велосипед». За последнее время появилась куча документов еще и по малой авиации. А это что такое? Говорят — маленький самолет в частном владении. Тогда что такое АОН? А это, дескать, все самолеты по классификации Воздушного кодекса РФ. Ну нет, не существует в мире такого разделения. Не может быть один самолет коммерческий, а другой АОН, поскольку любой из них может выполнять как коммерческие, так и некоммерческие полеты. Коммерческие полеты — это товар, предлагаемый на рынке, а некоммерческая авиация — система правил, применяемых к коммерческим полетам.

ИКАО относит к общей авиации все некоммерческие полеты гражданской авиации, выполняемые на основе

общих правил гражданской авиации. Относятся к ним правила регистрации воздушных судов, правила их летной годности, правила использования воздушного пространства и т.д., дополнительные требования устанавливаются правилами сертификации эксплуатантов гражданской авиации для коммерческих рейсов. Да все очень просто. АОН — это правила полетов, которые должны быть обязательными для всех. Это как правила дорожного движения, которым должен подчиняться каждый его участник, независимо от того, движется он на тракторе или на «мерседесе».

Как недоработки, так и перегибы в нормативных документах отнюдь не лучшим образом отражаются на деловой авиации.

#### — В чем это выражается?

— Сейчас появилось немало теневых структур, которые невидимы, как подводные лодки. Вроде как бы их и нет, но они выполняют различные работы по заказу иностранных бизнес-авиакомпаний. В том числе трудоустраивают российских пилотов на частные самолеты. Я как законопослушный гражданин сделать этого не могу, иначе буду иметь массу неприятностей. Вот приходит, например, ко мне Петр Петрович К. и говорит: «Михаил Михайлович, я купил самолет. В эксплуатацию в твою компанию его не отдам, больно все здесь в России хлопотно, зарегулировано государством. А вот экипаж твой на работу с удовольствием возьму, все равно у тебя они простаивают...»

Да, в компаниях бизнес-авиации работают не линейные пилоты, которые летают по 80 часов в месяц. У нас как, слетал один раз, потом дней пять свободен. За это время пилот вполне мог бы и на частном самолете полетать, и в аэроклубе, но ни-ни... Вот и задаешься себе вопросом, а почему нельзя? Если водитель таксопарка отработал день, он что, не может затем сесть в свою машину и поехать домой? А в выходные на дачу? То есть учет налета у нас возведен в ранг абсурда, но только не в понимании чиновников. Теневые же агентства по найму пилотов работают чуть ли не официально. Их деятельность не лицензирована и не сертифицирована. Зачастую они просто не знают, что за авиационные госструктуры находятся в здании на Ленинградском, 37, чем они занимаются. Зато легальная российская авиакомпания разрешит своим пилотам подрабатывать в какой-то другой компании не может. Тоже подводная часть айсберга...

#### — Михаил Михайлович, сколько сейчас самолетов в «Джет-2000»?

— За последние полтора-два года объем перевозок у нас увеличился с 50–60 рейсов в месяц до 80–90. Среднемесячный налет на одном «Falcon-20» составляет порядка 70 часов. Линейные формы технического обслуживания, а также А-check выполняем самостоятельно на своей базе во Внукове, более сложные — в Европе. Очень хотели бы развивать сферу наземного обслуживания, но пока это направление не идет — все монополизировано.

Что же касается самолетного парка, то сейчас в «Джет-2000» пять самолетов: два «Falcon-20», «Falcon-50», «Hawker-125-700» и «Challenger», который ввели в эксплуатацию пару месяцев назад. Процедура юридического оформления судна была очень непростой, потребовалась большой работы с договорами, но все сделали чисто, самолет уже работает, причем за рубли. Место базирования его по желанию владельца не только аэропорт Внуково, но и Бугульма. Кроме того владелец поставил условие, что летать на нем будет бугульминский экипаж, у которого опыта полетов на самолетах такого класса не было. Поэтому пришлось его переучивать, вводить в строй.

Надо сказать, что летная работа в бизнес-авиации имеет свою особую специфику, требующую огромного профессионального мастерства, опыта. Да скажем, в том же «Аэрофлоте» летают пилоты высочайшей квалификации, высочайшей ответственности, дисциплины. Но они линейные пилоты, а мы зачастую в обед еще не знаем, куда полетим вечером. Более того, летишь иногда в какой-нибудь маленький аэропорт, скажем, где-нибудь в Альпах, а там такой заход на посадку, что не приведи Бог! Да и с организационной точки зрения любой бизнес-полет, как выезд в командировку хозяйствующего субъекта — вся ответственность и бухгалтерия на экипаже, начиная с заказа гостиницы, флайт-плана и кончая контактами с владельцем

самолета. Поэтому в бизнес-авиации требования к подготовке пилотов, конечно же, существенно отличаются от тех, которые предъявляются к линейным пилотам. Здесь больше самостоятельности, что ли.

#### — Сколько человек сегодня работает в компании?

— Более восьмидесяти. Конечно, по западным меркам это много. Там в подобных компаниях работает персонала раза в три меньше. Но, в соответствии с существующими правилами, мы должны иметь в своем штате и врача, и инженера по охране труда, и специалиста по авиационной безопасности. Наши отечественные требования по сертификации заставляют содержать большее число инженерно-технических работников для обслуживания самолетов своими силами. Западные бизнес-компании такой «головной боли» не знают, там пользуются услугами терминалов деловой авиации, которые обслуживают и пассажиров бизнес-джетов, и сами самолеты.

Сегодня вся гражданская авиация России на пороге кадрового голода. Уже сейчас ощущается нехватка летного состава. То наплеватьское отношение к подготовке летной смены, которое пережила отрасль в 90-е годы, сегодня оборачивается большими проблемами. Молодого парня только что из училища в кресло второго пилота самолета бизнес-авиации сразу не посадишь, его учить надо, и учить серьезно. Но есть и вторая сторона вопроса: прийдя к нам, такой молодой человек обрекает себя на очень долгую судьбу второго пилота. Чтобы стать командиром, ему нужно набрать полторы тысячи часов налета, и в бизнес-авиации на это потребуется немало лет. Сегодня в компании есть несколько молодых пилотов, но перспектива ввода их в строй командирами весьма далекая.

#### — Михаил Михайлович, не так давно некоммерческое Партнерство «Безопасность полетов» в номинации «За героизм, мужество и находчивость» назвало лауреатом экипаж самолета «Falcon-20» авиакомпании «Джет-2000». Расскажите, что произошло...

— В ситуацию они попали тяжелейшую и крайне редкую. Обычный коммерческий рейс возвращался во Внуково. На борту восемь пассажиров и экипаж — командир самолета Игорь Исаев, второй пилот Сергей Нечаев и бортпроводница Инна Новохацкая. Летели из Ижевска

и где-то на полпути отказал топливный насос, что, впрочем, не считается аварийной ситуацией. Затем экипаж заметил, что расход топлива идет только из правого крыла — левое стало переполняться. На подходе к Внукову начали снижаться, и здесь положение резко ухудшилось — отказал правый двигатель. Затем — и левый. Стало ясно, что до Внукова не дотянуть. Экипаж действовал грамотно и хладнокровно. Единственный порт, куда можно было сесть, — Шереметьево. Там, поняв всю серьезность ситуации, остановили все полеты в аэропорту и стали наводить «Falcon» по направлению. Перед самой землей, чтобы резко не упала скорость, экипаж выпустил шасси, но из-за недостаточного давления в гидравлике оно на замки не встало. К концу полосы стойки не выдержали и сложились, самолет на «брюхе» съехал на грунт и остановился. Все, слава Богу, обошлось, даже самолет пострадал незначительно. Комиссия по расследованию этого серьезного инцидента дала высокую оценку действиям экипажа в особой ситуации. Отмечено, что он действовал слаженно, проявил выдержку и летное мастерство. Благодаря этому был произведен правильный расчет параметров аварийного снижения, что позволило предотвратить дальнейшее развитие аварийной ситуации и произвести посадку без травмирования пассажиров и значительных разрушений воздушного судна. Экипаж представлен к государственным наградам.

