ISSN 0017—3606

гражданская АВИАЦИЯ

2
1993

САМОЛЕТ ДЛЯ БИЗНЕСМЕНА.

ЛЮФТГАНЗА ПОДСТАВЛЯЕТ ПЛЕЧО.

АВИАНОВИНКИ ФАРНБОРО.



Рахтилин 70226

ГЛАВНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ СОВМЕСТНО С АКЦИОНЕРНЫМ ОБЩЕСТВОМ «МЕТРОПОЛИС»

организует новый вид обслуживания иностранных граждан на авиалиниях Содружества Независимых Государств: бронирование мест и доставка билетов по адресам.

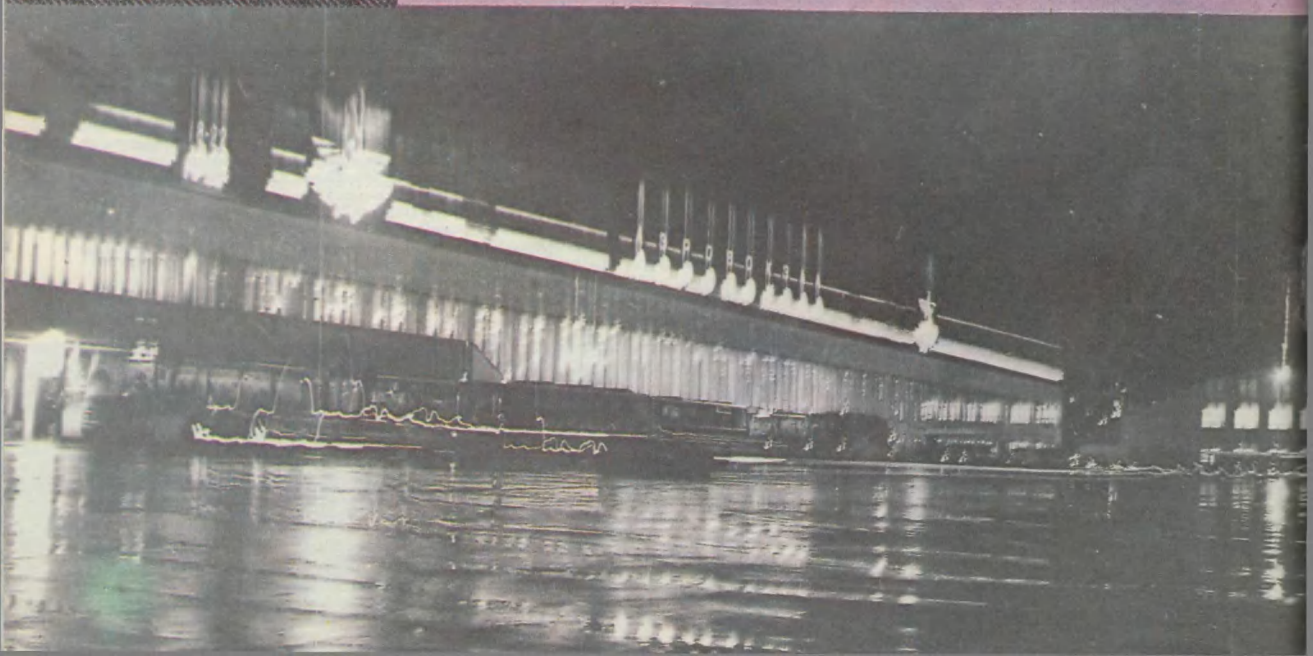
Сделать заказ и получить интересующую Вас информацию можно по телефонам: 155-50-21, 155-56-42.

ГЛАВНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ ПРИГЛАШАЕТ К ДЕЛОВОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ ВСЕХ, КОМУ НУЖНА ШИРОКАЯ РЕКЛАМА!

Предлагаем Вам разместить объявления в карманном расписании движения самолетов по внутренним авиалиниям, фирменных календарях и других видах печатной продукции.

К Вашим услугам «бегущая строка» в здании городского аэровокзала на Ленинградском проспекте и возможность разместить свой рекламный щит в витринах аэровокзала и кассах Аэрофлота на Лубянской площади.

ЖДЕМ ВАШИХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ЕЖЕДНЕВНО с 9 до 18 часов по телефону: 155-56-43.



гражданская
АВИАЦИЯ

2—93

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ОРДЕНА ДРУЖБЫ НАРОДОВ
МАССОВЫЙ ЖУРНАЛ

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: московский аэропорт Внуково. Материал о работе его международного сектора читайте в номере.

Фото В. ГРЕБНЕВА.



**УЧРЕДИТЕЛЬ —
РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА**

Журнал зарегистрирован в Министерстве печати и информации Российской Федерации. Свидетельство о регистрации № 01007 от 21 апреля 1992 года.

Журнал распространяется по подписке на территории всех суверенных государств бывшего СССР, в странах Европы, Азии, Африки, Северной и Южной Америки.

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.

В соответствии с Законом Российской Федерации «О средствах массовой информации» редакция оставляет за собой право не вступать в переписку с читателями.

В НОМЕРЕ:

ШИТОВ В. **Юбилей без юбилея** 1

ПАНЮКОВ Б. **До и после отставки** 2

ШИТОВ В. **Точка отсчета** 6

ШУЛЕНИН М., КОЗЫРЕВ И. **Т-910: самолет деловых людей** 8

ПЕЧНИКОВ Н. **По мировым стандартам** 13

ТУМАНОВ В., МЕЛЛЕР М. **Аэрофлот — Люфтганза и партнеры** 15

СМИРНОВ А. **Школа бизнеса** 19

РУЖИЦКИЙ Е. **Фарнборо-92: реальность и прогнозы** 20

НИКИТИН Е. **Браво, «Bravia»** 26

ЯЧМЕННИКОВА Н. **Журнал в журнале «Высота» № 42** 29

СУХАРЕВ Г. **Спасибо тебе, командир** 32

Семейство двигателей ПС-90А 34

ЛАМЗУТОВ В. **Благо для России** 36

Новости «Боинга» 37

КОРОЛЕВА Е. **На крутом повороте истории** 39

ГОЛОВАНОВ А. **Фронтовые будни АДД** 45

ЯРОШЕВСКАЯ Б. **Огонь ревности** 48

Главный редактор А.М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия: Г.Т. БЕРЕГОВОЙ, В.Н. ГОЛЬЦОВ (заместитель главного редактора), В.В. ЗАМОТИН, Л.В. ИЛЬЧУК, Б.А. КРЕМНЕВ, Б.С. ОРЛОВ (заместитель главного редактора), В.М. ТИХОНОВ, В.Ф. ТОКАРЕВ, Г.Ф. УНИЧЕНКО, В.В. ШИТОВ.

ЮБИЛЕЙ БЕЗ ЮБИЛЕЯ

Так и хочется сказать, с Днем Аэрофлота, читатель! Сказать-то можно, но ведь нет уже этого праздника, хотя 9 февраля 1993 года — дата все равно особая. Нашей отрасли семьдесят...

Тут бы вместо отточия восклицательный знак поставить, да рука не поднимается. Нет больше не только праздника — самого, некогда единого Аэрофлота, «крупнейшей авиакомпании мира», не существует. А представляешь, читатель, как отметили бы эту дату по прежним меркам?

...Год 1973-й, полвека Аэрофлоту. Залитый светом зал Кремлевского Дворца съездов, к знамени Аэрофлота, рядом с орденом Ленина, которого он был удостоен в свое сорокалетие, прикрепляется вторая государственная награда — орден Октябрьской революции. Двадцать новых Героев Соцтруда, двадцать заслуженных пилотов и заслуженных штурманов, сотни авиаторов награждены орденами и медалями.

...Год 1983-й — Колонный зал Дома Союзов. Аэрофлоту шестьдесят, и снова гром аплодисментов в честь успехов отрасли, в честь новых героев и орденоносцев.

Наверное, и свой нынешний юбилей встречали бы авиаторы «славными трудовыми свершениями», перечислению которых было бы отдано самое почетное место в журнале. Наверное, по традиции, в семидесятилетие отрасли во всех авиаколлективах вспомнили бы «большой и славный путь» гражданской авиации, «весомый вклад авиаторов» и наметили бы «новые рубежи». Так же, по традиции, «подогнали» бы кое-какие цифры в отчетах, наспех покончили бы к знаменательной дате с незавершенными делами, приготовили мундиры под новые ордена — такое было, что скрывать.

Увы-увы, нет праздника, нет, вроде, и юбилея, а вместе с ним и прежних традиций. Ну хорошо, а что осталось? Набираю номер знакомого пилота и так, между разговором о делах, о школьных оценках детишек спрашиваю: мол, чем юбилей отрасли встречаешь, что хорошего в вашем авиаколлективе? В ответ — затянувшееся молчание в трубке. Потом слышу; о чем ты, дескать, что нынче хорошего может быть. Да и до юбилеев ли сегодня! Только и думаем, как бы выжить, не прогореть окончательно, а ты словарь замполита вспомнил!

Во дела! Выходит, совсем некстати я про семидесятилетие отрасли вспомнил, про традиции, уже ушедшие в прошлое. Впрочем, а что это такое, традиции? Вот словарь В. Даля, а вот и разъяснение: «традиция — преданье, все, что устно перешло от одного поколения на другое». Ясно. Неужели так ничего и не перешло молодым авиаторам от людей, заслуживающих уважения не только своим возрастом, но и тем, что ими было сделано в жизни?

Грустно писать об этом, но был на днях свидетелем одного разговора. Несколько молодых авиатехников вели на перекуре жаркий спор со своим коллегой лет весьма почтенных. Спорили о том, стоит ли «ишачить» за те рубли, что нынче платят, выкладываться, ответственность на себя брать. Вон, ведь, на любой толкучке за пару часов на перепродаже дефицита в сто раз больше заработываешь, чем в АТБ за месяц.

— Семеныч, — убеждал старика розовощекий верзила, — ты у нас «бронтазавр». Здесь родился, здесь, под фюзеляжем, и помрешь... А я лучше бизнесом займусь, чем гайки крутить. Знаю, полезешь сейчас работу мою проверять, да мне плевать. Как платят, так и работаю...

Семеныч полез-таки «проверять». Не только свое ремесло знал мужик досконально, но и совесть имел крепкую. На всю жизнь усвоил, что недовернутый винт на земле — катастрофа в воздухе. Банально звучит? Быть может, только так же банально звучала эта истина и двадцать, и сорок лет назад. Но свято следовать ей для таких, как Семеныч, — закон, не выжечь которого и каленым железом.

Да, спал сегодня былой налет престижности со многих авиационных профессий. И будет падать дальше, потому что на заработок авиатехника или диспетчера по центровке к проходной авиапредприятия на «мерседесе» не подкатишь. Но разве все, даже нынче, златом меряется?

Или другой пример также из нашей сегодняшней действительности. То ли к слову пришлось, то ли еще как — не помню, но как-то, разговорившись с двумя бортпроводницами, упомянул, что был на борту самолета Ан-24, в котором Надя Курченко погибла и который потом еще много лет летал в Самаркандском авиапредприятии.

— А кто эта Надя, знакомая ваша? — услышал в ответ. Как говорят, ни проглотить ни выплюнуть.

Собственно, о чем это я? О том, что историю отрасли нынче забываем? Что в запале митинговых страстей напрочь отрицаем прошлое, как будто бы и не было у нас за эти семь десятилетий ничего доброго и путного? Подумаешь, скажет кое-кто, нашел тему для разговора, когда судьба буквально каждого авиапредприятия, что называется, на волоске. Да, говорить нынче о традициях отечественной гражданской авиации — что быка красным дразнить. Мало что дает такой разговор уму и сердцу. Людей больше заботит проблема хлеба насущного и не понимать их нельзя — жизнь наша такая. Кто раньше интересовался экономикой? Единицы, а сегодня любая тетя Паша-уборщица, не моргнув глазом, выговаривает такие слова, как приватизация, менеджмент, дивиденд. До традиций ли, до истории ли отрасли!

Послушать некоторых краснобаев, так ничего путного у нас в прошлом не было. Ленин у истоков гражданской авиации? Знаем мы теперь все про это... Герои Аэрофлота, первопроходцы воздушных трасс? Да полноте, о чем вы... Даже о войне, о пролитой крови судят легко и просто, дескать, а нужно ли было вообще ее проливать? И если раньше верилось, что есть, не может не быть планки в оценке прожитого, есть и предел разумности в отрицании, то сейчас понимаешь — для многих такой планки, такого предела больше нет. Это страшно. Страшно, потому что общество, не чтущее своей истории, традиций, не имеет будущего.

Да что говорить. Страсть всеобщего разрушения и отрицания, конечно же, экономических проблем не решит. Как, впрочем, экономические неурядицы никогда и ни в каком обществе не перечеркивают истории этого общества. Безусловно, не все сегодня можно и нужно принимать безоговорочно. Не со всеми дававшимися ранее оценками соглашаться, не все традиции «переносить» от одного поколения к другому. Но нельзя и напрочь забывать о том, что было, растить в себе бурьян нигилизма.

Аэрофлоту семьдесят, и не пройти мимо этой даты, не вычеркнуть ее из жизни. Нет сегодня победных рапортов и грома литавр, нет четко очерченных «новых рубежей» и имен передовиков соцсоревнования, на которых надо равняться. А юбилей есть, юбилей без юбилея. Есть и ворох нелегких экономических проблем — как старых, так и новых. В долгах, как в шелках, авиапредприятия. И чтобы выжить — идут на многое: «сворачивают» объемы перевозок, сдают в аренду самолеты и экипажи. Между прочим, это тоже история отрасли. Будущая.

Сплошь да рядом слышишь — люди потеряли уверенность в завтрашнем дне. Только была ли эта уверенность раньше и много ли дала она тем, кто за десятилетия работы в Аэрофлоте ни пенсии, достойной отданным силам, не заработал, ни квартиры.

Однажды «фирмач» — сотрудник одной процветающей инофирмы высказал мысль, с которой трудно не согласиться. Послушайте, сказал он, но это же нормально, если у человека нет уверенности в завтрашнем дне. Значит, есть огромный стимул искать источник дохода, работать так, чтобы обеспечить себе и своей семье достойное существование. Помогать же нужно убогим и сирым, детям и старикам.

Что же, все мы родом из прошлого и не сразу, не вдруг поймем, наверное, сколь это верно. Справедливость этой мысли подтвердит время. Ведь когда-нибудь и день сегодняшний станет продолжением истории государства, общества, того же Аэрофлота, в конце-концов. Так будем достойными ее и, дай Бог, не превратимся все-таки в «иванов, не помнящих родства». Мне почему-то в это верится...

В. ШИТОВ,
член редколлегии,
редактор отдела экономической
реформы «Гражданской авиации»
г. Москва.

ДО И ПОСЛЕ ОТСТАВКИ



С Председателем Совета директоров акционерного общества «Международная технологическая корпорация» Борисом ПАНЮКОВЫМ беседует журналист Олег КУПРИН

Бориса Егоровича Панюкова постоянным читателям журнала представлять не надо. Много лет он был среди ведущих руководителей Аэрофлота, чуть больше года работал министром гражданской авиации. Сейчас — глава корпорации, которая разрабатывает проект «Сирена-3», направленный на модернизацию и принципиальную перестройку компьютерных систем, используемых авиакомпаниями России и других государств СНГ. О «Сирене-3» постоянные читатели журнала также знают. Наиболее подробно рассказывалось о ней в январском номере прошлого года.

Сегодняшний разговор с Борисом Егоровичем Панюковым не о делах возглавляемой им организации, а о нем самом, о его судьбе, о том, что дорого ему в жизни. К сожалению, мы редко об этом задумываемся, еще реже делаем это достоянием других. Но без таких честных и откровенных размышлений трудно понять свою роль и свое место в нашей предельно противоречивой реальности, трудно не только понять других, но и самого себя, преодолеть собственные стереотипы, стать выше личных обид.

— Борис Егорович, вот если сейчас откровенно признаться: когда Вас от министров отставили, была это для Вас трагедия или нет?

— Конечно же, пережить такое непросто. Но для меня это была не трагедия. Нет. Во-первых, не меня одного отставили, весь кабинет министров. Так что тут переживания были не столько личные, сколько, так сказать, общеполитические. Во-вторых... Министр, я считаю, вообще-то фигура больше политическая. А это не мое.

— Сейчас каждый из нас в какой-то степени политик...

— А я им старался никогда не быть.

— Получалось?

— До определенного времени — да. В 1950 году закончил я Егорьевское авиатехническое училище. Первый выпуск — 22 специалиста — направили в Баку. Работал в аэропорту техником, потом контрольным мастером, старшим контрольным мастером. И тут меня решили двинуть на политработу в ЛЭРМ, теперь АТБ. Личного состава около тысячи человек. А я пацан, 22 года всего, и в партии только год. Через несколько лет то же самое, только посерьезнее — распределение после окончания Высшего авиационного училища Гражданского Воздушного Флота (ныне Академия гражданской авиации). И снова опять буквально за уши тащили меня на политработу. Начальник Политуправления гражданской авиации Борис Михайлович Евтеев приехал себе кадры подбирать. Ну буквально с ножом к горлу. Начальник училища Александр Александрович Новиков в тот раз выручил: «Ну что ты давишь на парня. Оставь его. Да и потом политработа — это же не работа». Он мог так сказать, как-никак звание имел: Главный маршал авиации. Спросили, куда сам хочу. Ответил: на хозяйственную или инженерную работу. Так попал в Минеральные Воды, замом начальника аэропорта по эксплуатации наземных сооружений.

— Работа от политики очень далекая?

— Какая уж там политика! Автобаза, котельная, ЖЭК, ГСМ, аэродром, энергообслуживание... Полоса обледенела — ты в ответе, канализацию прорвало — тоже. Считается самой грязной работой.

— Ну, положим, политика тоже чистотой никогда не отличалась.

— Однако среди политиков было и есть много весьма достойных людей.

— Назовите кого-нибудь, с кем были лично знакомы.

— Пожалуйста. Ну, скажем, Федор Давыдович Кулаков. Был первым секретарем крайкома партии у нас на Ставрополье, потом секретарем ЦК, членом Политбюро. Он мне во многом помог. Поэтому у меня к нему особое отношение. Да и у него ко мне была симпатия какая-то. Не знаю...

— От чего-нибудь спас?

— Опять-таки от политики. Везло мне, как видите, на спасителей. То Главный маршал авиации, то секретарь ЦК КПСС. А ситуация возникла типичная для тех времен. Первый секретарь горкома в Минводах, мой хороший знакомый, решил сделать мне карьеру. Я где-то был в отъезде. Возвращаюсь. А он мне: «Мы тут решили: будешь председателем горсовета». Я на дыбы: «Не пойду!» А он: «Еще чего! Не пойдешь! В Ставрополе все уже согласовано и на бюро горкома в твое отсутствие решили: рекомендуем. Осталась только сессия горсовета. Проголосуют. Куда денутся». Такая у нас была демократия. Почувствовал я, что уж из этого «демократического» капкана мне не вырваться.

Тут как раз к нам в отпуск прилетел Кулаков. Как положено, в аэропорт приехало его встречать краевое и городское начальство. И мне по должности, как начальнику аэропорта, положено там было быть. Я, естественно, в сторонке. А он увидел, узнал, подошел. Спрашивает: «Что грустный такой?» Я ему: так и так, рассказал коротко. Послушал и строго так секретарю горкома: «Парню жизнь портите. Я бы вас просил пересмотреть решение». И пересмотрели, конечно.

— Хорошо все-таки было иметь знакомого члена Политбюро.

— Тогда он был только секретарем ЦК. Когда я стал позже начальником Внуковского аэропорта, тогда да, встречал Федора Давыдовича уже как члена Политбюро. Там часто это случалось. А вот хорошо ли иметь таких влиятельных

знакомых — это еще вопрос. Однажды на такой встрече был тогдашний министр Логинов. Кулаков со мной, как со старым знакомым, обнялся. Логинов только спросил мимоходом: «Откуда его знаешь?» Я ответил. И все. Но когда такая же сцена разыгралась перед глазами следующего министра Бугаева, то мне настоящую выволочку устроили: «Что за обнимки с членом Политбюро!»

— В то время, если вспомнить, такие «приветствия» считались показателем политического статуса руководителя, степени его приближенности к сильным мира сего. А Вы нарушили эту «святую» номенклатурную субординацию. На ней да на личных отношениях тогда все строилось, в том числе и самая высокая политика.

— Потому-то и не хотел я иметь с ней ничего общего. Между мной и Кулаковым возникла просто человеческая симпатия. Нравились мы друг другу. И никаких задних мыслей. Он мне до самой своей смерти поздравительные открытки присылал к 1 Мая, 7 ноября, Новому году. Я взаимно. Ну, просто хороший был мужик, понимание в нем чувствовалось.

— С определенной долей чисто человеческой симпатии мы относимся не только к людям, но и к работе. Вы прошли по длинной должностной лестнице с самого низа до самого верха. Какая работа была наиболее, если можно так выразиться, задушевной?

— Где я моральное удовлетворение получал?

— И это тоже.

— Непросто ответить. Вспоминаю свою жизнь... Вот я в Баку. Молодой парнишка, технарь. И вдруг через полгода предлагают стать контрольным мастером. Что, казалось бы, особенного? Сейчас все понятно: инженеров в авиации не хватало. Для меня же новое назначение стало чуть ли не потрясением. Тоже своего рода удовлетворение, что тебя так высоко оценили.

— Юношеское самоутверждение.

— Если ты можешь что-то сделать лучше других, это всегда греет душу. Иногда неодобрительно говорят: честолюбивый человек. А что в этом плохого, особенно, если честолюбие рождает азарт, стремление сделать нечто необыкновенное.

— Часто у Вас бывало такое?

— Ну... в общем... случалось.

— Например?

— Такой случай. В Минводах начальник аэропорта Демаков В. Г. вылетает в отпуск. Я и еще один его зам по ИАС — по инженерно-авиационной службе — Таннер, специалист классный, опытный — мы его провожаем. Не по протоколу, просто по-дружески. Воскресенье. Мы все при параде — в белом кителе, белых брюках, белой фуражке. Сидим в аэропортовском ресторанчике. Посадку уже объявили. И вдруг прибегают: колесо на Ли-2 спустило. Демаков спрашивает: «Сколько надо времени, чтоб исправить?» Таннер в ответ: «Часа два-три». Пассажиры уже в самолет садятся. Тут я завелся. «Колесо в сборе, — спрашиваю, — есть?» — «Есть.» — «Ну тогда, — говорю, — пассажиры пусть остаются в самолете. Давайте поскорее колесо и два подъемника. Я за полчаса сделаю. Все-таки «старый» технарь!»

— Сами меняли?

— Сам. Представляете: при параде, во всем белом. Раз, два! Подъемники подогнали. Старое колесо вытащил, запасное поставил. Но там самое тонкое дело в другом: подсоединить гидросистему и тормоза отрегулировать. И я все это за 22 минуты.

— Запомнили, что именно за 22 минуты?

— Ну как же! Ведь спорили! Пассажиров так и не высаживали. Самолет улетел. Потом из-за этого случая меня хотели даже перевести в замы по инженерно-авиационной службе. Вот такой эпизод. Удовлетворение? Честолюбие? Как хотите назовите. Много похожего можно вспомнить.

— А самое-самое? Вот, скажем, стали Вы министром. Тут уж честолюбие, наверное, было удовлетворено полностью?

— Да, это было престижно. Но в моем понимании, престиж и честолюбие — понятия не совпадающие. Если говорить о самом-самом... Почти девять лет я проработал первым замом министра. А эта должность — должность рабочей лошади. Тут пахать и пахать. Это я умею и люблю. И рисковать, и принимать практически мгновенные решения. И ответственность колоссальная. Причем днем и ночью. Куда бы я ни поехал, всегда телефон должен быть под рукой. Засыпаю с телефоном и просыпаюсь с телефоном. Перед сном ежедневно, выходной — не выходной, праздник — не праздник, звонил в центральную диспетчерскую: «Как дела, ребята?» Всех я там знал, каждого человека. Мне — кратко все новости: где что случилось, где скопление рейсов, где и какие меры приняты. Девять лет в едином железном ритме. Я и спать по расписанию ложился — в 23 часа. Когда все более-менее нормально, спокойно засыпал.

— Сколько ночей в году спали спокойно?

— Немного. Очень редко. На такой большой территории всегда что-нибудь да произойдет. Утром встаю и первое (еще, извиняюсь, и в туалет не сбегал) — звонок в центральную диспетчерскую: «Как дела?» В 6—6.30 уже знал всю ситуацию по Советскому Союзу. Во время работы в министерстве я ни разу не позволил себе уйти в отпуск летом. Нескончаемый калейдоскоп головоломных проблем. Но если говорить о максимальном удовлетворении работой, то я бы выбрал эти годы.

— Включая и тот год, когда Вы были министром?

— Министр... Мы уже говорили: эта должность больше политическая, а я до мозга костей — хозяйственник...

— А сейчас, когда главной заботой стала «Сирена-3», что Вам греет душу?

— Многое. Но сегодня удовлетворение работой совсем иное, я бы сказал, принципиально иное. Об этом трудно рассказать. То, чем мы заняты в нашем акционерном обществе, связано с решением в основном научно-технических задач. В итоге мы должны помочь нашей отрасли выйти на качественно новый уровень управления и организации труда. Все это мне близко. Но впервые удовлетворение своим делом приобретает для меня некий политический характер. Всю жизнь стремился подальше от политики. И вдруг... Странно, правда?

— Пока во всяком случае не очень понятно.

— Вот я и говорю, что трудно это объяснить. Начнем по порядку. Лет двадцать назад я принимал участие в создании системы «Сирена-2». В то время это было большое достижение. Сегодня «Сирена-2» практически себя изжила. По многим причинам. Назову лишь некоторые из них. «Сирена-2» — замкнутая система, она не может интегрироваться в мировую. Она не приспособлена к рыночным отношениям. Когда развалился Советский Союз, экономически развалилась и вся система гражданской авиации. Подчеркиваю: прежде всего экономически. Не существует механизма взаиморасчетов авиакомпаний разных государств, бывших советских республик. Возник полнейший ценовой хаос. Скажем, билет из Москвы в столицу одного из государств ближнего зарубежья стоит столько-то, а обратно — в два раза дороже. Абсурд! В такой ситуации «Сирена-2» работать не может, она рассчитана на замкнутую систему управления с жесткой централизацией.

— А как работают на Западе?

— Например, какая-то американская компания совершает полеты из Далласа через Нью-Йорк, затем Лондон, потом по всей Европе, а то и по всей Азии. Всюду самолеты этой компании обслуживают. За что-то она платит — за посадку, за заправку, за навигацию, за питание. Но и компания всюду имеет доход от продажи билетов на свои самолеты. У нее по всему миру есть сеть агентов, которые продают билеты именно этой компании. А рядом торгуют другие компании. Если я хочу выиграть в конкуренции, то должен либо продать свой билет подешевле, либо привлечь пассажиров каким-то особым сервисом на борту.

— То есть по этой схеме латыши или узбеки должны в Москве сами продавать билеты на свои самолеты, так?

— Да. Правда, они могут делегировать это право московскому агентству, но в любом случае билеты на их самолеты будут продаваться по их тарифам. Пусть пассажир сам выбирает.

— В таком случае, мне кажется, суверенизацию авиакомпаний бывших союзных республик не стоит воспринимать как катастрофу. Есть в этом что-то и положительное. И не мы первые столкнулись с трудностями подобного рода. Если не ошибаюсь, развитые страны пережили нечто похожее. Там тоже происходило активное деление авиакомпаний.

— У них этот процесс возник лет двадцать пять назад. Потом конкуренция снова привела к централизации. При этом сходили с мировой арены даже

такие киты, как «Пан Ам». Сейчас на американском рынке пять-шесть крупных компаний, было до тридцати. Пока в разделении Аэрофлота просматривается только один положительный момент — это удар по монополии. Разрабатываемая нами система «Сирена-3» сможет обслуживать не 60, а 250 миллионов пассажиров в год, бронировать билеты не на 45 дней, а хоть на целый год вперед. Главное даже не в этом: она станет необходимейшим элементом управления в условиях рынка, в условиях конкуренции. Кроме того, без ее помощи ни России, ни другим бывшим республикам невозможно интегрироваться в мировую систему авиаперевозок.

— Из рекламы Вашего акционерного общества я узнал, что на Западе подобные системы имеют свои терминалы чуть ли не в жилых домах, что они кроме прочего организуют прокат автомобилей, оформляют паспорта и визы. Что, и у нас такое возможно?

— В будущем — да. Этот проект, кроме управления перевозочным процессом (не только пассажирским, но и грузовым), может осуществлять заказ гостиниц, такси, оформлять визы. Он поможет интегрироваться с железнодорожным транспортом, автомобильным и речным.

— И Вы считаете это реальным?

— Не все сразу, разумеется.

— А мне не верится. И вот почему. «Сирена-3» явно направлена на подрыв бюрократической системы.

— Безусловно.

— Так разве даст наша всесильная бюрократия дорогу вашему детищу? Разве она позволит ущемить собственные интересы?

— Объективная необходимость всегда пробьет себе дорогу.

— Неужели Вы еще не убедились, что сейчас наша родная бюрократия сильнее любой самой объективной необходимости? Признайтесь честно, неужели не убедились?

— Вот сейчас мы пытаемся зарегистрировать наше акционерное общество... Трудности невероятные. И возникают они на каждом шагу. Куда бы мы ни обратились, всюду одно и то же: «Что вы, это так сложно...» В общем, мы чувствуем, дело вовсе не в сложностях. Но я уверен, когда выйдет номер журнала с нашей беседой, мы пройдем регистрацию.

— Поскольку в силу обычных полиграфических причин этот номер выйдет месяца через три, я тоже надеюсь, что к тому времени этап регистрации будет пройден. Но ведь речь-то идет о создании необходимейшей системы. А трудности возникают на пустом месте. Бюрократия это умеет делать. Вы хотите лишить ее работы, значит, вы ее смертельные враги...

— Я оптимист. Сама «Сирена-3» — сильнейший аргумент.

— У меня есть еще одно сомнение. Хотелось бы, чтобы Вы его развеяли. Новая система рассчитана прежде всего на удовлетворение запросов клиентов, на их удобства...

— Да, прежде всего. В первую очередь.

— Насколько я знаю по собственному горькому опыту, для Аэрофлота забота о пассажире, о клиенте приоритетной никогда не была. Но прибыль-то вы должны получать от перевозчика, от того же Аэрофлота, только распавшегося на части, но едва ли забывшего старые традиции. Так нужна ли ваша система перевозчику, если для него уровень обслуживания клиентов не на первом месте?

— Конкуренция не только заставит их обратиться к нашей системе, но и по необходимости стать заботливыми и вежливыми. Настоящий коммерсант ради собственного процветания обязан думать прежде всего об интересах людей, которым он продает свой товар или услугу.

— Вы считаете себя предпринимателем?

— Пока нет. Но коммерсантом я стал давно, и опыт у меня есть как положительный, так и отрицательный. Тридцать с лишним лет назад послали меня работать в Гвинею. Там строили промежуточный аэродром для полетов на Кубу. Построить-то построили, но гвинейцы сыграли с нами «злую шутку». Словом, плакали наши денежки. Помню, подсчитали тогда: большие денежки! Позже назначили меня генеральным представителем Аэрофлота в Венгрии. Там коммерция была главным моим занятием. Не будешь ею заниматься — прогоришь. Привлечь пассажира, особенно, как мы говорим, валютного пассажира — основа основ нашей зарубежной деятельности. Потом в министерстве был начальником главка. Полное его название такое: управление перевозок и коммерческой эксплуатации. Сильно ошибается тот, кто считает, что при административно-командной системе никакой коммерции не было. Это не так. Например, расход топлива. Стоимость одной тонны на Камчатке и в Магадане в несколько раз выше, чем в Москве или в Новосибирске. Экономически грамотный выбор маршрутов и построение расписания дают колоссальный коммерческий эффект.

— Решение этих вопросов тоже возьмет на себя «Сирена-3»?

