ISSN 0017—3606

гражданская АВИАЦИЯ

6
1993

ПО ЗАКОНАМ РЫНКА

УНИКАЛЬНОМУ САМОЛЕТУ — УНИКАЛЬНЫЙ ГРУЗ

НЕИЗВЕСТНОЕ О «ЛЕНД-ЛИЗЕ»



70 226



Когда мы идем навстречу пожеланиям своих клиентов, выигрывают не только они. Выигрываем все мы.

Компании, преуспевающие в аэрокосмической промышленности в течение двух и более оборотов делового цикла, отдают себе отчет в том, что никто не может знать решения всех проблем. Некоторые из этих компаний понимают, что потребители знают их продукцию достаточно хорошо, чтобы внести свой вклад в ее усовершенствование. А лучшие из них заручаются поддержкой как поставщиков, так и потребителей в достижении новых целей.

BOEING

гражданская
АВИАЦИЯ

6-93

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ОРДЕНА ДРУЖБЫ НАРОДОВ
МАССОВЫЙ ЖУРНАЛ

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: *с переходом к рынку все больше наших авиакомпаний осваивает международные воздушные трассы. В свою очередь зарубежные авиаперевозчики открывают для себя новые аэропорты России и других государств бывшего СССР. Вот и японская «Джал» прочно «прописалась» в Хабаровском аэропорту.*

Фотохроника журнала.



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:

ЗАМОТИН В. **Эйфория пройдет, здравый смысл останется**	1
САХАРОВ В. **«Горный орел» на пути к небу**	5
СВЕТЛИЧНЫЙ И. **Под небом Трансвааля**	10
БУВАШКИНА Н. **Аналогов не имеет**	13
СУШКО В. **Поступил на сертификацию...**	14
ШИТОВ В. **«Русские могут работать достойно...»**	16
ШИТОВ В. **Кубинские встречи**	20
По новой системе	24
ЛАМЗУТОВ В. **Луч надежды**	26
ОРЛОВ Б. **Триста миллионов добрых дел**	28
СТЕПАНОВ А. **КТС Ту-204**	29
ГОЛЬЦОВ В. **На основе взаимности**	31
ВЛАДИМИРОВ В. **И нам прошлого больше не жаль?**	32
ЮРЧЕНКО В. **«ЮСТУС» работает для вас**	34
ЩУКИН Л. **Летательные аппараты «ЭКИП»**	35
АЛЕКСЕЕВ Д. **Москва—Хабаровск: «нон-стоп»**	36
ЛАВРЕНЕЦ В. **Разбился на последнем развороте**	37
СУВОРОВА Т. **По сигналу тревоги**	38
ГРИБАНОВ С. **«Не бойся — России не пропью!»**	40
ОРЛОВ Б. **Характеры**	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 (помощник главного редактора), В. М. ТИХОНОВ, В. Ф. ТОКАРЕВ, Г. Ф. УНИЧЕНКО, В. В. ШИТОВ.



ЭЙФОРИЯ ПРОЙДЕТ, ЗДРАВЫЙ СМЫСЛ ОСТАНЕТСЯ

На вопросы редакции отвечает директор Департамента воздушного транспорта Российской Федерации Вадим Валентинович ЗАМОТИН

Еще не так давно это четырехэтажное здание на Ленинградском проспекте Москвы было своеобразным олицетворением «крупнейшей авиакомпании мира» по имени Аэрофлот. Сюда сходились все нити управления отраслью, здесь принимались решения, определявшие не только судьбы тысяч людей, но и будущность целых регионов. Апрель восемьдесят пятого и особенно август девяносто первого в корне изменили ситуацию. Некогда монолитный Аэрофлот распался на десятки больших и малых компаний, а вместо общесоюзного Министерства гражданской авиации образовались национальные авиационные структуры. В России с января девяносто второго года такой структурой стал Департамент воздушного транспорта. Что же за истекшее время изменилось в здании на Ленинградском проспекте? Какие проблемы возникли за его стенами и как они решаются на обширных пространствах Российской Федерации?

— Прежде всего хотелось бы подчеркнуть, — начал разговор Вадим Валентинович, — что, став правопреемником МГА на территории России, Департамент воздушного транспорта отнюдь не скопировал бывшее министерство. Он принципиально отличается от своего предшественника как по структуре и штатам, так и по выполняемым функциям. Во-первых, его аппарат гораздо малочисленней, чем у министерства. Во-вторых, департамент предназначен исключительно для государственного регулирования деятельности гражданской авиации и не должен затрагивать вопросы хозяйственного руководства на местах. В число решаемых им задач входят выработка стандартов и правил, без которых невозможно нормальное функционирование любой транспортной системы, выдача соответствующих свидетельств и лицензий эксплуатантам воздушного транспорта, взаимодействие с органами государственного управления России и других бывших союзных республик, решение иных проблем. Однако, повторяю, он ни в коей мере не покушается на хозяйственную самостоятельность авиаперевозчиков.

Что касается процессов, происходящих «за стенами здания на Ленинградском проспекте», то гражданской авиации, к сожалению, не удалось избежать тех негативных явлений, которые переживает Россия в последние годы. И производственная, и социальная сферы воздушного транспорта испытывают на себе все «приливы» и «отливы» экономической и политической нестабильности так же болезненно и остро, как и все наше общество. Минувший год, например, ознаменовался тем, что в республике резко упали объемы авиаперевозок, закрылась часть местных воздушных линий, с перебоями стали работать магистральные аэропорты и трассы. Одновременно снизилась культура обслуживания пассажиров, возросла аварийность, обострилась криминогенная обстановка. В довершение ко всему отрасль, которая на протяжении многих лет была прибыльной, превратилась в убыточную.

Ситуация, что и говорить, критическая. Наиболее горячие головы причины всех бед склонны видеть в рынке. Дескать, стоило отойти от сформированного за десятилетия «порядка» и все покатилось вниз. Другие стали искать «виноватых». Растеряли, мол, дельные кадры, понасажали в командирские кресла всяких «крикунов», ничего не смыслящих в экономике, — вот и результат.

Слов нет, вхождение в рынок оказалось намного сложнее, чем предполагалось вначале. С одной стороны, мы столкнулись с невиданным ростом цен на энергоносители, многократным увеличением стоимости авиатехники, значительным удорожанием оборудования и запасных частей, других материальных ресурсов. Достаточно сказать, что цены на авиакеросин поднялись в двести раз, а стоимость самолетов достигла двух-трех миллиардов рублей. Попробуй в таких условиях «удержаться на плаву».

С другой — сыграли свою не совсем позитивную роль трудности, связанные со структурной перестройкой и кадровыми изменениями в отрасли. Не секрет, что, оказавшись во главе коллективов, далеко не все руководители смогли повести их верным курсом. Одни явно подрастерялись перед напором рыночной стихии и стали шарахаться из стороны в сторону, другие, напротив, решили, что «теперь все дозволено», и в конечном счете тоже оказались в критических ситуациях. В итоге все двенадцать месяцев прошлого года наши предприятия не смогли работать без государственных дотаций. Иными словами, продолжал действовать не рыночный, а затратный механизм хозяйствования, который дискредитировал себя еще во времена командно-распорядительной экономики.

И, конечно же, многие негативные процессы обусловила политическая нестабильность в обществе, особенно межнациональные конфликты. Нередко они просто парализуют работу воздушного транспорта, нанося непоправимый материальный и моральный урон и создавая реальную угрозу безопасности полетов и жизни людей.

Таким образом, экономический и по-

литический кризис, поразивший Россию, обдал своим ледяным дыханием и гражданскую авиацию. Впрочем, было бы чудом, если бы он обошел ее стороной. И все-таки не хочу заканчивать ответ на заданные мне вопросы на столь грустной ноте. По натуре я оптимист и твердо верю, что такая ситуация не может продолжаться вечно. В истории России было немало крутых и даже смертельно опасных поворотов, однако наш народ всегда выходил с честью из самых труднейших испытаний. Убежден: так будет и на этот раз.

— Вадим Валентинович, читателям нашего журнала тоже хочется верить, что свет в конце тоннеля наконец-то забрезжит. Но они хотят знать и другое: есть ли у Департамента воздушного транспорта России конкретная программа выхода из кризиса? И если да, то в чем она заключается?

— Недавно на коллегии Минтранса России, куда наш Департамент входит в качестве структурного подразделения, обсуждались итоги работы транспортно-дорожного комплекса за минувший год, а также определялись пути его развития в ближайшем будущем. Так вот, в ходе всестороннего анализа сложившейся ситуации принят обширный план мероприятий, один из разделов которого посвящен обеспечению устойчивого функционирования воздушного транспорта. В соответствии с ним будут задействованы программы укрепления материально-технической базы авиапредприятий, строительства аэропортов и аэровокзальных комплексов, обновления самолетно-вертолетного парка, оборудования воздушных трасс, решения кадровых, социальных и других жизненно важных вопросов. Все мероприятия нашли поддержку в правительстве и признаны приоритетными в федеральной программе структурной перестройки экономики России на 1993 год. А это значит, что гражданская авиация как неотъемлемая часть транспортной системы страны будет набирать и темпы, и масштабы развития, служа интересам народного хозяйства и запросам населения. Причем особое внимание отводится сохранению и улучшению работы местных воздушных линий в регионах, не имеющих альтернативных путей сообщения. Прежде всего это Сибирь, Дальний Восток и Север, где единственным средством передвижения зачастую является лишь самолет или вертолет.

— Все это хорошо, Вадим Валентинович. Но как увязать «государственную заботу» о том же северянине с недавним повышением тарифов на авиаперевозки? Ведь для многих из них воздушный транспорт стал теперь недоступен. Как, впрочем, и для большинства россиян.

— Да, с начала нынешнего года мы стали работать при свободных тарифах. Это необходимо для того, чтобы авиаколлективы могли хотя бы свести концы с концами. Что касается недоступности воздушного транспорта малообеспеченным слоям населения, то выход здесь один: государственные дотации. Но дотации не Аэрофлоту, как было раньше. Так проблему все равно не решить. Дотации необходимы непосредственно тем, кто в них особенно остро нуждается, — жителям отдаленных районов, пенсионерам, учащейся молодежи и т. д. Тогда высокие тарифы будут покрывать издержки на авиаперевозки, нисколько не ущемляя малообеспеченных граждан. Предложения по этому вопросу Департаментом воздушного транспорта были подготовлены еще в прошлом году. И если бы они были приняты оперативно, многие неувязки давно уже отпали бы сами собой.

— Вадим Валентинович, в начале нашей беседы Вы говорили о том, что Департамент — орган государственного, но отнюдь не хозяйственного регулирования. В то же время на местах созданы региональные управления гражданской авиации. Нет ли здесь противоречия?

— Нисколько. С переходом к рыночным отношениям вместо прежних авиационных структур на местах родилось множество новых — авиакомпаний, концернов и т. п. Некоторые из них имеют в распоряжении лишь один-два самолета или вертолета, но тем не менее считаются самостоятельными и независимыми. А коли так, то и действуют они зачастую «независимо» от общепринятых в авиации норм и правил. Отсюда и возросшая аварийность, и многие другие неприятности. Поэтому возникла необходимость государственного воздействия на такие авиационные структуры. Воздействия не хозяйственного, а в смысле контроля за соблюдением стандартов и правил, уважения к законам и т. д. Проводниками такой государственной политики на местах и призваны стать региональные управления. Другое дело, что некоторые руководители таких управлений не совсем еще поняли свое предназначение и действуют по старинке, командно-административными методами. Но это исключения из правил, а не сами правила, и время обязательно расставит все по своим местам.

Кстати, говоря о создании многочисленных самостоятельных структур, хотел бы специально подчеркнуть, что этот процесс не всегда идет в нормальном, я бы сказал, цивилизованном русле. Зачастую эйфория самостоятельности никак не сообразуется со здравым смыслом. Самостоятельность ради самостоятельности нигде и никогда ни к чему хорошему не приводила. Это отлично поняли в странах Запада, где все активнее разворачиваются процессы интеграции, а не дезинтеграции. Авиакомпании США, Европы, других регионов мира объединяют свои капиталы и усилия, чтобы стать мощнее и успешнее противостоять конкурентам. А в нашей республике, наоборот, крупные авиаперевозчики «расщепляются» порой на такие «независимые» компании, которые иначе как «карликовыми» не назовешь. Со временем эта эйфория, безусловно, пройдет и восторжествует разум, но, право же, не хотелось бы и впредь жить по принципу: вначале создадим сами себе трудности, потом начнем их героически преодолевать.

Конечно, силовыми методами тут ничего не сделаешь. Да и не надо пытаться. Поэтому задача государственных органов управления, которые мы представляем, — найти экономические пути к объединению. Тогда и самые отъявленные «самостийщики» поймут, что в одиночку любые проблемы решать намного труднее, чем сообща.

— Мне думается, Вадим Валентинович, что та самая эйфория самостоятельности — это естественная реакция на многолетний прессинг, который терпели на местах от так называемого центра. Есть, по-моему, и другая причина. Долгие годы мы с упоением говорили об Аэрофлоте как о «крупнейшей авиакомпании мира», восторгались «сплошной аэрофикацией страны», занимались бесплодными подсчетами количества и протяженности внутрисоюзных и международных воздушных трасс. Но при этом очень часто упускали из виду такие «прозаические» вещи, как интересы конкретного перевозчика, разумное использование капиталовложений, целесообразное размещение самолетно-вертолетного парка. Дело порой доходило до абсурда: миллионы рублей направлялись не туда, где они крайне необходимы, а тому, кто «вхож» на высшие этажи власти. И вот теперь, когда всесильный «монстр» в лице министерства «приказал долго жить», инициативные люди решили, что их час пробил, что они могут без оглядки «наверх» заняться пусть маленьким, но «своим» делом. Не так ли?

— Не собираюсь отрицать этого, хотя причин здесь гораздо больше. Департамент же обеспокоен не столько «генезисом» явления, сколько последствиями не совсем продуманных действий. Судите сами: доходит до того, что даже службы, не располагающие никакими производственными фондами, заявляют о выходе из состава авиапредприятий. Им кажется, что так, и только так они смогут добиться подлинной социальной справедливости. А на деле это чистейшей воды заблуждение, которое больно отзывается на судьбах десятков, а то и сотен людей. Еще большей «самостийностью» грешат крупные коллективы, располагающие солидной материально-технической базой. Некоторые из них наотрез отказываются от «братьев меньших», кого они якобы «кормят». При этом совершенно не учитывается, что в течение многих лет на их развитие выделялись капитальные вложения, ущемляя интересы тех же «меньших», с которыми они сегодня не хотят иметь дела. Вполне естественно, департамент как государственный орган управления не может поддержать стремление к такой «самостоятельности».

А возьмем повальное увлечение международными полетами. На первый взгляд, можно понять руководителей компаний, стремящихся выйти на зарубежный рынок. Десятки лет эта сфера экономической деятельности была исключительной прерогативой «избранных». Для всех остальных она была на-

ПЛАНЫ И ПРОГНОЗЫ

В СООТВЕТСТВИИ С ПЛАНОМ МЕРОПРИЯТИЙ ПО СТАБИЛИЗАЦИИ РАБОТЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ НА 1993 ГОД



ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ ОБЪЕМЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК должны составить **85** млрд. пассажиро-километров;

РАБОТЫ ПО ПРИМЕНЕНИЮ АВИАЦИИ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ — 5400 тысяч приведенных часов;

ДОХОДЫ — 1150 миллиардов рублей;

ПРИБЫЛЬ — 100 миллиардов рублей.

ЗА СЧЕТ ВСЕХ ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАМЕЧЕНО ПРИОБРЕСТИ:

самолетов

Ил-96-300	— 3	Як-42	— 10
Ту-204	— 6	Ту-154М	— 23
Ил-114	— 4	Ил-76ТД	— 14
Ил-86	— 4	Ан-74	— 3
Ил-62М	— 5	Ан-32	— 5

вертолетов

Ми-8 — 129 Ми-26 — 2 Ка-32 — 10.

ЗАПЛАНИРОВАНО ВВЕСТИ В СТРОЙ:

аэровокзальные комплексы

Хабаровск (1500 пасс. в час)
Сочи (2500 пасс. в час)
Благовещенск (400 пасс. в час)

иные производственные мощности

Шереметьево, Владивосток, Домодедово, Калининград, Нижний Новгород

ПРОДОЛЖИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО:

ВПП, аэровокзалы, другие объекты

Омск, Сыктывкар, Санкт-Петербург, Петропавловск-Камчатский, Барнаул, Южно-Сахалинск, Волгоград, Новосибирск.

прочь закрыта. Сейчас положение стало иным. Право осуществлять экспортно-импортные операции с зарубежными партнерами предоставлено всем, кто к ним готов, и предприимчивые коллективы не преминули этим воспользоваться. Ничего плохого здесь, разумеется, нет. Но, с другой стороны, во многих случаях обнаруживается и такая тревожная тенденция, как слабая подготовленность «молодых международников» к выполнению полетов за рубеж. Это относится и к чисто летной, и к коммерческой деятельности. Согласитесь, разве можно допускать кустарничество в такой сверхответственной области использования воздушного транспорта?

— Кстати, только у нас в Московском аэроузле создано, если не ошибаюсь, около тридцати совместных предприятий. Используя инвестиции и «ноу-хау» зарубежных партнеров, российские предприниматели вторглись, судя по всему, не совсем в традиционные сферы деятельности. Как Вы относитесь к этому?

— Надо заметить, что поначалу далеко не все понимали необходимость такой формы внешнеэкономической деятельности. И это не случайно: ведь нас годами воспитывали на том, что Советский Союз в состоянии сделать все сам и ему совсем незачем «идти на поклон» за границу. А что касается трудностей, то, мол, их тоже преодолеем сами. Теперь мы смотрим на вещи гораздо трезвее. В самом деле, разве привлечение иностранного капитала для строительства прекрасных гостиниц «Новотель» в аэропорту Шереметьево-2 и «Аэростар» по соседству с городским аэровокзалом в Москве подорвало наш престиж или нанесло удар по хозяйственной самостоятельности? Как раз наоборот. Так что отношение к совместным предприятиям самое позитивное. Другое дело, что далеко не все из них дают ожидаемый эффект. Но это уже издержки не самой идеи, а ее исполнения.

— Вадим Валентинович, сейчас много волнений и тревог вызывает проблема акционирования на воздушном транспорте. Отдельные «смельчаки» считают целесообразным приватизировать аэропорты, авиаотряды и т. д. Так, думают они, будет полностью покончено с вмешательством государственных структур в хозяйственную жизнь и коммерческую деятельность...

— Вопрос актуальный. Не очень посвященному человеку и в самом деле кажется, что стоит коллективу аэропорта или другого авиаподразделения завладеть контрольным пакетом акций, как наступит, образно говоря, рай и всеобщее благоденствие. На самом же деле специфика транспортной системы в целом и воздушного транспорта в частности такова, что по этому пути в мире никто не идет. Возьмите крупнейшие авиакомпании Америки, Европы, Азии — среди них мало кто полностью независим от государства. Аэропорты же везде и всюду являются государственной собственностью — федеральной, региональной, муниципальной, но непременно государственной. Принадлежат государству и центры управления воздушным движением. Словом, все то, что служит общенациональным интересам, — а воздушный транспорт относится именно к этой категории — находится под контролем государства. Так неужели нам, россиянам, надо опять изобретать свой собственный велосипед, чтобы затем от него отказаться и пойти по пути, изведанному другими?

— Рынок, акционирование, выгодные партнеры... А не ведет ли все это, Вадим Валентинович, к ослаблению внимания к таким святым для гражданской авиации понятиям, как безопасность полетов и дисциплина? Что ни говори, а наша отрасль особая. Ее нельзя сравнивать, скажем, с системой бытового обслуживания, хотя я ни в коей мере не хочу принизить роль последней. Ведь полет есть полет, а самолет — не автобус, его в случае чего на обочину не поставишь...

— Надо откровенно признать, что переход к рыночным отношениям в какой-

то степени повлиял на дисциплину и безопасность полетов. В отрасли возросло общее количество грубых нарушений трудового распорядка, есть уголовные преступления. Участились факты неисполнения приказов, указаний и распоряжений руководителей. Растет число прогулов и появлений авиаспециалистов на работе в нетрезвом состоянии. Увеличилось число нарушений правил технического обслуживания самолетов и вертолетов, технологии авиаперевозок. Короче, обстановка вседозволенности и безнаказанности, сложившаяся в обществе, один к одному проецируется и на трудовые коллективы авиапредприятий.

Создавшееся положение требует от руководителей всех уровней принятия безотлагательных мер по укреплению дисциплины. Хватит сетовать по поводу «разрушения прежних устоев», время административного диктата прошло. Вместо него надо активнее осваивать экономические рычаги воздействия на людей. Ни в одной зарубежной авиакомпании не занимаются ни «душеспасительными беседами», ни «размахиванием дубинками», а дисциплина и порядок — на уровне. Разгадка же очень проста: материальный интерес, помноженный на стремление не потерять рабочее место, плюс контроль и неотвратимость наказания за нарушения.

Что касается безопасности полетов, то затрону лишь один аспект этой важнейшей проблемы — экономический. Известно немало фактов, когда экономическая выгода настолько застилает глаза руководителям авиапредприятий, что они не видят прямой угрозы безопасности полетов. Хозяйственную независимость они нередко понимают как вольное толкование летных законов, будто НПП или руководства по летной эксплуатации воздушных судов имеют какие-либо региональные особенности. Упрощается летно-методическая работа, становятся формальными разборы полетов, ослабляется внимание к анализу средств объективного контроля. В погоне за экономией подвергаются ломке проверенные годами механизмы управления летной деятельностью. Даже в учредительных документах новых производственных структур не находится должного места вопросам безопасности полетов. Кое-где «экономят» на средствах УВД, связи, навигации и посадки, не задумываясь о том, какой это рискованный путь. Не вмешиваясь в хозяйственную деятельность авиаколлективов, уважая их права и полномочия. департамент тем не менее вынужден в таких случаях «говорить свое слово». По-другому и нельзя: ведь самолет в самом деле на обочину не поставишь. Любой экономический эффект теряет всякий смысл, если «количество взлетов не совпадает с количеством посадок». И об этом надо помнить всегда.

— Вадим Валентинович, прямую угрозу безопасности полетов представляют акты воздушного пиратства. Как известно, число их в последние годы значительно возросло. Вот и недавно был угнан в Швецию один из наших самолетов. Многие читатели спрашивают, что предпринимается департаментом для предотвращения незаконного вмешательства в деятельность воздушного транспорта.