Вот такой произошел случай, действительно редкий, действительно трудный. То, как ребята вышли из этой ситуации, вызвало восхищение даже у моих коллег — летчиков-испытателей. «Сделали невероятное» — такова их оценка действий экипажа.

#### — Михаил Михайлович, каковы планы компании «Джет-2000»?

— Развиваться, несмотря на те проблемы, которые сегодня мы затронули в нашей беседе. Тон ее, быть может, был немножко резок, но ведь наболело, что наверняка подтвердят мои коллеги из других российских компаний деловой авиации. Ей не нужна финансовая поддержка государства, наоборот, бизнес-авиация платит в бюджет большие налоги и могла бы платить больше. Лишь бы не мешали нам работать!

Беседу вел В. ШИТОВ.

г. Москва.

## Воздушный КОДЕКС ПОПРАВИЛИ

### Депутаты одобрили соответствующие законопроекты

От Министерства транспорта РФ в заседании Госдумы принял участие официальный представитель Правительства РФ, статс-секретарь — заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов.

Законопроект «О внесении изменений в Воздушный кодекс РФ» дает более четкое определение понятий «коммерческая авиация» и «авиация общего назначения». Кроме того, оговаривается возможность допуска к эксплуатации в авиации общего назначения гражданских судов на основе индивидуальной оценки конкретного самолета. Дается определение легкого и сверхлегкого воздушного судна, уточняется понятие «посадочная площадка». Статья Кодекса о воздушных перевозках дополняется положением о коммерческих услугах.

В ходе обсуждения проекта закона развернулась дискуссия о необходимости принятия положения, согласно которому допускается государственная регистрация воздушных судов без обязательного наличия на

## А ТЕМ ВРЕМЕНЕМ В ГОСДУМЕ

момент регистрации сертификата летной годности. Сергей Аристов заявил, что подобное положение, возможно, лишь упростит регистрацию, но не изменит подхода к выполнению полетов и требований, предъявляемых к воздушным судам. Заместитель министра транспорта РФ предложил отклонить данную поправку, с чем согласились и депутаты.

Законопроект «О внесении изменений в статью 56 Воздушного кодекса РФ» предусматривает включение иностранных граждан в состав летного экипажа воздушного судна.

Необходимость данных изменений в законодательстве вызвана тем, что договоры с иностранным предприятием на производство и поставку гражданских воздушных судов предусматривают подготовку авиационного персонала к эксплуатации транспорта. Существующая редакция пункта 4 статьи 56 Воздушного кодекса не предусматривает возможности такой подготовки. Поэтому законопроект позволит иностранцам входить в состав летного экипажа гражданского воздушного судна России только для подготовки и допуска к полетам на воздушном судне этого типа. При этом командиром воздушного судна должен быть россиянин. Такая норма, по мнению парламентариев, позволит обеспечить подготовку иностранных авиационных специалистов и в то же время защитит российский рынок от экспансии иностранной дешевой рабочей силы.

Был отклонен проект федерального закона «О государственном регулировании безопасности авиационной деятельности».

Галина СТАРИНСКАЯ, обозреватель «ТР»



26

# Злоумышленник НЕ ПРОЙДЕТ

*Председатель Комитета по безопасности Госдумы России В.А. Васильев и другие официальные лица на презентации.*

Фото В.ГРЕБНЕВА.



**К**то давно не был в международном аэропорту Домодедово, будет приятно удивлен. Аэровокзальный комплекс на глазах растет и ввысь, и вширь, обещая не только стать одним из крупнейших в России, но и превзойти своих собратьев по уровню комфорта и технической оснащённости. И что примечательно – реконструкция нисколько не мешает производственному процессу: все зоны по обслуживанию пассажиров функционируют круглосуточно, без каких-либо сбоев и задержек.

Особое внимание в аэропорту уделяется авиационной безопасности. После терактов в августе 2004 года, когда чеченские террористки-смертницы взорвали в воздухе самолеты Ту-154 и Ту-134, вылетевшие из Домодедова, вся работа по обеспечению авиационной безопасности была в корне пересмотрена. В аэропорту сформировано тринадцать основных блоков безопасности: контроль пассажиров; досмотр багажа, ручной клади и груза; досмотр воздушных судов, бортовых запасов и почты; досмотр экипажей и сотрудников, входящих в контролируемую зону аэропорта; дос-

мотр персонала, находящегося в этой зоне, при доступе в воздушное судно; досмотр транспортных средств, въезжающих в контролируемую зону; охрана воздушных судов на стоянках в аэропорту; контроль за периметром зоны...

Среди технических средств контроля – металлодетекторы, цветные интроскопы, стационарные масс-спектрометры, рентгенографические сканеры, переносные газоанализаторы, другое суперсовременное оборудование. Летом этого года в аэропорту внедрена многоуровневая автоматизированная система досмотра пассажиров и багажа с пропускной способностью семь тысяч единиц в час. Аналогичные системы установлены лишь в крупнейших аэропортах Европы – Мюнхене, Франкфурте, Лондоне и других, а в России аналогов им нет.

По словам председателя Совета директоров Группы ИСТ ЛАЙН Дмитрия Каменчика, ежегодно на обеспечение авиационной безопасности в



# ГОДЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА

Домодедове выделяется до двадцати миллионов долларов США. Из них на ежемесячное обслуживание системы уходит порядка миллиона, а на дополнительную закупку и обновление базы – около восьми миллионов долларов.

Затраты, конечно, огромные. Да-леко не каждому российскому аэропорту по силам, но иного выхода нет. Если мы хотим поставить надежный заслон злоумышленникам, должны идти на расходы, будь то государственные или частные инвестиции.

Кстати, за последний год с помощью только рентгеносканера, позволяющего просвечивать полости тела человека, в аэропорту были задержаны семь человек, пытавшихся провезти наркотики таким необычным способом. А восемьдесят пассажиров подпали под уголовную ответственность за попытку провезти взрывчатые вещества и оружие.

Недавно в Домодедове задействован принципиально новый элемент системы авиационной безопасности – высокопроизводительный томограф нового поколения CTX 5500 DS производства американской корпорации «General Electric». Он специально предназначен для досмотра багажа пассажиров в зоне открытого доступа крупных аэровокзальных комплексов. В мире сегодня эксплуатируется всего пять таких томографов – в США, Франции, Великобритании, Израиле и теперь в России. Причем домодедовский экземпляр – самый совершенный из них.

В презентации томографа, который установлен в зоне вылета израильского национального авиаперевозчика – компании «EL AL Israel Airlines», приняли участие представители авиационных властей Израиля, компании «EL AL», тель-авивского аэропорта им. Бен-Гуриона, аэропорта Домодедово, Министерства транспорта и авиационных властей России, а также правоохранительных органов и Государственной думы Российской Федерации.

– Наша компания во всем мире известна своими строгими подходами к вопросам безопасности, – сказал генеральный представитель «EL AL Israel Airlines» в России Игорь Вайсбург. – Для нас крайне важно, что наши представления в этом аспекте совпадают с позицией руководства аэропорта Домодедово, куда с октября 2004 года авиакомпания выполняет все свои московские рейсы.