— В какой-то степени. Эта система призвана помочь нам вырваться из отсталости, войти полноправными членами в мировое авиационное сообщество, преодолеть нынешний экономический хаос и спад. Она даст совершенно иной уровень взаиморасчетов, темпы, точность, качество. Если мы все это сделаем...

— ... то Вы еще раз почувствуете удовлетворение от своей работы, и удовлетворение это будет иным, чем прежде. Мне кажется, я догадываюсь, почему Вы считаете, что оно впервые в вашей жизни будет носить политический характер.

— Интересно.

— Я слабо знаю технические и научные тонкости «Сирены-3», но одно качество этой системы мне крайне симпатично. Я, как и Вы, как многие и многие, переживаю развал нашей державы. Понимаю, что все это в принципе было неизбежно. Понимаю также, что все равно жить друг без друга бывшие республики, а ныне государства, не смогут. Понимаю, что весьма крупные политические силы отчаянно сопротивляются любому единению. Ситуация, сложившаяся в гражданской авиации, быть может, острее, чем в других отраслях, показывает экономическую, подчеркиваю, экономическую, необходимость единения. А «Сирена-3» дает реальную возможность решить эту проблему на практике, причем в русле самых что ни на есть рыночных отношений, в конкретно-экономическом плане. Ведь тот политический распад, который увлек за собой и экономику, в том виде, в каком он происходит, во многом противоестествен. И выйти из политического развала может помочь только экономика каждого пусть очень суверенного государства. Понимаю чувства, владеющие создателями новой «Сирены», они действительно несут в себе, наверное, серьезный политический заряд. Я правильно догадался?

— В общем, да. Мы еще очень далеки от завершения даже первого этапа формирования «Сирены-3», но все, о чем Вы сказали, чувствуется уже сегодня. Я был поражен и обрадован несказанно, когда в учредители нашего концерна активно пошли бывшие республики. Молдаване, белорусы, например, стали учредителями нашей корпорации.

Им это необходимо. Они хотят иметь и российский рынок, и среднеазиатский. Тут не политика правит бал, тут чистая коммерция, экономика. И она указывает верный путь.

В гражданской авиации необходимость координации действий ощущается очень явственно. И так называемая «суверенизация кадров» затронула нашу отрасль меньше, чем многие другие. В Узбекистане возглавляет авиакомпанию, например, татарин, родившийся в Башкирии, — Ганий Мазитович Рафиков. В Казахстане русский Владимир Сергеевич Сегедин, окончивший институт в бывшем Куйбышеве. В Латвии, во всяком случае сейчас, когда мы с вами говорим, — русский Эдуард Иванович Махарев... И страдаем мы все одинаково, от одной нашей общей болезни.

Да, мне греет душу моя нынешняя работа. В чем политический смысл этого удовлетворения? В том, что тут я имею возможность конкретно встать на защиту многострадальной нашей экономики от агрессии политики и политиков. И, поверьте, никаких обид или амбиций у меня нет.

— Я прочитал, что ваш концерн собирается выпускать акции, что каждая будет стоить тысячу рублей. Мог бы я на свой ваучер купить десять штук?

— Мы это предусматриваем.

— Если честно и плюс к тому по знакомству, Вы бы посоветовали мне это сделать?

— Да. Уверен, что «Сирена-3» быстро себя окупит и будет давать неплохой доход своим акционерам. Убежден.

АЭРОФЛОТБАНК

АКЦИОНЕРНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ БАНК «АЭРОФЛОТ»

Наш уставный капитал — 500 000 000 рублей.

ВСЕ ВИДЫ БАНКОВСКИХ ОПЕРАЦИЙ К ВАШИМ УСЛУГАМ:

выдача кредитов;
привлечение и размещение депозитов;
открытие и ведение счетов клиентов и банков-корреспондентов;
расчетно-кассовое обслуживание;
покупка и продажа валюты;
выпуск, покупка, продажа и хранение платежных документов и ценных бумаг;
выдача гарантий и поручительств за третьих лиц;
другие банковские операции.

ОПЕРАЦИИ ПРОВОДЯТСЯ В РУБЛЯХ И ИНОСТРАННОЙ ВАЛЮТЕ.

НАШ АДРЕС: 125836, г. Москва, Ленинградский проспект, 37. Телефон: 155-57-66. Факс: 155-54-96. Телекс: 614463 ABBRSU.

ТОЧКА ОТСЧЕТА

Аэропорт Внуково вновь стал международным, получив недавно соответствующий статус и право на выполнение регулярных международных рейсов. Сегодня, пожалуй, лишь ветераны Аэрофлота да сами внуковцы помнят, что в полувековой истории воздушной гавани такое уже однажды было. В конце 1946 года во Внукове была образована Авиагруппа международных воздушных сообщений под командованием А. И. Семенкова в составе 45 самолетов С-47 и Ли-2. Именно отсюда в первые послевоенные годы выполнялись в основном все полеты за рубеж. Первый регулярный рейс в Прагу с пассажирами на борту на самолете Ту-104 в 1956 году и первый рейс на Ту-114 в Гавану в 1963-м — это тоже Внуково. Тогда аэропорт по праву считался международным, был здесь и соответствующий уровню тех лет сервис, был и коллектив летных кадров и наземного персонала, имеющий опыт обслуживания зарубежных рейсов. Но построили Шереметьево, и все международные полеты стали выполняться оттуда. На долю же Внукова остались внутрисоюзные авиалинии. Хотя, справедливости ради, следует заметить, что чартерные международные рейсы, правда, в весьма скромных объемах, внуковцы выполняли все эти годы.

География международных полетов из Внукова пока невелика. Да и не может быть иначе в силу вполне объективных причин: все наземные сооружения 40—70-х годов постройки, многие из них на пределе морального и физического износа, а большая часть самолетного парка на грани отработки установленного ресурса. Поэтому обслуживание вылетающих за рубеж пассажиров ведется из старого-престарого здания, где когда-то и был международный терминал. Все очень скромно, лишь бы задействовать необходимую для зарубежных рейсов технологическую цепочку, включающую в себя кроме обычной регистрации пассажиров, таможенный и пограничный контроль. Что же касается комфорта — говорить о нем, конечно, пока не приходится.

Пятница, полдень... Начинается оформление пассажиров и багажа на рейс Москва—Стамбул. Рейс чартерный, но выполняется уже с апреля прошлого года с небольшими перерывами. В обслуживании его работники международного сектора Внукова поднакопили неплохой опыт. Хотя, на мой взгляд, избави Бог от такого опыта. Рейс не просто трудный — тяжелый.

— Пока мы работаем с большим напряжением, — рассказывает начальник таможенной службы Внукова И. Орленко. — Аэропорт обслуживал в основном перевозки по внутренним авиалиниям и, естественно, резко переключиться на международные рейсы не может — слишком многое приходится сейчас переделывать и создавать заново, что, безусловно, требует больших материальных затрат. Поэтому там, где мы пока не можем закрыть «брешь» путем соответствующего технического оснащения процедуры таможенного досмотра, вынуждены увеличивать число наших сотрудников. Кроме чисто международных рейсов, с октября прошлого года ведем таможенное оформление грузов, поступающих с Украины и из Азербайджана, с января нынешнего — из Грузии. Нет и соответствующего технологическим требованиям грузового склада, хотя персонал для таможенной очистки грузов мы подготовили. Радует, что работаем в хорошем контакте с сотрудниками аэропорта, что внуковцы стараются создать все необходимые для таможни условия работы, хотя, честно говоря, не всегда делается это быстро...

Аналогичного мнения придерживается и начальник поста пограничного контроля Внукова подполковник В. Крысанов. Да, погранконтроль действует во Внукове четко, о чем, к слову сказать, свидетельствуют выявленные несколько случаев попыток пассажиров улететь по поддельным документам. Не получилось, но исключать подобные случаи в будущем нельзя, и потому В. Крысанова заботит проблема установки еще нескольких кабин погранконтроля и соответствующего компьютерного их оснащения.

Конечно, «стамбульским» рейсом отнюдь не исчерпывается сегодня международная деятельность Внукова. Полеты выполняются в Каир, Тель-Авив, правда, через Адлер, авиапредприятию которого и принадлежит квота на выполнение полетов в Израиль и которые в силу проблем с авиационной техникой по взаимной договоренности выполняет пока Внуковское производственное объединение. Планируются рейсы в Дубай, Сеул, Ханой, — все чартерные, но на регулярной основе. Чартерными же рейсами несколько раз улетали из Внукова на различные международные соревнования делегации российских спортсменов, на гастроли в Мадрид — симфонический оркестр под управлением Л. Когана. И несмотря на то что кажется международный сектор Внукова и тесноватым и, естественно, не столь презентабельным, как, скажем, терминал Шереметьево-2, чувствовали они себя здесь вполне комфортно. Доброжелательность персонала, кстати, неплохо подготовленного для нового вида деятельности, четкость в обслуживании компенсировали скромность окружающей обстановки.

Впрочем, все это лирика, тогда как пора поговорить о вещах более серьезных, волнующих сегодня не только внуковцев, но и другие авиапредприятия, стремящиеся к международной деятельности. Речь о вопросах наболевших, десятки раз обсуждавшихся в самых различных инстанциях и тем не менее так и не получивших устраивающего всех решения.

Из беседы с начальником коммерческого отдела Внуковского производственного объединения Ю. Семеновым:

— Исторически сложилось так, что монопольным правом на выполнение международных полетов владело ЦУМВС. Однако с появлением самостоятельных авиационных структур возникла конкуренция, взыграли и ведомственные амбиции: у кого больше прав на те или иные виды международных полетов. Считаю, что решающее слово тут должно быть за каким-то одним координирующим эту деятельность органом, будь то Департамент воздушного транспорта России или же Международное коммерческое управление. Этот орган должен регламентировать правовую и тарифную политику для любого авиатранспортного предприятия, исходя прежде всего из того, что все имеют равные права на зарубежные полеты.

Пока же чаще всего можно слышать утверждения о преимущественном праве ПКО «Аэрофлот — Российские международные авиалинии». Что сказать на



В зале особо важных пассажиров аэропорта Внуково.

это? Да, туда бывшее МГА вкладывало больше всего средств, в чем, думаю, проявилась своего рода однобокость в организации международных полетов. Да, для этой деятельности в Шереметьеве-2 имеется все необходимое. Но тем не менее монополизма быть не должно.

Впрочем, на словах его и нет. На деле же картина иная. Внуково имеет с ПКО договор на выполнение международных полетов, по которому обязано отчислять тому определенный процент с доходов. Платим, выполняя тем самым свои обязательства, а взамен? Ощущение такое, что мы для ПКО — «пятое колесов в телеге». Взять, к примеру, работу представительств Аэрофлота за рубежом, которые напрямую подчиняются ПКО и, вполне понято, потому блюдут в первую очередь его интересы. Рейс, выполняемый за рубеж другим же структурным подразделением Аэрофлота, их по сути дела не волнует и относятся в представительствах к нему, как к помехе. Разве это справедливо? Бывает, что возникают за рубежом и трудности с заправкой наших самолетов, и в этом вопросе мы также не можем найти взаимопонимания с ПКО. Не говоря уже о «расхождении» мнений в географии полетов...

Что же, видимо, в словах Ю. Семенова есть изрядная доля истины, тем более что продиктованы они не стремлением к конфронтации, а желанием рано или поздно все-таки наладить партнерские отношения с ПКО «Аэрофлот — Российские международные авиалинии».

Ну а перспективы Внукова как международного аэропорта? Есть ли они? Безусловно, хотя скажем прямо: сделать Внуково воздушной гаванью, отвечающей соответствующим международным требованиям, непросто. Аэропорт, зажатый с одной стороны Киевским шоссе, с другой — железной дорогой и Боровским шоссе, практически не имеет свободной территории для развития. Конечно, говорить с уверенностью об этом могут только проектировщики, но, скорее всего, строить новый терминал можно лишь на месте прежнего. Нужны и средства, естественно немалые и естественно в валюте, ибо работа предстоит сложная, с которой, чтобы не превратить ее в долгострой, лучше всего справилась бы какая-нибудь инофирма. А валюта — тот самый «стамбульский» рейс, другие международные полеты — реальный источник финансовых валютных поступлений. Есть и еще один — зал обслуживания особо важных пассажиров — деловых людей, бизнесменов, прилетающих в Москву на своих или арендованных небольших самолетах. Для них здесь создано все необходимое, начиная от роскошно отделанной голубым шелком комнаты отдыха и комнаты для переговоров и кончая международной телефонной связью, компьютерами и ксероксом. Назначение этого зала — создать зарубежному (а вполне может быть и отечественному) бизнесмену максимум комфорта в аэропорту, до минимума свести время, которое необходимо для выполнения таможенных и пограничных формальностей. Здесь ему помогут также заказать номер в отеле, приготовят на заказ завтрак, словом, сделают все, вплоть до обеспечения охраны важной персоны. Несмотря на относительно высокую стоимость, взимаемую за пользование залом особо важных пассажиров, клиентов достаточно и есть смысл развивать этот вид услуг. Во всяком случае доход от него неплохой, а вырученные средства также идут в «копилку» на будущую реконструкцию.

Впрочем, не будем спешить. Кажется, к судьбе аэропорта Внуково испытывают серьезный интерес определенные отечественные коммерческие структуры, есть дельные предложения и от финансовых кругов из-за «бугра». Как говорят, вопрос в стадии проработки, лишь бы не затянулась эта стадия, лишь бы не превратилась в многолетнюю череду визитов: «они» к нам, а мы к «ним». Опасения, увы, не беспочвенны...

И последнее: может, кому-то все, о чем говорилось выше, покажется чересчур пессимистичным. Все-таки повод, ради которого делался материал, настраивает на мажорный лад и, как еще недавно писалось и говорилось, зовет к новым свершениям. Да, конечно, и верю, они у внуковцев будут. Будет современный международный терминал, будут здесь и флаги самых престижных зарубежных авиакомпаний. Ведь это только начало, лишь возвращение к точке отсчета, на которой когда-то остановились.

В. ШИТОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

а/п Внуково.





Таможенный контроль.

Пограничный контроль на борту самолета.

В международном секторе идет регистрация пассажиров.

Фото В. ГРЕБНЕВА.





Т-910:

САМОЛЕТ ДЕЛОВЫХ ЛЮДЕЙ



Слева направо: главный конструктор М. Шуленин и ведущий конструктор И. Козырев.

Два события, состоявшиеся летом прошлого года, хотя и в разной мере, привлекли внимание авиационных специалистов. Грандиозное «Мосаэрошоу-92», состоявшееся в городе Жуковском, стало явлением знаменательным не только для Москвы и России, но и получило резонанс в авиационных кругах всего мира.

Прилет же в июле в Москву группы американских бизнесменов на тринадцати небольших деловых самолетах, за штурвалами которых находились порой люди далекие в повседневной жизни от авиации, был с интересом воспринят именно специалистами, работающими над созданием и эксплуатацией самолетов авиации общего назначения — отрасли, которой у нас в России, да и в других странах бывшего СССР, открывается большое будущее.

Почему авторы связывают эти два события? Потому что с одной стороны — это иллюстрация того, насколько глубоко проникла авиация в современную цивилизованную жизнь. В ней она рассматривается не только как «средство передвижения», максимально приближенное к нуждам и запросам людей, способное перевозить пассажиров и грузы (что, естественно, — главное), но и доставлять им моральное и эмоциональное удовлетворение. С другой стороны — явные перспективы создания самолетов именно этого назначения.

При всей масштабности «Мосаэрошоу-92», множестве экспонатов боевых и гражданских самолетов там по существу не было представлено отечественных самолетов с взлетными весами до 10 тонн, которые предназначены для перевозки небольших групп пассажиров (до 10 человек) на значительные дальности с соответствующим уровнем комфорта, то есть самолетов, называющихся «деловыми» или административными, давно и широко эксплуатирующимися на Западе.

Так, по данным Национальной ассоциации административной авиации США к середине 1990 года мировой парк непосредственно административных самолетов насчитывал 14727 единиц, из них самолетов с ТРД — 6728 единиц.

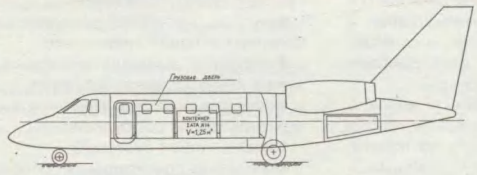
Пониманием того, что такие самолеты нужны и найдут своих заказчиков в странах СНГ, является тот факт, что ряд авторитетных ОКБ представил на авиасалоне проспекты разработок подобных самолетов:

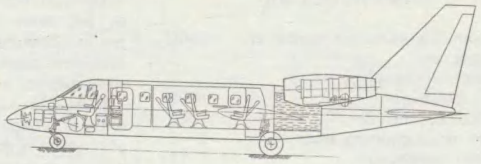
АНТК им. А. Н. Туполева — Ту-20;

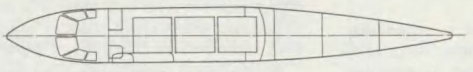
АК им. С. В. Ильюшина — Ил-126;

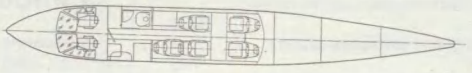
ЭМЗ им. В. М. Мясищева — «Дельфин».

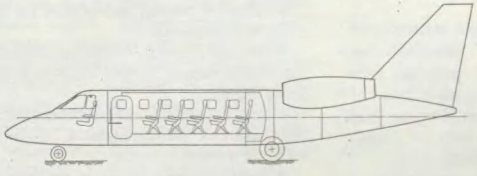
Журнал «Гражданская авиация» (№№ 4, 5, 6, 9 за 1992 год и № 1 за 1993 год) уже знакомил своих читателей с разработками предприятия «Рос-Аэропрогресс», которое цель своей деятельности видит в создании самолетов авиации общего назначения: административных, коммерческого использования (для грузопассажирских перевозок); сельскохозяйственных; специального назначения (патрульных, санитар-

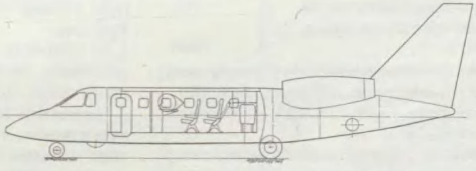


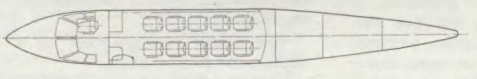


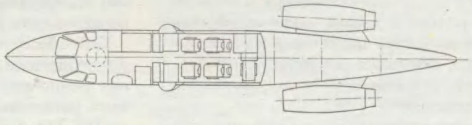


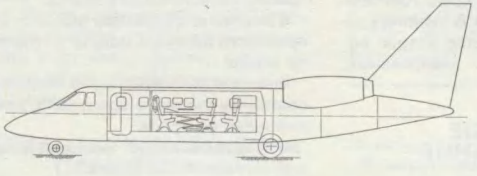


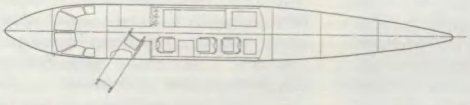












Грузовой вариант.

Пассажирский вариант.

Санитарный («скорая помощь»).

Базовая компоновка. Административный самолет.

Патрульный вариант.

ных, береговой охраны и т. п.; учебно-тренировочных).

Этот номер журнала знакомит читателей еще с одним проектом «РосАэропрогресса».

Самолет Т-910 предназначен для воздушных перевозок руководителей, небольших групп специалистов (5—6 чел.), государственных, кооперативных и частных предприятий в условиях повышенного комфорта на дальность до четырех тысяч километров, а также может использоваться для перевозки большего (до 11 чел.) числа пассажиров. Основная задача самолета — проявить себя мобильным транспортным средством, экономически целесообразным, обслуживающим деловых людей.

Состав бортового комплекса должен позволять эксплуатировать самолет не только в границах бывшего СССР, но и за его пределами. Решение этой задачи видится в сочетании сравнительно большой скорости (750 км/ч) и дальности полета с хорошими взлетно-посадочными характеристиками, а также в создании на борту самолета соответствующих условий для работы и комфортного полета.

В этом случае самолет может быть предложен и на экспорт.

КОНСТРУКТИВНО-АЭРОДИНАМИЧЕСКАЯ СХЕМА САМОЛЕТА

Самолет Т-910 представляет собой среднеплан нормальной схемы с двумя турбореактивными двигателями, расположенными на пилонах в хвостовой части самолета.

Концепция среднеплана облегчает сочетание крыла с фюзеляжем, что минимизирует лобовое сопротивление, позволяет максимально использовать поперечное сечение фюзеляжа для организации салона.

Размещение двигателей в хвостовой части дает возможность реализовать до-

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОЛЕТА Т-910

Нормальная взлетная масса, кг	9500
Экипаж, чел.	2
Коммерческая нагрузка, кг	
нормальная	550
максимальная	1200
Число пассажирских мест	5—6
максимальное	11
Дальность полета с максимальной коммерческой нагрузкой, км	3600
Максимальная дальность полета, км	5000
Крейсерская скорость полета, км/ч	720
Максимальная скорость полета, км/ч	780
Практический потолок, м	13000
Сбалансированная длина ВПП, м	1500

стоинства «чистого» прямого крыла большого удлинения (λ=9,2) и снижает шум в салоне.

Взаимное расположение крыла, гондол двигателей, вертикального и горизонтального оперения выбрано с учетом влияния следующих основных факторов: скоса потока с крыла, взаимодействия выхлопных струй двигателей и горизонтального оперения, характеристик продольной устойчивости и минимизации веса оперения.

Среднее расположение крыла и хорошие несущие свойства самолета позволили сделать его низким и осуществлять вход в самолет практически с земли без использования дополнительного трапа.

ФЮЗЕЛЯЖ — полумонокок, технологически разделен на носовую и хвостовую части. Носовая часть представляет собой практически целиком герметичный отсек, в котором расположены кабина экипажа с отсеками электронного оборудования и пассажирский салон. Между кабиной экипажа и салоном по правому борту размещены туалет и барбуфет, а на левом борту — входная дверь и гардероб. В хвостовой части находится фюзеляжный топливный бак-конструкция, отсек самолетного оборудования, багажный и вспомогательной силовой установки (ВСУ). На пилонах сбоку-сверху крепятся гондолы двигателей. Между носовой и хвостовой частью находится технологический отсек. Носовая часть заканчивается гермостенкой салона, перед которой находится силовой замкнутый шпангоут, на котором также как и на торцевом шпангоуте хвостовой части фюзеляжа расположены узлы крепления консолей крыла.

КРЫЛО — свободнонесущее, трапециевидной формы в плане, с небольшим наплывом по передней кромке и концевыми поверхностями по торцам; состоит из двух консолей. Консоли двухлонжеронной схемы оборудованы выдвижными закрылками, интерцепторами и небольшими элеронами. В консолях между лонжеронами размещены топливные баки.

ОПЕРЕНИЕ — классической аэродинамической схемы. Вертикальное состоит из киля с рулем направления и триммером, горизонтальное — из переставного стабилизатора, двух половин руля высоты и триммера.

ШАССИ — трехстоечное с носовой опорой, убирающееся. Передняя стойка убирается в фюзеляж назад по полету, основные стойки крепятся к консолям и убираются в крыло к борту фюзеляжа.

СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

Размещение двигателей в отдельных гондолах дает возможность широкого маневра в выборе двигателя, то есть допускает его сравнительно безболезненную замену на более совершенный в будущем.

На самолете Т-910 предусматривается установка двух серийно выпускаемых двигателей АИ-25ТЛ, а в качестве ВСУ — двигателя АИ-9. ВСУ служит для запуска основных двигателей. Запуск ВСУ обеспечивается от бортовых и аэродромных источников питания.

Достоинство серийного двигателя — это отработанная эксплуатационная технологичность и технология ремонта.

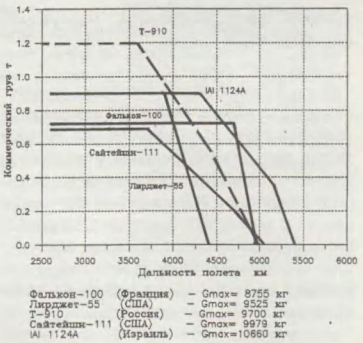
Для обеспечения более высоких летно-технических характеристик, улучшения экономичности на самолете могут быть установлены зарубежные двигатели TFE 731-4, TFE 731-5 фирмы «Garrett» или PW-300 фирмы «Pratt & Whitney».

Отдельно рассматривается вопрос об установке на двигатели реверсивных устройств.

БОРТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Самолет Т-910 оснащается:

- ручной системой управления элеронами, рулями высоты и рулем направления с механической проводкой (элероны, РВ и РН с дистанционно управляемыми триммерами) и электродистанционной системой управления закрылками, интерцепторами и перестановкой стабилизатора;



Фалькон-100 (Франция) – Gmax= 8755 кг
Лирджет-55 (США) – Gmax= 9525 кг
Т-910 (Россия) – Gmax= 9700 кг
Сайтейшн-111 (США) – Gmax= 9979 кг
IAI-1124A (Израиль) – Gmax=10850 кг

- пилотажно-навигационным и радиосвязным оборудованием;
- гидро-, противообледенительной и противопожарной системами;
- системой кондиционирования воздуха и регулирования давления;
- электро-, светотехническим и санитарно-бытовым оборудованием;
- кислородной системой;
- аварийно-спасательным оборудованием.

Пилотажно-навигационное и радиосвязное оборудование самолета при эксплуатации его на внутренних и международных воздушных трассах обеспечивает выполнение следующих функций:

- зональной навигации с выполнением норм бокового, вертикального и продольного эшелонирования;
- взлета и захода на посадку по заданным минимумам;
- автоматизации самолетовождения на этапах маршрутного полета и захода на посадку;
- оптимального автоматического выдерживания программных траекторий на всех этапах полета;
- двусторонней связи с диспетчерами УВД и другими наземными службами и постоянного прослушивания аварийной частоты 121,5 МГц;
- передачи информации по каналам вторичной радиолокации;
- подачи сигналов для привода поисково-спасательных средств;
- выдачи информации экипажу об исправности систем в полете и готовности на земле;
- выдачи информации о техническом состоянии систем в средства эксплуатационного контроля;
- предупреждение экипажа о грозовой активности на трассе.

Прорабатывается реализация автоматического зависимого наблюдения.

Для обеспечения полетов на международных воздушных и трассах СНГ машина оборудуется отечественными системами, специально разработанными для этого класса самолетов.

По желанию заказчика предусматривается введение дополнительного оборудования, позволяющего:

- повысить безопасность и точность самолетовождения при длительных полетах (вместо курсовертикали могут быть установлены лазерная инерциальная система, приемник радионавигационной системы «Omega» и приемник спутниковой навигационной системы GPS (ГЛОНАС);
- снизить требования по посадке (могут быть включены в состав приемник микроволновой системы посадки MLS и система предупреждения о сдвиге ветра);
- предотвратить возможность столкновения летательных аппаратов в воздухе (может быть установлена система предупреждения столкновений TCAS II);
- предупреждать экипаж о препятствиях на всех этапах полета (может быть включена в состав РЛС, имеющая мик-

роволновый режим).

Предусматривается возможность установки аппаратуры радиотелефонной и телефаксной связи пассажиров с землей.

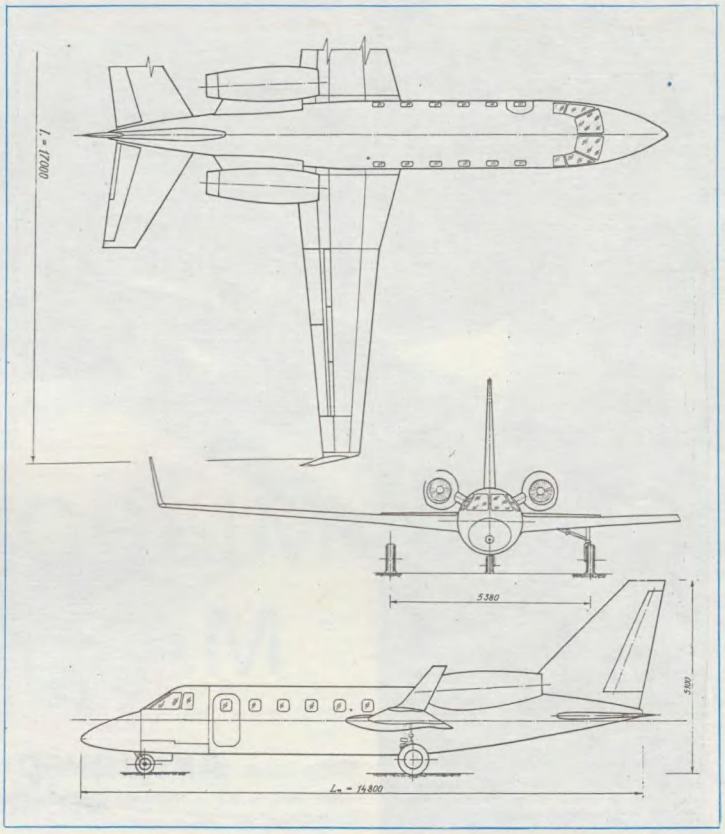
В экспортном варианте предлагается оборудовать самолет системами, производимыми фирмой «Allied-Signal Aerospase».

КОМПОНОВКА

Основным (базовым) вариантом самолета является компоновка его под размещение пяти пассажиров в салоне с повышенным уровнем комфорта. Может быть использовано еще одно место на откидном сиденье на перегородке, отделяющей кабину экипажа от салона.

В салоне три удобных кресла, расположенных вдоль правого борта, и два вдоль левого. Между четырьмя задними креслами располагается раскладной стол, за которым в процессе полета может производиться работа. При этом пассажиру на пятом кресле отводится роль референта, переводчика, помощника-стюарда. У него под рукой находится бар-буфет, он ближе всех находится к кабине экипажа и отсеку оборудования (стойка по правому борту), в которой размещается радиосвязное и факсимильное оборудование для связи непосредственно пассажиров с землей.

Отдыху в условиях продолжительного полета (более пяти часов) способствуют: малошумность, откидывающиеся на большой угол назад кресла, аудио- и видеоаппаратура, соответствующий интерьер салона.



ВАРИАНТЫ ПРИМЕНЕНИЯ САМОЛЕТА

На этапе проектирования самолета было рассмотрено несколько вариантов его применения, основанных на базовой компоновке — административном самолете на 5—6 мест.

Наиболее близкий по исполнению салона — пассажирский на 9—11 мест. Из исходного в данный вариант самолет может быть переоборудован с малыми трудозатратами практически самим владельцем.

Следующие варианты — специальные, требующие переоборудования борта:

● **санитарный,** предназначенный для экстренной транспортировки одного лежачего (травмированного) больного с сопровождающим и двух медицинских работников при создании необходимых условий для поддержания жизнедеятельности;

● **патрульный (учебно-тренировочный)** — может использоваться для облета прибрежных и внутренних акваторий, при картографировании, для подготовки летных и штурманских кадров ВВС и авиакомпаний. Так, в частности, в США самолет аналогичного назначения «Бичджет-400А» выбран ВВС в качестве учебного для подготовки экипажей самолетов-заправщиков. Заказано 211 машин;

● **транспортно-грузовой.** В этом варианте дорабатывается пол салона, на потолке крепится тельфер для перемещения грузов внутри фюзеляжа, а по левому борту размещается грузовая дверь размером 2100×1250 мм. Возможности самолета позволяют транспортировать три стандартных контейнера общей массой 1100 кг или же перевозить по воздуху суммарный груз массой до 1200 кг.

Самолет Т-910 — достаточно традиционен по аэродинамической схеме, конструктивным решениям и применяемым материалам. Его постройка, летные испытания и освоение летным составом не должны быть длительными.

Сравнение Т-910 с подобными машинами разных фирм, успешно эксплуатирующимися на Западе (см. рис. 1), говорит о том, что он должен занять свое место в парке пассажирских самолетов России, стать добрым и надежным помощником деловым, предприимчивым людям и найти заказчиков не только в нашей стране.

М. ШУЛЕНИН,
главный конструктор,
И. КОЗЫРЕВ,
ведущий конструктор

г. Москва.

По всем интересующим вас вопросам обращайтесь в «Рос-Аэропрогресс».
Наш адрес: 121019, г. Москва, ул. Новый Арбат, д. 21.
Телефон: (095) 290-75-50. Факс: (095) 230-25-93.



