



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ № 1 [820] 2013

ЯНВАРЬ-ФЕВРАЛЬ

9 ФЕВРАЛЯ –

90 ЛЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

ТЕХНОЛОГИИ

БЕЗ ЮБИЛЕЙНОГО ГЛЯНЦА



РАЗГОВОР НАЧИСТОТУ

НА ОДНОМ КРЫЛЕ НЕ ПОЛЕТИШЬ



Как мы работали в 2012 году

Основные показатели работы авиапредприятий гражданской авиации России за январь-декабрь 2012 года (оперативные данные)

Показатели работы	Ед. изм.	январь-декабрь			% 2012 г. к 2010 г.	% 2012 г. к 2011 г.
		2010	2011	2012		
Пассажирооборот	тыс. пасс. км	147 118 514,42	166 759 997,25	195 665 719,22	133,0	117,3
Тоннокилометраж	тыс. ткм	17 956 016,99	19 958 450,19	22 667 926,42	126,2	113,6
Грузооборот	тыс. ткм	4 715 350,69	4 950 050,44	5 058 011,69	107,3	102,2
Перевезено пассажиров	чел.	56 950 735	64 121 639	74 015 852	130,0	115,4
Перевезено почты и грузов	тонн	926 415,55	981 456,88	997 569,81	107,7	101,6
Процент занятости кресел	%	78,2	77,2	78,3	+0,1	+1,1
Процент коммерческой загрузки	%	66,4	64,8	65,5	-0,9	+0,7

Источник:
официальный сайт
РОСАВИАЦИИ



ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ – 90 ЛЕТ	2	АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО: «Зону высокой турбулентности мы преодолели...»
НОВОСТИ	8, 15, 19, 27, 45, 52	
СЛОВО ВЕТЕРАНА	9	АЛЕКСЕЙ ГОРЯШКО: «Сохраним и преумножим все лучшее, что было достигнуто за минувшие годы»
СТАТИСТИКА	14, 20, 32, 46	
ТЕХНОЛОГИИ	16	Без юбилейного глянца
ПАМЯТЬ	22	Нетипичный министр
АВИАПАРК	24	В его судьбе – судьба отрасли
РАЗГОВОР НАЧИСТОТУ	28	На одном крыле не полетишь
ПОДРОБНОСТИ	34	На стезе модернизации
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ	36	Листая старые архивы
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ	39	Так это начиналось...
РАКУРС	42	Уроки английского
ВЕХИ	48	Над штормовой Атлантикой
ИМЯ В АВИАЦИИ	50	Его стихией было море
КНИЖНАЯ ПОЛКА	53	Любимый жанр поэта
АВИАЦИОННЫЙ КАЛЕНДАРЬ	54	
ДАЛЕКОЕ-БЛИЗКОЕ	55	Наш университет культуры



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

№1 (820) 2013

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

На первой странице обложки: Проект самолета МС-21

Издается с 1931 года

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

ООО «Перспектива»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Артем МИХАЙЛОВ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Анатолий ТРОШИН

ЗАМ. ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Владимир ШИТОВ

Помощник
главного редактора
Людмила ГУРЖИИ

Обозреватель
Геннадий АРАЛОВ

Редактор-стилист
Татьяна СУВОРОВА

Дизайн и верстка
Светлана ТУРКИНА

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Виктор БАРХОТОВ

Анатолий БУНАРЕВ

Сергей ИЛЬИЧЕВ

Анна МИХАЙЛОВА

Александр НЕРАДЬКО

Валерий ОКУЛОВ

Ольга ПЛЕШАКОВА

Артур ЧИЛИНГАРОВ

Василий ШАПКИН

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

125167, Москва, проезд Аэропорта,
дом 11 А. Тел.: (499) 157-46-20
E-mail: anatoly.40@bk.ru,
journal.ca@yandex.ru

Журнал перерегистрирован
Федеральной службой по надзору
в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор).

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС 77-44884 от 03.05.2011 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.

Подписано к печати 22.01.2013 г.

Заявленный тираж 7000.

Отпечатано в типографии
ЗАО «Московские учебники-
Сидипресс».

Заказ № 17.

Цена договорная.

Материалы рекламного характера публикуются
со сноской «на правах рекламы».



АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО: «Зону высокой турбулентности мы преодолели...»

Анатолий ТРОШИН

9 февраля наша гражданская авиация отмечает 90-летний юбилей. Именно в этот день в 1923 году Совет Труда и Оборона страны принял Постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации», ставшее отправной точкой в летописи крылатой отрасли. В преддверии этой знаменательной даты корреспондент журнала «Гражданская авиация» встретился с руководителем Федерального агентства воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Александром НЕРАДЬКО.



— Александр Васильевич, 90-летие нашей крылатой отрасли совпало с тем периодом, когда с большой вероятностью может возродиться наш профессиональный праздник — День работника гражданской авиации, который ранее долгие годы назывался Днем Аэрофлота, а потом был упразднен. Историческая справедливость восстанавливается?

— Последние двадцать с лишним лет в нашей стране, в том числе и в гражданской авиации, происходили кардинальные перемены. Естественно, это наложило глубокий отпечаток на все стороны нашей жизни. На волне политических и экономических реформ исчез и профессиональный праздник гражданских авиаторов — День Аэрофлота. Правда, на принципах преемственности, ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» пыталось сохранить этот праздник в качестве своего корпоративного, но это уже не общеотраслевой праздник, хотя ежегодно 9 февраля по-прежнему отмечали все гражданские авиаторы России. Такое положение устраивало далеко не всех работников гражданской авиации, особенно ветеранов. С многочисленных трибун и в печати много лет звучали призывы вернуть отрасли ее профессиональный праздник. Свою позицию изложил и журнал «Гражданская авиация». В первом номере 2012 года он поместил обращение к читателям под названием «Возродим день профессиональной гордости авиаторов».

Скажу откровенно: далеко не во всех инстанциях нас сразу поняли. «Ведь есть же День Воздушного Флота, зачем еще один авиационный праздник?» — был их аргумент. Пришлось настойчиво убеждать, что День Воздушного Флота — праздник всех авиаторов страны: и военных, и гражданских, и работников авиационной промышленности, и авиационных спортсменов ДОСААФ. А упраздненный День Аэрофлота был профессиональным праздником исключительно работников гражданской авиации. Как День строителя, День медицинского работника, День учителя, День геолога



и т.д. Словом, в Дне работника гражданской авиации, учрежденном на государственном уровне и отмечаемом ежегодно, остро нуждается наша отрасль. Хотелось бы поблагодарить руководство Министерства транспорта Российской Федерации за то, что оно поддержало предложения Росавиации и с мест о возрождении профессионального праздника гражданской авиации.

— Ну что ж, как говорится, все хорошо, что хорошо кончается. А нельзя ли рассказать — с какими результатами пришла к 90-летию и своему профессиональному празднику наша отрасль? В былые времена и события меньшего масштаба отмечались под барабанный бой и звуки фанфар. Помните, ударные вахты, трудовые рапорты и т.п.?

— Как не помнить? Все средства массовой информации, и электронные, и печатные, были заполнены сообщениями о победах и достижениях. Не в обиду будь сказано, не отставал от них и журнал «Гражданская авиация». А политорганы и парткомы бдительно следили, чтобы каждая победная реплика не оставалась незамеченной.

— Какие обиды? Как и все советские люди, мы были продуктом своего времени и вели себя соответствующим образом. Но я спрашиваю не о победах. Хотелось бы просто узнать о нынешнем состоянии дел в отрасли.

— Говоря авиационным языком, зону высокой турбулентности, в которой наша гражданская авиация оказалась в «лихие девяностые», мы преодолели. Не сразу, конечно, и с большими трудностями, но преодолели. И это, на мой взгляд, главный итог всей работы отрасли в последнее двадцатилетие.

Судите сами. В канун распада союзного государства и упразднения Министерства гражданской авиации пассажирские перевозки в целом по СССР достигли 140-миллионного рубежа (при общей численности населения страны более 250 млн человек), а в

сельском и лесном хозяйстве с воздуха обрабатывалось более 100 млн гектаров площадей. Не зря Аэрофлот тогда называли крупнейшей авиакомпанией мира. Значительными тогда были и объемы авиaperевозок в России. В 1990 году они превышали 94 млн пассажиров. А вот потом началась та самая высокая турбулентность.

Некогда единый отраслевой хозяйственный механизм рассыпался на мелкие части. В России образовалось более 500 авиакомпаний. Многие из них имели по два-три, а то и по одному воздушному судну и, конечно же, заведомо были обречены.

Вместо упраздненного мощного Министерства гражданской авиации был сформирован Департамент воздушного транспорта Минтранса России, который не мог уже с такой же степенью эффективности влиять на происходящие в отрасли процессы. Не потому, что не знал, как это делать, а потому, что радикально изменилась законодательная и нормативная база. Мучительный поиск оптимальной структуры государственного регулирования гражданской авиации привел к тому, что с 1991 по 2000 год она реформировалась четыре раза. На смену Департаменту воздушного транспорта поочередно приходили Федеральная авиационная служба, Федеральная служба воздушного транспорта и Государственная служба граждан-

ских пассажиров, в 2000-м — до 21,8, а в 2001-м — до 25,1 миллиона.

Наряду с этими негативными явлениями началось стремительное сокращение количества аэропортов. Если в 1992 году в России действовало 1302 аэропорта, то через двадцать лет, то есть 2012 году, их осталось 315. Сокращение аэропортов на местных и региональных авиалиниях в совокупности с проблемами эксплуатации и поддержания летной годности воздушных судов так называемой местной и региональной авиации создали предпосылки к существенному сокращению воздушного сообщения во многих отдаленных и труднодоступных регионах страны, не имеющих альтернативных видов транспорта.

Но и те аэропорты, которые еще действовали, резко отставали по уровню оснащенности от международных требований и стандартов. Особенно это касалось рекомендуемых Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) современных средств и технологий в сфере организации воздушного движения, систем автоматической посадки и другого радиотехнического оборудования. Для повышения качества обслуживания воздушного движения, динамичного внедрения и развития перспективных систем и средств аэронавигации возникла необходимость перехода от

Говоря авиационным языком, зону высокой турбулентности, в которой наша гражданская авиация оказалась в «лихие девяностые», мы преодолели. Не сразу, конечно, и с большими трудностями, но преодолели. И это, на мой взгляд, главный итог всей работы отрасли в последнее двадцатилетие.

ской авиации Минтранса России. Это также не создавало предпосылок для устойчивого развития отрасли.

Ситуация усугублялась, к тому же, резким падением платежеспособности населения, что стало важнейшей причиной спада воздушных перевозок. В результате через десять лет объемы авиaperевозок пассажиров и грузов уменьшились в четыре с лишним раза, а авиационных работ в народном хозяйстве — в пять раз. В 1999 году перевозки едва дотягивали до 21,5

Единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД) к Аэронавигационной системе России.

— Александр Васильевич, хорошо помню Ваше интервью по этому поводу в «Российской газете». Вы тогда говорили, что если раньше в ЕС ОрВД входили две составляющие — гражданская и военная — то теперь она стала однофрагментной. Это изменило ситуацию?



– Безусловно. Раньше взаимодействующие при аэронавигационном обслуживании военная и гражданская составляющие не были связаны между собой единой организационно-технической структурой. С созданием Росаэронавигации началась интегра-

ция в Российской Федерации» обслужили в верхнем воздушном пространстве уже более 1,3 млн рейсов. Наше воздушное пространство является очень привлекательным для иностранных партнеров, а его транзитный потенциал просто огромен.

надеюсь, долгую жизнь в авиакомпаниях. И за этими технологиями – будущее. Уверен в том, что мы должны и будем летать на отечественных конкурентоспособных воздушных судах, наряду с иностранными. От глобализации тоже никуда не спрятаются, особенно в такой трансграничной отрасли, как авиация.

– Выходит, перемены к лучшему все-таки наметились?

– Безусловно. Перемены к лучшему стартовали в 2000 году. В стране начался рост экономики, а за ним – основных производственных показателей деятельности гражданской авиации. В 2002 году была принята Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России», рассчитанная до 2010 года. Многие из заложенных в нее позиций было реализовано. В частности, доля воздушных судов, удовлетворяющих требованиям ИКАО по шумам и другим параметрам, в структуре парка выросла с 44 до 59%, а доля новых воздушных судов увеличилась с 24 до 35%.

Сдвинулась с мертвой точки и проблема аэропортов. Были, например, реконструированы взлетно-посадочные полосы в аэропортах Санкт-Петербурга, Красноярска, Хабаровска, Благовещенска, Кургана, Чебоксар и многих других. В Барнауле, Улан-Удэ, а также в Пулково, Кургане и Хабаровске заменено светосигнальное оборудование. Для 53 аэропортов было закуплено оборудование по обеспечению авиационной безопасности.

Важную роль в дальнейшей мо-

В 2012 году специалисты ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» обслужили в верхнем воздушном пространстве уже более 1,3 млн рейсов.

ция военных и гражданских секторов, появилась реальная возможность для улучшения взаимодействия между ними. Если же учесть, что под управлением специалистов Росаэронавигации одновременно находились тогда свыше 800 самолетов и вертолетов, а за год они обслуживали более 800 тысяч полетов, то легко понять, насколько все это было важно и необходимо.

Создание Росаэронавигации и напряженная работа ее специалистов во взаимодействии с Минобороны, Минтранс России и другими федеральными органами исполнительной власти помогли решить не только невыполнимую десятилетиями задачу объединения военных и гражданских оперативных органов Единой системы организации воздушного движения в Российской Федерации, но и заложили прочный фундамент создания и развития Аэронавигационной системы России, достижения ее глобальной совместимости и гармонизации с другими аэронавигационными системами. Были приняты новые Федеральные правила использования воздушного пространства, введена новая классификация воздушного пространства и уведомительный порядок его использования в классе G, принята система сокращенных интервалов вертикального эшелонирования (RVSM), которая позволила сразу вдвое увеличить пропускную способность воздушного пространства. Хотел бы искренне поблагодарить всех, кто работал и продолжает напряженно работать над совершенствованием Аэронавигационной системы России.

В 2012 году специалисты ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения

– Не менее тяжелое положение сложилось и с парком воздушных судов?

– Это общеизвестные факты, от которых никуда не денешься. В 1991 году у нас было 8269 самолетов. Значительная часть из них устарела как физически, так и морально, а потому нуждалась в замене. В результате к 2012 году их число сократилось до 1467. Но отечественный авиапром в новых экономических условиях оказался неспособным удовлетворить все запросы наших авиакомпаний. Результат известен: сегодня 52% магистральных и региональных пассажирских самолетов приобретены за рубежом. И процесс этот, к сожалению, продолжается.

Отечественному авиапрому, на мой взгляд, чтобы обеспечить конкурентоспособность выпускаемой продукции, необходимо полностью обновить станко-инструментальную базу, перевести все процессы конструирования, разработки технологии изготовления и производства в «цифру». Это очень капиталоемкая задача, но без ее

В результате мер, которые были приняты правительством Российской Федерации и реализованы в нашей отрасли, падение авиаперевозок не только остановлено – их ежегодный прирост стал стабильным.

решения не будет техники нового поколения. Строить самолеты по шаблонам, размечая отверстия складным метром, – путь в никуда в 21 веке.

К счастью, понимание этого наступило у прогрессивных руководителей авиапрома. Первенец образа отечественного гражданского самолета в цифровых технологиях, от разработки до сборочного процесса, начал свою,

дернизации авиатранспортного комплекса сыграли Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России на период 2010–2015 гг.» и ее подпрограмма «Гражданская авиация»; Транспортная стратегия России до 2030 года; Концепция развития аэропортовой (аэродромной) сети Российской Федерации на период до 2020 года»;

а также Концепция создания и развития Аэронавигационной системы России, реализация которой завершится к 2025 году. Не менее значимы и другие программы, рассчитанные на долгосрочную перспективу.

— Мы уже говорили о катастрофическом падении объемов авиaperезовозок на начальном этапе экономических реформ. А как обстоят дела сегодня?

— В результате мер, которые были приняты правительством Российской Федерации и реализованы в нашей отрасли, падение авиaperезовозок не только остановлено — их ежегодный прирост стал стабильным. Причем рост объемов перевозок в России отмечался с 2000 года почти всегда, несмотря на стагнации и кризисы мировой гражданской авиации в этот же период.

Например, в 2011 году российскими авиакомпаниями было перевезено 64 млн пассажиров. А в минувшем году услугами только российских перевозчиков воспользовалось уже более 74 млн человек (при населении 145 миллионов). Это значит — люди стали нам доверять, и очень важно такое доверие не потерять.

К этому количеству пассажиров следует дополнительно суммировать еще более 50 млн пассажиров рейсов иностранных авиакомпаний, которые обслуживались в российских аэропортах. В 90-х годах процент перевозок пассажиров иностранными авиакомпаниями в нашей стране был просто незначителен. Таким образом, гражданская авиационная деятельность в России в настоящее время интегрально превысила показатели советского периода.

Остановлена и негативная тенденция сокращения сети аэропортов, что особенно важно для отдаленных регионов страны. Усилиями центра и субъектов федерации созданы и создаются федеральные казенные предприятия «Аэропорты Севера», «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Приамурья», «Аэропорты Сахалина» и ряд других. Это позволяет восстанавливать соответствие аэропортов сертификационным требованиям, об-

новлять аэродромную технику, проводить капитальный ремонт и реконструкцию объектов, стабилизировать финансово-экономическое положение предприятий.

В 2012 году введены в эксплуатацию новые аэровокзальные комплексы в аэропортах Владивостока, Якутска, Казани и во Внуково. Это рекордное количество аэропортовых терминалов за один календарный год.

Кто бывал на дальневосточном острове Кунашир, знает, в каком состоянии находился там местный аэропорт. А ведь оперативная связь острова с материком возможна исключительно по воздуху. Так вот, там проведена коренная модернизация всего аэропортового комплекса. На другом острове Курильской гряды — Итурупее сооружается аэродром, который будет принимать магистральные воздушные суда.

завалось уже 463 тысячи. При этом размер субсидий за год составил три миллиарда рублей.

Аналогичная программа действует и при выполнении авиационных перевозок из Калининградской области и обратно. На очереди пилотный проект 2013 года — субсидирование полетов для жителей Приволжского федерального округа.

— И все-таки региональные авиaperезовозки по-прежнему остаются головной болью Росавиации?

— Я бы сказал иначе — существенным вызовом и ответственностью отрасли перед своими пассажирами из «глубинки». Развитие региональных перевозок и авиатранспортной инфраструктуры в отдаленных районах — решающий фактор в обеспечении авиационной подвижности населения, расширении экономиче-

В 2012 году введены в эксплуатацию новые аэровокзальные комплексы в аэропортах Владивостока, Якутска, Казани и во Внуково. Это рекордное количество аэропортовых терминалов за один календарный год.

Эти факты говорят о том, что в отрасли ведется последовательная работа по обеспечению транспортной доступности населения отдаленных регионов.

На эти же цели направлена и программа субсидирования перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении.

С 1 апреля по 31 октября 2012 года субсидированные полеты выполняли 11 российских авиакомпаний по 33 направлениям из Москвы, Санкт-Петербурга и Сочи в города Дальнего Востока и обратно. В том же году были значительно расширены категории граждан, имеющие право на льготную авиaperезовозку. Приобрести билеты со скидкой могли все россияне в возрасте до 23 лет, женщины — старше 55 лет, мужчины — старше 60 лет, а также инвалиды первой группы любого возраста и дети-инвалиды с одним сопровождающим. В 2011 году на основе субсидий было перевезено более 371 тысячи человек. А в минувшем году этой программой восполь-

ских связей, выравнивании географического дисбаланса на рынке труда, а в итоге — сохранении национальной целостности страны.

Ведь как нередко складывается «дорожная карта»? Чтобы попасть, скажем, из близлежащих дальневосточных или сибирских городов друг к другу, нужно лететь через Москву. Это не только накладно для граждан, но и создает перекосы в распределении пассажиропотоков. Например, на Московский авиационный узел приходится сегодня до 60% всех объемов пассажирских перевозок в стране. Конечно, можно радоваться, что, к примеру, через аэропорт Домодедово в 2012 году прошло 28,2 млн пассажиров, а «Аэрофлот» по итогам того же года вошел в число 30 крупнейших авиaperезовозчиков мира по предлагаемому на рынке провозным емкостям. Только жителям дальневосточных Лучегорска, Спасск Дальнего, Кавалерово или других населенных пунктов от этого ничуть не легче. Они с трудом могут попасть даже во Владивосток или Хабаровск.



Так что развитие региональных перевозок — одна из самых приоритетных наших задач. К ее решению авиационные власти начали подступать еще в 2004 году, когда начали готовить первое заседание Правительства Российской Федерации по этой теме. Этой проблемой было обеспокоено руководство страны еще тогда. Но только спустя несколько лет в бюджете страны появились средства на субсидирование перевозок пассажиров сначала с Дальнего Востока и Крайнего Севера, затем из Калининграда, а также для региональных перевозок и приобретения воздушных судов для них, содержания федеральных казенных аэропортовых предприятий.

— Александр Васильевич, не меньше внимания уделяется также обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности, однако происшествия все-таки случаются. Почему?

— Одна из причин аварий и катастроф — стремление руководителей некоторых авиакомпаний любой це-

Главное, чтобы каждый авиаперевозчик понимал, что самое страшное в авиации — самоуспокоенность и зазнайство. Даже в суперблагополучной авиакомпании нельзя расслабляться, а тем более игнорировать нормы и требования летной и технической эксплуатации воздушных судов. Никакой коммерческий успех не имеет смысла, если падают самолеты и гибнут люди.

— Александр Васильевич, в прессе прошла информация, что Россия по количеству авиакатастроф на страну держит первое место в мире. Это правда?

— Нет, это не так. Во многих странах и международных авиационных организациях существуют разные подходы к оценке уровня безопасности полетов. В основном комментируются авиационные происшествия только с воздушными судами коммерческой гражданской авиации большой пассажироместимости при выполнении регулярных рейсов. Происшествия при чартерных рейсах во внимание не принимаются. У нас сложилась другая

НИКАКОЙ КОММЕРЧЕСКИЙ УСПЕХ НЕ ИМЕЕТ СМЫСЛА, ЕСЛИ ПАДАЮТ САМОЛЕТЫ И ГИБНУТ ЛЮДИ.

ной получить максимальную отдачу от устаревших воздушных судов. После тотальной проверки авиакомпаний пришлось пойти даже на такую крайнюю меру, как аннулирование сертификатов эксплуатанта у ряда недобросовестных перевозчиков. Мы также существенно усилили контроль за деятельностью центров сертификации авиационной техники, повысили требования к организации выполняемой ими работы.

Поборники псевдорыночной экономики не раз критиковали нас за уменьшение количества авиакомпаний. Тем не менее, несмотря на сокращение количества коммерческих перевозчиков, объемы перевозок, как ни странно, растут. Уход же недобросовестных — практически не заметен. Критерий для осуществления деятельности авиакомпании у авиационных властей один — соответствие сертификационным требованиям.

практика. Мы оцениваем аварийность с учетом происшествий также с вертолетами и небольшими воздушными судами.

Тем не менее нам следует стремиться к показателю «0» в числе происшествий с человеческими жертвами.

— 29 декабря 2012 года произошла катастрофа Ту-204 компании «Ред Вингз». Самолет нового поколения, о нем не скажешь «устаревший»...

— Сейчас объективно установлено, что при приземлении в аэропорту Внуково и включении экипажем реверсов двух двигателей вместо обратной тяги двигателя вышли на режим прямой тяги, значительно более малого газа. Экипаж трижды включал реверс, и каждый раз вместо ожидаемого реверса тяги двигателя выходили на прямую тягу с ускорением самолета.

Предпринятые экипажем действия не привели к остановке самолета на спланированной части летного поля. Ту-204 на большой скорости выкатился за ограждение аэродрома и разрушился. Погибли командир воздушного судна, второй пилот, бортинженер и три члена кабинного экипажа. Все члены летного экипажа провели в небе более 10 тысяч часов, а командир — более 15 тысяч.

На следующий день после катастрофы директивой летной годности Авиационного регистра МАК по представлению ОКБ имени А.Н. Туполева экстренно были внесены изменения в руководство по летной эксплуатации типа Ту-204-100В, а представители промышленности приступили к дополнительным регулировкам системы управления реверсом двигателей для того, чтобы при включении реверса двигателя не выходили при возможных отказах на режим прямой тяги, более малого газа.

Не хотелось бы углубляться в детали еще продолжающегося расследования. Уверен в одном: экипаж делал все возможное, чтобы предотвратить происшествие. Причем самую дорогую цену он заплатил за то, чтобы защитить жизни и здоровье будущих пассажиров самолетов типа Ту-204 и Ту-214, обеспечить безопасность их будущих полетов.

Мы сразу же провели внеплановую проверку авиакомпании «Ред Вингз». Окончательные выводы делать еще рано, но, если в ее работе будут установлены несоответствия сертификационным требованиям, то санкции последуют незамедлительно.

— В истории нашей гражданской авиации было немало случаев незаконного вмешательства в ее деятельность. Первая попытка угнать самолет была совершена в январе 1954 года в Таллинском аэропорту. При этом погиб бортмеханик Тимофей Ромашкин, посмертно удостоенный звания Героя Советского Союза. Потом были другие теракты, включая взрыв бомбы террориста-смертника в зале прилетов Домодедовского аэропорта 24 января 2011 года.



Тогда погибли 36 ни в чем неповинных людей и получили ранения 170. Остается ли и сегодня угроза терактов?

— Пока существует гражданская авиация, будет существовать и угроза со стороны террористов. Воздушный транспорт для них всегда был и будет привлекательным потому, что воздушные суда на своих бортах несут знаки государственной принадлежности. А потому мы должны противопоставлять этой угрозе не только постоянную бдительность, но и высочайший профессионализм. И, конечно же, важнейшим компонентом многих предлагаемых решений этой проблемы остается технология. Речь идет о внедрении в аэропортах нового досмотрового и другого оборудования, адекватном финансировании научных исследований и разработок, подготовке и оснащении персонала. Не последнюю роль играет и воспитание у пассажиров правильного восприятия проводимых мер безопасности.

— Мы всю жизнь гордились отечественной школой подготовки летных и инженерно-технических кадров. А сегодня авиакомпания испытывают такой их дефицит, что всерьез ставят вопрос о приеме на работу пилотов-гастарбайтеров. Не спрашиваю, почему сложилась такая ситуация — ее причины хорошо известны. Хотелось бы все же узнать, что намерена предпринять Росавиация для выхода из кризисного состояния?

— Не буду утомлять читателя статистикой: сколько закуплено тренажеров, учебных самолетов и вертолетов, какие средства выделяются для поддержки университетов, училищ и колледжей. В этом плане сейчас дела обстоят гораздо лучше, чем раньше. Подчеркну главное: за трудные годы рыночных реформ нам удалось сохранить все учебные заведения гражданской авиации и возродить у молодежи былой интерес к авиационным профессиям, поднять их престиж. Прямо скажу — сделать это было не просто. И сегодня Росавиация продолжает прилагать все усилия, чтобы

наращивать подготовку пилотов и других авиаспециалистов, укреплять материально-техническую базу вузов и училищ, растить достойную смену профессорско-преподавательскому и инструкторскому составам.

В конце декабря прошлого года состоялось совещание коллегии Федерального агентства воздушного транспорта и Общественного совета при Росавиации, на котором обсуждалась современная концепция и меры по совершенствованию системы образования и профессиональной подготовки авиационного персонала. На нем, в частности, было отмечено, что

ЗА ТРУДНЫЕ ГОДЫ РЫНОЧНЫХ РЕФОРМ НАМ УДАЛОСЬ СОХРАНИТЬ ВСЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ВОЗРОДИТЬ У МОЛОДЕЖИ БЫЛОЙ ИНТЕРЕС К АВИАЦИОННЫМ ПРОФЕССИЯМ, ПОДНЯТЬ ИХ ПРЕСТИЖ.