Подчеркнем, что работа менеджмента аэропорта Домодедово по обеспечению авиационной безопасности получила высокую оценку по итогам аудита, проведенного в марте этого года Администрацией транспортной безопасности США (Transportation Security Administration). По результатам аудита подписан протокол о соответствии международного аэропорта Домодедово требованиям ИКАО. Это особенно весомо еще и потому, что в рейтинге наиболее динамично развивающихся аэропортов мира, составленном журналом «Airline Business», Домодедово занимает престижное пятнадцатое место.

**А. МИХАЙЛОВ**

а/п Домодедово.

**Первый управляемый полет аппарата тяжелее воздуха состоялся, как известно, в Америке, но заокеанская держава недолго сохраняла за собой пальму первенства в развитии нового средства передвижения. Опираясь на свой научно-технический потенциал, Европа вскоре вырвалась вперед и стала мировым лидером, задающим тон в прогрессе авиации. Ныне, столетие спустя, история повторяется: Европейский аэрокосмический и оборонный концерн (EADS), избравший ровно пять лет назад российскую аэрокосмическую промышленность своим стратегическим партнером, вновь удерживает мировое первенство в такой высокотехнологической отрасли, как авиастроение. Наша страна вносит свой посильный вклад в это международное сотрудничество, не ограничиваясь лишь поставкой металлургического сырья для производства деталей и элементов конструкций самолетов, вертолетов, космических ракет, зондов и спутников. Наши европейские партнеры охотно привлекают российских специалистов к участию в фундаментальных научно-исследовательских проектах, охватывающих самые различные сферы знания и практической деятельности.**

**П**ервоосновой концерна EADS, образованного профильными предприятиями четырех европейских государств – Франции (компания Matra S.A.), Германии (DASA), Испании (CASA) и Великобритании (BAE Systems), – стали заводы компании «Эрбас» со штаб-квартирой на юго-западе Франции в Тулузе. Кстати, здесь пятнадцать лет назад был собран самолет «А-310», первым из «иностранцев» пополнивший тогда же летный парк «Аэрофлота». С той уже далекой поры и принято вести отсчет плодотворному сотрудничеству авиаторов и самолетостроителей России и Объединенной Европы.

От кооперации, включавшей прежде всего поставки российского титана и алюминия для производства самолетов «Эрбас», теперь сделаны шаги к более тесному и углубленному сотрудничеству. Оно предусматривает, например, расширение номенклатуры поставляемых российских материалов, в том числе полуфабрикатов повышенной степени обработки и более высокой стоимости. В рамках соглашения о стратегическом партнерстве с концерном EADS отечественная Группа компаний «Каскол» определена как основной участник с российской

стороны в осуществлении долгосрочной программы по производству у нас агрегатов и комплектующих для самолетов «Эрбас». Помимо прочего, это открывает для изделий российского изготовления возможность выхода на зарубежные рынки сбыта.

Сейчас «Эрбасом» создана оперативная группа поддержки производства компонентов для своих самолетов на российских заводах. Это, в частности, напрямую связано с привлечением иркутской научно-производственной корпорации «Иркут» и Воронежского авиастроительного объединения к реализации крупных пакетов заказов на производство деталей и агрегатов для машин семейств «А-320», «А-330/А-340» и суперлайнера «А-380». Стоимость новых заказов в России составит 200 миллионов долларов за десять лет, что означает удвоение общей суммы уже заключенных с нашей промышленностью контрактов.

Со своей стороны западноевропейская самолетостроительная компания согласилась на проведение в аэропорту Шереметьево сложных форм техобслуживания своей авиатехники силами специалистов компании «Аэрофлот». В Центре подготовки авиационного персонала национального российского перевозчика появились комплексные пилотажные тренажеры самолетов фирмы «Эрбас». Там же оборудованы современной компьютерной системой обучения классы для подготовки специалистов по эксплуатации и обслуживанию современных самолетов, в том числе и российского производства.

Возможно, самым значимым проектом, осуществляемым по стратегическому соглашению между EADS и авиакосмической отраслью России, явился ECAR. За этими буквами скрывается сокращенное название Инженерного центра, совместно созданного в Москве «Касколом» и «Эрбасом» и ставшего первым конструкторским бюро (число специалистов около 200 человек), открытым в Европе за пределами стран – участниц западной авиастроительной компании. Стоит отметить, что после успешного старта ECAR наши западноевропейские партнеры предложили российской промышленности принять полномасштабное участие в программах создания дальнемагистрального лайнера «А-350» и пассажирского самолета следующего поколения.

Комплекс работ по исследованию, проектированию, производству и поддержанию в эксплуатации агрегатов нового летательного аппарата может потребовать затрат в 20 миллиардов долларов в течение всего цикла производственной программы. Вопрос о возможном присоединении отечественного авиапрома к этим проектам будет решен после завершения формирования ОАК – российской Объединенной авиастроительной корпорации.

**В. БЕЛИКОВ**

г. Москва.

**НАЙТИ БАЛАНС В СИСТЕМЕ КОМПРОМИССОВ**

Двенадцать лет Россия ведет многоступенчатые переговоры о вступлении в ВТО. За это время возникали тупиковые ситуации, когда казалось, что легче выйти из процесса, чем его продолжать. По мере укрепления позиций России на мировой арене, что связано прежде всего со стабилизацией ее финансового состояния, наметились прогрессивные тенденции и ожидаемое событие постепенно перешло из категории «вероятное» в категорию «очевидное». Мы должны четко выдержать позицию вступления не любой ценой, а с максимальной выгодой для себя. Как показал анализ, она сопряжена с определенными трудностями, но имеет и очевидные выгоды.

**ВТО И РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ**

В такой постановке тема вступления России в ВТО и последствия этого шага для отечественной авиастроительной промышленности рассматривались в нашей газете неоднократно. Но жизнь течет, обстоятельства меняются: с одной стороны, в настоящее время Россия стремится вступить в ВТО не любой ценой, а с максимально возможной выгодой для себя, а с другой – в российском авиапроме наметились изменения, которые позволят этой отрасли выжить в условиях мировой торговой системы.

Итак, в середине 2006 г. уже никто не связывает вступление в ВТО с петербургским саммитом или еще каким-нибудь знаковым событием.

В ВТО вступить трудно, а хорошо вступить, т.е. с максимальной выгодой для себя, еще труднее.

Насколько объективны эти трудности и не носят ли они национального оттенка?

В свое время, готовясь к первому этапу переговоров, аналитики, работавшие над проектом присоединения, условно разделили весь российский бизнес на четыре сектора. В первый попали те отрасли отечественной экономики, для которых изменение пошлин на импорт ничем не грозит. Во втором оказались те, для кого эти изменения, безусловно, обостряют конкуренцию на внутреннем рынке, но при этом никто не пострадает. Третий сегмент объединил отрасли, которые пострадать могут. И пострадать серьезно. Наконец, четвертый сегмент – самый проблемный – это все, кого открытость рынка с его новыми условиями и правилами просто погубит.

Казалось бы, при таком раскладе последнему сегменту необходима защита и поддержка. Но внутри него ведь не все однозначно. Если какая-то отрасль, имея малую занятость, гонит сплошной брак, стоит ли ее защищать? Логичней и полез-

# НЕ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ

В конце марта Еврокомиссия пообещала приостановить присоединение к ВТО, если российская сторона не отменит платежи за транссибирские перелеты. Комиссар ЕС по вопросам транспорта Жак Барро потребовал, чтобы российская сторона до конца года предоставила подробный план снижения транссибирских платежей. Он напомнил, что только в 2004 году сборы за перелеты над Сибирью стоили европейским авиаперевозчикам 330 млн евро.