— Обстановка на наших воздушных линиях в плане авиационной безопасности действительно острая. Сказываются политическая и экономическая нестабильность, расширение зон межнациональных конфликтов, общий рост преступности в стране. В план мероприятий, о котором я говорил в начале нашей беседы, включен специальный раздел по смягчению криминогенной обстановки на воздушном транспорте. В нем предусматривается, в частности, пересмотреть правовое положение аэропорта Шереметьево с предоставлением ему статуса предприятия с особыми условиями режима безопасности; проверить законность размещения торговых точек и наличие права у частных лиц заниматься коммерческой деятельностью в аэропортах; совместно с МВД России организовать работу мобильных оперативно-поисковых групп; ужесточить пропускной режим в аэропортах; в международных воздушных гаванях создать иммиграционные службы.

Но все эти и другие меры могут не дать должного эффекта, если руководители на местах будут больше уповать на департамент, чем действовать сами. Чем, скажем, объяснить рост числа безбилетных пассажиров или пропуск их на самолеты без досмотра багажа? Ничем, кроме халатности и безответственности начальников и корыстной заинтересованности во взятках рядовых исполнителей. А ведь среди таких пассажиров как раз и прячутся преступники.

— И последний вопрос, Вадим Валентинович. Мы всегда гордились нашими авиационными кадрами — пилотами, штурманами, техниками, инженерами, диспетчерами. В печати их любили называть золотым фондом отрасли, первой шеренгой и т. п. А сейчас в редакцию поступают тревожные сообщения о том, что рынок в какой-то степени девальвировал престиж авиационной профессии, и многим специалистам не находится должного места в гражданской авиации. Что можно сказать по этому поводу?

— Теперь вроде бы не принято говорить громких слов типа «золотого фонда» или «бесценного капитала», но я без всякого сомнения и ложной скромности и ныне применил бы к нашим авиаспециалистам самые высокие эпитеты. И у меня есть для этого все основания. Посмотрите, что происходит в стране, вокруг каждого из нас. Какие трудности приходится испытывать буквально на каждом шагу. А наши авиаторы в массе своей по-прежнему верны своему служебному долгу. И людям этим, пришедшим в Аэрофлот не только ради зарплаты, самый низкий поклон и глубочайшее уважение.

Именно благодаря высокой сознательности и самоотверженности тысяч авиаработников воздушный транспорт не прерывал своей деятельности даже в самых критических ситуациях. Это помогает Аэрофлоту сохранять организованность как в зонах межнациональной напряженности, так и при ликвидации стихийных бедствий, в других чрезвычайных обстоятельствах. И если говорить о решающих факторах выхода из нынешнего кризиса, то важнейший из них — это добросовестный труд и высокая степень ответственности каждого авиатора на каждом рабочем месте. Если в полную силу заработает каждый авиаколлектив, каждый труженик отрасли, положение непременно изменится к лучшему.

Однако это вовсе не значит, что у нас нет никаких проблем. К сожалению, их не меньше, а то и гораздо больше, чем в некоторых иных отраслях народного хозяйства. Отсюда и «отток» части наших кадров в кооперативы, малые предприятия и т. п., где высоко ценят квалификацию и опыт авиаспециалистов. А противопоставить что-либо этому процессу нам не всегда удается.

С внедрением рыночных отношений основной центр кадровой работы перемещается на места. Особую остроту приобретают проблемы трудоустройства молодых специалистов, сокращения и переучивания кадров на другие профессии, обеспечения занятости высвобождающихся работников. Ко всему этому нельзя относиться формально, с холодной и безразличной душой. Помимо чисто человеческого аспекта, о чем мы не должны никогда забывать, нельзя сбрасывать со счетов и экономический. Ведь потерять пилота, а тем более техника или инженера очень легко, зато куда труднее и дороже подготовить их, сделать классными специалистами. Вот почему на каждом авиапредприятии надо непременно позаботиться о приеме выпускников вузов и училищ, о перераспределении высвобождающихся работников в другие сферы, никого не потерять, сберечь каждого авиаспециалиста для отрасли.

Очень важно и другое: в разговорах о кризисе, дороговизне жизни, социальной напряженности, которые ведутся повсюду, не следует забывать о том, что нас всегда объединяло в трудный час, давало силу и веру в завтрашний день — о славных боевых и трудовых традициях Аэрофлота, о преемственности разных поколений. Они, эти традиции, живут и поныне в сердцах ветеранов, в многочисленных авиационных династиях, к ним проявляют искренний интерес молодые авиаторы. И мы обязаны сделать все возможное, чтобы сохранить их и приумножить.

Еще раз хочу повторить: время кризиса непременно пройдет, обстановка обязательно стабилизируется, и люди скажут самое сердечное спасибо тем, кто сегодня позаботился о них, кто не дал им профессионально и нравственно потеряться в сумятице нынешних тревог. Давайте все вместе стоять на этом.

— И Вам, Вадим Валентинович, спасибо за обстоятельный разговор. Редакция надеется, что наши читатели также присоединятся к нашей признательности.

Беседу вел
Анатолий ТРОШИН.

г. Москва.

«ГОРНЫЙ ОРЕЛ» НА ПУТИ К НЕБУ



Для местных воздушных линий наиболее перспективными, наверняка, будут самолеты, которые с одинаковым успехом могут удовлетворять требованиям различных категорий заказчиков — от особо важных персон до самых неприхотливых грузоотправителей. Представляемый сегодня самолет Т-724 может быть использован в различных отраслях народного хозяйства. Его основная отличительная особенность — возможность эксплуатации на высокогорных аэродромах при отсутствии стационарных аэродромных средств обслуживания.

АЭРОДИНАМИЧЕСКАЯ СХЕМА

Самолет Т-724 представляет собой высоконесущий моноплан с двумя турбовинтовыми двигателями, расположенными на центроплане крыла. Он спроектирован по нормальной схеме. Разъемное крыло большого удлинения ($\lambda_{кр}$=12,25) имеет затянутый зализ центроплана, начинающийся над кабиной экипажа и заканчивающийся у форкиля. Такая компоновка дает существенное уменьшение вредного сопротивления. Развитая механизация крыла позволяет получить хорошие взлетно-посадочные характеристики в условиях разряженной атмосферы высокогорья. На концах консолей установлены аэродинамические шайбы (крылышки Уиткомба). Крыло набрано из профилей с высоким значением $C_{y\,max}$. Применение такого крыла позволяет получить высокое аэродинамическое качество в крейсерском полете.

Оперение нормальной схемы с низкорасположенным стабилизатором и положительным значением поперечного «V». Вертикальное оперение стреловидное с форкилем.

Фюзеляж имеет поперечное сечение, близкое к кругу с расширенной нижней частью, что позволяет увеличить полезную площадь пола салона. По бокам фюзеляжа, в средней его части, установлены гондолы основных опор шасси с развитым обтекателем стыка с фюзеляжем.

КОМПОНОВКА САМОЛЕТА

Компоновочно Т-724 разделяется на носовую, среднюю и хвостовую части.

В носовой размещается отсек метеорадиолокатора (МНРЛС), закрытый радиопрозрачным, откидывающимся на петлях, обтекателем. За отсеком МНРЛС предусмотрено место для радиоэлектронного и приборного оборудования, доступ к которому осуществляется с правого и левого бортов через люки, закрываемые крышками. Далее следует передний багажный отсек с люками по обоим бортам, также закрываемые крышками. В носовой части размещается ниша передней опоры шасси.

В средней, которая располагается между передней стенкой кабины экипажа и задней стенкой салона, находятся кабина экипажа и салон для пассажиров (или грузов — в грузовом варианте). Проход в кабину экипажа осуществляется через пассажирский салон. Кабина оборудована двумя постами управления и пилотскими регулируемыми креслами с подголовниками, подлокотниками и индивидуальной привязной системой. Расстояние между осями кресел 1100 мм.

В пассажирском салоне устанавливаются 19 пассажирских кресел по схеме 2+1, разделенные проходом шириной 420 мм. Салон оборудован верхними багажными полками, расположенными по правой стороне салона. Кресла имеют отклоняющуюся спинку, индивидуальную привязную систему. Над креслами установлены патрубки индивидуальной системы вентиляции и плафоны освещения. В салоне оборудованы: гардероб, кухня-буфет с холодильником и подогревателем пищи, туалет. Аварийный выход расположен на правом борту сразу за стенкой кабины экипажа.

В задней части салона на левом борту имеется входная двустворчатая дверь. Для входа и выхода пассажиров используется левая створка, откатывающаяся по направляющим влево. Ширина дверного проема 800 мм. Правая створка, откатывающаяся по направляющим вправо, используется при погрузочно-разгрузочных работах. В этом случае ширина дверного проема составляет 1400 мм.

В верхней части фюзеляжа устанавливаются узлы крепления центроплана крыла; в нижней — балки крепления основных опор шасси.

Хвостовая часть фюзеляжа, от задней стенки салона до законцовки, служит для размещения заднего багажного отсека с люками по правому и левому бортам, установки агрегатов и проводки систем управления самолетом, агрегатов энергообеспечения, а также вспомогательной силовой установки. В задней части расположены узлы крепления оперения машины.

Крыло самолета — двухлонжеронной конструкции с отъемными консолями. На центроплане размещены узлы крепления двигателя. В центроплане и консолях крыла располагаются топливные баки-кессоны.

СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

Состоит из двух турбовинтовых двигателей с агрегатами, обеспечивающими энергоснабжение самолетных потребителей и воздушного винта с изменяемым шагом.

Основные характеристики (расчетные)

Режим работы	Мощность, л. с.	Удельный расход топлива, г/л. с. хч
Взлетный	1300	—
Крейсерский	900—750	170—200
Малый газ	—	80

Отличительные особенности двигателя:

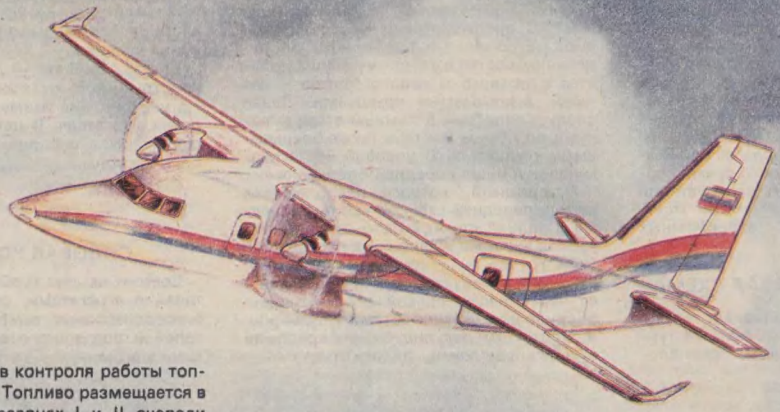
- высокая топливная экономичность;
- повышенные термодинамические параметры рабочего процесса;
- обеспечение надежности в условиях большого ресурса;
- возможность дальнейшего форсирования по мощности.

Запуск двигателя на земле осуществляется от ВСУ. Запуск ВСУ обеспечивается от бортовых или аэродромных источников питания.

Воздушный винт шестилопастный, малошумный, специальной конструкции.

ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

Топливная система самолета предназначена для подачи топлива к двигателям, ВСУ и состоит из топливных баков-кессонов, систем дренажа, системы выработки, слива топлива, органов управ-



ления и приборов контроля работы топливной системы. Топливо размещается в четырех баках-кессонах I и II очереди согласно очередности его выработки. В баках второй очереди имеются расходные отсеки. Заправка осуществляется через заливные горловины, имеющиеся в каждом топливном баке. Очередность заправки — в порядке, обратном выработке.

Питание двигателей автономное: к левому двигателю топливо поступает из баков левого полукрыла, к правому — из баков правого полукрыла. Магистрали выработки топлива левого и правого двигателей соединены трубопроводом с краном кольцевания.

Управление топливной системой электрическое и осуществляется из кабины экипажа.

СИСТЕМА ПОЖАРОТУШЕНИЯ

Предназначена для обнаружения, локализации и тушения пожара в двигательных отсеках и отсеке ВСУ самолета. Система включает в себя конструктивные меры защиты, средства сигнализации о пожаре, средства пожаротушения левого и правого мотоотсеков, отсека ВСУ и два ручных огнетушителя.

ШАССИ САМОЛЕТА

На самолете применено убирающееся трехопорное шасси с рычажной подвеской колес и с бескамерными токопроводящими пневматиками.

Шасси состоит из передней и двух основных опор. Передняя снабжена системой разворота колеса в двух режимах: ручное (рулежное) и ножное (взлетно-посадочное) управление. Колеса основных опор снабжены дисковыми тормозами и системой противоюзовой автоматики. Переднее колесо в ручном режиме может поворачиваться на углы (50±5) градусов влево и вправо и от педалей управления рулем направления на углы (4,5±1,5) градусов в обе стороны. Управление поворотом колеса передней опоры шасси электрогидромеханическое.

На передней и основных опорах установлены амортизаторы масляно-пневматического типа, цилиндры-подъемники для уборки и выпуска шасси, замки фиксации стоек, концевые выключатели.

Передняя стойка убирается вперед по полету. Ниша шасси закрывается створками. Основные опоры убираются к плоскости симметрии самолета «под себя» в обтекаемые гондолы по бокам фюзеляжа со створками ниши шасси.

УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЕТОМ

Электрогидромеханический комплекс систем управления самолетом состоит из систем управления закрылками, элеронами, рулем высоты, рулем направления, триммерами и интерцепторами.

Система управления закрылками обеспечивает выпуск и уборку корневых и концевых секций закрылков с помощью гидроцилиндра через механическую проводку. Распределение рабочей жидкости в гидравлической сети управления закрылками производится электромагнитным краном, управляемым электродистанционно.

Управление самолетом **по крену** осуществляется элеронами по одному на каждом полукрыле. Каждый элерон соединен с одним из штурвалов проводкой, состоящей из качалок и жестких тяг. При выпуске закрылков система управления элеронами обеспечивает их автоматическое отклонение вниз (зависание) на угол пропорциональный углу выпуска закрылков.

Система управления **рулем высоты** (РВ) обеспечивает продольное управление самолетом при помощи РВ, состоящего из двух половин: левой и правой. Управление РВ производится штурвальными колонками с помощью механической проводки одновременно двумя пилотами или раздельно одним из них. Для балансировки по тангажу на каждой половине РВ установлены триммеры. Управление последними — электродистанционное, импульсное.

Управление самолетом **по курсу** осуществляется односекционным рулем направления (РН), размещенным на киле. От педалей обоих пилотов проложена единая проводка, выполненная из жестких тяг. Для балансировки по курсу на РН установлен триммер, получающий электросигналы на отклонение в ручном режиме.

Система управления интерцепторами — электродистанционная, обеспечивает выпуск и уборку интерцепторов в двух режимах:

- ручном, при закрылках, выпущенных на угол больше 36 градусов;
- автоматическом, для уменьшения крена при РУД, установленных в положение, соответствующее взлетному режиму работы двигателей.

В случае отказа одного из них осуществляется автоматический выпуск концевого интерцептора на стороне работающего двигателя.

ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

Предназначена для выпуска и уборки закрылков, шасси, торможения колес основных опор шасси, управления поворотом колеса передней опоры шасси, выпуска интерцепторов, привода стеклоочистителя.

Гидросистема имеет основную и аварийную сеть. Источник давления в основной сети — два плунжерных гидронасоса, установленных по одному на каждом двигателе. Основная сеть обеспе-

чивает работу всех потребителей гидравлической энергии.

Источником давления аварийной сети является ручной насос, установленный в кабине экипажа у правого борта. Она обеспечивает аварийные: выпуск шасси, закрылков и аварийное (стояночное) торможение колес основных опор шасси.

СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

Состоит из первичной системы переменного трехфазного тока напряжением 115/220 В, частотой 400 Гц и вторичной системы постоянного тока напряжением 27 В.

Первичная система состоит из двух независимых каналов. Источником электроэнергии в каждом канале является генератор переменного трехфазного тока, установленный на двигателе.

Система постоянного тока является вторичной. Напряжение переменного трехфазного тока преобразуется в постоянное тремя выпрямительными устройствами. При отключении одного из выпрямительных устройств два других обеспечивают питание всех потребителей.

Аварийным источником постоянного тока служат две кадмиево-никелевые аккумуляторные батареи.

Управление источниками электроэнергии осуществляется из кабины экипажа с помощью малогабаритных выключателей и переключателей.

СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ

Система кондиционирования воздуха (СКВ) предназначена для подачи его в герметичную кабину и поддержания в ней заданной температуры. Источником воздуха в полете являются компрессоры маршевых двигателей, а на стоянке — вспомогательная силовая установка.

СКВ состоит из двух систем: основной и дублирующей. Основная выполняет функции СКВ при нормальной работе, дублирующая — обеспечивает подачу воздуха, вентиляцию и обогрев кабины при отказе основной СКВ.

Регулирование температуры воздуха в кабине экипажа и салоне самолета происходит автоматически на требуемом уровне в соответствии с сигналами датчиков температуры, размещенных в определенных местах гермокабины и трубопроводах СКВ.

Система автоматического регулирования давления (САРД) предназначена для обеспечения необходимого давления воздуха в герметичной кабине. Регулирование давления производится сбросом избытка воздуха из кабины в атмосферу через выпускные клапаны.

САРД состоит из основной и дублирующей систем. Основная — автоматически поддерживает необходимое давление воздуха в герметичной кабине в соответствии с заданной программой. Переключение на дублирующую осуществляется экипажем при отказе основной системы, вручную.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОЛЕТА Т-724

Взлетная масса самолета, кг	7500
в том числе:	
коммерческая нагрузка	1710
масса топлива	1200
Максимальная крейсерская скорость, км/ч	500
Практический потолок, м	8000
Максимальная дальность полета, км	3500
Взлетная дистанция до Н=10,7 м (Н=0, МСА), м	500
Посадочная дистанция с Н=9 м (Н=0, МСА), м	600
Силовая установка, кол. × мощн., л. с.	2×1300
Экипаж, чел.	2
Базирование	бетон
Пассажирский салон, м	
длина	7,0
ширина максимальная	2,05
высота максимальная	1,87
объем, $м^3$	22,7
площадь пола, $м^2$	12,0

ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА

Для обеспечения полетов в условиях обледенения самолет оборудуется противообледенительной системой (ПОС), состоящей из аналогичных систем планера, двигателей, приемников воздушного давления (ПВД), остекления, воздушных винтов.

ПОС планера и двигателей — воздушно-тепловая; воздушных винтов, ПВД и остекления — электротепловая.

Сигнализация об обледенении поступает от датчиков на доску приборов. Противообледенительная система всех обслуживаемых агрегатов включается вручную из кабины экипажа.

КИСЛОРОДНАЯ СИСТЕМА

Кислородное оборудование самолета обеспечивает:

- защиту экипажа от кислородного голодания в случае нарушения герметизации кабины;
- защиту органов дыхания и зрения экипажа от воздействия дыма и токсичных газов в случае возникновения пожара;
- питание кислородом экипажа и пассажиров в терапевтических целях.

Кислородное оборудование состоит из стационарных и переносных кислородных блоков, кислородных и дымозащитных масок, дымозащитных очков.

БЫТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (ПАССАЖИРСКИЙ ВАРИАНТ)

Интерьер самолета создают панели отделки потолка, секции багажных полок, оконные панели со светозащитными шторками, панели фальшбортов и ковровое покрытие панелей пола. Кроме того, в интерьер самолета входят пассажирские кресла, элементы мебели и бытового оборудования для пассажиров и членов экипажа. Все панели внутренней отделки самолета делятся на части, каждая из которых может сниматься и устанавливаться автономно. Симметричные панели левого и правого бортов взаимозаменяемы.

В бытовое оборудование самолета входят расположенный в носовой части гардероб, а в хвостовой части — буфетная стойка, агрегаты систем водоснабжения, удаления отбросов, туалет.

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Рассчитано на эвакуацию 19 пассажиров и экипажа в течение 90 секунд. В состав оборудования входят спасательные канаты, топор, аптечки, мегафон, огнетушители и аварийная радиостанция. Для полетов над водными пространствами на самолете дополнительно устанавливаются надувные плоты с аварийным запасом, надувные спасательные жилеты, детские надувные спасательные люльки, радиомаяки.

ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННЫЙ КОМПЛЕКС

Пилотажно-навигационный комплекс (ПНК) самолета обеспечивает безопасность полета, решает общие задачи самолетовождения. В частности:

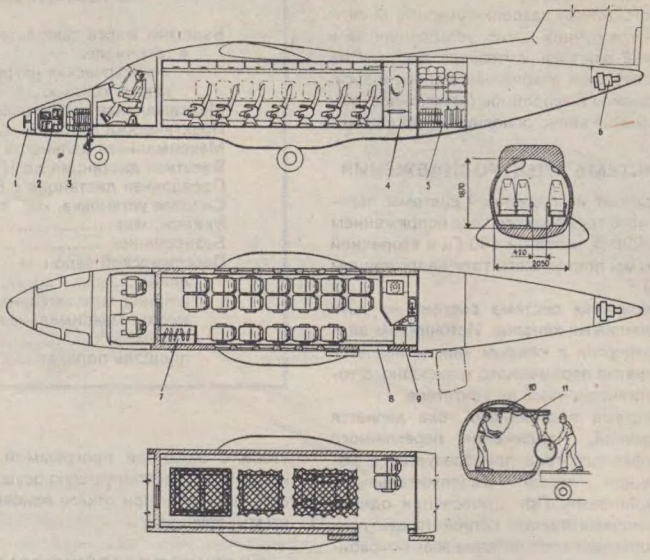
- формирование и индикацию всех необходимых пилотажных и навигационных параметров, а также сигнализацию о приближении к предельно допустимым режимам полета;
- автоматическое и директорное самолетовождение по запрограммированным траекториям с выдерживанием требуемых норм вертикального и горизонтального эшелонирования на всех эта-

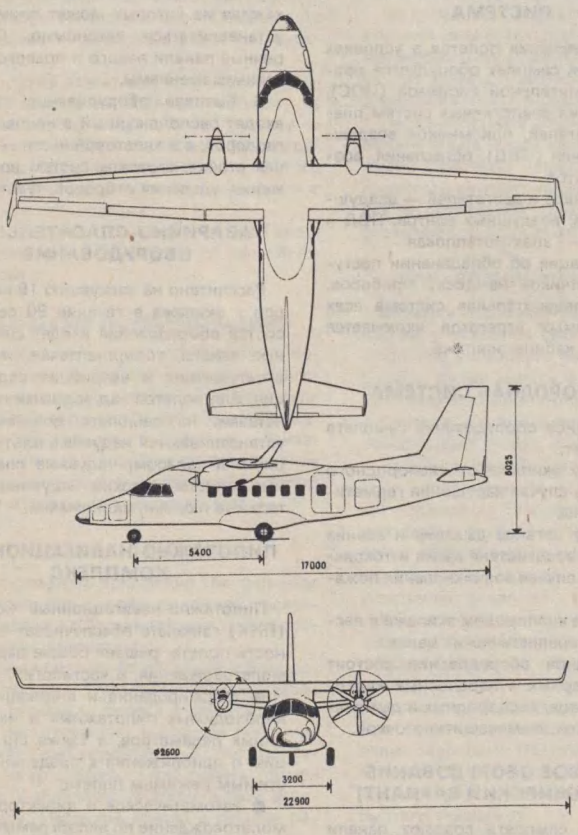
пах полета, включая заход на посадку.