в период, когда падали объемы перевозок, далеко не все выпускники авиационных вузов были востребованы. А будущие пилоты, прошедшие курс теоретического обучения, из-за недостатка финансирования выпускались (!) без единого часа налета. А без летной практики нет и не может быть летчика. В 2012 году нам удалось погасить задолженность по налету перед всеми курсантами, и это большое достижение.

Сейчас руководство Российской Федерации особое внимание уделяет развитию региональных и местных воздушных перевозок. В связи с этим перед учебными заведениями поставлена задача — увеличить набор абитуриентов, прежде всего на летные специальности, чтобы после окончания учебы направить их на предприятия в удаленных уголках страны. Но чтобы они туда отправились, необходимо создать благоприятные условия в социальной сфере: прежде всего гарантировать жилье и достойную заработную плату. Другими словами, обеспечить привлекательность работы в сегменте региональных и местных перевозок.

Конечно, и авиакомпании, обслуживающие магистральные воздушные трассы, тоже нуждаются в пополнении летным составом. Для них также надо готовить летные кадры,

но все-таки первоочередная задача — обеспечить пилотами и другими авиаспециалистами регионы. И мы будем к этому стремиться.

— И заключительный вопрос, Александр Васильевич. Что бы Вы пожелали нашим читателям?

— Прежде всего хочу поздравить читателей журнала и всех гражданских авиаторов с юбилеем крылатой отрасли и пожелать возрождения нашего профессионального праздника. Особые слова адресую золотому фонду отрасли — Героям Советского Союза, Героям Социалистического

Труда, Героям России, заслуженным пилотам и штурманам, заслуженным и почетным работникам транспорта, отличникам Аэрофлота и отличникам Воздушного транспорта — всем, кто несет сегодня трудовую вахту в небе и на земле. Отдельная благодарность женщинам, которые наравне с мужчинами добросовестно трудятся в гражданской авиации, — пилотессам, инженерам, диспетчерам, метеорологам, врачам и медсестрам, программистам, преподавателям и специалистам многих других профилей. Поздравляю также наших коллег из авиационной промышленности — конструкторов, инженеров, механиков, испытателей с нашим общим праздником. Поздравления и многочисленному отряду тружеников авиации общего назначения.

Время ставит перед нами новые задачи. К гражданской авиации приковано внимание руководителей России. Страна ждет от нас дальнейшего развития внутренних и международных авиалиний, возрождения региональных и местных воздушных линий, повышения безопасности и регулярности полетов, укрепления позиций и авторитета в мировом авиационном сообществе. От всей души желаю всем вам и вашим близким успехов в работе, крепкого здоровья, счастья и благополучия в жизни!]



Поступил тренажер SSJ-100

В тренажерном центре Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации (УВАУ ГА) завершена сборка полнопилотажного тренажера самолета Sukhoi Superjet-100. После завершения процедуры сертификации он пополнит тренажерную базу ведущего учебного заведения по подготовке летного состава для гражданской авиации России.



обшивки немоделируемого пространства тренажера, декоративной обложки края силовой платформы, а также панелей интерьера переходного тамбура тренажера выполнила компания «Аэро Стайл».

Тренажер предназначен для обучения и тренировки экипажей самолетов SSJ-100 пилотированию, навигации и эксплуатации бортовых систем и оборудования, а также действиям в особых случаях полета. По условиям контракта тренажер выполнен в соответствии с требованиями к тренажерному устройству имитации полета уровня VII по квалификации ICAO 9625 от 2009 года.

Для ЗАО ЦНТУ «Динамика» участие в проекте создания тренажера SSJ-100 стало важным этапом на пути освоения рынка тренажеров для гражданских воздушных судов. По сути дела компанией впервые был разработан собственный универсальный тренажерный модуль, в который может быть интегрирован макет кабины самолета и который может легко настраиваться под конкретное решение в будущих проектах.

Поставка тренажера SSJ-100 станет еще одним шагом на пути создания на базе Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации современного центра по обучению летного состава на современные типы воздушных судов. Заказчиками центра на подготовку летного состава станут как авиакомпания России, так и стран СНГ. Ранее училище уже получило в рамках государственной целевой программы полнопилотажный тренажер самолета A320.

По материалам
ЗАО ЦНТУ «Динамика»

Открытый аукцион на поставку тренажера Росавиация провела в августе 2011 года. Срок исполнения обязательств по контракту был определен концом 2012 года. По итогам этого аукциона контракт на поставку тренажера был заключен с компанией ЗАО ЦНТУ «Динамика».

Создание тренажера стало итогом широкой кооперации российских и зарубежных производителей. Общим интегратором проекта выступила компания «Динамика», которая осуществила разработку и реализацию общего технического облика тренажера. При этом вклады участников проекта распределились следующим образом: «Динамика» выполнила поставку шестистепенной гидравлической системы подвижности тренажера, разработку и изготовление силовой платформы и декоративной обложки, системы кондиционирования воздуха в кабине тренажера. По техническому заданию «Динамики» компания BARCO осуществила разработку и поставку полностью интегрированной широкоугольной коллимационной систе-

мы отображения, сочетающей в себе все необходимые компоненты — проекторы, сферическое зеркало из полиэфирной пленки и просветный экран. Кроме того, «Динамикой» был выполнен большой комплекс подготовительных работ, связанных с подготовкой помещения для установки тренажера, поскольку оно должно соответствовать определенным техническим требованиям.

Компания «Гражданские самолеты Сухого» («ГСС») выполнила работы по поставке и интеграции макета кабины самолета с полным комплектом бортового оборудования и вычислительного комплекса со специальным программным обеспечением, моделирующим динамику полета самолета и работу всех его систем. Кроме того, «ГСС» осуществила поставку и интеграцию систем генерации изображений закабинного пространства с использованием программного обеспечения «Аврора» и системы имитации акустических шумов, разработанную компанией «Транзас».

Проектирование и изготовление декоративных панелей внешней



АЛЕКСЕЙ ГОРЯШКО: «СОХРАНИМ И ПРЕУМНОЖИМ ВСЕ ЛУЧШЕЕ, ЧТО БЫЛО ДОСТИГНУТО ЗА МИНУВШИЕ ГОДЫ»

Анатолий ТРОШИН

В канун 90-летия со дня образования отечественной гражданской авиации мы встретились с человеком, который отдал крылатой отрасли почти шестьдесят лет безупречного служения. Это заслуженный пилот СССР, первый заместитель министра гражданской авиации СССР в 1990–1991 годы, ныне председатель Совета Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт») Алексей Маркиянович ГОРЯШКО.



– Мне посчастливилось работать в гражданской авиации с 1956 года, – начал он беседу. – Окончив с отличием Краснокутское летное училище, я прибыл по распределению в Украинское территориальное управление ГВФ

и был направлен пилотом самолета По-2 в авиационный отряд спецприменения, который базировался в поселке Алексеевка на окраине Харькова. Позднее он вошел в Харьковский объединенный авиаотряд. Там я проработал около двенадцати лет рядовым пилотом, пилотом-инструктором, заместителем командира, затем командиром летного отряда.

Фразу «посчастливилось работать» сказал не случайно. 1956 год был не только началом моей летной биографии. Он стал принципиально новой точкой отсчета для всей нашей гражданской авиации. 15 сентября того незабываемого года всю страну облетела сенсационная весть – первенец советской пассажирской реактивной авиации самолет Ту-104 под руководством командира экипажа Евгения Барабаша совершил первый регулярный рейс по маршруту Москва – Иркутск. А 12 октября состоялся первый международный полет Ту-104 из Москвы в Прагу, который выполнил экипаж Бориса Бугаева, ставшего впоследствии министром гражданской авиации СССР, главным маршалом авиации. Как писали в то время газеты, в гражданской авиации была открыта новая эра – эра реактивной техники, а имена пилотов, выполнивших первые рейсы на Ту-104, навсегда вошли в авиационную летопись страны.

Вслед за Ту-104 на авиатрассах появились Ил-18, Ан-10, Ту-114, а позднее Ту-134, Ту-154, Ил-62, Ил-86 и другие воздушные корабли. Они совершили настоящий переворот в гражданской авиации, превратив ее к 80-м годам прошлого века в транспорт миллионов. Ежегодные перевозки пассажиров перевалили тогда за 100-миллионный рубеж, а Аэрофлот, как с марта 1932 года сокращенно назывался Гражданский Воздушный Флот, был признан крупнейшей авиакомпанией мира. И я горжусь, что был не только очевидцем, но и непосредственным участником тех грандиозных перемен на воздушном транспорте.



— Алексей Маркиянович, помимо летных должностей, Вам довелось поработать командиром Донецкого объединенного авиаотряда, начальником крупнейшего в Советском Союзе Украинского управления гражданской авиации, первым заместителем председателя Госавианадзора СССР, заместителем и первым заместителем министра гражданской авиации СССР, региональным представителем Аэрофлота в странах Юго-Восточной Азии и Австралии. Какую из этих должностей Вы бы выделили особо как наиболее трудную и памятную?

— Откровенно говоря, я никогда не задумывался над этим. Каждая из них трудна и памятна по-своему. Когда, например, при назначении командиром Донецкого авиаотряда меня представляли первому секретарю обкома партии В. Дегтяреву, он сказал: «Не забывай, что здесь край шахтеров, металлургов и машиностроителей, которые умеют и любят трудиться...» Его слова прозвучали, как программное напутствие, которое я не мог не оправдать.

Наземная база Донецкого авиапредприятия, как и других аэропортов страны и республики, требовала реконструкции. С нее я и начал. В первую очередь удлинители взлетно-посадочную полосу, чтобы принимать самолеты с реактивными двигателями. Спроектировали и начали строить современный аэровокзал и гостиницу для пассажиров... Словом, постарались внести свой вклад в жизнь Донбасса, улучшить его связи с Киевом, Москвой, курортами страны. Сделать это было, конечно, не просто, но авиаторов согревала мысль, что мы старались для блага людей, которые занимались трудной, но очень нужной для страны работой.

На должности начальника управления мне пришлось пережить (не побоюсь этого слова) труднейшую проверку на принципиальность. До меня управление возглавлял очень авторитетный руководитель Н. Ковтюх, назначенный заместителем министра гражданской авиации СССР.

Но в министерстве у него что-то не сложилось, и, вернувшись в Киев, он попросил взять его на работу в аппарат управления. С одной стороны, я хорошо его понимал, но, с другой, был уверен, что это не будет служить интересам дела. И несмотря на огромное желание пойти навстречу своему бывшему «шефу» все-таки решил предложить ему любую работу по выбору, но не в аппарате управления. Я видел, что он обиделся, но решение мое, хотя и далось мне с большим трудом, было верным.

Самым тяжелым испытанием для меня и моих коллег стало участие в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС, которая случилась 26 апреля 1986 года. К шести часам утра меня вызвали к председателю Совета Министров Украины А. Ляшко. Тут же был создан штаб по ликвидации последствий аварии. Мне поручили немедленно подготовить вертолеты для вылета к месту происшествия. В 9 утра я позвонил министру гражданской авиации Борису Павловичу Бугаеву и доложил обстановку. Он возложил на меня обязанности по непосредственному руководству всеми действиями по линии гражданской авиации и приказал лично докладывать ему о ситуации два раза в неделю, а при необходимости — в любой день и любое время суток.

Наши экипажи незамедлительно включились в работу по выполнению транспортных и связных полетов, забору воды в водоемах, замерам радиации, дезактивации промышленной площадки АЭС. Когда встал вопрос о дезактивации с воздуха тридцатикилометровой зоны вокруг станции, я вышел с предложением к министру о создании сводного летного отряда из самолетов Ан-2 и вертолетов Ми-8, так как одному Украинскому управлению выполнить этот объем работ было сложно.

Министр согласился, и сводный отряд был незамедлительно создан. В его состав вошли экипажи Тюменского, Западно-Сибирского, Украинского управлений и управления Центральных районов России. Во главе отряда поставили опытного

вертолетчика И. Макарова из Мяковского авиапредприятия, который по окончании работ был удостоен высшей государственной награды СССР — ордена Ленина. Ордена и медали получили и многие другие «ликвидаторы» чернобыльской катастрофы.

Большую помощь в обеспечении нашей работы материально-техническими средствами оказал заместитель министра гражданской авиации по технике В. Горлов. Вместе с ним мы многократно выезжали на места проведения работ в районе Чернобыля, решали оперативные вопросы, следили за своевременными поставками всего необходимого и заменой экипажей.

Мою работу по непосредственному руководству операциями усложнило сверхнормативное радиоактивное облучение, которое вскоре выявили у меня медики, но свою задачу мы, тем не менее, выполнили качественно и в установленные сроки. И что особенно важно — без единого авиационного происшествия.

Если говорить о других сложных ситуациях, то обо всех, конечно, не расскажешь. Их было немало и на Украине, и во время моей работы в Москве. Вот только один из случаев. Едва я заступил на должность заместителя министра гражданской авиации СССР (министром в то время был Александр Никитович Волков), получаю задание на командировку в Афганистан. Продолжительное время из Москвы в Кабул выполнялись рейсы Аэрофлота на Ту-154. При заходе на посадку самолеты сопровождали военные вертолеты с противоракетной защитой, чтобы уберечь их от обстрела стингерами. С выводом из Афганистана советских войск пассажирские Ту-154 остались без защиты. В командировке мне с группой специалистов предстояло определиться, как обеспечить безопасность их полетов. Тщательно изучив проблему, пришли к выводу, что выполнять полеты в Кабул без противоракетной защиты небезопасно. Так что полеты на Ту-154 придется прекратить. Эти выводы доложил нашему послу. Тот отреагировал очень резко:



— Вы подрываете советско-афганскую дружбу.

На следующий день получаю телеграмму от министра — срочно прибыть в Москву. Оказывается, посол доложил Горбачеву, что я подрываю советско-афганскую дружбу, а тот поручил министру гражданской авиации «разобраться и доложить».

Чем все могло закончиться, догадаться не трудно. Но выход был найден. Я предложил взять у военных в аренду самолет Ил-76, переоборудовать его в грузопассажирский вариант, научить бортрадистов пользоваться системой противоракетной защиты и выполнять на нем полеты из Ташкента в Кабул. А до Ташкента по-прежнему летать на Ту-154. Конфликт был исчерпан.

— При столь насыщенной событиями жизни, наверно, трудно было не поддаться и некоторым искушениям. Случалось ли такое?

— Скажу откровенно: ситуации такие были. Но я никогда не поддавался соблазну и старался не терять самооценки. Более того, всегда стремился объективно проанализировать обстановку, исходя из интересов дела.

— Например?

— Весна девяностого года. Министр гражданской авиации Волков подает в отставку по состоянию здоровья. Встал вопрос о его замене. Заместитель министра Александр Федотович Аксенов предлагает мою кандидатуру, излагает свои аргументы. В ответ я предлагаю назначить на пост министра Бориса Егоровича Панюкова.

«Так он же не летчик», — раздаются возражения. «Ну и что из того? Борис Егорович девять лет работал первым заместителем, тянул на себе тяжеленный производственный воз, как никто другой, знает отрасль...»

Министром назначили его, а мне как летчику поручили должность первого заместителя. Чтобы помогать в решении вопросов летной службы и обеспечения безопасности полетов. Жизнь показала, что это было



правильное решение, и мы с Панюковым дружно работали в одной упряжке вплоть до распада СССР и ликвидации Министерства гражданской авиации.

Кстати, в то смутное время бывало всякое. Когда Кабинет Министров СССР отправили в отставку, руководство отраслями переложили на первых заместителей министров. Помню, однажды вызывает меня один из заместителей председателя российского правительства и ставит задачу — арестовать все самолеты бывших союзных республик, которые находятся в аэропортах России. Мол, это собственность нашего государства. «Вы представляете, что тогда начнется, — возражаю ему. — В ответ они арестуют у себя наши самолеты. Это приведет к срывам расписания воздушного движения и массовому скоплению пассажиров. Мы просто-напросто устроим в аэропортах бунты. Я делать этого не буду». «Тогда мы вас снимем с работы». «Снимайте», — говорю. Тут же повернулся и уехал в министерство. К счастью, дело до арестов самолетов не дошло, все разрешилось относительно мирным путем.

— Однако отрасль погрузилась в хаос, последствия которого дают о себе знать до сих пор...

— Да, обстановка сложилась непростая. После Указа Б. Ельцина о ликвидации союзных министерств

и ведомств Министерство гражданской авиации СССР с 1992 года перестало существовать. В России появилось более 500 авиакомпаний, а общесоюзный Аэрофлот просто-напросто развалился. Получилось так, что компанию можно было создать, имея лишь один самолет или вертолет. Такие карликовые образования, конечно, долго жить не могли, через два-три года они начали умирать, но неразбериху это породило. И что самое печальное — резко упали объемы перевозок и безопасность полетов. Наша гражданская авиация вошла в крутое пике, из которого не могла выйти вплоть до конца прошлого века.

Начиная с 2000 года, стало понятно, что так жить дальше нельзя. Поэтому начали разрабатывать программы ее возрождения и дальнейшего развития. Сейчас мы имеем как целевые, так и федеральные программы, которые предусматривают определенные вложения в разные сферы авиационного производства. Но, увы, все это движется очень медленно. Правда, действующая ныне программа предусматривает до 2020 года до семи миллиардов рублей инвестиций в развитие около 100 аэродромов. Но, к большому сожалению, в ней почти ничего не говорится об авиационной технике и подготовке кадров, особенно летных. Более того, началась настоящая шумиха об отмене 56-й статьи Воздушного кодек-



са, запрещающей включать в состав российских летных экипажей иностранных граждан.

По этому поводу лично у меня такое мнение. В конце XX века, когда резко сократились объемы работ и появился избыток летного состава, мы не смогли предусмотреть, что спустя десяток лет этот избыток по целому ряду причин, включая возрастную отсев, перерастет в дефицит. И теперь некоторые авиакомпании стали ратовать за то, чтобы привлекать на работу пилотов-гастарбайтеров. На мой взгляд, это не поможет решить все возникшие проблемы, да и надо ли их решать таким способом. А если и решать, то привлекать прежде всего пилотов из бывших союзных республик. У них с россиянами одна летная школа, наконец, все они владеют русским языком. Но и ради них ни в коем случае нельзя пересматривать Воздушный кодекс. Если это сделать, то в образовавшуюся нишу может хлынуть неуправляемый поток летчиков из дальнего зарубежья, что приведет к непредсказуемым последствиям. А чтобы пилоты из бывших союзных республик получили право летать в составе наших экипажей, нужно предоставить им российское гражданство. Желающих стать гражданами Российской Федерации немало, нужно лишь упростить процедуру его получения. Кстати, именно об этом говорил совсем недавно наш президент Владимир Путин.

Но, повторюсь еще раз, привлечением гастарбайтеров всю проблему дефицита летных кадров, особенно командиров воздушных судов, не решить. Надо вытаскивать из многолетней трясины наши летные училища, которые были брошены по существу на произвол судьбы. К великому сожалению, у нас до сих пор даже толком не определились ни с самолетом первоначального обучения, ни с выпускным. В результате учат летать на таких типах, которых в авиакомпаниях нет и в помине. Какой прок от такой подготовки, если выпускников училищ приходится переучивать заново.

Появились предложения и о поддержке частных центров летного

обучения. Не думаю, что это выход из положения. В частных центрах можно готовить пилотов-любителей, но от любителя до профессионала слишком большая дистанция. Надо вкладывать серьезные средства в государственные учебные заведения и готовить специалистов по государственным стандартам. Беда только в том, что и здесь мы потеряли уже не один год. Пилоты нужны именно сегодня, а пополнения из училищ смогут придти не завтра и даже не послезавтра.

— В прессе появились публикации, что с развитием компьютерной техники в гражданской авиации могут появиться самолеты-беспилотники, и тогда дефицит летных кадров «рассосется» сам по себе. Что Вы скажете на это?

— Более абсурдной идеи придумать трудно. Я сам освоил семь типов самолетов и отлетал 35 лет. Поэтому скажу однозначно: как бы ни совершенствовалась компьютерная база, без человека на борту пассажирских лайнеров не обойтись. В любой, особенно нештатной ситуации, последнее слово всегда останется за летчиками. И я, например, никогда не купил бы билет на самолет без экипажа на борту, как бы его не рекламировали.

— Алексей Маркиянович, в начале беседы Вы подчеркнули, что в советские времена воздушный транспорт был транспортом миллионов. Как, на ваш взгляд, сделать его таким же доступным для всех слоев населения сегодня?

— Цены на авиабилеты у нас стали запредельными. Из 145 миллионов россиян 14 миллионов живут ниже черты бедности. О каком самолете могут мечтать старики-пенсионеры, чтобы навестить своих детей или внуков. Дороговизна перелетов — это прямое следствие того, что топливные монополисты захватили в свои руки и поставки авиакеросина, и механизмы его ценообразования. Они диктуют перевозчикам свои условия. В результате доля авиатоплива в

стоимости билета доходит до 40 процентов. В то же время на Западе не превышает 20–25 процентов. Бюджет какой российской авиакомпании может это выдержать? И совсем не случайно большинство из них обременено огромными долгами.

Выход единственный: надо разработать эффективную систему сдержек и противовесов, ограничивающих «аппетиты» нефтяных акул. И, конечно же, необходимо развивать механизм государственных дотаций, который прекрасно зарекомендовал себя на маршрутах между дальневосточными и северными регионами с центром страны.

— А как Вы относитесь к тому, что в стране, которая с 1935 года полностью перешла на эксплуатацию самолетов отечественного производства, теперь берут в лизинг или покупают «эрбасы», «боинги», «бомбардье» и другую зарубежную технику? Есть мнение, что мы уже окончательно потеряли нишу дальнемагистральных воздушных судов. Никак не можем определиться и с региональными самолетами, хотя наработки в этой области есть, и вроде бы не плохие...

— Положение не совсем безнадежное. У нас имеется дальнемагистральный Ил-96-300, на нем летает даже «пассажир № 1». По своим характеристикам самолет ни в чем не уступает зарубежным аналогам. Есть Ту-204 и Ту-214, которые также смогли зарекомендовать себя с положительной стороны. На рубеже веков появился региональный «Суперджет-100». Как бы его ни критиковали, он работает и будет работать. Мы получили также Ан-140 и Ан-148, их давно ждут в регионах. Есть надежда на самолет МС-21. Недавно Владимиру Путину продемонстрировали военно-транспортный Ил-76 МД-90А. Как грузовой самолет он, безусловно, придет и в гражданскую авиацию. Общественный Фонд «Народный самолет Ту-334-100» активно продвигает в производство незаслуженно забытый Ту-334, который с успехом может заменить уста-



ревшие самолеты на линиях средней протяженности.

Наконец, у нас в России есть огромная армия умнейших людей, которые способны продвигать конструкторскую мысль на уровне высочайших мировых стандартов и самых передовых авиационных технологий.

— Все это так. Но программа дальнейшего развития и производства того же Ил-96 почему-то осталась на бумаге, а его нишу на рынке авиаперевозок заполнили «боинги». Не пошел в серию Ту-334, остался в Узбекистане Ил-114, а они вполне могли бы обслуживать наши регионы...

— Самая серьезная ошибка, которая была допущена в области самолетостроения, — это отсутствие консолидированного заказа на производство авиационной техники. Федеральные власти отдали все на откуп авиакомпаниям. С одной стороны, это вроде бы нормальный рыночный подход, но для массового производства авиапромышленность должна иметь не единичные заказы. Поточную линию не запустишь для десятка самолетов, а штучное «отверточное» производство слишком дорого. Вот и получилось то, что имеем.

В ноябре прошлого года была принята Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы».

Ее основная цель — насытить авиарынки конкурентоспособной российской авиационной техникой. Так что положение должно измениться в лучшую сторону.

— Алексей Маркиянович, в преддверии 90-летия гражданской авиации невольно вспоминается 9 февраля 1973 года. Хотя с того дня прошло уже 40 лет, но забыть его не возможно. Наша отрасль отмечала полувековой юбилей. В Кремлевском Дворце съездов состоялось торжественное собрание, в котором приняли участие руководители партии и правительства во главе с Л. Брежневым, а Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. Подгорный прикрепил к знамени Аэрофлота (не путать с авиакомпанией «Аэрофлот») орден Октябрьской Революции. Вы тогда стояли у знамени вместе с министром гражданской авиации Б. Бугаевым, заслуженными пилотами СССР Н. Шапкиным, И. Васиним, Н. Кузнецовым...

— Да, я прекрасно помню тот день. В зале, заполненном посланцами всех управлений, предприятий и учреждений гражданской авиации, представителями столичной общест-венности, царил небывалый подъем. Шквалом аплодисментов встретили они Указ Президиума Верховного

Совета СССР о награждении отрасли вторым орденом. Первым — орденом Ленина — Аэрофлот был награжден 9 февраля 1963 года в день 40-летия.

По традиции тех лет, авиаторов поздравили не только ЦК КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР, но и представители трудящихся Москвы, руководители министерств и ведомств. Среди них — слесарь-сборщик Московского завода точных измерительных приборов Герой Социалистического Труда С. Трушкин, министр авиационной промышленности П. Деметьев, заместитель министра обороны СССР, главнокомандующий ВВС, Главный маршал авиации П. Кутахов, председатель ЦК ДОСААФ СССР, трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. Покрышкин.

Хочу подчеркнуть, что в те забываемые времена профессия авиатора пользовалась огромным почетом и уважением, и работники гражданской авиации гордились причастностью к своей крылатой отрасли. Рыночные отношения, к сожалению, как бы приземлили тот высокий духовный настрой и многие тогдашние ценности. Тем не менее хочется верить, что, пройдя рубеж 90-летия, гражданская авиация России сохранит в себе и преумножит все лучшее, что было достигнуто за минувшие годы.]



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-НОЯБРЬ 2011–2012 ГГ.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	январь-ноябрь 2011 г.	январь-ноябрь 2012 г.	% к 2011 г.
ПАССАЖИРООБОРОТ	тыс.пасс.км	154 177 757.79	180 773 235.34	117.2
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		92 781 367.05	114 704 786.30	123.6
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		82 438 537.98	101 822 695.43	123.5
между Россией и странами СНГ		10 342 829.07	12 882 090.87	124.6
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		61 396 390.74	66 068 449.04	107.6
из них:				
местные перевозки		1 000 830.94	1 115 586.00	111.5
ТОННОКИЛОМЕТРЫ	тыс.ткм	18 394 516.27	20 921 047.51	113.7
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		11 995 199.88	14 025 734.76	116.9
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		11 030 176.13	12 826 158.59	116.3
между Россией и странами СНГ		965 023.75	1 199 576.17	124.3
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		6 399 316.39	6 895 312.75	107.8
из них:				
местные перевозки		113 239.10	120 183.88	106.1
ГРУЗООБОРОТ	тыс.ткм	4 518 518.07	4 651 456.33	102.9
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		3 644 876.85	3 702 303.99	101.6
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		3 610 707.71	3 662 116.00	101.4
между Россией и странами СНГ		34 169.13	40 187.99	117.6
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		873 641.22	949 152.34	108.6
из них:				
местные перевозки		23 164.32	19 781.14	85.4
ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ	чел.	59 497 668	68 639 403	115.4
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		29 312 182	35 987 752	122.8
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		24 563 691	29 951 250	121.9
между Россией и странами СНГ		4 748 491	6 036 502	127.1
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		30 185 486	32 651 651	108.2
из них: местные перевозки		1 462 745	1 585 176	108.4
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ	тонн	892 255.66	898 451.72	100.7
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		626 784.33	615 476.27	98.2
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		612 400.64	597 966.90	97.6
между Россией и странами СНГ		14 383.69	17 509.37	121.7
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		265 471.33	282 975.45	106.6
из них:				
местные перевозки		23 493.40	18 107.41	77.1
ПРОЦЕНТ ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ	%	77.5	78.8	+1.3
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		81.6	82.2	+0.6
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		82.0	82.8	+0.8
между Россией и странами СНГ		78.1	77.5	-0.6
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		72.1	73.5	+1.4
из них:				
местные перевозки		56.3	55.6	-0.7
ПРОЦЕНТ КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ	%	65.1	65.9	+0.8
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		65.2	66.7	+1.5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		65.0	66.8	+1.8
между Россией и странами СНГ		67.1	66.6	-0.5
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		65.0	64.2	-0.8
из них: местные перевозки		64.1	48.7	-15.4

Источник : Транспортная Клиринговая Палата

«Крылья России-2012»: ОРГКОМИТЕТ СООБЩАЕТ

Список соискателей на премию «Крылья России-2012» пополнился новыми компаниями-номинантами: «Глобус», «Донавиа», НПК «ПАНХ», «Полярные авиалинии», «Полет», «Россия», «РусЛайн», «Сахалинские авиатрассы», «Северный ветер» (NordWind), «Таймыр» (NordStar), «Татарстан», «Томск Авиа», «Тулпар Эйр», «Эйр Бридж Карго» (AirBridgeCargo), «Ямал».