Платежи за транссибирские перелеты были введены СССР еще в 70-е годы прошлого века. Тогда европейским авиакомпаниям разрешили выполнять рейсы в Азию через территорию Советского Союза с дозаправкой в Москве. Когда же зарубежные авиаперевозчики перешли на более современные воздушные суда, позволяющие летать в Азию без дозаправки, этот сбор сохранился в качестве компенсации упущенной выгоды национального авиаперевозчика, то есть наибольшие выплаты приходится на «Lufthansa» и «Air France». Но значительные суммы теряют и другие компании.

Минтранс России не признает требования ЕС об отмене платежей. Это и составляет проблему с точки зрения присоединения России к ВТО. Многие участники рынка и аналитики считают, что позиция Минтранса верна: Россия не должна идти на уступки, не получив что-то взамен. В случае отмены платы за транссибирские перелеты Россия потеряет 300 млн долл. Причем потеряет не только «Аэрофлот», который сегодня является всего лишь формальным получателем сборов, а вся российская авиация, поскольку платежи эти направляются на обновление воздушного парка авиакомпаний и модернизацию российской авионавигационной системы, работающей, кстати, в интересах и зарубежных авиаперевозчиков.

Во-первых, сложно, потому что с ВТО переговорный процесс вообще не бывает простым: одна сторона выставляет условия – другая должна их принять, откорректировав внутреннюю ситуацию с учетом соответствия требованиям. Можно и не принимать, но тогда придется выйти из переговорного процесса и отказаться от вхождения вообще.

Во-вторых, сложно, потому что главный принцип ВТО – «пока не согласовано все, не согласовано ничего».

Двусторонние переговоры ведутся с отдельными странами-участницами, с многосторонней рабочей группой в Женеве. Соответствовать нормам ВТО нужно по многим позициям. Прежде всего начинается «чистка» законодательства претендующей на вступление страны. В российском законодательстве, например, на момент подачи заявки насчитали несколько тысяч норм, противоречащих свободе торговли. Далее требуется сократить импортные тарифы и пойти на максимальные торговые уступки членам ВТО. Разумеется, все стороны тянут одеяло на себя – дело не в факте уступок, а в их уровне. Следующее неукоснительное требование – прекращение государственного регулирования экономики и окончательная передача ее в частные руки. Все это – предмет базовых переговоров. И все это должно быть урегулировано не только на бумаге, но и в реальной жизни. Вот почему Россия так медленно «разворачивается».

Самое главное в этом процессе, как ни странно это звучит, не дата вступления, а сам процесс присоединения к организации. Положение дел меняет не дата, а движение к определенным нормам и закрепление этих норм в практике повседневной жизни.

Уже только за годы переговорного процесса многое изменилось в стране. Многие принципы ВТО действуют в современной России по факту. Не осознавая этого, мы уже живем в другой стране, хотя дата вступления в ВТО все еще туманна.

ней озаботиться созданием новых рабочих мест в других отраслях. Люди разберутся сами. Другое дело – отрасли, имеющие реальный потенциал, стратегическое значение для обеспечения безопасности страны, обладающие двойными технологиями, но попавшие в неблагоприятную ситуацию, не имеющие достаточной господдержки, не нашедшие эффективного менеджмента. То есть защищать государство должно не тех, кто громче всех требует защиты, а тех, кто реально в ней нуждается, с учетом интересов того же государства. Выбор этот непрост, но его приходится делать. И эта работа не имеет ничего общего с тотальной защитой всего нашего внутреннего рынка от реальной конкуренции, которую создает полная открытость для иностранных производителей.

Переговорный процесс, хотя и освещается прессой, остается на самом деле за занавесом для самих участников рынка – основной массы российских производителей. Отсюда и все наши опасения, как, впрочем, и романтические иллюзии. Но переговоры – это система компромиссов. Как с одной, так и с другой стороны. С Россией пожелали вести двусторонние переговоры около 60 стран – участниц ВТО. И все эти страны имеют право выставлять те условия, которые дадут им определенные преференции в будущем. Индия, например, потребовала открыть рынок рабочей силы для своих работников. Колумбия выторговывает себе более комфортные условия поставок кофе, сахара. Торгуются все. И все компромиссы сохраняются до поры до времени в секрете, чтобы не разжигать аппетиты других участников переговоров.

Позиция российских властей, как мы уже сказали, выглядит следующим образом: мы вступаем в ВТО не любой ценой, а только с учетом максимальных уступок со стороны партнеров по переговорам и минимальной сдачи наших позиций. Такой позиции, как правило, придерживаются

страны, которым есть что предложить мировому сообществу. Так что российские нефть и газ в данном случае – очень весомый аргумент.

Есть еще один аспект, о котором не часто вспоминают как критики, так и сторонники присоединения. Когда партнеры по переговорам требуют от нас соответствия нормам ВТО, всегда ли они отстаивают только свои интересы? Разве нашей экономике это не принесет оздоровления? Вспомним, например, такое явление, как контрафакт. Сколько еще уговаривали бы мы себя, что наше население в массе своей неплатежеспособно и потому, мол, контрафакт в помощь? Под явным давлением со стороны ВТО наконец внесены поправки и в российский закон о специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мерах, позволяющих реально защититься от контрафактной продукции, от которой на самом-то деле страдаем все мы. Да, мы вынуждены подгонять свои законы под требования ВТО. Наши – не идеальны, а иногда просто тормозят развитие нашей же экономики. Вступив в ВТО, Россия обеспечит себе право ориентироваться на международные законы, а со своими быть аккуратней, не меняя их по чьей-то сиюминутной прихоти. И это нам на пользу. Потому что, присоединившись к международным законам и правилам, в определенных параметрах мы будем иметь предсказуемую, эффективную законодательную базу.

Хотя вопрос сроков вступления в ВТО не столь важен, как сам факт вступления, тем не менее есть менее выгодное время, а есть более выгодное. Сейчас выгодное для нас время. В ВТО есть свои правила и процедуры. Есть такое понятие – раунд. То есть раз в несколько лет во Всемирной организации торговли принципиально меняются правила игры. Был уругвайский раунд, когда обсуждалась в основном торговля товарами. Сейчас дохийский раунд – время, когда идет проработка новых, соответствующих современным условиям правил. Мы в нем не участвуем. И надо войти в этот процесс таким образом, чтобы стать полноправным участником формирования новых правил поведения на рынке товаров, услуг, инвестиций и т.д. Поэтому, чем раньше мы вступим, тем лучше. Конечно, при условии, что требования вступления не разрушают чувствительные отрасли нашей экономики. Но для этого есть какие-то переходные периоды. Они могут продолжаться до восьми лет. Это время, когда есть возможность использования защитных мер. Собственно сегодня об этом торг и идет, чтобы условия вступления, с одной стороны, были максимально универсальными, а с другой – учитывали специфику конкретной страны, в данном случае России. И мы как раз отстаиваем достаточно длительный переходный период для наиболее чувствительных наших отраслей, во время которого будут сохраняться субсидии в экономике со стороны государства, например, будут действовать тарифные защитные меры и т.д. Все это и есть предмет сегодняшнего этапа переговоров.

Главная проблема российских предприятий – конкурентный страх перед уменьшением пошлин для импортеров. Результатом сегодняшнего переговорного процесса будет ситуация, когда у нас сохранится не только обязанность снижать пошлины, но по ряду позиций – право их чуть-чуть поднять. Сейчас ввозные пошлины

составляют у нас 10%, а на переходный период могут дойти до 14%.

Другое дело, что придет много новых механизмов, которые мы еще не освоили. Например, процедуры торговых споров. Сейчас против наших экспортеров, особенно машинно-технической и металлургической продукции, применяются так называемые дискриминационные, антидемпинговые схемы. Пока Россия не член ВТО, те, кому кажется, что она поставляет свою продукцию на условиях демпинга цен, просто могут закрыть доступ на свои рынки, ввести квоты и так далее. Если мы член ВТО, нельзя вводить против нас никаких дискриминационных мер. И мы будем защищены судебными, квазисудебными институтами. В подобных процедурах мы еще не поднаторели, нам все это надо осваивать.