Вычислительные средства ПНК имеют реальную возможность обеспечить достаточный дополнительный объем расчетов справочно-навигационного характера.

Входящая в состав ПНК метеонавигационная радиолокационная станция во взаимодействии с сопрягаемой аппаратурой обеспечивает:

- выбор наиболее безопасного маршрута полета в сложных метеоусловиях;
- определение и коррекцию координат местоположения самолета по известным радиолокационным ориентирам;
- формирование информационных кадров всех задач МРЛС, включая диалоговую информацию по управлению ею.





Компоновочная схема самолета Т-724 в пассажирском варианте на 19 человек (вверху).

Грузопассажирский вариант («Комби») — внизу.

1 — метеорадиолокатор; 2 — отсек радиоэлектронного оборудования; 3 — передний багажный отсек; 4 — туалет; 5 — задний багажный отсек; 6 — вспомогательная силовая установка; 7 — гардероб; 8 — входная дверь; 9 — кухня-буфет; 10 — кран-балка; 11 — тельфер.

РАДИОСВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Предназначено для обеспечения экипажа самолета радиосвязью с диспетчерами наземных служб УВД и с другими самолетами, ведения переговоров между членами экипажа и оповещения пассажиров в салоне, регистрации переговоров между членами экипажа, выдачи летчикам речевой информации об аварийной ситуации и критических режимах полета.

ВАРИАНТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ САМОЛЕТА Т-724

С небольшими доработками он может применяться в различных областях народного хозяйства, обеспечивая грузопассажирские перевозки, медицинское обслуживание населения, деловые полеты бизнесменов и предпринимателей, патрулирование газо- и нефтепроводов и т. д.

Приводим краткое описание некоторых вариантов использования самолета.

Грузопассажирский

В этом варианте для размещения грузов пол и стены салона оборудуются узлами для крепления стандартных контейнеров и поддонов, такелажных сетей. На потолке салона монтируются направляющие для перемещения кран-балки, а в районе грузовой двери — тельфер с выдвижной стрелой для подхвата грузов с платформы транспортного средства или установки на нее.

Погрузочно-разгрузочные механизмы питаются электроэнергией от ВСУ и управляются с пультов дистанционно.

В задней части салона могут устанавливаться кресла по числу сопровождающих груз.

Медицинский вариант

В салоне могут разместиться от 6 до 10 лежачих больных на носилках и два человека из медицинской бригады. На борту устанавливается оборудование для поддержания жизнедеятельности больных (баллоны с кислородом, наркозно-дыхательная аппаратура, электрокардиостимулятор, перевязочные материалы и т. д.). В задней части салона размещаются пищеблок и туалет.

Электропитание медицинского и другого оборудования на стоянке осуществляется от ВСУ.

Деловой вариант («бизнес-класс»)

В этом варианте самолет оборудуется шести-восьми мягкими удобными креслами, вычислительной, компьютерной и оргтехникой, столиками, которые имеют возможность убираться в ниши бортовых панелей, стойками и шкафами для хранения деловой документации. В салоне имеются гардероб, кухня-буфет с холодильником, баром, подогревателем блюд и туалет.

В центральной части салона может устанавливаться перегородка с раздвижной дверью в отсек, предназначенный для деловых переговоров.

Пол салона покрывается мягкой ковровой дорожкой.

Цветовая гамма обивки кресел, ковровой дорожки и панелей стен и потолка подбирается по желанию заказчика.

В. САХАРОВ,
руководитель темы

г. Москва.

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

РЕКЛАМА

·КОНВЕРСИЯ·

МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОНЦЕРН «КОНВЕРСИЯ»

осуществляет эффективную деятельность в области кооперирования и взаимовыгодного сотрудничества предприятий и фирм, производства наукоемкой продукции, насыщения рынка товарами народного потребления на основе использования производственных мощностей, материальных ресурсов и научно-технического потенциала высвобождающихся в результате конверсии оборонных и других отраслей промышленности, а также развития внешнеэкономических связей этих предприятий.

Современный научно-технический и экономический уровень, отличная производственная база, квалифицированные рабочие и инженеры, высокие дисциплина и культура труда на предприятиях оборонных отраслей промышленности обеспечивают высокую конкурентоспособность продукции концерна на отечественном и мировом рынках.

МНПК «Конверсия» и его филиалы осуществляют:

- загрузку предприятий оборонного комплекса изготовлением оборудования и запасных частей к нему для добычи нефти и ремонта скважин;
- финансирование программы создания высокоэффективных ветроэнергетических установок;
- привлечение иностранных инвестиций для изготовления высокоэффективных модульных энергетических установок на органическом и ядерном топливе;
- финансирование ряда организаций и предприятий оборонного комплекса с целью разработки и серийного производства медицинских приборов ранней диагностики заболеваний матери и ребенка;
- поиск зарубежных партнеров для инвестирования в предприятия, производящие сырье для выпуска товаров народного потребления.

В составе концерна имеются специализированные подразделения промышленности наукоемких технологий строительной индустрии.

Сформированы и организуются подразделения по производству продуктов питания, транспортно-фрахтового обслуживания, внешнеэкономических связей.

Филиалы МНПК находятся в Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Павлограде, зарубежные представительства — в Австрии и Кувейте.

Созданы совместные фирмы для кооперирования производства товаров народного потребления в Австрии, Чехии и Словакии.

НАИГЛАВНЕЙШАЯ ЗАДАЧА КОНЦЕРНА — МАКСИМАЛЬНОЕ УДОВЛЕТВОРЕНИЕ ЗАПРОСОВ КЛИЕНТУРЫ.

Мы всегда готовы оказать разнообразные услуги нашим заказчикам, рассмотреть любые предложения о взаимовыгодном сотрудничестве.

НАШ АДРЕС: 107014, Москва, 4-я Сокольническая ул., д. 1. Телефон: (095) 268-66-43. Факсы: (095) 268-04-60; 268-27-44.

ПОД НЕБОМ ТРАНСВААЛЯ

Растет с каждым годом число авиатрасс, связывающих столицу Российской Федерации с самыми отдаленными уголками Земного шара. Недавно к списку пунктов, куда из международного аэропорта Шереметьево-2 направляются воздушные суда с трехцветным российским флагом, прибавился еще один — Йоханнесбург. Автору этих строк довелось быть участником первого рейса в далекую Южно-Африканскую Республику.

Пасмурным, не по-зимнему слякотным выдался тот январский день. Над Москвой шумела непогода, но полеты в шереметьевском аэропорту шли своим чередом. Незаметно подоспело время старта и нашего рейса 2457, открывавшего прямое воздушное сообщение между Россией и Южной Африкой. Авиалайнер Ил-62М должен был покрыть расстояние свыше десяти тысяч километров, оставив под крылом древние вершины Восточных Карпат, водные пространства Адриатического и Средиземного морей, необъятные пески знойной Сахары, пересечь экватор и лежащие за ним центральноафриканские страны. Это более четырнадцати часов летного времени, не считая часовой остановки в промежуточном аэропорту на острове Мальта.

Открывала трассу группа специалистов ЦУМВС во главе с главным инженером управления Г. Л. Аникаевым. В ее состав входили представители летной, штурманской и наземных служб Н. И. Пиунов, П. Г. Хмельницкий, Ю. С. Грибанов, Л. Б. Успенский, В. Ф. Суэтин, В. И. Беляков и другие. На борту самолета нас встретил один из организаторов рейса В. И. Кастырин — исполнительный директор лизинговой авиакомпании «Аэрофлот — Московские воздушные линии», которая выполняет чартерные грузовые и пассажирские перевозки в различные страны мира.

— Мы летаем в Майами, Пекин, Дакку и другие города, — сказал журналистам Владимир Иванович. — Устанавливаем контакты с иностранными фирмами на взаимовыгодной основе. В этом смысле прямая авиалиния в Йоханнесбург сулит авиакомпании хорошие перспективы. Здесь у нас коммерческие интересы...

Ил-62М взлетел с бетонки шереметьевского аэродрома ровно в половине восьмого вечера. Подмосковные огни вскоре исчезли из виду, растворившись в густой непроглядной мгле облаков, и только спустя некоторое время, когда самолет пробил наконец их плотный слой, в черные глазницы иллюминаторов заглянул серебряный диск луны. В салоне стало оживленнее. В проходах между рядами кресел по-хозяйски засуетились бортпроводницы. Поужинав, пассажиры, а в их числе, кроме авиаторов и журналистов, летели дипломатические работники и спортсмены столичного общества «Торпедо», занялись своими делами.

Надо воздать должное экипажу, пилотировавшему самолет. Командир воздушного судна Владимир Токарев, второй пилот Сергей Рянзин, штурман Виктор Мареев, бортинженер Владимир Ильин и бортрадист Сергей Кочетков с присущим им профессионализмом, как говорится «без проблем», преодолели сложный пятичасовой маршрут и бережно «опустили» многотонную машину на бетон взлетно-посадочной полосы. Несмотря на глубокую ночь аэропорт на Мальте сиял разноцветьем неоновых огней. На перроне и в здании аэровокзала, где нам пришлось провести ровно час, пока самолет заправляли топливом, бросались в глаза чистота и порядок,



Так встречали пассажиров первого рейса.



Уголок Йоханнесбурга.

Напоминание о днях минувших.

Местная красавица.

безупречная вежливость обслуживающего персонала. Работали магазины, бары, кафе, рестораны. Один из барменов, услышав русскую речь, приветливо улыбнулся и пригласил отведать местного пива. Прощаясь, заметил через переводчика:

— Мы рады Вам. Желаю великой России великих перемен...

После Мальты крылатую машину пилотировал уже другой экипаж. Рабочие места в пилотской кабине заняли старший пилот-инспектор Игорь Беляков, ведущий пилот-наставник Виктор Сафонов, командир-стажер Владимир Полторан, второй пилот Анатолий Шершенков, штурман Борис Дмитриев, бортинженер Юрий Питанов и бортрадист Игорь Петухов. Им предстояло проложить девятичасовой маршрут до Йоханнесбурга, а затем после двухдневного отдыха вместе с нами вернуться назад с промежуточной посадкой в Браззавиле.

...Знакомый женский голос, внезапно раздавшийся в динамиках, разбудил всех в салоне:

— Уважаемые пассажиры! Наш самолет пересекает экватор. Экипаж поздравляет Вас...

Сон как рукой сняло. Иллюминаторы полыхали от яркого солнечного света. Многие прильнули к ним, втайне надеясь под ослепительной белизной облаков рассмотреть хотя бы смутный признак невидимой нити, разделяющей нашу планету на два полушария. Но никакой загадочной нити, разумеется, не было.

Оставшиеся несколько часов полета прошли незаметно. И вот наш Ил-62М приступил к снижению. Выполнив положенные маневры, экипаж вышел на посадочную прямую и мягко посадил самолет в международном аэропорту Йоханнесбурга.

Африканская земля встретила полуденным зноем. И это не удивительно: в южном полушарии январь и февраль — самые жаркие летние месяцы. Несмотря на субботний день у трапа собралась пестрая толпа представителей местной прессы, радио и телевидения. Щелкали затворы фотоаппаратов, без устали работали моторы кинокамер. Не отставал от местных журналистов и прилетевший с нами М. Фукс, известный оператор телерадиокомпании «Останкино». Здесь же, в аэропорту, состоялась пресс-конференция, где выступили российские и южноафриканские авиаспециалисты. Члены нашей делегации Г. Л. Аникаев, В. И. Кастырин и Н. И. Пиунов ответили на многочисленные вопросы зарубежных корреспондентов. В частности, Аникаева спросили, какова периодичность регулярных рейсов.

— Летать пока будем один раз в неделю, — ответил Геннадий Леонидович.

После официальной части встречи на стойках появились прохладительные напитки, соки, ароматный кофе. Разговор между партнерами продолжился в непринужденной обстановке. В нем принял участие представитель Аэрофлота в ЮАР Н. А. Крючков. По мнению



Николая Алексеевича, у новой трассы есть неплохие перспективы, но они смогут реализоваться лишь в том случае, если мы, освоив нелегкие конкурентные «правила игры» на международном рынке, обретем собственную устойчивую клиентуру.

Кстати, на протяжении всего небольшого периода нашего пребывания в Йоханнесбурге, средства массовой информации ЮАР явно демонстрировали повышенный интерес к событию. Газетные полосы буквально пестрели публикациями самого различного толка — от реалистичных, деловых до откровенно пессимистичных. Телевидение по нескольку раз в день транслировало фрагменты пресс-конференции и комментарии к ним.

Открытие любой авиалинии — процесс не такой уж простой, как может показаться на первый взгляд. Трансконтинентальная воздушная трасса Москва—Йоханнесбург не составила исключения. И дело вовсе не в летной специфике — шереметьевским авиаторам не впервой прокладывать новые маршруты. Важнее другое. В условиях рыночной стихии надо научиться выдерживать жесткий прессинг конкуренции с иностранными авиакомпаниями. Не секрет, что многие из них, учуяв потепление в отношениях между Москвой и Преторией, предлагают последней свои услуги. Отсюда задача российских авиаторов — вместе с партнерами создать условия для надежного притока пассажиров, гарантирующего рентабельность, а значит живучесть, авиатрассы. Не последнюю роль здесь, конечно, играют такие факторы, как качество авиасервиса, доступность тарифов, надежность техники и т. д. Чего греха таить, по некоторым позициям мы пока отстаем от конкурентов. Но главным, определяющим сегодня успех все же выступает фактор стабильности отношений между Россией и Южной Африкой, совпадение их экономических интересов.

После визита в Москву Президента ЮАР Фредерика де Клерка и его переговоров с Борисом Ельциным около сорока южноафриканских фирм устремилось с одного материка на другой в поисках новых партнеров по бизнесу. Такой демонстрации торговых возможностей ЮАР в России не видели никогда. Долгие годы изоляции, созданной прежними режимами обоих государств, воспитывали у людей политизированное представление друг о друге. Россияне, например, выступали с требованием ликвидации апартеида на юге Африки и абсолютно не имели никакого представления о том, что в этой далекой неведомой стране усилиями населяющих ее народов создана экономика, техника, наука, культура мирового класса. И когда сквозь глухую идеологическую стену до нас дошел слух о первой пересадке сердца, осуществленной доктором Бернардом, Россия изумилась — неужели такое возможно в Африке? Не менее смутное представление о нашей стране имело и население ЮАР. Тяжелое наследие многолетней политики конфронтации и враждебности ко всему советскому, российскому до сих пор еще дает себя знать. Особенно, как это ни странно, среди коренного черного большинства. В этом, к сожалению, не раз нам приходилось убеждаться.

И все же сегодня мы лучше знаем друг друга, чем вчера. Хотя и недостаточно пока еще для того, чтобы наладить широкие партнерские отношения. Тем не менее у обеих стран больше причин действовать сообща, нежели врозь. Од-



на из них состоит в том, что Россия и Южная Африка выступают основными поставщиками ценных природных ресурсов, позволяющих взаимодействовать на мировом рынке. Многое можно ожидать от обмена научно-промышленными технологиями, особенно в горнодобывающей промышленности, в обработке и хранении сельскохозяйственной продукции, в производстве товаров широкого потребления.

Расширяются горизонты сотрудничества и в области культуры, науки, спорта. В Йоханнесбурге нам показали афишу: одна из двух ведущих балетных трупп ЮАР «Капаб-балет» демонстрировала «Доктора Живаго», поставленного по мотивам писателя Бориса Пастернака. Здесь же можно было посмотреть спектакли «Война и мир», «Анна Каренина», сценические постановки на музыку Чайковского, Рахманинова, Хачатуряна. Как я уже говорил, нашим рейсом прилетели в Йоханнесбург футболисты московской команды «Торпедо». Местная спортивная корпорация пригласила их сыграть несколько товарищеских матчей со звездами южноафриканского футбола. Игра транслировалась по телевидению.

Международными авиаперевозками в ЮАР занимается крупнейшая в Африке авиакомпания «Саут Африкэн Эруэйз» с штаб-квартирой в Йоханнесбурге. Ее самолеты летают в четырнадцать африканских стран и двенадцать государств Европы, Азии, Америки и Австралии, ежегодно перевозят за рубеж пять с половиной миллионов пассажиров. А вот внутренний рынок авиаперевозок здесь заметно отстает от внешнего. Авиатранспортная сеть Юга Африки нуждается в развитии, и потому местные предприниматели не прочь воспользоваться услугами российских коллег. В частности, в Йоханнесбурге создана авиакомпания «ААА», которая выполняет грузовые и пассажирские перевозки по всему африканскому континенту с участием российских экипажей. При этом используются наши отечественные самолеты и вертолеты.



Сюжет для будущего фильма.

Фото Виктора АХЛОМОВА.

Недавно наши самолеты Як-55М и ряд других перспективных моделей впервые демонстрировались на международной авиационной выставке «Авиэйшн Африка-92», где было заключено соглашение о поставке этих машин в ЮАР и об их совместном производстве. Подписан меморандум о принципах взаимоотношений с фирмой «Атлас», ведущей в южноафриканской авиационной промышленности, достигнуты другие договоренности в области воздушного транспорта.

Двое суток с небольшим, проведенных под небом Трансвааля, промелькнули словно в калейдоскопе. Мы побывали в Претории — официальной столице Южно-Африканской Республики, где в отличие от Йоханнесбурга преобладает население с белым цветом кожи. Посетили музей военной техники, участвовавшей в национально-освободительных войнах. Подышали воздухом саваны в национальном парке Крюгера. В этом уникальном заповеднике все виды диких животных живут в естественных условиях. Например, мы имели редкую возможность полюбоваться семейством львов, находясь в непосредственной близости от него, — зрелище, прямо скажем, захватывающее!

Перед отлетом домой нас спрашивали, с какими мыслями мы покидаем Южную Африку? Мнения разделились. Одни возмущались волной преступности, захлестнувшей страну. Другие, наоборот, уповали на высокий жизненный уровень основного населения и небывалый рост технологии производства, ставящий эту страну в ранг высокоразвитых. Что касается волны насилия, то больше всего преступлений в ЮАР совершают молодые африканцы, не имеющие работы. Очередь за рабочим местом ежедневно увеличивается здесь в среднем на 875 человек, и по прогнозам к 2000 году число безработных может достигнуть шести миллионов. И это при общем населении страны в сорок миллионов человек. Нам неоднократно приходилось слышать выстрелы на улицах Йоханнесбурга, видеть мчащиеся на специальных машинах вооруженные до зубов полицейские наряды. Видимо, не случайно в нынешнем году правительство Претории увеличило расходы на содержание полиции в общей сложности на двадцать два процента и предприняло ряд экономических мер.

Представление об этой стране было бы неполным без рассказа хотя бы в двух словах о Трансваале — индустриальном центре Юга Африки. Нелегкая судьба героической провинции времен англо-бурской войны конца прошлого столетия, думаю, заслуживает этого. Трансваалем именовалась в просторечии вся тогдашняя Южная Африка — страна бурских переселенцев за рекой Вааль, богатая золотыми запасами. Сегодня это крупнейшее месторождение дает в год до шестисот с лишним тонн желтого металла — больше половины мировой добычи. Здесь-то и вырос Йоханнесбург с тремя миллионами жителей, со штаб-квартирами ведущих компаний, банков, страховых агентств — мекка искателей счастья из обеих полушарий. У облицованных зеркалами небоскребов можно услышать не только английский и африкаанс, но и множество других языков — зулу, коса, тсвана, хинди, немецкий, китайский, польский, русский...

Большинство жителей, в том числе иностранных рабочих, занято на шахтах и рудниках, принадлежащих шести крупнейшим компаниям, среди которых «Англо-Американ», «Рэнд Майнз», «Голдфилдс оф Саут Африка» и «Дженмин». В их руках сосредоточено более ста шахт, где работает почти семьсот пятьдесят тысяч горняков. Они добывают золото, уран, цинк, платину, хром, ванадий, никель, андалузит. В Йоханнесбурге действует один из центров компании «Де бирс», контролирующей львиную долю мировой добычи, обработки и продажи алмазов. В трансваальских городах расположены штаб-квартиры ведущих энергетических и горнодобывающих фирм, предприятий тяжелого и точного машиностроения, сборочных автозаводов по зарубежным лицензиям, химические и фармацевтические производства. Трансвааль дает больше половины всего объема промышленной продукции и товаров народного потребления Южно-Африканской Республики.

Шоссейные дороги Трасвааля — их протяженность тридцать пять тысяч километров — без колебаний можно назвать пределом человеческих мечтаний. По ним ежедневно несется во все концы провинции более трех миллионов автомобилей. Прекрасные многорядные автотрассы проложены отсюда в соседние государства — Ботсвану, Зимбабве, Лесото, Свазиленд. С ними у трансвааль-цев прочные деловые и торговые связи. Координирующим органом экономического развития Южной Африки выступает фондовая биржа Йоханнесбурга, самая крупная на континенте. В ней зарегистрировано свыше полутора тысяч фирм и корпораций с общим оборотом капитала в девять миллиардов рандов, или примерно три миллиарда долларов по курсу валют.

С отменой всех экономических санкций трансваальские компании и фирмы получат возможность существенно расширить свое участие в международном разделении труда. При том, что наши страны лежат в разных полушариях, обе они, каждая в силу собственных причин, оказались в свое время вне фокуса научно-технических процессов, охвативших цивилизованный мир в двадцатом столетии. Южная Африка и Россия при несхожих внутренних проблемах и разных внешних обстоятельствах одинаково пострадали от пропагандистского прессинга, который формировал в сознании людей определенный имидж наших стран. Теперь, принявшись за переустройство жизни, южноафриканцы и россияне одинаково нуждаются в достижениях современной науки, техники и технологии, без которых трудно противостоять рыночной конкуренции.

...Покидая Йоханнесбург, наш авиалайнер уверенно набирал высоту. Позади остались незабываемые встречи и поездки. Впереди нас ожидал длинный путь домой. Воздушный мост между Россией и ЮАР открыт. Каким ему быть, покажет время. В конечном счете оно работает на прогресс.

Игорь СВЕТЛИЧНЫЙ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

Москва—Мальта—Йоханнесбург —
Браззавиль—Москва.