Основные задачи конкурса – привлечение внимания общественности к достижениям российских авиакомпаний в условиях жесткой конкуренции, содействие развитию профессионального сообщества гражданской авиации России, повышение ее международного престижа и создание благоприятного инвестиционного климата в отрасли.

Согласно положению о премии, выдвижение соискателей осуществляется самими конкурсантами, а также представителями авиационной общественности – членами экспертного совета конкурса.

На сегодняшний день на соискание премии «Крылья России-2012» выдвинуты следующие компании-номинанты:

- Авиакомпания «2-й Архангельский объединенный авиаотряд»
- Авиакомпания «Ай Флай (I Fly)»
- Авиакомпания «Ангара»
- Авиакомпания «Аэрофлот – российские авиалинии»
- Авиакомпания «Баркол»
- Авиакомпания «ВИМ-авиа»
- Авиакомпания «Владивосток Авиа»
- Авиакомпания «Волга-Днепр»
- Авиакомпания «Восток»
- Авиакомпания «Глобус»



Лауреаты и дипломанты премии «Крылья России-2011»

- Авиакомпания «Донавиа»
- Авиакомпания «Катэкавиа»
- Авиакомпания «Меридиан»
- Авиакомпания «НПК «ПАНХ»
- Авиакомпания «Оренбургские авиалинии» (OrenAir)
- Авиакомпания «Полярные авиалинии»
- Авиакомпания «Россия»
- Авиакомпания «Рус Лайн»
- Авиакомпания «Саратовские авиалинии»
- Авиакомпания «Сахалинские авиатрассы»
- Авиакомпания «Северный ветер» (NordWind)
- Авиакомпания «Сибирь» (S7 Airlines)
- Авиакомпания «Таймыр» (NordStar)
- Авиакомпания «Татарстан»
- Авиакомпания «Томск Авиа»
- Авиакомпания «Тулпар Эйр»
- Авиакомпания «Уральские авиалинии»
- Авиакомпания «Эйр Бридж Карго» (AirBridgeCargo)
- Авиакомпания «ЮТэйр-Экспресс» (UTair Express)
- Авиакомпания «Якутия»
- Авиакомпания «Ямал»

Оргкомитет приглашает авиакомпании к участию в конкурсе и будет незамедлительно информировать о новых кандидатах на соискание премии «Крылья России-2012».



БЕЗ ЮБИЛЕЙНОГО ГЛЯНЦА

ТАК СОВПАЛО, ЧТО В ГОД 90-ЛЕТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НЕСКОЛЬКО ЗНАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ДАТ ОТМЕЧАЕТ И ОТЕЧЕСТВЕННАЯ СИСТЕМА ВЗАИМОРАСЧЕТОВ. РАССКАЗЫВАЕТ ПРЕЗИДЕНТ ТРАНСПОРТНОЙ КЛИРИНГОВОЙ ПАЛАТЫ СЕРГЕЙ ИЛЬИЧЕВ.



Не поддаваясь соблазну навести «юбилейный глянец», хочу просто поделиться тем, что нам удалось сделать. Первая значимая для нас дата — двадцать лет с начала функционирования системы взаиморасчетов. Это произошло 1 января 1993 года. Вторая важная дата, которую также будем отмечать в этом году, — двадцать лет создания Наблюдательного совета авиапредприятий по взаиморасчетам (НСАВ).

Возвращаясь мысленно в те «смутные» годы, стоит вспомнить царившую тогда обстановку. В стране после нескольких лет перестройки начались катастрофические перемены. Полным ходом шла «суверенизация» республик, демонополизация общесоюзной собственности Аэрофлота, дезинтеграция экономических связей. В этих условиях в начале декабря 1991 года на базе Центрального НИИ автоматизированных систем управления гражданской авиации (ЦНИИ АСУ) была проведена конференция с участием представителей Министерства гражданской авиа-

ции СССР, республиканских и территориальных управлений гражданской авиации, ведущих авиапредприятий, агентств, аэропортов и отраслевой науки. Участникам была представлена концепция основных принципов организации взаиморасчетов, которая и была принята за основу.

К концу 1992 года был разработан «Генеральный договор между участниками авиатранспортного процесса по обеспечению организации и осуществлению взаиморасчетов по регулярным рейсам», а 30 декабря 1992 года вышел приказ Департамента воздушного транспорта Минтранса России, который обязывал авиапредприятия с 1 января 1993 года перейти на прямые взаиморасчеты в соответствии с нормативными и технологическими документами и условиями Генерального договора.

В приказах департамента устанавливалась будущая структура управления в системе взаиморасчетов: общественный Наблюдательный совет авиапредприятий по взаиморасчетам (НСАВ) и в качестве исполнительного органа системы — Клиринговая палата авиапредприятий (КПА). В 1995 году она была преобразована в Транспортную Клиринговую Палату (ТКП). Ее учредили 24 ведущие авиакомпании России и стран СНГ. Создание органов управления, формирование «правил игры», прекращение неплатежей по вырубке авиаперевозчиков и минимизация ее потерь, а также полный контроль движения средств от агентств к авиаперевозчикам — вот главные цели, которые ставились перед НСАВ и КПА.

Наблюдательный совет был организован 3 июня 1993 года на учредительном собрании с участием представителей авиационных властей государств СНГ, региональных управлений и самостоятельных авиапред-

приятий России. Вся дальнейшая работа по формированию «правил игры» в системе взаиморасчетов осуществлялась именно этим органом.

В ТКП пришли мастера высочайшего уровня, а школа, которую мы создавали все последующие годы, позволила воспитать не только новую смену специалистов практически по всем направлениям работы, но и подготовить умелых управленцев в лучших традициях Министерства гражданской авиации СССР. В том, кстати, неоценимую помощь оказал возглавлявший Совет директоров ТКП двенадцать лет последний министр гражданской авиации СССР Б.Е. Панюков.

Мы многому научились у него. Не вмешиваясь в производственную деятельность, он тактично умел и посоветовать, и помочь выстроить систему управления в стиле и духе МГА СССР.

Сегодня многие подразделения ТКП возглавляют наши воспитанники, пришедшие работать в систему взаиморасчетов буквально со студенческой скамьи. По-прежнему в строю и ветераны, стоявшие у истоков системы взаиморасчетов. Все мы единомышленники, если хотите — семья, единый, дружный коллектив, который мало кто покидает ради более престижной службы. А главное — на каждом рабочем месте сегодня специалист высочайшего класса, а это ответственность, это профессионализм, это сроки. Каждый руководитель подразделения работает самостоятельно, самостоятельно принимает решения и сам несет за них ответственность.

Очень важно, когда сотрудник знает, что его работа обязательно будет замечена, по достоинству оценена. Используем разные способы поощрения, в том числе награждение нашими внутренними, корпоративными наградами, и люди это ценят.

Встречая 90-летний юбилей гражданской авиации, с удовлетворением отмечаем, что за последние два десятка лет вписали в ее историю и свою страницу. Мы создавались и развивались в период становления российской государственности, образно говоря, начинали свою работу на развалах советской империи, когда в России не работали ни законы, ни финансовые институты, ни федеральные правила. В этот непростой период нам пришлось познать и взлеты, и падения, тем не менее система взаиморасчетов была сформирована и заработала. К сожалению, подобных удачных проектов в гражданской авиации России за последние два десятка лет было не так уж и много, поэтому с гордостью говорим и не устаем повторять: проект удался, система функционирует, развивается и, надеюсь, будет развиваться в дальнейшем.

Если вкратце вспомнить итоги минувшего двадцатилетия, то это и первый бумажный билет, оформленный в системе взаиморасчетов в январе 1993 года на бланке НСАВ-ТКП, и первый электронный билет, выпущенный в декабре 2006 года.

Кстати, электронный билет сохранился с автографами специалистов ТКП, принимавших участие в создании электронных технологий и работавших над проектом электронного билетооформления.

Главный же итог этого непростого периода — отечественная система взаиморасчетов из «младенца» превратилась в полномасштабную, признанную мировым авиационным сообществом, в том числе и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), систему.

Третье значимое для нас событие наступившего года — предстоящая VI Конференция участников системы взаиморасчетов, которая будет проводиться весной. Готовится ряд важных для дальнейшего развития системы документов, которые будут предложены на рассмотрение участников конференции. Уже сформирован оргкомитет по ее проведению, идет большая подготовительная работа.

Теперь о том, какие конкретные рабочие вопросы нам предстоит решать в текущем году. Прошлый

2012 год вплотную подвел нас к рубежу, когда бумажные бланки авиабилетов прекратят хождение и надо будет полностью переходить на электронные технологии. В свое время мы выбрали достаточно мягкие методы перехода на них, старались, чтобы процесс этот проходил если и не безболезненно, то во всяком случае как можно более комфортно и для ТКП, и для агентств. Считаю, с этой задачей справились. На сегодняшний день лишь три процента продаж выполняется на бумажных бланках НСАВ-ТКП. Начиная с 2014 года, они применяться больше не будут и станут таким же историческим экспонатом, как первый в нашей стране авиабилет, проданный на рейс Москва — Нижний Новгород летом 1922 года. Но развитие электронных продаж требует внедрения все новых технологий, и специалистам Транспортной Клиринговой Палаты предстоит в начавшемся году большая и серьезная работа.

Кроме системы взаиморасчетов, Транспортная Клиринговая Палата занимается еще целым рядом важных для отрасли проблем. К ним, в частности, относится сбор и анализ статистических данных о работе отрасли. На протяжении двух последних лет наши специалисты активно вели и уже заканчивают проект «Статистика гражданской авиации». Разработана новая идеология этого проекта, есть полная уверенность, что отечественная гражданская авиация вскоре получит новую версию системы. Она позволит более оперативно и качественно собирать данные, соответственно столь же оперативно и качественно формировать их для Федеральной службы государственной статистики. Это очень важно, поскольку статистика — «глаза и уши» гражданской авиации, она позволяет не только следить за тем, как развивается отрасль, но и прогнозировать ее будущее.

Еще один проект, который находится в стадии активного развития и обязательно будет продолжен в этом году, — это новая идеология графического пульта российской автоматизированной системы бронирования (АСБ) авиаперевозок «Сирена-Трэвел». Не буду вдаваться в технологические детали, просто скажу, что новый пульт

должен прийти на смену сегодняшним пультам АСБ «Сирена-Трэвел». Надеемся вскоре завершить эту работу, и несмотря на то, что на рынке сегодня много подобных предложений, рассчитываем, что наша разработка привлечет внимание агентств.

В 2012 году некоторые авиакомпании-участницы системы взаиморасчетов прекратили свою работу. Так, недавно остановилась авиакомпания «Аэросвит», чуть раньше — авиакомпания «Кубань». К сожалению, этот процесс будет продолжаться. В отрасли сегодня отсутствует нормативная база, регламентирующая наши действия в подобной ситуации, а главное — четко определяющая, на что может рассчитывать пассажир, больше всех пострадавший из-за остановки авиаперевозчика. В ИАТА подобные ситуации строго регламентированы, и как только компания объявляет об остановке операционной деятельности и прекращении полетов, немедленно начинают работать специальные правила. В результате агенты и авиакомпании знают, что делать в подобных ситуациях, и действуют как пожарный расчет. У нас же каждая остановка авиаперевозчика вызывает аврал, начинаем создавать рабочие группы, комиссии и комитеты.

2012 год для нас был характерен еще и тем, что в отрасли проходил процесс консолидации авиакомпаний. В частности, большая группа авиаперевозчиков консолидировалась под брендом «Аэрофлота» с его участием. Процесс этот будет продолжаться и в нынешнем году, что требует выстраивания новых взаимоотношений с его участниками.

В прошлом году многие авиаперевозчики активно формировали и внедряли так называемые бонусные программы. Среди них «ЮТэйр», которой мы помогли в разработке и реализации такого проекта. Был выполнен большой объем работы, и в конце прошлого года бонусная программа «ЮТэйр» была задействована. Конечно, есть в ней шероховатости, тем не менее это мощный дополнительный механизм коммерческой политики авиакомпании, который должен помочь ей в наращивании объемов перевозок.



Система взаиморасчетов постоянно развивается, совершенствуется, о чем говорил уже не раз. Очередным примером тому, как ни странно на первый взгляд, стало прекращение деятельности организации, которая двадцать лет шла с нами рука об руку. Речь идет о Едином Центре Взаиморасчетов. Поскольку мы перешли на электронные продажи, услуги ЕЦВ уже не востребованы. Сегодня от этой некогда большой организации остался лишь небольшой отдел, который тоже скоро прекратит свое существование. А ведь до недавних пор в ЕЦВ было занято около двухсот операторов, занимавшихся обработкой билетных купонов. Мы перевернули эту «страницу» и, с благодарностью вспоминая совместную работу, идем дальше.

Кстати, процесс ликвидации ЕЦВ прошел безболезненно, в качестве операторов там работали главным образом студенты. Что же касается административного, технического и технологического персонала, то он, конечно же, востребован в других подразделениях.

В целом 2012 год для ТКП прошел достаточно успешно, еще раз подтвердив, что система взаиморасчетов надежна и устойчива. Работа агентской среды также была на высоком уровне, количество нарушений, не говоря уже о злоупотреблениях, практически равно нулю.

Интересный факт: помимо развития электронных продаж пассажирских перевозок, в агентской среде в последнее время развиваются и новые технологические продукты, например, позволяющие агентам обучать свой персонал за короткий срок. Если раньше на обучение кассира требовалось три-четыре недели, то сегодня этот процесс занимает максимум два дня. Хорошо? Да, хотя есть и обратная сторона медали. Для нас прежде всего важна финансовая безопасность, а такая технология снижает ее уровень. Скажем, если сегодня субагент вовремя не рассчитался с агентом и «сбежал» к другому, мимо ТКП подобный факт не пройдет. Система же, о которой упомянул, конечно, легка в освоении, с ее помощью можно мобильно вести продажу перевозки из любого места, но она позволяет недобросовестным субагентам

«безболезненно» переходить от одного агента к другому, и проконтролировать это достаточно сложно. Нарушаются и определенные требования транспортной безопасности, например, контроль за передвижением пассажира, ведь транспортом пользуются не только благонадежные граждане. Тем не менее продукт востребован, и сейчас над его усовершенствованием работает группа экспертов, которые должны продумать все аспекты безопасного использования новой технологии. Их предложения, вполне вероятно, выльются даже в дополнения к Федеральным авиационным правилам.

В текущем году мы делаем ставку также на развитие проектов, не связанных с продажей авиационных перевозок. В первую очередь это, конечно, железнодорожные перевозки. Если обратиться к цифрам, то за последние годы темпы роста объемов продаж железнодорожных перевозок в системе взаиморасчетов гражданской авиации росли ежегодно на 50–60 процентов. Начиная внедрять проект продажи железнодорожных перевозок через систему взаиморасчетов на бланках ТКП, мы рассчитывали на «потолок» в 300 тысяч пассажиров в год. Сегодня же продаем через систему более полутора миллиона железнодорожных билетов и планируем поднять эту цифру в ближайшие годы до двух с половиной миллионов. Если учесть, что всего за год на бланках ТКП реализуется более 17 миллионов авиационных пассажирских перевозок, железнодорожные в сравнении с ними составляют лишь десятую часть – миллион шестьсот, миллион семьсот билетов. Тем не менее процесс идет, и для нас это важное направление.

У ТКП сложились достаточно конструктивные отношения с ОАО «Российские железные дороги», наши специалисты работают совместно. Мы предоставляем РЖД статистическую информацию, которой они, кстати, активно интересуются и пользуются. Эта информация помогает нашим коллегам-железнодорожникам успешно решать коммерческие задачи. Мы активно развивали и будем развивать продажи компании «Аэроэкспресс», учитывая, что она уже вышла за пре-

делы московского региона и начинает работать в Санкт-Петербурге и Сочи. Это очень перспективный проект, за ним большое будущее. Так что нынешний год для Транспортной Клиринговой Палаты вполне может стать новым и большим этапом в развитии интермодальных перевозок, в первую очередь железнодорожных.

Если говорить о рейтинге агентств, аккредитованных в ТКП, то за последнее время активно растут интернет-агентства, которые продают авиаперевозки в режиме «он лайн». Скажу больше: есть интернет-агентства, которые и аккредитовались-то лишь в прошлом году, но уже вошли в десятку крупнейших. Хотя работа в интернет-среде – удовольствие не из дешевых. Пока что в России мало интернет-агентств, которые работают с плюсом, расходы на такие проекты колоссальны. Но деваться некуда, жизнь заставляет авиаперевозчиков «бежать впереди паровоза», и поэтому они вкладывают деньги в развитие дорогих интернет-продуктов.

Часто задают вопрос, а не скажется ли это на снижении объемов продаж через агентства. Да, «уличная» продажа снижается, но согласно мировой статистике, авиакомпании продают через собственные сайты в среднем 30–40 процентов своих перевозок, все остальное реализуют агенты. В этом отношении не грех обратиться и к зарубежному опыту. Скажем, в США интернет-агентства распространены очень широко, но там достаточно загружены и обычные агентства. Для всех находится работа.

Сегодня активно развиваются электронные платежи. Это направление перспективно, но требует новых знаний. Реалии таковы, что на смену классическим технологам, которые, к сожалению, не всегда быстро могут постигнуть и освоить современные технологии, приходят молодые талантливые специалисты. И не беда, что порой некоторые из них, что называется, «края стола не видят», считая, что все можно решить одним махом. То закономерный процесс приобретения опыта. Максимализм же, как правило, с годами уходит, а накопленный опыт остается. И это самое главное.]

ПРОЕКТУ МС-21 — 12,4 МЛРД РУБЛЕЙ

Конкурс на его создание был объявлен еще в 2002 году. Победителями вышли ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» и ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева», решившие объединить свои усилия. Однако по независящим от них причинам проект нового лайнера, призванного заменить Ту-154 и семейство Ту-204, забуксовал. С созданием Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) работа над проектом оживилась. В 2008 году головным разработчиком МС-21 стало ОАО «Научно-производственная корпорация «Иркут», входящая в ОАК.

По замыслу создателей нового авиалайнера, он должен не только уверенно выйти на российский рынок авиаперевозок, но и составить реальную конкуренцию аналогам фирм Airbus и Boeing. По сравнению с ними, МС-21 должен обеспечить снижение расхода топлива на 20–25%, а также на 13–15% уменьшить прямые эксплуатационные затраты.

Но и это не все. Он должен превзойти своих конкурентов и по уровню комфорта. Так, объем салона, приходящийся на одного пассажира, должен составить 1,04 куб. метра. У А320 и В-737 эти показатели равны соответственно 0,902 и 0,984 куб. метра. Увеличатся по сравнению с ними и объемы багажных отделений и полок. Будет шире также проход между рядами кресел.

Словом, проект многообещающий. Дело лишь за тем, чтобы суметь претворить его в жизнь. И вот совсем недавно в печати появилась обнадеживающая весть: в этом году

О ПАССАЖИРСКОМ САМОЛЕТЕ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ МС-21 (МАГИСТРАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ 21 ВЕКА) СЕГОДНЯ НЕ ГОВОРИТ ТОЛЬКО ЛЕНИВЫЙ. ВМЕСТЕ С ПОСТУПИВШИМ УЖЕ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ SSJ-100 («СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ-100») ОН СЧИТАЕТСЯ ОСНОВНЫМ ПЕРСПЕКТИВНЫМ ПРОЕКТОМ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

на реализацию программы создания семейства МС-21 из бюджета выделяются 12,4 млрд рублей.

На совещании по этому вопросу министр промышленности и торговли России Денис Мантуров заявил, что основным результатом 2013 года будет завершение разработки рабочей конструкторской документации МС-21. И что особенно важно – в производстве самолетов этого семейства в максимальном объеме будут использоваться российские комплектующие, чего не скажешь о SSJ-100.

По словам главы Минпромторга, в 2012 году на заводы, участвующие в реализации проекта, передана вся нормативная технологическая документация, а также проведена общая

классификация вспомогательных материалов и завершается подготовка корпусов для организации серийного производства.

Первый полет самолета, по данным Минпромторга, намечен на июнь 2015 года, а его сертификацию предполагается завершить в 2017 году. На сегодняшний день общий портфель заказов составляет 256 воздушных судов, из которых 135 – твердые контракты.

Итак, выйдет ли МС-21 на внутренние и международные воздушные трассы с пассажирами на борту, покажут ближайшие годы.

По материалам информационных агентств

Тип	МС-21-200	МС-21-300	МС-21-400
Максимальная взлетная масса, т	67,60	76,18	87,23
Длина самолета, м	35,9	41,5	46,7
Размах крыла, м	35,9	35,9	35,9
Диаметр фюзеляжа, м	4,09	4,09	4,09
Число пассажиров (одноклассная компоновка)	150	181	212
Шаг кресел, мм	813	813	813
Ширина прохода, мм	550	550	550
Тяга двигателей, тс	2 x 10,8	2 x 12,8	2 x 15,5
Высота крейсерского полета, км	12	12	12
Скорость крейсерская, км/ч	870	870	870
Дальность полета практическая, км	4 500	5 000	5 500
Длина ВПП, м	2 000	2 400	2 400 – 2 500
Расход топлива на пасс-км, г/пасс-км	15,05	15,1	14,7



ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-НОЯБРЬ 2012 Г.

Пассажирооборот (тыс. пасс. км) (внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	14 301 329.8
2	ЮТэйр	8 221 053.0
3	ТРАНСАЭРО	7 971 969.7
4	Сибирь	7 042 961.0
5	Глобус	3 725 886.0
6	Якутия	2 864 341.8
7	Россия	2 830 221.2
8	Уральские Авиалинии	2 534 141.9
9	Владивосток Авиа	2 453 302.4
10	Оренбургские авиалинии	1 771 085.9
11	Таймыр	***
12	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	1 359 802.0
13	ВИМ-АВИА	1 300 391.6
14	Нордавиа – региональные авиалинии	944 040.8
15	ДОНАВИА	939 528.2
16	Газпром авиа	625 615.3
17	АЛРОСА	611 779.4
18	Авиационные линии Кубани	599 138.8
19	РусЛайн	***
20	Башкортостан	***
21	БАРС АЭРО	396 777.8
22	Ред Вингс	318 798.3
23	ТУЛПАР	***
24	ЮТэйр-Экспресс	260 324.1
25	ИрАэро	***
26	Саратовские авиалинии	216 396.0
27	Ижавиа	***
28	Полет	172 817.7
29	Сахалинские авиатрассы	159 832.8
30	Татарстан	151 857.7
31	КАТЭКАВИА	***
32	Грозный Авиа	***
33	Ангара	***
34	КрасАвиа	***
35	Полярные авиалинии	***

Пассажирооборот (тыс. пасс. км) (международные перевозки)

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	32 091 746.3
2	ТРАНСАЭРО	29 754 415.3
3	Оренбургские авиалинии	7 891 724.7
4	Северный Ветер	***
5	Уральские Авиалинии	6 332 183.7
6	ЮТэйр	5 684 721.0
7	Россия	5 386 332.3
8	Сибирь	4 956 029.0
9	АЙ ФЛАЙ	***
10	ВИМ-АВИА	1 962 790.1
11	Когалымавиа	1 808 240.1
12	Ред Вингс	1 712 350.7
13	Авиационные линии Кубани	1 136 381.5
14	Таймыр	***
15	Татарстан	801 829.2
16	Московия	632 780.9
17	РусЛайн	***
18	Якутия	528 308.9
19	Владивосток Авиа	500 098.4
20	Башкортостан	***
21	Глобус	474 914.0
22	ДОНАВИА	372 217.1
23	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	225 952.8
24	Саратовские авиалинии	117 041.0
25	Полет	81 871.8
26	Газпром авиа	72 219.7
27	Сахалинские авиатрассы	71 796.4
28	Тулпар Эйр	***
29	Грозный Авиа	***
30	Нордавиа – региональные авиалинии	45 683.9
31	БАРС АЭРО	42 210.4
32	ИрАэро	***
33	РусДжет	***
34	Ижавиа	***
35	Космос	5 667.6

Пассажирооборот (тыс. пасс. км) (международные и внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	46 393 076.1
2	ТРАНСАЭРО	37 726 385.0
3	ЮТэйр	13 905 773.9
4	Сибирь	11 998 990.0
5	Оренбургские авиалинии	9 662 810.6
6	Уральские Авиалинии	8 866 325.5
7	Россия	8 216 553.5
8	Северный Ветер	***
9	Глобус	4 200 800.0
10	Якутия	3 392 650.7
11	ВИМ-АВИА	3 263 181.7
12	Владивосток Авиа	2 953 400.8
13	Таймыр	***
14	АЙ ФЛАЙ	***
15	Ред Вингс	2 031 149.0
16	Когалымавиа	1 808 880.3
17	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	1 585 754.8

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
18	Авиационные линии Кубани	1 735 520.2
19	ДОНАВИА	1 311 745.3
20	Нордавиа – региональные авиалинии	989 724.7
21	РусЛайн	***
22	Татарстан	953 686.9
23	Башкортостан	***
24	Газпром авиа	697 834.9
25	Московия	633 526.8
26	АЛРОСА	613 321.1
27	БАРС АЭРО	438 988.2
28	Саратовские авиалинии	333 437.0
29	ТУЛПАР	***
30	ИрАэро	***
31	ЮТэйр-Экспресс	260 407.0
32	Полет	254 689.4
33	Сахалинские авиатрассы	231 629.2
34	Ижавиа	***
35	Грозный Авиа	***

***не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-НОЯБРЬ 2012 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	6 381 210
2	ЮТэйр	5 072 734
3	Сибирь	3 684 303
4	ТРАНСАЭРО	2 224 017
5	Россия	1 942 825
6	Глобус	1 600 633
7	Уральские Авиалинии	1 026 578
8	Якутия	865 839
9	Владивосток Авиа	829 283
10	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	739 342
11	Нордавиа – региональные авиалинии	730 764
12	Таймыр	***
13	ДОНАВИА	678 328
14	ВИМ-АВИА	659 803
15	Оренбургские авиалинии	579 312
16	Авиационные линии Кубани	436 242
17	Газпром авиа	329 909
18	РусЛайн	***
19	БАРС АЭРО	322 444
20	ЮТэйр-Экспресс	305 272
21	Полет	270 742
22	Башкортостан	***
23	АЛРОСА	251 893
24	Саратовские авиалинии	228 917
25	ТУЛПАР	***
26	Сахалинские авиатрассы	200 026
27	ИрАэро	***
28	Ижавиа	***
29	Татарстан	151 293
30	Ред Вингс	151 060
31	Ангара	***
32	КАТЭКАВИА	***
33	Полярные авиалинии	***
34	Томск Авиа	77 021
35	КрасАвиа	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	9 881 308
2	ТРАНСАЭРО	7 390 858
3	Оренбургские авиалинии	2 399 971
4	Уральские Авиалинии	2 245 956
5	Сибирь	2 164 018
6	ЮТэйр	2 078 409
7	Россия	2 016 087
8	Северный Ветер	***
9	ВИМ-АВИА	757 800
10	Когалымавиа	684 947
11	АЙ ФЛАЙ	***
12	Ред Вингс	605 437
13	Авиационные линии Кубани	506 347
14	Таймыр	***
15	Татарстан	293 905
16	Владивосток Авиа	252 605
17	Московия	240 960
18	РусЛайн	***
19	ДОНАВИА	221 392
20	Якутия	210 594
21	Башкортостан	***
22	Глобус	191 265
23	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	97 417
24	Саратовские авиалинии	70 280
25	Сахалинские авиатрассы	45 282
26	Полет	42 749
27	Грозный Авиа	***
28	Газпром авиа	28 301
29	Нордавиа – региональные авиалинии	26 287
30	Тулпар Эйр	***
31	БАРС АЭРО	21 292
32	ИрАэро	***
33	Ижавиа	***
34	РусДжет	***
35	Северсталь	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	16 262 518
2	ТРАНСАЭРО	9 614 875
3	ЮТэйр	7 151 143
4	Сибирь	5 848 321
5	Россия	3 958 912
6	Уральские Авиалинии	3 272 534
7	Оренбургские авиалинии	2 979 283
8	Северный Ветер	***
9	Глобус	1 791 898
10	ВИМ-АВИА	1 417 603
11	Владивосток Авиа	1 081 888
12	Якутия	1 076 433
13	Таймыр	***
14	Авиационные линии Кубани	942 589
15	ДОНАВИА	899 720
16	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	836 759
17	Нордавиа – региональные авиалинии	757 051

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
18	Ред Вингс	756 497
19	Когалымавиа	685 331
20	АЙ ФЛАЙ	***
21	РусЛайн	***
22	Башкортостан	***
23	Татарстан	445 198
24	Газпром авиа	358 210
25	БАРС АЭРО	343 736
26	Полет	313 491
27	ЮТэйр-Экспресс	305 340
28	Саратовские авиалинии	299 197
29	АЛРОСА	252 768
30	Сахалинские авиатрассы	245 308
31	Московия	241 212
32	ТУЛПАР	***
33	ИрАэро	***
34	Ижавиа	***
35	Грозный Авиа	***

Источник: Транспортная Клиринговая Палата

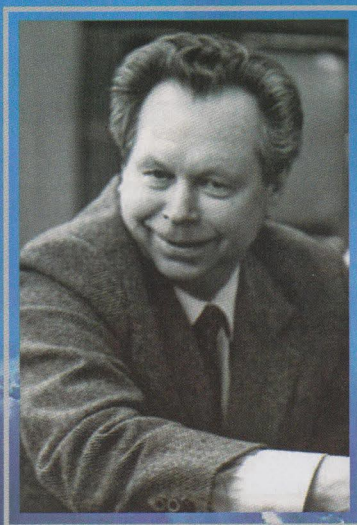


НЕТИПИЧНЫЙ МИНИСТР

Евгений СИРОТИН

Все министры гражданской авиации СССР были летчики. Причем с маршальскими звездами на погонах. Евгений Федорович Логинов — маршал авиации, Борис Павлович Бугаев — главный маршал, Александр Никитович Волков — маршал. И только Борис Егорович Панюков был исключением из их числа, так сказать «нетипичным министром». Начав авиационную карьеру после окончания Егорьевского авиационно-технического училища рядовым авиатехником, он закончил ее руководителем отрасли.