А теперь о последствиях присоединения к ВТО для различных секторов рынка. С рынком товаров все более или менее понятно: если снизить пошлины, а рынок есть, то товары придут непременно. С рынком услуг гораздо сложнее. Возьмем, к примеру, банковскую сферу: финансовый капитал, как известно, легко перетекает из одной страны в другую. Но не факт, что при снятии ограничений иностранные банки придут к нам. Банковскому сектору нужны твердые и долгосрочные гарантии, чего мы даже в условиях ВТО обеспечить не можем. Даже если иностранные банки придут, то опять-таки не факт, что они могут вытеснить российские: более низким процентом за кредит не вытеснишь, а таких российских процентов по вкладам не дает ни один иностранный банк. И не известно, будет ли вытеснение российских банков на руку российской экономике, ведь с «родными» банками отечественные предприятия связаны, что называется, по жизни.

Транспорт, относясь к сфере услуг, не может не реагировать на появление иностранных компаний-перевозчиков, но в каждом секторе конкуренция будет иметь свои особенности. Сложнее всего придется авиации и международным автомобильным перевозчикам, тем более что в их «вотчины» иностранцы уже вторглись. Железнодорожный транспорт будет стоять до последнего, чего не скажешь о речных перевозках – открытие для иностранцев внутренних водных путей посадит отечественные речные компании, особенно пассажирские, на «мель». Так что реакция транспорта на вступление в ВТО будет неоднозначной, к чему надо быть готовыми прежде всего законодательно.

Итогом вышесказанного может быть следующий вывод: в ВТО наша страна вступит, поскольку и Россия нуждается в ВТО, и ВТО нуждается во вступлении России, но необходимо к этому готовиться, прежде всего гармонизируя международное и национальное законодательство.

## **ПЯТЬ ВОПРОСОВ К ПРАВИТЕЛЬСТВУ**

А как же будут развиваться те самые отрасли, которые имеют реальный потенциал, стратегическое значение, но попали в неблагоприятную ситуацию. К таковым без всяких натяжек можно отнести российский авиапром.

Причины, по которым наш авиапром потерял свои позиции, были предметом многочисленных дискуссий и обсуждений на самом различном уровне. Писано об этом немало, в том числе и в нашей газете.

Со стороны государства до настоящего времени нет четко обозначенных и реализуемых мероприятий по предоставлению льгот и субсидий для отечественных предприятий, хотя это и противоречит мировой практике. Мне могут возразить: дескать, ввели таможенную пошлину при покупке самолета иностранного производства в размере 20%, да еще добавили 18% НДС. Все это вместе взятое должно стать непреодолимым барьером на пути ввоза импортной техники. Но когда в России, прежде самолетостроительной державе, воздушное судно стало штучным товаром с выпуском менее 10 самолетов в год, а только с начала этого года семь крупнейших авиакомпаний уже купили 16 «Боингов», то о защите какого отечественного производителя можно говорить?

Авиастроительную отрасль все перестроечное время раздирают конфликты интересов, в результате которых проигрывают все: и производители техники, и эксплуатанты, и потребители услуг. В результате когда-то знаменитая яковлевская фирма может похвастаться только Як-130, спроектированным 15 лет назад. Из-за плохих двигателей не идут в серию Ту-204, 214 и 334. И этот печальный список упущенных возможностей можно продолжить.

Наконец, изменилась мировая конъюнктура, и прежних объемов продаж военной техники, которые были у такой фирмы, как АХК «Сухой», по прогнозам ее специалистов, уже не будет, а они занимали 98%. Для компенсации потерь холдинг решил диверсифицироваться в гражданский сектор с помощью регионального самолета RRJ.

А сколько авиапром потерял из-за непродуманных решений, когда бюджетные деньги пошли не туда и не на то! Так, за пять лет в рамках ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года» на Ту-334 было выделено почти 1 миллиард 800 млн руб., а потом проект был признан ошибочным. Сейчас ставка делается на RRJ, который превосходит аналоги по своим параметрам. Проект назван прорывным, но речь идет, во-первых, пока только об опытных образцах. Начало серийных полетов ожидается не раньше 2008 г. Во-вторых, прорывом в свое время называли и Ту-334. Так что время покажет, что будет с RRJ.

Главной причиной, которая лежит в основе всех вышеперечисленных проблем, является хроническое недофинансирование отрасли и размазывание этих небольших средств по многочисленным КБ, НИИ и отдельным проектам.

В этой связи государство сказало свое веское слово, заявив о намерении создать Объединенную авиационную корпорацию (ОАК) и подтвердив это указом Президента РФ.

Облик будущего авиастроительного гиганта уже более-менее вырисовывается. Российская Федерация внесет в уставный фонд ОАК акции Авиационной холдинговой компании «Сухой» (100% пакета), Внешнеэкономического объединения «Авиаэкспорт» (15%), «Ильюшин Финанс Ко» (38%), Авиационного производственного объединения имени Ю. А. Гагарина в Комсомольске-на-Амуре (25,5%), Межгосударственной авиастроительной компании «Ильюшин» (86%), Нижегородского авиастроительного завода «Сокол» (38%), Новосибирского авиационного производственного

объединения им. В. П. Чкалова (25,5%), ОАО «Туполев» (90,8%), а также Финансовой лизинговой компании (58%). Кроме того, федеральные государственные унитарные предприятия «Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» и «Казанское авиационное производственное объединение имени С. П. Горбунова» будут преобразованы в ОАО, и их акции также попадут в ОАК. Всего доля государства в уставном капитале ОАК будет не менее 75% акций. Поскольку собственником внесенных в «уставник» акций будет уже не федеральное правительство, а ОАК, Михаил Фрадков издал распоряжение, исключаящее консолидируемые предприятия из перечня компаний, в которых государство определяет свою позицию в качестве акционера. Право государства как акционера ОАК по решению правительства поручено осуществлять Росимуществу.

У СССР не было страха перед вступлением в ГАТТ (напомним, что так называлось ВТО до 1993 г.): госмонополия на внешнюю торговлю позволяла снижать все ввозные пошлины хоть до нуля. Вопрос поднимался в ЦК, в Совмине, в Госплане и на Политбюро. Однако что-то не сложилось. Обсуждали, но так и не вступили. Потом Горбачев на волне своей популярности на Западе принял решение о начале процесса. Но экономика еще оставалась командной по своему духу. И ГАТТ тогда не пустило нас даже с заявкой на вступление. Реально процесс начался в 90-м году. Была сформирована небольшая рабочая группа, которая начала переговорный процесс, находясь в статусе наблюдателя. В 1993-м Россия подала заявку о вступлении. Через год последовало переименование, поскольку ГАТТ уже было преобразовано в ВТО.

Таким образом, переговоры идут уже 12 лет. Китай вступал в ВТО 13 лет.

Между тем основная проблема в том, что объединить государственные, смешанные и частные предприятия даже указом Президента РФ невозможно. Поэтому важнейший вопрос, каким образом идти к объединению, остается на повестке дня и по сей день; окончательного варианта организации ОАК не существует. По-видимому, на первом этапе все предприятия будущей ОАК объединятся в консорциум, который проведет оценку всех активов. Далее и государство, и частные акционеры принимают решение о внесении их в ОАК. Окончательный вариант структуры авиационного холдинга будет предложен к декабрю 2006 года. Вполне возможно, что внутри ОАК создадут отраслевые подразделения: военной авиации, гражданской авиации, военно-транспортной авиации, сервиса, а также по финансовой и лизинговой деятельности. Все необходимые активы должны быть внесены в капитал корпорации до 1 апреля 2007 года. Базой при формировании ОАК станет НПК «Иркут».