РЕКЛАМА

АНАЛОГОВ НЕ ИМЕЕТ

Известно, что на полях, приусадебных участках, в огородах треть урожая «отнимают» всевозможные вредители. И каждый сезон боремся мы со всякими жуками, гусеницами, тлей, блохами и клопами. Литературу специальную штудируем, передачи по телевизору смотрим, да и у соседей, что поопытнее, совета спрашиваем, как же лучше, эффективней истребить эту нечисть?

Открываю на днях газету и с изумлением узнаю, что только в списке химикатов, разрешенных к применению в сельском хозяйстве России, около трехсот наименований. Как тут не утонуть в этом море? К тому же далеко не все препараты можно использовать: опасно для здоровья. Однако сыплет дачник без меры инсектициды на свои сотки, не зная, что не прошла апробацию продукция всевозможных кооперативов и ассоциаций, расплодившихся почище насекомых. А тут еще пошли торговать препаратами, давно запрещенными на Западе. Любим мы, грешные, все, что «там» делают. Купишь, к примеру, «Децис», а его, оказывается, надо применять только под наблюдением специалистов по защите растений.

А ведь есть у нас свои абсолютно безопасные, достаточно дешевые и высокоэффективные препараты. Особого внимания заслуживает «ИНТА-ВИР». Кстати, если так уж неистребима наша оглядка на Запад, то американские эксперты, изучив «ИНТА-ВИР», с изумлением констатировали: в Штатах ничего подобного нет.

Так что же такое чудо-препарат «ИНТА-ВИР»? Он разработан на основе собственных патентов и «ноу-хау» научно-производственной фирмой «Виртан». Держу в руках красиво упакованные в пластик большие, восьмиграммовые таблетки. Одной растворенной в воде достаточно, чтобы обработать целую сотку. Для обширных колхозных и фермерских угодий «ИНТА-ВИР» выпускается в виде порошка, который фасуют по 200 граммов в пластиковые пакеты.

Под действием солнца и воздуха препарат в течение месяца разлагается, не накапливаясь в растениях. Действующее вещество (циперметрин корпорации ФМСи США), составляющее основу препарата, нерастворимо в воде. Поэтому оно не проникает с осадками в почву и не накапливается в ней.

По своей активности «ИНТА-ВИР» в десять раз сильнее, например, карбофоса и хлорофоса. Он способен поражать тех насекомых, которые выработали иммунитет к этим инсектицидам. Правильное и своевременное применение препарата позволяет получить 30-процентную прибавку в виде сохраненного урожая.

Действие «ИНТА-ВИР» универсально. Судите сами: он нацелен против тридцати пяти видов вредителей, при этом гарантируется гибель 96 процентов из них. «ИНТА-ВИР» одинаково эффективно уничтожает колорадского жука, листовертку, плодожерку и других вредителей на картофеле, капусте, плодовых, ягодных и других культурах. В личных подсобных, фермерских и коллективных хозяйствах России применение «ИНТА-ВИР» позволило только на картофеле и капусте получить прибавку урожая не менее 300 тысяч тонн.

Препарат можно использовать и в быту — против тараканов, клопов и прочих насекомых. У вашей собаки завелись блохи — примените «ИНТА-ВИР». Он поможет и здесь.

Но все же главное, что еще раз хочется подчеркнуть, — препарат малотоксичен. Специалисты считают его одним из самых безопасных в мире.

Остается рассказать о тех, кто его выпускает. Интересно, что «ИНТА-ВИР» — дитя конверсии. Всего за два с половиной месяца НИИ прикладной химии (г. Сергиев Посад) наладил его производство по технологи фирмы «Виртан». Всего через полгода после начала разработок лучшими научными силами «ИНТА-ВИР» был предложен на рынок.

Сейчас им пользуются в странах бывшего Советского Союза, в Болгарии, Китае, других государствах.

Н. БУВАШКИНА,
кандидат химических наук



Фирма «ВИРТАН»

Наш адрес:
105203, Москва,
Первомайская, 88.
Телефоны:
(095) 965-05-75 (74).
Факс: (095) 965-05-73.



ПОСТУПИЛ НА СЕРТИФИКАЦИЮ...

Незадолго до Нового года в прессе, по радио и телевидению прошло сообщение о том, что самолеты Ил-96-300 и Ан-124 получили сертификаты типа. Пожалуй, лишь узкий круг специалистов смог оценить эту информацию по достоинству, в полной мере представить себе, какая большая работа множества организаций предшествовала ей.

Что же такое сертификация авиационной техники, какие существуют требования, нормы, каков, наконец, уровень сертификационных работ, проводимых в государствах Содружества по сравнению с мировым? Об этом рассказывает заместитель председателя Межгосударственного авиационного комитета, Председатель Авиационного регистра В. В. СУШКО.

Как часто слово «сертификация» используется сегодня в весьма широком толковании, подчас даже без конкретного указания, на соответствие каким нормам и требованиям сертифицируется то или иное изделие. Более того, иногда под понятием сертификация подразумевается определение потребительских свойств товара. В практике международной гражданской авиации под сертификацией понимается установление соответствия самолета, вертолета, двигателя, оборудования действующим нормам летной годности. Что же касается экономики, комфорта пассажиров, трудоемкости технического обслуживания и т. д., то вопросы эти находятся в поле зрения лишь изготовителей и заказчиков и государством не регулируются (исключение составляют только авиационный шум и эмиссия двигателей).

Нормы летной годности бывают как государственные, так и межгосударственные, и в любой стране воздушные суда обязательно проверяются на соответствие этим нормам. Если соответствие установлено, Авиационный регистр выдает сертификат типа. Он — единственный документ, на основании которого затем выдается сертификат летной годности. До 1980 года документ, удостоверяющий соответствие нормам летной годности в СССР назывался Аттестатом летной годности. Ныне он признается наряду с сертификатом типа, а воздушные суда, имеющие его, законно допущены к эксплуатации.

Кроме норм летной годности, для проведения сертификации любого воздушного судна, авиадвигателя, оборудования необходимы еще Правила сертификации, а также методы определения соответствия нормам. Правила сертификации устанавливают обязательный порядок их соблюдения, а также контроля за соответствием образцов авиационной техники нормам летной годности. Действующие ныне на территории России и других государств СНГ Правила сертификации были утверждены Госавианадзором СССР еще в 1988 году и ныне, безусловно, уже не вписываются в международную систему сертификации. Четвертая сессия Совета по авиации и использованию воздушного пространства в определенной мере скорректировала эти правила и поручила Межгосударственному авиационному комитету разработать и представить на утверждение новые. Естественно, что, как и предыдущая, новая редакция Правил будет детально обсуждена со всеми заинтересованными организациями гражданской авиации и авиационной промышленности. В них будет учтен также опыт использования Федеральных авиационных правил США (FAR) и Единых Европейских правил (JAR).

Методы определения соответствия нормам разрабатываются для каждой главы норм летной годности. Любое предприятие или организация, проводящие испытания авиационной техники в установленном порядке, вправе применять специальные методы испытаний, причем в случае необходимости методы эти могут даже отличаться от предписанных. Стоит, видимо, подчеркнуть, что за рубежом методы определения соответствия нормам излагаются в рекомендательных циркулярах, выпускаемых Федеральной авиационной администрацией США (FAA) и документах объединенной авиационной администрации Западной Европы (JAA).

Как осуществляется нормирование летной годности? Надо сказать, что в гражданской авиации так уж сложилось исторически: вначале возникло международное нормирование, и только потом нормирование национальное, то есть осуществляемое какой-либо одной страной. Вскоре после первой мировой войны была заключена Парижская конвенция о гражданском воздушном транспорте. По ней в практику вводилась выдача свидетельства на каждый летательный аппарат, удостоверяющего его летную годность. В те годы развитой авиационной промышленностью обладали лишь Соединенные Штаты Америки, потому нормирование в США проводилось на основе национальных норм и правил. Сама же система сертификаций в США действует с 1927 года.

В 1944 году была подписана Конвенция о Международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), создана Международная Организация гражданской авиации (ИКАО). Эта организация ныне выпускает ряд международных стандартов — приложений к Чикагской конвенции, в том числе и по проблемам сертификации. Так, например, по летной годности воздушных судов, по их эксплуатации, по охране окружающей среды от авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей. Кроме того, ИКАО выпускает техническое руководство по летной годности и руководство по его продлению (проект).

Сертификация — весьма сложный и ответственный международный процесс. За последние годы практически перестало существовать большинство национальных норм. В то же время сложилась достаточно надежная система согласования норм FAR и JAR. Этот процесс называется гармонизацией и несмотря на существующие трудности быстро набирает силу. Результаты работы по гармонизации ежегодно рассматриваются на сессиях FAA—JAA, куда в последнее время приглашаются и наши эксперты. Ну и, конечно же, большой вклад в международное нормирование вносит Международная Федерация летной годности (IFA), в работе которой участвуют практически все ведущие производители авиационной техники, крупнейшие авиакомпании, а также представители авиационных властей и профессиональных объединений авиаторов.

Сколько же нынче существует систем нормирования и сертификации? Их три. Первая объединяет нормы и правила в едином своде правил и частично методов сертификации (FAR). Разработанная в США, она принята с очень незначительными модификациями также в Италии, Канаде и ряде других стран. Вторая система объединяет нормы и правила, выпускаемые JAA и используемые практически во всех странах-участницах. Сертификация же по данной системе проводится группой специалистов — представителей нескольких (как правило, четырех) государств в интересах всех остальных. JAR охватывает примерно тот же круг вопросов, что и FAR, хотя и имеет ряд отличий, вытекающих из европейской практики сертификации. Причем JAR значительно уступает FAR по номенклатуре. Например, в системе JAR пока не разработаны нормы летной годности для легких самолетов, Единые правила сертификации и т. д.

Теперь рассмотрим подробно данную проблему с точки зрения того, как она решается в государствах Содружества.

Нормы летной годности в бывшем СССР разрабатывались с середины 60-х годов и как по структуре, так и по форме изложения весьма существенно отличались от зарубежных. Тем не менее проведенный недавно сравнительный анализ отечественных норм летной годности и норм FAR для тяжелых самолетов показал, что обе системы обеспечивают эквивалентный уровень безопасности полетов. Данный факт признают и зарубежные коллеги, которые, к слову сказать, очень внимательно изучают наши нормы и методы. Ведь они отражают специфику эксплуатации, ремонта и базирования авиационной техники, используемой странами-участницами Минского Соглашения о гражданской авиации.

Но жизнь не стоит на месте, и развитие международной кооперации в области гражданской авиации и авиационной промышленности требует активизации нашего участия в международном процессе гармонизации. Мы обязаны сделать свои нормы летной годности понятными для наших зарубежных партнеров как по форме, так и по системе их изложения. Иначе невозможно будет провести сертификацию выпущенной (скажем, в России или на

Украине) авиационной техники на Западе. В то же время невероятно сложно провести и сертификацию авиационной техники, произведенной в странах Европы либо в США, в государствах Содружества. А ведь с каждым днем авиакомпании этих государств закупают такую технику или же берут ее в лизинг все больше и больше.

Исполком по нормам летной годности Авиационного регистра совместно с ведущими специалистами ЛИИ им. М. М. Громова, ЦАГИ, ГосНИИ ГА, ГосНИИ «Аэронавигация», ЦИАМ И НИАТ уже создали формы и методы изложения новых редакций норм летной годности по легким самолетам, и работа в данном направлении продолжается. Большой вклад вносят в нее заместитель Председателя Авиарегистра А. Г. Круглов, начальник подразделений Е. Ф. Жариков, В. С. Кияшко, А. П. Мишин, ведущие ученые и специалисты научно-исследовательских авиационных институтов.

В соответствии с Минским Соглашением сертификация воздушных судов и их производство отнесены, как известно, к сфере совместной деятельности стран-участниц Соглашения. Естественно, необходимо сохранить все положительное, накопленное в этом плане в прошлом, широко использовать опыт, знания наших ученых, привлечь к работе наиболее грамотных специалистов эксплуатационных и ремонтных предприятий гражданской авиации. Тем более что правовая база для того есть, и составляет ее как само Минское Соглашение, так и соответствующие указы президентов России, Украины, Узбекистана, Казахстана, распоряжение Совета Министров Республики Беларусь, целый ряд других нормативных актов.

Остро стоит вопрос издания Правил выпуска директив летной годности, идентификации деталей и запасных частей. Однако важно не только сохранить положительный опыт прошлого, но и избавиться от негативных моментов, имевших место ранее. Дело в том, что правила сертификации 1988 года чрезмерно бюрократизированы, перетяжелены обилием всякого рода документов, отнюдь не оказывающих влияния на безопасность полетов, но существенно усложняющих процесс сертификации. Мнение это разделяют и коллеги за рубежом, причем, как ни странно, прежние, принятые еще в 1975 году Правила сертификации сегодня выглядят более прогрессивно, нежели последующая их редакция.

Досконально ознакомившись с системами сертификации в США и Западной Европе, мы пришли к выводу, что существенные изменения в отечественной сертификации необходимы. Прежде всего изменения эти должны позволить экспертам принимать грамотные решения, нести за них ответственность, быстро реагировать на проблемы, возникающие в ходе сертификационных работ и испытаний. Определенный оптимизм вселяет то, что изменились позиции и подходы к сертификационным работам со стороны научно-исследовательских институтов. Еще лет десять назад мы подчас получали от них оценки весьма двусмысленного толка, тогда как вопрос сертификации любого воздушного судна может оцениваться лишь однозначно: «соответствует» или же «не соответствует».

Ныне эту двусмысленность удалось изжить практически полностью. Большая заслуга в том заместителя начальника ГосНИИ ГА В. А. Еремина, заместителя начальника ГосНИИ «Аэронавигация» В. Я. Кушельмана, их коллег О. Ю. Страдомского, К. З. Караева, В. И. Ростовцева. Что такое отрицательная оценка испытателей? Прежде всего возможность для создателей авиационной техники внести соответствующие коррективы непосредственно в конструкцию летательного аппарата или же в техническую документацию на него. В коллективах НИИ сейчас даже сложились профессиональные подразделения, центры, ответственные за сертификацию, причем во многом благодаря вниманию к данной проблеме руководителей институтов. Серьезно изменился подход к сертификации и со стороны создателей авиационной техники, которые теперь занимаются этой проблемой постоянно и глубоко. Выработался единственно верный взгляд, что первым, кто сертифицирует летательный аппарат, должен быть сам конструктор. Он обязан доказать соответствие своего детища требованиям норм летной годности.

Сказанное отнюдь не означает, что все идет гладко, без проблем. Их хватает. Во-первых, для сертификации более трех десятков образцов авиационной техники требуется немало специалистов высочайшей квалификации, которых не то что сегодня взять негде, но требуется еще и подготовить. Более того, даже численность Авиационного регистра на сегодня в несколько раз меньше, чем в аналогичных организациях других развитых государств.

Наша «головная боль» — возникающие словно грибы после дождя новые авиационные фирмы. Часть из них действительно серьезные коллективы, уже работающие над созданием оригинальной техники. Это, к примеру, фирмы «Авиатика», «Интеравиа», ОКБ «Тайфун». Но среди «новорожденных» в большинстве своем коллективы, не имеющие ни должной технической базы, ни специалистов-аэродинамиков, прочнистов, конструкторов, испытателей соответствующей квалификации. Многим из них нужна наша помощь. И такую работу мы начали. В том числе занимаемся и сертификацией всех конструкторских организаций, в результате которой, думаю, станет ясно, кто есть кто.

Огромный пласт работ — сертификация производства. Начинали мы ее практически на пустом месте, что называется, с нуля. Проблема заключается в том, чтобы перейти от сотен и тысяч плохо увязанных между собой документов к стройной системе правил и нормативов. На мой взгляд, для Авиационного регистра на сегодняшний день это наиболее важная и трудоемкая работа. Правда, не могу не отметить большой помощи со стороны авиационной науки. Директор НИАТ академик О. С. Сироткин, начальник сертификационного отдела, ныне, к сожалению, покойный Ю. Д. Борисов и преемник его А. В. Сыров помогают тащить эту тяжелую ношу. Возглавляет это направление заместитель Председателя Авиарегистра В. В. Привезенцев. Отрадно, когда есть единомышленники, понимающие, что путь у нас един: коллективная работа с привлечением всех имеющихся научных сил независимо от государственной или ведомственной принадлежности.

Теперь о безопасности полетов и об эффективности сертификации. Как известно, безопасность полетов складывается из целого ряда составляющих. На безопасность влияет состояние буквально всех элементов авиационной транспортной системы. С 1986 по 1991 годы показатели безопасности полетов в СССР значительно повысились. Более того, в 1989 году мы даже впервые вышли на уровень показателей США. В 1990—1992 годах последовало ухудшение уровня безопасности полетов по основным показателям. Причина этого явления, думаю, ясна. Впрочем, лучше обратимся к конкретным примерам из области техники. Самолет местных воздушных линий Л-410, внедренный в свое время в Аэрофлоте без проведения сертификации, после ее выполнения был серьезно усовершенствован. Относительные показатели безопасности полетов на несертифицированных вариантах этих самолетов за десять лет их эксплуатации оказались более чем в два десятка раз ниже средних по СССР. В то же время показатели на сертифицированных вариантах вдвое лучше средних. Вот что такое сертификация. Даже традиционные конкуренты на международном авиатранспортном рынке стремятся к сотрудничеству в обеспечении высокого уровня летной годности своей техники. Хотя и не упускают возможности любые новые достижения, способные повысить безопасность полетов, использовать как своего рода оружие в борьбе за расширение рынка.

Как строится международное сотрудничество? Прежде всего, естественно, на основе двусторонних соглашений о летной годности и рабочих соглашений между регистрами. Ныне в мире действует несколько десятков подобных соглашений. Из них около тридцати заключены между США и другими странами. К сожалению, за все годы существования советской системы сертификации мы находились вне сферы этого международного сотрудничества и признания. Причина столь явно ненормального положения в том, на мой взгляд, что бывший Авиарегистр гражданской авиации СССР не был независимым органом, а служил по существу придатком МГА СССР. Совершенно логично, что авторитетные органы сертификации зарубежных государств работать с таким партнером не желали. Лишь после создания независимого Госавианадзора СССР, в состав которого вошел Госавиарегистр, были сделаны шаги к взаимному признанию. С 1989 по 1991 годы были заключены соответствующие соглашения с Италией, Францией, Чехо-Словакией. После распада СССР большинство государств приостановили эту работу, и потребовались значительные усилия со стороны МАКа, дипломатов государств Содружества, дабы ее активизировать. С удовлетворением отмечаю, что в прошлом году на разных уровнях были подписаны соглашения и протоколы о взаимодействии с Англией, Францией, Канадой, Израилем. Готовится к подписанию целый ряд новых соглашений. Успешно развивается сотрудничество с США, и, несмотря на ряд трудностей, главным образом производственного характера, мы совместно с FAA организовали работу по сертификации в Америке самолета Ил-96М и ряда других объектов авиационной техники, а также по сертификации в государствах содружества самолетов «Боинг-737» и «Боинг-757», которые закупает ряд авиакомпаний стран-участниц Минского Соглашения. Вместе с JAA организована работа по сертификации Ту-204-200 в Европе, с властями Канады и Швейцарии ведется сертификация вертолета Ка-32, во Франции сертифицируется вертолет Ми-38. Началась проработка совместной сертификации и ряда новых образцов авиационной техники — самолетов Бе-200, Ил-103, Як-112. По сути дела сегодня открывается реальная возможность для расширения экспорта авиационной техники, производимой в странах Содружества. Да и повышению уровня этой техники безусловно будет способствовать совместная деятельность в области сертификации. Разве можно усомниться в объективности летной оценки, данной летчиками-испытателями FAR самолету Ил-96-300: «летные характеристики самолета, особенно характеристики сваливания, соответствуют характеристикам лучших западных образцов авиационной техники».

Понимаю, что вопрос, о котором шла речь в данной статье, весьма специфичен, тем не менее подчеркну, что именно благодаря сертификации зачастую вскрываются важные особенности эксплуатации самолетов и вертолетов в конкретных условиях. Иногда приходится вводить дополнительные ограничения по эксплуатации даже весьма совершенных машин.

Нам очень важно активно участвовать в работе по гармонизации норм летной годности. Особенно сейчас, когда многие крупные руководители промышленности серьезно ратуют за необходимость разработки единых мировых норм, за создание глобальной системы сертификации. По сути дела в выигрыше оказались бы все — и изготовители авиационной техники, и эксплуатанты, и, главное, те, кто пользуется воздушным транспортом. Ведь сертификация — шаг к повышению безопасности полетов. На повестке дня согласование норм и процессов сертификации всех элементов авиационной транспортной системы. Первоочередная задача и увязка сертификации воздушного судна с эксплуатантом. Особенно остро и серьезно вопрос этот стоит для вертолетной техники.

Отрадно сознавать, что контуры новых подходов к перечисленным здесь проблемам уже обозначались. Есть интересные проработки вопросов в Авиационном регистре, ГосНИИ ГА, ОКБ им. С. В. Ильюшина, АНТК им. О. К. Антонова и в других коллективах. Значит, будем работать!





Нескончаемой кажется серая лента шоссе. Давно остался позади мост через Волгу, промышленный район, наполненный резкими порывами степного ветра, грохотом встречных грузовиков, пылью. Поворот, еще поворот, машина тормозит около ворот КПП. За ними летное поле, стоящие рядом с ангарами и кажущиеся гигантскими даже издали «Русланы». Здесь, на левом берегу Волги, на летно-испытательном аэродроме Ульяновского авиационно-промышленного комплекса ныне акционерного общества «Авиастар» базируются самолеты акционерного общества «Волга-Днепр» — коммерческой транспортной авиакомпании, равной которой по своим возможностям ни в России, ни в других государствах Содружества сегодня нет. Авиакомпании, которая несмотря на в общем-то «юный» возраст имеет уже авторитет на мировом авиатранспортном рынке, свою клиентуру, перспективу развития на много лет вперед.

Час с небольшим на ознакомительную экскурсию по «Руслану», на краткую беседу с оказавшимися в тот день на аэродроме главным штурманом авиакомпании В. Головским и командиром Ан-124 А. Ткаченко. По вибрирующему под ногой трапу забираемся в «брюхо» гиганта. Направо — уходящая ввысь красная стремянка: вход в пилотскую кабину. Налево — высоченный, будто ангар, грузовой отсек. Стук молотков, визг вгрызающихся в толстые листы фанеры пил — техники заканчивают монтировать фальшпол. Машина новая, только что прошла заводские испытания. В «Волге-Днепре» она седьмая по счету, а шесть ее предшественниц побывали уже в десятках стран мира, в чреве своем чего только не перевозили...