АНАТОЛИЙ ТРОШИН



НЕТИПИЧНЫЙ
МИНИСТР

«Эта книга рассказывает о человеке, который оставил глубокий след в истории и развитии отечественной гражданской авиации. Его хорошо знали не только в российском, но и в мировом авиационном сообществе как крупного и талантливого организатора

авиатранспортного производства, министра гражданской авиации крупнейшей державы мира — СССР. Имя этого человека — Борис Егорович Панюков. 14 апреля 2012 года после непродолжительной, но тяжелой болезни он ушел из жизни», — такое предисловие сделал советник Президента Российской Федерации, министр транспорта РФ в 2004–2012 гг. Игорь Евгеньевич Левитин.





Книга вышла в Московском издательстве «Студент» в канун 90-летия отечественной гражданской авиации. Мысль выпустить ее родилась в день похорон Бориса Егоровича 18 апреля 2012 года. За то, чтобы увековечить память человека, так много сделавшего для развития нашей крылатой отрасли, высказались все, кто пришел тогда с ним проститься.

Творческую часть работы поручили главному редактору журнала «Гражданская авиация» Анатолию Трошину, а заботы по ее изданию взял на себя Сергей Ильичев, президент Транспортной Клиринговой Палаты, где Б.Е. Панюков последние двенадцать лет возглавлял Совет директоров.

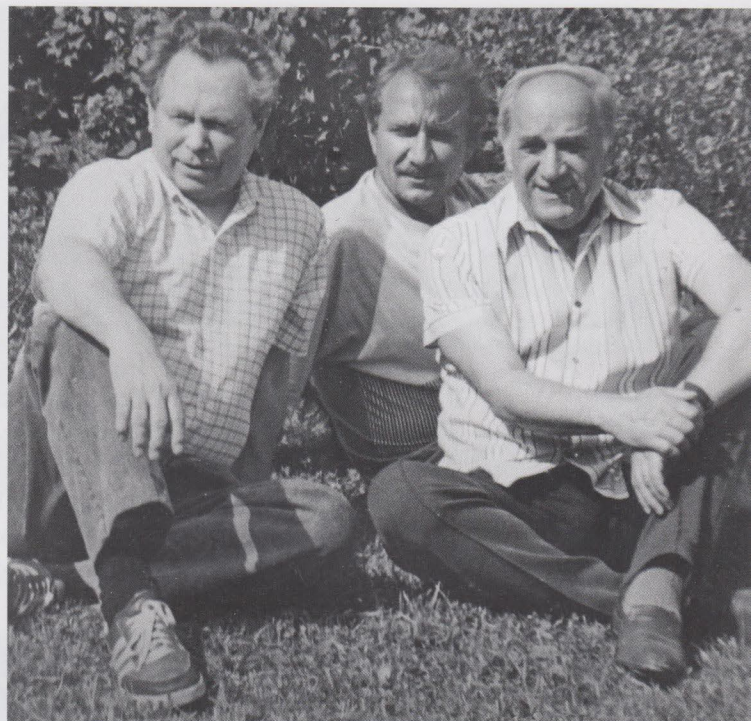
Времени на сбор и подготовку материалов к печати было очень мало – всего-навсего полгода. Но благодаря активному участию сослуживцев и близких Бориса Егоровича, оперативно давших два десятка интервью, его оказалось достаточно. Их откровенные и душевные рассказы легли в основу книги.

Охотно поделились воспоминаниями об отце и деде дочь Б.Е. Панюкова – Татьяна, сын Андрей и внук Александр. Они же предоставили редкие фотографии из семейного архива. Автор выражает им самую искреннюю признательность за отзывчивость и помощь в работе.

Особое место в книге отведено статьям, беседам и другим материалам, с которыми Борис Егорович выступал в журнале «Гражданская авиация» на протяжении тех лет, когда работал в Министерстве гражданской авиации СССР и Транспортной Клиринговой Палате. Они сохранили не только неповторимый колорит эпохи, но и наглядно отразили профессиональный и духовный рост их автора, его влияние на состояние дел в отрасли.

Думается, большой интерес читателей вызовет раздел «Журналисты – о Б.Е. Панюкове». Несмотря на очень тесные контакты с прессой, он никогда не занимался собственным пиаром, а потому даже немногие журналистские публикации о нем, которые помещены в книгу, помогут дополнительно высветить некоторые грани его неординарной личности.

По мнению ветеранов гражданской авиации, выпуск книги как нельзя лучше будет способствовать увековечиванию памяти об этом замечательном человеке и талантливом руководителе большого государственного масштаба.]





В ЕГО СУДЬБЕ — СУДЬБА ОТРАСЛИ

Геннадий АРАЛОВ

В последние дни 2012 года состоялось собрание Фонда «Народный самолет Ту-334-100». Председатель наблюдательного совета Фонда Анатолий Ситнов и его исполнительный директор Борис Лихачев доложили о состоянии дел по проекту возрождения этой машины, судьба которой сложилась очень непросто.



Свой первый полет ближнемагистральный пассажирский самолет Ту-334, созданный в ОАО «АНТК им. А.Н. Туполева» в сотрудничестве с группой российских и украинских предприятий, совершил 8 февраля 1999 года. Тогда впервые за много лет в России был поднят в воздух новый тип гражданского пассажирского воздушного судна, предназначенного для замены устаревшего самолета Ту-134.

Десять лет работы над Ту-334 были потрачены конструкторами не зря. Уже в первом полете экипаж высоко оценил устойчивость и управляемость машины, ее высокие взлетно-посадочные харак-

теристики. В туристском варианте Ту-334 рассчитывался на перевозку 102 пассажиров на дальность 3150 км. В салонном варианте (22 пассажира) дальность должна была достигать 6000 км. По проектным данным, Ту-334 должен был обладать прекрасной топливной эффективностью порядка 20–22 грамма на один пассажирокilометр. По оценкам экспертов, Ту-334-100 соответствует уровню западных аналогов, а по некоторым параметрам даже несколько превосходит их. Это гарантирует новому туполевскому самолету высокий конкурентоспособный потенциал на внутренних и международных рынках.

23 июня 2004 года самолет Ту-334 получил Сертификат летной

годности АР МАК, весной следующего вышло Постановление Правительства РФ об организации его серийного производства на ФГУП «Казанское авиационное производственное объединение имени С.П. Горбунова». В нем, в частности, говорилось: «Федеральному агентству по промышленности совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и ФГУП «Казанское авиационное производственное объединение имени С.П. Горбунова» разработать и утвердить комплекс мероприятий по организации серийного производства самолета Ту-334 и его модификаций с 2007 года».

Однако ничего этого сделано не было, о проекте Ту-334 практически забыли, и даже в недавно принятой программе развития авиационной промышленности на 2013–2025 годы для этого лайнера места не нашлось. Впустую оказались потраченными труд сотен конструкторов, огромные средства. Так произволом высоких чиновников была перекроена судьба этого самолета, а значит и судьбы тысяч рабочих, инженеров, ученых.

В защиту Ту-334 выступила группа здравомыслящих, патристически настроенных авиационных специалистов, создавших Общественный фонд «Народный самолет Ту-334-100». В его состав вошли известные отечественному авиацион-

ному сообществу люди, в том числе Г. Новожилов, А. Бобрышев, В. Ливанов, В. Богуслаев, А. Ситнов, П. Дейнекин, Б. Лихачев. Они ставят своей целью привлечь внимание к незаслуженно забытому самолету Ту-334, возродить проект, наладить серийное производство этого авиалайнера.

Организаторы Фонда считают, что если государство не желает производить Ту-334, пусть отдадут Фонду оставшиеся машины и документацию на самолет. Вопреки официальной версии о неостребованности лайнера, у Фонда уже есть предварительные заказы на него, и если «бой» за эту машину будет выигран, появится надежда сохранить в нашей стране гражданское самолетостроение, станет возможным наладить производство других отвергнутых машин. В свою очередь у Объединенной авиастроительной корпорации появится реальный конкурент, на что, впрочем, та смотрит без оптимизма.

Говоря о начале работы Фонда «Народный самолет Ту-334-100», председатель его наблюдательного совета генерал-полковник Анатолий Ситнов отметил:

«Мы начали работу, которая далеко не всем нравится, но адекватность нашей идеи настолько высока, что на нее уже откликнулись тысячи людей, которые не могут безразлично смотреть на сложившуюся ситуацию».

Оценивая итоги 2012 года, с горечью приходится констатировать, что в сфере гражданского авиастроения нам пока похвастаться нечем. Российские авиаперевозчики продолжали пополнять свои авиапарки самолетами зарубежного производства. В качестве иллюстрации к вопросу о том, как это отражается на состоянии отечественного авиапрома, можно привести следующие цифры. Так, в классе самолетов вместимостью более 250 мест было приобретено 68 «боингов» (747, 777, 757, 737) и 21 «эрбас» (A310, A330) на сумму 8,9 млрд долларов. На эти деньги можно было бы построить 148 самолетов Ил-96. В классе самолетов вместимостью 150–250 мест закуплено 218 «боингов» (757, 737) и 124 «эрбаса» (A320,



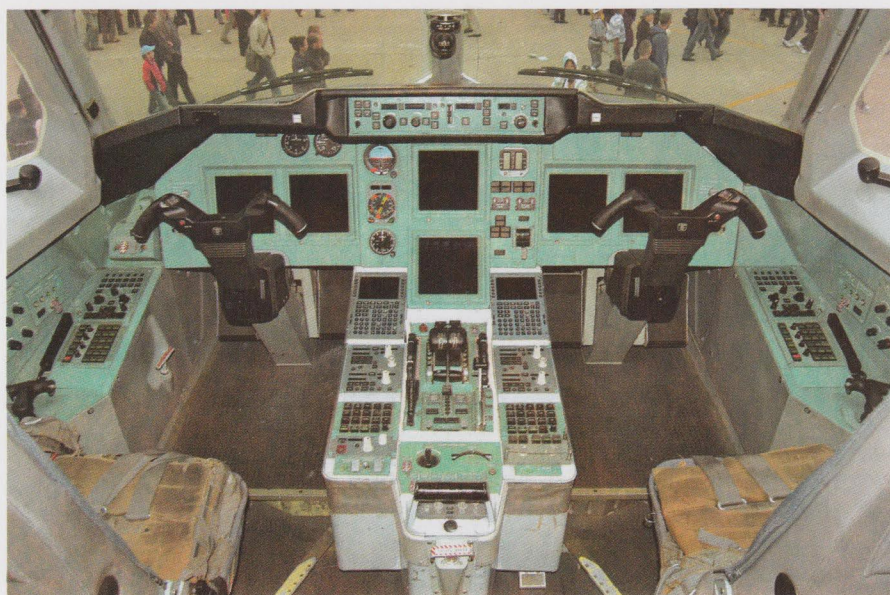
A321) на сумму 27 млрд долларов. На эти деньги можно было бы построить 450 самолетов Ту-204/214. В классе вместимости от 75 до 150 мест было закуплено 15 самолетов фирмы «Бомбардье», 13 самолетов фирмы ATR – 42/-72, 46 самолетов CRJ-100/-200 и пять SAAB-2000 на сумму около 5 млрд долларов. В классе самолетов вместимостью до 40 мест были приобретены пять Saab-340, три EMB-120 и 43 самолета L-410 на сумму 0,5 млрд долларов. Общие же затраты на приобретение 561 воздушного судна иностранного производства составляют согласно оценочной стоимости 41,5 млрд долларов. На эти деньги можно было бы построить 768 самолетов отечественного производства и создать более 100 тысяч рабочих мест.

С учетом уже израсходованных средств и планируемых затрат на покупку иностранной авиационной техники общая сумма затрат составит 71,5 млрд долларов, или два триллиона двести шестнадцать миллиардов восемьсот миллионов рублей. Этих денег с лихвой хватило бы на воссоздание российского авиапрома, развитие авиационной науки и выплату в течение десяти лет гарантированной зарплаты более чем двум с половиной миллионам россиян.

Сегодня уже началась работа над первым самолетом Ту-334, предназначенным для реальной эксплуатации. Подготовлены материалы

к контракту еще на 30 машин для Казахстана. Недавно созданной комиссии по развитию авиации общего назначения при Президенте РФ руководство Фонда направило свои предложения по возрождению отечественной авиации. После образования этой комиссии многие поняли, что приоритеты поменялись, дело, казалось бы, приобретает серьезный оборот. Работу Фонда поддержало Министерство промышленности и торговли. Там, дескать, готовы рассмотреть конкретные предложения по оказанию государственной поддержки проекту возрождения Ту-334 «в соответствии с действующим законодательством при предоставлении материалов технико-экономического обоснования анализа и документов, подтверждающих наличие твердых заказов на этот самолет». Были проведены переговоры с ФГУП «Казанское авиационное производственное объединение имени С.П. Горбунова», с главными поставщиками комплектующих изделий. КАПО им. С.П. Горбунова в советское время выпускало 45 самолетов Ил-62 в год и, как показывают расчеты, это предприятие могло бы без какого-либо серьезного переоснащения производить в не меньших количествах Ту-334. Тем более что руководство Республики Татарстан одобряет эту идею.

Но ответ Минпромторга, скорее всего, просто отписка. На словах это ведомство целиком и полностью



поддерживает работу по внедрению в массовое производство Ту-334, на практике же дел не видно. Нет этого самолета, как уже говорилось, и в федеральной целевой программе. При создании ОАК подразумевалось, что корпорация должна способствовать развитию отечественной авиации. К сожалению, этого не произошло. Высказываются различные мотивации негативного отношения к Ту-334 – отсутствие заказов, низкая топливная эффективность авиалайнера, ссылки на то, что его проект устарел. А с активизацией работы Фонда стали появляться в Интернете просто пасквилы на самолет, на его конструкцию и технические характеристики. Но авиаконструкторы опровергли эти доводы. Например, топливная эффективность Ту-334 равна 22 граммам на пассажирокилометр, а у SSJ-100 – 24 грамма. На регулярных маршрутах эта, вроде бы и незначительная, разница выливается в сотни тонн горючего!

Проект, конечно же, не устарел. К тому же на самолетах № 003 и 005 головной серии планируется установить информационно-аналитическую систему реального времени, которая считывает информацию с бортовых самописцев, диагностирует машину, передает информацию об отказах и неисправностях на борту с тем, чтобы подготовить наземные службы к устранению неисправностей сразу же после прибытия воздушного суд-

на. Это особенно важно для самолетов, выполняющих пассажирские рейсы с ограничением «оборотного времени» в пределах 35–45 минут.

Недавно Конгресс США объявил о запрете на закупку российского вооружения. Инициатива может пойти и дальше, если США или какой-нибудь другой зарубежный поставщик перестанут продавать России оборудование, двигатели, материалы. Тогда будущее «Суперджета» окажется под большим вопросом, поскольку на 80% собирается этот самолет из иностранных комплектующих. Нечто подобное случилось с производством вертолета Ми-38, когда канадская фирма Pratt & Whitney сначала поставила,

а потом сняла с него свои двигатели. Лозунг «Что надо – купим!» приведет нас сначала к отверточной сборке, а потом поставит в очередь к иностранным производителям с протянутой рукой. Чтобы «упаковать» «Суперджет», все везут из-за границы, а с полномасштабным переходом отечественного авиапрома на серийный выпуск этой машины на закупку комплектующих для нее уйдут все деньги, наша авиационная промышленность окажется на мели. Кстати, у МС-21 та же перспектива.

Сегодня за туполевскую машину ухватились производители комплектующих и агрегатов предприятий, входящих в структуры госкорпорации «Ростехнологии». Ведь не секрет, что доля любого авиазавода в постройке самолета не превышает 30%, ведь материалы и комплектующие поступают на конечную сборку авиалайнера с сотен предприятий. Но именно они в сегодняшней ситуации и прозябают на обочине создания самого высокотехнологического продукта, каковым является самолет.

Самая большая поддержка проекта Ту-334 сегодня идет «снизу», от рядовых специалистов авиационного комплекса. Они понимают, что в небе России хватит места всем: и Ту-334, и «Суперджету», и Ан-148. И что вряд ли потрепанные иномарки смогут обеспечить гражданам нашей страны свободу передвижения.]



«ЛАЙНЕР МЕЧТЫ» УГОДИЛ В ЧЕРНЫЙ СПИСОК

Шесть лет назад, 8 июля 2007 года, из сборочного цеха завода Boeing в г. Эверетт выкатили уникальный пассажирский лайнер Boeing-787 Dreamliner («Лайнер мечты»)



В торжестве участвовали 15 тысяч работников знаменитой авиастроительной фирмы США. Еще более 30 тысяч человек следили за ходом презентации из Японии, Италии и других стран через Интернет в режиме реального времени. Суперлайнер создали в рекордные сроки — за пять лет. В его разработке участвовали 800 фирм-партнеров со всего света, включая российский инженерный центр Boeing в Москве.

Фирма Boeing разработала несколько модификаций самолета. Они отличаются друг от друга дальностью полета и пассажироместимостью.

Например, модель «787-8» имеет дальность 14 200–15 200 км и вмещает 210–250 пассажиров. Дальность модели «787-9» — 14 800–15 750 км и пассажироместимостью 250–290 человек. По замыслу создателей, «Лайнер мечты» способен связывать самые отдаленные пары городов: Гонконг —

Сан-Франциско, Чикаго — Сингапур, Нью-Йорк — Дели и т.д.

Новый лайнер приглянулся авиакомпаниям Японии, Индии, Чили, Европы и, конечно же, США. Контракты на поставку Boeing-787 Dreamliner подписали и российские «Аэрофлот» и «Трансаэро». Аэрофлот заказал 22 самолета. Первоначальный срок их получения был намечен на 2014 год. Затем сроки сдвинулись на 2016 год. «Трансаэро» должна получить четыре самолета, начало поставок запланировано на 2014 год.

Однако после многочисленных инцидентов с Dreamliner авиационные регуляторы Японии, США и ряда других стран, в которых этот самолет уже начал выполнять полеты, приняли решение временно приостановить их для проведения расследования.

Первой «жертвой» стала японская компания ANA, когда ее самолет совершил вынужденную посад-

ку из-за задымления в пилотской кабине. Проверка показала, что загорелась аккумуляторная батарея. Вслед за ANA крупнейшая японская авиакомпания JAL тоже приостановила полеты... Затем запрет на них наложило Европейское агентство по безопасности авиоперевозок (EASA). Прекратили полеты также индийские и чилийские компании.

Что же случилось с «Лайнером мечты»? Почему он угодил в черный список? Помимо возгорания аккумуляторов вспомогательной энергетической установки, среди причин инцидентов были неполадки с тормозной системой, утечка топлива из баков и масла из двигателя, трещины в стекле...

Судя по всему, авиакомпании начнут пересматривать свои заказы на самолет, а польская LOT, получившая два Boeing-787 первой в Европе, намерена потребовать компенсацию ущерба из-за их вынужденного простоя.

Правда, фирма Boeing настаивает на безопасности своих самолетов. Она в круглосуточном режиме работает со своими клиентами, представителями ведомств и следственных органов. Активно сотрудничают и с Федеральным управлением гражданской авиации США, начавшей проверку всех «Лайнеров мечты». Если учесть, что Boeing уже имеет заказы на 850 Dreamliner, а шесть самолетов уже готовы для поставок заказчикам, то позицию американского концерна понять нетрудно.

*По материалам
информационных агентств*



НА ОДНОМ КРЫЛЕ НЕ ПОЛЕТИШЬ

Анатолий ТРОШИН,
Наталья ЯЧМЕННИКОВА

Вся 90-летняя история нашей гражданской авиации неразрывно связана с историей авиационной промышленности. С 1935 года страна полностью преодолела зависимость от зарубежных авиапоставок и перешла на эксплуатацию исключительно отечественных воздушных судов. Самолеты и вертолеты, созданные в конструкторских бюро А.Н. Туполева, С.В. Ильюшина, А.С. Яковлева, О.К. Антонова, М.Л. Миля, Н.И. Камова, перевозили десятки миллионов пассажиров, решали сложнейшие народно-хозяйственные задачи. Сегодня Россия во многом утратила прежние позиции, а потому тесный тандем авиастроителей и гражданских авиаторов особенно необходим. Образно говоря, они как два крыла у самолета. А на одном крыле, как известно, не полетишь. Об этом мы говорили с генеральным авиаконструктором, академиком Российской академии наук, дважды Героем Социалистического Труда, лауреатом Ленинской премии Генрихом Васильевичем Новожиловым.

Многие советские авиаконструкторы долгие годы были «закрытыми» людьми. Они вели исключительно военную тематику, а она всегда была сопряжена с секретностью. А Генрих Васильевич занимался в большей степени самолетами гражданского назначения, а потому постоянно общался с руководителями Министерства гражданской авиации СССР, пилотами Аэрофлота, сотрудниками ГосНИИ гражданской авиации. Более того, как представитель разработчика авиационной техники участвовал в расследовании летных происшествий наших самолетов за рубежом.

Его конструкторскую судьбу определил Сергей Владимирович Ильюшин. В далеком теперь 1948 году еще студентом 5-го курса МАИ на преддипломной практике Новожилов был зачислен на должность инженера-конструктора в штат ОКБ, где последовательно прошел





все ступени профессионального роста — от инженера-конструктора до заместителя генерального конструктора, а в 1970 году был назначен генеральным.

Под руководством своего учителя и наставника он участвовал в создании пассажирских самолетов Ил-14, Ил-18 и Ил-62. На Ил-14 разрабатывал чертежи стыка фюзеляжа с крылом. С Ил-18 занимался уже в качестве заместителя главного конструктора, с Ил-62 — как заместитель генерального конструктора. Первую машину вел с эксплуатационных испытаний, вторую — с заводских, запускал ее в серийное производство в Казани.

Мы сидим в кабинете Генриха Васильевича на четвертом этаже знаменитого Ильюшинского КБ.

— Именно Ильюшин помог мне твердо усвоить, — говорит Новожилов, — что пассажирский самолет должен иметь не только хорошие летно-технические характеристики и обеспечивать безопасность полетов, но и быть экономичным в эксплуатации.

Перед конструкторами руководство страны поставило тогда задачу — цена авиабилета не должна превышать стоимость поездки в купе железнодорожного вагона. И такая задача была выполнена. Новожилов до сих пор гордится, что участвовал в ее решении. Однако самым первым самолетом, сконструированным под его непосредственным руководством, стал не пассажирский, а военнотранспортный Ил-76, который до сих пор успешно эксплуатируется и в гражданской авиации. В нем был реализован весь предыдущий опыт конструкторского бюро и последние научные разработки наших отраслевых институтов во главе с ЦАГИ. Самолет впервые взлетел с Центрального аэродрома Москвы 25 марта 1971 года.

— Я очень хорошо помню тот день: опытный самолет, взлет в центре Москвы, длина ВПП 1800 метров. Мне было особенно приятно, что это радостное событие разделил с нами сам Ильюшин, хотя тогда он уже был серьезно болен... — делится Генрих Васильевич.

Всего было построено 950 самолетов Ил-76. Их выпускало Ташкентское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова — ТАПОиЧ. Нельзя не отметить: конструкторские решения и аэродинамика «транспортника» оказались настолько удачными, что не устарели по сей день. Это позволило в связи с прекращением работы Ташкентского завода перезапустить в серийное производство модификацию Ил-76 — Ил-76МД-90А на заводе «Авиастар» в Ульяновске (изделие Ил-476).

На модифицированном Ил-476 заменили пилотажно-навигационный комплекс. Всю необходимую информацию для экипажа обеспечивают цветные дисплеи — кабина стала «стеклянной». Изменили конструкцию каркаса крыла. Сделали ее аналогичной Ил-96-300. Многочисленные прессованные панели изменили на длинномерную обшивку, убрали поперечный стык.

На самолете установлены новые двигатели ПС90А-76, которые впервые появились на Ил-76МФ в 1995 году. Они обеспечили увеличение дальности полета и соответствие международным нормам по шумам и экологии.

Все проведенные мероприятия, безусловно, омолодили самолет. Незменными остались внешний облик планера, вся аэродинамика и выдающиеся конструкторские решения, принятые Г.В. Новожиловым. Недавно Ил-476 показали президенту страны.

— Значит, еще летаем, — говорит с улыбкой Новожилов.

Он уверен, что модифицированная машина, как и Ил-76, найдет широкое применение и в гражданской авиации.

Кстати, в январе ильюшинцы отметили две знаменательные даты: 50 лет, как впервые поднялся в воздух Ил-62, на долгие годы ставший флагманом советской гражданской авиации, и 80 лет — самому конструкторскому бюро.

Ил-62 поставил на крыло заслуженный летчик-испытатель СССР, дважды Герой Советского Союза Владимир Коккинаки. Без преувели-



ления можно сказать: этот самолет стал настоящей вехой в истории отечественного авиастроения. В нем была реализована масса смелых конструкторских решений. Так, компоновка двигателей в кормовой части фюзеляжа позволила значительно снизить шум в пассажирском салоне и повысить аэродинамическое качество «чистого» крыла. Самолет мог безопасно завершить взлет при отказе одного двигателя, а крейсерский полет и заход на посадку — при отказе даже двух двигателей!