Консолидация авиационного «провоцирует» аналогичные объединительные процессы в авиационном транспорте. В 2006 году должна начаться консолидация авиационных компаний, находящихся в федеральной собственности. «Мы предложили провести реструктуризацию и укрупнение компаний, которые находятся в федеральной собственности», — заявил недавно министр транспорта Игорь Левитин. Самое интересное в этом то, что глава Минтранса объяс-

нил необходимость консолидации авиации именно интересами создаваемой в России Объединенной авиастроительной корпорации, которой нужны крупные заказчики. «При создании ОАК для реализации того парка, который она будет производить, нужны крупные заказчики. То количество мелких авиакомпаний, которое имеется сейчас, не может обеспечить заказы», — сказал Левитин. В процессе укрупнения обязательно примет участие крупнейший российский перевозчик «Аэрофлот», доля государственного участия в котором составляет 51%.

Чем будет заниматься еще не созданная корпорация — также уже приблизительно ясно. Гражданский авиационный парк ОАК сконцентрируется на проектах самолетов RRJ и MC-21, тяжелых транспортных самолетов и авиации спецназначения (примером последней может служить уникальный самолет-амфибия Бе-200). Чтобы сохранить авиационный парк России в рамках создаваемой авиастроительной корпорации, нужно сосредоточиться на нескольких проектах. Только за счет создания нового регионального самолета RRJ вряд ли можно решить задачу по сохранению авиационного парка. Что касается военной авиации, то ОАК займется созданием истребителя пятого поколения ПАК ФА («Сухой») и ряда новых легких истребителей.

Планируется, что к 2015 году консолидированная выручка ОАК составит порядка 7 млрд долл., а доля продукции гражданского назначения и услуг в структуре продаж увеличится до 42%. При этом концерн будет реализовывать 7 из 11 перспективных проектов в российском авиационном секторе. В конце прошлого года на встрече с президентом Виктор Христенко пообещал, что благодаря созданию корпорации до 2015 г. объем производства гражданской авиатехники возрастет в 3,5 раза. По данным Роспрома, в 2005 году отечественные авиазаводы выпустили всего 8 новых пассажирских самолетов (два Ил-96 предназначались правительству Кубы) — на 5 меньше, чем в 2004 году. Однако, кроме выпущенных машин российские авиакомпании приобрели 26 поддержанных зарубежных лайнеров. Причина банальна: хотя приобретение импортных судов с учетом налогов и пошлин обходится значительно дороже новой российской техники, расходы на эксплуатацию (текущий ремонт, топливо, затраты) в дальнейшем компенсируют издержки.

Разумеется, реализовать новые масштабные планы по созданию ОАК будет невозможно без государственного финансирования. В трехлетний срок из бюджета на эти цели планируется выделить 20 млрд руб. В частности, объем финансирования гражданской авиации возрастет в два раза — до 7,5 млрд руб. В целом же, по прогнозам Министерства промышленности и энергетики, государственные инвестиции в развитие авиационной промышленности России на период до 2015 года запланированы в размере около 10 млрд долл. Предполагается, что в результате реализации стратегии развития авиационного сектора к этому времени доля российского авиационного сектора на мировом рынке продаж гражданской авиатехники составит в физическом выражении 5%. В военной сфере задача России — сохранить свои нынешние позиции: сегодня наша страна уже контролирует порядка 25–26% мирового рынка боевых самолето-

тов, а также свыше 30% рынка вертолетов. Таким образом, новая компания получит всемерную поддержку со стороны государства в виде прямого финансирования НИОКР, капитальных инвестиций и производственных заказов. Это может дать импульс развитию российской авиационной промышленности, которая в течение последнего десятилетия находилась в стагнации. Однако, по мнению экспертов, даже если выделенное финансирование будет поступать бесперебойно, положительный эффект проявится, скорее всего, не раньше чем через два-три года.

Можно также отчасти согласиться с мнением тех, кто считает, что реформу надо было проводить еще 5 лет назад, когда авиастроительные предприятия не вошли в состояние стагнации. Теперь же ОАК в ближайшие годы придется решать только одну задачу: вывести большинство объединенных предприятий из состояния кризиса.

А теперь вернемся к началу нашего разговора: авиационная отрасль, значимая для страны не только с экономической точки зрения, но и с позиций обеспечения безопасности. Отрасль, которой планируется оказать государственную поддержку, и вместе с тем находящаяся в кризисе. Не придет ли государственная помощь слишком поздно? Нельзя забывать о факторе времени: если Россия вступает в ВТО, не имея программы защиты и поддержки авиационного сектора, разработанной в рамках проекта ОАК, то к 2015 году и миллиардные госинвестиции могут не помочь. Рынок авиатехники на земле забьет поддержанные иномарки, а рынок авиаперевозок — иностранные компании-перевозчики.

И в этой связи депутат Госдумы, председатель Экспертного совета по вопросам авиационно-космического комплекса Александр Белоусов сформулировал ряд вопросов, на которые хотелось бы получить ответы от власти раньше, чем российский авиационный сектор окажется один на один с ВТО.

Итак, имеет ли на сегодня правительство стратегию воссоздания развития применительно к каждому из сегментов (классов воздушных судов) и каждой из подотраслей авиационного сектора, адаптированных к вступлению в ВТО?

Считает ли правительство необходимым директивно (с соответствующим документальным подтверждением — **Ред.**) определить «антикризисный» продуктовый ряд гражданского авиационного сектора, производство которого оно намерено поддерживать?

Как представляет себе правительство организацию разработки и государственной поддержки гражданских «прорывных» авиастроительных проектов в условиях членства в ВТО?

Будут ли методы господдержки авиационного сектора носить универсальный характер или они должны быть позиционированы с учетом развития каждого сегмента авиационного сектора?

Какие новые схемы предлагает правительство для решения задачи защиты российского авиационного сектора, и если этих предложений пока нет, то есть ли время на разработку?

Хотелось бы получить ответы на эти вопросы и всем нам, заинтересованным в том, чтобы авиационный сектор не просто сохранился, но и развивался.

**Ирина ПОЛЯКОВА**

«Транспорт России», № 27.



**Мы работаем с энергией!**

**ТЭМБР**  **БАНК**

**К**ommerческий топливно-энергетический межрегиональный банк реконструкции и развития (открытое акционерное общество). Строгость и осмотрительность позиция ТЭМБР - БАНКА, хранителя капиталов своих клиентов. Стабильность и многолетняя позитивная история партнерских взаимоотношений с клиентом неотъемлемая часть клиентской политики Банка. Залогом успешной деятельности Банка на протяжении 12 лет его работы является высокое качество обслуживания клиентов наряду с абсолютной надежностью, финансовой безупречностью и пунктуальностью в обеспечении интересов своих партнеров по бизнесу.

#### КОРПОРАТИВНЫЙ БИЗНЕС

Банк предлагает широкий спектр продуктов и услуг, ориентированных на различные категории клиентов, среди которых традиционно центральное место занимают предприятия топливно-энергетического комплекса, с которыми у ТЭМБР-БАНКА сложились теплые и доверительные отношения. Но реалии сегодняшнего дня расширяют отраслевую географию партнеров ТЭМБР - БАНКА, и в настоящее время среди клиентов Банка большое число торговых, транспортных предприятий, строительных корпораций, тесные контакты сложились с ведущими медицинскими и научно-исследовательскими институтами страны.

Сегодня растущие потребности предприятий и организаций не могут быть в полной мере удовлетворены стандартным набором банковских продуктов и услуг. Именно поэтому основой клиентской политики ТЭМБР-БАНКА в 2005 году стал учет индивидуальных особенностей и потребностей каждого клиента.