Из Хьюстона и Калгари в Сургут — оборудование для нефтепромыслов. Из Аммана в Цюрих — 52 тонны золота. Из Испании в Москву — аппаратуру для рок-концерта в Лужниках. Фюзеляж самолета Ту-204 из Ульяновска в Новосибирск, в полыхающий чадом нефтяных пожаров после войны в Персидском заливе Кувейт — экскаваторы, а оттуда в Бангладеш — беженцев. Продовольственную помощь — в Сомали и грузы из Америки и Западной Европы — в государства Содружества. Возили скот и автомобили, турбины и спутники. Разброс в географии необычайно широк, ни один рейс ординарным не назовешь. Садились с полной загрузкой на высокогорном аэродроме в Пуэбло, без надежного наземного сопровождения шестнадцать часов шли через Тихий океан из Америки в Австралию.

— Летаем с сентября 1991 года, — рассказывает А. Ткаченко. — Восемьде-

«РУССКИЕ МОГУТ РАБОТАТЬ ДОСТОЙНО...»

сят процентов работ, выполненных за это время, — рейсы за рубеж, по всем континентам за исключением разве что Антарктиды. Один из основных, хотя, конечно же, и не главных показателей, благодаря которому создавался имидж «Волги-Днепра», — в девяноста пяти случаях из ста самолет прибывает к заказчику точно в срок. Ну и, конечно же, наши возможности в перевозках по воздуху крупногабаритных грузов...

Сложился уже в авиакомпании и сильный летный коллектив. Часть пилотов из Аэрофлота, часть пришла из военно-транспортной авиации. Работают и летчики из различных подразделений бывшего Министерства авиационной промышленности. Трудностей поначалу было много, сказывались различия в подготовке, неадекватные условия прежней работы и, чтобы нивелировать эту разницу, потребовалось немало усилий...

— Первые полеты в Америку — вступает в разговор В. Головской, выполняли только в сопровождении американских лидеровщиков. Сейчас получили право летать самостоятельно, что само по себе говорит, насколько вырос авторитет авиакомпании... Сказанное не следует расценивать как саморекламу, просто чартерные рейсы на таких тяжелых самолетах, как Ан-124, имеют свою специфику. Каждый по-своему уникален, каждый требует тщательной проработки: и технической, и навигационной, и коммерческой.

Располагаем возможностью пользоваться связью СИТА. В ближайшее время все «Русланы» будут оборудованы спутниковыми системами навигации. То не дань моде — требование ужесточающихся с каждым годом условий работы на международном авиатранспортном рынке. Стремление быть на этом рынке конкурентоспособными...

Разговор продолжается в офисе авиакомпании, в кабинете ее президента А. Исайкина.

— Идея создания авиакомпании родилась, когда стало ясно, что в результате конверсии ВВС не сможет больше приобретать самолеты Ан-124 и производство их может полностью прекратиться, — говорит Алексей Иванович. — Самолета уникального, не имеющего аналогов в мире. Повторяю, задача была — спасти производство «Русланов», грамотно, с коммерческой точки зрения эксплуатируя их, принести доход нашим соучредителям. Ими стали в первую очередь Ульяновский авиационно-промышленный комплекс «Авиастар» и Запорожское производственное объединение «Моторостроитель» (ныне «Мотор Сич»).

Отнюдь не ставилась при этом цель создать независимую от Аэрофлота структуру. Точки над «i» были расставлены позже, когда выяснилось, что как монополист практически во всех видах авиационных перевозок в бывшем СССР Аэрофлот воспринял рождение «Волги-Днепра», мягко говоря, без радости. Впрочем, конечно же, не все отнеслись к нам негативно. Были и есть в гражданской авиации люди трезвомыслящие, правильно оценивающие перспективу эксплуатации «Русланов». Они многое сделали, дабы идея создания такой грузовой авиакомпании осуществилась в рамках Аэрофлота, но в конечном итоге акционером «Волги-Днепра» стало лишь ЦУМВС, оказавшее большую помощь в подготовке экипажей. Ежели взглянуть на день сегодняшний, отрадно, что существовавшее до недавних пор недопонимание, может даже неприятие нашей авиакомпании со стороны Департамента воздушного транспорта Российской Федерации, постепенно рассеивается. Нас воспринимают как равных партнеров. Так и должно быть. Мы не конкуренты с Аэрофлотом, а именно партнеры.

Кстати, у нас немало отличных специалистов из гражданской авиации — людей, прошедших хорошую летную школу. Хотя, конечно, отнюдь не в полной мере готовы они к работе в наших условиях. Здесь в значительной степени от пилота, диспетчера или лоуд-мастера (погрузка-разгрузка) требуется способность быстро принимать инициативные решения. В условиях чартерных рейсов это просто необходимо. Летный персонал, пришедший к нам из гражданской авиации, подобным качеством зачастую не обладает. А ведь у нас в течение одного рейса приходится работать в средах, весьма отличных друг от друга. Он может начинаться в Тюмени, проходить через всю Европу в Америку. Экипаж должен быть готовым к любой ситуации, чувствовать себя уверенно везде. Большинство наших пилотов подобным опытом уже владеют, и опыт этот — основной капитал авиакомпании. Я бы сказал так: начинали — как авиакомпания, эксплуатирующая уникальный по своим возможностям самолет. Сегодня пришли к тому, что ценности смещаются от самолета к людям, его эксплуатирующим. В ближайшие годы создадим авиакомпанию, которая сможет выполнять полеты на самолетах любых типов, причем не только отечественных, но и зарубежных.

— Означает ли это, что «Волга-Днепр» откажется от «Руслана»?



Президент авиакомпании «Волга-Днепр» А. И. Исайкин.

— Ни в коем случае. Политика компании — эксплуатировать «Руслан» еще очень долго. Самолет перспективный и далеко не раскрывший всех своих возможностей как гражданский транспортный самолет. Для модификаций это наиблагодатнейший объект. В авиакомпании даже создана специальная служба, занимающаяся его доработкой. Мы преследуем цель не только продлить «летную» жизнь «Руслана», но и максимально приспособить его к перевозке самых различных грузов. Собственно говоря, здесь два направления работы. Первое — развитие имеющихся уникальных возможностей Ан-124 по доставке крупногабаритных грузов и, конечно же, стремимся сделать так, чтобы эти возможности самолета были известны потенциальным заказчикам, традиционно использующим пока что морской или наземный транспорт. Такую информацию стараемся доводить до них даже на стадии проектирования какого-либо объекта или же оборудования, которое затем планируется перевозить на большие расстояния. Думаю, это коммерческий подход с дальним прицелом, который рано или поздно принесет доход.

«Волга-Днепр» — монопольный владелец дополнительного погрузочно-разгрузочного оборудования к «Руслану», благодаря которому он способен выполнять то, что не по силам, скажем, самолету «Боинг-747». Оборудование это — разработка ОКБ им. О. К. Антонова, но документация на его производство была передана нам как вклад в уставный фонд. Мы сделали его, уже эксплуатируем. Будет рынок — закажем дополнительный комплект. В этом плане есть степень свободы, которой, безусловно, воспользуемся. Был бы спрос.

Второе направление — модификация «Руслана» для перевозки генерального груза по технологии западных авиакомпаний с использованием поддонов, соответствующей тары, контейнеров. Цель — стать в конечном итоге звеном цепочки западной технологии перевозки грузов. Пока что мы «ломаем» все графики погрузки-загрузки во многих аэропортах мира.

Не открою большой коммерческой

тайны, если отмечу, что планируем установить деловые контакты с партнерами из Западной Европы, США, занимающимися грузовыми перевозками. Нам это нужно, хотя необходимо также искать свои «ниши» — те направления, где лишь мы сможем выполнять полеты, не конкурируя при том с «Боингом», состязаться с которым просто не всегда есть смысл. Хотя бы потому, что «Руслан» менее экономичен, нежели «Боинг». И все же, используя качества, о которых говорил выше, знаю: сможем приносить такой же доход. Конечно, для этого предстоит решить целый ряд вопросов. К примеру, поднять ресурс двигателей, который пока что еще невысок. Возможен вариант установки вместо отечественных двигателей импортных, но для этого нужен, во-первых, сильный партнер за рубежом — фирма, которая войдет с нами в кооперацию. Во-вторых, потребуется соответствующая доработка самолета со стороны ОКБ, что тоже непросто. Впрочем, взаимоотношения наши с украинскими акционерами всегда внушали оптимизм, несмотря на то, что в силу имеющихся политических реалий не очень быстро находим общий язык друг с другом.

— Коль речь зашла о перспективах сотрудничества с зарубежными фирмами, стоит, видимо, рассказать о совместном предприятии «ХевиЛифт — Волга-Днепр»?

— Да, такое СП создано совместно с авиакомпанией «ХевиЛифт Карго Эрлайнз», входящей в международный многоотраслевой конгломерат «Трафальгар Хауз». Зарегистрировано и базируется СП в Лондоне. Там находится один наш самолет Ан-124, который летает под позывными «ХевиЛифт Карго». Благодаря СП мы вышли на мировой рынок с предложением исполнения заказов по перевозке грузов в течение суток. Поначалу делали это с помощью английских партнеров, сейчас способны выдерживать срок и обеспечивать аналогичный уровень сервиса своими силами. Убедившись в этом, один из клиентов сказал: оказывается, русские могут работать достойно...

— Как в авиакомпании решаются социальные вопросы, есть ли своя политика в области подготовки кадров?

— Уровень оплаты наших сотрудников примерно равен среднему по Ульяновской области. Летный состав зарабатывает, естественно, больше. Радует, однако, что людей привлекает в большей мере работа, нежели сам заработок. Хотя не скрою, определенный перекос в зарплате специалистов разных категорий есть и выправлять его будем. Приветствуем семейственность, естественно, в разумных пределах. Удивлены? А, собственно, чем? Пусть наши дети учатся за границей, пусть перенимают лучшее, что есть в их семьях — семьях сотрудников авиакомпании. Нельзя жить, держа голову в космическом шлеме, а ноги — в лаптях. Те психологические, моральные, этические подходы, которые мы стремимся реализовать в нашей повседневной деятельности, должны перейти на наших детей. И между прочем, дело это, на мой взгляд, государственной значимости. Воспитываясь в соответствующей среде, получат они то, чего не имели мы. Коммерсантов растить нужно сызмальства.

Я уже говорил, что главное наше богатство — приобретенный за это время опыт. Конечно же, до уровня, на котором работают такие перевозчики с мировым именем, как, скажем, «Люфтганза Карго» или «Карго-Люкс», нам далеко, но откровенных «ляпов» не допустили ни разу. А это ведь серьезный шаг к завоеванию авторитета.

Уверен, как летный персонал, так и менеджеров готовить надо самим. Уже сегодня большая часть сотрудников авиакомпании прошла стажировку в Англии, эти люди прочувствовали, как принято работать на Западе, как нужно работать.

Есть и своя служба персонала, в ведении которой все кадровые и социальные вопросы, связанные с людьми, в том числе и проблемы переподготовки специалистов. Подходить к ним нужно системно, впрочем — это тема отдельного большого разговора.

Хочу вернуться к чисто коммерческим аспектам деятельности авиакомпании. Знаете, мы пришли к выводу, что «Волга-Днепр» должна иметь сеть своих представителей в наиболее перспективных регионах СНГ, за рубежом. Представители Аэрофлота нашими проблемами заниматься не будут. Дорогое удовольствие? Да, но... Вот, к примеру, «Карго-Люкс» — грузовая авиакомпания, имеющая солидный авторитет на транспортном рынке. У них — пять самолетов и 800 человек, работающих над обеспечением их эффективной эксплуатации. Двести представителей в разных странах, четкая и продуманная загрузка каждого рейса. Оттого самолеты «Карго-Люкс» по 14—16 часов в сутки находятся в воздухе. Наверное, есть чему поучиться, что перенять. Малым парком можно и нужно получать хороший доход. Но опять-таки, если будет квалифицированный персонал, четко продуманная коммерческая политика. Если научимся работать цивилизованно, предоставляя заказчику максимум возможного, исходя прежде всего из его интересов.



Главный штурман авиакомпании В. Головской и командир самолета Ан-124 А. Ткаченко за разработкой маршрута полета.

В. ШИТОВ,
В. ГРЕБНЕВ (фото),
специальные корреспонденты «Гражданской авиации»

г. Ульяновск.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ВОЛГА-ДНЕПР»

— коммерческая транспортная авиакомпания, осуществляющая чартерные рейсы по всему миру на самолетах Ан-124 «Руслан» грузоподъемностью до 150 тонн.

«Волга-Днепр» — это оперативное решение ваших проблем по перевозке нестандартных грузов по воздуху плюс качество обслуживания.

«Волга-Днепр» — это высокий уровень подготовки летных экипажей, способных работать в любой точке на карте мира.

«Волга-Днепр» — это прибытие самолета к заказчику в течение 24 часов.

Адрес: Россия, 432062, г. Ульяновск-62, ул. Карбышева, 14, АО «Волга-Днепр»; контактные телефоны: (8-842-2) 20-26-71; 20-14-97; 20-34-64. Факс: (8-842-2) 20-49-97. Телекс: 21-41-58 VOLDN SU.

VolgaDnepr CARGO AIRLINES

АЭРОФЛОТБАНК

Акционерный коммерческий банк «АЭРОФЛОТ»

Жить в России,
но работать в западных условиях —

это не фантастика, а реальность, если вы становитесь клиентом **Аэрофлотбанка.** Система связи **«БАНК—КЛИЕНТ»** позволяет Вам

моментально проводить расчеты с Аэрофлотбанком в рублях и валюте, не выходя из офиса, пересылать платежные документы и получать банковские выписки по каналам сети SPRINT.

Цифровая подпись и система шифрования, используемые в закрытых системах США, полностью защитят Вашу информацию от несанкционированного доступа.

Цены минимальны и только в рублях.

Первым ста клиентам-новичкам
система устанавливается БЕСПЛАТНО.

Мы рады видеть Вас в числе наших клиентов.

Наш адрес: 121019, Москва, ул. Новый Арбат, 13.
Тел.: (095) 202 6364; факс: (095) 290 3452.



КУБИНСКИЕ ВСТРЕЧИ

Ночь. Самолет Ил-62 набирает высоту. Гаснет световое табло «не курить», достаю пачку сигарет, с наслаждением затягиваюсь и впервые за последние сутки с облегчением перевожу дух. Несмотря на вступивший в силу Закон Российской Федерации «О въезде и выезде» улететь по причине все еще действующих паспортных формальностей оказалось непросто. Впрочем, все хлопоты наконец позади, и я на борту самолета в составе делегации авиакомпании «Аэрофлот — Российские международные авиалинии», направляющейся на Кубу «для проведения мероприятий, посвященных 30-летию первого регулярного рейса между Москвой и Гаваной». Именно так обозначена цель нашей командировки в служебном задании.

...Тридцать лет назад, 7 января 1963 года, самолет Ту-114Д под управлением Н. И. Груненышева и Н. И. Торицина, так же вот взлетев со столичного аэродрома, взял курс на Гавану. Летали тогда через Мурманск, далее через Баренцево и прочие северные моря, через Атлантику. Летали, во многом рискуя, преодолевая явную недоброжелательность ряда зарубежных государств. Так начиналась история, через тридцатилетнюю веху которой посчастливилось перешагнуть и мне.

Сегодня разве что ветераны Аэрофлота помнят, что первому регулярному рейсу на Кубу предшествовали несколько технических, что в силу напряженной политической обстановки тех лет неоднократно приходилось менять маршрут полета.

...Июль 1962 года, первый технический рейс в Гавану. На борту Ту-114 сдвоенный экипаж. Командиром одного А. К. Витковский, другого — Х. Н. Цховребов. Самолет имел четыре спальных купе, там экипажи отдыхали. Посадка в аэропорту столицы Гвинеи — Конакри, где незадолго до того при участии советских специалистов была построена взлетно-посадочная полоса длиной в три километра. Самолет встречали цветами, флагами — маленькое торжество по случаю прилета невиданного здесь воздушного гиганта. А на другой день еще один перелет протяженностью в пять тысяч триста километров через Атлантику.

Вспоминает Н. В. Кузнецов, в то время старший бортинженер летного отряда самолетов Ту-114 и участник первого технического рейса.

— Полет над водами Атлантики проходил практически без какого-либо обеспечения необходимыми радионавигационными средствами. Наземных ориентиров над океаном естественно также нет. Штурман Н. А. Смирнов не отрывался от своих расчетов. После нескольких часов полета в сплошной облачности вдруг сверкнул где-то далеко внизу на водной глади океана солнечный лучик и тут же отразился на стеклах приборов самолета. Выходим на Гавану с отклонением от курса всего в сто километров. Это было здорово.

Лишь зарулили на перрон в Гаванском аэропорту, как грянул настоящий тропический ливень. Не помешал он, однако, торжественной встрече, не испортил настроения. Еще бы, одиннадцать тысяч верст позади!

На другой день в аэропорт приехал Фидель Кастро. Осмотрел самолет, поинтересовался подробностями перелета, был очень доволен, что воздушный мост между Гаваной и Москвой проложен...

...В Гавану мы прибыли ранним утром. С первого взгляда она производит совершенно дивное впечатление. Красивейшие особняки, тропическая зелень, буйство которой буквально подкашивает после московской слякоти.



Командиры самолета Ту-114, совершившего первый рейс в Гавану, Н. Груненышев (слева) и Н. Торицин.

Фото Б. ВДОВЕНКО.

Размещаемся в отеле «Капри», когда-то очень дорогом и престижном. Но теперь на нем, как и на всем, что мы успели увидеть, лежит печать запущенности и обветшания.

Мне было неполных четырнадцать, когда разразился карибский кризис. Мальчишки, мы жались около взрослых, необычайно взволнованных, испуганных в те дни. Это было страшно. Чуть позже с восхищением следили за событиями на Кубе. Слова «родина или смерть» воспринимались нами как нечто очень близкое, родное. Куба была в умах всех. И пламенный Фидель, и штурм казарм Монкадо, и яхта «Гранма»...

Вот оно, Карибское море. Собственно, чисто географически — это Флоридский пролив. Слева — Мексиканский залив, справа — Атлантика, прямо — полуостров Флорида, где находится запомнившийся еще с детских лет по рассказам О'Генри Сент-Питерсберг. Судорожно вспоминаю остатки скудных познаний «из географии»: остров Куба находится в Вест-Индии, самый крупный кроме него — остров Пинос, а вокруг еще полторы тысячи мелких островков. На юго-востоке — легендарный массив Сьерра-Маэстра. Не верится, что все это здесь, рядом, что все это можно, что называется, пощупать рукой.

Вспоминает В. Р. Клименко — с 1963 по 1965 год руководитель инженерно-технического персонала представительства Аэрофлота на Кубе.

— Я прилетел в Гавану 17 октября 1962 года вторым техническим рейсом. Взлет из Москвы был не очень удачным, вскоре после набора высоты отказал один из двигателей. Сели во Внукове, а затем на первой же машине, которая пришла из Хабаровска, вылетели в Гавану. Обстановка на Кубе была напряженной, потому оставляли на ночь дежурных в самолете, боялись провокаций.

Вместе с нами возле самолета дежурили кубинские товарищи. После прилета буквально на следующий день была объявлена блокада Кубы, разразился карибский кризис. С большим трудом 19 октября отправили самолет обратно в Москву, сами же остались открывать представительство Аэрофлота.

Помогали нам кубинцы изо всех сил. Сразу отвели помещение под склад запчастей, решили проблемы с жильем. В середине декабря встречаем Б. Бугаева и А. Микояна. Анастас Иванович прилетел на Кубу, чтобы договориться о выводе советских ракет. Снова дежурства у самолета, снова хлопоты и бессонные ночи. Беда в том, что к этому времени Конакри отказало нам в пролете. А соглашение о воздушном сообщении между СССР и Республикой Куба подписано ведь было еще 17 июля! Получаю сообщение, что в Москве готовят пять самолетов с тремя дополнительными баками по пять тонн каждый. Потом уже узнал: керосин в них лили обычными «пистолетами», через верх, а маршрут полета был проложен через Мурманск и почти весь проходил над водным пространством. А уж как тяжело



Аэропорт имени Хосе Марти.

приходилось экипажам — не рассказать. Ведь полет начинался у Полярного круга, а заканчивался в тропиках. Случись что — либо возвращайся в Москву, либо «тяни» до Гаваны, запасных аэродромов практически не было. Плюс отсутствие ориентиров, демонстративное молчание зарубежных радиостанций. Тем не менее 7 января 1963 года первый регулярный рейс Москва—Гавана был выполнен...

Честное слово, слушая «стариков», а бродил я с ними по улицам Гаваны много часов, просто диву давался, в сколь непростых условиях начинались полеты на Кубу. Но летали, полностью обеспечивая безопасность полетов, возили пассажиров, в основном советских специалистов. Словом, делали все возможное, и делали на совесть.

О самолете Ту-114 сказано и написано много. Да, машина для своего времени была уникальная. Но страдала одним — слабым аэронавигационным оборудованием. Пятиметровые соосные винты, коими так восхищались зарубежные специалисты здесь, на Кубе, также доставляли много хлопот. Пыль, камешки на взлетно-посадочной полосе да просто ветка пальмы, занесенная ветром либо тропическим ливнем, оставляли зазубрины на винтах. Значит, надо менять. К слову сказать, меняли не только винты, но и моторы, и топливные баки, да мало ли что еще. В те годы работала на Кубе группа отличных специалистов МАПа, которую возглавлял представитель КБ имени А. Н. Туполева В. И. Богданов. От момента посадки в Гаване и до взлета воздушный лайнер был под неусыпным наблюдением не только кубинских автоматчиков, но и советских технических специалистов.

Наверное, в кой-то раз мне «улыбнулось» журналистское счастье. После того как два года назад практически прекратили на Кубе свою деятельность ТАСС, АПН, я, пожалуй, один из немногих российских журналистов, попавших в «первое социалистическое государство в западном полушарии». Да, ныне отношения между нашими странами вступили в полосу неопределенности. Есть такой обычай на кубинских сигарных фабриках: рабочие вручную крутят «Партагос» и «Короны», а им вслух читают. Раньше, во времена Батисты, читали душещипательные романы, затем Маркса, Энгельса, Ленина. Куба живет, Куба борется, и не отдать за то должное кубинцам нельзя.

Но живут и борются они трудно. Легендарный «остров Свободы» переживает сегодня отнюдь не лучшие времена. Не хватает всего: продуктов, одежды, электроэнергии — на несколько часов в день здесь выключают электричество, дабы хоть чуточку сэкономить. Но уличные фонари, тем не менее, могут гореть и средь бела дня. Бесхозяйственность? Может быть, только за ней четко прослеживается так хорошо знакомое нам социалистическое разгильдяйство, когда никто ни за что не отвечает.

Висящие на ступеньках нещадно дымящих «Икарусов» гаванцы, молчаливые очереди возле немногочисленных продовольственных магазинов. Все по карточкам. Продукты, одежда, обувь. Проработал на предприятии положенное число лет — получи талон на покупку велосипеда, а это уже что-то, потому что с общественным транспортом в Гаване — беда.