АЛАК

Акционерная лизинговая авиакомпания,

владеющая собственным парком пассажирских самолетов Ту-154 и грузовым Ил-76, располагающая широкими возможностями аренды воздушных судов различных типов у других авиакомпаний СНГ и получения заказов на перевозки внутри страны и за рубежом,

ПРЕДЛАГАЕТ свои услуги всем, кто заинтересован в выполнении авиатранспортных работ в сжатые сроки с хорошим качеством и высокой степенью обеспечения безопасности полетов.

В сферу деятельности «АЛАК» входят:

- предоставление авиационных и сопутствующих им услуг пассажирам и грузоклиентуре на внутреннем и внешнем рынках перевозок;
- сдача в аренду воздушных судов отечественным и иностранным юридическим лицам или отдельным гражданам;
- экспорт и импорт на основе лизинга воздушных судов, передаваемых в ведение «АЛАК».

ПРИГЛАШАЕМ НАШИХ КОЛЛЕГ ПО ПРОФЕССИИ И ЗАКАЗЧИКОВ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ К ЭФФЕКТИВНОМУ И ВЗАИМОВЫГОДНОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ.

НАШ АДРЕС: 129110, г. Москва, проспект Мира, 69. Телефоны: 971-64-29, 281-07-58, 971-64-73. Факс: 971-62-85.

Непросто входит в нашу жизнь рынок. С большим скрипом идут проводимые правительством России реформы, по швам трещат складывавшиеся десятилетиями хозяйственные связи. На этом фоне своего рода оазисами благополучия выглядят созданные с участием зарубежных партнеров совместные предприятия, которых во всех отраслях народного хозяйства функционирует уже немало. Есть они и в гражданской авиации. Да, зарубежные инвестиции дают возможность поправить дело, залатать «дыры», на которые пока не находится средств ни в бюджете государства, ни тем более в бюджетах авиапредприятий.

О роли совместных предприятий в продвижении отечественной гражданской авиации к цивилизованным рыночным отношениям рассказывается в подборке материалов, публикуемых в этом номере журнала.



ПО МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ

Прежде чем речь пойдет об СП, давайте поговорим об Аэрофлоте как о международной авиакомпании, которой он в действительности никогда и не был. Вспомним, существовало Министерство гражданской авиации, являвшее собой с одной стороны орган государственного управления, с другой — хозяйственного руководства. Существовали территориальные управления гражданской авиации, свыше двадцати из которых выполняли международные авиарейсы. Но 93 процента их, однако, приходилось на долю ЦУМВС, которое, хотя и не являлось международной авиакомпанией по общепринятым мировым стандартам, но в то же время было единственной структурой в бывшем СССР, обладающей соответствующей для такого рода деятельности материально-технической базой, коммерческими и юридическими правами.

Вполне логичной, продиктованной отношениями на рынке международных авиаперевозок мерой стало слияние ЦУМВС и Международного коммерческого управления гражданской авиации — единственной международной коммерческой структуры отечественной гражданской авиации и образование «Производственно-коммерческого объединения «Аэрофлот — Советские авиалинии» (ныне авиакомпании «Аэрофлот — Российские международные авиалинии»).

Появилась авиакомпания в ее цивилизованном понимании под юрисдикцией Российской Федерации, располагающая достаточно мощными основными фондами, оборотными средствами и правовой базой, необходимыми для эффективной конкуренции с западными авиаперевозчиками.

Создание ПКО позволило с одной стороны — сохранить уникальный пакет коммерческих соглашений в области международных авиаперевозок, который создавался десятилетиями, с другой — сотрудничество в работе на международных авиалиниях со многими российскими авиакомпаниями, концернами, авиапредприятиями, а также с авиакомпаниями государств Содружества. Это дало им возможность в условиях переходного периода до официальной регистрации этих авиационных структур выполнять международные полеты под единственным международно признанным флагом — Аэрофлота. Ведь на международном авиарынке бывший СССР официально был представлен лишь одним перевозчиком — «Аэрофлот — Советские авиалинии», фактически ЦУМВС. Образование же самостоятельной авиакомпании и полеты под собственным флагом требуют соответствующей правовой и коммерческой базы, включающей разработку и заключение целого ряда международных соглашений. Кроме того, требуется создание инфраструктуры авиакомпании, для чего необходимы значительные средства, в том числе и в валюте.

Говорю об этом столь подробно потому, что хочу подчеркнуть: образование ПКО, а теперь уже авиакомпании — ее договоры о международной деятельности с самостоятельными авиационными структурами — шаги, направленные на увеличение числа конкурентоспособных российских авиаперевозчиков при одновременном упрочении позиций национальной авиакомпании, которая имеет статус назначенного авиаперевозчика по соглашениям с другими государствами. Даже в ее Уставе говорится, что авиакомпания готова к взаимовыгодному сотрудничеству со всеми юридическими лицами, имеющими отношение к международным перевозкам и способными их выполнять на должном уровне. Сегодня на международном авиатранспортном рынке мы должны суметь противостоять таким авиакомпаниям, как «Дельта», «Бритиш Эруэйз», «Люфтганза». И если в ближайшее время не удастся завершить создание мощной национальной авиакомпании, то и наш российский рынок будет «взят» зарубежными перевозчиками.

Говорить о монополизме надо, пото-

му что мировой авиационный бизнес сегодня идет по пути интеграции, а не размежевания. Авиатранспортная деятельность требует колоссальных средств, и мелким авиационным структурам она не по карману.

В лучшем случае небольшая авиакомпания сможет занять свою маленькую нишу в структуре международных перевозок. В худшем — просто не выживет. Даже такие крупные перевозчики, как «Люфтганза» и «Бритиш Эруэйз» ищут возможности объединения с другими авиакомпаниями, а мы что же будем разъединяться?

Вступление это было необходимо, чтобы показать: сегодня идет процесс создания национальной российской авиакомпании со всей необходимой инфраструктурой. Аэрофлот всегда продавал лишь чистую перевозку — авиабилет. Но большинство авиакомпаний мира продает целый пакет услуг. Пассажир приходит в представительство авиакомпании или к ее агенту, где покупает не только билет на нужный ему рейс, но и заказывает номер в гостинице, машину, туристическое обслуживание. Совместные предприятия, а точнее, большая их часть, как раз и создавались для того, чтобы заполнить имевшийся вакуум в обслуживании пассажиров Аэрофлота, расширить перечень услуг до современного уровня. Так, с помощью ряда СП, Аэрофлот начал продавать более «емкий» пакет услуг, чем, безусловно, повысил свою конкурентоспособность, увеличил прибыль в сравнении с продажей чистой перевозки.

Собственно говоря, что такое совместные предприятия? Это предприятия с участием иностранных инвестиций и специалистов. Инвестиции и ноу-хау позволяют заниматься сферой, о которой мы всегда очень много говорили, но никогда практически ничего не делали — качеством обслуживания пассажиров «на земле» и «в воздухе». Да, первоначально, когда процесс создания СП только начинался, дело шло несколько хаотично, как, впрочем, всегда начинается любое новое дело. Какие-то СП создавались без достаточной проработки направлений их будущей деятельности, на другие возлагались надежды просто получить определенную коммерческую выгоду. Но как бы то ни было, из хаотичности в конечном счете выкристаллизовалось главное — здоровые ростки развития инфраструктуры авиакомпании. Не все шло, да и сейчас еще идет гладко и просто. Тем не менее сеть своих туристических агентств мы уже имеем как в России, так и за рубежом. У Аэрофлота, например, появились свои турфирмы в Дании, Швеции, Италии, Таиланде, Гонконге и на Тайване. То же относится к гостиничному делу.

Я считаю, что нам не надо придумывать ничего нового. Большинство крупнейших авиакомпаний мира имеют свои гостиницы в различных странах и доход от них получают солидный. Гостиничный бизнес дает возможность, во-первых, быстро оборачивать средства и получать прибыль, во-вторых, расширять комплекс услуг авиакомпании. Посмотрите, «САС» имеет свои гостиницы в десятках стран мира и считает выгодным приобретать их, в том числе и в России. Свои отели имеют «Люфтганза», «Финнэйр».

Кстати говоря, возвращаясь к началу нашей беседы, остановлюсь на таком факте. Сегодня многие наши соотечественники предпочитают лететь не Аэрофлотом, а рейсами той же «Финнэйр», «САС». Престижно? Да. Удобно? Еще бы! Приходит человек в представительство одной из этих авиакомпаний и приобретает не только билет на самолет с одним из лучших стандартов обслуживания на борту, но и бронирует номер в гостинице, машину. А ведь это наш пассажир, которого мы теряем! И видно, будем терять еще долго, потому что сильного авиаперевозчика, то есть авиакомпанию, обладающую своей развитой инфраструктурой, вряд ли создадим за год-два. Хотя многое у нас уже есть. Но не будем пока говорить о сроках: по мановению волшебной палочки обзавестись той же собственной гостиничной сетью Аэрофлоту не удастся. Есть уже гостиницы «Аэростар» и «Новотель». Я уже, кажется, говорил, что привлечение иностранного капитала в нашу экономику — нормальный процесс. Однако нам нужны не просто средства. Важна современная технология, ноу-хау, которые иногда стоят дороже всех многих миллионов долларов зарубежных инвесторов. Открыв «Аэростар», Аэрофлот получил великолепную гостиницу, быть может на сегодня лучшую в Москве. Да, стоимость номера очень высока, но заполняемость гостиницы — 82 процента. Это о чем-то говорит? Отбор персонала — строжайший, обучает его канадская сторона на базе западного сервиса. Конечно, средства в это СП были вложены немалые, но гостиница работает, дает прибыль и мы уже возвращаем кредиты, несмотря на все трудности, которые переживает сегодня экономика России. Повторюсь, эта гостиница отвечает европейским стандартам. Этот опыт можно и нужно перенимать и продолжать.

На сегодняшний день МКУ и ЦУМВС создано около тридцати совместных предприятий. В новой структуре авиакомпании «Аэрофлот — Российские международные авиалинии» они организационно будут объединены в структуре директората совместных предприятий. Это необходимо в целях координации их деятельности, проведения единой политики и дальнейшего развития. Приоритетная задача — добиться абсолютно ясной картины финансового состояния СП. Это действительно очень важно, потому что от расходов на их создание пора переходить к доходам. Вторая задача — направить деятельность СП на развитие инфраструктуры авиакомпании. В Аэрофлоте действует складывавшаяся годами и десятилетиями технологическая цепочка, состоящая из множества элементов. Нам показалось, что заменив в этой цепочке одно звено — самолет, — получим коммерческую выгоду. Увы, увы... Доходы не вырастут лишь от замены самолета и повышения уровня сервиса на борту. Надо в корне менять всю цепочку, начиная от продажи билета и кончая тем самым набором услуг, о котором мы говорили сегодня.

Впрочем, вернемся к СП, а точнее к их финансовым делам. Я не случайно поставил задачу наведения порядка в них на первое место. Очень важно знать, как они ведут дело, какой у них расход, да просто-напросто куда расходуются эти деньги? Наладить такой контроль — дело профессионально сложное.

И последнее: в том, что большинство СП уже пережили период разброда и шатания, я уверен. Впрочем, как и в том, что структуры эти вполне жизнеспособны.

Н. ПЕЧНИКОВ,
директор
совместных предприятий
и проектов авиакомпании
«Аэрофлот — Российские
международные авиалинии»

AIRPORT MOSKAU
АЭРОПОРТ МОСКВА

АЭРОФЛОТ — ЛЮФТГАНЗА И ПАРТНЕРЫ



Совместное российско-германское предприятие «Аэропорт Москва» — так называется организация, на примере деятельности которой мы продолжаем разговор о совместных предприятиях, их роли в создании инфраструктуры российской национальной авиакомпании. А чтобы разговор этот был более предметным и содержательным, редакция пригласила принять участие в нем первого заместителя Генерального директора СП господина Валерия ТУМАНОВА и Директора служб перевозок господина Манфреда МЕЛЛЕРА.



— Начать нашу беседу, видимо, есть смысл с краткого экскурса к предпосылкам возникновения СП «Аэропорт Москва». Итак, с какой целью, когда и кем оно было создано?

В. К. ТУМАНОВ: — В начале 1989 года в Москве состоялась встреча бывшего Председателя правления авиакомпании «Дойче Люфтганза АГ» господина Х. Рунау с руководством также теперь уже бывшего Министерства гражданской авиации. Речь шла о расширении контактов между Аэрофлотом и «Люфтганзой», которые, как известно, в конце 80-х годов приобрели качественно новое содержание. Тогда же был подписан меморандум о взаимном сотрудничестве и намерениях заключить договор о создании совместного предприятия. Цель его — реконструкция Шереметьева-1, нынешнего аэропорта внутренних воздушных авиалиний, и превращение его в образцовый международный порт, способный обслуживать до 18 миллионов пассажиров в год.

Дело в том, что существующий ныне международный аэропорт Шереметьево-2 практически исчерпал свои мощности. Проектировался он без учета в будущем возможности существенной модернизации, а жизнь между тем показала, что ежегодный прирост пассажиров составляет на международных авиалиниях 12—15 процентов. Это без учета существующих политических реалий. А ведь с января нынешнего года вступил в действие Закон о въезде и выезде граждан РСФСР, в результате чего нагрузка на все аэропортовское хозяйство Шереметьева-2 возрастет в десятки раз! Так что подписание меморандума, а в апреле 1990 года соответствующего Соглашения о создании совместного предприятия между Аэрофлотом, «Люфтганзой» и партнерами — шаг своевременный, необходимый и полностью отвечающий интересам сторон. Ибо в результате реализации проекта российская сторона получает новый международный аэропорт высочайшего класса, грузовой комплекс, гостиницу, целый ряд вспомогательных служб, немецкая — право на определенный процент с дохода от эксплуатации всего вышеназванного в течение нескольких лет.

20 сентября 1990 года бывшее Министерство финансов СССР внесло СП «Аэропорт Москва» в Реестр совместных предприятий, а 21 декабря того же года мы получили Свидетельство на выполнение экспортно-импортных операций. Естественно, что после распада СССР СП «Аэропорт Москва» перешло под юрисдикцию Российской Федерации.

М. МЕЛЛЕР: — Что касается германской стороны, то кроме авиакомпании «Дойче Люфтганза АГ» партнерами СП выступают также строительная корпорация «Зальцгиттер», фирма «Рютербау», электронная фирма «АЭГ», «Франкфурт Аэропорт Компани» и «Дрезднер Банк». Общая стоимость проекта оценивается в 800 млн. немецких марок с уставным фондом в 2 млн. марок. К вышесказанному хотел бы добавить, что задачи СП «Аэропорт Москва» отнюдь не исчерпываются только проблемами реконструкции Шереметьева-1 и строительством упомянутых здесь объектов. Речь может идти о более широкомасштабном сотрудничестве. Так, по проекту немецкая сторона привносит кроме финансирования свое ноу-хау — то есть определенный объем новейшей технологии как в плане строительства будущего терминала, так и в вопросах обслуживания авиапассажиров. Мы приемем также участие в оснащении аэровокзала всеми видами средств перронной механизации и в подготовке наземного обслуживающего персонала. Ну а в перспективе проектом предусматривается возведение еще одного или нескольких новых аэропортов как в России, так и за рубежом. Кроме эксплуатации построенных объектов в задачу СП входит организация в них торгового обслуживания авиапассажиров, туристический бизнес, грузовые авиаперевозки, а также экспедирование груза, прибывающего в Шереметьево.

— Что-нибудь из намеченного уже удалось осуществить?

В. К. ТУМАНОВ: — Сейчас мы находимся в конце первого промежуточного этапа реализации проекта. Реконструирован международный сектор Шереметьево-1, построен, причем всего за десять месяцев, грузовой склад пропускной способностью 20—22 тысячи тонн груза в год (около 90 тонн в сутки). Это обошлось примерно в 15 млн. марок и 15 млн. рублей (рублевое исчисление нашего вклада дается, естественно, в цифрах до обвального снижения курса рубля по отношению к свободно-конвертируемой валюте). Склад необычайно прост по своей конструкции и тем не менее во многом уникален, поскольку в нем задействована европейская технология обслуживания грузов, начиная от их таможенной очистки и кончая системой сохранности. Меньше года эксплуатируется склад, но уже ряд инофирм, имевших возможность ознакомиться с ним, выразили готовность сотрудничать, так как их полностью устраивают и качество предоставляемого обслуживания грузов, и его уровень.

Следующая задача, которая сегодня уже решается, — строительство ма-



Новое здание офиса СП «Аэропорт Москва».

стерских по обслуживанию и ремонту перронных средств механизации. Что говорить, техника эта дорогостоящая. Она закупалась и закупается теперь в основном за рубежом. Нормальной базы ее ремонта у нас нет. Мыслимое ли дело — вышел из строя погрузчик багажа или какой-либо иной механизм, без которых невозможно обслуживание широкофюзеляжных самолетов «А-310-300» или «Боинг-747», приобретается новый. Ведь ни одна уважающая себя авиакомпания подобной расточительности не допустит — везде существуют ремонтные базы для перронных механизмов. Нечто подобное создаем сегодня и мы. Здание — большой утепленный ангар, построенный, кстати говоря только за рубли, готово. Оборудование, в основном германского производства, поступает, и к лету нынешнего года мастерские, также уникальные по объему своих возможностей, войдут в строй. Хотя перронную технику ремонтируем уже сегодня.

Набираемся опыта в обслуживании самолета Ил-96. Да, я не оговорился. Новый воздушный лайнер перед началом массовой эксплуатации на пассажирских авиалиниях летает как грузовой самолет из Москвы в Сингапур и обратно. Мы работаем с этой машиной по части погрузки и разгрузки, обзаводимся определенными связями с клиентами, заинтересованными в подобных перевозках, причем не только в Москве, но и в государствах Содружества. А недавно провели, и вполне успешно, переговоры с рядом сингапурских экспедиторских грузовых фирм, заключили контракты на обслуживание их грузов. В ближайшей перспективе — обслуживание грузовых рейсов «Люфтганзы».

Правда, есть у нас уже и определенные наработки в обслуживании пассажирских рейсов, о чем нельзя не сказать. С марта прошлого года и по октябрь мы обслуживали рейсы авиакомпании «Транс Уорлд Эрлайнз» в аэропорту Шереметьево-1...

М. МЕЛЛЕР: — И, кажется, обслуживали неплохо, не правда ли, господин Туманов? Во всяком случае убедились, что в общем-то за короткий срок смогли подготовить достаточно сильный диспетчерский персонал, владеющий европейским стандартом обслуживания. Я расцениваю приобретенный за эти месяцы опыт как серьезную заявку на будущее. Мы как бы представили лицо фирмы — СП «Аэропорт Москва»...



Начальник отдела чартерных перевозок и туризма Х. Хаш (слева) и эксперт отдела В. Панкратов.

В. К. ТУМАНОВ: — ...И, думаю, «лицо» это выглядело вполне презентабельно. Наши сотрудники ведь и форму имеют иную, нежели в Аэрофлоте. Мы взяли нечто среднее между формой персонала «Люфтганзы» и «Франкфурт Аэропорт Компани». На мой взгляд, получилось неплохо...

Интенсивно идет организация грузовых перевозок, которые выполняются совместно Аэрофлотом и «Люфтганзой». Так, уже более двух лет действует регулярная грузовая авиалиния Франкфурт-на-Майне—Москва—Катманду (Непал), по которой полеты совершают самолеты Ил-76 ЦУМВС. Кстати, грузовые рейсы в Катманду начали выполняться даже раньше, чем пассажирские, и в том полностью заслуга СП «Аэропорт Москва». Что же касается чартерных грузовых рейсов, то география их весьма обширна, начиная от Мадрида и кончая Красноярском и Чимкентом. К слову сказать, первая коммерческая эксплуатация самолета Ан-124 также была организована нами.

Что еще из сделанного за два года хотел бы отметить? Пожалуй, организацию туристических поездок. Туризм вообще прибыльное дело, и между прочим ни одна солидная авиакомпания им не преберегает. Что же касается нашего совместного предприятия, думаю, правильно было бы сказать, что мы пока активно практикуемся и набираемся опыта в организации туризма. Но клиенты довольны, и это главное. Налажены неплохие контакты с «Мари-тур» — йошкаролийской туристической фирмой, благодаря которой вот уже два года проводим экскурсии на лошадях по тайге. У зарубежных туристов маршрут пользуется успехом. Арендуем на зиму стоящий в химкинском речном порту теплоход, который становится на несколько месяцев своеобразной плавучей гостиницей. Там размещаем группы туристов из Германии, прилетающие в Москву на два-три дня. В программе поездки — посещение Большого театра, цирка, экскурсия в Кремль и по городу, русская кухня...

Ну и последнее: в соответствии с договором о создании СП оказали техническую помощь коллегам из Твери, где сейчас ведутся работы по переоборудованию бывшего военного аэродрома в гражданский грузовой аэропорт. Много внимания по части консультаций уделяли реконструируемому в настоящее время аэропорту в Ровно. Так что, как видите, задачи, возложенные на нас учредителями, выполняются один к одному.

— Вернемся, однако, к проекту нового терминала, ведь именно его реализация является главной целью СП «Аэропорт Москва»...

В. К. ТУМАНОВ: — Надо сказать, что вопрос реконструкции аэропорта Шереметьево-1 прорабатывался не только с «Люфтганзой», но также с авиакомпаниями «Бритиш Эруэйз» и «САС». Работали соответствующие экспертные группы, вносились различные предложения. Однако на конкурсной основе был выбран

проект, предложенный «Люфтганзой». Новый терминал рассчитан на 1500 пассажиров в час, а после реконструкции старого к ним добавится еще 500 пассажиров в час. Таким образом, через два-два с небольшим года здесь, в Шереметьеве, столица России получит еще один международный аэропорт, из которого, кроме того, будут выполняться рейсы и по внутренним авиалиниям.

Чем характерен данный проект? Пожалуй, главным образом тем, что предусматривает применение модульного типа проектирования и строительства, то есть по мере необходимости к новому терминалу можно будет пристраивать другие...

Финансирует строительство, как уже говорилось, в основном немецкая сторона, ну а компенсировать затраты будем эксплуатацией аэропорта. Расчеты показывают, что мы можем полностью расплатиться с нашими партнерами за восемь-девять лет, тогда как договор о совместной эксплуатации подписан на пятнадцать.

— Прогноз весьма оптимистичен...

В. К. ТУМАНОВ: — И тем не менее, вполне реален. Во всяком случае, те маленькие шажки, которые мы уже сделали, дают повод верить этим расчетам. Уже сегодня СП «Аэропорт Москва» само себя, если можно так выразиться, «прокармливает». Причем не только содержит штат сотрудников, но и дает прибыль ЦУМВС.

— Господин Меллер столь же оптимистично смотрит в будущее? Кстати, как Вам работается в совместном предприятии?

М. МЕЛЛЕР: — В принципе да, хотя к оптимизму господина Туманова я добавляю чисто немецкий практицизм. Экономика России переживает далеко не лучшие времена, обесценивается и перестает «работать» рубль, что не может не отразиться на нашей деятельности. Определенные трудности создает несовершенство российского законодательства. Я имею в виду прежде всего проблему правового регулирования иностранных инвестиций. Впрочем, надеюсь, что трудности с финансированием работ по реализации проекта будут преодолены.

Стоимость проекта, как уже говорилось, — 800 миллионов немецких марок. Сумма большая, что и говорить, но, расходуя эти деньги, не следует забывать о том, как их заработать. Согласен с господином Тумановым, что первые шаги на «ниве» настоящей коммерции были в целом удачны и доказали, что совместное предприятие отнюдь не собирается век сидеть на «шее» своих учредителей. Я говорю об организации грузовых авиарейсов, об эксплуатации склада, о туризме... Дело за тем, чтобы всемерно расширять эту деятельность, а с ней постепенно увеличивать и свои доходы. В этом вижу основную задачу СП на ближайший период.



График сменной работы грузчиков составляют О. Полянская и заместитель начальника грузовой службы Б. Штреб.

Здесь оформляют выдачу груза.



Впрочем, коммерция в «чистом» виде — не мое «амплуа». Я и мои немецкие коллеги в совместном предприятии отвечаем за все, что связано непосредственно с обслуживанием клиентов. Наша задача также — новые технологии, европейский стандарт обслуживания, — словом, ноу-хау. Так, господин Шнеренберг является начальником службы перевозок, господин Дифенбах — директор грузового комплекса, обслуживанием самолетов занимается господин Шутц.

Как нам, а точнее мне, ибо не могу говорить за своих коллег, работается в СП? Если кратко, ответил бы так: интересный проект, великолепные перспективы, хотя жизнь постоянно вносит свои поправки, и планы наши взаимоувязаны с тем, как будут дальше развиваться реформы в России.

А знаете, как я познакомился с этим проектом? Все началось с трагических событий в Армении, с землетрясения. Ведь первый самолет с гуманитарной помощью, приземлившийся в Ереване, был самолет «Люфтганзы». Мы сумели быстро доставить в Ереван погрузочно-разгрузочное и иное оборудование, необходимое для обслуживания самолетов западных авиакомпаний. Вся эта техника сильно отличается от вашей, и без нее вряд ли бы удалось в столь сжатые сроки принять, разгрузить и отправить обратно такое количество грузовых самолетов. Считаю, что именно тогда



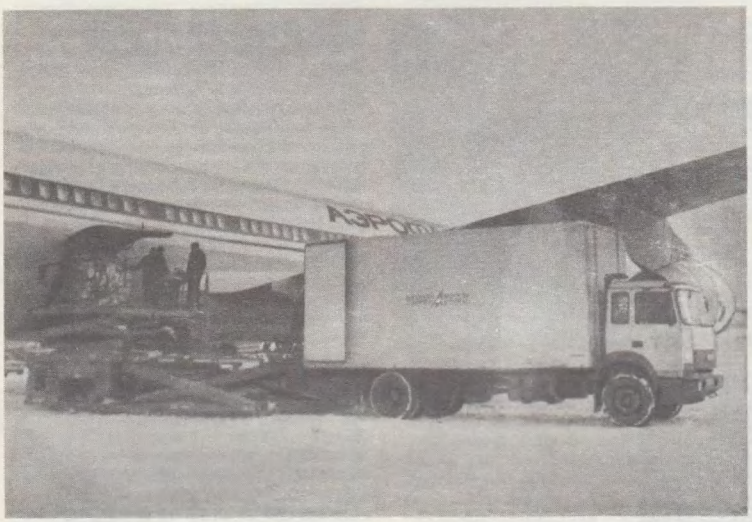
Грузовой склад оборудован трехъярусными стеллажами хранения, позволяющими максимально использовать производственную площадь.

Фото В. ГРЕБНЕВА.



Грузовой склад оборудован всей необходимой техникой.

Разгрузка самолета Ил-96.



Совместное предприятие «Аэропорт Москва».
103340, Москва, К-340, Аэропорт Шереметьево.
Тел.: 578-05-40, факс: 578-27-43.

«Люфтганза» и Аэрофлот наметили путь для дальнейшей большой совместной работы. Поэтому, когда дирекция «Франкфурт Аэропорт Компани» предложила мне работу в Москве, с радостью согласился.

— А как Вы оцениваете квалификацию наших специалистов?

М. МЕЛЛЕР: — Большей частью положительно. Во всяком случае мы не боимся, что не найдем хороших сотрудников на рынке труда в России. Всем им стараемся внушить, что они работают в солидной фирме. Дома, в Германии, мы называем подобную воспитательную «накачку» гигиеной производства, поскольку она заставляет каждого, начиная от клерка и кончая руководителем, гордиться своей фирмой, а значит, и высоко держать ее марку...

В. К. ТУМАНОВ: — Нет, я отнюдь не идеализирую наших сотрудников. Проблемы, безусловно, есть и, в частности, наше халатное отношение к технике, небрежность и неряшливость. Однако боремся с этим не так, как это принято в Аэрофлоте — наказать грозным приказом, лишить премиальных и т. д., — не наш метод. Беседуем, убеждаем, прививаем, как уже говорилось, гордость за свою фирму.

— И получается?

В. К. ТУМАНОВ: — Пока да. Не будем забывать, что у нас действует весьма немаловажный фактор — оплата труда. По нынешним меркам, скажем, диспетчер службы перевозок получает, наверное, не ахти какие деньги. Но в Аэрофлоте человек пришел на работу диспетчером и ушел на пенсию диспетчером. Разве что выслуга лет — вот и весь принцип материальной заинтересованности. У нас иначе: любой сотрудник знает, сколько будет получать через год, через два и т. д. при условии, если будет хорошо работать. Каждому предоставляется возможность повысить свою квалификацию и перейти, скажем, из столбика А или Б в столбик Ц или Е. Европейский метод, в котором взаимоувязаны категорийность, стаж работника, будучи перенесенным в наши российские условия, работает гораздо лучше приказов и выговоров.

— И еще вопрос, не задать которого просто не могу: является ли строительство нового терминала в Шереметьеве-1 действительно приоритетной задачей, когда сегодня в гражданской авиации есть десятки других, может быть, более важных проблем?

В. К. ТУМАНОВ: — Да если мы всерьез говорим о создании конкурентоспособного национального авиаперевозчика. Нет — ежели собираемся обслуживать клиентов по-старому, предоставляя им в аэропорту убогий сервис, толчею и грубость персонала.

М. МЕЛЛЕР: — У меня же каких-либо сомнений в том, что это необходимо делать, не возникает.

— Спасибо за беседу. Удачи вам!

Беседу записал В. ШИТОВ.



ШКОЛА АВИАБИЗНЕСА

Минувшим летом в Высшей коммерческой школе «Авиабизнес» состоялся первый выпуск. 49 слушателей, в числе которых были работники различных подразделений гражданской авиации как из России, так и других государств Содружества, получили дипломы об окончании этого учебного заведения. Теперь они потенциальные кандидаты на замещение вакантных должностей в загранпредставительствах Аэрофлота и с полным правом могут называть себя коммерсантами, ибо неплохо разбираются в менеджменте и маркетинге, знают иностранный язык, умеют работать с компьютером. Неплохой «багаж» для того, чтобы заняться авиабизнесом?

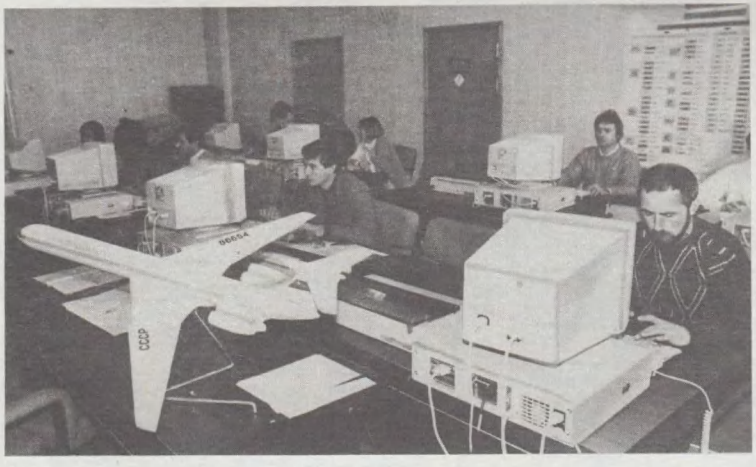
В школе ведется и краткосрочная интенсивная переподготовка руководителей, специалистов гражданской авиации по программе «Коммерческие и правовые проблемы эксплуатации международных воздушных линий».

Однако Генеральный директор «Авиабизнеса» профессор А. Д. СМИРНОВ считает, что качество подготовки специалистов подобного профиля уже в самое ближайшее время может быть поднято на более высокий уровень...

— Действительно, подобная перспектива имеется и связана с общим характером углубляющихся контактов между Аэрофлотом и авиакомпанией «Люфтганза». Как известно, за последние годы грани нашего сотрудничества значительно расширились. Это, в частности, новые воздушные трассы, связавшие города России и других государств СНГ с различными городами Германии, реализации проекта «Аэропорт—Москва» по реконструкции Шереметьева... Впрочем, перечень этот можно продолжить и другими примерами.