Закрепление за клиентом персонального менеджера, работающего с предприятиями и организациями одного профиля, позволило сделать индивидуальное обслуживание еще более высокопрофессиональным. Принцип индивидуальной работы позволяет своевременно удовлетворять запросы клиента, внедрять новые виды услуг, не прерывая уровень обслуживания. Через постоянный, конструктивный диалог с клиентами, внимание к их проблемам, профессионализм и своевременность решений Банк приобрел статус надежного партнера для корпоративных клиентов.

#### УСЛУГИ КОРПОРАТИВНЫМ КЛИЕНТАМ

Расчетно-кассовое обслуживание.

В Банке предоставляется весь комплекс услуг по расчетно-кассовому обслуживанию. Работники Банка оказывают консультационные услуги по вопросам открытия предприятий различных форм собственности, ведения их счетов и осуществления расчетов как на территории РФ, так и за ее пределами.

Банк гарантирует своим клиентам безусловное соблюдение банковской тайны, соответствие качества обслуживания международным стандартам, открытость информации о деятельности банка. Качество, бесперебойность и скорость обслуживания клиентов

обеспечиваются высококвалифицированным персоналом, использующим современное банковское оборудование и информационные технологии.

В рамках сформированной в 2005 г. клиентоориентированной стратегии были проведены изменения существующей организационной структуры Банка, за институтом персональных менеджеров было закреплено выполнение следующих функций:

- обеспечение ежедневного контроля над движением денежных средств по расчетным счетам клиентов;
- выяснение текущих потребностей клиента во взаимоотношениях с подразделениями и службами Банка;
- содействие налаживанию деловых отношений с другими клиентами банка;
- оказание помощи клиенту в техническом оформлении договора с Банком;
- разработка совместно с клиентами структуры их инвестиционного портфеля, а также конкретных финансовых схем по размещению и привлечению денежных средств.

#### ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.

ТЭМБР-БАНК активно расширяет географию своего бизнеса: активно работает с 1996 года филиал в г. Благовещенске, в 2006 году зарегистрирован филиал в г. Владимире.

В 2006 году запущено несколько дополнительных офисов Банка в различных административных округах Москвы и Московской области: СЗАО - ДО «ТУШИНО», ЮАО - ДО «ЛЮБЛИНО». Активно работают дополнительные офисы: в городе Лыткарино ДО «Старатели», ДО «Крост» на северо-западе столицы и ДО «Ленинский проспект» в ЦАО. Все дополнительные офисы оснащены передовыми технологиями, юридическим и физическим лицам в большинстве из них предложены индивидуальные сейфовые ячейки для хранения денег, ценных бумаг и документов, произведений искусства и ценностей в хранилищах, расположенных на территории дополнительных офисов.

Постоянная работа по совершенствованию продуктового ряда, высококачественный банковский сервис и атмосфера доброжелательного делового общения обеспечивают обширные перспективы для развития бизнеса Банка.

#### НАШИ АДРЕСА:

##### «ЦЕНТРАЛЬНЫЙ»

127473, Москва, Делегатская ул. 16/1  
тел.: (495) 363-44-99, 775-62-82  
e-mail: central@tembr.ru

##### «ЛЮБЛИНО»

109382, Москва, Егорьевский пр-д, д.1, стр.1  
тел.: (495) 641-32-14  
e-mail: lublino@tembr.ru

##### ГОЛОВНОЙ ОФИС:

127473, Москва, 1-й Волконский пер., дом 10  
тел.: (495) 363-44-99, 775-62-82  
e-mail: tembr@tembr.ru

##### «ТУШИНО»

125371, Москва, Строительный пр-д, д.7\*А, корп.3  
тел.: (495) 221-01-16, факс: (495) 221-01-17  
e-mail: tushino@tembr.ru

##### «КРОСТ»

125212, Москва, ул. Адмирала Макарова, д.6, стр.13  
тел.: (495) 725-80-99

Лицензия ЦБ РФ № 2764

Планеризм в России возник почти одновременно с первыми попытками построить аэропланы. Достаточно напомнить, что А.Ф. Можайский прежде чем построить аэроплан, испытывал летающие безмоторные модели.

Первый русский летчик М.Н. Ефимов, прежде чем стать авиатором, совершил в Одессе ряд полетов на планере. Автор «мертвой петли» знаменитый русский летчик П.Н. Нестеров начал свою авиационную деятельность с планерного спорта. Б.И. Россинский также начал с полетов на планерах.

Одним из первых русских планеристов был Константин Константинович Арцеулов, которому еще в 1907 году удалось построить планер-балансир. На таком планере Арцеулов совершил небольшой полет с холма. Позже Арцеулов построил еще три планера: один из них – четвертый по счету – имел приспособление для автоматической устойчивости. На таком планере ему удавалось в 1912–1913 годах совершать довольно удачные полеты. Он был, как известно, инициатором возрождения планеризма при советской власти.

В Москве пионерами безмоторного летания были студенты Московского высшего технического училища А.Н. Туполев и Б.И. Россинский. Планер, построенный Россинским, представлял собой биплан, сооруженный из бамбуковых стержней. Площадь несущих поверхностей была 18 квадратных метров. Планер имел два накрест расположенных руля, управление которыми было сосредоточено в одном рычажке. Пилот висел под нижней поверхностью на двух дугах и имел возможность одной рукой управлять рулями. Местом полетов выбрали берег реки Клязьмы. Россинскому удалось в декабре 1909 года на таком планере пересечь реку Клязьму. Это были первые полеты на планерах в Москве.

Из авиационных справочников можно узнать, что перед Великой Отечественной войной в нашей стране было более 150 планерных школ и станций, свыше 600 планерных кружков. А Высшая планерная школа в Коктебеле подготовила к этому времени свыше 400 инструкторов. Одна только Московская планерная школа выпускала ежегодно около 160 планеристов, из которых почти половина становилась инструкторами. В свою очередь, заводы строили ежегодно более тысячи планеров. Сегодня в это трудно поверить. Но такова была сила притяжения планерного спорта. К тому же жизнь показала, что планеры могут не только соревноваться, но и работать, и воевать...

В авиационной технике и по сей день принято планером называть конструкцию самолета без мотора. Летание на планере требовало большого умения выполнять в воздухе, собственно говоря, все то, что

позволял делать самолет, оснащенный мотором. Поэтому история авиации отдает в XX веке должное планеру как летательному аппарату, с которого начинается путь в небо. Первые спортсмены-планеристы стартовали при помощи специаль-



Десантный планер А-7.

## БАЛЛАДА

ных резиновых амортизаторов. Энергия растянутых резиновых шнуров, подобно рогатке, «выстреливала» планер в небо...

Поражают воображение и планерные рекорды тех лет – по продолжительности, высоте, дальности полетов. Высшей квалификацией планериста и сегодня считается продолжительность полетов. Она зависит не только от устойчивости потока воздуха, но и от выносливости пилота и летных качеств планера. Так, в апреле 1934 года инструктор Высшей планерной школы Шмелев установил всесоюзный рекорд – 17 часов 41 минуту, а в июне того же года планерист Симонов на планере Г-9 конструкции В.Грибовского достиг мирового рекорда продолжительности – 35 часов 11 минут. Не отставали наши планеристы и в покорении высоты. Правда, мы значительно уступали рекордам немецких планеристов. Так, в 1934 году их экспедиция обнаружила в Бразилии исключительно мощные термические потоки и достигла благодаря им в Рио-де-Жанейро высоты 3850 метров и дальности – 265 километров.