После замены двигателей НК-8-4 на более совершенные Д-30КУ и выполнения других конструктивных доработок значительно увеличилась дальность полета Ил-62, его коммерческая нагрузка и экономическая эффективность. Новая модификация получила название Ил-62М, и с 1974 года самолет многие годы успешно летал на дальних трассах — таких, как Москва — Токио, Москва — Гавана и других. А в июне 1975 года на нем был успешно совершен перелет по знаменитому чкаловскому маршруту — из Москвы через Северный полюс в США. Как и прилет в Ванкувер в 1937 году экипажа Валерия Чкалова, перелет Ил-62М за океан через полюс вызвал у американцев бурю восторга...

Любопытный факт. Если проследить за историей развития гражданских «илов», то можно увидеть характерную тенденцию: пассажи-



ровместимость каждого следующего поколения практически удваивалась. Так, Ил-14 брал на борт сорок пассажиров, Ил-18 — семьдесят пять, Ил-62 — сто шестьдесят пять, Ил-86 — триста пятьдесят ...

О самолетах, рожденных в КБ С.В. Ильюшина, Генрих Васильевич может рассказывать долго и увлеченно. Ведь у каждого из них — своя история. Возьмем, например, первый в нашей стране широкофюзеляжный авиалайнер Ил-86 на 350 пассажиров. Он был разработан под непосредственным руководством Новожилова, когда С.В.Ильюшин уже отошел от дел, и впервые поднялся в воздух 20 декабря 1976 года. Огромное внимание созданию этой машины, как подчеркивает наш собеседник, уделяли министр авиационной промышленности Петр Васильевич Дементьев и министр гражданской авиации Борис Павлович Бугаев. И тот, и другой неоднократно бывали на Воронежском заводе, где разворачивалось серийное производство самолета. Бугаев внимательно отслеживал, как реализуются технические задания, что показали государственные и эксплуатационные испытания, как идет запуск в серийное производство, как проходили первые рейсы с пассажирами на борту. Лично им были отобраны и первые экипажи Ил-86.

— Иногда, обращаясь ко мне только по имени, Борис Павлович спрашивал: «Генрих, а не лучше ли сделать то-то и то-то?» — рассказывает Новожилов. — Присутствовал Буга-

ев и на первом вылете Ил-86, выполненном с Центрального аэродрома Москвы. Конечно, повседневная, но крайне важная работа проводилась заместителями министра Иваном Федотовичем Васиным, Александром Федотовичем Аксеновым, Виктором Васильевичем Горловым и моим однокашником по институту Иваном Степановичем Разумовским. Большую роль в понимании трудных вопросов играл ГосНИИ ГА.

— При разработке именно этого самолета мы стали тесно взаимодействовать и с Борисом Егоровичем Панюковым, ставшим позже последним министром гражданской авиации СССР, — продолжает Генрих Васильевич. — В то время Панюков был членом коллегии министерства и отвечал за организацию пассажирских перевозок и коммерческой экс-

плуатации воздушных судов. Ил-86 принципиально отличался от своих предшественников не только вместимостью, но и технологией обслуживания пассажиров на борту. В частности, впервые в нашей практике был применен вариант перевозки багажа пассажиров по принципу «багаж при себе». Три встроенных трапа обеспечивали быструю посадку и высадку пассажиров, которые могли на нижней палубе оставить свой багаж, по внутренней лестнице подняться наверх и занять место в одном из трех салонов. Предусматривалась также универсальность транспортировки грузов в зависимости от требований заказчиков. При проектировании этого самолета возникла необходимость в тесных контактах со специалистами-перевозчиками. И здесь Борис Егорович, профессионал до мозга костей, был незаменим. Он знал перевозочные процессы, что называется, от «а» до «я», и его советы пригодились нам как нельзя лучше. Несколько его предложений мы внедрились в конструкцию.

Изначально Ил-86 задумывался для использования на курортных авиалиниях, имевших небольшую протяженность. Пассажиропоток на них постоянно возрастал, и самолет вместимостью 350 человек был крайне необходим. Поэтому в Постановлении Совмина заложили и проектную дальность — до 2,4 тысячи километров. Однако министр





Бугаев вдруг высказал мысль, что новый многоместный самолет должен иметь более широкое применение.

— Однажды зазвонила «вертушка», — вспоминает Генрих Васильевич. — На проводе — Борис Павлович. Говорит: «Генрих, а до Ташкента летать мы сможем?» «Нет, конечно, — отвечаю. — Туда нужна дальность минимум 3200». «Тогда зачем нам такой самолет...»

Словом, после целого ряда согласований на разных уровнях пришлось пересматривать лётно-технические характеристики и другие параметры Ил-86. Зато получилась машина, которая более тридцати лет летала не только на курортных маршрутах, но и на других авиатрассах, внутренних и международных.

Первый пассажирский рейс на Ил-86 выполнил внучковский экипаж В. Калиманова 26 декабря 1980 года в Ташкент. А 3 июля 1981 года шереметьевский экипаж В. Мишустина совершил международный рейс Москва-Берлин. В самом «продуктивном» по объемам перевозок Аэрофлота 1990 году Ил-86 выполнял ежедневно по четыре рейса в Симферополь и Минводы, по три — в Норильск, по два — в Сухуми, а в Сочи — до семи рейсов. Всего же в том году Ил-86 перевозил только за сутки до 70 тысяч человек!

— Уверен, эта машина успешно эксплуатировалась бы и сегодня, если бы ее двигатели НК-86 заменили более экономичными и малощумными, — говорит Генрих Васильевич. — Мы хорошо понимали необходимость ремоторизации самолета и поэтому разработали чертежи по установке двигателя CFM-56. Однако этим планам не суждено было сбыться.

Более трудная судьба сложилась у «преемника» Ил-86 — дальнемагистрального Ил-96-300. По мнению Новожилова, самолет живет и развивается, когда находится в серийном производстве. «Ни «Боинг», ни «Эрбас» не бросили свои Б-747, Б-737 и семейство А300 — они их совершенствовали. Разработанная у нас в России программа развития отечественных широкофюзеляжных самолетов позволяла сохранить за ней достойное

место среди крупнейших мировых авиастроительных держав, но этого, увы, не случилось. К сожалению, потеряно самое дорогое — время, и российскую нишу широкофюзеляжных магистральных воздушных судов все активнее занимают те же «Боинг» и «Эрбас». Мало утешительного и в сфере региональных самолетов. В частности, остался нереализованным Ил-114, есть проблемы с Ан-140, Ан-148, Ту-334 и другими «регионалами».

— Мы, ильюшинцы, — говорит Новожилов, — гордимся тем, что на наших машинах всегда летали члены правительства. Ил-18 был любимым самолетом Хрущева, Ил-62 — Брежнева. Надо сказать, что у каждого руководителя были свои предпочтения в интерьере пассажирских салонов. Так, Хрущев на Ил-18 любил карельскую березу и зеленую обивку, а Брежнев на Ил-62 предпочитал полированный орех и обивку цвета хаки. Теперь на смену правительственных Ил-62 пришли Ил-96-300, которые эксплуатируются в президентском авиаподразделении.

С началом горбачевской перестройки советский авиапром вместо

того, чтобы делать самолеты, стал заниматься так называемой конверсией. Авиаконструкторы высочайшей квалификации вынуждены были проектировать не новые авиалайнеры, а... автоматы для производства каких-то бумажных пакетов и еще бог знает чего...

— Помню, — говорит Новожилов, — в Сетуни построили мини-консервный завод. Пригласили туда председателей еще не распущенных колхозов. Они приехали, посмотрели на то чудо и говорят: «Не-е-е, нам такой завод не нужен, мы с ним не справимся...». А ведь наши специалисты потратили на него немало сил и времени, в ущерб основному делу. Так что конверсия нанесла тяжелейший удар по авиапромышленности и гражданской авиации. А распад СССР и вовсе добил почти все.

Сегодня свои надежды на улучшение ситуации и авиастроители, и гражданские авиаторы связывают с реализацией правительственной программы развития авиационной промышленности, рассчитанной до 2025 года. Лишь бы чиновникам не дали положить ее под сукно.]

Между прочим

Интересные факты из жизни КБ Ильюшина, рассказанные Генрихом Васильевичем Новожиловым:

— Каждый год с 1 июля все конструкторское бюро одновременно уходило в отпуск. Оставляли только дежурных. Сергей Владимирович считал: специалисты настолько связаны друг с другом в работе, что, если кто-то отсутствует, это сразу сказывается на творческом потенциале и производительности коллектива. Инженерам и рабочим предоставляли путевки на юг, а иногда возили их к морю своими заводскими самолетами. Став во главе КБ, я эту традицию сохранил. Она была полностью оправдана. И новый рабочий год у нас всегда начинался 1 сентября.

— В конструкторском бюро Ильюшина было запрещено курение. Абсолютно для всех, без всякого исключения. Привилегией пользовался только один человек — летчик-испытатель Владимир Коккинаки. Если появлялся запах табака, все было ясно: ага, Коккинаки пришел.

— Так же, как и курение, в КБ были категорически запрещены телефонные звонки до обеда. Ильюшин считал, что до обеда — самое творческое, продуктивное время. И занимать его телефонными разговорами просто недопустимо!



ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-НОЯБРЬ 2012 Г.

Грузооборот (тыс. ткм) (внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ТРАНСАЭРО	260 319.0
2	Аэрофлот – российские авиалинии	193 453.9
3	Сибирь	66 430.9
4	Якутия	55 454.7
5	ЮТэйр	47 254.3
6	Глобус	35 041.8
7	АЛРОСА	33 853.5
8	Уральские Авиалинии	32 911.8
9	Оренбургские авиалинии	26 425.8
10	Владивосток Авиа	25 670.9
11	Таймыр	***
12	Авиакон Цитотранс	15 122.8
13	Россия	14 449.9
14	КАПО Авиа	***
15	МЧС России	13 590.0
16	Русское небо	9 872.2
17	ВИМ-АВИА	6 451.6
18	Полет	6 323.8
19	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	5 944.9
20	Авиастар-ТУ	5 535.8
21	224 летный отряд	5 411.4
22	Волга-Днепр	4 407.0
23	Нордавиа – региональные авиалинии	4 323.8
24	КрасАвиа	***
25	Газпром авиа	3 679.8
26	Псковавиа	***
27	ИрАэро	***
28	Московия	2 849.9
29	Космос	2 353.4
30	Сахалинские авиатрассы	2 240.5
31	ТУЛПАР	***
32	Полярные авиалинии	***
33	Авиационные линии Кубани	1 460.8
34	ЮТэйр-Карго	1 368.8
35	Башкортостан	***

Грузооборот (тыс. ткм) (международные перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ЭйрБриджКарго	2 182 995.3
2	Аэрофлот – российские авиалинии	842 039.8
3	Волга-Днепр	314 188.9
4	Полет	92 394.9
5	ТРАНСАЭРО	83 892.4
6	Авиакон Цитотранс	42 753.7
7	224 летный отряд	39 246.7
8	Авиастар-ТУ	24 559.1
9	Шар инк Лтд.	***
10	Сибирь	10 426.4
11	Якутия	9 011.1
12	КАПО Авиа	***
13	ЮТэйр	7 731.4
14	Уральские Авиалинии	5 672.7
15	Россия	5 098.6
16	АТРАН	3 223.7
17	ВИМ-АВИА	3 122.0
18	Абакан-Авиа	3 010.0
19	Сахалинские авиатрассы	2 812.2
20	Владивосток Авиа	2 195.3
21	МЧС России	1 721.7
22	Псковавиа	***
23	Глобус	949.1
24	Северный Ветер	***
25	Космос	446.3
26	ДОНАВИА	429.7
27	Башкортостан	***
28	Татарстан	354.1
29	Оренбургские авиалинии	243.7
30	Русское небо	231.1
31	Авиационные линии Кубани	219.0
32	ЮТэйр-Карго	177.8
33	Таймыр	***
34	Газпром авиа	146.0
35	Ред Вингс	***

Грузооборот (тыс. ткм) (международные и внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ЭйрБриджКарго	2 183 431.5
2	Аэрофлот – российские авиалинии	1 035 493.7
3	ТРАНСАЭРО	344 211.5
4	Волга-Днепр	318 595.9
5	Полет	98 718.8
6	Сибирь	76 857.3
7	Якутия	64 465.9
8	Авиакон Цитотранс	57 876.5
9	ЮТэйр	54 985.7
10	224 летный отряд	44 658.1
11	Уральские Авиалинии	38 584.5
12	Глобус	35 990.9
13	АЛРОСА	33 854.4
14	Авиастар-ТУ	30 094.9
15	Владивосток Авиа	27 866.2
16	Оренбургские авиалинии	26 669.5
17	КАПО Авиа	***
18	Россия	19 548.5

№	Авиапредприятие	Грузооборот
19	Таймыр	***
20	МЧС России	15 311.7
21	Шар инк Лтд.	***
22	Русское небо	10 103.3
23	ВИМ-АВИА	9 573.6
24	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	6 057.2
25	Сахалинские авиатрассы	5 052.7
26	Псковавиа	***
27	Нордавиа – региональные авиалинии	4 334.9
28	АТРАН	4 314.3
29	Абакан-Авиа	4 103.0
30	Газпром авиа	3 825.8
31	КрасАвиа	***
32	ИрАэро	***
33	Московия	2 949.7
34	Космос	2 799.7
35	ТУЛПАР	***

***не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию



ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-НОЯБРЬ 2012 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ТРАНСАЭРО	42 980.3
2	Аэрофлот – российские авиалинии	41 618.3
3	Сибирь	29 416.0
4	ЮТэйр	23 104.1
5	Якутия	13 213.4
6	АЛРОСА	12 698.7
7	Глобус	12 379.0
8	Уральские Авиалинии	10 164.4
9	Россия	6 958.2
10	Владивосток Авиа	6 915.6
11	МЧС России	6 379.1
12	Авиакомпания «Таймыр»	***
13	Оренбургские авиалинии	5 338.0
14	КАПО Авиа	***
15	Авиакон Цитотранс	3 618.7
16	Нордавиа – региональные авиалинии	3 325.0
17	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	3 172.3
18	КрасАвиа	***
19	ИрАэро	***
20	Русское небо	2 891.0
21	Абакан-Авиа	2 766.0
22	ВИМ-АВИА	2 358.4
23	224 летный отряд	2 294.4
24	Газпром авиа	2 006.0
25	Сахалинские авиатрассы	1 920.0
26	Полярные авиалинии	***
27	Полет	1 699.5
28	Роснефть-Балтика	***
29	Московия	1 425.7
30	Космос	1 321.1
31	Авиастар-ТУ	1 276.9
32	Ангара	***
33	Авиационные линии Кубани	1 221.6
34	ТУЛПАР	***
35	ЮТэйр-Карго	1 172.7

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ЭйрБриджКарго	323 194.3
2	Аэрофлот – российские авиалинии	136 176.1
3	Волга-Днепр	58 896.5
4	Полет	17 677.2
9	ТРАНСАЭРО	16 497.8
6	224 летный отряд	12 747.7
7	Авиастар-ТУ	10 684.4
8	Абакан-Авиа	6 917.0
9	Авиакон Цитотранс	6 020.0
10	Сибирь	4 356.0
11	ЮТэйр	3 785.4
12	Шар инк Лтд.	***
13	Уральские Авиалинии	1 928.9
14	Россия	1 892.4
15	АТРАН	1 772.1
16	Якутия	1 500.7
17	Сахалинские авиатрассы	1 388.1
18	ВИМ-АВИА	1 361.2
19	КАПО Авиа	***
20	Владивосток Авиа	1 202.4
21	Псковавиа	***
22	МЧС России	458.1
23	ДОНАВИА	348.9
24	Глобус	272.0
25	Авиационные линии Кубани	244.9
26	Космос	177.5
27	Башкортостан	***
28	Татарстан	157.8
29	Северный Ветер	***
30	Оренбургские авиалинии	74.3
31	Ред Вингс	***
32	Газпром авиа	58.4
33	Таймыр	***
34	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	44.6
35	Московия	44.1

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ЭйрБриджКарго	323 258.0
2	Аэрофлот – российские авиалинии	177 794.4
3	Волга-Днепр	59 777.8
4	ТРАНСАЭРО	59 478.2
5	Сибирь	33 772.0
6	ЮТэйр	26 889.5
7	Полет	19 376.7
8	224 летный отряд	15 042.1
9	Якутия	14 714.1
10	АЛРОСА	12 699.5
11	Глобус	12 651.0
12	Уральские Авиалинии	12 093.3
13	Авиастар-ТУ	11 961.3
14	Абакан-Авиа	9 683.0
15	Авиакон Цитотранс	9 638.7
16	Россия	8 850.6
17	Владивосток Авиа	8 118.0
18	МЧС России	6 837.2

№	Авиапредприятие	Груз и почта
19	КАПО Авиа	***
20	Таймыр	***
21	Оренбургские авиалинии	5 412.3
22	ВИМ-АВИА	3 719.6
23	Нордавиа – региональные авиалинии	3 337.9
24	Сахалинские авиатрассы	3 308.2
25	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	3 216.9
26	ИрАэро	***
27	КрасАвиа	***
28	Русское небо	2 918.5
29	АТРАН	2 789.6
30	Шар инк Лтд.	***
31	Газпром авиа	2 064.3
32	Полярные авиалинии	***
33	Роснефть-Балтика	***
34	Космос	1 498.6
35	Московия	1 469.8

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



НА СТЕЗЕ МОДЕРНИЗАЦИИ

Геннадий АРАЛОВ

Модернизация экономики России провозглашена одной из приоритетных государственных задач. Очень важно, чтобы она не превратилась в безжизненную скорлупу, щедро усыпанную рекламой и лозунгами, а стала реальным делом. В Московском центре автоматизированного управления воздушным движением (МЦ АУВД) стремятся к тому, чтобы разговоры о модернизации не обернулись пустым звуком.



Ушедший 2012 год был для МЦ АУВД напряженным, но продуктивным. За год в Московской воздушной зоне было обслужено более 700 тысяч воздушных судов. Прирост к предыдущему году составил порядка 7%.

«Мы вплотную приблизились к пороговым показателям пропускной способности воздушного пространства. Технические возможности системы управления воздушным движением ТЕРКАС и существующая структура воздушного пространства с имеющимися ограничениями не позволяют дальше увеличивать трафик», — отмечает директор МЦ АУВД Владимир Ужаков.

А потому основная задача на ближайшую перспективу — внедрение

новой системы управления воздушным движением. Иными словами, модернизация. Площадь, которая будет находиться в зоне ее ответственности, равна площади нескольких европейских государств. На сегодняшний день такая система уже разработана и установлена в новом Центре управления полетами (ЦУП). Более того, первый этап ввода ее в эксплуатацию уже завершен. На строительство здания ЦУПа и установку в нем оборудования истрачено 1,5 млрд рублей. Строительство было начато в соответствии с решением российского правительства в 2009 году.

Следующим этапом станет наладка установленного оборудования. Его испытания и настройка будут проходить в течение 2013–2014 гг. Реализацией проекта занимается

ОАО «Концерн ПВО «Алмаз-Антей». Ожидается, что полностью новая автоматизированная система АС УВД заработает в конце 2014 года. Значение этого события очень велико.

Новое здание ЦУПа — это лишь вершина айсберга, венец той огромной работы, которая ведется МЦ АУВД с Минтрансом, Росавиацией, Госкорпорацией по ОрВД и профильными НИИ по модернизации аэронавигационной системы России, от Камчатки до Калининграда. Общая территория страны, которая подлежит обслуживанию, составляет 17 млн кв. км над сушей и 25 млн кв. км над Тихим и Северным Ледовитым океанами. Для решения задач районного диспетчерского центра, аэродромного центра и центра планирования в ЦУПе установлено 200 новых рабочих мест диспетчеров. Там впервые в России использованы так называемые «облачные технологии» и архитектура, получившая название «тонкий клиент». Физически «тонкий клиент» — это компактный и бесшумный компьютер без жесткого диска и вентиляторов. Загрузка его основной операционной системы происходит на сервере. Серверы установлены в аппаратном зале, в отличие от традиционной архитектуры «клиент — сервер», когда вычислительные мощности находятся непосредственно в пульте диспетчера. Таким образом, в залах УВД находятся только мало-мощные компьютеры, а вся вычислительная нагрузка ложится на сервера, размещенные в специальных помещениях. В результате в залах снижается уровень шума, уменьша-



ются тепловые потоки от аппаратуры и что особенно важно — принципиально повышается надежность УВД. Для еще большего снижения шума в рабочих залах в ближайшее время будет установлено противозвуковое покрытие. Эта технология в дальнейшем распространится и на другие центры ОрВД.

В новой АС УВД создан большой функционал для поддержки работы диспетчера. Она может даже подсказать ему, какое решение принять в той или иной ситуации. Система будет интегрирована не только с вышками КДП Московского авиаузла, но и с системами управления аэропортов — в соответствии с концепцией совместного принятия решений. Сегодня такое тесное взаимодействие отсутствует. Случается, что в плане МЦ АУВД на воздушное судно стоит одно время вылета, а в аэропорту или авиакомпании — другое. Так появляются неоправданные сбои и задержки. Внедрение концепции совместного принятия решений устранил этот недостаток.

Еще одно направление деятельности МЦ АУВД — совершенствование структуры использования воздушного пространства. Действующая структура была внедрена в 1981 году и отражала потребности того времени. Она была жестко привязана к определенным зонам ограничений воздушного движения. Сегодня эти ограничения стали тормозом дальнейшего развития, а потому создана специальная комиссия по снятию некоторых из них. Уже найдены приемлемые решения для 96 зон из 119. И теперь ведутся работы по прокладке и внедрению новых маршрутов и повышению эффективности их использования.

Год назад состоялся переход на новую систему вертикального эшелонирования RVSM. Это позволило уменьшить нагрузку на диспетчеров УВД. Распределять прилетающие потоки воздушных судов стало легче. Появились дополнительные эшелоны полета. Соответственно увеличилась пропускная способность аэропортов, у экипажей появилась возможность использовать более вы-

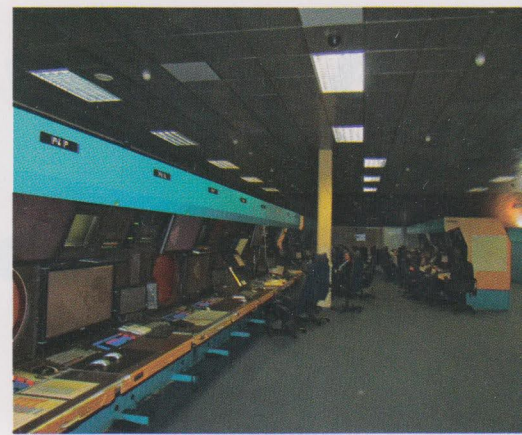
годные маршруты и высоты. Больше возможностей появилось у государственной и экспериментальной авиации, взаимодействие с которыми упростилось.

В настоящее время в МЦ АУВД в эксплуатации находится свыше 1500 единиц оборудования, в том числе 16 обзорных (трассовых и аэродромных) радиолокаторов, 9 аэродромных комплексов автоматизации УВД, 16 автоматических радиопеленгаторов, 14 радиомаячных систем посадки, 40 приводных радиостанций, 716 связных радиостанций.

Для дальнейшего повышения уровня безопасности полетов в новой интегрированной системе АС УВД заложен функционал, дающий рекомендации диспетчеру, как выйти из нежелательных ситуаций. Радиолокационные станции наблюдения оснащаются самыми современными средствами на основе спутниковых навигационных технологий. Прежде всего это системы автоматического зависимого наблюдения (АЗН-В или ADS-B) в ширококвотельном диапазоне. Они позволяют повысить точность определения координат воздушных судов и вести более точное управление их потоками.

В МЦ АУВД ведется активная языковая подготовка специалистов. С 2007 по 2011 год более 300 диспетчеров прошли обучение на курсах повышения квалификации по английскому языку в языковых центрах Великобритании. Сегодня 989 специалистов имеют 4-й уровень знания английского языка и 80 специалистов владеют 5-м уровнем по шкале ИКАО. Это позволяет на равных вести радиообмен с любым пользователем воздушного пространства.

Обо всем этом шел заинтересованный разговор на недавней пресс-конференции, в которой приняли участие директор МЦ АУВД Владимир Ужаков, первый заместитель директора по ОрВД Александр Повалий, заместитель генерального директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Сергей Погребнов и начальник управления ОАО «Концерн ПВО «Алмаз-Антей» Владимир Иванов.]





ЛИСТАЯ СТАРЫЕ АРХИВЫ

Александр КАРАСЬ

В отечественной историографии днем рождения гражданской авиации считается 9 февраля 1923 года, когда Совет Труда и Оборона принял постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное Управление Воздушного Флота и об организации Совета по гражданской авиации». А вот то, что предшествовало этому историческому документу, знают немногие.



С грузом почты на самолете Sopwith type 9400L они преодолели 650 километров за 4 часа 10 минут. Этот полет считается первым советским авиaperелетом и является первым беспосадочным полетом по данному маршруту, хотя точной его даты, подтвержденной архивной ссылкой, нет. В разных источниках она «гуляет» от 29 марта до 2 апреля.

Дальнейшим развитием работы Коллегии по управлению Воздушным Флотом явилось создание в апреле 1918 года специального отдела «применения авиации к нуждам народного хозяйства», который возглавил военлет Н. Язук. Первоочередной задачей отдела являлась аэрофотосъемка, требовавшаяся для размежевания земель, учета лесов и угодий, исправления карт и планов. Были проведены аэрофотосъемки в районах Курска, Казани и Котласа на территории общей площадью 800 кв. км.

Также велась подготовка к открытию почтово-пассажирской авиалинии Москва — Харьков. Разделена она была на два участка: Московский и Харьковский. Московский участок, простиравшийся до Орла, должен был обслуживаться московскими самолетами. Харьковский, соответственно, самолетами и летно-техническим составом Харьковского округа. Но в связи с все возрастающим накалом борьбы на фронтах Гражданской войны в апреле 1918 года Коллегия по управлению Воздушным Флотом направила

25 января 1918 года Всероссийская Коллегия по управлению Воздушным Флотом, обсудив вопрос об организации воздушного сообщения со Швецией, поручила военному летчику Н. Язуку принять меры по реализации этого проекта. Если бы проект получил практическое воплощение, то почтово-пассажирская линия Петроград — Хельсинки — Стокгольм стала бы первой в мире международной авиалинией. Почему этого не произошло? Причина в резком ухудшении отношений Советской России с Финляндией из-за поддержки большевиками Финской Красной Гвардии, свергнувшей правительство П. Свинхувуда.

Придавая авиации как самому скоростному виду транспорта большое значение, группа членов Коллегии по управлению Воздушным Флотом 3 февраля 1918 года обратилась

в Совнарком с предложением об организации Комиссариата водных путей, шоссежных дорог и авиации. Но на состоявшемся 15 февраля заседании СНК В.И. Ленин отклонил его как преждевременное, а 18 февраля того же года после неудавшихся переговоров в Брест-Литовске Германия и Австро-Венгрия перешли в наступление, которое с большим трудом удалось остановить на линии Нарва — Псков. В результате Россия потеряла около пятисот самолетов — больше, чем осталось в строю в исправном состоянии.

Казалось бы, катастрофическое положение с самолетным парком не давало никаких надежд на использование авиации для решения гражданских задач, но попытки такие все же делались. Например, велась подготовка к открытию воздушной трассы Петроград — Москва, завершившаяся пробным полетом военлета Н. Петрова с механиком И. Шнором.



на места приказ, требовавший прекратить работы по устройству новых и эксплуатации работающих почтовых и пассажирских авиалиний, а также фотометрические съемки и сосредоточиться на усилении мощи Красного Воздушного Флота.