Не так давно решением Межгосударственного авиационного комитета Высшая коммерческая школа «Авиабизнес», существующая на базе Московского института инженеров гражданской авиации, была определена головным учебным заведением по реализации еще одного проекта сотрудничества с «Люфтганзой».

Компьютерный класс.



Но сотрудничеством с «Люфтганзой» далеко не исчерпываются контакты школы с зарубежными компаниями.

Да, у нас есть опыт совместной деятельности с институтом обучения и исследования воздушного транспорта Франции, Международной воздушной академией, с корпорацией «Боинг», где в прошлом году группа наших слушателей приняла участие в работе двухнедельного семинара. Дело в том, что на «Боинге» разработана обучающая программа, а точнее, очень хорошо структурированная деловая игра. Идет имитация процесса принятия решений на уровне авиакомпании, действующей в жестких рыночных условиях. Как происходило это с нашими слушателями? Все они были «разбиты» на три подгруппы, каждая из которых играла за вновь созданную авиационную компанию. Каждой необходимо было определить линию своего поведения на рынке авиаперевозок, сферы и аспект деятельности.

Все результаты сравнивались между собой, обсуждались и критиковались. По ходу игры инструктор семинара вносил свои коррективы. Обсуждалось все, начиная от вопросов международного правового регулирования и кончая проблемами взаимоотношений с аэропортами, состоянием дел финансов. Слушатели рассчитывали возможное распределение пассажиропотоков по тем или иным воздушным линиям, вычерчивали кривые распределения пассажиров и грузов, решали задачи о целесообразности и эффективности открытия новых воздушных линий, определяли перспективы их эксплуатации. То есть делали то, что далеко не всегда и точно в Аэрофлоте принимается в расчет. За нашими слушателями приятно было наблюдать. Люди не в игрушки играли, а действительно работали, ибо проблемы перед ними ставились жизненно важные для любой авиакомпании, действующей в условиях конкуренции.

На меня большое впечатление произвело и педагогическое мастерство преподавателей-конструкторов «Боинга». Инструктор — это как бы дирижер у пульта, который инициирует обучаемого к активным действиям. Вольно-невольно слушатель должен активизировать все свои знания, мобилизовать весь запас информации, а зачастую и энергии, дабы отстоять свою точку зрения. Такая система преподавания меня, честно скажу вам, просто увлекла. Особенно запомнился заключительный этап семинара — деловой игры, когда преподаватель подвел слушателей к выводу, что именно рыночная экономика и только она способна удовлетворить потребности потребителя, — в данном случае авиапассажира, — предоставив ему и большой выбор услуг, и высокое их качество, и даже наиболее удобное время стыковки рейсов.

И последнее, о чем, видимо стоит сказать: на какие средства существует Высшая коммерческая школа? Госдотаций не имеем, содержим себя сами. Да и как иначе, обучая коммерсантов, мы просто обязаны сами жить по законам коммерции. Обучение у нас платное, работаем по договорам с авиапредприятиями и авиакомпаниями. Уверен: потенциал школы, ее сотрудников еще раскрыт далеко не в полной мере и в будущем возможно появятся и другие источники существования. Школа нужна, школа будет жить — в этом я уверен.

ФАРНБОРО-92: РЕАЛЬНОСТЬ И ПРОГНОЗЫ

Прошедшая в начале осени прошлого года в Англии Международная авиационно-космическая выставка «Фарнборо-92», сохранившая несмотря на все разговоры о конверсии свою традиционную военную направленность, характеризуется широким представлением на ней гражданских самолетов и вертолетов (56 из общего числа 107) и, главное, представлением обширной информации о перспективах развития гражданской авиации и о новых разработках гражданских самолетов и вертолетов.

В выставке участвовало 670 фирм и организаций из 31 страны, что свидетельствует о большом интересе во всем мире к развитию авиационно-космической техники. Хозяева выставки — объединение английских авиационно-космических фирм «SBAC» — традиционно доминировали на выставке, занимая значительную часть павильонов и служебных помещений (шале), но представили только 17 самолетов, преимущественно гражданских для местных воздушных линий, административных, и один вертолет. Наибольшее число летательных аппаратов, 29 самолетов и вертолетов, в основном военных, демонстрировались на стоянке и в полете в экспозиции США, представленных также 130 фирмами. Обширные экспозиции были представлены Данией, Германией, Канадой, Нидерландами, Францией, Швецией и Японией.

Наиболее впечатляющей, по общей оценке прессы и директора выставки Барри Дексбери, была объединенная экспозиция России, Украины и Узбекистана из 22 представленных самолетов и вертолетов, из которых 14 демонстрировались в Фарнборо впервые, отражая самые современные российские разработки мирового уровня или даже превосходящие его, причем все они предлагались также и для продажи, учитывая коммерческий характер авиасалона.

На статической площадке и в полетах были показаны самолеты: МиГ-29М, МиГ-29С, МиГ-31, Су-35, Су-27УБ, Су-24МР, Су-25Т, Су-29, Су-29Т, Як-141, Як-38М, Як-112, Ту-204 (с двигателями «Роллс-Ройс»), Ту-22МР, Ан-124, Ан-72П, Ил-78 и вертолеты: Ка-50, Ми-26, Ми-17М, Ми-34. Объединенную экспозицию самолетов и вертолетов и 47 институтов, ОКБ и заводов, размещавшуюся в двухэтажном шале, представляли департамент авиационной промышленности Минпрома России и «Россоюзавиапром». Кроме того, в отдельных шале размещались британско-российская компания «БРАВИА», представлявшая самолет Ту-204 с двигателями «Роллс-Ройс», и АНТК им. П. О. Сухого, а в одном из павильонов — авиационная корпорация Як.



Новый пассажирский самолет Ту-204 с двигателями фирмы «Роллс-Ройс».

В работе выставки приняла участие представительная делегация России, Украины и Узбекистана, возглавляемая генеральным директором департамента авиационной промышленности Минпрома России А. Г. Братухиным и включающая в свой состав руководителей смежных отраслей, департамента авиационного транспорта и Министерства обороны, а также группы специалистов.

Руководством делегации и специалистами проведены важные переговоры по вопросам продажи техники, совместных разработок и научно-технического сотрудничества в области авиационной науки, техники и технологии, а «Авиаэкспортом» выданы коммерческие предложения по продаже и лизингу самолетов Ан-32, Ил-76ТД, Ил-78М, Ил-114, Ту-154М, Ту-204 и вертолетов Ми-26, Ми-8Т, а также авиационных двигателей и материалов.

Демонстрация самолетов и вертолетов России и других стран на стоянке и в полетах привлекла всеобщее внимание. Особенно эффектной была летная демонстрация, в которой участвовали почти все наши самолеты и вертолеты (17 из 22). Зарубежная печать, все ведущие авиационные журналы, а также ежедневные приложения журналов «Флайт Интернешнл» и «Авиэйшн Уик», издаваемые на выставке, приводили интервью с руководителями нашей авиационной промышленности и генеральными конструкторами, а также с летчиками, пилотировавшими самолеты и вертолеты, отмечая их как «лучших на выставке», а журнал «Флайт Интернешнл» в своем ежедневном приложении «Шоу Ньюс», оценивая выставку, отметил в заголовке «Русские украли выставку (снова)».

Одной из главных «звезд» выставки стал магистральный пассажирский самолет Ту-204, представленный недавно созданной британско-российской авиационной корпорацией «БРАВИА», учрежденной авиационным научно-техническим комплексом (АНТК) им. А. Н. Туполева, Ульяновским производственным комплексом «Авиастар» и Российским отделением финансовой группы Лондонского Сити «ФРИК». Самолет кроме трехцветного российского флага на киле имел нанесенные надписи на борту «БРАВИА», а на гондолах двигателей «RB 211-535», указывающие, что на нем установлены двигатели известной английской фирмы «Роллс-Ройс», которые используются на машинах многих зарубежных авиакомпаний, что повышает возможность продажи самолетов Ту-204 на экспорт.

Ожидается, что хорошими возможностями продажи на экспорт будет обладать и российский самолет Ил-96-300 с американскими двигателями 2037 фирмы «Пратт-Уитни».

Впервые на выставке был показан опытный дальнемагистральный самолет Эрбас Индастри «А340-200», который совершил перелет в Фарнборо из Тулузы. После посадки из-за неполадок в гидравлической системе самолет более часа простоял в конце ВПП, в результате

INGOSSTRAKH INSURANCE COMPANY, LTD
INGOSSTRAKH
ИНГОССТРАХ
INGOSSTRAKH
ИНГОССТРАХ
INGOSSTRAKH



СТРАХОВОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

«ИНГОССТРАХ»

— старейшая страховая компания страны, имеющая многолетний опыт защиты интересов отечественных и иностранных страхователей, признанная полноправным членом международного страхового рынка, осуществляющая все основные виды страхования,

ПРЕДЛАГАЕТ:

- страхование воздушных судов всех типов на время любых авиационных работ и перевозок в России и по всему миру;
- страхование ответственности и других рисков, связанных с эксплуатацией воздушных судов.

Страховое покрытие предоставляется на общепринятых в мировой практике условиях и производится как в рублях, так и в инвалюте. Принятые «Ингосстрахом» обязательства надежно гарантируются уставным капиталом в 755 млн. рублей, многомиллионными резервами в рублях и СКВ, системой перестрахования в синдикатах Ллойда, ведущих страховых компаниях мира.

ПОЛИСЫ «ИНГОССТРАХА» ПРИЗНАНЫ ВО ВСЕХ СТРАНАХ МИРА.

Наш адрес в Москве: 113805, ГСП, Пятницкая, 12. Москва, М-35.
Телефон: 231-16-77. Факсы: 233-34-05, 230-25-18.
Телекс: 411144 ИНГС.



Французский аэробус «А340».

чего был нарушен график посадки других самолетов.

Демонстрировавшийся на выставке самолет был четвертым опытным. В программе летных и сертификационных испытаний участвуют шесть опытных машин: четыре самолета «А340-300» и два — «А340-200», которые к выставке налетали более 11 000 часов (запланированный объем испытаний — 2000 часов).

Первый серийный самолет «А340» будет поставлен в январе 1993 года немецкой авиакомпании «Люфтганза». Предполагается, что самолет «А340-200» будет успешно конкурировать на дальних авиалиниях с самолетом «Боинг-747-400», который он будет превосходить по топливной эффективности на 59 процентов (на маршруте протяженностью 7400 км). Максимальная дальность полета 14 000 километров с 263 пассажирами.

Особого внимания заслуживают подготовленные фирмами «Боинг», «МакДоннелл-Дуглас» и концерном «Эрбас Индастри» прогнозы развития парка магистральных пассажирских самолетов с числом мест свыше 70 на 20 лет, в 1992—2011 годах, составленные из расчета среднегодового прироста объема перевозок около пяти процентов. По этим прогнозам в 1992—2011 годах для зарубежных авиалиний должно быть произведено и поставлено 11 400 магистральных пассажирских самолетов общей стоимостью 660 млрд. долларов (средняя цена самолета 32,5 млн. долларов) со следующим распределением по типам: узкофюзеляжные с числом мест от 70 до 120—2180, от 121 до 150—1810 и от 151 до 210—2050, а всего 6040 узкофюзеляжных самолетов; широкофюзеляжные с числом мест от 211 до 300—2360, от 301 до 500—2100 и свыше 500—900 самолетов, а всего 5360 широкофюзеляжных самолетов.

В прогнозах подчеркивается, что для обеспечения расчетного прироста объема перевозок в конце 1990-х годов должно увеличиваться производство широкофюзеляжных самолетов большой пассажировместимости и начаться производство самолетов, рассчитанных на перевозку 600 пассажиров и более, разрабатываемых за рубежом: проекты «Боинг-787» (NLA) и развитие «Боинг-747», «МакДоннелл-Дуглас MD-12» и «Эрбас Индастри А-350».

По этим прогнозам впервые оцениваются потребности СНГ в 1992—2011 годах, определенные в 2000 самолетов общей стоимостью 110 млрд. долларов.

В то же время с 1995 года прогнозируется некоторое уменьшение производства магистральных самолетов. Если тремя ведущими фирмами «Боинг», «МакДоннелл-Дуглас» и «Эрбас Индастри» в 1991 году было поставлено 847 магистральных самолетов, то после 1995 года поставки снизятся до 500 самолетов, а к 2004-му— до 400 самолетов. Однако из-за увеличения в общем производстве магистральных самолетов доли многоместных общее число мест в производимых самолетах, составлявшее 142 000 в 1991 году, возрастет до 160 000 в 1992 году и будет практически мало изменяться в последующие годы.

На выставке во французском журнале «Эр Космос» были опубликованы данные о заказах и поставках магистральных самолетов, производимых ведущими фирмами США «Боинг» и «МакДоннелл-Дуглас» и европейским концерном «Эрбас Индастри», которые приведены ниже в таблице:

Из этой таблицы видно, что у фирмы «Боинг» остались твердые заказы на 1473 самолета, концерн «Эрбас Индастри» располагает заказами на 963 самолета, и только у фирмы «МакДоннелл-Дуглас» осталось небольшое число заказов на 188 самолетов. Общее число твердых заказов у всех трех фирм на 1624 самолета.

Фирма «Боинг» изучает возможный облик нового магистрального самолета с большой пассажировместимостью (более 600 чел.), который получил обозначение «NLA» (New Large Aircraft). Ранее фирма предлагала варианты самолетов 747-400 с удлиненными фюзеляжем и верхней пассажирской кабиной. Сейчас она рассматривает и другие варианты. Вице-президент фирмы «Боинг» Дж. Хейхэрст, возглавляющий исследования по самолету «NLA», сказал, выступая на пресс-конференции на выставке в Фарнборо, что размах крыла самолета «NLA» составит 76,2 метра, в результате чего самолет не сможет использоваться в аэропортах, рассчитанных на прием самолета 747-400, крыло которого имеет размах 64,9 метра. Поэтому на самолете «NLA» предусматривается использование крыла, концевые секции которого во время стоянки в аэропорту будут отклоняться вертикально вверх, как на самолете «Боинг-777».

Опубликованы данные о мировом парке реактивных магистральных пассажирских самолетов, насчитывающем в 1992 году 12 980 самолетов, из которых около 4000 должны быть заменены в ближайшее время. В срочном обновлении нуждается также и парк пассажирских самолетов России и других стран СНГ.

Мировой парк самолетов для местных воздушных линий (МВЛ) насчитывает около 3800 единиц, преимущественно с турбовинтовыми двигателями. Для МВЛ прогнозируется в 1992—2011 годах производство и поставки 6400 самоле-

«Боинг»

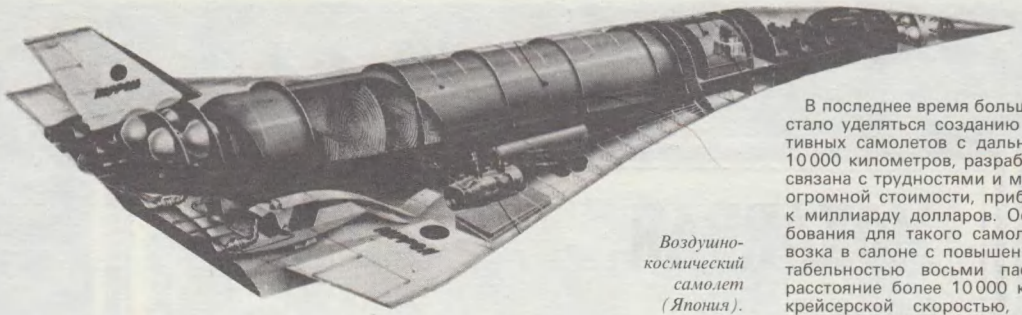
	заказы	поставки
B-737	2985	2333
B-747	1170	925
B-757	789	470
B-767	605	442
B-777	106	—
Всего:	5657	4170

«МакДоннелл-Дуглас»

	заказы	поставки
MD-80	1130	1024
MD-90	67	—
MD-11	174	59
Всего:	1371	1083

«Эрбас Индастри»

	заказы	поставки
A300	463	377
A310	259	213
A320	651	322
A321	144	—
A330	143	—
A340	115	—
Всего:	1775	812



Воздушно-космический самолет (Япония).

тов, рассчитанных на перевозки от 15 до 70 пассажиров, с общей стоимостью 60 млрд. долларов и средней ценой одного самолета 9,4 млн. долларов, причем большую часть их должны составлять турбовинтовые машины: на 41—70 мест — 1650, 21—40 мест — 2210 и 15—20 мест — 1780, а всего 5640 самолетов. Реактивных самолетов для МВЛ по прогнозу должно быть поставлено только 760. На выставке было представлено большое число новых машин для МВЛ, которые достаточно хорошо известны, в том числе турбовинтовые ATP, CN 235-100, Do-328, SAAB 2000, FBA/CBA-123 и «Джетстрим» 31 и 41, а также реактивные PJ 70/85/100 и 146-300 фирмы «Бритиш Аэроспейс» и Канадэр «Ридженл Джет».

На выставке отмечалось, что в 1992 году наблюдается падение спроса на новые турбовинтовые самолеты для местных авиалиний, в результате чего некоторые фирмы вынуждены снижать темпы серийного производства. В частности, фирма «Фоккер» планирует построить в 1992 году 26 самолетов F-50 вместо запланированных 33, а фирма «Бритиш Аэроспейс» планирует в ближайшие годы выпускать по 15 самолетов ATP. Фирма SAAB имеет портфель заказов на 60 самолетов SAAB 340.

Генеральный директор Европейской ассоциации авиакомпаний местных авиалиний (ERAA) М. Эмброуз указал на следующие причины, вызвавшие резкий спад на рынке турбовинтовых самолетов: «Промышленность испытала восторг от гигантской программы переоснащения парка самолетов местных авиалиний в течение ряда лет и сейчас попала в период спада экономики. Значительная политическая нестабильность в мире также влияет на состояние рынка».

Во время выставки шведская фирма «SAAB» уделила большое внимание рекламе своего нового 50-местного пассажирского самолета «SAAB-2000» для МВЛ, который ежедневно совершал демонстрационные полеты. Летные испытания проходят три опытных самолета, во время испытаний были достигнуты скорость 665 км/ч и крейсерская высота полета — 9455 м. Самолет рассчитан на перевозку 50 пассажиров на расстояние 1100 км. Сертификация самолета «SAAB-2000» ожидается в середине 1993 года, на него имеется 48 твердых и 148 зарезервированных заказов.

Во время выставки фирма «Бритиш Аэроспейс» сообщила о завершении сертификации самолета «Джетстрим» 41 для МВЛ. В программе летных и сертификационных испытаний принимали участие четыре самолета, которые налетали более 1200 часов.

«Джетстрим-41» является вариантом самолета «Джетстрим-31» с удлиненным фюзеляжем, увеличенным до 29 числом мест и ТВД мощностью по 1500 л. с., приводящими пятилопастные воздушные винты. Максимальная взлетная масса самолета 10 440 кг, крейсерская скорость — 545 км/ч, максимальная дальность полета — 2540 км.

Проведение выставки в Фарнборо по времени совпало с рассмотрением новых реактивных пассажирских самолетов для МВЛ для выбора и заказа европейского реактивного регионального самолета, получившего название «Ридженл Джетлайнер». Поэтому было представлено несколько машин, которые могли бы соответствовать этим требованиям к региональному реактивному самолету. Английская фирма «Бритиш Аэроспейс» представила целое семейство своих новых самолетов «Ридженл Джетлайнер» RJ 70, 85 и 100, являющихся развитием известного пассажирского самолета для МВЛ «BAe 146». Все три самолета имеют одинаковое высокорасположенное крыло с четырьмя ТРДД и отличаются длиной фюзеляжа и соответственно числом мест в пассажирской кабине (70, 85 и 100). Предложены также проекты самолетов RJ 115 и 120 на 115 и 120 пассажиров, которые будут иметь новое крыло с двумя или четырьмя ТРДД.

Представитель фирмы «Бритиш Аэроспейс» сообщил на выставке, что имеются 32 твердых и 24 зарезервированных заказа на самолеты семейства RJ, которые рассматриваются как конкуренты существующим самолетам: RJ 100 должен конкурировать с самолетами «Фоккер 100», а RJ 115 и RJ 120 — с самолетами «Боинг-737-500» и «МакДоннелл-Дуглас MD-87». По оценке фирмы, до 2000 года на мировой рынок может быть поставлено 1680 реактивных самолетов в категории на 50—120 мест, из них доля самолетов семейства RJ может составить примерно 40 процентов.

Наибольшее число самолетов на выставке, как обычно, относилось к административным, мировой парк которых (по данным на середину 1992 года) составил 29 280 самолетов, из них 14 900 с поршневыми двигателями, 7510 с турбовинтовыми и 6870 с турбореактивными, в том числе с трансконтинентальной дальностью, как, например, канадский «Челленджер», французский «Фалькон 900» или американский «Гольфстрим IV».

В последнее время большое внимание стало уделяться созданию административных самолетов с дальностью более 10 000 километров, разработка которых связана с трудностями и может достичь огромной стоимости, приближающейся к миллиарду долларов. Основные требования для такого самолета — перевозка в салоне с повышенной комфортабельностью восьми пассажиров на расстояние более 10 000 километров с крейсерской скоростью, соответствующей числу M = 0,8—0,9. Этим требованиям соответствуют проекты новых самолетов, предложенных фирмами «Канадэр» (Канада), «Гольфстрим Аэроспейс» (США) и «Дассо» (Франция).

Фирма «Канадэр» предложила проект самолета «Глоубал Экспресс», являющегося развитием самолета «Челленджер 601», с расчетной дальностью 10 450 км, которая может быть увеличена до 11 000 км. Фирмой «Гольфстрим Аэроспейс» предложен проект самолета «Гольфстрим V», являющегося развитием известного самолета «Гольфстрим IV», на котором в 1987 и 1988 годах были осуществлены кругосветные перелеты. Самолет «Гольфстрим V» сможет перевозить восемь пассажиров на расстояние 11 560 километров с крейсерской скоростью, соответствующей числу M = 0,8. Оба самолета, «Глоубал Челленджер» и «Гольфстрим V», должны иметь силовую установку из двух ТРДД, установленных по бокам фюзеляжа.

В проекте самолета «Фалькон 9000» фирмы «Дассо» будет использована трехдвигательная силовая установка как и на известном самолете «Фалькон 900». Сертификация всех трех самолетов намечается в 1996—1998 годах. Расчетная цена самолета около 30 млн. долларов.

Необходимо отметить, что за рубежом парк административных самолетов дополняется огромным парком авиации общего назначения из 322 000 летательных аппаратов, в основном легких самолетов и небольшого числа легких вертолетов (около 7000).

На стендах была представлена обширная информация о продолжающихся исследованиях сверхзвуковых пассажирских самолетов (СПС) фирмами «Бритиш Аэроспейс», «Аэроспасьяль» и «Дойче Эрбас» в Европе, фирмами «Боинг» и «МакДоннелл-Дуглас» в США и «Мицубиси» в Японии, в которых участвуют также российские институты и ОКБ (ЦАГИ, ЦИАМ и АНТК им. А. Н. Туполева). Общая стоимость разработки СПС оценивается в 20 млрд. долларов, из которых около 7 млрд. долларов потребуется для разработки двигателя с изменяемым циклом работы, в связи с чем считается обязательным, чтобы разработка из-за такой большой стоимости осуществлялась на международной основе. Предполагается, что СПС смогут появиться в эксплуатации в 2000—2010 годах, причем стоимость билета на них для обеспечения конкурентоспособности не должна превышать более чем на 30 процентов стоимость билета на дозвуковых самолетах. Потребности мирового рынка в СПС оцениваются первона-

Продолжение на стр. 31.

MOKARRAR

Aviation Co.Ltd.

ИРАНСКАЯ КОМПАНИЯ

МОКАРРАР

ОСУЩЕСТВЛЯЕТ:

рекламу российской авиационной техники;
сдачу в аренду самолетов и вертолетов;
продажу авиационной техники за рубежом.

Компания приглашает к сотрудничеству летный персонал, имеющий опыт международной деятельности на самолетах Ту-154М, Ил-76, Ан-12, Ан-124 и Як-40.

Предоставляется работа за рубежом по контракту. Отбор на конкурсной основе после собеседования на английском языке.

Представительство «Мокаррар» в Москве.

Тел.: 963-06-53, 269-16-97, факс: 269-29-21.

مکرر

شرکت خدمات هوائی

mkr



БРАВО, „BRAVIA"



Главную сенсацию на авиавыставке «Фарнборо-92» вызвало появление на ней никогда ранее не демонстрировавшихся за рубежом совершенно секретных в недавнем прошлом боевых машин. Их снимки с леденящими душу подписями появлялись на самых видных местах в английских газетах и журналах.

«Недра» этих изданий обычно заполнялись материалами не столь захватывающими. В них больше говорилось о будничных делах авиастроителей, о партнерстве, о рынках сбыта. И все же эта сторона дела привлекала не меньше внимания и составляла по своей сути не меньшую сенсацию. Так, в день открытия авиасалона специальный информационный бюллетень выставки «Флайт дейли ньюс» писал: «То, что русские готовились быть первыми на авиавыставке, — не новость. Настоящая новость заключается в решимости, с которой они порывают с 70-летним периодом изоляции и с гордостью говорят всему миру: мы открыты в наших делах и ищем рынки и партнеров».

Если когда-нибудь в будущем историки станут исследовать вопросы зарождения международной кооперации между Востоком и Западом в области авиастроения, то им непременно следует обратить внимание на 1992 год или на два-три года раньше. А своеобразной вехой этого отрезка времени может служить авиавыставка «Фарнборо-92».

Один из руководителей Общества английских авиационно-космических компаний и директор авиасалона «Фарнборо интернэшнл» сэр Барри Даксбери в беседе с автором этих строк сказал, что самое примечательное в салоне — это изменившийся состав публики. На этот раз было заметно меньше сторонних зрителей. В большинстве же своем это были специалисты, представители фирм, бизнесмены. Словом, люди, имеющие самое прямое отношение ко всему, что связано с различными сферами и аспектами авиационной промышленности.

Попробуем более подробно разобраться в тенденциях и особенностях международного сотрудничества, а может быть, и соперничества. Для этого надо побывать в шале различных фирм, пообщаться с нашими и зарубежными генеральными конструкторами, коммерческими директорами, менеджерами, финансистами, поприсутствовать на переговорах, побеседовать с коллегами в неформальной обстановке за пинтой пива.

После завершения периода холодной войны международное сотрудничество между Западом и Востоком стало бурно развиваться во многих сферах. Но в авиастроении помимо чисто политических факторов оно обусловлено и рядом специфических особенностей. Во-первых, авиастроение во всех странах столкнулось с необходимостью сужения военного сектора и переориентацией на гражданское производство. Эта проблема перешагнула национальные границы и стала общей для большинства развитых стран. Во-вторых, авиастроительная индустрия — весьма наукоемкая, а следовательно, и дорогостоящая. Хочешь-не хочешь, а это заставляет задумываться о кооперации. И, наконец, чисто коммерческий аспект. Чтобы получить прибыль на современном авиационном рынке, нужно изготовлять продукцию быстро, высокого качества, делать ее конкурентоспособной. Благодаря международной кооперации всего этого добиться также проще.

Возьмем, к примеру, совместную британско-российскую авиационную корпорацию «Бравиа». Эта корпорация включает авиационный научно-технический комплекс (АНТК) имени А. Н. Туполева, ульяновское акционерное общество (бывший авиационно-производственный комплекс) «Авиастар» и российское отделение английской банковской группы «Флемингс».

В середине 1990 года инженеры АНТК имени А. Н. Туполева и английской фирмы «Роллс-Ройс» пришли к убеждению, что объединение усилий этих фирм может привести к созданию технически надежной и экономически конкурентоспособной машины. Так появилась идея оснастить создаваемый уже самолет Ту-204 двигателями фирмы «Роллс-Ройс».

Но для ее реализации нужны были средства. В той экономической прострации, в которой мы оказались, российская сторона изыскать такие средства не могла. Более того, под напором социально-экономических проблем переходного периода вот-вот могла рухнуть сама научно-производственная база «туполевцев».

Что касается английских партнеров, то следует отметить, что известная фирма «Роллс-Ройс» в течение многих лет поддерживает тесные деловые связи с крупной и престижной коммерческой банковской группой «Роберт Флеминг энд Компани», которая ищет пути расширения своей и без того успешной деятельности. Взгляд английских банкиров упал на авиационную промышленность России. Взаимная заинтересованность помогла преодолеть неизбежные при подобных начинаниях барьеры, и благодаря энергичной поддержке генерального директора Департамента авиационной промышленности Российской Федерации Анатолия Братухина в апреле нынешнего года была юридически оформлена британо-российская корпорация «Бравиа». Пятьдесят процентов получает английская сторона, пятьдесят — российская (на двух партнеров).

Если российская и британская стороны пришли к заключению о необходимости кооперации, значит, она должна быть выгодной для всех. В чем стоит выгода российской стороны, если она получает не всю прибыль, а лишь 50 процентов от нее?

Прежде всего в том, что появляется возможность для поддержания и развития основного производства привлечь иностранный капитал. А сохранить основное производство — это значит сберечь достигнутый научный и технический потенциал, кадры, решить острые социальные проблемы. Словом, это позволяет научно-производственному комплексу выжить в суровой экономической действительности, обретя зарубежных инвесторов.

Но возможности получения валюты тоже не безграничны. Следовательно, надо искать другие источники добывания средств. Такими источниками для «Авиастара» стали вспомогательные производства: завод по изготовлению бытовой электроники, мебельная фабрика, другие предприятия. Эти вспомогательные производства также создаются с помощью зарубежных партнеров.

На изготовление продукции широкого потребления требуется не столь длительное время, как на создание самолета. Вложенные средства окупаются быстрее. И их в свою очередь можно использовать для наращивания потенциала в основной сфере — самолетостроении.

Все это позволяет самолетостроителям из Ульяновска не только выжить, но и расширять производственные структуры. А то, что 50 процентов прибыли придется отдавать за рубеж, «туполевцев» не смущает, поскольку они мыслят категориями, в которых приоритет отдается экономической целесообразности и здравому смыслу.

Прежде чем включиться в борьбу с конкурентами на международном авиационном рынке, необходимо в обязательном порядке решить одну важную проблему, называемую иностранным словом — СЕРТИФИКАЦИЯ. Раньше ее не всегда замечали. Теперь же для создателей наших летательных аппаратов, эксплуатационников, руководителей коммерческих структур эта проблема является приоритетной. И не такой уж простой. Как откровенно высказался на выставке в Фарнборо генеральный директор АНТК им. А. Н. Туполева Валентин Климов, мы привыкли работать не под заказчика, а по постановлению. Поэтому нам всегда было очень просто. По постановлению мы делали самолет, не заботясь о том, чтобы был заказчик, который бы его купил.

Теперь же за покупателя идет борьба. А покупатель при приобретении товара оценивает не только его качество, стоимость, но и возможность эксплуатации самолетов и вертолетов без каких-либо ограничений.

Сертификация по большому счету направлена на повышение безопасности полетов, на защиту окружающей среды, достижение других очень важных и необходимых для человека целей. И это, бесспорно, благо. Но сертификация используется также как скрытая форма борьбы с конкурентом. Об этом предпочитают много не говорить, но тем не менее это так. Скажем, удалось фирме улучшить какие-то технологические показатели при создании самолета, и она стремится узаконить их и сделать эти показатели международной нормой. Другие фирмы, чтобы достичь этих показателей, вынуждены тратить дополнительные средства, а главное — время. Хорошо ли это, плохо ли, но это — реальность. Таковы правила игры. И если мы хотим добиться коммерческого успеха на авиационном рынке, мы должны соблюдать эти правила.

Среднемагистральный пассажирский лайнер Ту-204-220, оснащенный двигателями фирмы «Роллс-Ройс», по всем техническим и стоимостным характеристикам получился весьма конкурентоспособной машиной. И, пожалуй, невозможно будет назвать английский журнал или газету, освещавших авиавыставку, которые не отдавали бы должное этому проекту.

А это означает, что он вскоре выплеснется на международный рынок и сможет доставить много беспокойства конкурентам. И они вежливо нам противодействуют, используя в соперничестве узаконенные нормы.