Особое место в истории планеризма занимают так называемые «воздушные поезда», когда самолет буксирует два и более планеров. Первый дальний перелет такого «воздушного поезда» в составе самолета У-2 и планера Г-9 в нашей стране был выполнен в 1932 году по маршруту Москва–Коктебель (1700 км). А 6 мая 1934 года «воздушный поезд» из одного самолета и трех планеров совершил новый перелет по этой же трассе.

Из других перелетов хотелось бы назвать незаслуженно забытый воздушный бросок планерного поезда из Ленинграда в Коктебель. Его совершили девушки-летчицы Стручко, Каратаева, Чистякова, Ямщикова и Журавлева на планерах Г-9, которые буксировал самолет Р-5. Планеристки пролетели четыре тысячи километров, выполнили десять сложных взлетов и посадок, провели в воздухе 28 часов (в том числе ночью и в непогоду), установив тем самым всесоюзный и мировой рекорды.

Но планеры не только участвовали в спортивных состязаниях и устанавливали рекорды. Они достойно «трудились» в небе, помогая самолетам, а когда пробил грозный час, успешно воевали. Известно, что с 1926 по 1948 год в нашей стране было построено более 18 типов грузовых и десантных планеров. А боевое их использование началось в 1942 году и продолжалось до весны 1944 года. Зимой 1942 года десантные планеры оказывали большую помощь партизанам, доставляя им различные грузы и вооружение.

Так, планеры ГР-29 конструкции В.К. Грибовского благодаря небольшой посадочной скорости и крутой траектории при опущенных щитках-закрылках могли сесть на небольшую площадку в лесу, на вспаханное поле, замерзшую покрытую снегом реку. Именно это помогло планерам Грибовского успешно участвовать в ответственных боевых операциях по снабжению партизан Белоруссии боеприпасами и продовольствием. Так,

с 6 по 20 марта 1943 года планерно-десантное подразделение Третьей воздушной армии, в которой участвовали тридцать пять планеров А-7 (конструкции О.К. Антонова) и тридцать ГР-29, совершило 96 вылетов,

## О ПЛАНЕРАХ

доставило партизанам пятьдесят тонн грузов и боеприпасов, а также 150 бойцов-подорывников, пять топографий и 16 радиостанций.

Так как в годы войны почти весь парк транспортных самолетов Аэрофлота был занят на фронтах, то для многочисленных перевозок внутри страны стали применять транспортные планеры. В середине 1942 года НИИ ГВФ провел испытания и опытную эксплуатацию планерных поездов в районе воздушной магистрали Москва–Иркутск. При этом установили основные летно-технические характеристики «воздушных поездов», необходимые для перевозок народнохозяйственных грузов, определили размеры аэродромов для базирования и эксплуатации самолето-планерных поездов.

Специалисты НИИ ГВФ проверили возможность использования планеров на перевозке грузов в Туркмении на линии Ашхабад–пустыня Кара-Кум (поселок Дарваза) протяженностью 250 километров. В поселке Дарваза добывалась сера – стратегическое сырье. Для ее доставки потребителям имелись только караванные тропы, поэтому воздушный путь был самым эффективным.

Планеры В.К. Грибовского Г-11 и Г-11V оказались наибольшими долгожителями из всех советских десантных планеров, созданных в годы Великой Отечественной войны. В середине 1942 года на базе Г-11 построили планер Г-11М, оснащенный мотором «Максим Горький-11». Это был первый советский десантный мотопланер.

Незадолго до окончания войны опытные полеты аэропоездов выполнялись с использованием планера Г-11 и трофейного самолета-буксировщика «Ю-52». Эксплуатация десантных планеров в Туркмении длилась почти два месяца. Кроме Дарваза, аэропоезда летали из Ашхабада в Ташауз – 450 километров. Из сохранившихся документов известно, что пилот планера Н.П. Клаповский за 1,5 месяца сделал тринадцать полетов, налетав пятьдесят часов, пройдя на буксире у самолета 7000 километров пути.

На одном из подмосковных авиационных заводов в 1944 году построили под руководством П.В. Цыбина десантный планер Ц-25. Он выпускался серийно и в 50-х годах был на вооружении частей ВДВ. В марте–апреле 1950 года два планера Ц-25 были подняты в небо самолетом Ил-12. Они взяли курс на север и в результате исследовательского полета достигли Северного полюса... Словом, безмоторные летательные аппараты выполняли большие задачи. Возможно, что и в XXI веке они еще послужат людям.

Из творческого досье  
Б. ОРЛОВА.

г. Москва.



К.К. Арцеулов.

**АЭРОФЛОТ**  
Российские авиалинии



+ **Delta** =



## ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС»

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES И AEROFLOT

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 МНОГОЕ ДРУГОЕ В ОФИСАХ «ДЕЙТ»:

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

М.КРОПОТКИНСКАЯ  
тел.742-76-06

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

М.ЧИСТЫЕ ПРУДЫ  
тел.232-37-30  
тел.624-60-98

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

многоканальный тел. 780-80-04

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

7 - 9 ноября  
2006

Москва ВВЦ  
павильон №57



# ВОКЗАЛЫ РОССИИ

Оснащение вокзалов и аэропортов

Спецтехника. Сервисные услуги

Безопасность. Антитерроризм

**СЕРВИС И ПИТАНИЕ  
НА ТРАНСПОРТЕ**

РУСЬЭКСПО  
Тел.: (495) 225-23-50  
[www.vokzal.com](http://www.vokzal.com)



ВО СИБИРСКАЯ ЯРМАРКА  
Тел.: (383) 210-62-90, 225-51-51  
[www.sibfair.ru](http://www.sibfair.ru)

Технический редактор Т. Г. СУВОРОВА.

Корректор И.А. НЕСТЕРОВА

Сдано в набор 3.08.2006. Подписано к печати 16.08.2006. Формат 60x90 1/8. Бумага мелованная. Гарнитура – Гельветика. Печать офсетная.  
Усл. печ. л. 4. Усл. кр.-отт. 12,25. Уч.-изд. л. 8,3. Заказ № 699. Общий тираж – 10 000. (В ГУП «ИПК «Московская правда» – 3000). Цена договорная.

ГУП «ИПК «Московская правда»: 101990, Потаповский пер., 3.

CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ

# АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ  
МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
АВИАЦИОННЫЙ  
ЖУРНАЛ  
ИЗДАЕТСЯ  
С МАЯ 1931 ГОДА

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

## В КАЖДОМ НОМЕРЕ:

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

Журнал распространяется по индивидуальной и коллективной (адресной) подписке в России, а также странах ближнего и дальнего зарубежья. Издание доставляется на борты самолетов ведущих авиакомпаний, на предприятия воздушного транспорта, в конструкторские бюро и на заводы авиационной промышленности, в представительства ведущих зарубежных авиакомпаний, в средние и высшие учебные заведения отрасли, в министерства и ведомства России. Его читательская аудитория – члены экипажей воздушных судов, бизнесмены, ученые, руководители и служащие фирм и компаний, государственные служащие разных рангов, ветераны гражданской авиации, студенты авиационных колледжей и вузов, любители и поклонники авиации.

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

По всем вопросам подписки на журнал и размещения в нем рекламы обращайтесь: 125167, Москва, Ленинградский проспект, 44А, строение 3, для редакции журнала «Гражданская авиация».

Контактный телефон: (495) 612-11-47.

E-mail: [anatoly.40@bk.ru](mailto:anatoly.40@bk.ru)

Наш индекс в каталоге «Роспечати» – 70226.

**РЕДАКЦИЯ ВСЕГДА ГОТОВА РАССМОТРЕТЬ ЛЮБЫЕ ВАШИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И ПОЖЕЛАНИЯ, ДОРОГИЕ НАШИ ЧИТАТЕЛИ И ПАРТНЕРЫ!**