Роскошные пляжи, голубое, отдающее в зеленоту море, кокосы, гроздьями свисающие с пальм, и желтеющие в январе бананы... Это тоже Куба, как, впрочем, и чудесные, неповторимые по красоте, оттенкам кожи и поистине тропическим нарядам кубинские девушки. Хотя, конечно же, не только слабый пол встречает улыбками туристов на Кубе. Кубинцы — на редкость приветливый и дружелюбный народ. Верят ли они в победу революции, в то, что нет ничего дороже лозунга «родина или смерть»? Отчасти.

После того как в ответ на перемены в СССР и странах Восточной Европы Ф. Кастро провозгласил Кубу последним оплотом социализма в мире и пообещал защищать его до последней капли крови, лозунг этот приняли далеко не все. В этом мы убеждались, знакомясь с красавицей Гаваной, с ее жителями, которые по-прежнему добродушно и ласково встречают русских.

Пионерский лагерь им. Х. Марти в полутора десятках километров от Гаваны. Здесь живут ребятишки с Украины и из Беларуси — невинные жертвы Чернобыльской АЭС. Дай-то Бог, чтобы климат, изумительные фрукты, море вернули им то, что отняла у них страшная катастрофа. Дай-то Бог!

Кубинское песо... Я покупаю пачку сигарет «Лигерос» за полтора доллара, сдачу получаю в кубинских песо. Да, как ни странно, большинство расчетов на Кубе ныне ведется в долларах, хотя рядовой кубинец валюту иметь не может. В долларах отныне ведутся и взаиморасчеты между Аэрофлотом и «Кубаной де Авиасьон».

Нашей делегации была предоставлена возможность ознакомиться с деятельностью национальной авиакомпании. Состоялись и встречи с Генеральным директором «Кубаны» Рохельо Асеведо Гонзалесом, его заместителем Архимиро Охедой, директором авиакомпании «Аэрокарибиа» Хорхе Фальконе. Характерно, что руководители этих структур, входящих в Институт гражданской авиации Кубы, — выпускники вузов и училищ бывшего СССР. Помнят русский язык, знают и уважают русскую культуру. Люди эти прекрасно понимают, что никакие неурядицы между странами ни в коей мере не могут отражаться на авиационном сотрудничестве. Другое дело, что строиться оно должно не на политических, а на коммерческих принципах.

Авиакомпания «Кубана де Авиасьон» исторически ориентировалась на советскую авиационную технику и сегодня располагает большим парком самолетов Ил-62, Ту-154, Ан-24. В аэропорту им. Хосе Марти создана прекрасная техническая база для обслуживания этих самолетов. Характерно, что, оценивая перспективы нашего сотрудничества, и Р. Асеведо и Х. Фальконе придерживались мнения, что базу эту вполне можно было бы использовать более широко, вплоть до того, что перегонять сюда самолеты Аэрофлота на регламентные формы обслуживания из Чили, Панамы, Майами.

Раз в две недели «Кубана» летает в Москву, раз в неделю — во Франкфурта-Майне, восемь раз в неделю — в Монреаль, пять — в Торонто. Авиакомпания имеет прямые рейсы на Берлин, Вену, Брюсель, Лиссабон, Мадрид, Рим, Милан и Париж. Не считая «ближних» трасс в Мехико, Манагуа, Кингстон (Ямайка), Буэнос-Айрес, Сантьяго де Чили, Лиму. Кроме регулярных, выполняются чартерные рейсы, география которых весьма об-

ширна. Даже этот весьма краткий перечень маршрутов полетов самолетов «Кубаны де Авиасьон» наглядно свидетельствует о расширении сфер операций авиакомпании как по маршрутам, так и по частоте полетов. С чем это связано? Прежде всего с запланированным до 1995 года ежегодным 40-процентным приростом количества туристов, стремящихся отдохнуть на дешевых и пока еще чистых пляжах, вдоволь накупаться в теплом Карибском море, отведать чудесных тропических фруктов. Однако нехватка запчастей для уже стареющего самолетного парка, просто-напросто недостаток свободных валютных средств не позволяют «Кубане» обеспечить этот спрос полностью. Потому 40-процентный прирост авиапассажиров «Кубаны», по расчетам Института гражданской авиации Кубы, сократился пока до двадцати пяти. Оставшиеся же пятнадцать процентов переданы иностранным авиакомпаниям.

Впрочем, коммерция есть коммерция, и неудовлетворенный со стороны «Кубаны» спрос рождает предложения зарубежных авиакомпаний, в том числе и Аэрофлота. Не будем останавливаться на том, каковы перспективы наших конкурентов. Здесь особенно важно подчеркнуть, что в прошлом году Аэрофлот получил права свободной продажи пассажирских и грузовых перевозок на Кубе. Впервые за тридцать лет налаживаются и связи с туристическими фирмами Кубы — «Кубатур», «Гаванатур» и т. д. Фирмы эти проявляют живой интерес к авиаперевозкам на Кубу, вплоть до того, что готовы «поставлять» с помощью Аэрофлота туристов на берега Карибского моря из стран Европы. Дело за ценой — вопрос, который в ближайшее время будет проработан. В свою очередь самолетами Аэрофлота с Кубы в Ирландию и Люксембург уже отправляются декоративные растения, овощи и фрукты. Могли бы они появиться на прилавках и московских магазинов, но нет пока фирмы, заинтересованной в этом. Разве что совместное российско-американское предприятие «Аэромар», которое, впрочем, всего возможного объема поставок этих нежных тропических плодов использовать не может.

Да, с турфирмами нужно работать более активно, и в этом отношении Генеральный представитель Аэрофлота на Кубе В. Никитин видит большие перспективы. Как, впрочем, и в дальнейшей консолидации деятельности Аэрофлота и «Кубаны». Контакт, в полном смысле слова деловой и плодотворный, между нашими авиакомпаниями есть. Без преувеличения можно сказать, что все возникающие производственные проблемы у представительства Аэрофлота решаются с «Кубаной» быстро, при полном понимании и участии кубинской стороны. Есть контакт и с руководством аэропорта имени Х. Марти, где регулярно проходят совместные совещания работников представительства Аэрофлота и сотрудников различных служб аэропорта.

...Январь на Кубе — это плюс тридцать, естественно, в тени. Вновь по уже знакомой дороге направляемся в аэропорт, который носит имя героя национально-освободительного восстания на Кубе, сбросившего иго колониализма, Хосе Марти. Впрочем, имя этого человека здесь можно встретить часто. Огромный океанский лайнер «Хосе Марти», покидающий ранним утром Гаванский порт, и площадь Революции в центре Гаваны — где высится монумент в честь героя. Здесь проходят многочисленные митинги и манифестации, на которых выступает Фидель Кастро. Хосе Марти сегодня на Кубе чтут и любят куда больше, нежели легендарного в недавнем прошлом Че Гевару. И портретов, бюстов Хосе Марти на улицах, в книжных киосках, в палисадниках некогда роскошных вилл множество. Имя его носит и аэропорт Гаваны. Года два назад с помощью канадцев здесь был построен новый международный терминал, рассчитанный на семьсот пассажиров в час, частично разгрузился старый терминал. Аэрофлоту в часы отправления своих рейсов руководство аэропорта выделяет несколько стоек для регистрации пассажиров, благодаря чему удалось исключить по этой причине задержку рейсов. Выезжаем на перрон. Конечно, когда здесь собираются авиалайнеры различных авиакомпаний, он похож на маленький Ноев ковчег — тесновато. Поодаль небольшое неказистое на вид здание, в котором находится склад запчастей для самолетов Аэрофлота. Однако неудобств с их размещением сотрудники представительства не испытывают. Проблема в другом: в своевременной оплате счетов, выставляемых руководством аэропорта за наземное обслуживание наших самолетов и заправку их топливом. «Кубана» в Москве оплачивает свои расходы наличными. Того же требуют от нас и в Гаване. А ведь все расчеты на Кубе идут сейчас, как уже подчеркивалось, за доллары. Переводятся же они в счет нашего обслуживания в аэропорту им. Х. Марти весьма нерегулярно. Переговоры по взаиморасчетам с кубинской стороной были, и, вроде бы, компромисс найден, несмотря на то что есть еще ряд нерешенных проблем как с кубинской, так и с российской сторон. Принцип «утром деньги, вечером стулья» «Кубана» сегодня соблюдает свято, и если наши расчеты запаздывают, это без преувеличения ставит «Кубану» на грань разорения. Их позиция, которую можно и нужно понять, — самолет подготовлен к вылету, деньги в кассу. Кредит же — не более чем на месяц. Да, со стороны Аэрофлота возражений против такого подхода вроде бы нет. Беда лишь в том, что деньги эти по-прежнему перечисляются не всегда вовремя. Видимо, нужна предоплата, поскольку за каждый рейс в отдельности платить невозможно. Впрочем, не следует расценивать сказанное как упрек в адрес того же ЦУМВС, причина, конечно же, в общей нестабильности экономики России. Однако последствия ее могут выразиться, в частности, в том, что Аэрофлот на Кубе потеряет определенный процент валютных пассажиров. Этого допустить нельзя. Особенно, учитывая то, что «Кубана» готова отдать часть своих рейсов Аэрофлоту в силу уже названных проблем с техникой и горючим.

С января нынешнего года Канада отказала в пролете через Гандер безвизовым пассажирам Аэрофлота. Массовое бегство наших соотечественников с борта самолета в этом аэропорту, происшедшее в конце прошлого года, вынудило канадские власти принять столь «драконовские» меры. В результате уже прекращены полеты на Кубу самолетов Ил-86 и отныне все рейсы туда выполняются на самолетах Ил-62 с посадкой в Шенноне. Снижается объем грузовых перевозок с Кубы, что в свою очередь требует тщательной проработки вопроса в отношении возможности полетов через Гавану в Лиму, Кингстон (Ямайка).

Директор управления внешних сношений Института гражданской авиации Кубы очаровательная госпожа Майда Молина Мартинес...

— Не госпожа, товарищ, — поправляет она меня.

Спрашиваю, где столь хорошо научилась говорить по-русски.

— Здесь, на Кубе. Днем работала, ночью училась.

С гражданской авиацией Мартинес связана уже тринадцатый год. Много внимания уделяет укреплению и развитию взаимоотношений с Россией, с другими государствами СНГ. По ее мнению, деловые связи между «Кубаной» и Аэрофлотом сегодня в целом можно охарактеризовать положительно. Раньше связи строились на межправительственном уровне, нынче все больше прямых договоров непосредственно с предприятиями. Большинство летных специалистов «Кубаны» окончили учебные заведения гражданской авиации в России, на Украине, в Казахстане. И в будущем «Кубана» планирует готовить свои кадры на этой базе.

М. Мартинес провожает нас до трапа. Опять ночь. И где-то в той стороне, куда сейчас отправится наш самолет, нет-нет да и блеснут всполохи далеких молний.

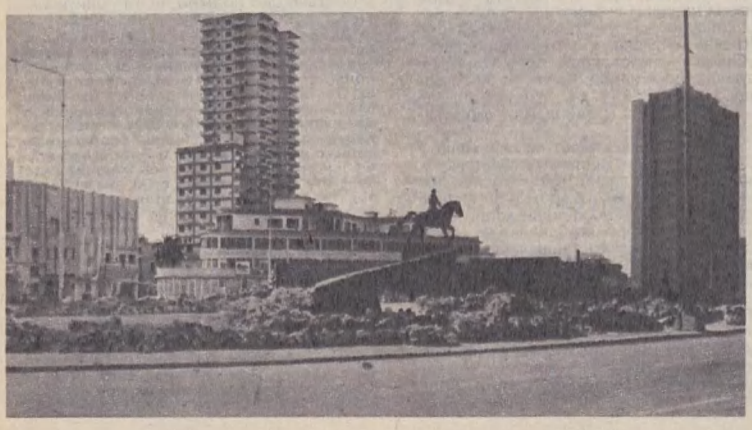
— В жизни много прекрасного, — говорит Молина, — и наша революция, и эта далекая гроза...

Последний раз проплывают под крылом самолета огни Гаваны. Снова внизу извилистая полоска побережья, огонек спешащего к берегу судна.

Прощай, Гавана!

В. ШИТОВ,
специальный корреспондент «Гражданской авиации»

гг. Москва—Гавана.

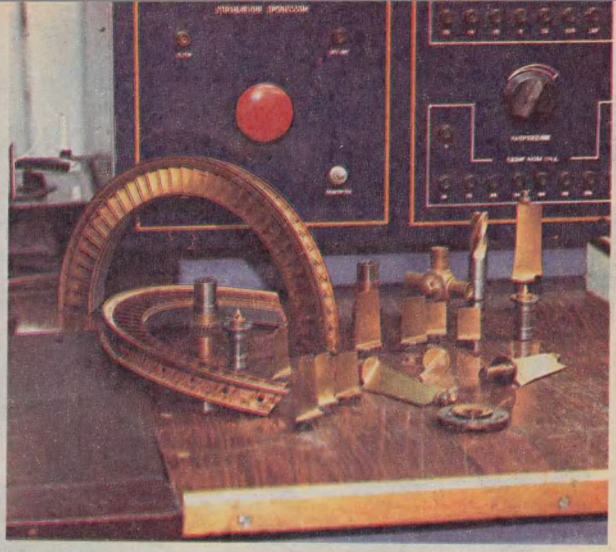


Набережная Гаваны.

Фото автора.

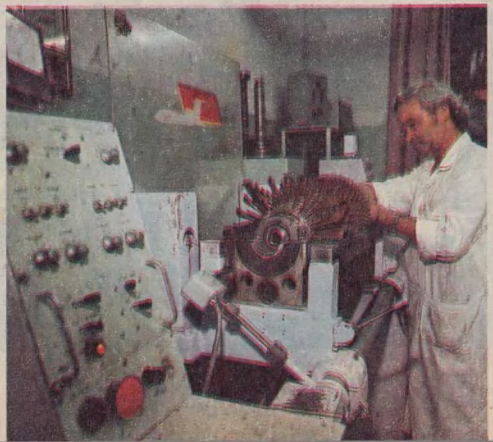
ЕКАТЕРИНБУРГСКИЙ

ЗАВОД № 404 ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, СОЗДАННЫЙ В 1939 ГОДУ, ЯВЛЯЕТСЯ НЫНЕ ОДНИМ ИЗ КРУПНЕЙШИХ АВИАЦИОННО-РЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ РОССИИ. ЕГО УСЛУГАМИ ПОЛЬЗУЮТСЯ МНОГИЕ АВИАКОМПАНИИ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ И СОРОКА ЗАРУБЕЖНЫХ ФИРМ.



Основное направление деятельности завода в последние двадцать лет — ремонт двигателей ТВ2-117А, ТВ2-117АГ и главных редукторов ВР-8А для вертолетов Ми-8, а также двигателей НК-8-2У для самолетов Ту-154Б. Обладая богатым опытом работы, высококвалифицированными кадрами, современным оборудованием, авторскими правами на использование ряда уникальных технологий по восстановлению и модернизации деталей и узлов двигателей, завод обеспечивает высокое качество ремонта в кратчайшие сроки и по низкой стоимости.

Разработанные специалистами завода и применяемые при ремонте мероприятия по модернизации двигателей ТВ2-117А и ТВ2-117АГ — такие, как нанесение на лопатки ротора и статора компрессора износостойкого покрытия, оборудование двигателей сотовыми вставками взамен керамических в радиальных уплотнениях всех ступеней турбины и иные, позволяют существенно увеличить запас мощности двигателей. Это в свою очередь дает возможность их эффективной и безопасной эксплуатации при высоких температурах окружающего воздуха; обеспечивает экономию топлива до 40 тонн на один двигатель за межремонтный период; позволяет избежать повышенного износа лопаток компрессора при эксплуатации двигателей без пылезащитных устройств на неподготовленных аэродромах.



Испытания отремонтированной авиационной техники производятся на стендовом оборудовании, отвечающем современным требованиям, с использованием автоматизированных информационно-измерительных систем. Тем самым достигаются высокая точность и качество испытаний.

Сведения обо всем парке изделий авиационной техники, проходивших ремонт на заводе, регистрируются в автоматизированной системе анализа надежности. Благодаря этому оперативно анализируются результаты эксплуатации и своевременно вырабатываются мероприятия по повышению качества ремонта.

Завод принимает участие в эксплуатации отремонтированных двигателей и редукторов, обеспечивая их сервисным обслуживанием в течение всего межремонтного периода. По желанию заказчиков он оказывает им дополнительные услуги, способствующие поддержанию высоких эксплуатационных характеристик техники. В число этих услуг входят: продление межремонтного ресурса двигателя сверх гарантированного при ремонте; обеспечение заказчика диагностической аппаратурой «Триада», позволяющей осуществлять глубокую диагностику технического состояния двигателей.

По интересующим вопросам обращайтесь по адресу: 620089, г. Екатеринбург, Б-89. Авиаремонтный завод № 404. Телефоны: (343-2) 20-23-39, 20-24-52. Телетайп: 22-13-76 «Утро».



ВЫСШИЕ И СРЕДНИЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ГОТОВЯТСЯ К ПЕРЕХОДУ НА МНОГОУРОВНЕВУЮ ОБРАЗОВАТЕЛЬНУЮ СИСТЕМУ. СРЕДИ ТЕХ, КОМУ ПРЕДСТОИТ ОСВОИТЬ НОВУЮ СИСТЕМУ ПОДГОТОВКИ АВИАСПЕЦИАЛИСТОВ, — ЕГОРЬЕВСКИЙ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОЛЛЕДЖ. УЧЕБЕ, ДОСУГУ И ОТДЫХУ ЕГОРЬЕВЦЕВ ПОСВЯЩАЕТСЯ ФОТОРЕПОРТАЖ ВАЛЕРИЯ НОВОХАЦКОГО.

ПО НОВОЙ СИСТЕМЕ

У этого старейшего учебного заведения гражданской авиации завидная репутация — его выпускники успешно трудятся в сотнях больших и малых аэропортов страны, многие из них стали крупными организаторами авиационного производства. Колледж готовит: техников-механиков по эксплуатации воздушных судов и авиадвигателей, авиационных техников по обслуживанию воздушных судов горюче-смазочными материалами. А с сентября этого года здесь появится еще одна специализация — техническое обслуживание средств механизации и автоматизации аэропортов.

Вот уже третий год в колледже «витает» новый для нас лозунг: «Образовательные услуги носят характер товара как субъект рыночных отношений!». Да и вновь созданные авиационные структуры (авиакомпании, концерны) ужесточили требования к подготовке нужных им специалистов, поскольку и в этой сфере им приходится идти на материальные затраты. Все это, конечно же, учтено в новых учебных планах



Занятия с компьютерами всегда доставляют большое удовольствие курсантам. И это нетрудно понять. Ведь кабинет информатики оборудован новейшими персональными компьютерами, а занятия ведут высококвалифицированные преподаватели.

Настоящими мастерами своего дела являются выпускники Егорьевского колледжа — техники-эксплуатационники по транспортировке, хранению нефти и газа, обслуживанию воздушных судов горюче-смазочными материалами. Обучение и практические занятия будущих специалистов данного профиля проводятся в специальных классах и лабораториях.



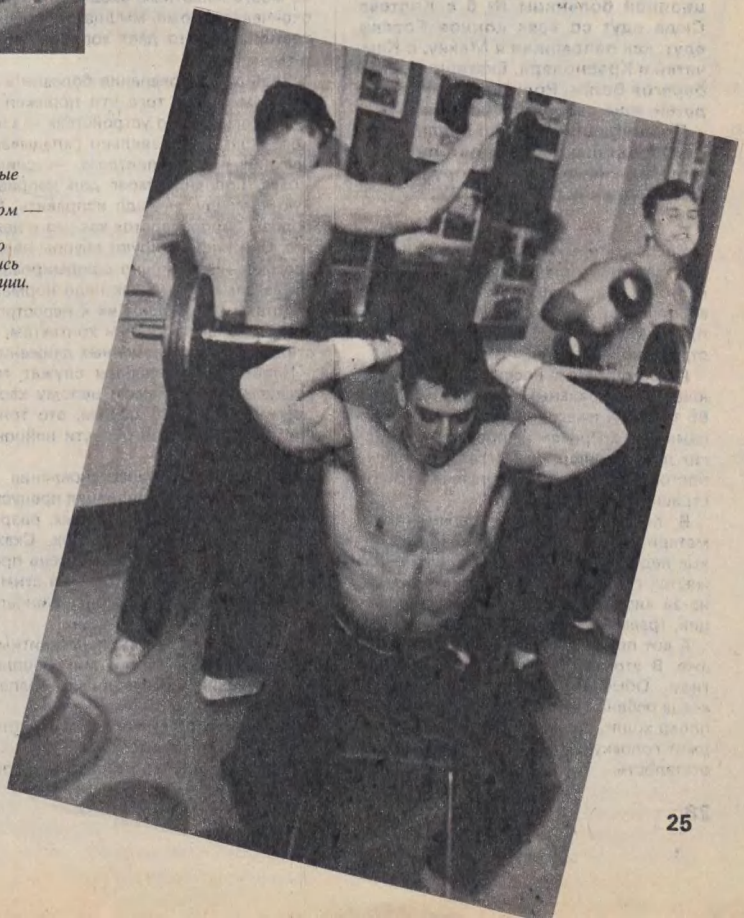


После учебы лучший способ снять напряжение — взять в руки гитару.

Успешно сдать зачеты курсантам помогают специализированные лаборатории.

и практических занятиях. Процесс обучения стал более насыщенным и напряженным. Он максимально сориентирован на приобретение будущими выпускниками прочных знаний по всем основополагающим дисциплинам — аэродинамике, теории авиадвигателей, технической эксплуатации и ремонту воздушных судов и другим.

Конечно, при столь высокой загрузке курсантов учебой не может быть и речи об избытке свободного времени. Но это не значит, что в Егорьевском колледже забыли о техническом творчестве, досуге, отдыхе, спорте, художественной самодеятельности. Тем более, что к услугам обучающихся — отличный стадион, благоустроенный спортивный зал, клуб, своя телестудия, отличная библиотека. Каждый может выбрать занятие по душе.



Сильные духом и телом — всегда высоко ценились в авиации.

СЛУЖБА ДОВЕРИЯ

ЛУЧ НАДЕЖДЫ

«Уважаемая редакция! Я бывшая бортпроводница. Отлетала необходимый для пенсии срок. Вышла замуж за военного.

В нашей семье случилось большое горе: тяжело болен маленький сын Коленька. Родился здоровым мальчиком, а потом начались неприятности. Врачи поставили ему страшный диагноз: церебральный паралич. Здесь, в российской глубинке, нашего сына не поставить на ноги. Слышала, что есть больница, где лечат детей с такими заболеваниями. Так ли это?