Коммерческий директор АО «Авиастар» в разговоре на тему сертификации рассказал мне такую историю. Два года назад он встретился с президентом одной американской фирмы, изготовлявшей кислородное оборудование. После демонстрации на Волге привезенных образцов президент поделился с ним, как ему удалось добиться процветания своей фирмы.

При разработке кислородного оборудования фирма удачно решила некоторые технические проблемы. Президент доказал, что используемое фирмой ноухау повышает безопасность и добился, чтобы достигнутые им показатели были внесены в соответствующий реестр в качестве нормы для всех остальных. И пошла прибыль, поскольку другие фирмы вынуждены были покупать эту новинку, или приобретать лицензию на ее производство, или тратить время на разработку собственного аналога.

Применительно к самолетостроению представляет интерес следующий рассказ заместителя главного инженера того же «Авиастара» Валерия Савотченко. Он много лет работает над проблемой контроля чистоты рабочих сред. А безопасность полетов в огромной степени зависит от чистоты жидкости, используемой, скажем, в гидросистеме. На этот счет имеются определенные международные стандарты. У «Авиастара» имеются уникальные разработки, позволяющие добиваться высокой чистоты жидкости и контролировать ее непосредственно на борту самолета. Значит, надо внедрять новые параметры и нормы в правила эксплуатации гидросистем и вносить их пока в наш российский, а затем и в международный реестр. И наши разработки вынуждены будут покупать.

На Западе бизнес использует эту игру, а мы без конца свои шансы упускаем. А игра эта узаконена и ничего предосудительного в ней нет. Она сулит прибыль, вот почему в настоящее время необходимо проявлять особое внимание к этому иностранному слову «сертификация». Не случайно, анализируя возможности продажи Ту-204-220 за рубеж, вскоре после открытия выставки в Фарнборо лондонская газета «Таймс» писала о трудностях, которые предстоит преодолеть фирме «Бравиа», поскольку самолет «еще должен преодолеть жесткую сертификацию мировых авиационных властей».

С чего же начиналась кооперация для английских коллег, и как они оценивают ее перспективы?

Еще 2,5—3 года назад, анализируя ситуацию в нашей стране, нынешний генеральный директор «Бравиа» Малькольм Мэги-Браун, работавший в Русском народном банке, понял, что в скором времени структура государственного регулирования в России будет разрушена. Он и его коллеги осознали, что для выполнения серьезных проектов в авиастроении потребуется инициатива. Первый опыт кооперации был приобретен при создании совместного предприятия с авиакомпанией «Волга-Днепр», отпочковавшейся от ульяновского производственного комплекса. Английская сторона положительно оценила и результаты работы и подход к делу, проявленный российскими коллегами из «Волги-Днепр». Это послужило хорошим основанием для создания «Бравиа». Весьма просвещенным оказался и директор банковской группы «Флемингс» господин Джордж Хортон. Он сразу оценил преимущества предстоящей кооперации. Из беседы с английскими партнерами удается уяснить, что же внушает им уверенность в успехе.

Прежде всего то, что Ту-204-220 относится к тому же классу машин, что и американский «Боинг-757». Они сравнимы по характеристикам. На такие самолеты сегодня в мире существует большой спрос.

Далее. Российские самолеты будут обходиться дешевле «Боингов». Поскольку во многих странах ощущается необходимость в замене самолетного парка, то для потенциальных покупателей российско-английский вариант самолета будет более предпочтительным. Тем более, что модификации этого самолета могут использоваться в грузовом варианте.

Вариант с Ту-204 — это только первая ласточка. За этим проектом последует серия аналогичных проектов с машинами другого класса. Все это означает сотрудничество на долгосрочной основе. А оно всегда предпочтительнее для партнеров, нежели разовое.

Было бы неверным рисовать эдакую лубочную картинку кооперации АНТК им. А. Н. Туполева со своими английскими коллегами. Но характерно, что сами англичане называют инвестирование капитала в России «женитьбой на всю жизнь, а не кратковременной связью». А у какого брака нет проблем?

Проблемы создают и возможности, как бы отвечая на мой вопрос, приводит английскую поговорку Малькольм Мэги-Браун. Но они существуют для того, чтобы их решать, а не бежать от них, дополняет он от себя. Итак: Браво,«Бравиа». Но скажем это не слишком громко, поскольку для больших событий громких слов не требуется.

Е. НИКИТИН,
корреспондент ИТАР-ТАСС
специально для «Гражданской авиации»

Фарнборо, Англия.

Адреса совместной британско-российской авиационной корпорации «Бравиа»:

11 — th Floor, Moor House, 119 London Wall,
London EC2Y 5 ET
Telephone: 071 382 8279
Fax: 071 382 8271
Director General — Malcolm Magee — Brown

ФРИК (Российское отделение инвестиционной корпорации «Флемингс»)

Fleming Investments Limited,
25 Copthall Avenue, London, EC 2R 7DR
Telephone: 071 638 5858
Telex: 297451
Fax: 071 382 8155
Director — George S. HORTON

АНТК имени А. Н. Туполева

КЛИМОВ Валентин Тихонович — Генеральный директор
Россия, 131019, Москва, ул. Радио, 1.
Телефон: 261-24-36.

А/О «Авиастар»

МИХАЙЛОВ Виктор Васильевич — Генеральный директор.
Россия, 432062, г. Ульяновск, пр. Антонова, 1. Телефон: 20-25-75. Телекс: 224888 ПРИМА. Факс: 20-35-06. Телетайп: 263022 ГОРН.

КОМПАНИЯ «МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИОННАЯ БИРЖА»

ПРИГЛАШАЕТ К ДЕЛОВОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ ВСЕХ ЮРИДИЧЕСКИХ И ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ, ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ В РАЗВИТИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

ЦЕЛЯМИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МАБ ЯВЛЯЮТСЯ:

- создание в системе гражданской авиации, действующей в едином экономическом пространстве страны, благоприятных условий для свободного и справедливого перераспределения материально-технических ресурсов и наиболее эффективного их использования всеми субъектами отрасли;
- упорядочение и активизация коммерческой деятельности в системе гражданской авиации, направленной на укрепление производственных и хозяйственных связей, на развитие социальной сферы в трудовых коллективах;
- организация производственной и коммерческой деятельности МАБ, способствующей наиболее полному удовлетворению потребностей гражданской авиации и смежных с ней отраслей в материально-технических ресурсах;
- активизация процесса вовлечения в товарооборот народного хозяйства страны продукции, работ и услуг предприятий гражданской авиации и смежных с ней отраслей, интеграция этих видов продукции в систему международной торговли;
- всемерное поощрение и поддержка деловой инициативы, ориентированной на быстрое и эффективное вовлечение в товарооборот отходов производства, излишних и неиспользуемых материально-технических ресурсов;
- содействие формированию реальных и справедливых цен на авиационные и другие работы и услуги авиапредприятий как у себя в стране, так и за рубежом;
- всесторонняя помощь установлению деловых контактов между отечественными и иностранными фирмами, организациями, предприятиями, отдельными специалистами, представляющими различные направления деятельности в сфере профессиональных и коммерческих интересов учредителей МАБ, а также привлечение к сотрудничеству деловых кругов и общественных организаций стран мирового сообщества.

НАШ АДРЕС:
125167, Москва, Ленинградский проспект, 37-а, кор. 7.
Телефоны: 155-64-74, 155-64-75. Факс: 152-01-60.

МАБ



ВЫСОТА

ЖУРНАЛ
В ЖУРНАЛЕ

ВЫПУСК № 42

Раздел ведет
Наталия ЯЧМЕННИКОВА



Непросто в нынешних условиях складывается жизнь в учебных заведениях гражданской авиации. И все-таки те юноши и девушки, которым удалось стать студентами и курсантами, смотрят вперед с присущим молодости оптимизмом. Не унывает и эта группа студентов Московского института инженеров гражданской авиации, получившего недавно статус технического университета. И, как говорится, дай-то им Бог удачи на избранном пути.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

НЕ БУДЕМ ИЗОБРЕТАТЬ ВЕЛОСИПЕД

Совсем недавно, находясь в отпуске, заглянул в Егорьевский авиационно-технический колледж. Когда-то сам окончил авиатехническое. Вот и потянуло в «альма-матер» — посмотреть, что изменилось, как живут нынешние курсанты. Но, честное слово, лучше б не заходил.

Курсанты слоняются, словно им абсолютно нечем заняться. Среди недели можно встретить отъезжающих в Москву. Воспитатели, которые заменили командиров рот, «бьются об стенку», чтобы улучшить дисциплину. Все бестолку.

Насколько я помню, в нашем училище всегда пятьдесят-семьдесят процентов учебных пособий, оформление аудиторий делали сами ребята. Сейчас же, по словам преподавателей, не допросишься какой-то несчастный плакат начертить.

Да, раньше дисциплина была. И в самоволку сбегать или втихаря с девушкой в кино сходить было даже романтично. А теперь девчонок встретишь на территории училища практически в любое время суток. Или, к примеру, форма. Мы ее носили с гордостью, поддерживали на должном уровне. В ней — и на танцы, и в увольнение. Однако сегодня форма, как видно, в загоне. Курсанты одеты в «технички», или вообще «по гражданке». Вид у них неопрятный, расхлябанный.

В общем, перестали училища быть кузницей настоящих мужчин. А ведь — по крайней мере, так считалось — в авиации работают настоящие мужчины. Молодые ребята становились ими во многом благодаря строгому, почти армейскому, укладу курсантского быта. Свою роль играла, безусловно, и романтика неба, и красивая форма гражданских авиаторов. А сейчас все это развалилось.

Я убежден: если мы хотим растить настоящих профессионалов, если хотим поддержать престиж авиационных специальностей; просто необходимо вернуться к прежней системе обучения и воспитания курсантов. Потому что жизнь сколько раз доказывала: нет дисциплины — нет должных знаний. Нет знаний — о чем говорить?

И еще. Вот сейчас все разбежались по своим национальным квартирам и в суверенной гордости, похоже, совсем забыли о подготовке кадров. Возьмем нашу Узбекскую национальную авиакомпанию. В прошлом году она не послала на учебу ни одного человека. Зато собралась создавать собственное училище. Какое-никакое, зато свое. Ну зачем опять мутить воду, выбрасывать лишние деньги? Не проще ли после соответствующего отбора посылать учиться самых достойных в уже существующие колледжи и институты? Не важно, где территориально они находятся. Так поступают многие зарубежные авиакомпании. И нам не стоит изобретать велосипед.

А. САДЫКОВ,
авиатехник

г. Ташкент.

ХОЧУ СКАЗАТЬ

НАДО ВЕРИТЬ

Я еще только собираюсь поступать в летно-техническое училище гражданской авиации. Но мне не безразлично то, что происходит в Аэрофлоте. И побудило меня написать это письмо чувство тревоги.

Дело в том, что я живу в Таджикистане. Сейчас у нас трудности, связанные с горюче-смазочными материалами. Цены подскочили во много раз... Основная масса пассажиров перекинулась на железную дорогу: пусть утомительна дорога и комфорт не тот, но зато билет дешевле, чем в Аэрофлоте.

К чему я веду этот разговор? А к тому, что из-за потери клиентов финансовый карман Аэрофлота сильно худеет, и Аэрофлот будет вынужден закрывать свои местные авиалинии. И наш Курган-Тюбинский аэропорт в плачевном положении. Пилоты поговаривают, что его закроют. Сколько человек останутся без работы, а у них семьи, дети, которых надо кормить, обуть, одеть.

И начнется утечка кадров. В Таджикистане в последнее время происходит большой отъезд «европейцев» — русских, немцев, украинцев и т. д. А в Аэрофлоте в основном работают все «европейцы». Лишь 20—25 процентов местные, то есть таджики, узбеки. Вот так.

И все-таки я верю: наступят благоприятные дни в нашей стране. Главное не падать духом и не разочаровываться в выбранной профессии.

Алексей МЕДЖИТОВ

г. Курган-Тюбе.

СТРОКИ ИЗ ПИСЕМ

ПОЧЕМУ ЛЮДИ ЛЕТАЮТ?

Сделал еще два прыжка с парашютом, но доволен не остался: плохо вышло. Не выдержал, а потом передержал время падения, не выровнялся при раскрытии. Из-за этого сильно рванило. Да и приземление было неважное. Но я обязательно отработаю этот элемент.

Очень хочу летать! Правда, сейчас занимающихся у нас в клубе стало втрое меньше. Не знаю, почему. Остались только самые, самые — кто, действительно, мечтает о небе. И если им, как и мне, сказать: брось это дело — никогда!

Сейчас вся авиация только и держится на таких людях. Спросите любого пилота, планериста, парашютиста: «Почему ты летаешь?» И он вам ответит: «Да, авиация — тяжелая работа. Но это авиация...»

Евгений ЛЕВЧЕНКО

г. Владикавказ.

СПАСИБО, ЖУРНАЛ!

Уже давно мечтаю стать авиатором. Но в семье я как бы выродок — нет никого, по чьим стопам мог бы пойти. Отец и старший брат офицеры, мама тоже работает в воинской части. И если бы не ты, любимый журнал «Гражданская авиация», то я не имел бы никакой поддержки. И первое, что хочу сказать тебе, — это огромное спасибо.

Владимир ТУПИЦИН,
пятнадцать лет

г. Москва.

В ПЛЕНУ НЕРАЗБЕРИХИ

По телевидению прошла информация о том, в какой сложной ситуации оказался Рижский Краснознаменный институт инженеров гражданской авиации. Мне небезразлична его судьба, так как сам учился в нем, там работают мои однокурсники, преподаватели, которых я безмерно уважаю.

Почему так получается: одно правительство посылает за тридевять земель свой флот, чтобы помочь попавшему в беду соотечественнику, а другое не замечает под боком, что целый коллектив преподавателей и студентов является заложником в плену неразберихи, созданной совсем не им?

Н. МАШОНКИН

г. Рига.

СПРАВОЧНОЕ БЮРО

«Для чего существуют зональные приемные комиссии?»

Е. ПАКУЛИН

г. Махачкала.

Зональные приемные комиссии осуществляют набор абитуриентов в институты, училища и колледжи Аэрофлота по регионам. Это удобно уже хотя бы потому, что многие поступающие имеют возможность сдать вступительные экзамены и пройти медицинскую комиссию буквально рядом с домом.

«Будет ли в 1993 году набор в высшие и средние учебные заведения Аэрофлота?»

В. АНТОНЕНКО

г. Магадан.

Будет.

«В каких училищах готовят юношей по специальности «бортпроводник»?

С. КОЗИЕНКОВ

г. Тольятти.

Там же, где и девушек, — в Санкт-Петербургском и Красноярском средних учебных заведениях Аэрофлота.

«У меня гайморит. Примут ли меня в летное училище?»

Д. СИЛЮНОВ

г. Нурабад.

К сожалению, нет.

«Слышал, что в летные училища принимают с семнадцати лет. Так ли это?»

Н. БРАГИН

Венгеровский р-н
Новосибирской обл.

Уточняем: в летные училища Аэрофлота принимаются лица с 16,5 до 22 лет.

ФАРНБОРО-92: РЕАЛЬНОСТЬ И ПРОГНОЗЫ

чально в 2000 году в 700, а в дальнейшем в 2015 году — в 1500 самолетов, исходя из прогнозируемого в 2000 году объема перевозок на СПС в 315 000 пассажиров, а в 2015 году — 607 000 пассажиров.

На выставке фирма «Боинг» привела результаты своих исследований СПС, осуществляемых совместно с NASA. Исследовалась 21 различная схема СПС, а шесть из них более детально. Приводилась иллюстрация одной из исследуемых схем с крылом большой стреловидности размахом 40 м и фюзеляжем длиной 95 м с взлетной массой 317 т с четырьмя ТРДД под крылом тягой по 22,7 т. Самолет рассчитан на перевозку 250—300 пассажиров со скоростью, соответствующей числу M=2, на маршрутах протяженностью 9000—12 000 км, причем он должен соответствовать требованиям Федерального агентства авиации FAR 36, часть 3, по уровню шума и эмиссии. Для удовлетворения этим требованиям полет со сверхзвуковой скоростью для уменьшения воздействия звукового удара будет проводиться в установленных воздушных коридорах и только над водой или над сушей в малонаселенных районах.

Подобный проект СПС несколько больших размеров (размах крыла 41,3 м и длина фюзеляжа 104,5 м) с взлетной массой 400 т и дальностью полета 12 000 км исследуется в Японии фирмой «Мицубиси».

На выставке было сообщено, что для исследований СПС на международной основе из-за их большой стоимости образована «группа пяти», в которую входят фирмы «Боинг» и «МакДоннелл-Дуглас» (США), «Бритиш Аэроспейс» (Великобритания), «DASA» (Германия) и «Аэроспасьяль» (Франция), а в качестве ассоциированных присоединились фирмы «Аления» (Италия), CASA (Испания) и АНТК им. А. Н. Туполева. В этих исследованиях также участвуют наши ведущие авиационные институты ЦАГИ И ЦИАМ.

Продолжаются также исследования гиперзвуковых пассажирских самолетов (ГПС), которые будут обладать скоростью, соответствующей числу M=5 и более. Предполагается, что ГПС сможет появиться в эксплуатации через 5—10 лет после СПС. На выставке на стендах были приведены результаты исследований силовой установки для ГПС со скоростью, соответствующей числу M=5, которые проводят в Европе фирмы «SNEKMA» и «Роллс-Ройс», в США «Дженерал Электрик» и «Пратт-Уитни», а в Японии — фирмы «Ишинава», «Кавасаки» и «Мицубиси».

На стендах были представлены модели разрабатываемых воздушно-космических самолетов «NASP» /X-30 (США), «Гермес» (Франция), «Хотол» (Англия), стартующий с самолета-носителя Ан-225, «Зенгер» (Германия) и «Хоуп» (Япония). Программы разработки этих ВКС из-за их сложности и большой стоимости задерживаются по сравнению с ранее намеченными планами. По программе ВКС NASP /X-30, общая стоимость которой оценивается в 5,7 млрд. долларов, предполагается резкое увеличение ассигнований NASA и Министерству обороны с 1993 финансового года.

Окончание. Начало на стр. 20.

Была представлена информация о проекте воздушно-космического самолета, разрабатываемого в Японии фирмой «Мицубиси», с взлетной массой 350 тонн с комбинированной силовой установкой, состоящей из ЖРД и ПВРД со сверхзвуковым сгоранием.

Характерно, что все эти программы разрабатываются как национальные, несмотря на их огромную стоимость, из-за ожидания больших преимуществ, которые они могут дать, хотя более целесообразной была бы их разработка на международной основе. В этой связи представляется интересной разработка концепции авиационно-космической системы, состоящей из английского ВКС «Хотол» с ЖРД, разработанным конструкторским бюро «Химавтоматика» (КБХА), стартующего с самолета-носителя Ан-225, в которой участвуют Европейское космическое агентство ЕКА и английская фирма «Бритиш Аэроспейс», а также институты ЦАГИ и ЦИАМ и конструкторские бюро АНТК им. О. К. Антонова, КБХА и НПО «Молния».

На дальней стоянке посетители могли видеть тяжелый транспортный самолет Ан-124 объединения «Волга—Днепр», на котором были доставлены на выставку отечественные самолеты и вертолеты. Следует подчеркнуть, что за рубежом нет машин, сопоставимых по грузоподъемности с самолетом Ан-124 и тем более с Ан-225, причем за рубежом разработка тяжелого транспортного самолета, сопоставимого по грузоподъемности с Ан-124 и Ан-225, не предусматривается. Поэтому самолеты Ан-124 используются по лизингу зарубежными авиакомпаниями для перевозки тяжелых и крупногабаритных грузов.

Впервые были представлены патрульный самолет Ан-72П, предназначенный для патрулирования прибрежных зон, и самолет-заправщик Ил-78М, который, имея на борту 85 тонн топлива, может одновременно дозаправлять в полете два самолета. Обе эти машины являются модификациями наших военно-транспортных самолетов и вызвали большой интерес.

На выставке были представлены 20 вертолетов, из которых впервые демонстрировались новый европейский трехдвигательный вертолет Еврокоптер EH-101, заказанный Англией и Канадой в транспортном, поисково-спасательном и противолодочном вариантах, и легкий многоцелевой вертолет MD-520 с системой «NOTAR», заменяющей рулевой винт. Были показаны также известные американские военно-транспортные вертолеты «Боинг-Вертол CH-47», «Сикорский UH-60», легкие многоцелевые вертолеты AS-350B и AS-355 европейского консорциума «Еврокоптер» и ВК-117В, строящиеся по объединенной программе Германии и Японии.

Экспозицию стран СНГ представляли четыре вертолета, в том числе тяжелый транспортный Ми-26, военно-транспортный Ми-17, легкий многоцелевой Ми-34 и боевой вертолет Ка-50, на базе которого изучаются также многоцелевой и транспортный варианты.

Перед выставкой английский журнал «Флайт Интернешнл» поместил статью о сертификации вертолета Ми-26, где утверждалось, что характеристики грузоподъемности вертолета Ми-26 сопоставимы с данными американского вертолета «Боинг BV-234» (гражданский вариант «CH-47») по данным брошюры сингапурской фирмы «Аэролифт Интернешнл», рекламирующей аренду вертолета Ми-26.

Такая информация была оценена как некорректная, так как максимальная грузоподъемность вертолета CH-47 во время испытаний не превышала 14 тонн, в то время как на Ми-26 был установлен международный рекорд подъема груза 28 тонн, то есть вдвое больше. Следует отметить, что директор фирмы «Аэролифт Интернешнл», прочтя эту публикацию, прислал в редакцию журнала «Флайт» опровержение, указывая, что при эксплуатации в одинаковых условиях (H=1000 м и t=30°C) вертолет Ми-26 на тросе длиной 30 м перевозил груз 14,9 т, а вертолет BV-234 только 10,9 т. Максимальная грузоподъемность Ми-26 составила 18,5 т на тросе длиной 30 м, а вертолета BV-234 — только 12,7 т, причем на короткой подвеске, то есть разница составляла 40 процентов.

На выставке Ростовское вертолетное производственное объединение «Роствертол» успешно вело переговоры с фирмами «Брук Интернешнл» (США) и «Эр Фойл» (Англия) о лизинговых поставках вертолетов Ми-26 для перевозки тяжелых грузов.

Огромный интерес вызвали отечественные самолеты для тренировочных полетов и высшего пилотажа Су-29Т и Су-31, особенно их летная демонстрация. Ошеломляющее впечатление произвели демонстрационные полеты на Су-29Т чемпиона мира по высшему пилотажу Юргиса Кайриса, выполнявшего казавшиеся немыслимыми каскады фигур высшего пилотажа. Все издания выставки дали высшую оценку и летчику и самолету, отмечая, что самолет Су-29Т, являющийся развитием хорошо зарекомендовавшего себя самолета Су-26, полностью удовлетворяет требованиям Федерального агентства авиации FAR, часть 22, и пользуется большим спросом за рубежом, цена самолета 165 тысяч долларов.

Наряду с новыми самолетами и вертолетами на выставке можно было увидеть и самолеты-ветераны «DC-3», которые начали производиться в 1935 году и до сих пор эксплуатируются на авиалиниях. Демонстрировались два самолета «DC-3», снабженные ТВД «Пратт-Уитни Канадиен» мощностью по 1785 л. с. с пятилопастными воздушными винтами фирмы «Хартцелл» и современным оборудованием, которые были сертифицированы в 1990 году. Модифицированные самолеты, получившие обозначение «Тюрбо 67», по сравнению с исходными самолетами «DC-3/C-47» имеют на 35 процентов большую грузоподъемность, на 24 процента большую скорость и на 76 процентов большую производительность.

Подводя итоги выставки, ее директор Барри Дексбери отметил беспрецедентное участие в ней российской авиационной техники и высокое мастерство летчиков, а генеральный директор департамента авиационной промышленности Анатолий Братухин указал на готовность авиационной промышленности к международному сотрудничеству.

Е. РУЖИЦКИЙ,
профессор

гг. Фарнборо—Москва.

Это произошло 5 сентября 1992 года в аэропорту Борисполь. Самолет Ту-154 № 85269 ночью произвел вынужденную посадку с неисправным шасси. Авиалайнер пилотировал экипаж Бориспольского авиаотряда в составе командира корабля пилота-инженера 1-го класса Вячеслава Первака, второго пилота Виктора Пария, штурмана 1-го класса Вячеслава Филимошкина и бортинженера 1-го класса Валентина Горбунова. Случай неординарный. Тем, кто находился на борту, угрожала серьезная опасность. И только мужество, высокое летное мастерство экипажа и отличное знание им авиационной техники предотвратили летное происшествие, которое могло повлечь за собой самые тяжелые последствия. Ведь на борту находилось 147 пассажиров, многие из них с детьми.

СПАСИБО ТЕБЕ, КОМАНДИР!

В эту ночь экипажу предстоял полет по маршруту Борисполь—Нижневартовск. Как обычно, провели предполетную подготовку, заняли рабочие места в кабине и в 2 часа 54 минуты произвели взлет. Машину пилотировал командир корабля Вячеслав Первак. После отрыва от бетонки, на безопасной высоте он дал команду второму пилоту убрать шасси. Зажглись красные лампочки. Все нормально, шасси пошло на уборку. Самолет продолжал набирать высоту. Но через несколько секунд экипаж обнаружил, что шасси полностью не убралось. Все три стойки не стали на замки убранного положения.

— Выпустить шасси! — скомандовал Вячеслав. Второй пилот поставил кран на выпуск. Шли секунды, но ни одна из зеленых лампочек не загорелась. Носовая и две основные опоры не стали теперь уже на замки выпущенного положения. И тут бортинженер доложил:

— Давление в гидросистеме падает! Наблюдается утечка гидросмеси!

Связались с землей. Доложили о случившемся. По согласованию с руководителем полетов, экипаж принял решение летать над аэродромом до наступления рассвета и выработки топлива до минимального остатка.

А в салоне самолета все было спокойно. Многие пассажиры уже спали, некоторые читали газеты. О случившемся никто и не подозревал. В. Первак понимал, что нервозность пассажиров, тем более паника, могут еще больше усложнить обстановку. Вызвал в кабину бортпроводников, дал указание объяснить пассажирам, что полеты по кругу над аэродромом обусловлены закрытием трассы.

Тем временем экипаж снова попытался выпустить шасси — от второй аварийной гидросистемы. Включили. Механизм выпуска вступил в работу, несколько секунд ожидания.

Через мгновенье бортинженер доложил, что давление в первой и второй гидросистемах упало до нуля. Количество гидросмеси уменьшилось до уровня ниже допустимого. Значит, ни выпустить переднюю и правую стойки, ни убрать шасси полностью уже невозможно.

Всегда в таких случаях одной из основных гарантий успеха было полное взаимопонимание и уравновешенность тех, кто сидит в пилотской кабине. И нужно отдать должное командиру, всему экипажу — выдержки и хладнокровия у них хватило. Сказался многолетний опыт полетов на этом лайнере, отличная профессиональная подготовка, личные взаимоотношения, которые в авиации принято определять как психологическую совместимость членов экипажа.

...В то время, как самолет кружил над Борисполем, экипаж обдумывал дальнейший план действий. Необходимо было выяснить, в каком положении находятся стойки шасси. По сигнальным лампочкам этого не определишь, из пилотской кабины или пассажирского салона тоже не увидишь. Точную оценку истинного положения колес могут дать только с земли. Но за бортом ночь! Попросил руководителя полетов подготовить прожекторы. Задача Вячеслава — пролететь над посадочной полосой на малой высоте, задача диспетчеров — в лучах прожекторов определить положение шасси.

Первый заход экипаж выполнил на высоте 100 метров. Машина пронеслась точно над посадочной полосой.

— Высоко, ничего сказать не можем, — послышалось с земли.

Вячеслав выполняет второй заход на высоте 80 метров. И снова безуспешно. И только на третьем заходе на высоте 70 метров руководитель полетов с уверенностью произнес:

— Левая основная стойка выпущена, правая — в вертикальном положении, явно не на замке, передняя не выпущена вовсе...

И снова в кабину вызвали бортпроводников, в бригаду которых входили Е. Грушевская, Н. Кулеша, Ю. Семеренко, А. Лохтин. Довели до сведения сложившуюся обстановку. Подробно разобрали с ними все возможные варианты эвакуации пассажиров после приземления. И ребята справились со своими обязанностями отлично. Спокойно, не сгущая красок, объявили пассажирам о том, что предстоит вынужденная посадка. Провели в салоне необходимый инструктаж, приняли все меры для обеспечения безопасности каждого пассажира, заверили их в благополучном приземлении.

Шло время, приближался рассвет. Топлива оставалось мало. Руководитель полетов передал по рации, что земля готова к приему терпящего бедствие самолета. Пожарные машины, кареты скорой помощи, люди аварийно-спасательной службы заняли исходные позиции рядом с местом предполагаемой посадки. Часть полосы, на которую должен был приземлиться самолет, обильно полили противопожарной жидкостью. А это значит, что экипаж должен точно рассчитать точку приземления.

Вдруг на связь с экипажем вышел начальник смены авиационно-технической базы аэропорта Борисполь, один из наиболее опытных инженеров Алексей Алексеевич Дулин.

— Командир, ты знаешь, что в твоем распоряжении есть еще третья аварийная гидросистема, но применить ее ты можешь только на земле, так как после ее использования самолет останется без управления и будет полностью парализован. Думай, командир. Принимать решение тебе!

— Конечно, мы об этом знали, — говорит Вячеслав. — Пытаться применить третью аварийную гидросистему в нашем варианте было равно самоубийству. И все-таки я принял решение использовать этот последний шанс, но не в воздухе, а в момент касания левой исправной тележкой шасси земли. Тщательно разработали с экипажем схему захода на посадку, определили действия каждого, привели все рычаги и переключатели в исходное положение.

Самолет на предпосадочной прямой. Курс, глиссада, скорость выдерживаются точно. За 200—250 метров до конца полосы Вячеслав выровнял самолет, плавно подвел его к земле. Толчок левой стойкой о бетон. В этот момент второй пилот включил третью аварийную гидросистему. Бежит самолет, бегут мгновенья. И вдруг чудо. Передняя стойка вывалилась из ниши и стала на замок выпущенного положения. Правая основная тележка осталась в нерабочем положении. Работает «реверс», самолет теряет скорость. Командир пытается удержать его на единственной левой ноге как можно дольше. Затем плавно опускает нос. Самолет уверенно опирается на носовую стойку шасси. Но в конце пробега машина начала крениться на правое крыло, уходить с полосы. Удержать тормозами невозможно — нет гидросмеси. Наконец самолет выскочил на грунт, зарылся правым крылом в грязь, резко развернулся на девяносто градусов и остановился. Экипаж моментально покинул свои рабочие места в пилотской кабине и вместе с бортпроводниками приступил к эвакуации пассажиров.

Все, что произошло той ночью, еще раз подтверждает факт, что в авиацию В. Первак пришел не случайно. Профессия пилота — это его признание. Сын военного летчика, погибшего в годы Великой Отечественной войны в одном из воздушных боев под Старой Русой, Вячеслав твердо решил перенять эстафету отца. Его летная карьера складывалась как и у большинства авиаторов. Школа. Аэроклуб. Училище гражданской авиации, закончив которое молодой пилот прибыл в Киевский авиаотряд. Сначала летал на Ан-2, стал студентом-заочником Киевского института инженеров гражданской авиации. Со временем переучился на самолет Ан-24. В 1978 году освоил самолет Ту-154, многие годы был инструктором, а недавно начал выполнять международные полеты. Но самое главное в его летной биографии то, что за все эти годы он не допустил ни одного летного происшествия, ни одной предпосылки к ним. Приходилось бывать и в экстремальных ситуациях, но В. Первак всегда с честью выходил из них. А это, пожалуй, самая объективная оценка всей работы пилота на протяжении тридцати лет.

Г. СУХАРЕВ,
корреспондент газеты «Крылья Украины»
г. Киев.

АВИАБАНК
АКЦИОНЕРНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ БАНК



ОСУЩЕСТВЛЯЕТ кредитно-расчетное и кассовое обслуживание предприятий, организаций и населения.

ПРИНИМАЕТ вклады от населения:
- на срок от 6 месяцев до одного года — доход 40 процентов годовых;
- свыше одного года — доход 50 процентов годовых.