Однако уже в мае того же года Коллегия подготовила записку «О применении авиации для культурных целей», в которой предлагалось переключиться на задачи мирного строительства. Видимо, этим и объясняется, что 12 июня летчик М. фон Лерхе совершил пробный полет по участку харьковской трассы до Тулы и вернулся в Москву на следующий день. Газета «Новое время» в июне 1918 года сообщила, что М. фон Лерхе «летал туда без почты, и открытие линии откладывается ввиду отсутствия бензина». В последующие два года вплоть до завершения Гражданской войны авиация в мирных целях уже не использовалась.

Правда, среди филателистов с давних времен ходит байка об открытии 8 апреля 1919 года почтово-пассажирской линии Москва — Петроград, обсуживавшейся двенадцатью самолетами. Но в авиационно-исторической литературе подтверждения этому факту пока не найдено. Журнал же «Самолет» в 1926 году на основании сведений, предоставленных Народным Комиссариатом Почт и Телеграфов РСФСР, писал, что первый опыт внутренней почтовой связи был произведен в 1922 году организацией временно работающей в СССР воздушной линии существовавшего тогда общества «Авиакультура» Москва — Нижний Новгород. Да и аэрофилателистическими раритетами коллекционеры подтвердить существование этой линии также не могут, поскольку специальные штемпеля авиапочты появились лишь в 1922 году. Скорее всего, эта линия лишь планировалась к открытию, но из-за начавшегося наступления на Петроград белой армии этого не произошло.

Достоверные сведения о почтовом применении самолетов относятся лишь ко второй половине следующего, 1920 года, когда Гражданская

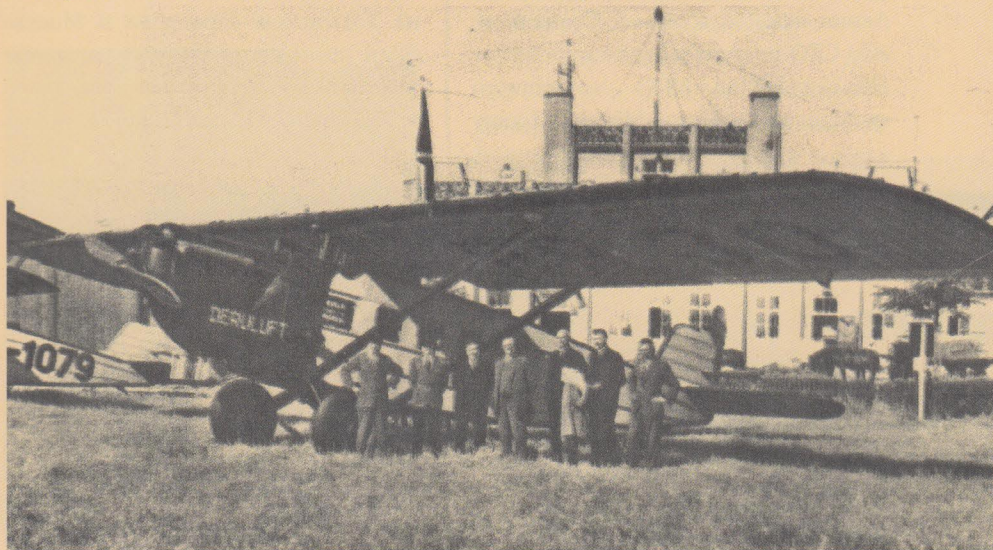
война уже завершилась. Базировавшиеся в Сарапуле самолеты «Илья Муромец» дивизиона воздушных кораблей в период со 2 по 20 сентября выполнили ряд почтовых полетов в Екатеринбург. Их инициатором стал красноенлет Н. Панкратьев — младший брат известного в то время летчика и первого командира этой части А. Панкратьева. Будучи командиром воздушного корабля, Н. Панкратьев предложил совместить учебные полеты с перевозкой почты. Старший брат — в то времена начальник Оперативного отдела ГУ РККВФ, не только поддержал эту идею, но и лично принял участие в ее реализации. Под его руководством был разработан маршрут с посадочными площадками в Аряже, Алексеевске (ныне — Красноуфимск), на Бисертском заводе и в Арамиле.

Зима-весна следующего, 1921 года, ознаменовалась серией почтовых полетов по маршрутам Харьков — Киев — Екатеринослав — Севастополь и Смоленск — Гжатск — Москва. Выполнялись они прежде всего в военных целях, но можно предположить, что на их проведение оказали влияние и другие государственные интересы. Так, 20 декабря 1920 года Народный Комиссариат Почт и Телеграфов РСФСР рассмотрел план развития почтовой авиации на ближайший год, а 17 января 1921 года, В.И. Ленин подписал первый законодательный акт, устанавливающий основные правила полетов и определяющий ответственность владельцев

воздушных судов и пилотов за их нарушения, — декрет «О воздушных передвижениях в воздушном пространстве над территорией РСФСР и над ее территориальными водами». Еще через месяц, 16 февраля, Наркомпочтель обратился в Совет Труда и Оборона с предложением использовать авиацию для доставки почты. Косвенным подтверждением тому может служить заметка в «Правде», которая 23 марта по случаю прибытия первого самолета из Смоленска писала, что этот полет «...является пробным к разрабатываемому в настоящее время проекту перевода авиации на мирные трудовые рельсы».

Все эти шаги принесли некоторый опыт, который лег в основу организации первой в нашей стране регулярной почтово-пассажирской авиалинии Москва — Харьков, начавшей функционировать 1 мая 1921 года. Для этой цели выделили шесть самолетов «Илья Муромец», состояние которых было удручающим. Многие были изношены и потрепаны на фронтах Гражданской войны до предела, выдержали многократные перевозки по железной дороге, неоднократно ремонтировались. Лишь два из них были собраны относительно недавно и считались новыми.

Самолеты делали по два-три полета в неделю, перевоза в основном фельдъегерскую (служебную) почту и «ответственных» пассажиров. Пассажиры были в восторге от бы-





строты передвижения, хотя из-за изношенности самолетов редкий рейс обходился без происшествий. Линию Москва – Харьков обслуживали два отряда «муромцев». Первый отряд П. Ступина, состоявший из трех самолетов, выполнял рейсы на участке Харьков – Курск – Орел. Вторым отрядом, которым командовал военлет А. Туманский, обслуживал участок Москва – Тула – Орел. На аэродроме в Орле самолеты обоих отрядов обменивались грузами и пассажирами, заправлялись горючим и возвращались обратно.

К началу 1922 года первый отряд разобрал в Орле свои воздушные корабли на запчасти и прекратил существование как отдельная авиационная часть. За 43 рейса, сделанных с 1 мая по 10 октября 1921 года, было перевезено 60 пассажиров и более двух тонн грузов.

Но еще до открытия этой линии начал рассматриваться вопрос об организации авиалинии международной. 27 апреля на заседании СТО заместитель Председателя Реввоенсовета Э. Склянский сообщил о предложении германской фирмы Lloyd Luftverkehr Sablatnig по организации постоянного воздушного сообщения Берлин – Москва. Предложение рассматривалось 4 мая, в принятом постановлении пункт 19 гласил: «Принципиально одобрить. Поручить НКвоен, НКИД и ВЧК разработать подробные условия полетов, внести проект постановления в Малый Совет». На следующий день Ленин написал в Малый Совнарком: «От СТО поступает к вам проект (от НКвоен+НКИД+ВЧК) воздушного сообщения Берлин – Москва. Прошу

проверить точнее, сколько это будет стоить». А 8 сентября вышло постановление Совнаркома «Об организации воздушного сообщения Москва – Германия», на основе которого в тот же день был подписан договор о создании русско-германского акционерного общества воздушных сообщений DERULUFT. 24 ноября договор был подписан и в Берлине, а 13 декабря утвержден СНК.

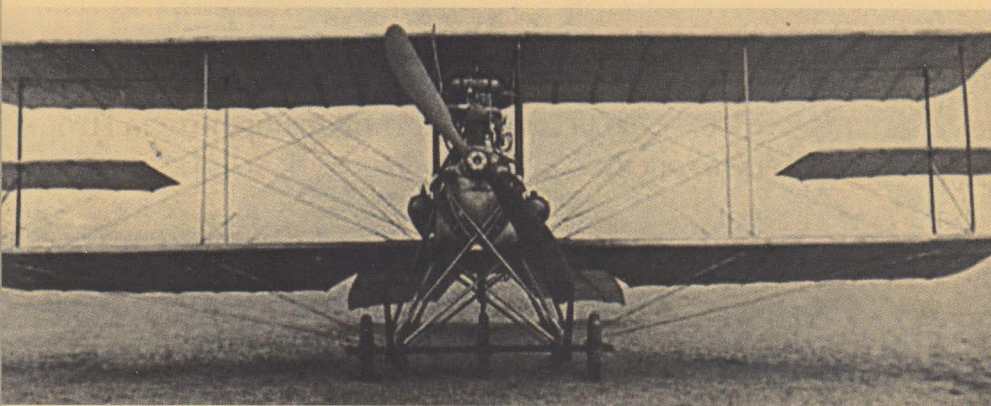
Параллельно рассматривался вопрос об установлении воздушного сообщения Стокгольм – Петроград – Москва, отложенный в конечном итоге до заключения торгового договора со Швецией. Линия DERULUFT стала, таким образом, первой регулярной международной. Полеты по ней начались 30 апреля 1922 года прибытием из Кенигсберга в Москву самолета Fokker F III RR1 под управлением флюгройфюрера Э. Юста.

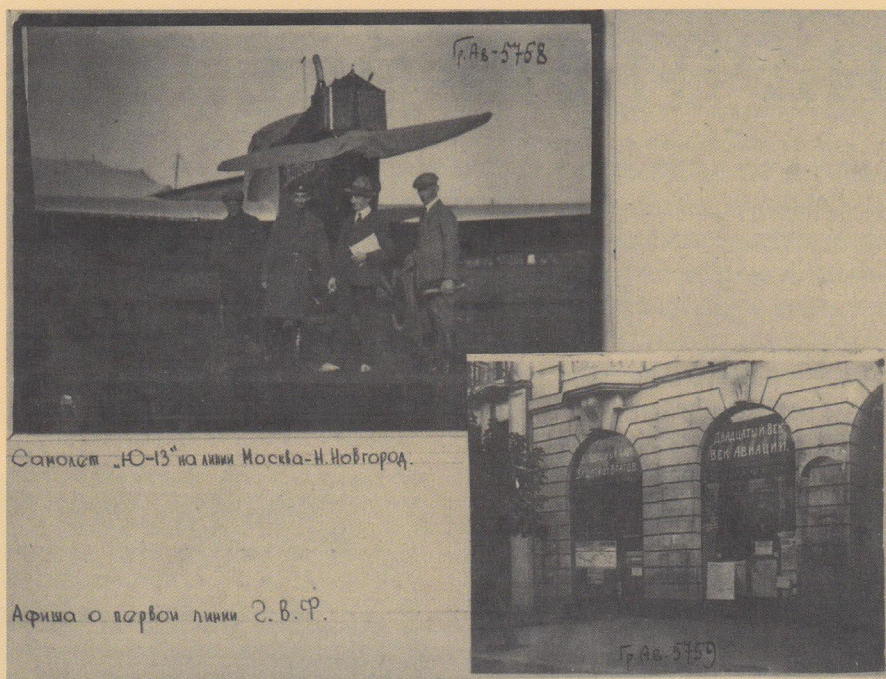
Но вернемся к лету 1921 года. 16 августа впервые после окончания Гражданской войны авиация была применена в народном хозяйстве. Краснофлот К. Дедушенко и краснофлот П. Мершин на самолете «Аналь» провели в районе подмосковной станции Царицыно аэрофотосъемку по заданию Межевого института. А летом следующего, 1922 года, в нашей стране впервые было выполнено противопожарное воздушное обследование лесных массивов и проведена аэрофотосъемка дна Каспийского моря для разведки нефтеносных участков. 8 июля 1922 года на Ходынском аэродроме в Москве были выполнены первые опытные полеты по уничтожению вредителей и болезней растений. Проводились

они общественной организацией «Авиакультура» на арендованном у военных самолете Voisen, который пилотировался краснофлотом Н. Ильзиным. Одновременно с этими опытами «Авиакультура» занималась организацией воздушной линии Москва – Нижний Новгород, призванной обеспечить оперативную связь столицы с нижегородской торгово-промышленной ярмаркой, впервые открывавшейся после окончания Гражданской войны и революции. Линия Москва – Нижний должна была стать полностью коммерческим предприятием, направленным на получение прибыли от перевозок.

Летом 1922 года член коллегии Наркомфина и бывший начальник Главвоздухфлота А. Розенгольц (в апреле 1923 года вновь занявший эту должность) направил председателю Революционного Военного Совета Республики А. Троцкому докладную записку «О необходимости учреждения акционерного общества по организации воздушных линий». Ответом на нее стало учреждение 1 декабря 1922 года при ГУ РКВВФ Инспекции по гражданской авиации. 9 февраля 1923 года Совет Труда и Обороны принял постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление Воздушного Флота и об организации Совета по гражданской авиации». Этот документ имел очень большое значение. От даты его принятия и ведется отсчет истории отечественной гражданской авиации. Впрочем, на тот момент ее практически не существовало, 90% имевшихся в стране самолетов принадлежали Красному Воздушному Флоту, но этот документ сформировал законодательную базу для создания предприятий гражданской авиации. Первое из них – акционерное общество «Добролет» было образовано уже 17 марта.

Листая старые архивные документы, понимаешь, что родилась отечественная гражданская авиация отнюдь не вдруг и не на пустом месте. Тому предшествовало немало событий, сегодня, впрочем, вспоминаемых крайне редко.]





Самолет «Ю-13» на линии Москва-Н.Новгород.

Афиша о первой линии З.В.Ф.

1922 год: офис «Авиакультуры» располагался на 1-й Тверской-Ямской, 46

кими регистрационными знаками) вместе с немецкими экипажами — пилотами и бортмеханиками. Эти самолеты прилетели в конце мая 1922 года из Берлина в Москву без посадки за 10 часов 40 минут.

Имелась и политическая подоплека этого договора между двумя частными компаниями: особые отношения, сложившиеся между Советской Россией и Веймарской Германией. Российское правительство рассчитывало заложить с помощью немецких субсидий и специалистов основы собственной авиационной и других отраслей промышленности. Германия — обойти ограничения, обусловленные Версальским договором 1919 года.

В субботу 29 июля 1922 года состоялся пробный полет с пятью пассажирами на борту (один пассажир «платный», пятый пассажир размещался рядом с пилотом на месте бортмеханика). Регулярные пассажирские рейсы выполнялись с 1 августа по 25 сентября немецкими пилотами. Авиалиния работала пунктуально, было всего несколько опозданий рейсов. Один из них не состоялся по метеоусловиям.

Пресса регулярно сообщала о работе воздушной линии, а итоги

ее работы опубликовали «Известия ВЦИК»:

«С окончанием Нижегородской ярмарки 25 сентября закрылась воздушная линия Москва — Нижний, организованная экспериментальной станцией «Авиакультура». Двухмесячный опыт этой первой в России частной воздушной линии был весьма удачен и проявил с наилучшей стороны достоинства воздушного транспорта для условий России. Самолетами «Юнкерс» было сделано между Москвой и Нижним 57 полетов, перевезено 209 человек пассажиров и 2633 килограммов различных грузов, главным образом, газеты «Известия ВЦИК».

Все полеты прошли без всяких несчастных случаев и с чрезвычайно высокой степенью регулярности, достигшей в течение августа полных 100 процентов. Эти результаты ставят воздушную линию, организованную «Авиакультурой», наряду с лучшими заграничными линиями. В настоящее время «Авиакультура» подготавливает организацию новых воздушных линий для обслуживания, главным образом, хозяйственных органов республики.

В архиве имеется рукописная таблица «Статистика полетов на воздушной линии Москва — Нижний», в которой приводятся следующие данные (по 31 августа 1922 г.):

«опозданий до ½ часа — 4, опозданий свыше ½ часа — 4, вынужденных посадок — 1». Основная причина задержек рейсов — из-за плохой работы мотора, другие случаи связаны с дождем и туманом, поздней доставкой газет, бензина, ожиданием пассажиров».

Неплохие коммерческие результаты, если учесть, что на пятиместных Фоккерах на 109 рейсах Москва — Кенигсберг за шесть месяцев с 1 мая 1922 года компания «Дерулюфт» перевезла 338 пассажиров и 1047 килограммов грузов и почты.

И еще одно любопытное сообщение, переданное пилоту во время полета, написанное на чистом бланке «ЧаяУправления» (ВСНХ. Главное управление Чайной, Кофейной и Цикорной Промышленности):

«Постарайтесь забронировать одно место на обратное возвращение сегодня в Москву. Подпись».

Оказывается, термин «бронировать» появился вместе с первыми пассажирскими полетами!

Полный перечень правил продажи билетов «Авиакультурой» составлял целых 11 пунктов. Не будем их все перечислять, упомянем наиболее значимые в «технологическом» смысле:

«Продавая билет, надо убедить по имеющейся в бюро записи, что данное место на этот полет свободно, проставить на билете и корешке от него число, когда должен состояться полет, № продаваемого места и надпись о приеме денег, в том числе о получении 5% начисления в помощь Помгола. Выдав билет, надо пометить на корешке от него, какому лицу или учреждению билет продан, и на имеющейся в бюро таблице отметить, что данное место занято.

Пассажиры должны быть ознакомлены с условиями, напечатанными на обороте билетов.



При посадке на самолет пассажиры талоны от их билетов отрываются комендантом станции и прилагаются к отчетности коменданта, а самые билеты остаются у пассажиров.

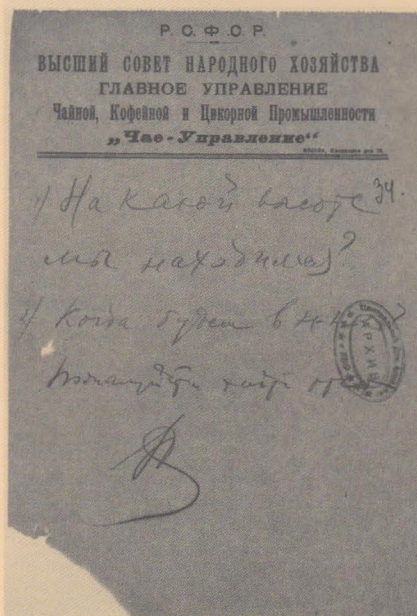
Прибыв на станцию назначения, пассажиры предъявляют коменданту билеты, последний отмечает на своей отчетной карточке их №№ и записывает фамилии пассажиров, оставляя им их билеты».

В бюро общества «Авиакультура» имелась некая таблица, в 30-е годы ее назвали «рейсовой карточкой». Комендант станции осуществлял регистрацию пассажиров и составлял отчетность, которая впоследствии будет названа «Ведомость регистрации пассажиров». Отчетность (с фамилиями и номерами билетов) вел и комендант аэропорта назначения. Правила для пассажиров (весьма либеральные с позиции сегодняшнего дня) были напечатаны на обороте билетов:

«Билет может быть передан другому лицу;

Если в случае опоздания пассажира место осталось не занятым, пассажир теряет право на полет в следующий рейс;

Общество не несет никакой материальной ответственности



1922 год: недовольный пассажир рейса «Москва-Нижний»



1922 год: посадка пассажиров рейса: «Москва – Нижний»

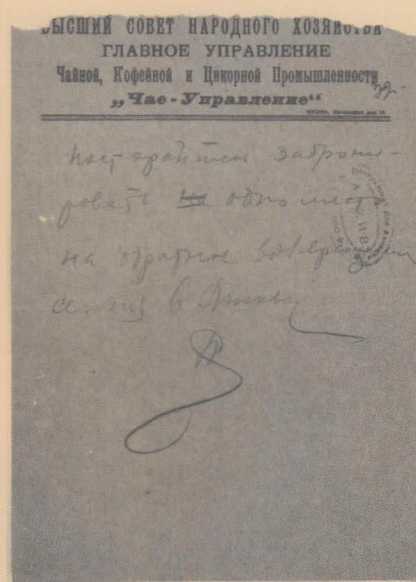
в случае аварий, а также не отвечает за точность срока доставки» (т.е. полная безответственность, страхование пассажиров будет осуществляться только через год, в акционерных обществах «Добролет» и «Укрвоздухпуть»).

В последующих правилах указанных выше обществ («Инструкций для пассажиров самолетов») появилось, например, такое:

«После взлета необходимо следить за колесами и если колесо осталось на земле или упало, — сказать об этом летчику».

Комментарии излишни.

А каковы коммерческие результаты авиалинии? За один месяц чистая прибыль могла составить не менее 11 тысяч золотых рублей. Неплохо!



1922 год: первое упоминание термина «Забронировать место» на рейсе

С окончанием работы Всероссийской ярмарки линия прекратила свое существование, а общество «Авиакультура» с конца сентября 1922 года стало активно заниматься использованием авиации в сельском хозяйстве.

17 марта 1923 года был утвержден устав Российского добровольного акционерного общества воздушного флота «Добролет» с участием преимущественно не только государственных, но и частных средств граждан. 26 марта того же года в УССР — украинского АО «Укрвоздухпуть», 28 марта в ЗСФСР — АО «Закавиа».

В составе АО «Добролет» были созданы отделы, Центральная московская аэростанция на Ходынке и авиалиния Москва — Нижний Новгород.

С 1923 года до начала 1930-х годов основным самолетом «Добролета» оставался «Юнкерс F13». Именно на этом аэроплане, пилотируемом летчиком Яковом Моисеевым, 15 июля 1923 года вновь (а не впервые, как считалось раньше) была открыта внутрироссийская регулярная пассажирская воздушная линия Москва — Нижний Новгород. В том году на Нижегородскую ярмарку и обратно было перевезено 229 пассажиров — на целых два десятка человек больше, чем в 1922 году.

Вот такая небольшая поправка к официальной истории отечественной гражданской авиации. Сути вопроса она, конечно же, не меняет, просто проливает свет на то, что за давностью лет позабылось.]



УРОКИ АНГЛИЙСКОГО

Валерий ШЕЛКОВНИКОВ,
президент Консультативно-
аналитического агентства
«Безопасность полетов»



Шестидесятые годы прошлого столетия... Я перевелся из аэропорта Хатанга на должность диспетчера управления воздушным движением в ленинградский аэропорт «Шоссейная» (так раньше называлось «Пулково»). Заканчивается моя стажировка на пункте «Подход». В смене одни знаменитости. За пультом диспетчера «Посадки» — дважды Герой Советского Союза, генерал-майор Евгений Петрович Федоров. За пультом диспетчера «Круга» — Герой Советского Союза Василий Николаевич Харитонов. На диспетчерском пункте «Подход» — Константин Розенштейн, полковник, бывший командир истребительного полка. Это он настойчиво стажировал меня, не прощая ни малейшей ошибки или неточности. Его можно понять — ветеран настроился на отпуск и готовит себе премника.

Начало ночной смены, великолепная весенняя погода. Руководитель полетов (РП) Давид Филиппович Гудкович, в прошлом известный пилот гражданской авиации, долго выясняет в Центральной диспетчер-

Как случай изменил отношение к изучению авиационного английского

ской службе Министерства гражданской авиации, планируются ли в Ленинград иностранные рейсы. Наконец Москва выдает: «На запасной в Ленинград иностранные рейсы этой ночью не планируются. Нет ни рейсовых, ни чартерных».

Информация вдруг почему-то становится исключительно важной для переводчицы Валентины. Она слезно просит отпустить ее домой. Клянется, что она «дома, кажется, уют не выключила, только проверит и мигом вернется на такси». Сбивчивая и одновременно взволнованная просьба возымела действие — РП отпускает ее при условии, что «одна нога там, а другая уже здесь». Валя мигом срывается домой. «Мужу капут», — бросает фразу кто-то из умудренных жизнью.

Сейчас кажется невероятным, чтобы диспетчеры вели связь с ино-

странными экипажами через переводчиков. Это недопустимо — ибо потерял секунду в контуре пилот — диспетчер с интенсивным движением и жди беды. Но тогда, почти 50 лет назад, никто из наших диспетчеров УВД не имел допуска к ведению радиосвязи на английском языке, хотя Ленинградский аэропорт и считался международным. В каждой смене были переводчики (переводчицы), которые передавали информацию и указания диспетчеров пилотам иностранных самолетов.

Продолжается обычная работа. Мне, молодому диспетчеру, начинающему работать в крупном аэропорту, большая честь быть в команде со столь именитыми коллегами. Пилоты всегда уважали ленинградскую службу управления воздушным движением за доброжелательность, четкость команд, желание придти на помощь



в сложной обстановке. По крупнякам набираюсь опыта.

Неожиданный звонок из Москвы изменил многое в моей жизни. В Ленинград следует австрийский самолет с пассажирами. Он сделал две неудачных, из-за тумана, попытки произвести посадку в Шереметьево и следует к нам. До официально выбранного им запасного аэродрома Хельсинки не хватает топлива из-за встречного ветра.

Впрыск адреналина — никто из нас не знает английского языка, телефон переводчицы не отвечает, да ей сейчас, наверное, и не до «австрийца». Только сейчас понимаешь слова Владимира Высоцкого: «...долго жить впотьмах привыкали мы...», а точнее — долго жили за «железным занавесом», не общались с миром, не знали языков, вот и «приехали». Старшие учили «Hände hoch!» и «Гитлер капут» — была война. Младший, то есть я, 1945 года рождения, переезжая с матерью из города в город, поменял восемь школ, в которых «учил» то немецкий, то французский, то опять немецкий. В Ульяновской школе высшей летной подготовки начал изучать английский, увлекся им, но почти четыре года работы в аэропортах Полярного управления гражданской авиации, отсутствие телевидения и радио, увлечение охотой, рыбалкой и другими удовольствиями арктических широт сделали свое черное дело. Английский был забыт полностью. Это сейчас через район Хатангского центра управления воздушным движением идет поток иностранных судов, и английский у диспетчеров должен быть безукоризненным...

Тем временем австрийский лайнер со скоростью 15 километров в минуту, сжедая остатки топлива, приближался к Ленинградской воздушной зоне. Командир лайнера докладывал, естественно, на английском языке, которого у нас никто не понимал. Тем не менее Розенштейн по-военному четко дал команду: «Австрийский борт, работаем только по-русски, ваше удаление 100 км, снижение по расчету...» и т.д. Ответа не последовало. Он произнес ко-



манду вторично. В ответ — тишина. Запросил у дежурного офицера ПВО высоту полета. Самолет не снижался, он продолжал выдерживать эшелон полета 9000 метров.

Пройдя радиомаяк входного коридора Кикерино, дисциплинированный капитан австрийского борта в соответствии с требованиями АИП СССР перешел на связь с диспетчером «Круга», то есть с Харитоновым. Естественно, на английском языке. Тот, естественно, дал условия захода на посадку на русском. Все понимали, что все это выглядит по-идиотски. Но за спиной «маячил» прокурор, поэтому говорили четко и очень громко, строго в соответствии с технологией работы.

Метка самолета упорно двигалась по экрану радиолокатора к аэродрому. Когда до взлетно-посадочной полосы оставалось 25 километров, был задан вопрос дежурному офицеру ПВО: «Самолет снижается?». Ответ, в котором чувствовалось огромное напряжение, был краток: «Высота цели 9000 метров». Слово «цель» прозвучало зловеще. Да, для дежурного офицера ПВО это была цель. Вовсю бушевала холодная война, могущественная шестая армия ПВО, если говорить языком военных, была ответственна за уничтожение нарушителей воздушного пространства СССР на северо-западном театре военных действий. Для них это был

странный самолет: следовал вне расписания и без снижения на город Ленинград, который в соответствии с Постановлением Правительства СССР и директивой Генерального штаба 60-х годов прошлого века до сих пор является запретной зоной. Рядом Кронштадт — тоже запретная зона...