Екатерина АНТОНОВА
Пермская область.»

Да, такое медицинское учреждение нового для нашего здравоохранения типа — Научно-терапевтический центр профилактики и лечения детской неврологической инвалидности — существует. Он располагается на территории детской инфекционной больницы № 6 в Коптеве. Сюда едут со всех концов России, едут, как паломники в Мекку, с Камчатки и Краснодара, Екатеринбурга и берегов Волги. Родители везут своих детей, еще вчера обреченных.

Предоставляем слово создателю и руководителю центра доктору медицинских наук профессору Игорю Арнольдовичу СКВОРЦОВУ.

Впервые термин «детский церебральный паралич» предложил Фрейд в 1893 году. Он стал называть так всю группу заболеваний головного мозга родового происхождения с последующим расстройством двигательных функций.

По статистике, в России детей, страдающих церебральным параличом, почти 65 тысяч. И ежегодно рождается по восемь тысяч. Причем на протяжении многих лет эта цифра остается практически постоянна. Почему и как развивается эта страшная болезнь?

В последние недели беременности матери или во время родов, или в первые недели жизни ребенка у него поражается головной мозг. Происходит это из-за кислородного голодания, инфекции, травм.

А вот проявляется болезнь много позже. В этом ее особенность — драматизм. Обычно замечают заболевание, когда ребенок уже отстает в развитии — плохо ходит, видит и слышит, плохо держит головку. Отмечается и умственная отсталость.

Когда только начинал работать, опытные коллеги говорили: радикального лечения этой болезни пока нет. Мы помогаем пациентам лишь приспособиться к жизни в обществе, овладеть элементарными навыками труда, передвигаться с помощью инвалидных колясок, ортопедических приспособлений. И, к сожалению, все. А вот теперь, к большой радости, могу утверждать — церебральный паралич — излечим. Надо только своевременно начать курс и правильно лечить.

В центре мною и кандидатом медицинских наук Татьяной Николаевной Осипенко создана новая концепция, не имеющая аналогов в мировой медицинской практике. Она основана на нетрадиционном видении лечебного процесса.

Во-первых, упор здесь делается на микроинъекции. Биологически активные вещества, полученные путем гидролиза из мозга животных, вводятся в нервные окончания в коже, мышцах, костях, надкостнице. И это дает хорошие результаты.

Ведь суть проявления болезни в следующем. Из-за того что поражен участок «командного устройства» — головного мозга, неправильно складываются реакции в «исполнителе» — спинном мозге. Головной мозг дал неправильную команду, ее надо исправить. Микродозы биопрепаратов как раз и делают это. Они информируют группы нервных клеток с неправильно сформированными связями о том, как надо нормально работать. Побуждают их к перестройке, к новым межклеточным контактам, восстановлению полноценных движений.

Необычные препараты служат также пусковым механизмом целому каскаду других реакций. В общем, это тончайший инструмент из области нейронной инженерии.

Во-вторых, для восстановления зрения и слуха новая концепция предусматривает тренировки на особых, разработанных в центре тренажерах. Скажем, слепому ребенку изо дня в день проводится специальная зрительная стимуляция, и в конце концов он начинает видеть.

Третье. Используются магнитные и электромагнитные поля микроволнового излучения, другие физиотерапевтические процедуры.

И, наконец, в-четвертых, — психотерапевтическое лечение.

Татьяна Осипенко разработала специальную программу нейропсихологического обследования ребенка с помощью компьютера, который составляет карту мозга. Аналогов ей в мировой практике нет. Темными пятнами на карте выделяются очаги поражения. Образно говоря, разговор с болезнью теперь идет напрямую, без посредников. Терапию можно проводить целенаправленно. Да и результаты своего труда врач видит реально, причем в математических величинах. Благодаря компьютерам точнее стали рекомендации родителям, связанные с восстановлением нейропсихического состояния ребенка.

Только двигательная целеустремленная работа с этими больными детьми может привести к желаемому результату. И все же сроки не столь уж и велики. Ребенок может поправиться уже за год, полтора, два. Лечение проводится курсами по две недели с перерывами в три-четыре месяца. Только за два минувших года удалось, в прямом и переносном смысле, поставить на ноги четыре с половиной тысячи детей. А ведь центр начинался с двадцати восьми коек. И сегодня их тоже не слишком много. Однако мы открыли амбулаторное отделение на сорок мест.

Постоянно действует школа матерей. Их обучают приемам массажа, двигательным и логопедическим упражнениям, даются психологические рекомендации по социальной адаптации ребенка в семье. Замечу, психологическое тестирование матерей наших маленьких пациентов показало, что многие из них находятся в подавленном состоянии и в результате плохо контактируют с больным ребенком. Нарушается общность единого организма — «мать — дитя». Поэтому мы и проводим психотерапевтические сеансы как с матерями, так и с детьми.

И еще. Несмотря на высокую «пропускную способность» центра, его коллектив не в состоянии помочь всем страдающим церебральным параличом детям России. Понимая это, мы организовали специальные курсы для обучения детских невропатологов. Кроме того, помогаем местным органам власти создавать региональные центры. Сегодня их уже шесть: в Новороссийске, Каменске-Уральском, Ижевске, Сыктывкаре, Воронеже и Ташкенте. В нынешнем году предполагаем открыть еще десять таких нужных больным детям центров.

Выпуск подготовил
В. ЛАМЗУТОВ.

КОМПАНИЯ «МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИОННАЯ БИРЖА»

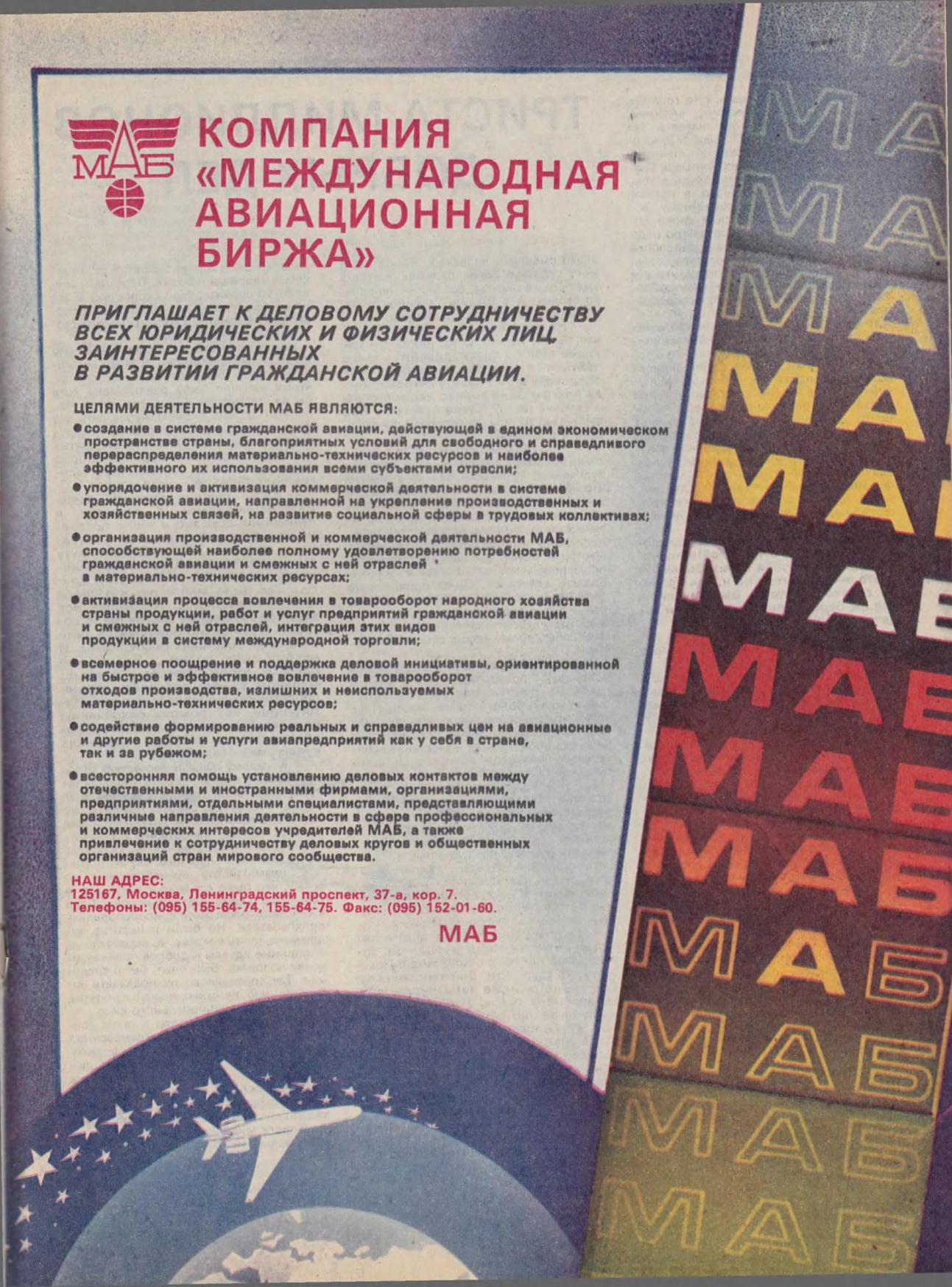
ПРИГЛАШАЕТ К ДЕЛОВОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ ВСЕХ ЮРИДИЧЕСКИХ И ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ, ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ В РАЗВИТИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

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: (095) 155-64-74, 155-64-75. Факс: (095) 152-01-60.

МАБ



ТРИСТА МИЛЛИОНОВ ДОБРЫХ ДЕЛ

«Я шагаю по Москве», «Не горюй!», «Осенний марафон», «Афоня», «Мимино»... Стоит назвать эти фильмы, как на лицах окружающих расцветают улыбки. И феномен зрительского успеха этих фильмов Георгия Данелии кроется не только в том, что в них много смешного, а прежде всего в том, что, посмотрев картину, люди невольно обращаются к своей собственной жизни, начинают остро ощущать, что у них есть сердце, способное любить, ненавидеть, радоваться, страдать... Происходит это потому, что все картины Данелии излучают свет доброты — настоящей, глубокой, неподдельной.

И еще. Грустя и смеясь на фильмах опытного киномастера, наиболее внимательные зрители приметили, что в каждом из них звучит незатейливая русская народная песня «Мыла Марусенька белые ножки...», а главные герои обязательно летают на самолетах Аэрофлота... Больше того, одна из лучших картин Данелии «Мимино» целиком посвящена работникам гражданской авиации. Фильм этот имел огромный успех. Его отличают ясность мысли, изящество формы, светлый оптимистический настрой. А главное — неподдельное и неистребимое чувство любви к своим киногероям.

— Георгий Николаевич, я еще после «Сережи» и «Не горюй!» почувствовал, что героев своих Вы выбираете очень тщательно и, как правило, горячо любите их. Вместе с ними как бы берете зрителя за руку и ведете к добру, к свету...

— Сознаюсь, что фильмы свои я никогда не стремился делать на «злобу дня». Замыслы у меня зреют долго, за это время жизнь меняется. А сегодня особенно стремительно. Поэтому главных героев картины пытаюсь наделить характерами цельными, глубокими. И обязательно симпатичными. Именно таких людей я «подсмотрел» в Аэрофлоте. Не хотелось бы перечислять имена авиаторов, ставших мне настоящими друзьями. Их так много, что невольно кого-то упустишь. В скромном, открытом, надежном Мимино соединены черты, которые созвучны мыслям и чувствам только добрых людей. Я же по характеру большой пессимист и поэтому, как это ни банально звучит, стараюсь говорить прежде всего о добре.

— На ваших фильмах зрители смеются и плачут одновременно. Как на лучших комедиях Чаплина. Хотя Вы многократно заявляли, что комедий не снимаете. В таком случае, к какому жанру можно отнести Ваши картины?

— О гениальном Чаплине хотелось бы вспомнить без всякой связи с моими фильмами (слава Богу, кинокритики также не обнаружили этой связи). В его комедиях сквозь нагромождение трюков, случайностей, бытовых нелепостей, как правило, пробивается, прорастает чувство печали, даже скорби и сожаления о незащищенности «маленького человечка». Я же просто рассказываю истории, подсмотренные у самой жизни, а порой и придуманные, рассказываю с экрана о людях, которые мне симпатичны. Вовсе не идеальных. Наоборот, нередко смешных, забавных. Насколько я могу судить о своих фильмах, которых уже больше десятка, все они — немножко сказки. А в сказках смешное и печальное соседствуют совсем рядом.

— Не горюй, не опускай головы, что бы ни произошло, какие бы неудачи тебя ни преследовали — таков лейтмотив всех Ваших картин. Как следовать этому завету сегодня, когда кругом одни только черные розы и темные ночи? Какие чувства у Вас вызывает то, что происходит в искусстве и в жизни?

— Я всегда мало что понимал в политике, больше смотрел на мир глазами художника. Но чтобы чуть-чуть понять, что происходит в сегодняшней нашей жизни, чтобы разобраться с таким множеством исключающих друг друга политических и экономических программ, последние три-четыре года перестал смотреть новые фильмы и спектакли, почти не читаю книг... Но так и не разобрался, запутался. Одно понял: надо быть очень сильным и цельным человеком, чтобы несмотря на все катаклизмы и абсурды нашей жизни, оставаться верным себе, своему кредо, своим убеждениям.

Мои предки уже шестнадцать веков исповедуют православие, оно у меня в генах. Но христианство обещает счастливую жизнь только после смерти. Я же верю, что хорошую жизнь все-таки можно построить на Земле, что доброе в человеке победит злое и он станет окончательно человеком. Хочется думать: мы будем жить лучше. И дети наши, и внуки.

Так и в искусстве. Верю, что поток мрачных, бесстыдных, композиционно расхлябанных киноподделок, развязно заполонивших наши экраны, наконец-то иссякнет, заглохнет. И мы увидим солнечный свет в конце длинного и мрачного тоннеля. А главное — увидим хороших людей, затурканных, задуренных идиотизмом и нелепостями повседневных бытовых проблем и все-таки вопреки всему оставшихся оптимистами.

— Георгий Николаевич, много лет назад знакомый мне журналист, завсегдатай вечеров и приемов в Доме кино, сказал, что Вы напоминаете ему гордого, даже чуть надменного грузинского князя. Любимый Вами актер Евгений Леонов говорит обратное: «У Георгия Николаевича Данелии большое, доброе сердце, и его запаса сердечности и таланта хватает на всех актеров, занятых в его картинах». А какой Вы на самом деле, какие Вам люди больше нравятся, есть ли у Вас любимые актеры?

— Какой я на самом деле? О характере моем пусть судят другие. Но то, что с каждым днем становлюсь все ворчливее и ворчливее, — факт. При нашей безалаберной жизни расшататься может самая здоровая психика. Перемены следуют со спринтерской скоростью, и все не в нашу пользу, все к худшему. Вспоминать не хочется, скольких нервов стоил мне фильм «Паспорт».

Не могу сказать, что я доволен своими последними фильмами. В моей многолетней практике еще не было случая, чтобы картина была реализована хотя бы на шестьдесят процентов. Но случалось и так, что, скажем, через пять лет фильм воспринимается совсем по-другому, начинает нравиться. И «виноваты» в этом, как правило, актеры. Некоторые считают, что самая большая удача многих моих фильмов — игра актеров.

— Ваши лучшие фильмы очень интернациональны. К примеру, в «Мимино» образно и точно показана дружба двух киногероев — грузина и армянина. В трудную минуту они с трогательной непосредственностью спешат на помощь друг другу... Так было много лет и в среде кинематографистов. А сегодня все видят то плачевное состояние, в котором мучительно барахтается кино в бывших советских республиках. И некому руку подать... Что можно сделать, чтобы хотя бы на минимальном уровне сохранить жизнеспособность национальных кинематографий, как помочь сохранению единого кинопространства, взаимообогащению некогда братских культурных связей?

— К нашему общему несчастью, строители новой жизни напрочь отвергли такую притягательную истину: выбирая новые пути, всегда следует помнить, что не только политикой и экономикой жив человек, но еще непременна и ответственна роль искусства, роль культуры. Вот почему для меня дико звучит огульное, размашистое пренебрежение ко всему, что было создано в искусстве, в том числе и кино, в прошлые годы. Да, и в кинематографе были приспособленцы, прихлебатели. Но были и честные художники, пусть в муках, но высветившие подлинные идеалы и доброе предназначение человека. Был опыт, были традиции. Так справедливо ли предавать забвению всю историю нашей культуры, историю многонационального кино.

Нелегко давать рецепты в таких тонких, сложных, порою неприкосновенных вопросах нравственности, как дружба, долг и любовь к Отчизне. Наверное, люди прежде всего должны очень захотеть жить в дружбе. И сказать об этом друг другу искренне, серьезно, от души. А заодно сделать какое-нибудь доброе дело. Триста миллионов добрых дел — и мы спасены, мы снова вместе.

Записал Б. ОРЛОВ.

КТС ТУ-204

В декабре 1992 года завершены государственные испытания комплексного тренажера самолета Ту-204. Разработанный коллективом Пензенского конструкторского бюро моделирования по заданию Департамента воздушного транспорта, тренажер укомплектован системой визуальной обстановки на принципах цифрового синтеза визуального изображения, имитатором акселерационных эффектов с использованием шестистепенного стенда, интерфейсом цифрового бортового оборудования, вычислительной системой на базе 32-разрядной мини-ЭВМ.

Система визуализации тренажера представляет собой трехканальную систему имитации внешней визуальной обстановки для ночных и сумеречных условий видимости. Четыре устройства индикации, установленные на кабине, позволяют одновременно обеспечивать визуальной информацией в углах обзора 70×28 градусов как левого, так и правого пилотов. При этом в лобовые индикаторы правого и левого пилотов, а также в устройство индикации инструктора выдается одинаковая информация. Изображение окружающей местности, видимое пилотами, сформировано в бесконечности с помощью оптико-коллимационных устройств.

Основное рабочее место инструктора располагается вне кабины. Дополнительное место инструктора находится в кабине. В состав основного рабочего места инструктора входят: дублирующие индикаторы КИСС, СЭИ; алфавитно-цифровой дисплей с функциональной панелью управления; дисплей для отображения графической информации контроля за траекторией полета и захода на посадку; индикатор для отображения визуальной обстановки; пульты системы связи; светосигнализаторы готовности систем тренажера; кресло инструктора.

Оборудование основного рабочего места инструктора обеспечивает возможность:

- задавать и изменять аэродромы взлета и посадки; взлетную массу; центровку; заправку топливом; зарядку аккумуляторов; зарядку противопожарной системы; подключение и отключение наземных источников питания; внешние условия;
- вводить и снимать отказы, а также особые случаи полета;
- обеспечивать различные режимы связи инструктора с обучающимся экипажем;
- управлять системой объективного контроля выполнения заданий экипажем;
- контролировать траекторию и отдельные параметры полета;
- аварийно отключать тренажер;
- включать и отключать режим «останова» полета.

Дополнительное место инструктора в кабине оборудовано переносным пультом, обеспечивающим ввод и снятие основных отказов, задание начальных условий, включение и отключение режима «останов» полета.

Количество имитируемых на тренажере отказов и особых случаев полета приближается к пятистам.

Тренажер обеспечивает выполнение следующих задач при подготовке летного состава: предполетной подготовки ● руления по ВПП и рулежным дорожкам ● взлетов, в том числе прерванных и продолженных ● полетов по кругу на двух и одном работающем двигателе ● набора высоты и снижения, в том числе экстренного ● полетов по маршруту с использованием имитируемого комплекса стандартов пилотажно-навигационного оборудования (КСПНО) ● заходов на посадку в ручном, директорном и автоматических режимах с уходом на второй круг при различном числе работающих двигателей ● посадки ● полетов с имитацией отказов, особых случаев полета и различных метеоусловий.

Кроме того, предусмотрены возможности отработки действий экипажа в условиях задымления кабины и работа экипажа с кислородным оборудованием самолета.

Использование в разработанном тренажере синтезированной системы визуальной обстановки, нового базового вычислителя со средством комплексирования, интерфейса цифрового оборудования, других конструктивно-технических решений позволило создать для подготовки летного состава тренажер качественно нового поколения.

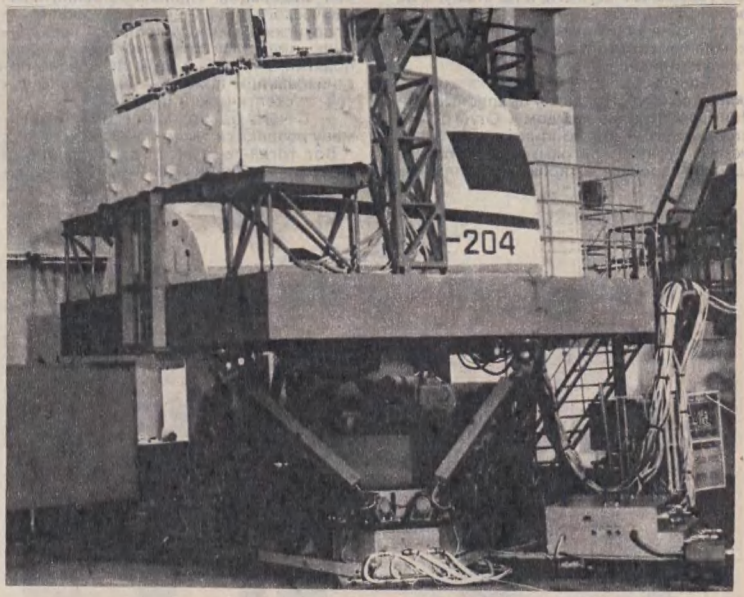
В создании КТС Ту-204 принимали участие предприятия, организации промышленности и Департамента воздушного транспорта. Хотелось бы отметить Авиационный научно-технический комплекс им. А. Н. Туполева за обеспечение исходной технической информацией и помощь в разработке конструкции совмещенного основания кабины из дюралюминия; ГосНИИ ГА и ГосНИИ «Аэронавигация» за оперативное проведение испытаний; Киевский институт инженеров гражданской авиации — за выполнение работ по системе визуализации и законам управления имитатора акселерационных эффектов; предприятия авиационной промышленности — за выполнение работ по имитаторам бортового оборудования.

А. СТЕПАНОВ,
главный конструктор авиационного тренажера

г. Пенза.

ПЕНЗЕНСКОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО МОДЕЛИРОВАНИЯ

Наш адрес: Россия, 440052, г. Пенза, улица Свердлова, 2.
Телефоны: (841-2) 33-22-95; 33-52-72; 33-80-72.
Телекс: 155123 РКВМ SU. Факс: (841-2) 33-22-30. Телетайп: 155265 КОНУС.