ПРЕДОСТАВЛЯЕТ индивидуальные сейфы для хранения ценностей и документов.

ОТКРЫВАЕТ юридическим лицам валютные счета, по их поручению производит расчеты с любыми зарубежными фирмами и организациями в любой части мира путем перечисления сумм со счетов.

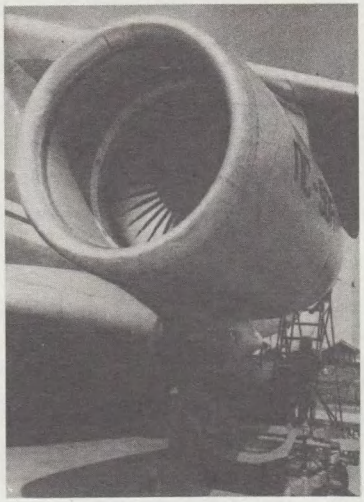
ПРОИЗВОДИТ покупку и продажу иностранной валюты, а также совершает другие валютные операции.

Банк имеет филиалы в Санкт-Петербурге, Воронеже, Жуковском, Самаре, Душанбе и Махачкале.

101849, Москва, Центр, Уланский пер., д. 16. Телефоны: 207-58-56, 207-68-24. Факс: 207-04-67. Телекс: 411761 АВИН.

СЕМЕЙСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ ПС-90А

28 сентября 1988 года впервые поднялся в воздух новый российский авиалайнер Ил-96-300, оснащенный двигателями ПС-90А, разработанными Пермским научно-производственным предприятием «Авиадвигатель». ТРДД ПС-90А создан на базе новейших отечественных достижений науки и техники. А его газогенератор является основой создания целого семейства двигателей нового поколения в классе тяг от 12 до 21 тонны.



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕМЕЙСТВА ДВИГАТЕЛЕЙ ПС-90А

ДВИГАТЕЛЬ ПС-90А12 — турбореактивный, двухконтурный, двухвальный, со смешением потоков наружного и внутреннего контуров, с реверсом тяги в наружном контуре. Предназначен для установки на среднемагистральные самолеты. Благодаря использованию доведенного современного газогенератора двигатель создается в кратчайшие сроки и с минимальными затратами.

Тяга на взлетном режиме, кг	12000
Тяга на крейсерском режиме, кг	2300
Удельный расход топлива на крейсерском режиме, кг/кгс ч	0,582
Диаметр вентилятора, мм	1658
Сухая масса двигателя (без реверса), кг	2300

Двигатель Д-100 — турбореактивный, двухконтурный с высокой, близкой к предельной для безредукторной схемы, степенью двухконтурности, с реверсом тяги в наружном контуре. Предназначен для самолетов с повышенной транспортной производительностью, в том числе для дальнейшего развития самолетов Ил-96-300, Ту-204. Обеспечит снижение удельного расхода топлива на 10—11 процентов.

Тяга на взлетном режиме, кг	19000—20000
Тяга на крейсерском режиме, кг	3800
Удельный расход топлива на крейсерском режиме, кг/кгс ч	0,529
Диаметр вентилятора, мм	2350
Масса двигателя, кг	3350

ДВИГАТЕЛЬ Д-112 турбореактивный, двухконтурный, со сверхвысокой степенью двухконтурности, двухрядным вентилятором, приводимым в движение с помощью тихоходной биротативной турбины. Предназначен для военных и гражданских самолетов с повышенной производительностью. Модульность конструкции, рациональное размещение газогенератора и агрегатов обеспечивают легкий доступ для осмотра и ремонта. Петлевая схема проточной части значительно уменьшает уровень инфракрасного излучения.

Тяга на взлетном режиме, кг	21000
Тяга на крейсерском режиме, кг	4000
Удельный расход топлива на крейсерском режиме, кг/кгс ч	0,512
Диаметр вентилятора, мм	2870
Сухая масса двигателя, кг	3600

ДВИГАТЕЛЬ Д-215В турбовальный, со свободной турбиной. Предназначен для силовых установок вертолетов с грузоподъемностью 10—12 тонн. Двигатель создается на базе моделированного высокоэффективного газогенератора двигателя ПС-90А.

Мощность на валу свободной турбины, л. с.	8000
Удельный расход топлива, кг/л. с. ч	0,176
Диаметр двигателя на входе, мм	610
Сухая масса двигателя, кг	640

ДВИГАТЕЛЬ Д-21А турбореактивный, двухконтурный, двухвальный. Предназначен для сверхзвуковых административных самолетов с крейсерской скоростью полета М=2. Создается в самые минимальные сроки на базе двигателя Д-30Ф6, успешно апробированного на истребителе-перехватчике МиГ-31.

Тяга на взлетном режиме, кг	10200
Тяга на крейсерском режиме, кг ($H=15$ км $M_r=2,0$)	2900
Удельный расход топлива на крейсерском режиме, кг/кгс ч	1,18
Диаметр вентилятора, мм	1020
Сухая масса двигателя, кг	2090

На втором этапе предусмотрена установка сопла с отклоняемым вектором тяги и реверсом.

Для легких самолетов и вертолетов на базе роторно-поршневого двигателя (РПД) ВАЗ-430 разработаны авиационные двигатели мощностью от 150 до 270 л. с., имеющие приводной центробежный нагнетатель воздуха, форсирующий мощность на взлете. РПД отличаются малым весом, габаритами и вибрациями, могут быть использованы на других видах транспорта.

При изготовлении двигателей используются высокопрочные титановые сплавы, новые жаропрочные материалы, композиты и передовая технология.

Модульность конструкции, электронные системы управления, контроля и диагностики обеспечивают удобство обслуживания по техническому состоянию, низкую стоимость эксплуатации, надежность и большой ресурс двигателей.

Наши силовые установки удовлетворяют современным требованиям по шуму и эмиссии вредных веществ, отличаются высокой стойкостью при попадании птиц и посторонних предметов.

ПНПП «Авиадвигатель» со своим полувековым опытом имеет большой научно-технический задел в области проектирования и доводки высокоэффективных ГТД, который может быть использован при разработке перспективных самолетов и вертолетов.

Наш адрес: 614600, Россия, г. Пермь, ГСП-624, Комсомольский проспект, 93. ПНПП «Авиадвигатель». Телефон для справок: (8-342-2) 49-96-98. Телефакс: (8-342-2) 45-97-77.

ЖДЕМ ПРЕДЛОЖЕНИЙ

Пермское научно-производственное предприятие «Авиадвигатель» предлагает заинтересованным сторонам сотрудничество и кооперацию в следующих видах деятельности:

ПРОЕКТИРОВАНИЕ

● газотурбинных двигателей различного класса и назначения; агрегатов, узлов и систем авиационных ГТД; поршневых двигателей для легких самолетов, вертолетов и других транспортных средств; газотурбинных установок для газоперекачивающих и энергетических агрегатов; корабельных двигателей на базе авиационных ГТД.

РАЗРАБОТКА

● программного обеспечения проектирования, испытаний ГТД, технологической подготовки производства; технически сложных товаров народного потребления; средств диагностики и контроля; технологической оснастки и инструмента.

ИССЛЕДОВАНИЯ

● расчетные и экспериментальные в областях газодинамики, термодинамики, прочности; поузловая доводка ГТД, их агрегатов и узлов на спецустановках.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ

● деталей сложной конфигурации; корпусных кольцевых деталей диаметром до 2000 мм; стальных, титановых, никелевых литых заготовок с габаритами 50—600 мм; опытных образцов турбомашин; нанесение жаростойких покрытий, восстановление и ремонт деталей методами напыления.

УСЛУГИ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРДД Д-30, Д-30КУ, Д-КУ-154, Д-30КП, Д-30Ф6 и ПС-90А:

● продление ресурса по результатам оценки технического состояния и условий эксплуатации; рекомендации по снижению стоимости обслуживания и эксплуатации; анализ повреждений двигателей при попадании посторонних предметов, зачистка забоин и рекомендации по дальнейшей эксплуатации; проведение комплексной технической диагностики для установления нового ресурса; устранение неисправностей двигателей у заказчика; обучение персонала, связанного с эксплуатацией двигателей.

СЕГОДНЯ МЫ ПОЛНОСТЬЮ ОТКРЫТЫ НОВЫМ ПАРТНЕРАМ И ЗАКАЗЧИКАМ.

Подробная информация по любой заинтересовавшей Вас теме будет предоставлена немедленно.

Наш адрес: 614600, Пермь, ГСП-624, Комсомольский проспект, 93. ПНПП «Авиадвигатель». Телефон: (8-342-2) 49-96-98. Телефакс: (8-342-2) 45-97-77.

Фирма «КОНИНФЭКС»,

располагающая высококвалифицированными специалистами в области международных воздушных перевозок, оказывает отечественным и зарубежным клиентам консультационные услуги по экономическим, финансовым, правовым и иным вопросам.

«КОНИНФЭКС» осуществляет:
● комплексную оценку эффективности отдельных вариантов и программ организации воздушных перевозок как внутри СНГ, так и за рубежом ● экономические расчеты стоимости эксплуатационных расходов рейсов в СНГ и других странах ● экспертизу проектов, связанных с воздушными перевозками и организуемыми для этих целей структурами ● подготовку учредительных документов всех видов собственности ● воздушную транспортировку пассажиров и грузов, включая чартерные операции ● организацию туристских поездок, бизнес-туров и их сервисное сопровождение ● маркетинговые исследования воздушных перевозок ● представительство авиапредприятий в Москве и за рубежом, оказание посреднических услуг.

Клиентура, пользующаяся услугами «КОНИНФЭКСа», значительно сократила затраты, заметно повысила эффективность своей деятельности.

СОТРУДНИЧЕСТВО С НАМИ — ПУТЬ К УСПЕХУ!

125252, Москва, Новопесчаная ул., дом 17/7, кв. 1. Контактный телефон: (095) 157-15-57.

«КОНИНФЭКС»

БЛАГО ДЛЯ РОССИИ

В тяжелейшем положении оказались сегодня наши самые передовые отрасли: авиационная и космическая. Элита научно-технической мысли, работавшая много лет в основном на укрепление обороноспособности страны, оказалась практически незащищенной перед резким сокращением военных программ.

Мы тратили огромные средства на милитаризацию страны. Свидетельство тому великое множество танков, самолетов, ракет, пушек, стрелкового оружия. Но здесь следует не забывать и о другом. Именно нашей оборонной промышленностью создавались различного назначения лазеры, атомные реакторы для ледоколов, орбитальные станции, уникальная криогенная техника.

Нет нужды говорить, что процент производства товаров народного потребления — пылесосов, холодильников, телевизоров, печей СВЧ, стиральных машин был невелик. Главным для закрытых номерных заводов был выпуск военной техники. Вот за это с директоров строго спрашивали.

Пришли другие времена. Появился и закрепился в обиходе термин «конверсия». Воплощая ее в жизнь, мы уже наломали немало дров. На конец прошлого года более двадцати предприятий оборонной промышленности были вообще остановлены, около ста тридцати находились на грани остановки, порядка четырехсот — имели трех-четырехдневные рабочие недели. Резкое ухудшение экономического состояния оборонных предприятий привело к снижению их рентабельности, удорожанию выпускаемой гражданской продукции, уменьшению объема ее выпуска. Кроме того, ожидается высвобождение свыше одного миллиона работающих.

Есть ли выход из создавшегося положения? Надо сохранить умы и золотые руки, которыми не оскудела земля российская, это богатство нации, поэтому нужно разумно им пользоваться.

Обо всем этом шла речь на Международной конференции «Конверсия аэрокосмического комплекса». Она была организована под эгидой ООН и ЮНЕСКО.

«Самым актуальным вопросом конверсии в ближайшие два-три года будет ее финансирование, — отметил заместитель председателя правительства Российской Федерации Г. Хижа. — Только в прошлом году предприятиям было выделено под конкретные программы перехода с военной продукции на гражданскую 77 миллиардов рублей и 46 миллиардов составила кредитная поддержка. Конечно, этого мало».

Нужна перспектива. Предприятия должны знать, что им предстоит делать по основным видам продукции в ближайшие годы. Примером тому, что многие знают, как не пропасть и с честью выйти из сложного положения, может служить наша поездка на сверхсекретное прежде научно-производственное объединение «Молния». Это крупнейшая аэрокосмическая фирма, на которой создан многоразовый орбитальный корабль «Буран». 15 ноября 1988 года, выполнив двухвитковый полет по орбите вокруг Земли, он приземлился на посадочную полосу космодрома Байконур. Следует особо подчеркнуть, что впервые в мире посадка космического корабля на посадочную полосу осуществлена в автоматическом режиме.

В НПО «Молния» думают о завтрашнем дне. Отчетливо понимаешь это, слушая рассказ заместителя генерального конструктора Александра Тарасова. Объединение уже сейчас предлагает уникальный испытательный комплекс для отработки и проверки работоспособности натурных конструкций и их элементов, образцов материалов и оборудования современной техники в условиях, максимально приближенных к реальным. Полученные в лабораториях результаты позволят избежать значительного объема натурных испытаний — дорогостоящих и связанных, особенно в авиации, с большим риском.

Мы были на «Молнии» буквально за несколько дней до подъема первого шестиместного самолета-триплана «Молния-1», созданного в рамках расширения работ по конверсии. Самолет оригинальной схемы с тремя несущими поверхностями — «триплан». Он обладает характеристиками, существенно отличающими его от самолетов общепринятых схем. Отметим лишь некоторые особенности.

Надежность и безопасность. Схема «триплан» исключает сваливание самолета в «штопор», так как переднее оперение расположено под большим углом, чем основное крыло, и срыв потока происходит неодновременно.

Экономичность. Малая масса и сниженное аэродинамическое сопротивление уменьшают расход топлива до 20 г на 1 пасс/км.

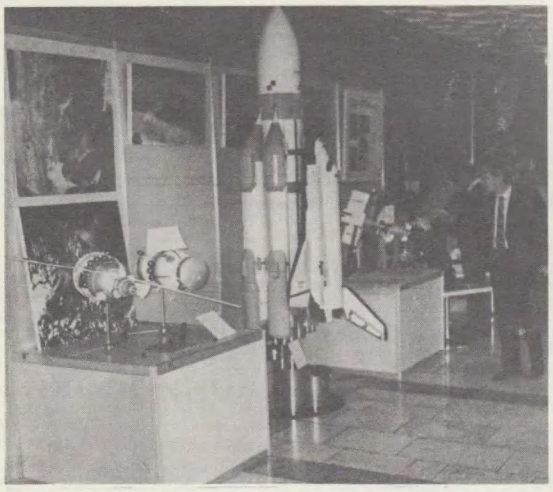
Комфорт. Расположение двигателя в хвостовой части самолета резко снижает шум в салоне, полностью изолирует винт, обеспечивая тем самым безопасность посадки пассажиров.

Небольшие размеры, технологичность конструкции, применение хорошо зарекомендовавших себя в эксплуатации материалов, приборов и оборудования определяют низкую стоимость.

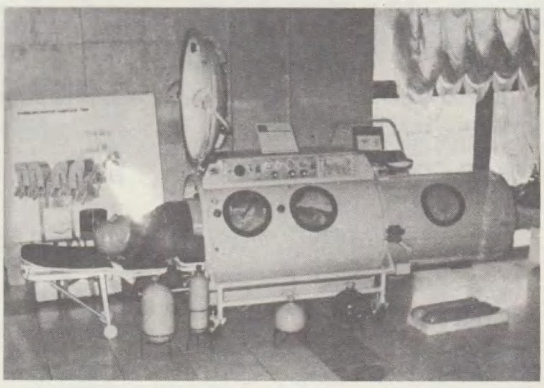
Важно отметить, что предусматривается сервисное обслуживание на всех этапах эксплуатации.

Следом идет самолет «Молния-2». По основным агрегатам: фюзеляж, крыло, переднее оперение, шасси он унифицирован с самолетом «Молния-1».

Уже начат выпуск рабочей документации для многоцелевого двухмоторного самолета-триплана «Молния-100». Он будет перевозить пассажиров, почту и



Один из фрагментов выставки, развернутой в Российской академии управления.



Такие высокоэффективные барокамеры «Иртыш 2МТ» созданы на всемирно известном предприятии «Звезда».

Фото автора.

грузы на местных воздушных линиях и заменит самолеты Ан-2, Ан-28, Л-410. Уже проработаны различные варианты компоновки. Поэтому «Молния-100» может быть использована для выполнения аэрофотосъемки, геологической, ледовой и рыбной разведок, лесопатрульной и санитарной службы, десантирования, а также для полетов деловых людей.

В НПО «Молния» прорабатывается проект интереснейшего, на мой взгляд, самолета-транспортировщика «Геракл». Это дозвуковая машина для перевозки на внешней подвеске тяжелых крупногабаритных грузов массой до 400 тонн, а также пассажиров в съемном модуле туристского класса.

Идет работа по разработке, изготовлению и эксплуатации на коммерческой основе многоцелевой авиационно-космической системы на базе самолета Ан-225 «Мрия» в качестве подвижного старта. Взлетная масса системы 600 тонн, а масса второй ступени (орбитальный самолет с внешним топливным баком) — 250 тонн.

Основное назначение многоцелевой авиационно-космической системы — выведение на околоземную орбиту и возврат с нее полезных грузов массой 7—8 тонн; транспортно-техническое обеспечение космических объектов различного назначения; проведение на орбите аварийно-спасательных работ; осуществление экологического контроля за поверхностью Земли и т. д.

Состоявшаяся в Москве Международная конференция «Конверсия аэрокосмического комплекса» рассмотрела и определила мероприятия, призванные содействовать процессам конверсии в аэрокосмическом секторе экономики в целях социально-экономического развития. Участники конференции рассмотрели уроки конверсии в ряде промышленно развитых и развивающихся стран, являющие собой важные инновационные модели, а также методики конверсии.

Нам предстоит пройти трудный путь, именуемый конверсией. Мы находимся только в его начале. По оценке экспертов, чтобы завершить начавшийся в нашей оборонной промышленности процесс, потребуется семь-восемь лет и сумма порядка 150 миллиардов долларов. Другого пути у нас сегодня нет. Только пройдя его до конца, Россия получит условия для производства товаров по суперсовременным технологиям, решит свои многочисленные проблемы и улучшит жизнь своих граждан. Россияне это заслужили.

В. ЛАМЗУТОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Москва.

•CONVERSION•

По всем проблемам, связанным с перепрофилированием предприятий оборонной промышленности на выпуск и реализацию продукции гражданского назначения, обращайтесь в Международный научно-производственный концерн «Конверсия».

107014, г. Москва, 4-я Сокольническая ул., 1. Телефон (095): 268-66-43; факс: 268-04-60; телекс: 412115 ИНФАС ЮС.



«БЫТЬ ХОРОШИМ СЛУШАТЕЛЕМ...»

Вице-президент Группы гражданской авиации «Боинга» (ГГАБ) и генеральный управляющий подразделения «777» Фил КОНДИТ избран президентом «Боинг Кампани», а также членом Совета директоров. Вступая в свою должность, он подчеркнул, что для эффективного выполнения новых для него обязанностей ему необходимо прежде всего быть хорошим слушателем.

«Я полагаю, что стремление внимательно слушать представляет собою один из основных аспектов предстоящей работы, — сказал президент, возраст которого немногим более пятидесяти лет. — Это играет ключевую роль в деятельности компании, направленной, в первую очередь на удовлетворение нужд потребителя».

В интервью журналу «Бизнес Уик» Ф. Кондит отметил, что единственным ведущим к успеху фактором является в конечном итоге умение следовать запросам потребителя. Это важнейшая составная часть программы постоянного улучшения качества в компании «Боинг».

При проектировании самолета «Б-777» Фил Кондит учитывал по возможности пожелания предполагаемых клиентов. Он содействовал созданию творческой рабочей обстановки, позволяющей установить прямой диалог с покупателем и полное взаимодействие между проектировочными, инженерными, производственными и другими специальными подразделениями, участвующими в создании нового реактивного лайнера.

Иными словами, Ф. Кондит — приверженец идеи тесного сотрудничества и взаимосвязей. Обладая огромным опытом работы в корпорации «Боинг», он четко понимает значение аэрокосмической промышленности в мировом масштабе и состояние международного рынка. Президент хорошо знаком со всеми основными зарубежными поставщиками и партнерами «Боинга», в частности, в Китае, Австралии, Японии, в странах Тихоокеанского бассейна, в некоторых европейских государствах. У него к тому же отличное образование: ученые степени бакалавра в области машиностроения, магистра аэрокосмического машиностроения, магистра менеджмента, полученные соответственно в университете г. Беркли (Калифорния), Принстонском университете и Массачусетском технологическом институте.

Фил Кондит был принят на работу в компанию «Боинг» в 1965 г. в качестве инженера по аэродинамике для осуществления программы транспортных перевозок на сверхзвуковых скоростях. Перед тем как стать в 1986 г. вице-президентом ГГАБ он занимал различные должности, в том числе связанные с продажами и маркетингом. Ему приходилось заниматься вопросами производства, проектирования, сервисного обслуживания покупателей и контактов с правительственными организациями. В 1989 г. Кондит возглавил группу, которая позднее получила название «подразделение 777». Несомненно, что столь богатый опыт очень пригодится ему при исполнении разносторонних обязанностей президента корпорации.

На новом посту Ф. Кондиту вменено осуществлять контроль над тремя основными производственными подразделениями — «Группа гражданской авиации», «Оборонно-космическая группа» и «Группа компьютерного обслуживания». Помимо этого ему подчиняются начальники оперативного и инженерного подразделений, а также подразделения «постоянного улучшения качества».

Следует иметь в виду, что Фил Кондит возглавил компанию в период, когда «Боинг» начинает сталкиваться с проблемами уменьшения оборонного бюджета и роста конкуренции на рынке авиационной промышленности в условиях снижения темпов развития мировой экономики. Эксперты, занимающиеся проблемами промышленности, сходятся во мнении, что кандидатура нынешнего президента в наивысшей степени подходит в сложившейся для «Боинга» ситуации в канун двадцать первого века.

«Он олицетворяет все то, к чему стремится компания, — первоклассное знание авиационной техники, нацеленность на конечный результат и желание выслушать и понять собеседника. Он — по-настоящему правильный выбор для девяностых годов», — писал на страницах газеты «Нью-Йорк Таймс» Ховард Рубел, специалист по вопросам промышленности компании «Си-Джей» Лоренс Инк. А «Уолл Стрит Джорнал» процитировал Алана Бойда, председателя североамериканского филиала «Эрбас Индастри»: «Фил Кондит — талантливый человек, сконцентрировавший в себе все лучшее, чем славится «Боинг».

Говоря о последствиях для «подразделения 777» ухода Ф. Кондита, председатель корпорации «Боинг» Франк Шронц сказал, что оснований беспокоиться нет. Программа «777» вполне стабильна, более 60 процентов ее инженерных работ уже завершено.

Место вице-президента и генерального управляющего «подразделения 777» занял Алан Мулэлли. Ранее он был вице-президентом этого подразделения по инженерным вопросам.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), заботясь о решении экологических проблем эксплуатации воздушных судов, установила для них стандарты по шуму, получившие название «ступень 2» и «ступень 3». Этой градации соответствуют шумовые категории 2 и 3 Федерального управления гражданской авиации США. ИКАО обратилось ко всем странам с рекомендацией ввести в действие аналогичные национальные стандарты, чтобы к 2002 году все самолеты отвечали требованию «ступени 3».

«Наша корпорация, — сказал в связи с этим главный инженер по шуму Группы гражданской авиации «Боинга» Джон Литтл, — приступила к работе над данной проблемой еще в пятидесятых годах. Тогда мы спроектировали глушители для своего первого реактивного лайнера «Б-707». И в дальнейшем непрерывно занимались актуальной темой шумоглушений, используя специально созданные испытательные стенды. В 1989 г. у нас вошла в строй низкоскоростная акустическая аэродинамическая труба — самый крупный такого рода частный стенд в мире». На нем «Боинг» и двигателестроители испытывают воздухозаборник, сопло силовой установки, шумоподавляющие технологии.

По словам Дж. Литтла, эти технологии, разработанные с учетом требований стандартов, включают: двухконтурные двигатели с большими тягодутьевыми устройствами, что позволяет контролировать движение воздуха и выпускать его с меньшей скоростью, а значит с меньшим шумом; прокладку корпуса двигателя новыми сложными акустическими материалами, которые поглощают шум тягодутьевого устройства; широкое использование более мощных силовых установок, из-за чего двухдвигательный самолет интенсивнее набирает высоту и быстрее выходит из пределов его слышимости с земли; новейшие эффективные системы крыла и закрылков, которые снижают шум крыла, рассекающего воздух, и дают возможность энергичнее выходить за границы слышимости.

Авиационная промышленность работает не только над снижением уровня шума, но и над сокращением эмиссий в окружающую среду. И в этой области достигнуты некоторые успехи. Так, координатор «Боинга» по вопросам выбросов от гражданских самолетов Ричард Мартин заявил, что на четверть снижено загрязнение атмосферы от современных реактивных авиадвигателей при взлете и посадке по сравнению с аналогичными показателями шестидесятых годов, о чем свидетельствует информация ИКАО.

В США Агентство по охране окружающей среды предложило в семидесятые годы ввести нормы по выбросу в атмосферу вредных веществ. Чуть позже Федеральное управление гражданской авиации утвердило подобные стандарты на эксплуатировавшиеся в Соединенных Штатах авиадвигатели. В тот же период ИКАО установила стандарты по эмиссии дыма, углеводородов, моноксида углерода и окислов азота.

Дым был основным загрязнителем в гражданской авиации. Но уже в конце 60-х годов двигателестроители разработали камеры полного сгорания. Другой успешный опыт связан со снижением выброса таких вредных веществ, как углеводороды и моноксид углерода. Эмиссии этих газов в атмосферу происходят, как правило, при холостом режиме работы двигателя и во время рулежки, когда авиатопливо не сгорает полностью. По данным статистической службы США, за десять лет после введения в 1982 г. стандартов ИКАО выброс в атмосферу углеводородов сократился на 85 процентов, а моноксида углерода — на 70 процентов.

КЛЮЧ К УСПЕХУ

Технология сама по себе не делает самолеты более привлекательными для покупателей. «Однако новые технологии призваны и должны обеспечивать чистую добавленную стоимость», — сказал вице-президент Группы гражданской авиации «Боинга» Ричард Албрехт на конференции в Берлине, спонсором которой выступила влиятельная английская газета «Файненшнл Таймс».

«Авиакомпании стремятся заполучить чистую добавленную стоимость, — продолжил г-н Албрехт. — Они хотят удостовериться, что, заменяя старые лайнеры и покупая новые, приобретут бóльшую стоимость. Чистая добавленная стоимость означает, что авиакомпании смотрят не только на исходную цену и возможности самолета. Их интересует стоимость всего цикла эксплуатации, на которую влияют такие факторы, как техобслуживание, обучение, надежность и унифицированность. Сегодня, как никогда раньше, уделяется внимание тому, сможет ли новая технология реально обеспечить чистую добавленную стоимость».

Р. Албрехт привел яркий пример. Когда он решил заменить свой персональный компьютер, то учитывал быстродействие, надежность, унифицированность, гибкость и экономичность новой машины. «Точно так же поступают и авиакомпании, — добавил вице-президент. — Они полагают, что новые технологии обязаны приносить чистую добавленную стоимость. Так было и так будет всегда».

Далее г-н Албрехт отметил: «Пассажиры уже привыкли, что авиакомпании работают надежно и по расписанию. Не только привыкли, но и требуют четкой работы. Таким образом, надежность влияет на добавленную стоимость. И мы, и производители двигателей уже достигли на этом пути значительного прогресса. Но, как и в вопросе с безопасностью, наша цель здесь — дальнейшее совершенство».

Примером того, как технология влияет на чистую добавленную стоимость, может служить «Боинг-777». Ричард Албрехт сообщил: «На новом авиалайнере мы проведем испытание всех систем в полном взаимодействии. То есть как единого целого. Для демонстрации надежности новой модели впервые пойдем дальше стандартных летных испытаний (до 1000 летных циклов). Это также позволит показать возможности, необходимые для получения разрешения расширить диапазон спаренного режима двигателя (ЭТОПС)*. Каждый «Б-777», поставляемый заказчику, будет обладать сертификатом ЭТОПСа. Ват вам и добавленная стоимость».

* Например, «Б-757» получает разрешение расширить диапазон спаренного режима (ЭТОПС) до 180 минут.

НА КРУТОМ ПОВОРОТЕ ИСТОРИИ

Е. В. КОРОЛЕВА

Среди первопроходцев Пятого океана, людей неординарных, смело идущих в неизведанное, заметно выделялся основатель первой школы военных летчиков великий князь Александр Михайлович. Член царской фамилии, шурин императора Николая II, после революции он был предан забвению, и лишь спустя десятилетия после Великой Отечественной войны имя его стали изредка упоминать как «шефа авиации». Да и то в укоренившемся в нашем сознании представлении об особах царского дома — этаких высокомерных, тупых, недоступных для простых смертных. Между тем личность Александра Михайловича чрезвычайно интересна, в своей среде великий князь не случайно слыл либералом, реформатором.

Родился он в 1866 году. В двадцать восемь лет женился на старшей сестре Николая II, тогда еще наследника престола, Ксении. Она была очень дружна со своим братом. Подружился с ним и ее муж.

Великий князь считал делом своей жизни способствовать усилению могущества Российской империи, опорой которой, по его убеждению, служили армия, морской флот и религия. Для себя он выбрал профессию военного моряка. В 1886—1889 годах великий князь совершил кругосветное путешествие на корвете «Рында», а затем годичное в Индию на собственной яхте, которое описал в книге «20 000 миль на яхте «Тамара». После этих путешествий для князя началась обычная служба на флоте. Он был старшим офицером на броненосце «Адмирал Апраксин», командовал миноносцем на Балтике, на Черноморском флоте — броненосцем «Ростислав». Позже великого князя произвели в адмиралы и назначили младшим флагманом Черноморского флота.

Александр Михайлович ощущал необходимость проведения реформ в морском флоте, поддержал идеи известного общественного деятеля М. Л. Кази и вместе с ним выступил перед царем с критикой морского ведомства. Николай II, по обыкновению, выслушивал обе стороны, но в конечном итоге министр Чихачев был снят, а великий князь Александр Михайлович... наказан. Он был отстранен от службы в военно-морском флоте как «возмутитель спокойствия». Его усилия оказались напрасными. М. Л. Кази вскоре умер. Надежды князя на реформаторство морского флота рухнули. Он стал председателем совета по делам торгового мореплавания.

Здесь Александр Михайлович столкнулся с нелепостью ситуации, когда мореплавание находилось в подчинении Министерства финансов, а порты — Министерства путей сообщения. Князь возбудил вопрос о необходимости объединения этих организаций и в результате на правах министра возглавил новое учреждение — Главное управление мореплавания и портов. За три года руководства новым ведомством им было немало сделано: организованы и созданы новые мореходные училища, улучшено оборудование портов, поставлен вопрос о необходимости улучшения быта судостроителей. Но как только во главе учрежденного 19 октября 1905 года Совета министров встал граф С. Ю. Витте, Александр Михайлович тотчас подал в отставку. Витте был ярым противником великого князя, виновником всех его неприятностей. Реформаторскую деятельность Александра Михайловича Витте называл интриганством, хотя в действительности сам являлся тонким интриганом. Великий князь предпочитал не связываться с ним. В отставке он много писал. Его «Морская справочная книга», в которой впервые систематизированы сведения о судах флотов всего мира, мгновенно расходилась среди моряков и переиздавалась каждые два года.

После разгрома русского морского флота в войне с Японией великий князь Александр Михайлович возглавил созданный по его инициативе Особый комитет по восстановлению морского флота на добровольные пожертвования. За несколько лет на собранные комитетом средства было построено девятнадцать крейсеров, четыре подводные лодки. В начале 1910 года, подводя итоги работы Особого комитета, у которого остались неиспользованными 880 тысяч рублей, великий князь выступил с совершенно неожиданным предложением. Вот что сообщила об этом своим читателям петербургская газета «Биржевые ведомости»:

«Сегодня, в 8 часов вечера, состоится заседание общего собрания императорского общества судоходства для обсуждения обращения его председателя и высочайше учрежденного комитета по усилению военного флота великого князя Александра Михайловича ко всем жертвователям на эту цель: «Не признают ли они соответствующим нуждам нашей родины использовать в настоящее время имеющиеся в распоряжении комитета суммы на создание русского воздушного флота». Эту дату справедливо считать исторической для отечественной авиации.