И вдруг «цель» заговорила на русском языке: «Ленинград, я австрийский самолет, следую к вам, дайте, пожалуйста, информацию, как садиться». «Ну, наконец-то заговорил по-нашенскому», — с облегчением выдохнул Гудкович. «Австрийский борт, посадочный курс 279, правая «коробочка», снижайтесь до 900 метров по давлению 753, эшелон перехода 1500, пролет точки доложить». Австриец повторил команду точно. Харитонов запросил ПВО. «Цель прошла аэродром, следует курсом 50 градусов, слава богу, от Ленинграда, но не снижается!», — ответил дежурный офицер. Через секунду австрийский борт спокойным и очень вежливым голосом спросил: «Ленинград, скажите, пожалуйста, что такое правая «коробочка», что такое доложить точку? «Давай ему курсы и высоту», — скомандовал Гудкович. Через шесть минут реактивная «Каравелла» уже рулила за машиной сопровождения на стоянку перрона. Все вздохнули — беда пронеслась мимо.



Позже в зал управления влетела взволнованная переводчица. Вместе с Гудковичем они встретились с капитаном «Каравеллы». Он был рад не только благополучному исходу, но и своей находчивости. Поняв, что никто в центре управления не знает английского языка, он вышел в салон и спросил: «Кто знает русский язык»? Откликнулся австрийский аспирант, который изучал Ф.М. Достоевского в Московском государственном университете. Он достаточно хорошо владел литературным русским, но, конечно же, не знал, что «коробочкой» в авиации называют отнюдь не предмет для хранения принадлежностей. Ничего не ведал и о «пролете точки».

Этот «урок английского» быстро изменил очень многое в системе УВД. В Питере молодые диспетчеры срочно приступили к изучению английского языка в учебно-тренировочном отряде и получили допуск к управлению на английском языке. Вскоре МГА утвердило «Фразеологию радиобмена пилот–диспетчер», в которой не было фраз типа «коробочки», пролета «точки» и т.д.

К сожалению, не только в СССР, но и в мире не все было в порядке с английским языком. 10 сентября 1978 года в перегруженном европейском небе в районе ответственности Загребского центра УВД столкнулись британский Trident 3В и DC-9 югославской авиакомпании. В самый критический момент, в условиях стресса диспетчер вместо английского перешел на хорватский. На

тот период это было самое крупное столкновение в мире.

В следующем году произошла крупнейшая за всю историю авиации катастрофа на земле. В Тенерифе столкнулись два Боинга-747. Одна из главных причин – неправильный английский язык.

Позже, уже работая руководителем Главного управления воздушным движением МГА СССР, я постоянно вспоминал случай в Ленинграде и эти мировые трагедии. Когда открылись транссибирский и трансзиатский маршруты через территорию СССР, все европейские и юго-восточные авиакомпании ринулись через наше воздушное пространство, экономя колоссальные ресурсы. Рост интенсивности полетов привел к скачку количества опасных сближений самолетов.

Письмо, полученное мною от президента ИФАЛПА, описывающего сорокаминутное нахождение Боинга-747 над Актюбинском из-за полного непонимания диспетчером английского языка и возврате самолета из-за этого в Дели, требовало принятия немедленных мер. Доложив министру гражданской авиации Борису Павловичу Бугаеву о сложившейся тревожной обстановке, предложил ежегодно обучать в британском учебном центре, одобренном ИКАО, 100 диспетчеров и преподавателей английского языка. Возражения некоторых чиновников, что ради экономии средств лучше готовить их дома, были отменены. Но министр не только идею поддержал, но

и пошел дальше. Им был подписан еще один приказ об обязательном участии наших диспетчеров в ежегодных европейских чемпионатах по футболу среди центров управления воздушным движением. Он хорошо понимал, что общаться диспетчера из сорока стран станут, конечно же, на английском, и это будет прекрасной разговорной практикой.

Теперь от пилотов и диспетчеров УВД требуется знание английского языка на четвертом рабочем уровне по шкале ИКАО. Это значит, они должны не только свободно владеть фразеологией радиобмена, но и уметь объясняться на английском в нештатных ситуациях.

В начале года я получил от моего друга, известного эксперта по авиационному английскому языку Сергея Александровича Мельниченко информацию о новой программе «Авиационный английский для радиотелефонной связи». Внимательно изучив ее, могу уверенно сказать: «Это то, что мы искали и не могли найти». Теперь же этот «продукт» есть и на него поступают позитивные отзывы с мест. А руководитель аэронавигационной службы Казахстана Сергей Дабусович Кульназаров, которого я давно знаю как прогрессивно мыслящего специалиста, приобрел его для всех 650 специалистов УВД республики. Он никогда не забудет тот ужасный инцидент над Актюбинском (ныне Актобе), а также столкновение казахского Ил-76 с Боингом-747 в небе Индии, которое произошло не так давно из-за плохого знания английского языка.]

ПОПОЛНЕНИЕ КОМПАНИИ «КУБАНЬАВИА»

В КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ ПОСТУПИЛ МЕДИЦИНСКИЙ ВЕРТОЛЕТ EC135 T2E КОМПАНИИ EUROСОРТЕР. ЗАКАЗЧИКОМ ВЫСТУПИЛО ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «КУБАНЬАВИА». ИСПОЛЬЗУЯ ВОЗМОЖНОСТИ EC135 T2E, АДМИНИСТРАЦИЯ КРАЯ НАМЕРЕНА ЗНАЧИТЕЛЬНО ПОВЫСИТЬ УРОВЕНЬ ЭКСТРЕННОЙ МЕДИЦИНЫ В РЕГИОНЕ.

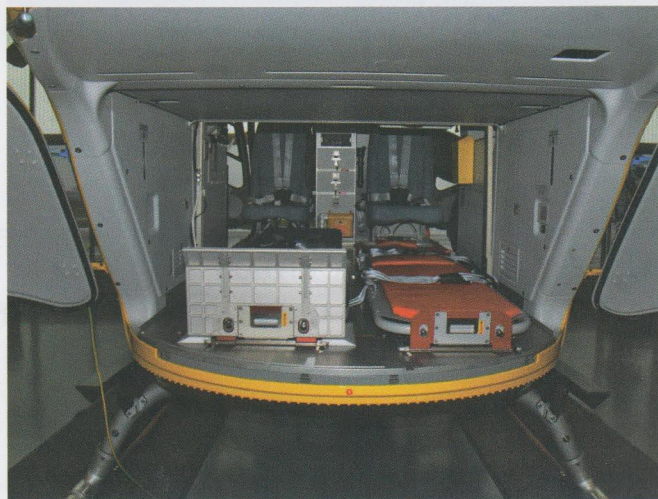


Сегодня в России и странах СНГ существует серьезная потребность в применении вертолетов в целях экстренной медицинской помощи. Спрос на них неуклонно растет. В стране уже летает 14 EC135. Конфигурация вертолета, поставленного в Краснодарский край, разрабатывалась инженерами немецкого подразделения Eurocopter совместно с австрийской компанией Air Ambulance Technology в тесном контакте с врачами, которые будут на нем работать. На борту установлено самое современное медицинское оборудова-



ние, в том числе дефибрилятор и аппарат искусственной вентиляции легких.

EC135 T2e – это легкий многоцелевой двухдвигательный вертолет, который благодаря высоким эксплуатационным характеристикам и легко трансформируемому салону отлично подходит для медицинской эвакуации. Вертолет отличается высокой надежностью, эффективным соотношением полезной нагрузки к взлетной массе, низким уровнем шума и вибрации в кабине, а также высокой маневренностью. Рулевой винт типа «фенестрон» позволяет осуществлять посадку на неподготовленные



площадки и обеспечивает безопасность экипажа при погрузке/выгрузке пациентов через задние створки.

Вертолеты Eurocopter используются для широкого круга задач, среди которых не только медико-эвакуационные операции, но и транспортировка рабочих на нефтяные и газовые платформы, мониторинг газопроводов, работа с грузовой подвеской и перевозка пассажиров. Именно поэтому такие российские компании, как «ГазпромАвиа», «Челавиа», «Ямал», «Тулпар Геликоптерс» имеют вертолеты Eurocopter модели EC135 в своем парке.

По материалам пресс-службы Eurocopter Vostok



ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-НОЯБРЬ 2012 г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Домодедово)	10 684 645
2	Москва (Шереметьево)	8 212 116
3	Москва (Внуково)	5 590 625
4	Санкт-Петербург (Пулково)	4 631 597
5	Сочи (Адлер)	1 795 263
6	Краснодар (Пашковская)	1 752 319
7	Новосибирск (Толмачево)	1 750 236
8	Екатеринбург (Кольцово)	1 701 196
9	Хабаровск	1 319 637
10	Красноярск (Емельяново)	1 209 473
11	Уфа	1 203 321
12	Владивосток (Кневичи)	1 087 793
13	Самара (Курумоч)	1 014 741
14	Ростов-на-Дону	955 308
15	Тюмень (Рощино)	945 970
16	Иркутск	927 649
17	Минеральные Воды	905 535
18	Сургут	872 982
19	Калининград (Храброво)	830 253
20	Казань (Основной)	704 855
21	Южно-Сахалинск	673 463
22	Якутск	649 951
23	Омск	620 988
24	Челябинск (Баландино)	611 403
25	Пермь (Большое Савино)	593 107
26	Анапа (Витязево)	565 799
27	Архангельск (Талаги)	560 048
28	Петропавловск-Камчатский	546 453
29	Новый Уренгой	530 228
30	Мурманск	491 584
31	Нижневартовск	475 143
32	Норильск (Алыкель)	451 450
33	Волгоград	395 717
34	Томск	388 453
35	Мирный	344 140

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Шереметьево)	15 868 088
2	Москва (Домодедово)	15 406 385
3	Санкт-Петербург (Пулково)	5 768 832
4	Москва (Внуково)	3 427 082
5	Екатеринбург (Кольцово)	1 757 092
6	Новосибирск (Толмачево)	1 114 952
7	Ростов-на-Дону	775 371
8	Самара (Курумоч)	716 456
9	Казань (Основной)	668 807
10	Краснодар (Пашковская)	656 177
11	Уфа	534 820
12	Красноярск (Емельяново)	515 846
13	Владивосток (Кневичи)	387 767
14	Нижний Новгород (Стригино)	345 500
15	Пермь (Большое Савино)	322 280
16	Иркутск	317 637
17	Хабаровск	314 512
18	Челябинск (Баландино)	288 987
19	Минеральные Воды	280 411
20	Калининград (Храброво)	270 817
21	Сургут	201 871
22	Сочи (Адлер)	197 993
23	Тюмень (Рощино)	188 403
24	Кемерово	170 054
25	Омск	168 391
26	Оренбург	148 498
27	Волгоград	146 335
28	Южно-Сахалинск	97 444
29	Архангельск (Талаги)	91 280
30	Нижневартовск	75 107
31	Воронеж (Чертовицкое)	53 190
32	Махачкала	***
33	Нижнекамск (Бегишево)	***
34	Сыктывкар	48 097
35	Нальчик	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Домодедово)	26 091 030
2	Москва (Шереметьево)	24 080 204
3	Санкт-Петербург (Пулково)	10 400 429
4	Москва (Внуково)	9 017 707
5	Екатеринбург (Кольцово)	3 458 288
6	Новосибирск (Толмачево)	2 865 188
7	Краснодар (Пашковская)	2 408 496
8	Сочи (Адлер)	1 993 256
9	Уфа	1 738 141
10	Самара (Курумоч)	1 731 197
11	Ростов-на-Дону	1 730 679
12	Красноярск (Емельяново)	1 725 319
13	Хабаровск	1 634 149
14	Владивосток (Кневичи)	1 475 560
15	Казань (Основной)	1 373 662
16	Иркутск	1 245 286
17	Минеральные Воды	1 185 946
18	Тюмень (Рощино)	1 134 373

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
19	Калининград (Храброво)	1 101 070
20	Сургут	1 074 853
21	Пермь (Большое Савино)	915 387
22	Челябинск (Баландино)	900 390
23	Омск	789 379
24	Южно-Сахалинск	770 907
25	Якутск	691 554
26	Нижний Новгород (Стригино)	680 760
27	Архангельск (Талаги)	651 328
28	Анапа (Витязево)	571 010
29	Петропавловск-Камчатский	552 387
30	Нижневартовск	550 250
31	Волгоград	542 052
32	Новый Уренгой	533 327
33	Мурманск	527 700
34	Норильск (Алыкель)	451 450
35	Оренбург	428 732

***не получено подтверждения на публикацию



ПЕРЕВОЗКИ ПОЧТЫ И ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-НОЯБРЬ 2012 г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Домодедово)	103 038.98
2	Москва (Шереметьево)	52 422.40
3	Москва (Внуково)	32 757.61
4	Владивосток (Кневичи)	28 477.60
5	Хабаровск	23 986.72
6	Новосибирск (Толмачево)	18 204.50
7	Норильск (Алыкель)	17 637.78
8	Санкт-Петербург (Пулково)	15 147.00
9	Мирный	13 204.95
10	Якутск	13 108.58
11	Петропавловск-Камчатский	12 450.37
12	Красноярск (Емельяново)	11 994.46
13	Южно-Сахалинск	11 688.00
14	Иркутск	11 680.21
15	Ярославль (Туношна)	11 044.62
16	Екатеринбург (Кольцово)	10 892.35
17	Краснодар (Пашковская)	8 303.84
18	Магадан (Сокол)	7 779.00
19	Нижневартовск	5 841.70
20	Тюмень (Рощино)	5 278.50
21	Кемерово	5 151.56
22	Калининград (Храброво)	4 553.49
23	Ростов-на-Дону	4 306.50
24	Сургут	4 199.70
25	Самара (Курумоч)	4 063.20
26	Барнаул (Михайловка)	***
27	Махачкала	***
28	Казань (Основной)	3 631.08
29	Омск	3 492.00
30	Челябинск (Баландино)	3 378.35
31	Архангельск (Талаги)	3 247.60
32	Уфа	3 183.88
33	Анадырь	2 877.00
34	Минеральные Воды	2 713.00
35	Пермь (Большое Савино)	2 627.01

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Шереметьево)	228 040.40
2	Москва (Домодедово)	74 226.08
3	Екатеринбург (Кольцово)	13 022.64
4	Санкт-Петербург (Пулково)	12 607.00
5	Новосибирск (Толмачево)	7 229.30
6	Москва (Внуково)	6 739.37
7	Красноярск (Емельяново)	6 539.03
8	Владивосток (Кневичи)	1 912.00
9	Южно-Сахалинск	1 780.40
10	Ростов-на-Дону	1 435.30
11	Казань (Основной)	1 065.05
12	Хабаровск	803.96
13	Краснодар (Пашковская)	726.80
14	Иркутск	489.22
15	Самара (Курумоч)	442.35
16	Нижний Новгород (Стригино)	391.37
17	Уфа	373.21
18	Тюмень (Рощино)	367.50
19	Улан-Удэ	***
20	Пермь (Большое Савино)	286.44
21	Минеральные Воды	273.23
22	Ульяновск (Восточный)	***
23	Анапа (Витязево)	131.20
24	Сургут	127.00
25	Калининград (Храброво)	113.45
26	Сочи (Адлер)	77.00
27	Оренбург	63.91
28	Мурманск	62.40
29	Ханты-Мансийск	54.28
30	Воронеж (Чертовицкое)	47.44
31	Ярославль (Туношна)	46.30
32	Якутск	33.53
33	Брянск	***
34	Волгоград	30.00
35	Челябинск (Баландино)	27.14

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Шереметьево)	280 462.80
2	Москва (Домодедово)	177 265.06
3	Москва (Внуково)	39 496.98
4	Владивосток (Кневичи)	30 389.60
5	Санкт-Петербург (Пулково)	27 754.00
6	Новосибирск (Толмачево)	25 433.80
7	Хабаровск	24 790.68
8	Екатеринбург (Кольцово)	23 914.99
9	Красноярск (Емельяново)	18 533.49
10	Норильск (Алыкель)	17 637.78
11	Южно-Сахалинск	13 468.40
12	Мирный	13 204.95
13	Якутск	13 142.11
14	Петропавловск-Камчатский	12 456.21
15	Иркутск	12 169.43
16	Ярославль (Туношна)	11 090.92
17	Краснодар (Пашковская)	9 030.64
18	Магадан (Сокол)	7 779.00

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
19	Нижневартовск	5 866.10
20	Ростов-на-Дону	5 741.80
21	Тюмень (Рощино)	5 646.00
22	Кемерово	5 151.68
23	Казань (Основной)	4 696.13
24	Калининград (Храброво)	4 666.94
25	Самара (Курумоч)	4 505.55
26	Сургут	4 326.70
27	Барнаул (Михайловка)	***
28	Махачкала	***
29	Уфа	3 557.09
30	Омск	3 508.00
31	Челябинск (Баландино)	3 405.49
32	Архангельск (Талаги)	3 248.90
33	Минеральные Воды	2 986.23
34	Пермь (Большое Савино)	2 913.45
35	Анадырь	2 877.00

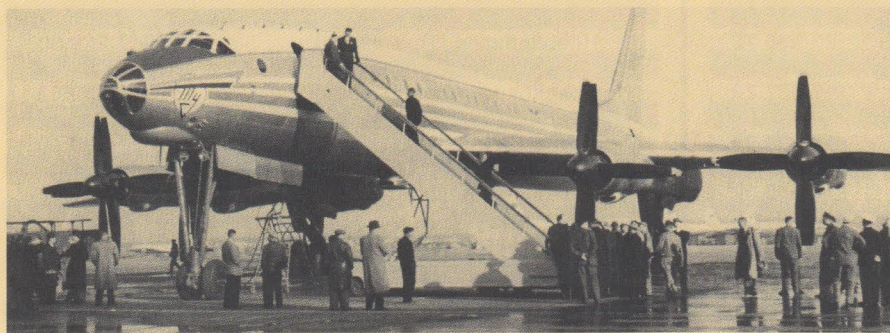
Источник : Транспортная Клиринговая Палата



Над штормовой Атлантикой

Владимир ШИТОВ

Пятьдесят лет назад, 7 января 1963 года, начались регулярные полеты по маршруту Москва — Гавана с пассажирами на борту. В тот день самолет Ту-114Д с бортовым номером «СССР-76480» повели два экипажа, возглавляемые Николаем Груненышевым и Николаем Торицыным. Руководил этим полетом Александр Витковский.



В апреле 1962 года Н.С. Хрущев решил разместить на Кубе ракеты среднего радиуса действия, что привело к резкому обострению отношений с США. В мае того же года было принято решение о формировании группы советских войск на Кубе, а в июле для обеспечения их размещения на остров Свободы отправилась первая группа высокопоставленных военных. Для этого был организован технический рейс самолета Ту-114 по маршруту Москва — Конакри (Гвинея) — Гавана, официальным поводом для которого послужило планировавшееся подписание договора об открытии прямого воздушного сообщения между СССР и Кубой.

Темпы развертывания советских войск на Кубе нарастали, и самолеты Ту-114 доставляли на Кубу одну за другой группы военных специалистов. Всего было выполнено четыре рейса через Конакри, пока правительство Гвинеи под давлением США не запретило посадку самолетов весом более 150 тонн. Еще четыре рейса выполнили с посадкой в Дакаре (Сенегал), после чего полеты советского авиалайнера были запрещены и там под предлогом, якобы, наличия на его борту оружия. Еще три рейса на Ту-114 были выполнены через Алжир, но и здесь опять-таки под

давлением США полеты вскоре были прекращены.

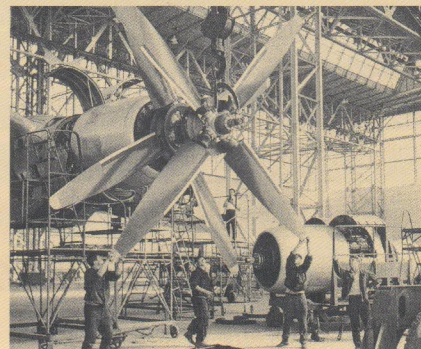
Хотя к концу октября 1962 года острота Карибского кризиса миновала, США продолжали экономическую и морскую блокаду Кубы. Это не позволяло рассчитывать на скорое возобновление рейсов через Африку. Но открытие регулярного воздушного сообщения между СССР и Кубой должно было стать своего рода ответом на объявленную США экономическую блокаду острова Свободы, потому пришлось искать новую трассу. Тогда и возникла идея организовать полеты из Москвы через Северную Атлантику с промежуточной посадкой в Мурманске.

Самолет Ту-114 и сегодня без преувеличения можно назвать фантастическим. Он был создан на базе стратегического бомбардировщика Ту-95, который до сих пор, хотя и в сильно модернизированном варианте (Ту-95МС), используется в составе воздушных стратегических сил России.

В свое время Ту-114 был даже занесен в Книгу рекордов Гиннеса как самый быстрый в мире турбовинтовой самолет. Установленные на нем мощные двигатели НК-12 конструктора Н. Кузнецова, по-особенному устроенные пропеллеры, реализующие всю мощь турбин, и необычная для турбовинтового самолета стре-

ловидность крыла позволяли Ту-114 покорять существовавшие тогда мировые рекорды скорости. Во время регулярных рейсов крейсерская скорость авиалайнера составляла от 770 до 795 км/ч. В этом он мало уступал турбореактивному Boeing-707, почти вдвое превосходя «американца» по дальности полета. К тому же Ту-114 был весьма экономичной машиной, расход топлива у него был намного ниже, чем у сменившего его позже Ил-62.

Для 50-х годов лайнер-великан имел большую пассажировместимость — 170 человек, а за счет отказа от спальных мест вместимость удалось довести до 220 пассажиров. Ту-114 зарекомендовал себя исключительно надежным самолетом, тем не менее, прежде чем начать полеты через Северную Атлантику, требовались определенная доработка машины и цикл испытательных полетов. В качестве командира корабля в них участвовал И.М. Сухомлин, второго пилота — А.К. Витковский. Особенно важны были полеты на максимальную дальность, которые длились по 14–15 часов. Во время таких заданий определялись расходы топлива, проверялись наиболее выгодные скорости и высоты следования. Так как новую линию на Кубу решили проло-





жить по малоизученному маршруту, в испытательных полетах проверялся не только сам самолет, но и тщательно изучались климатические условия этой трассы, уточнялись навигационные карты.

В октябре 1962 года после окончания испытаний началась модернизация серийных самолетов. Первыми в Ту-114Д были переделаны машины с бортовыми регистрационными номерами СССР-76470, -76476, -76478 и -76480. Всего же доработали семь лайнеров, каждый мог брать на борт не более 60 человек. Был проложен и маршрут — самый дальний, трудный, малоизученный и опасный.

Первый полет по новой трассе был выполнен 22 декабря 1962 года. Внемучествовал стандартный Ту-114, которым управлял экипаж Х. Цховребова. Самолет совершил посадку для дозаправки на аэродроме Оленья под Мурманском, затем продолжил путь к берегам Кубы. Тяжелыми были климатические условия на маршруте, который начинался в средних широтах, затем пересекал полярный круг и заканчивался в тропиках. Из-за магнитных бурь часто прерывалась радиосвязь. Запасные аэродромы отсутствовали, и в случае каких-либо неприятностей надо было или возвращаться, или лететь до Гаваны, или садиться на воду. Посадка на территории США или Канады исключалась. Но никаких ЧП с Ту-114 в том рейсе не произошло,

полет успешно завершился в гаванском аэропорту имени Хосе Марти. Воздушная блокада Кубы была прована.

Обратно самолет вылетел 29 декабря. Этот рейс проходил в еще более сложных условиях, так как лайнер теперь шел против ветра, что сказывалось на скорости полета и расходе топлива, создавало трудности в выборе оптимального эшелона. После на основе материалов этого полета была разработана инструкция экипажам с учетом специфики трассы и особенностей маневрирования в районе аэропорта Хосе Марти.

7 января 1963 года в первый регулярный рейс на Кубу отправился уже Ту-114Д. На нем установили три дополнительных топливных бака, каждый емкостью по 5670 литров. Максимальная дальность полета этого самолета с коммерческой нагрузкой 5,5 тонны и остатком топлива шесть тонн составляла 10 750 километров. Длина разбега увеличилась до 2900 метров. Из-за существенно возросшей продолжительности полета на борту находились два летных экипажа — основной и сменный (всего 10 человек).

Ту-114Д после небольших доработок мог преодолевать без посадки расстояние в 10 900 км. С минимальным запасом топлива самолет взлетал в Москве, садился в Мурманске, чтобы заправиться там уже «под завязку», и далее следовал над океаном к пункту назначения. Обычно керосина на перелет в Гавану хватало, но иногда из-за сильного встречного ветра расход горючего возрастал, и тогда приходилось выполнять вынужденную посадку в Нассау (Багамские острова). Командир расплачивался за обслуживание наличными долларами, которые ему выдавались на этот случай, а за топливо — талонами фирмы Shell. С ней у Аэрофлота был договор, согласно которому при оплате талонами цена за топливо увеличивалась на 5%. Плата за взлет, посадку и обеспечение связью составляла в то время 310 долларов.

Над Северной Атлантикой ветер обычно дует с запада на восток, что мешает полету из Европы в Америку,

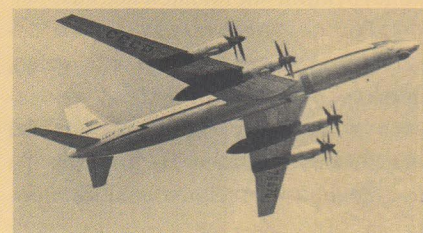
но благоприятствует движению в обратном направлении. Кстати, первые в истории беспосадочные перелеты через Атлантику выполнялись именно с запада на восток (британцы Элккок и Браун на самолете Vickers Vimy в 1919 году, первый одиночный перелет Ч. Линдберга в 1927 году). В силу этого полеты из Гаваны в Москву нередко обходились даже без промежуточной посадки в Мурманске.

Ориентирование над океаном велось главным образом по астронавигации. Иногда использовали так называемые веерные маяки, на расстоянии до 800 километров были слышны береговые радиомаяки. Вначале широко пользовались услугами диспетчерского контроля Европы и США, но счет за их обслуживание был столь впечатляющим, что выходить с ними на связь без особой нужды не рекомендовалось. Бывало, что зарубежные диспетчеры умышленно давали неверные координаты самолета, иногда специально выключались береговые или плавучие маяки, чтобы вынудить экипаж прибегнуть к платным услугам.

Нередко в кабине Ту-114Д находились штурманы ВВС, опыт гражданских пилотов был для них важен. Во время рейсов в Гавану они сверяли режимы полета, корректировали навигационные карты.

Трасса полета за редкими отклонениями до 200 км из-за погодных условий обычно выдерживалась точно. О том, что практически весь полет проходил над водой, напоминали лишь находившиеся на борту спасательные плоты и жилеты.

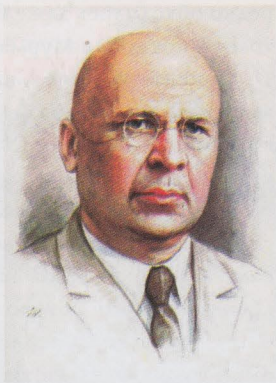
Ту-114Д долгие годы был настоящим хозяином на линии Москва — Гавана. За все время его эксплуатации на этой межконтинентальной трассе у самолета не было ни одного происшествия.]





ЕГО СТИХИЕЙ БЫЛО МОРЕ

Владимир ШИТОВ



«С 1909 года, — писала Надежда Сукневич — первая жена Дмитрия Павловича, — когда Дима окончил Киевский политехнический институт, мы оба были увлечены авиацией, и тогда впервые у него зародилась мечта о создании аэроплана своей конструкции. Близ политехнического института на полянке он снял сарай, который приспособил под ангар. Первый аппарат Дима строил из бамбука, наша комната была завалена им, как и частями мотора и прочим.

В 1909 году Григорович спроектировал свой первый биплан Г-1, который был испытан в январе 1910 года в Киеве. В 1911 году Григорович переехал в Петербург, занялся журналистикой, даже издавал журнал «Вестник воздухоплавания», а с 1912 года после образования «Первого Российского Товарищества Воздухоплавания» стал техническим директором и главным конструктором его опытного завода. Молодой инженер увлекся идеей создания конструкции «летающей лодки».