Заседание проходило во дворце супруги Александра Михайловича великой княгини Ксении Александровны. В своем выступлении тогда великий князь утверждал: «Теперь все страны вступили в эру авиации, успехи которой почти не поддаются учету. Управляемые летательные аппараты, несомненно, представляют собою новое грозное орудие борьбы в ближайшем будущем... У нас же в России авиация лишь начинает делать первые шаги. Мы должны торопиться, чтобы не оказаться еще раз уязвленными благодаря неполности нашего вооружения. В будущих войнах не может быть победы без воздушного флота».

Предложение было единодушно поддержано, и великий князь выступил в печати с призывом к народу жертвовать на создание Добровольного воздушного флота. Для руководства новым начинанием в Особом комитете был создан Отдел воздушного флота — ОВФ.

К этому времени спортивная авиация в России с робких первых шагов сделала рывок вперед. Организованные в 1908 году аэроклубы в Одессе и Петербурге, начинавшие свою деятельность в полетах на аэростатах, занялись активной пропагандой авиации. В Одессе первыми в стране приобрели аэроплан «вуазен», сделали несколько попыток взлететь на нем, но все заканчивалось авариями.

В то же время в стране стал развиваться планеризм. Одними из первых планеристов стали одесситы — любитель вело- и мотоспорта железнодорожник Михаил Ефимов и известный спортсмен Сергей Уточкин. Вскоре Михаил Ефимов на средства банкира Ксидиаса, заключив с ним кабальный договор, поехал учиться летать во Францию в авиашколу Анри Фармана, прославленного конструктора и рекордсмена. Блестяще сдав экзамены, Ефимов стал первым в России дипломированным летчиком, а затем и первым рекордсменом авиации. Он побил мировой рекорд продолжительности полета с пассажиром, ранее принадлежавший американцу Орвиллу Райту.

И вот 8 (21) марта 1910 года Михаил Никифорович Ефимов совершает в Одессе первые в России публичные полеты. Великий князь Александр Михайлович тотчас отреагировал на это событие, сообщив Одесскому аэроклубу, что «Его Величество повелеть соизволил благодарить Ефимова и пожелать ему дальнейших успехов».

Из невышедшей книги «В небе России». Редактор-составитель С. Грибанов.

Но великий князь думал не об индивидуальных полетах летчиков-спортсменов. Он считал основной задачей организацию кадров для воздушного флота империи.

Для будущей авиашколы, которую собирались открыть в Гатчине, начали оборудовать аэродром, во Франции заказали несколько аэропланов разных типов, а во французские авиашколы направили семь офицеров — будущих летчиков-инструкторов. Заодно устроили на авиационных предприятиях в Париже несколько матросов, чтобы обучить их ремонту авиационной техники.

Руководителем группы пилотов назначили капитана Мациевича. На него великий князь возлагал большие надежды как на будущего шеф-пилота авиашколы. Александр Михайлович следил за подготовкой авиаторов, приезжал во Францию, проверял, как идут дела у его подопечных. А основания для тревоги были. Мациевич и Ульянин сетовали на неудовлетворительную постановку учебы в школе Фармана. Наплыв учеников из многих стран был велик, нехватка инструкторов и аэропланов не позволяла уделять должного внимания каждому ученику. Так что время уходило попусту.

По контракту с Фарманом в его школе обучал французских офицеров полетам Михаил Ефимов. Великий князь выразил желание познакомиться с летчиком. Авиатор ему понравился своей простотой, влюбленностью в работу и полным отсутствием подобострастия перед высокопоставленными особами. Тогда и договорились великий князь и внук крепостного мужика о подготовке группы русских офицеров к полетам.

Михаил Ефимов сдержал обещание. Специально он приезжал из Парижа в Мурмелон на Шалонское поле, где учил летному мастерству своих земляков. Именно тогда он вызвал с Дальнего Востока и старшего брата Владимира, моего отца, которого тоже обучил полетам. Но отцу не повезло: он простудился, заболел крупозным воспалением легких и умер на чужбине.

Михаил Ефимов решил вернуться на родину. К этому времени — началу сентября 1910 года — в Петербурге открывался Всероссийский праздник воздухоплавания. Это был уже смотр достижений отечественной авиации. В организации мероприятия принимали участие Всероссийский аэроклуб, офицерская воздухоплавательная школа и Особый комитет во главе с великим князем Александром Михайловичем.

Обучавшиеся во Франции офицеры вернулись в Петербург летчиками. Газеты писали восторженно: «Если весной у нас было только три летуна — Ефимов, Уточкин и Попов, то теперь их уже целая плеяда!» Для участия в празднике организаторы его, конечно, пригласили и первого русского летчика. Михаил Ефимов приехал. Его встречали как европейскую знаменитость. С ним советовались. Показали специально оборудованный на Комендантском поле аэродром. Авиатор дал этому полю высокую оценку: «Аэродром не хуже европейских!»

Восхищали зрителей, радовали сердце великого князя Александра Михайловича и его сподвижников успехи военных летчиков, которых, в отличие от авиаторов-спортменов, называли любителями. Они старались вовсю, преследуя свои цели. Так, инструктор аэронавтики Руднев первым пролетел над Исаакиевским собором. Матыевич-Мациевич установил всероссийский рекорд высоты. Лейтенант Пиотровский по своей инициативе совершил перелет с пассажиром-механиком из Петербурга в Кронштадт. Военное ведомство воочию убедилось в необходимости создания военной авиации как отдельного рода войск.

Не обошлось, конечно, и без накладок. Оставалось несколько дней до конца состязаний — и тут случилась авария. Авиатор Сегно хотел воспроизвести коронный ефимовский номер — крутое планирование с выключенным двигателем, что ему оказалось не по плечу. Аппарат рухнул, разбился в щепки, пилот получил тяжелые ранения. Уточкин зацепился своим «фарманом» за канат змейкового аэростата и поломал самолет. К счастью, сам не пострадал. Александр Кузминский — племянник жены Льва Толстого — упал со стометровой высоты со своим «блерио» и получил ранения. Искалечил самолет Горшков, отделавшись синяками. Надеялись, что на этом беды закончились, но вдруг катастрофа! Погиб капитан Мациевич...

В те дни и состоялся разговор великого князя Александра Михайловича с Ефимовым. В присутствии членов ОВФ речь шла о перспективах развития авиации России. Ефимова расспрашивали, что он думает о возможностях применения авиации в боевых действиях, что делается в этом направлении во Франции, о постановке учебы там в летных школах.

Русскому летчику, обучавшему французских офицеров летному делу, испытавшему аэропланы, заказанные военным ведомством республики фирме Анри Фармана, было что рассказать. Высказал он и свои мысли о развитии авиации в России. Но вот в конце беседы великий князь задал авиатору неожиданный вопрос: не согласится ли он занять должность шеф-пилота авиашколы, организуемой ОВФ в Севастополе? Ефимов растерялся. Предложение было лестное, но оно в корне меняло его жизнь. Он так радовался обретенной свободе в своих действиях: собирался совершить показательные полеты в Москве, Самаре, на Дальнем Востоке. Как бы угадав мысли летчика, Александр Михайлович сказал: «Не спешите отказываться, подумайте. Вы нам нужны. Послужите отечеству!». И Ефимов согласился.

Надвигалась зима. Местные климатические условия не позволяли проводить полеты, а тут прибыли заказанные аэропланы. Тогда великий князь решил отказаться от строительства школы военных летчиков в Гатчине, и выбор пал на Севастополь. Здесь в составе Черноморского флота уже десятилетие дислоцировался воздухоплавательный парк. Начальником его был молодой лейтенант С. Ф. Дорожинский, который и задумал пополнить парк аэропланами. Его поддержали. Он закупил во Франции аппарат «антуанетт», научился летать и стал, таким образом, первым в России морским дипломированным летчиком. В сентябре севастопольцы впервые наблюдали полеты в небе аэроплана, пилотируемого лейтенантом.

Дорожинский был и одним из инициаторов организации в 1909 году Севастопольского аэроклуба. Собранных для приобретения аэроплана денег аэроклубу не хватало, тогда недостающие две с половиной тысячи рублей пожертвовал великий князь Александр Михайлович. Не случайно авиаторы избрали князя почетным председателем, а действующим — капитана 2-го ранга Кедрина.

Весть об открытии в их городе авиашколы севастопольцы встретили с великим энтузиазмом! По этому случаю они стали готовить даже издание своего «Иллюстрированного авиационного журнала», которому суждено было стать летописью первой летной школы. А школа расположилась на окраине города, на Куликовом поле, где обычно проходили занятия войсковых соединений. Место оказалось не очень удобным для аэродрома. Так что временно построили там деревянный сарай-ангар на шесть самолетов, вдоль шоссе установили огромные парусиновые ангары, приспособили ящик из-под самолета для офицерской столовой, и началась работа.

Сначала разгружали и собирали прибывшие аэропланы. Вскоре из Петербурга приехали инструкторы Зеленский и Комаров — обучать полетам на «антуанетт», Матыевич-Мациевич — на «блерио», а на «фарманах» в помощь Ефимову командировали из офицерской воздухоплавательной школы поручика Руднева. Собирались и первые ученики — четырнадцать офицеров; девять из армии и пять с флота.

Торжественное открытие авиашколы состоялось 11 (24) ноября 1910 года. В девять часов утра курьерским поездом из Петербурга прибыл великий князь Александр Михайлович. Сначала молебен — прямо в ангаре. Затем состоялись показательные полеты инструкторов в присутствии массы севастопольцев, собравшихся возле аэродрома. Михаил Ефимов, усадив великого князя на свой двухместный спортивный автомобиль, подаренный ему фирмой «Пежо», повез Александра Михайловича осматривать летное поле.

На следующий день, как информировал авиационный журнал, «великий князь Александр Михайлович продолжал осматривать летное поле и председательствовать на совете школы. В честь князя у генерал-губернатора состоялся обед...». 13 ноября утром Александр Михайлович выехал в свое имение «Ай-Тодор», а 14-го отбыл в Петербург. В авиашколе начались занятия.

Великий князь был демократичен в отношениях с нижестоящими, о чем свидетельствуют рассказы современников, его письма. Ветеран морского флота П. Я. Михайлов, уроженец Севастополя, жил в детстве с родителями в одном доме с Михаилом Ефимовым. Он вспоминал: «Мои родители были на Куликовом поле на открытии летной школы в 1910 году. Михаил Ефимов тогда впервые летал над Севастополем в присутствии публики. Родители об этом событии потом долгое время делились впечатлениями. На поле приехал великий князь Александр Михайлович в сопровождении свиты из разных важных особ и офицеров, с подобострастием теснившихся возле него. Но великий князь прежде всего подошел к Ефимову и поздоровался с ним. Моих родителей поразило то, как Ефимов здоровался с великим князем — пожал ему руку как обычному знакомому. На фоне всеобщего подобострастия и заискивания перед особою царского дома эта простота и непринужденность были очень заметны».

А великий князь — нынче можно и не

РУССКАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

RUSSIAN INSURANCE COMPANY

РУССКАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ



приглашает к сотрудничеству граждан, предприятия, организации и предлагает страховые услуги по различным направлениям:

страхование авиапассажиров • страхование грузов • страхование имущества предприятий и организаций • страхование от несчастных случаев работников предприятий за счет средств предприятий.

КОМПАНИЯ обеспечивает

выплату страхового пособия за каждый день временной нетрудоспособности в течение четырех месяцев; выплату единовременного пособия при наступлении инвалидности; выплату полной страховой суммы в случаях, оговоренных условиями страхования.

Выплата страхового возмещения производится в течение 72 часов с момента получения компанией всех необходимых документов.

ГАРАНТИРУЮТСЯ НАДЕЖНОСТЬ И УСТОЙЧИВОСТЬ ЗАКЛЮЧЕННЫХ ДОГОВОРОВ.

В своей деятельности мы руководствуемся девизом:

ИНТЕРЕСЫ КЛИЕНТА — НАШИ ИНТЕРЕСЫ.

РУССКАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ, ее филиалы и дочерние организации в Астрахани, Брянске, Калининграде, Николаеве, Новороссийске и Санкт-Петербурге ждут Вас!

Наш адрес: 125190, Москва, Ленинградский проспект, 36. Телефоны: 213-13-22, 213-38-82. Факс: 213-21-96.

лукавить! — был интеллигентным в самом высоком понимании этого слова. Вот, к примеру, его письмо сыну. Александр Михайлович пишет из Крыма 14 января 1917 года:

«Мой милый Дмитрий!.. Пожалуйста, помни, что в том положении, в которое мы поставлены от рождения, недопустима критика или насмешка над людьми, которые по своему положению не могли получить того воспитания, которое мы получили. И если на тебя находит такое настроение, при котором ты ставишь себя выше других людей, не забывай, что если бы ты был в их положении, то, может быть, вышел еще хуже. Вообще, первое правило в нашем положении — быть с другими снисходительным и вежливым. И никогда ни с кем не будь груб, особенно с прислугой, которая не может ответить тебе тем же, и подумай, в какое некрасивое положение ты ставишь себя. Понимаешь ли, что я говорю? Положение, в каком мы находимся по рождению, накладывает на нас массу обязанностей по отношению к другим, и надо, чтобы люди нас уважали не за положение, а за то, что мы есть...»

На первых порах руководителям авиашколы было нелегко. Дело-то новое — опыта не было. Временно назначенный начальником школы капитан 2-го ранга Кедрин всецело полагался на шеф-пилота. А Ефимов и его талантливые ученики уже готовили сюрприз Первому Всероссийскому воздухоплавательному съезду, открывавшемуся в Петербурге для обсуждения возникших в авиации проблем. 16 апреля 1911 года, утром, над эскадрой боевых кораблей появилась в воздухе авиаэскадрилья из трех самолетов для участия в маневрах Черноморского флота. Это было событие! От командующего флотом в адрес начальника авиашколы пришла радиограмма: «Искренне поздравляю с блестящим маневрированием над эскадрой «фарманов» и «блерио». Приветственную телеграмму прислали участники съезда и великий князь Александр Михайлович. А вскоре он и сам с членами ОВФ прибыл в школу.

Высокие гости остались довольны самостоятельными полетами учеников. Однако на заседании совета возникли дебаты о перспективах дальнейшего развития авиашколы. Ефимов стал доказывать необходимость перебазирования школы на новое место — предложил осмотреть площадку, которая, по его мнению, вполне подходила для строительства авиашколы. Речь шла о Мамашайской долине за рекой Качей. Идея была одобрена. Место как бы самой природой казалось созданным для аэродрома. И князь согласился.

— Хорошо, — сказал он, — будем ставить вопрос перед правительством. Нужны ассигнования для приобретения земли и многое другое. Вам же пока следует готовиться к участию в осенних маневрах войск.

Впервые авиация принимала тогда участие в маневрах Петербургского, Варшавского, Киевского округов в составе самолетов, пилотируемых инструкторами и лучшими учениками Севастопольской авиашколы и авиационного отдела Гатчины. Ефимов, как писали газеты, «совершил на Гатчинском аэродроме первый в России ночной полет. Он имел на аэроплане прожектор и при полете бросал снаряды». Сам же он рассказывал репортерам: «Дадут задание определить местоположение неприятельской дивизии — поднимаешься и летишь. Сверху видно все. Замечаешь, возвращаешься и доносишь. Маневры удались, летали днем и ночью, в безветрие и при ветре...»

Военное командование, подводя итоги маневров, констатировало: «Приходится прийти к тому заключению, что своим умением и сердечным отношением к делу летчики вполне доказали, что авиация уже вышла из области простой забавы и является в настоящее время боевым средством, могущим в умелых руках оказать неоценимые услуги».

Для первого выпуска учеников школы участие в маневрах было расценено как блестяще выдержанный экзамен на звание военного летчика. Им всем был устроен прием отдыхавшим тогда в Ливадии императором.

А вот что отметил в своем докладе на торжественном собрании по случаю годовщины авиашколы ее начальник:

«Маленькая школа превратилась в полноценное учебное заведение по подготовке военных летчиков. Так недостающий школе теоретический курс открыт в сентябре при политехническом институте в Петербурге. Количество учеников с четырнадцати увеличилось до пятидесяти. Почти столько же имеется аппаратов. Хорошо оборудованы мастерские с отличными механиками. Не могу как руководитель оценивать работу школы, но приведу слова военного министра:

«Я много слышал о школе, но то, что увидел, превзошло все мои ожидания. По справедливости, авиационная школа в Севастополе должна будет считаться родоначальницей русского Воздушного Флота».

Не дожидаясь строительства основного здания, которое торжественно было заложено в день второй годовщины школы, занятия стали проводить прямо на аэродроме за речкой Качей. В честь великого князя этот аэродром назвали Александро-Михайловским. А Севастопольская авиашкола стала именоваться Качинской.

Когда началась война с Германией, Качинская авиашкола принялась перестраивать свою работу применительно к нуждам армии. Надо было в короткое время готовить военных летчиков. Организовали еще два учебных отделения — в Бельбеке и Симферополе. В последнем инструктором стал работать младший из братьев Ефимовых — Тимофей. А Михаил Никифорович после гибели Петра Нестерова, таранившего австрийский самолет, ушел на фронт добровольцем.

С началом войны и великий князь Александр Михайлович получил назначение заведовать авиацией, или, применительно к современной терминологии, командовать ВВС Западного фронта. Позже, 17 (30) декабря 1916 года, «Правительственный вестник» опубликовал именной высочайший указ, данный правительственному сенату: «Нашему генерал-адъютанту, заведующему авиацией и воздухоплаванием в Действующей армии, адмиралу, Его Императорскому Высочеству великому князю Александру Михайловичу всемилостивейше повелеваем быть полевым генерал-инспектором военного воздушного флота при Верховном главнокомандовании с оставлением генерал-адъютантом».

После февральской революции сменивший на этом посту великого князя военный летчик и будущий врангелевский генерал В. М. Ткачев в своей рукописи «Крылья России» так характеризовал деятельность князя: «Часто встречаясь с фронтовыми летчиками, беседуя с начальниками авиаотрядов, великий князь был осведомлен о боевой практике авиации, о ее нуждах. Давали известную ориентировку и статистические данные, которые велись в его канцелярии. Александр Михайлович обратился с докладной к начальнику штаба Верховного главнокомандования, в которой настаивал на необходимости предоставить права заведующим авиацией (фронтов), вывести авиацию из двойного подчинения — Главному техническому управлению и Генеральному штабу. Заменить несоответствующих начальников авиаотрядов. Эти предложения, — подчеркивал Ткачев, — заслуживали особого внимания, однако великий князь с момента назначения его главой всей русской авиации на фронте допустил ряд серьезных ошибок. В его походной канцелярии не было ни одного специалиста. Окружали князя ближайшие помощники, доверенные лица не авиаторы, а моряки».

Авиация на фронте постепенно приобретала опыт. Выявились талантливые летчики-герои. Набирали мощности авиазаводы. Появились тяжелые бомбардировщики И. Сикорского «Илья Муромец». Во второй половине 1916 года русская армия готовилась к решающему удару по противнику, сулящему долгожданную победу. Вот что пишет в своих воспоминаниях о том периоде великий князь: «Армия была готова к наступлению, но были готовы и заговорщики: первые шли к вершине, вторые разрушали империю... Сотни самолетов, управляемых храбрыми офицерами и вооруженных новейшими пулеметами, ожидали сигнала. Летя вдоль фронта, они видели приготовления неприятеля к отступлению... Я гордился ими...» Но сигнала не было.

Великий князь поехал в Ставку. «Главнокомандующий сидел бледный и тихий, — пишет Александр Михайлович. — Я докладывал ему об успехах авиации, но видел, что он хочет только, чтобы я поскорее ушел и оставил его одного с его мыслями. Когда я менял тему и пытался обсуждать политическую жизнь в стране, пустота и холодность появлялись в его глазах — выражение, которого я никогда ранее не видел на протяжении четырех десятков лет нашей дружбы. «Вы, кажется, не поддерживаете ваших друзей, Ники?» — сказал я полушутливо. «Я не верю никому больше, кроме моей жены», — ответил он ледяным тоном».

Александр Михайлович ездил к императрице, умолял ее не вмешиваться в государственные дела, но она выслушала его холодно и неприязненно...

А в стране нарастало напряжение. Князь был уверен, что для дестабилизации нашего тыла хорошо поработала немецкая агентура, что именно она спровоцировала революцию. Спустя годы он напишет: «Германский генеральный штаб тайно участвовал в этом. Генерал Людендорф мог бы растерять свои звезды, если бы упустил возможности, открываемые нашими внутренними затру-

днениями».

Февральскую революцию Александр Михайлович встретил довольно спокойно, сознавая ее неизбежность. Первые недели революции, находясь в Киеве, он, его жена и императрица Мария Федоровна свободно ходили по улицам города среди ликующей толпы, не чувствуя к себе неприязни. Однако вскоре по распоряжению Временного правительства местные власти предложили княжескому семейству выехать в Крым, так как «представляет большую опасность держать врагов народа так близко к германскому фронту».

Императрица категорически отказывалась уезжать, желая разделить судьбу своих сыновей, вплоть до тюрьмы. Ее почти на руках внесли в поезд. Ехали в сопровождении вооруженных моряков и комиссара Временного правительства. Согласия между ними не было. Матросы представляли Советы и, посмеиваясь над комиссаром, не спешили выполнять его распоряжения. В своем имении «Ай-Тодор» княжеское семейство оказалось под стражей. Выходить за пределы его запрещалось.

Через много лет, находясь в эмиграции, великий князь Александр Михайлович по-иному оценивал предвоенную обстановку в России. Осмысливая прошлое, он писал, что первая мировая война была самоубийством европейских государств, что ее можно было избежать. России она была не нужна — велась в интересах союзников, отвлекая на себя полчища немецких войск. Князь считал, что сложившаяся в стране обстановка неуклонно вела к гибели империи.

«Первое десятилетие XX века, заполненное террором и убийствами, натянуло нервы нации, — читаем в его воспоминаниях. — Народ приветствовал приход новой эры. Лидеры побежденной революции 1905—1907 годов возвратились в покой парижских кафе, выжидая развития событий в далекой России, повторяя, что «нужно отступить, чтобы дальше прыгнуть».

Тем временем и враги, и друзья революции бросились в различные финансовые мероприятия. Появились модные частные банки, ведущие деятели фондовой биржи уловили ситуацию и начали действовать. Скупали мелкие предприятия. Патриархальная Россия стала на зарубежный путь развития, не соответствующий ее национальному характеру. Эта быстрая «трестификация» страны, идущая далеко впереди промышленного развития, привела к горячечной спекуляции на бирже. Весной 1913 года в столице было шестьдесят тысяч маклеров обоего пола. Судьи, доктора, учителя, журналисты и офицеры стали тяготиться своей профессией. Зачем работать за копейки, когда есть возможность «сделать» пятьдесят тысяч рублей путем простого посредничества при покупке нескольких сот акций какого-нибудь «Николаев-Мариупольского металлургического общества».

Страной стала управлять тройка — Ярошинский, Баталин и Путилов. Им принадлежало все... ставили своих директоров предприятий, давали указания на использование прибылей. Конкуренция отходила в прошлое, зарплата стала неустойчивой... Министр финансов наблюдал за деятельностью триумвирата с симпатией и восхищением, рассматривая свой пост как ступень к владению банком... Радикальные газеты, неутомимо критиковавшие правительство, хранили молчание по поводу трестов, так как наиболее влиятельные газеты принадлежали им. Флирт с членами оппозиции, должно быть, входил в их планы. Война приближалась, но ее угроза игнорировалась... Министр обороны продиктовал издателю вечерней газеты статью, полную угроз Германии, под названием «Мы готовы!». В действительности нам не хватало не только пушек и винтовок, но и сапог и шинелей для миллиона человек, подлежащих мобилизации. Оставшиеся триста дней мира были наполнены рискованными денежными операциями, сенсационными преступлениями и самоубийствами. А страна танцевала танго...»

Впечатляющая картина, напоминающая о том, как на крутых поворотах истории нашей страны мы забываем ее уроки...

И вот несколько строк о невольном заключении великого князя и последних его днях в России.

«Около полудня, — пишет он в воспоминаниях, — запыленный автомобиль остановился около ворот, и вооруженный гигант в форме моряка вышел из него. После коротких переговоров со стражей он с некоторой гордостью объяснил: «Я имею приказ принять на себя управление этим дворцом». Я попросил его сесть. «Я знаю, — продолжал он, — вы бывший великий князь Александр Михайлович. Вы не помните меня? Я служил в вашей авиашколе в Севастополе в 1916 году». Под моей командой было две тысячи летчиков, и я не мог помнить всех в лицо. Но это обстоятельство облегчило наше знакомство. Он объяснил, что «стратегические соображения» вынуждают наш немедленный переезд в соседнее имение «Дулбер», принадлежащее моему кузену Петру. «Что за стратегические соображения? — спросил я. — Уж не боитесь ли вы Турции?» Он улыбнулся: «Много хуже, чем это. Товарищи из Ялтинского Совета настаивают на вашей немедленной казни. Но Севастопольский Совет поручил мне защищать вас, пока мы не получим приказ Ленина. Без сомнения, ялтинские анархисты попытаются забрать вас силой. Так что я должен быть готов к их атаке. «Дулбер» с его высокими стенами защищать легче, а «Ай-Тодор» открыт со всех сторон». Матрос достал карту, испещренную крестиками, где удобно ставить пулеметы...

Князь иронизирует: «Никогда не думал, что прекрасная вилла «Дулбер» представляет такие преимущества в военном отношении. Благодаря крайне проницательному предвидению моего кузена Севастопольский ревком получил хорошую, укрепленную тюрьму в ноябре 1917 года».

Именно эта «тюрьма» в течение пяти месяцев оказалась спасительной для княжеского семейства. Не догадывался великий князь, что жизнь ему спасли качинцы, первый шеф-пилот авиашколы Михаил Ефимов. Тогда комиссаром школы был ее питомец летчик Ремезюк, одессит, приятель Ефимова. К нему на Качу часто приезжали на автомобиле Зеленов и Ефимов для согласования различных вопросов. Надо сказать, что операция по спасению великого князя была продумана тонко и сохранялась в тайне. Но главную роль по выполнению ее сыграл матрос Задорожный, остававшийся на посту до конца...

«Последний и решительный» штурм «Дулбера» ялтинцы предприняли в дни, когда в Крым входили немецкие войска. Матрос Задорожный, охранявший князя, предупредил, чтобы тот не ложился спать: он вызвал из Севастополя подмогу.

«Я задремал на стуле, — вспоминает Александр Михайлович, — проснулся от того, что Задорожный тряс меня за плечо. Широкая улыбка освещала его лицо. «Севастопольские грузовики только что въехали, — сказал он. «А как же Ялта?» — спросил я. Зазвонил телефон. Задорожный вышел. Послышался его голос: «Да, да, да. Я сделаю, как вы говорите». Затем он появился на веранде в панике: «Ваше Императорское Высочество, немецкий генерал будет здесь через час. Ничего со мной еще не случилось, но может случиться, если вы не защитите меня. Мне удалось сохранить от вас эту тайну. Немцы заняли Киев в прошлом месяце. С тех пор двигались на Крым, проходя по 20—30 миль в сутки... Сейчас они уже в Ялте...»

Немецкий генерал прибыл точно. Когда я попросил его за матроса Задорожного, он выразил сожаление, что долгое заключение повлияло на мой ум...»

Великий князь уехал в Париж, а его семья на британском корабле в Англию. А Михаила Ефимова с приходом немцев царские офицеры бросили в тюрьму, из которой его освободила Красная Армия. В июне 1919 года белогвардейцы снова наступали на Крым. Ефимов с отрядом моряков, за рулем грузовика, еле успел проскочить Перекоп. Авиатор вернулся в родную Одессу. Встретился с братом Тимофеем, больным, в подавленном настроении. А через месяц Одесса была неожиданно захвачена белогвардейским десантом. Многие советские работники не успели, не смогли выехать, и в первые же дни их расстреляли. Такая же участь постигла и первого русского летчика. Его вывезли на шлюпке на середину бухты с миноносца «Живой». Последние слова Михаила Ефимова были: «Я знаю, что меня ждет, но спокойно умру за народное дело!» Вскоре от голода и болезни умер его брат...

Минуют годы. В 1931 году в Париже и Нью-Йорке Александр Михайлович издаст книгу своих воспоминаний. Заканчивается она философскими рассуждениями о пройденном жизненном пути.

«Когда бы я начал жизнь заново, — пишет великий князь, — я бы отбросил титул «Его Высочества» и проповедовал бы необходимость духовной революции. Такую работу я бы не смог выполнить в России: под царем меня бы пресекли во имя бога греческой ортодоксальной церкви, под большевиками — меня бы застрелили во имя Маркса пролетарские служители духовного порабощения. Я ни о чем не жалею. Руки моих внуков, а их у меня четверо, будут строить будущее и могут достичь лучшего мира. Я не считаю настоящий мир цивилизованным и христианским. Когда я слышу о миллионах людей, страдающих от голода во многих странах, я сознаю необходимость радикальных изменений. Судьба трех европейских империй потрясла мою веру в величие государства. Тридцать лет коммунистического эксперимента убили мои иллюзии относительно силы идей...

Когда я думаю о товарищах моей молодости, часто в мечтах вижу нас лежащими на траве в парке и говорящими о том сказочном, бесконечно чудесном будущем, маячившем где-то далеко за горизонтом...

Немного терпения, и мы достигнем его. Все зависит от нас».

РЕКЛАМА

АВКОМ

ПРЕДЛАГАЮТСЯ:



КОМПЬЮТЕРНЫЕ СИСТЕМЫ, СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

АНАЛИТИЧЕСКАЯ АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА ОБРАБОТКИ ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ РС-90, ПОЗВОЛЯЮЩАЯ ПРОИЗВОДИТЬ:

- **анализ функционирования бортовых систем**
- **контроль техники пилотирования**
- **оценку и оптимизацию расходов авиатоплива**
- **анализ качества пилотирования на этапах взлета и посадки**
- **техническую диагностику воздушного судна.**

АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ РАБОЧИЕ МЕСТА (АРМ) НА БАЗЕ ИМПОРТНЫХ ПЕРСОНАЛЬНЫХ ЭВМ.

НОВИНКА. Впервые в отечественной авиации «АВКОМ» завершает сертификацию и приступает к серийному выпуску бортового твердотельного накопителя данных полетной информации для самолетов и вертолетов.

Все поставляемые СП «АВКОМ» системы сертифицированы, отличаются высокой надежностью, имеют исключительную двухгодичную гарантию и обеспечиваются постоянной технологической поддержкой в соответствии с изменяющейся нормативной документацией.

ЛИЗИНГ АВИАТЕХНИКИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ЗАРУБЕЖНОГО ПРОИЗВОДСТВА. ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫЙ КОНСАЛТИНГ ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ И ТЕХНИЧЕСКИМ АСПЕКТАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ.

Индивидуальные авиаперевозки административными самолетами западноевропейского производства.

НАШ АДРЕС: 103340, г. Москва, К-340, а/п Шереметьево, ГосНИИ ГА, СП «АВКОМ».

Телефоны: 578-52-12; 578-48-01; факс: 578.46.19.

СОВЕТСКО-ИТАЛЬЯНСКОЕ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «АВКОМ»





ФРОНТОВЫЕ БУДНИ АДД

А. Е. ГОЛОВАНОВ,
Главный маршал авиации

В НАЧАЛЕ СОРОК ЧЕТВЕРТОГО

Будучи введенным в состав АДД в 1943 году, ГВФ стал играть все большую и большую роль как в обеспечении боевых действий фронтов, так и в оказании помощи нашим партизанам. Достигали мы этого путем передачи значительного количества транспортных самолетов в Аэрофлот, чем, с одной стороны, качественно изменили состояние всего самолето-моторного парка, находящегося в ГВФ, а с другой, — высвободили боевые самолеты от транспортных работ, без которых на войне не обойдешься, и использовали их по прямому назначению. Достаточно сказать, что только в 1944 году в подразделения ГВФ было передано более двухсот тяжелых транспортных самолетов, не считая переданных в 1943 году. Такое пополнение сыграло свою роль, сказалось на объеме выполняемых для фронта работ, и в 1944 году Аэрофлот, а точнее его фронтовые части и соединения, принимали непосредственное и самое активное участие во всех ударах Советской Армии, а его личный состав внес неоценимый вклад в разгром врага, что мы и увидим при изложении боевых действий АДД в этот знаменательный год побед советского народа.