«Россия, — считал он, — омываемая многими морями и океанами, богатая реками и озерами, нуждается в самолете, который мог бы использовать в качестве взлетной и посадочной площадки водные пространства».

130 лет назад родился Дмитрий Павлович Григорович — русский авиаконструктор, создатель первого в истории авиации гидросамолета. Он считается одним из самых плодотворных авиаконструкторов. Всего Григоровичем было создано 80 самолетов различных типов, из них 38 машин строились серийно. Увы, сегодня имя Д.П. Григоровича почти забыто.

В начале 1913 года был спроектирован гидросамолет М-1. Григорович не пошел по пути других авиаконструкторов, не стал устанавливать самолет на поплавки, а решил сконструировать именно «лодку», которая смогла бы заменить фюзеляж сухопутного самолета. Почти сразу же конструктор начал работать над созданием и другой оригинальной машины, которая получила название М-2. В ней впервые был использован специальный стапель, на котором корпус самолета располагался килем вверх — очень удобно для его сборки и доводки. Технология эта впоследствии с успехом использовалась на заводах фирмы «Боинг».

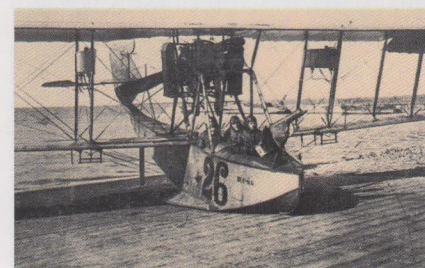
Григорович одну за другой создает летающие лодки. Лучшей из них стала М-5. В 1915 году она была признана самым удачным учебным гидросамолетом, превосходившим зарубежные образцы. Следом появилась летающая лодка М-9, которая по праву считалась первоклассной боевой машиной морской авиации. О ее летных качествах лучше всего говорит тот факт, что в сентябре 1916 года лейтенант Ян Нагурский на М-9 выполнил петлю Нестерова. Удачная машина получила признание за границей, несколько самолетов были проданы в США, а в Англию — техническая документация на самолет.

Д.П. Григорович является также автором самолета М-11 — первого в мире морского истребителя типа летающей лодки, сухопутного самолета С-2 — одного из первых в мире самолетов-двухвосток.

В июле 1917 года Григорович стал владельцем завода, отделившегося от

завода С.С. Щетинина, на котором работал раньше. Но «фабрикантом» Григоровичу пришлось побыть недолго. Пришли большевики, завод национализировали и перепрофилировали на выпуск сеялок. Григоровича звал с собой за границу известный авиаконструктор И. Сикорский, но Дмитрий Павлович предпочел остаться на Родине. Уехал в Севастополь, занялся конструкцией двухпоплавкового биплана — первого в мире торпедоносца, много лет являвшегося единственным самолетом подобного типа. Вторая его работа в этот период — летающая лодка МК-1 («морской крейсер»). Особенностью самолета было то, что коробка крыльев несла на себе три мотора и крепилась к корпусу лодки не жесткими узлами, а специальными амортизаторами. По прошествии многих лет за границей без указания имени автора стали использовать подобную схему крепления коробки крыльев к фюзеляжу и выдавать ее за изобретение Анри Фармана.

С 1921 года Д.П. Григорович работал на разных авиационных заводах, где сконструировал несколько морских и сухопутных самолетов. В частности, И-1, первые советские истребители И-2, И-2бис, И-3. В 1924 году Григорович по заказу «Укрвоздухпути» спроектировал са-





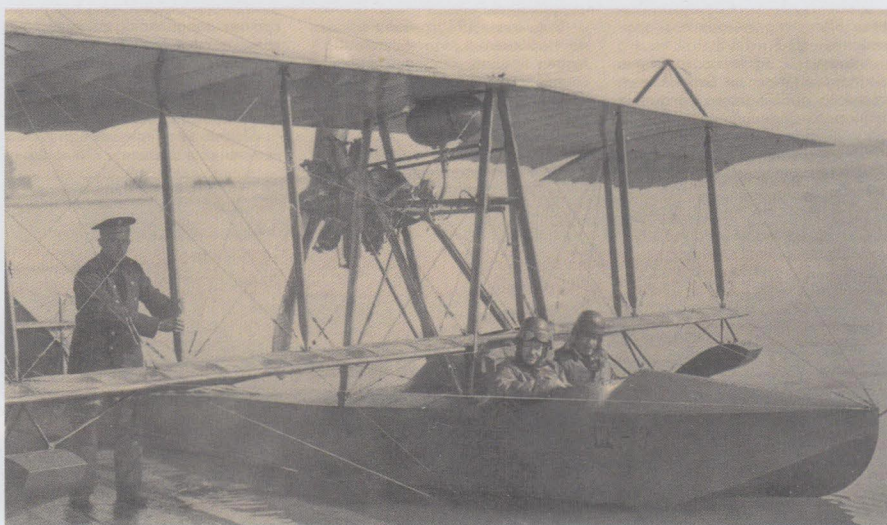
молет с укороченным взлетом и посадкой для сельских аэродромов.

В середине 20-х годов он организовал отдел морского опытного самолетостроения при заводе «Красный летчик». Здесь была разработана трехместная летающая лодка М-24, использовавшаяся для ледовой разведки и аэрофотосъемки.

В 1927 году под руководством Д.П. Григоровича был спроектирован разведчик открытого моря РОМ-1 — четырехместный полугоралапан с двумя двигателями, чуть позже двухместный истребитель ДИ-3.

В 30-х годах конструкторское бюро Григоровича занималось поиском решения по созданию самолета-штурмовика, но гораздо больше Григорович известен как создатель гидросамолетов, стихией конструктора было море. Удачным считается его гидросамолет МБР-2, который отличался большой грузоподъемностью, хорошей мореходностью и большой дальностью полета. На этом самолете в 1937 году экипаж Полины Осипенко установил мировой рекорд дальности полета, скорости и грузоподъемности.

В конце 1927 года коллектив Григоровича был переведен в Москву, а 1 сентября 1928 года конструктора арестовали прямо в служебном кабинете. Припомнили ему и не совсем пролетарское происхождение, и то, что владел заводом, «эксплуатировал трудовые массы». Находясь в заключении, Григорович работал в «шарашке» вместе с Н.Н. Поликарповым. В апреле 1930 года всего за месяц они создали истребитель И-5. Высокому темпу работы способствовали как личные черты Григоровича, так и его уникальные знания, навыки, полученные еще в Киевском политехническом институте. У него была не только глубокая фундаментальная подготовка, но и знание производства. Григорович мог заменить любого рабочего, чертежника или инженера, собственноручно чертил не только общий вид, но и рабочие чертежи отдельных узлов и деталей самолетов, занимался вычислением крепости и веса своих конструкций, мог при необходимости показать,



как следует правильно обращаться с инструментом.

После успешных испытаний И-5 режим для заключенных улучшили, а весной 1931 года Григоровича освободили. В «Правде» было напечатано Постановление ЦИК СССР: «...Амнистировать главного конструктора по исследовательскому самолетостроению Григоровича Д.П., который раскаялся в своих предыдущих поступках и напряженной работой доказал на деле свое раскаяние».

После освобождения Григорович вернулся в свое КБ. В то время там проводились поиски схем легких и тяжелых штурмовиков, разрабатывались пушечные истребители-монопланы. Работу в КБ Дмитрий Павлович совмещал с преподаванием в Московском авиационном институте, где возглавил кафедру «Конструкции и проектирования самолетов». Итогом жизни Д. Григоровича стали не только десятки типов спроектированных самолетов, мощная плеяда талантливых учеников, но и блестящие конструкторские решения. Под его руководством работали С.П. Королев, С.А. Лавочкин, Н.И. Камов, Г.М. Бериев, И.В. Четвериков, В.Б. Шавров, М.И. Гуревич, ставшие впоследствии известными конструкторами авиационной и ракетной техники. Он подарил мировому авиастроению ряд идей, которые используются в конструкции самолетов до сих пор. Например, ему принадлежит идея создания истребителя с убирающимся в воздухе шасси.

Григорович высоко оценивал первые сверхдальние перелеты экипажей В.П. Чкалова и М.М. Громова, видел в них большое практическое значение. В 1937–1938 годах он занимался проектированием воздушной трассы для дальних пассажирских перевозок. Дмитрий Павлович считал экономически целесообразным организацию международных трасс Москва — Сан-Франциско и Москва — Нью-Йорк через Северный полюс, одним из первых предложил использовать дозаправку в воздухе при дальних пассажирских перевозках. В наброске доклада для Наркомата авиационной промышленности Григорович писал:

«Этот путь открывает очень большие возможности, не связан с потерей времени и высоты, позволяет решить вопрос о скором и очень надежном воздушном сообщении с крейсерской скоростью около 400 км/ч».

К сожалению, после смерти Д.П. Григоровича работа над этими проектами прекратилась.

Весной 1938 года Григорович получил должность руководителя организованного КБ в Новосибирске. Но в Сибирь поехать не смог, тяжело заболел и 26 июля того же года на 56-м году жизни скончался от рака крови. Похоронили его на Новодевичьем кладбище в Москве. И хотя имя конструктора вспоминается сегодня редко, разработанные им технические решения прочно прижились в современном авиастроении.]



«АЭРОФЛОТ» ОБЪЯВИЛ КОНКУРС

Участники конкурса до 28 февраля 2013 года должны представить свои варианты новой раскраски самолета «Аэрофлота». Определяться победители конкурса будут тайным голосованием жюри с 12 по 15 марта 2013 года.

Главный приз – самый невероятный: победитель конкурса получит золотую карту программы «Аэрофлот Бонус», а по его эскизу будет раскрашен самолет Sukhoi Superjet-100.

ОАО «АЭРОФЛОТ — РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОБЪЯВИЛ ТВОРЧЕСКИЙ КОНКУРС «РАСКРАСЬ САМОЛЕТ АЭРОФЛОТА», КОТОРЫЙ БУДЕТ ПРОХОДИТЬ В РАМКАХ ПРАЗДНОВАНИЯ 90-ЛЕТИЯ КОМПАНИИ.

17 марта 2013 года авиакомпания «Аэрофлот» отметит свой юбилей. Именно в этот день, 90 лет назад, было учреждено Российское акционерное общество Добровольного воздушного флота – «Добролет», которое и стало родоначальником компании.

Кстати, после развала СССР и упразднения союзного Министерства гражданской авиации днем рождения «Аэрофлота» стали ошибочно считать 9 февраля. Прямого

отношения это к авиакомпании не имело, а лишь вносило путаницу в историографию российской гражданской авиации как отрасли народного хозяйства страны. Теперь с этой путаницей покончено, и 9 февраля 2013 года авиаработники России отмечают как юбилей крылатой отрасли, а заодно и свой профессиональный праздник. А номер журнала, который вы держите в руках, посвящен этому знаменательному событию.]



ЛЮБИМЫЙ ЖАНР ПОЭТА

Взлетной полосой для поэта Вячеслава Орлова стал журнал «Гражданская авиация». В начале 70-х годов прошлого века в журнале были опубликованы его первые пародии, а затем лирические стихи, басни, эпиграммы и даже трагедии.

Но одним из самых любимых жанров поэта были и остаются сонеты. Может быть, потому, что сонет в переводе с итальянского — это звенеть, звучать. А Вячеслав Орлов, хотя по профессии инженер, — очень музыкальная натура. Он прекрасно играет на баяне и сочиняет музыку.

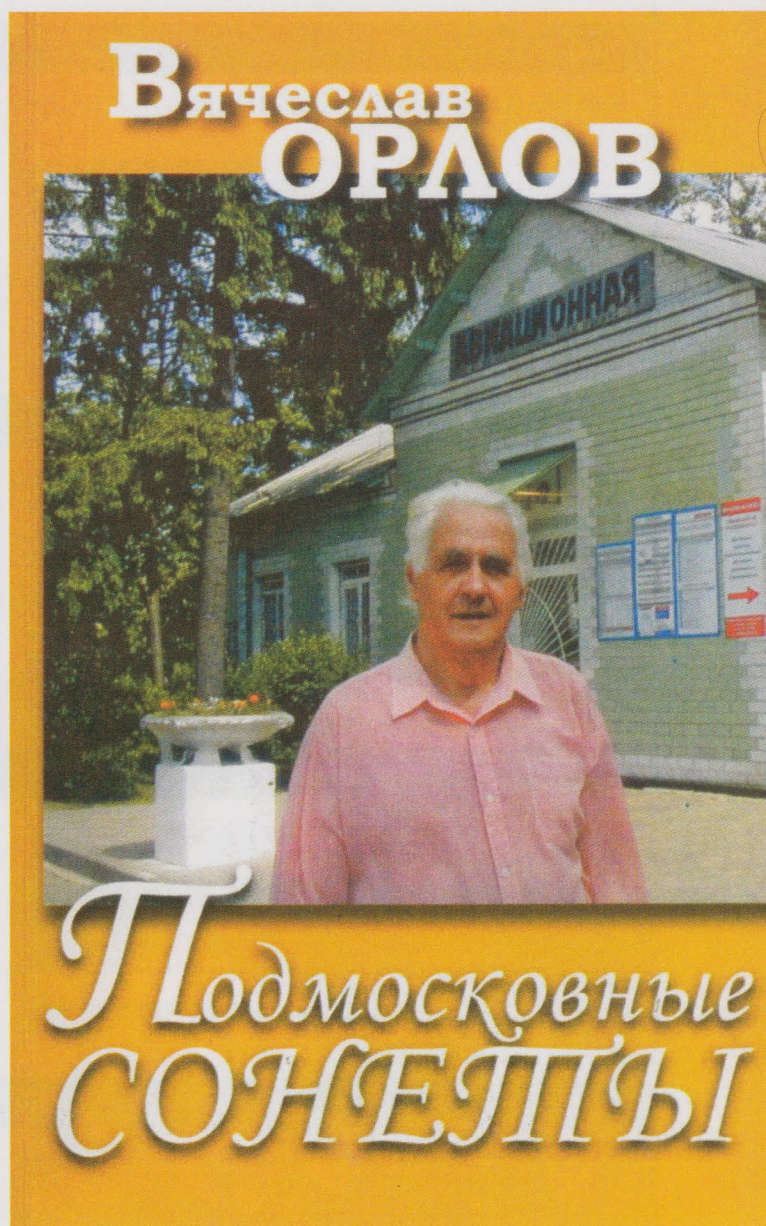
Почему поэт начал прокладывать свою тропу именно в журнале «Гражданская авиация»? Почти тридцать лет он работал начальником железнодорожной станции «Космос», обслуживавшей московский аэропорт Домодедово, которая и сейчас работает на эту крупнейшую воздушную гавань России. А жил на соседней станции «Авиационная», рядом с авиагородком аэропорта.

Как-то Орлов крупно поконфликтовал с авиаторами по поводу простоев вагонов с грузами для аэропорта. Конфликт выплеснулся на страницы журнала. Острая корреспонденция «На стыке двух перронов» была замечена в Московском транспортном управлении гражданской авиации, которое сразу же приняло меры по наведению порядка. Редакция журнала тоже поддержала своего нештатного корреспондента, а когда узнала, что он еще «грешит стихами», решила опубликовать кое-что из написанного им. А потом, как говорится, пошло-поехало...

Сейчас Вячеслав Орлов — пенсионер. Станцию «Космос» давно возглавляет другой начальник, но поэт по-прежнему живет по соседству с городком домодедовских авиаторов и по-прежнему поддерживает самые тесные связи с теми, кто питает его творчество. А творит он много и плодотворно. Достаточно сказать, что им издано двадцать девять поэтических сборников. Самая «свеженькая» книга «Подмосковные сонеты», вышедшая в издательстве «Советский писатель», — тридцатая по счету.

Я, как сапер, миноискателем,
Ищу исчезнувшую мысль,
Не говоря: «Дорожка скатертью!»,
А умоляючи: «Найдись!»

Эти слова в одном из опубликованных в ней сонетов — очень красноречивы. Чем-то они напоминают Владимира Маяковского: «Изводишь единого слова ради тысячи тонн словесной руды». Но ничего не поделаешь — такова участь поэта: и великого, ставшего символом России, и скромного, олицетворяющего авиационное Подмосковье.



Лучшими авторами сонетов В. Орлов считает Петрарку, Шекспира, Мицкевича и Пушкина. «Для меня, — говорит поэт, — они как первый луч утреннего солнца, как капля изумрудной росы, дарящей свежесть и вдохновение.» И с ним трудно не согласиться.]



ЯНВАРЬ

- 1 января** — 35 лет выходу в свет первого номера газеты «Воздушный транспорт» (1978)
- 3 января** — 50 лет первому полету пассажирского авиалайнера Ил-62 (1963)
- 7 января** — 50 лет началу регулярных полетов самолетов Аэрофлота на Кубу (1963)
- 85 лет первому полету самолета У-2 (По-2) конструкции Н.Н. Поликарпова (1928)
- 13 января** — 80 лет ОКБ С.В. Ильюшина (1993)

ФЕВРАЛЬ

- 6 февраля** — 130 лет со дня рождения русского авиаконструктора Д.П. Григоровича (1883)
- 9 февраля** — 90 лет со дня принятия постановления об организации Совета по гражданской авиации страны. Этот день принято считать официальной датой рождения гражданской авиации России (1923)
- 13 февраля** — 110 лет со дня рождения авиаконструктора Г.М. Бериева (1903)
- 18 февраля** — 70 лет со дня образования моторостроительного ОКБ А.А. Микулина (1943)

МАРТ

- 8 марта** — 90 лет со дня образования Общества друзей Воздушного Флота (1923)
- 17 марта** — 90 лет со дня образования Российского акционерного общества Добровольного воздушного флота «Добролет» (1923)
- 17 марта** — 80 лет со дня формирования сводной авиационной авиаэскадрильи имени Максима Горького (1933)
- 24 марта** — 95 лет со дня создания на Ходыньском поле в Москве «Летучей лаборатории» под руководством Н.Е. Жуковского (1918)

АПРЕЛЬ

- 5 апреля** — 35 лет началу международных полетов грузового самолета Ил-76 (1978)
- 12 апреля** — День космонавтики России. Всемирный день космонавтики
- 14 апреля** — 60 лет первому полету многоцелевого вертолета Ка-15 — первого серийного вертолета ОКБ Н.И. Камова (1953)
- 28 апреля** — 80 лет со дня установления праздника «День Воздушного Флота СССР» (1933)

МАЙ

- 3 мая** — 50 лет со времени утверждения Положения о нагрудном знаке «За безаварийный полет часов» (1963)
- 5 мая** — 110 лет со дня рождения известного полярного пилота, Героя Советского Союза Г.В. Доронина (1903)
- Вышел в свет первый номер журнала «Гражданская авиация» (1931)

ИЮНЬ

- 17 июня** — 35 лет первому беспосадочному полету самолета Ил-62М по маршруту Москва-Петропавловск-Камчатский (1978)

28 июня — 55 лет первому беспосадочному перелету на самолете Ту-114 из Москвы в Нью-Йорк (1958)

ИЮЛЬ

- 15 июля** — 100 лет первому полету самолета «Русский Витязь» конструкции русского авиаконструктора И.И. Сикорского (1913)
- 28 июля** — 90 лет со дня рождения дважды Героя Социалистического Труда, министра гражданской авиации СССР (1970-1987 гг.) Б.П. Бугаева

АВГУСТ

- 18 августа** — 80 лет первому авиационному параду в Тушине, посвященному Дню Воздушного Флота (1933)
- 27 августа** — 100 лет со дня, когда военный летчик П. Нестеров совершил над Киевским военным аэродромом свою знаменитую «мертвую петлю» (1913)

СЕНТЯБРЬ

- 24-25 сентября** — 75 лет беспосадочному перелету на самолете «Родина» экипажа В.С. Гризодубовой из Москвы на Дальний Восток (1938)
- 28 сентября** — 65 лет первому полету вертолета Ми-1 конструкции М.А. Миля (1948)
- 30 сентября** — 35 лет началу эксплуатации в Аэрофлоте самолета Як-40 конструкции А.С. Яковлева (1968)

ОКТАБРЬ

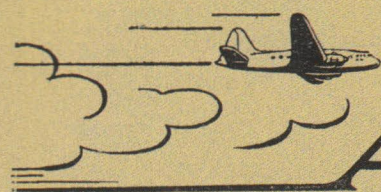
- 3 октября** — 45 лет первому полету самолета Ту-154 конструкции А.Н. Туполева (1968)
- 6 октября** — 120 лет со дня рождения Героя Советского Союза, полярного летчика М.С. Бабушкина (1893)
- 7 октября** — 65 лет ОКБ Н.И. Камова (1948)
- 21 октября** — 90 лет первому полету первенца А.Н. Туполева самолета АНТ-1 (1923)
- 31 октября** — 85 лет первому полету самолета Р-5 конструкции Н.Н. Поликарпова (1928)

НОЯБРЬ

- 7 ноября** — 115 лет со дня рождения советского авиаконструктора В.Б. Шаврова (1898)
- 10 ноября** — 125 лет со дня рождения патриарха советского самолетостроения А.Н. Туполева (1888)
- 23 ноября** — 110 лет со дня рождения Героя Социалистического Труда, конструктора авиадвигателей А. Г. Ивченко (1903)

ДЕКАБРЬ

- 1 декабря** — 95 лет со дня образования ЦАГИ (1918)
- 14 декабря** — 100 лет первому полету тяжелого многомоторного самолета «Илья Муромец» конструкции русского авиаконструктора И.И. Сикорского (1913)
- 17 декабря** — 110 лет первому устойчивому управляемому полету О. Райта (США) на самолете с мотором (1903)
- 31 декабря** — 45 лет первому полету сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144 (1968)



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

ЯНВАРЬ, 1958 год

№1

ИЗДАЕТСЯ с 1931 года

Читатели сообщают

За экономию и бережливость

В аэропорту Подкаменная Тунгуска развернулся поход за экономиию государственных средств, за бережное и хозяйственное их использование. На собраниях и совещаниях было высказано немало ценных предложений и критических замечаний. Запасные части нередко бывают низкого качества. Как правило, они быстро выходят из строя. Разве это не является лишней тратой средств? Пора организовать производство этих деталей на специализированных заводах, которые давали бы продукцию только высокого качества.

М. Молодыко,
заместитель начальника аэропорта.

Наш университет культуры

Мы вплотную подошли к осуществлению заветной мечты человечества — строительству коммунизма. От нас требуется не только глубокое знание своей профессии, но и общее высокое культурное развитие. Именно этим объясняется огромная популярность в подразделениях ГВФ университетов культуры. Открылся такой университет и у нас во Внукове. Он имеет несколько факультетов и циклов, понедельник принято считать университетским днем. Несколько занятий уже состоялось. Искусство перестало быть для нас недоступным. Оно наполняет людей радостью, побуждает к творчеству, к успешному выполнению производственных заданий.

А. Калабуж,
авиатехник.

На снимке: Внуковский аэропорт. Начальник смены ЛЭРМ И. Лытнев (справа) перед началом работы проводит совещание с бригадирами. Все они являются слушателями университета культуры.

Колхозные аэродромы

Скаждым годом в Киргизии растет объем авиационно-химических работ. Колхозники воочию убеждаются, какая от этого получается большая прибавка к урожаю. Авиаторы, занятые в сельском хозяйстве, хорошо знают, какие трудности возникают, когда приходится базироваться на временных аэродромах, подобранных на сезон для выполнения одного вида авиационно-химических работ. Думается, настала пора заняться более активно созданием постоянных колхозных посадочных площадок. Институт «Аэропроект» и ГосНИИ ГВФ должны разработать типовой проект такого аэродрома и схему его оборудования.

В. Омета,
старший инженер по авиации
специального применения.

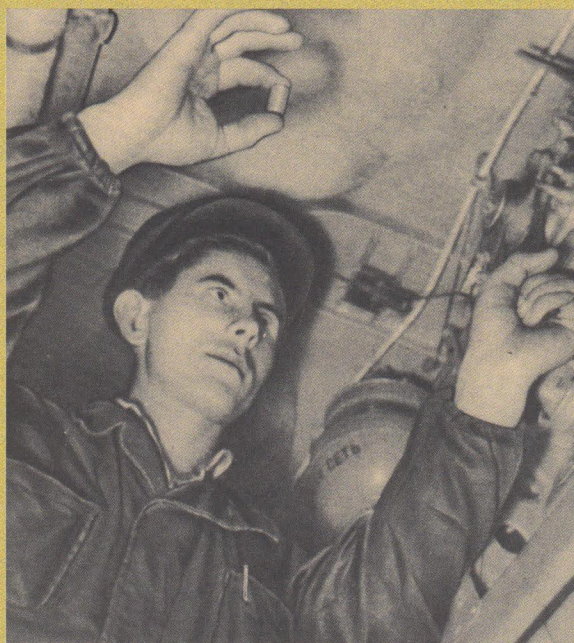




Помогая друг другу

Смена, которой руководит коммунист Н. Рыжков, является одной из лучших в линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских аэропорта Ростов-на-Дону. Включившись в соревнование за право называться сменой коммунистического труда, этот коллектив из месяца в месяц добивается высоких производственных показателей. Для коллектива смены характерна особо тщательная подготовка материальной части, чем обеспечивается полная безопасность полетов. Авиарботники помогают друг другу не только в работе, но и в учебе. Благодаря помощи своих товарищей многие авиамотористы сдали зачеты на авиамехаников второго класса.

Ф. Ляшко,
секретарь партийной организации аэропорта.



На снимке: член бригады коммунистического труда комсомолец И. Королев – один из активных рационализаторов за обслуживанием самолета Ил-18. Только за год он внес шесть важных рационализаторских предложений.

В Таджикской республике

Круглый год авиация специального применения производит работы на хлопковых полях Таджикистана. Обрабатываемая площадь превышает 200 тысяч гектаров. Летчики и авиатехники подразделений, работающие в сельском хозяйстве, самоотверженно борются за повышение урожайности хлопчатника.



На снимке: Много лет над полями Таджикистана ведет авиационно-химические работы командир самолета Ан-2 А. Звездочкин. Применяя прогрессивные способы подкормки посевов и борьбы с вредителями, он добивается выполнения заданий на 120–150 процентов.

Об этом стоит подумать

К нам в агентство зашел пожилой человек и спросил, как приобрести транзитный билет до Львова. Товарищ задавал вопросы, которые хорошо и подробно разъяснены в коммерческом расписании. Если бы наш пассажир мог взять с собой такие правила, прочесть их дома в спокойной обстановке, то на покупку билета он потратил бы несколько минут, а не два дня. Необходимо издать массовым тиражом «Краткие правила для пассажиров воздушных линий Аэрофлота». Широкое распространение таких недорогих (стоимостью не дороже 15 копеек) или бесплатных изданий по всему Советскому Союзу привлекло бы на воздушный транспорт сотни и тысячи новых пассажиров.

А. Брянин,
начальник горгентства Грозного.



На снимке: в пассажирском салоне самолета Ту-104Б, совершающего регулярные рейсы Грозный – Москва.

ТВОЯ ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА

Конкурс завершен — победители названы

ПЕРВОЕ МЕСТО присуждено Диме МИХАЙЛОВУ из Москвы.

Диме — 8 лет, но он уже не раз летал на самолете. Своему первому полету он и посвятил работу «Мой первый полет».

ВТОРОЕ МЕСТО присуждено Полине ТУРКИНОЙ из Вологды.

Полине — 7 лет. Весной прошлого года она впервые летала на самолете. Вместе с родителями отдыхала в Турции. Летать ей очень понравилось.

ТРЕТЬЕ МЕСТО присуждено Юлии МАКАРОВОЙ из Москвы.

Юлии — тоже 7 лет. Она мечтает о полетах в космос, но непременно с любимым котиком Рыжиком и бабушкой Таней.

С победой в конкурсе,
дорогие ребята!