В 1944 году во фронтовых частях Аэрофлота находилось две авиационные дивизии, двенадцать отдельных авиаполков и одна отдельная авиаэскадрилья. Силы, как мы видим, немалые. В своем повествовании автор будет касаться только фронтовой деятельности ГВФ, не затрагивая его работы внутри государства, хотя внутрисоюзные перевозки Аэрофлота имели тогда весьма важное значение.

Итак, в январе части ГВФ для фронтов перебросили более двадцати тысяч человек, из которых тринадцать с половиной тысяч рядового и офицерского состава и пять тысяч шестьсот раненых. Кроме этого, доставлено фронтам около полутора тысяч тонн боеприпасов, вооружения, снаряжения и другого военного имущества.

В январе совершались полеты и в тыл врага, несмотря на очень сложные метеорологические условия. Переброшено партизанам и по специальным заданиям более двухсот тонн боеприпасов, вооружения и медикаментов и триста сорок человек. Обратно вывезено около семисот человек, из них пятьсот шестьдесят раненых партизан.

В выполнении указанных выше полетов принимали участие: 1-я транспортная дивизия, 3-я дивизия связи, 3, 4, 8, 9 и 105-й полки ГВФ. В непосредственном же обеспечении боевых действий фронтов, наносящих удар, принимали участие 3-й и 4-й отдельные авиационные полки. За время проведения операции ими сделано одна тысяча семьсот десять вылетов, в том числе двести пятьдесят в тыл противника. Летчики этих полков осуществляли бесперебойную связь между командованием фронтов и армий с передовыми частями, ведущими наступательные бои, а также с партизанами. Для иллюстрации приведу один пример. Летчик 4-го авиаполка Савенков в тяжелых условиях погоды, ночью разыскал в тылу врага партизан и доставил им приказ командующего Волховским фронтом генерала армии К. А. Мерецкова, получив который партизаны начали в назначенное время боевые действия и во взаимодействии с войсками фронта перерезали железную дорогу Батецкая—Дно, чем была исключена возможность отхода противника на этом направлении.

В феврале и марте 1944 года, когда боевые части и соединения АДД вели напряженную работу в полосах Ленинградского и 2-го Прибалтийского фронтов, то есть в северо-западной части советско-германского фронта, основная работа фронтовых частей ГВФ переместилась на юг для обеспечения боевых действий 1, 2, 3, 4-го Украинских фронтов, наносящих удар на Буге. В обеспечении этой операции принимали участие: 8, 14, 18, 87-й отдельные полки и самолеты 1-й дивизии. Проведение операции там совпало с весенней распутицей, и наземный транспорт из-за бездорожья нормально работать не мог. Передовые части испытывали острый недостаток в горючем и боеприпасах. Под командованием полковника Чанкотадзе экипажи первой авиадивизии и 87-го авиаполка, пока не были наведены переправы через Днепр, обеспечивали боевые действия войск 5-й ударной армии, форсировавших Днепр южнее Каховки и ведших бои за расширение плацдарма на его правом берегу. За кратчайший срок на плацдарм передовым частям армии было доставлено по воздуху шестьсот тридцать пять тонн боеприпасов, горючего, продовольствия. Лишь те, кому довелось принимать непосредственное участие в наступательных операциях и в боях по захвату, расширению и закреплению плацдармов на широких водных преградах, к которым относится и Днепр, могут в полной мере оценить, что значит своевременная доставка боеприпасов и всего необходимого для ведения боя тогда, когда танк не может двигаться вперед из-за отсутствия горючего, орудие не может вести интенсивный огонь из-за отсутствия достаточного количества снарядов, которые приходится беречь на «крайний случай», а в стрелковом оружии экономится каждый патрон; когда думаешь уже не о том, как продвигаться вперед, а о том, как удержать то, что уже отвоевано. Недаром представитель Ставки Верховного Главнокомандования А. М. Василевский всему личному составу, выполнявшему эту работу, объявил благодарность. Обратными рейсами с плацдарма было вывезено две тысячи триста тридцать три раненых.

В то же самое время 18-й авиаполк доставлял горючее и смазочные материалы танковым частям Ротмистрова и Кириченко, проводивших совместно с войсками фронта ликвидацию окруженного противника в районе Корсунь-Шевченковский, доставив туда еще и тысячу шестьсот восемьдесят девять человек командного состава.

14-й авиаполк для войск 3-го Украинского фронта доставил триста десять тонн боеприпасов, горючего и другого военного груза, а также тысячу триста сорок восемь офицеров. Этот полк в течение тринадцати дней февраля, прямо на передовой, обеспечивал боеприпасами и горючим танки частей 8-й гвардейской армии. Он же в феврале перебазировал из района Мокрое на передовые аэродромы в Чемеринскую и Софиевку авиакорпус генерала Шевченко со всем личным составом, боеприпасами и техническим имуществом. А в мар-

Продолжение. Начало в № 1—93 г.

те непосредственно наступающим частям фронта на передовую же доставил четыреста шестьдесят две тонны боеприпасов, горючего, продовольствия и три тысячи восемьсот офицеров.

Находящийся там же 8-й авиаполк вел также напряженную боевую работу, помогая наземным войскам и обеспечивая связь командования с наступающими частями. Важность надежной связи подчеркну еще одним примером. В ходе ведения операции была потеряна связь командования фронта со стрелковыми частями, направленными для усиления войск, ликвидирующих Корсунь-Шевченковскую группировку противника. Местонахождение этих частей было неизвестно. Для обнаружения их и восстановления с ними связи командованием фронта был направлен летчик этого полка лейтенант Огарков. Несмотря на очень плохую погоду (сильный снегопад), экипаж успешно справился с поставленной задачей, нашел части и восстановил их связь со штабом фронта, что дало возможность своевременно использовать их на нужном направлении.

За успешную боевую работу в проводимой операции 14-му авиаполку присвоено приказом Верховного Главнокомандующего наименование — Криворожский, а 18-му — Уманьский.

Полеты в тыл противника не прекращались ни в феврале, ни в марте. Так, в феврале выполнены одна тысяча сто пять вылетов, из которых семьсот пятнадцать с посадкой у партизан и триста девяносто на сброс. За эти полеты партизанам доставлено двести сорок четыре тонны боеприпасов и взрывчатки, а также заброшено туда более пятисот человек личного состава. Вывезено из-за линии фронта более тысячи человек, среди которых около восьмисот раненых партизан. В марте же в тыл врага летало тоже более тысячи самолетов и перевезено ими две тысячи триста человек и двести семьдесят пять тонн военного груза. Из указанного количества вылетов девятьсот шесть сделано к партизанам.

Что касается всех фронтовых перевозок, то в феврале для фронтов перевезено около трех тысяч тонн различного военного груза и более двадцати восьми тысяч человек, в том числе семнадцать тысяч человек офицерского и рядового состава и девять с половиной тысяч раненых.

В марте людей перевезено уже тридцать четыре тысячи, из которых двадцать пять тысяч человек рядового и командного состава и семь тысяч раненых. Груза же, а это боеприпасы, горючее, вооружение и другое военное имущество, перевезено три тысячи шестьсот тонн.

Если мы посмотрим на работу, проделанную фронтовыми частями Аэрофлота за первые три месяца войны 1944 года, то увидим весьма и весьма впечатляющие цифры, а именно: перевезена восемьдесят одна тысяча личного состава, в том числе более пятидесяти четырех тысяч человек рядового и командного состава и двадцать две тысячи пятьсот раненых. Кроме этого, доставлено для фронтов и заброшено в тыл противника семь тысяч пятьсот сорок шесть тонн боеприпасов, горючего, вооружения и других видов военного имущества.

За первый квартал 1944 года вылетало к партизанам две тысячи триста самолетов, которые доставили им семьсот восемь тонн различного военного груза и перевезли четыре с половиной тысячи человек. И это не считая полетов к партизанам экипажей боевых частей АДД.

Приведу здесь и некоторые партизанские районы, куда доставлялось необходимое вооружение для боевых действий против фашистов. Так, ленинградским партизанам перевезено двести шестьдесят шесть тонн груза и тысяча человек; белорусским партизанам — сто шестьдесят девять тонн груза и тысяча восемьсот человек; крымским партизанам — сто пятьдесят четыре тонны груза и девятьсот шестьдесят человек; украинским — пятьдесят тонн груза и триста человек; прибалтийским — пятьдесят семь тонн груза и около четырехсот человек.

Я уже говорил раньше о том, что деятельность Гражданского Воздушного флота во время Великой Отечественной войны — это пока что еще нераскрытая книга, а я постараюсь ее лишь приоткрыть, ибо тема эта не является основной темой повествования, а входит в нее лишь как один из разделов боевой деятельности АДД.

Однако размах наступательных операций украинских фронтов был столь велик, а распутица столь сильна, что фронтовые подразделения ГВФ, несмотря на огромную напряженность в своей работе, справиться с обеспечением потребностей фронтов не могли, и пришлось подключать для этого боевые части и соединения АДД. Они доставили в марте войскам 1-го Украинского фронта около двухсот пятидесяти тонн горючего и шестьдесят тонн продовольствия, а войскам 2-го Украинского фронта — около одной тысячи тонн, в том числе триста сорок тонн горючего и триста тридцать тонн боеприпасов.

Боеприпасы... горючее... горючее... боеприпасы... продовольствие. Вот требования, главные требования Украинских фронтов того времени. Если бы хоть кто-то мог запечатлеть с воздуха ту непролазную грязь, особенную, украинскую, черноземную, которая исключает какую-либо возможность двигаться по ней автотранспорту, и он колоннами стоит на дорогах и без дорог в надежде как-нибудь пробраться к своим частям и доставить туда свой груз, без которого, как знает каждый водитель, не может его часть продвигаться вперед; запечатлеть картину, когда сотни людей толкают вперед буксующие на месте, словно на масляной подстилке, автомашины, с перегретыми двигателями и кипящими радиаторами; запечатлеть уставших, выбивающихся из сил водителей и солдат в мокрых от пота гимнастерках, перемазанных землей, маслом и еще бог весть чем, но все же упорно, метр за метром, толкающих этот транспорт вперед и все же продвигающих его ближе к своей цели, то есть к передовой, несмотря на огонь противника и атаки его самолетов, — это могло бы дать некоторое представление о том, в каких тяжелейших условиях воевал солдат. Воевал и побеждал. Побеждал и показывал, что нет и не может быть каких-либо преград, которые не мог бы преодолеть советский солдат, советский человек в борьбе за освобождение своей Родины, в борьбе и боях, направленных на разгром фашизма и его передового отряда гитлеризма. Поистине в весенних боевых операциях на Украине бывали моменты, а их весьма и весьма немало, когда трудно было утвердительно сказать, что сложнее — вести ли непосредственные боевые действия солдату с противником или доставлять этому солдату все необходимое для ведения боя! В этих условиях авиация оказывала неоценимую помощь наземным войскам не только своим боевым применением, но и обеспечением, на определенных этапах ведения боевых операций, боеприпасами, горючим, продовольствием, личным составом и всем тем, что необходимо на войне.

Апрель был одним из напряженнейших месяцев в обеспечении войск Украинских фронтов. Кроме фронтовых частей ГВФ, перевезших для этих фронтов двадцать пять тысяч солдат и офицеров и три с половиной тысячи тонн груза, самолетами боевых частей Авиации Дальнего Действия было для 1-го и 2-го Украинских фронтов доставлено более двух тысяч трехсот тонн груза, в том числе полторы тысячи тонн боеприпасов и шестьсот тонн горючего. Перевезено и около четырех с половиной тысяч людей, на что затрачено более полутора тысяч самолето-вылетов.

В апреле завершались операции Украинских фронтов, где АДД в интересах 1, 2 и 3-го Украинских фронтов сделана одна тысяча восемьсот тридцать самолето-вылетов на боевое применение. Так, ударам с воздуха подверглись железнодорожные узлы Львов, Абаклея, Бендеры и станции на железных дорогах, подходящие к этим узлам, а также уничтожались войска противника на переправах через Днестровский лиман и в местах их сосредоточения восточнее Кишинева. Наносился удар по скоплению войск и техники противника в районе Балабанешти, Чимишени (оба пункта 22 км восточнее Кишинева). Самолеты-охотники атаковывали баржи при перевозке войск через лиман и подавляли средства противовоздушной обороны. Главное внимание уделялось железным дорогам, которые подвергались массированным ударам и перехвату железнодорожных составов на перегонах. Самолеты-охотники успешно действовали по автотранспорту на шоссейных дорогах, подходящих к Львову, а также на шоссе Львов—Перемышль. Серьезный урон понес противник на железнодорожном узле Львов, где в четырех налетах участвовало шестьсот семьдесят три самолета и где во время бомбометания оказалось большое количество эшелонов. По узлам Абаклея и Бендеры удары наносились также массированно.

На территории Румынии ударам с воздуха подверглись морской порт Констанца и крупный речной порт Галац. Одновременно с ними удару подверглись эшелоны и склады на железнодорожных узлах и указанных пунктов. Морской порт и железнодорожный узел Констанца дважды подвергался бомбардировке, где в нанесении удара принимал участие четыреста тридцать один самолет. Значительная часть порта была охвачена пламенем, где происходили сильные взрывы. Железнодорожный узел и порт Галац бомбился однажды ста девяносто семью самолетами. По полученным через Генеральный штаб данным, только одних барж затоплено

На вооружении Авиации Дальнего Действия, помимо других боевых машин, находился и дальний бомбардировщик ДБ-3. Созданный в конструкторском бюро С. В. Ильюшина в 1936 году, он отличался для своего времени весьма высокими характеристиками. В частности, по дальности полета ДБ-3, получивший к середине войны марку Ил-4, превосходил однотипный немецкий бомбардировщик «Хейнкель». Не случайно летом сорок первого года на ДБ-3 были совершены первые боевые налеты на Берлин и другие цели, расположенные на территории Германии. Сегодня прославленный бомбардировщик можно увидеть в числе экспонатов авиационного музея в подмосковном Монине.

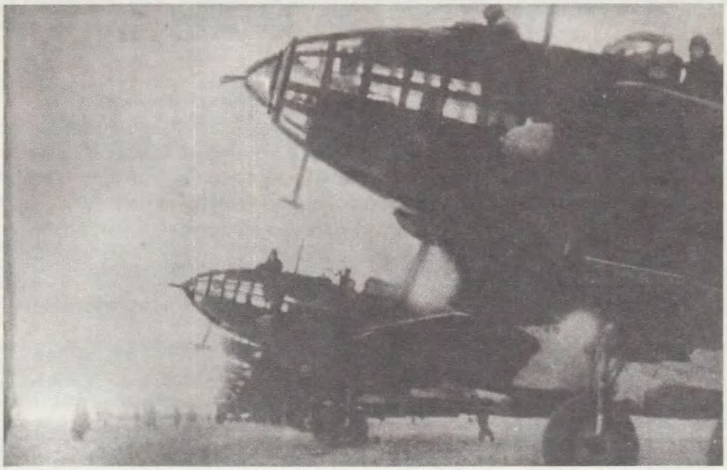


Фото из архива журнала.

там четырнадцать штук, подожжены два завода, морские мастерские и склады или уничтожены или сожжены, а в живой силе понесен значительный урон.

В апреле АДД, содействуя наступлению войск 4-го Украинского фронта, уничтожала плавучие средства в Южной бухте порта Севастополь, а также скопление там войск и техники противника.

Наносился бомбовый удар также по артиллерийским позициям и пехоте противника в районе Сапун-горы и господствующим высотам юго-восточнее Севастополя. Кроме большого количества пожаров в Южной и Корабельной бухтах отмечены два прямых попадания двухсотпятидесятикилограммовых бомб в транспорты. На указанные цели произведено восемьсот четыре самолето-вылета.

Продолжались боевые действия частей и соединений АДД и на Ленинградском фронте. Юго-западнее Нарвы наносили удар пятьсот восемьдесят один самолет, а юго-западнее Пскова — семьсот пятьдесят девять самолетов. Южнее Пскова в боевых действиях принимало участие пятьсот пятьдесят три самолета. По скоплению войск и техники противника в районе города Остров наносили удар триста двадцать семь самолетов. Удары с воздуха наносились и по военно-промышленным объектам в Эстонии, куда сделано шестьсот восемьдесят девять самолето-вылетов.

Одновременно поддерживались боевые действия 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов, где по железнодорожным узлам Идрица и Резекне, а также по скоплению войск противника юго-восточнее Полоцка и в районе Лепеля сделано девятьсот семьдесят самолето-вылетов.

Северный участок фронта тоже был в нашем поле зрения. Мы продолжали выполнять там задачу по проводке судов союзников, уничтожая авиацию противника на аэродромах ее базирования, а также наносить удары по крупным гарнизонам в интересах операций Карельского фронта. В результате боевых действий оперативной группы АДД, находящейся там, противнику были нанесены значительные потери и крупный материальный ущерб.

Что касается работы фронтовых подразделений Аэрофлота, то следует отметить, что самолеты 1-й транспортной дивизии и 87-го гвардейского Отдельного авиаполка для войск 3-го Украинского фронта, наступавших на Одессу, перевезли в апреле шесть тысяч семьсот двадцать человек и одну тысячу тонн военного груза. Для 1-го Украинского фронта перевезено более двух с половиной тысяч человек и более тысячи тонн груза.

Для войск 4-го Украинского фронта и Отдельной Приморской армии подразделения ГВФ доставили более двенадцати тысяч человек личного состава и более семисот шестидесяти тонн боеприпасов, горючего и другого военного груза. Следует также отметить 9-й Отдельный авиаполк, который за время высадки нашего десанта на Керченский полуостров совершил туда семь тысяч самолето-вылетов и перевез более трех тысяч человек командного состава, доставил триста тридцать тонн боеприпасов, продовольствия и медикаментов и вывез оттуда более трех тысяч раненых. Личный состав этого же полка установил дежурство в воздухе со средствами спасения и спас несколько летчиков, сбитых противником над проливом во время воздушных боев. Дежурившие в воздухе экипажи сбрасывали нашим товарищам резиновые и спасательные лодки уже в снаряженном состоянии.

Нужно сказать здесь и о полетах в тыл как к партизанам, так и по специальным заданиям. Всего фронтовыми подразделениями ГВФ сделано восемьсот восемьдесят таких полетов. Перевезено одна тысяча триста человек и четыреста девятнадцать тонн груза. Шестьсот сорок восемь полетов из них сделано к партизанам.

И, наконец, по заявкам Генерального штаба для 1, 2, 3-го Украинских фронтов и Отдельной Приморской армии произведено две тысячи сто семьдесят восемь самолето-вылетов и перевезено более двух тысяч тонн груза и десять с половиной тысяч человек. Общие же перевозки фронтовых частей ГВФ за апрель составили более сорока двух тысяч человек и около пяти тысяч тонн груза. Я не располагаю количеством сделанных этими частями самолето-вылетов, но имею количество часов, налетанных за этот месяц, оно выражается без малого сорока четырьмя тысячами часов.

Боевые части АДД за этот месяц сделали девять тысяч девятьсот четыре самолето-вылета, из которых восемь тысяч триста шестьдесят восемь — ночью и тысячу пятьсот тридцать шесть — днем.

А ведь все, что проделано за этот месяц, нужно было спланировать, организовать, проконтролировать, своевременно изменять, перенацеливать. Очень многое из проделываемой работы здесь опущено, ибо осветить все стороны боевой деятельности АДД со всеми входящими в ее состав объединениями, соединениями, частями, подразделениями, организациями просто здесь невозможно. Как говорится, дай бог осветить хотя бы главное, дать объемное представление о том, что делала Авиация Дальнего Действия во время войны и почему подчинялась она только Ставке Верховного Главнокомандования. В напряженные боевые месяцы, надо прямо сказать, нагрузка на всех была, если можно так выразиться, дьявольская. Особенно это касается, конечно, штаба АДД и его коллектива. Как говорится, спать там было некогда. И вот что интересно: за все время работы штаба мне не было известно ни одного случая, когда бы кто-нибудь что-то перепутал. И это при условии, что подавляющее большинство распоряжений передавалось словесно и лишь потом шло письменное подтверждение. Положение удивительное, можно сказать, невероятное. Останавливаюсь так детально на этом вопросе потому, что четко отлаженный порядок во время войны не потерял, а, думается мне, приобрел еще большее значение сейчас, в мирных условиях, когда четкость работы при все более и более усложняющемся руководстве требует особого внимания.

(Продолжение следует)

СЛУЖБА ДОВЕРИЯ

ОГОНЬ РЕВНОСТИ

«Уважаемая редакция!

Последние полгода живу, как в аду. А причиной тому какая-то патологическая ревность мужа. Улетаю из дома на несколько дней, а когда возвращаюсь, то мой Коля, которого я очень люблю (мы поженились чуть более полутора лет назад), учиняет мне форменный допрос. Я ему должна дать подробные ответы на вопросы. Где была? Где спала? С кем говорила?...

Неужели ревность настолько сильна, что сможет разрушить нашу семейную жизнь?

Ирина П.,
бортпроводник

г. Красноярск».

Предоставляем слово психологу Б. ЯРОШЕВСКОЙ.

— Невозможно точно определить, где, когда и почему рождается ревность. Даже тем, кто на себе ощутил в полную силу уничтожающую мощь ревности, трудно бывает после, на расстоянии, оценить, да просто описать, свое состояние, а еще сложнее бывает понять, и по прошествии времени тоже, свое поведение, спровоцированное ревностью.

У нее свое поле деятельности: межличностные отношения, и нацелена она на того человека, которого вам хотелось бы иметь исключительно для себя и потеря которого была бы для вас тяжелой утратой.

В супружестве ревность, по сути, инстинктивная реакция на окружающие вас всякого рода опасности. Нет никаких доказательств, является ли ревность врожденным качеством. Она не всегда навязана принятыми в данном обществе нормами. Можно утверждать, что ревность — чувство благоприобретенное и что, следовательно, его можно подавить или предотвратить.

К сожалению, довольно часто можно встретить людей с заниженной самооценкой. Они чувствуют себя несчастными, весь мир видят в черных красках. Ревность в таких случаях — признак отсутствия уверенности в себе, но, несмотря на это, супружеский союз таких людей часто оказывается счастливым, хоть и не лишенным бурь, спровоцированных ревностью.

Ревность, исходящая из комплекса неполноценности, чаще всего замешена на недоверии. Более всего это относится к бракам, супруги в которых не способны на искренний честный разговор о себе, о своих сложностях, эмоциях и желаниях. Безобразные сцены ревности вспыхивают иногда без видимого повода. Искрой мучительного подозрения может стать просто молчание супруга или минутное равнодушие, вызванное, например, усталостью. Но следует помнить, что такие неожиданные атаки ведут к противоположному результату: вместо того, чтобы приблизить супруга, они его отдаляют. Работая над собой, ревность можно победить.

Хорошие результаты дает интроспекция, то есть взгляд в себя. Тщательный, детальный анализ своего состояния даст положительный эффект. Страх потери любви — самый частый мотив ревности. Он может не только побуждать к страстной, не ведающей преград и меры борьбе, но и лишать человека сил, желаний, действия.

Говорят, что ревность скорее спрятана в постоянном страхе, нежели в минутном беспокойстве. И этот страх окружает ревнивца призраками, окутывающими его пеленой отверженности и одиночества. Ревность, терзающая человеческое сердце, зависит от разных факторов. И прежде всего от состояния чувств и возраста любящего (или только ревнующего: ибо известны случаи, когда этому разрушающему чувству сопутствует не любовь, а лишь горячее чувство собственности, превосходства или потребности власти над другим человеком).

Причины ревности и последующие формы ее проявления в большой степени зависят от того, какое значение в супружестве придается интимной жизни. Многие убеждены, что если сексуальная жизнь не складывается идеально, то нет шансов на продолжение успешного замужества, просто-напросто такой брак не имеет смысла.

Стоит добавить, что в супружествах, в которых сексуальные узы — наиважнейший фактор, связывающий супругов, физическая измена вызывает неуверенность и страх — любовь кончилась. Там, где секс лишь один из многих элементов взаимной любви, случается, что у партнеров, имеющих внебрачные контакты, это не вызывает трагедий. Незначительные проявления ревности встречаются обеими сторонами с улыбкой, доминирует так называемая «игра в ревность», носящая характер кокетливых аллюзий. Напротив, провокация ревности всерьез с целью привлечь к себе интерес может сильно навредить. Такое поведение способно вызвать обратную реакцию, то есть ответ противной стороны, желание аналогичного успеха, а заодно залатывание дыр на поврежденном чувстве собственной полноценности.

На этом поприще преуспевают женщины. По мнению психологов, ревность — слабость, чаще приписываемая представителям сильного пола, которые вдобавок ко всему еще и болезненней ее переживают. Причины этого скрыты, по всей видимости, в устоявшейся патриархальной роли мужчин, это и определяет его отношение к супруге. Неверность жены приравнивается к краже. Обманутый муж испокон веков был обречен на осмеяние...

Разрушающим элементом в супружестве может быть не только ревность на эротической почве. Поводом к ссоре может послужить и подруга жены, отнимающая, по мнению мужа, неоправданно много времени, которое, по глубокому его убеждению, принадлежит всецело ему.

Патологическая ревность имеет место в тех случаях, когда невозможно обнаружить реальные причины для подозрений. Все разыгрывается исключительно в воспаленном воображении ревнивца, причем без единой связи с происходящим, но, к сожалению, заболевшие такой ревностью люди всего этого не осознают.

Подобная ревность возникает у людей со слабой волей, недостатком характера, в силу этого они трактуют своих любимых как защиту своего «я». Когда же им мерещится, что они теряют эту защиту, они впадают в панику. Чтобы удержать любимого человека, готовы пойти на все, вплоть до полнейшего падения. Иногда они убегают в болезнь, иногда шантажируют самоубийством.

Способ проявления ревности не зависит от темперамента или от других черт, которыми так богата человеческая психика. Бывает, что самые уравновешенные и спокойные люди реагируют страстно и импульсивно. Уравновешенные, долго сдерживающие свои эмоции, они способны в аффекте на самые неожиданные поступки.

Каждый человек ревнует по-своему. Симптомы, заметные со стороны, часто обманчивы. Совсем не обязательно хлопать дверью или судорожно колотить тарелки. Хуже обстоит дело с теми, кто в одиночестве переживает свое горе, безустанно размышляет над своей горестной судьбой. У таких людей обычно развивается бессонница и апатия; в результате они обобщают обиду, переносят ее на весь мир и теряют доверие ко всем близким людям.

Известно, что огонь ревности разгорается из эмоций. Но не только. Ревность вызывает чрезмерное чувство собственности к своему партнеру, непризнание его свободы, независимости суждений и прав, категоричные распоряжения, как должна вести себя женщина по отношению к представителям противоположного пола. Ведь многим мужчинам все еще трудно согласиться с тем, что женщины сегодня придают все большее значение своей работе, что у них есть какая-то своя, неведомая им жизнь, собственные убеждения и взгляды.

Выпуск подготовил
В. ЛАМЗУТОВ

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!

Казалось бы, совсем недавно завершилась подписная кампания на периодические издания на первое полугодие 1993 года. А «Роспечать» уже объявила о следующем раунде подписки — на второе полугодие. Она проводится с 1 марта по 30 апреля с. г. Условия ее остаются прежними за исключением цены, которая из-за продолжающейся в стране инфляции опять-таки возрастает.

И на наш журнал подписная цена, к сожалению, несколько увеличивается — с 10 до 20 рублей за номер. Следовательно, чтобы получать его с 1 июля и до конца 1993 года, необходимо будет своевременно оформить подписную квитанцию на это в размере 120 рублей.

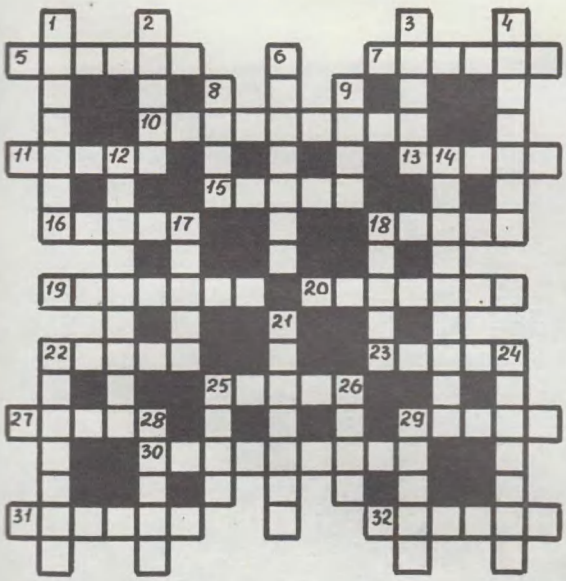
Но и такая дополнительная сумма не покрывает тех затрат, которые вкладывает редакция в издание журнала. С учетом расходов на бумагу, печатание и экспедирование тиража его реальная себестоимость в четыре-пять раз выше. Поэтому нам приходится изыскивать и другие источники финансирования.

Мы надеемся, дорогой читатель, что ты с пониманием воспримешь те усилия, которые в твоих интересах предпринимает наша редакция, и поддержишь ее, продолжая и дальше выписывать и читать ставший привычным и близким для тебя журнал.

Наш индекс — 70226.

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»

Кроссворд



ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Французский авиаконструктор и летчик, первым перелетевший Ла-Манш. 7. Угловое движение летательного аппарата относительно поперечной оси. 10. Верхний слой атмосферы. 11. Уступ на корпусе и поплавках гидросамолета. 13. Химический элемент. 15. Элемент парного катания на коньках. 16. Запрещенный прием в боксе. 18. Трость, посох. 19. Русский изобретатель, автор одного из первых проектов самолета. 20. Места вне городов, загородные местности. 22. Китайский дом. 23. Крик, шум. 25. Спортивная лодка. 27. Прославленный русский крейсер. 29. Часть ствола дерева. 30. Радионавигационное устройство. 31. Строй самолетов, следующих относительно ведущего уступом вправо или влево. 32. Исполнительница главной роли в популярном мексиканском телесериале «Богатые тоже плачут».

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Российский космодром. 2. Персонаж повести Л. Н. Толстого «Кавказский пленник». 3. Радиолокационная станция. 4. Вибрация какой-либо части самолета, вызванная воздушными вихрями, возникающими от расположенных впереди конструктивных элементов аппарата. 6. Завершающий этап полета. 8. Притеснение, угнетение. 9. Космонавт США, облетевший Луну на «Аполлоне-13». 12. Воздушная трасса. 14. Другое название космонавта. 17. Жительница европейского государства. 18. Американская авиакомпания. 21. Обтекаемая конструкция самолета для размещения двигателей, шасси. 22. Самовозбуждающиеся колебания частей самолета, приводящие, как правило, к его разрушению. 24. Эстонский композитор, автор оперы «Полет». 25. Позывные первого космонавта Земли. 26. Часть дома с квартирами на одном уровне. 28. Дворянин в средневековой Испании. 29. Резкое, кратковременное усиление ветра.

Составил В. ИВАНОВ.

Оформление художника В. Г. УСТИНОВА. Технический редактор А. Л. ГВОЗДЕВА. Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 27.11.1992 г. Подписано к печати 29.12.1992 г. Формат 60 × 90 1/8. Печать офсетная. Усл. печ. л. 6. Усл. кр.-отт. 16.5. Уч.-изд. л. 9,4. Зак. № 3571/3. Цена договорная.

Адрес редакции: 103012, Москва, К-12, Старопанский пер., д. 1/5. Тел.: 925-85-06.

3-я типография Воениздата. 123007, Москва, Д-7.

© «Гражданская авиация», 1993 г.