PAS

PROCO AIR SERVICE INC.

НА ОСНОВЕ ВЗАИМНОСТИ



Как-то в журнале «Америка» я прочитал очерк об авиакомпании «ПанАм». В нем было немало полезной информации, связанной с организацией труда сотрудников компании и взаимоотношений между ними. Особенно запомнилась одна деталь, на мой взгляд, весьма и весьма поучительная.

Седовласый командир пассажирского авиалайнера, допустим, Чарльз Смит, оформлял план полетов на очередной месяц. Увидев этот план, другой командир, годами помоложе, выразил неудовольствие: тот, дескать, выбрал наиболее выгодные рейсы, а мне предлагаются словно бы второсортные остатки. Координатор компании решительно отразил этот завистливый наскок.

— Чарльз Смит — ветеран «ПанАм», а вы, уважаемый коллега, и по стажу, и по возрасту далеки от него. Поработайте у нас такой же срок, как господин Смит, и компания тоже предоставит вам аналогичную привилегию.

Казалось бы, все, что тут сказано, — яснее ясного. Но даже прописные истины понятны не каждому. Оттого-то в том же вагоне метро юные сидят, а пожилые стоят; в торговых рядах краснощекие здоровяки оттирают от прилавков немощных инвалидов; на предприятии или в учреждении новоиспеченный специалист самонадеянно претендует на место многоопытного старослужащего. А как же, мол, иначе? Всеобщее равенство!

Этот эпизод припомнился мне не случайно. В отеле «Аэростар», расположенном по соседству с Департаментом воздушного транспорта, проходило торжество. Оно посвящалось открытию в Москве представительства японской компании «Проко Эйр Сервис Инк». Президент компании господин Мики Сигэкацу и ее Генеральный представитель в России Виталий Середа принимали гостей. И среди них — недавних министров гражданской авиации СССР А. Н. Волкова и Б. Е. Панюкова, ответственных работников Министерства транспорта Российской Федерации, Производственно-коммерческого объединения «Аэрофлот — Российские международные авиалинии», представителей столичных предприятий. Участвуя в этом прекрасно организованном приеме, я вдруг услышал чей-то скептический шепоток:

— С чего бы это японскому бизнесмену воздаются такие почести?

Вот тогда-то и всплыла в памяти та ситуация из жизни «ПанАм». И я невольно подумал: равенство — отнюдь не уравниловка. Равенство — это прежде всего объективность в оценке заслуг. А они, эти заслуги, у господина Мики Сигэкацу и возглавляемой им компании, что называется, налицо.

Выступая на торжестве в связи с открытием в Москве представительства японской компании «Проко Эйр Сервис Инк», ее президент господин Мики Сигэкацу сказал:

— Девиз нашей компании — «Работать больше и еще больше на пользу Аэрофлота и Российско-Японского делового сообщества.



Официальная церемония приема гостей компанией «Проко» в московском отеле «Аэростар».

Основав компанию в 1971 году, Мики-сан, как его уважительно называют коллеги, с первых же своих шагов стал активно сотрудничать с Аэрофлотом, способствуя пассажирским и грузовым перевозкам между Японией и Европой по транссибирской авиамагистрали. Затем, по мере развития деловых связей, «Проко» и Центральное управление международных воздушных сообщений создали совместное предприятие «Аэросервис». В столичном аэропорту Шереметьево-2 этому предприятию принадлежат ныне ресторан японской кухни «Фудзи», бар «Даб», а также магазин, продающий импортную теле-и радиоаппаратуру, электронные музыкальные инструменты, швейные и вязальные машины, бытовую кухонную технику. Кроме того, «Аэросервис», открывший свой филиал в Хабаровске, организовал курьерскую экспресс-службу, которая занимается воздушной перевозкой срочных грузов и почты.

Насколько ощутим для Аэрофлота прок от сотрудничества с компанией «Проко»? В 1992 году, например, с ее помощью было перевезено регулярными и чартерными рейсами свыше 22 тысяч пассажиров и более трех тысяч тонн грузов. От совместной деятельности с нею Аэрофлот получил прибыль, исчис-

ляемую десятками миллионов американских долларов. Оказывая благотворительную поддержку авиаторам ЦУМВС, «Проко Эйр Сервис Инк» закупила и безвозмездно передала им медицинское оборудование для поликлиники, автомашины и средства перронной механизации, товары народного потребления.

Признаюсь, что приведенные факты мне были известны заранее. На приеме же в честь открытия московского представительства «Проко» ее президент из-за свойственной ему скромности их не оглашал. Он ограничился только тем, что поблагодарил правительство Москвы и руководство ПКО «Аэрофлот — Российские международные авиалинии» за предоставленную возможность открыть офис компании почти в самом центре столицы (в здании Международного коммерческого управления — на Ленинградском проспекте, в доме № 37). А затем, пожелав приглашенным успехов в их делах, выдвинул, образно говоря, на авансцену Виталия Середу как Генерального представителя «Проко Эйр Сервис Инк» в России.

В лаконичном выступлении В. Середа сообщил, что наряду с Аэрофлотом «Проко» сотрудничает с рядом интуристовских, внешнетранспортных и других организаций России, а также с Совинцентром. Отделения компании имеются

Генпредставитель «Проко Эйр Сервис Инк» в России Виталий СЕРЕДА. Выпускник Киевского института инженеров гражданской авиации, он прошел хорошую школу работы в международном аэропорту Шереметьево, а затем в представительствах Аэрофлота в Японии и Великобритании.



в Великобритании, Германии, странах Бенилюкса, Сингапуре, Гонконге и на Тайване. Учредив свое представительство в Москве, господин Мики Сигэкацу поставил перед ним и компанией в целом несколько приоритетных задач. В их числе — активизация перевозок и, в частности, смешанных (воздух—море) через Дальний Восток; расширение географии чартерных авиарейсов с иностранными туристами в различные регионы Содружества Независимых Государств; повышение качества обслуживания пассажиров и грузоклиентуры в международном Шереметьевском аэропорту.

Таким образом, интересы компании «Проко» и Аэрофлота совпадают в полной мере. Их деловые отношения проверены временем и дают неизменный положительный результат. И в перспективе они, надо полагать, будут не менее плодотворными.

Валентин ГОЛЬЦОВ,
заместитель главного редактора журнала «Гражданская авиация»



Распорядительницы и участники приема.



Беседуют Первый заместитель председателя Международного авиационного комитета М. М. Терещенко и бывший министр гражданской авиации, маршал авиации А. Н. Волков.



Успешно справляются со своими обязанностями в московском офисе представительства компании «Проко Эйр Сервис Инк» молодые специалисты Павел и Андрей.

Фото Валентина ГРЕБНЕВА.

MOSCOW OFFICE

37, Leningradsky Prospekt Korpus 9, Aeroflot, Room 608, 125167, Moscow, Russia
International Tel/Fax: (7502) 221-1912
Internal Tel/Fax: (095) 155-5283
Tel : (095) 155-6459
SITA : MOWPRSU

HEAD OFFICE

Matsuda Bldg. 3-4-8, Minato-ku, Tokyo, 105, Japan
Telephone : (03) 3459-7471 Telex : 222-6450
Fax : (03) 3459-7460 SITA : TYOPASU

OSAKA OFFICE

Sakaisuji Bldg. 2-2-3, Minami-Hommachi, Chuo-ku, Osaka, 541, Japan
Telephone : (06) 271-2920
Fax : (06) 271-2909 SITA : OSAPRSU

И НАМ ПРОШЛОГО БОЛЬШЕ НЕ ЖАЛЬ?



Директор музея П. Никитков.

Вытянув передние лапы и выгнув спину, кот сладко потянулся, зевнул. Теплое весеннее солнце отражалось в лужицах на асфальте, на газонах подсыхала от сошедшего снега прошлогодняя трава. Скоро зарастет здесь все чертополохом, зашуршат в траве полевые мыши. В тени застывших на вечной стоянке самолетов будут скакать нахальные вороны, за которыми так весело охотиться...

Кот — «сотрудник» Ульяновского музея истории гражданской авиации, некогда головного в отрасли и народного, ныне — никому уже, видимо, не нужного, а потому хиреющего день ото дня. Три пенсионера работают в музее да кот числится здесь на полставки, в шутку, конечно. Посетители бывают редко, не наезжает и высокое начальство из Москвы — не до истории сегодня.

Музей был создан соответствующим приказом бывшего Министерства гражданской авиации СССР летом 1983 года. Разработано было и положение о нем, на основании которого музею отводилась роль «научно-методического центра по совершенствованию и координации деятельности других музеев отрасли». Мыслилось собрать здесь, в Ульяновске, образцы гражданской авиационной техники — самолеты, вертолеты, авиадвигатели, наземное авиационное оборудование. Предполагалось, что будут храниться они как памятники отечественной авиационной науки, как символы эпохи, способные поведать потомкам о том, на чем летали наши отцы и деды, как создавали славу, писали историю дважды орденоносного Аэрофлота.

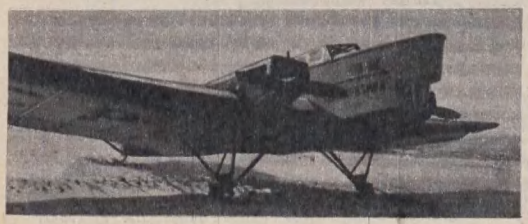
Музей торжественно открыли. Вскоре отвели под стоянку самолетов-ветеранов территорию площадью восемнадцать гектаров в районе Ульяновского аэропорта, обнесли ее забором, построили домик КПП. Выделили и помещение в новом учебном корпусе теперь уже тоже бывшего Центра гражданской авиации стран—членов СЭВ, где разместилась масса экспонатов, рассказывающих об истории отрасли, ее людях, их трудовом и ратном подвиге.

На нынешней день общее количество единиц хранения в музее — 7016, из коих подлинных экспонатов без малого четыре тысячи. Памятником науки и техники, однако, является лишь один — самолет АНТ-4. Правда, могло бы их быть гораздо больше, кабы не нигилизм наш, не скаредность, не удивительное умение не хранить того, что имеем...

Девять самолетов и авиадвигателей представлены на экспертизу. Возможно, и они когда-нибудь получат «охранную грамоту» — свидетельство о принадлежности к семье раритетов. Быть может, это даст возможность уберечь их от истребления, найти со временем для хранения уникальных воздушных машин более сносные условия. Самолеты Ту-144, Ту-114, Ту-116, Ту-124, Ту-104, Ил-14, Ил-18 — вот лишь краткий перечень имеющегося на нынешний день в фондах музея. Прибавьте к этому то, что разобрано и, слава Богу, хранится пока в закрытом помещении — самолеты АК-1, По-2, Як-12 и самолет ПС-40 (СБ), который нуждается в восстановлении и лежит на территории склада Ульяновского высшего авиационного училища. Могли бы находиться в музее и такие реликвии нашей истории, как самолеты Ша-2, Р-5, Р-6, ТБ-3, но... О последнем, впрочем, рассказ отдельный.

Если продолжать в том же духе, выяснится, что ныне, как и раньше, музей истории отрасли является структурным подразделением Ульяновского училища — правопреемника бывшего Центра ГА СЭВ. Копнув еще чуть глубже, можно узнать, что средства музея складывались некогда из специальных ассигнований, выделяемых финансовым управлением МГА, а также средств, получаемых от взимания платы за проведение экскурсий и музейных изданий. По задумке основателей этого очага культуры предполагалось, что содержание и ремонт зданий, реставрация и консервация экспонатов, приобретение технических средств пропаганды будут осуществляться за счет Центра (училища, которое само-то нынче еле сводит концы с концами).

Но то все — было. В 1991 году, вопреки положению о музее, на содержание его не было выделено ни одного рубля. В прошлом году решением ликвидационной комиссии МГА музею «досталось» 260 тысяч рублей, которых едва хватило на содержание трех штатных сотрудников и самые неотложные расходы. Три пенсионера, три пожилых человека тянут сегодня на себе все хлопоты и заботы, связанные с поддержанием му-



Редчайший экспонат — самолет АНТ-4.

зея «на плаву». Зимой чистят от снега дорожки вдоль стоянок самолетов, летом косят под их фюзеляжами высоченную, в пояс человека траву. Пытаются уберечь самолеты от разграбления, ибо несмотря на забор, лазят сюда по ночам «добры молодцы» из окрестных деревень, вооруженные ломиками, «фомками», плоскогубцами.

Почем нынче история? Цены ниже рыночных... За бутылку могут продать срезанную с кресел обивку, тащат ковровые дорожки из салонов. «С мясом» выдирают все, что можно. Даже уличные светильники со стоянок, случалось, выносили. Разбив плексиглас в двери одного из вертолетов, выламывали приборы. Не сдаются старики, дежурят ночами по очереди. Мечтают, что, может, свалятся откуда-нибудь несколько сот тысяч, чтобы из погнутых ветром остатков строившегося здесь некогда дока собрать пусть небольшое, но закрытое от непогоды и ворья помещение. Поставить туда самое ценное, оборудовать док охранной сигнализацией, да еще собак завести.

Музей умирает. Техника разрушается под открытым небом, а консервационных материалов нет. Немыслимо и держать самолеты на пневматиках, нужны специальные подставки, но заказать их по нынешней бедности невозможно. Нужны и трапы, чтобы развернуть в салонах воздушных кораблей ту часть экспозиции музея, которая пока что лежит мертвым грузом где-то на пыльных стеллажах.

В свое время, когда музей только лишь создавался, отслужившие свой век самолеты передавались ему бесплатно. Нынче за полностью выработавший ресурс Ан-26 или, скажем, Ан-12 авиапредприятия просят большие деньги, взять которые музею, естественно, неоткуда. А раз нет средств, не будет и уникального образца самолета в экспозиции музея. Лучше уж разрезать его на куски — да в металлолом. Действительно, кому нужна нынче история!

О самолете ТБ-3 впрямь разговор особый. Вот «Полярная правда» № 232 от 9 октября 1987 года. Репортаж под заголовком «Прерванный полет». О том, что на Кольской земле лежит где-то в вечной мерзлоте легендарный ТБ-3, я впервые услышал от Евгения Коноплева — энтузиаста и собирателя авиационных раритетов, справедливо считавшего, что «лежит — и пусть лежит. Так сохраннее». Но лет через пять тайна Евгения стала «общенародным достоянием». О ТБ-3 узнали, его решили перевести в Ульяновск, восстановить на Ульяновском авиационно-промышленном комплексе, о чем и был составлен соответствующий договор за подписью двух секретарей парткомов — Е. Кожендаева (Центр ГА СЭВ) и В. Витренко (Ульяновский АПК). Что было дальше? Вот несколько строк из многотиражной газеты «Старт» Ульяновского АПК от 10 июля 1989 г.

«ТБ-3 — один из первенцев нашей авиации, тяжелый бомбардировщик, созданный гением А. Н. Туполева, закончил свое бренное существование в Ульяновске, недалеко от проспекта, названного в честь конструктора...»

Да, самолет, доставка которого обошлась в сто тысяч рублей, — (цены 1987 года), — был уничтожен сотрудниками Ульяновского АПК. А до того растащен на части всеми, кому нужны были, скажем, баки для душей на садовых участках или дюралюминиевый уголок и гофрированнный лист. Кому просто хотелось иметь что-то «из истории». Вот так.

Не буду говорить об ущербе, причиненном нашей российской истории науки и техники. Хотя почему только российской? В создании этого уникального самолета принимали участие и украинцы, и казахи, и белорусы. Да мало ли их было — стоявших у мартенов, собиравших уникальный по тем годам двигатель, испытывавших в предвоенном небе казавшийся тогда, да и бывший, наверное, на самом деле грозным, тяжелый бомбардировщик. Думаю, уничтоженный комсомольцами Ульяновского АПК образец был последним. Больше ТБ-3 в натуральном виде мы не увидим. Так же, как рискуем не сохранить ни одного образца вертолета Ми-10К, потому что даже за списанный вертолет, как уже подчеркивалось, теперь надо платить.

О музее вспоминают редко, и если бы не настойчивость его директора П. Никиткова и вовсе, наверное, забыли. А так, пишет он, неугомонный, письма в Департамент воздушного транспорта Российской Федерации, приезжает время от времени в Москву, что-то требует. В прошлом году лишь благодаря ему нашлись те самые двести шестьдесят тысяч рублей, унаследованных музеем после ликвидации МГА и зависших где-то в финансовых инстанциях. На нынешний год департамент вроде обещал музею семь с половиной миллионов, хотя средств этих едва хватит на самое необходимое. А главное, выделят ли вообще эти миллионы, или обещание останется обещанием? Правда, помогает еще музею местная власть. Распоряжением главы администрации Ульяновской области Ю. Ф. Горячева музею из внебюджетного фонда стабилизации экономики дано 200 тысяч рублей. Немного, но и то хорошо.

Что будет с музеем завтра, выживет ли он в этой экономической «соковыжималке», когда всех больше заботит мысль о хлебе насущном, нежели о том, что составляет гордость и величие нации. Вспомним, как во время Великой Отечественной, в дни страшной блокады города на Неве сохранялись в Эрмитаже величайшие произведения искусства. Как умирали от голода те, в чьих руках были сотни пудов элитных семян пшеницы, ячменя, ржи. Умирали, но сберегли для потомков поистине народное достояние. Что же случилось с нами, братцы, что же произошло? Наверное, и вправду уподобимся в конце концов непомнящим родства иванам. Наверное, все продадим за доллары, а те — пропьем... Так, что ли?

...Поглядев на рассевшихся вдоль оранжевого крыла АНТ-4 ворон, кот зевнул, почесал задней лапой за ухом и, совсем по-человечески вздохнув, юркнул в приоткрытую дверь сторожки. Придет лето, он им задаст.

В. ВЛАДИМИРОВ,
специальный корреспондент «Гражданской авиации»

г. Ульяновск.

ОТ РЕДАКЦИИ. Для тех, кому не безразлична судьба музея истории гражданской авиации, кто мог бы помочь ему выжить, сообщаем адрес и расчетный счет.

432033, Ульяновск, ул. Можайского, 8/8, Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации, музей. Расчетный счет № 000420901 в Ульяновском коммерческом банке «Венец». МФО 790332.

А этот недостроенный док, в котором предполагалось разместить часть экспонатов музея, — памятник бесхозяйственности. Обошелся он когда-то «всего» в 80 тысяч рублей — сумма по нынешним временам смехотворная. Не хватило еще нескольких десятков тысяч, чтобы закончить строительство. Теперь его «завершают» ветры и непогода. Два с лишним года стоит док в таком полуразрушенном виде. Чтобы достроить его (если это вообще возможно), нужны сотни тысяч, а быть может, миллионы. Где взять их музею, который «дышит на ладан» и само существование которого сегодня под вопросом?



«ЮСТУС»

«ЮСТУС» РАБОТАЕТ ДЛЯ ВАС



Фирма «Юстус», имеющая статус товарищества с ограниченной ответственностью, существует без малого два года. Эта коммерческо-промышленная структура, если следовать «табели о рангах», имеет многогранный профиль деятельности. Впрочем, слово Генеральному директору «Юстуса» Владимиру ЮРЧЕНКО.

— Наша фирма учреждена двумя чисто «автомобильными» организациями — «Совтрансавто» и трестом «Мосавтострой», что в какой-то мере определяет основные направления ее деятельности. Это — наземные и воздушные перевозки грузов, гражданское и промышленное строительство, производство стройматериалов. Причем экологически чистых «безопасных», не оказывающих негативного воздействия на здоровье человека. Выпускаем кирпич, шлако-и керамзитные блоки, в том числе из отходов, что, впрочем, не мешает делать их тоже экологически чистыми. Стройматериалы и продаем, и сами строим из них по заказу клиентов различные объекты. Ведем отделочные и реставрационные работы, хотя опыт последних пока у нас весьма небольшой. Что же касается отделки помещений, — а это в основном офисы, — то здесь можем многое. Есть у нас не только отличные мастера, но и дизайнеры, которые сделают всю необходимую проработку, начиная в буквальном смысле слова с нуля и кончая сдачей объекта «под ключ». По силам нам и дизайнерская проработка мебели для офисов, изготовит которую затем фирма-партнер.

Производим также строительные гвозди, как из сортаментной проволоки, так и из отходов. Кстати, отходы вообще, на мой взгляд, «золотое дно» нашей бесхозяйственности. Сердце кровью обливается, когда видишь, скажем, сваленные грудами остатки электродов. Материал-то отличный, что же его не пустить в дело!

У фирмы «Юстус» самые тесные связи с гражданской авиацией. Объясняется, наверное, это в первую очередь тем, что сам я по образованию — авиационный инженер, закончил Московский авиационно-технологический институт, где потом вел преподавательскую и научную работу. В частности, занимался разработкой эффективных систем охлаждения лопаток газовых турбин авиационных двигателей. Учился в аспирантуре Бауманского университета, готовил диссертацию, но...

Впрочем, отвлекся. Больная проблема — сервис на борту самолета. Сколько уж о том говорилось, писалось, а дело, между прочим, сдвинуть с мертвой точки можно, если приложить душу. Многие недавно образованные авиакомпании как раз и стремятся создать себе имидж высоким уровнем обслуживания пассажиров. В этом плане «Юстус» готов им помогать и помогает. Так, например, совместно с несколькими льнокомбинатами, что в Ивановской области, изготовили по заказу авиаподразделения ЦУМВС скатерти под сервировочные подносы бортпитания — с красивым орнаментом, с фирменной эмблемой авиакомпании. Такие скатерти, конечно же, украсят индивидуальный столик пассажира, помогут создать ему хорошее настроение.

С нашей помощью на самолетах ЦУМВС ведется торговля сувенирами — изделиями народных промыслов: шкатулками, матрешками и т. д. Сейчас наметилось подобное сотрудничество с «Авиаснабом». Есть заказы от других авиакомпаний, так что, думаю, участие «Юстуса» в организации сервиса на борту — весьма перспективное направление работы.

Наземные и воздушные грузовые перевозки ведем с помощью соучредителей (наземный автотранспорт) и на базе одного из подмосковных аэродромов. Там действует коммерческое предприятие «Экоавиа», которое доставляет грузы в различные регионы государств СНГ — услуга, пользующаяся ныне большим спросом.

Быть коммерсантом — значит постоянно искать новые точки приложения сил. Так заведено и в нашей фирме, и вот тому пример. Сейчас идет вывод армейских частей из Германии, сокращение российской армии. Проблема трудоустройства офицеров, уходящих в запас, стоит очень остро. Есть в Белоруссии недалеко от Гомеля маленький городишко. Стоявшая там воинская часть сейчас расформировывается. Вот и решили мы открыть там швейное производство, чтобы обеспечить работой жен офицеров, использовать имеющиеся помещения под склады для транзитной перевозки грузов. Более конкретно, конечно же, говорить о том преждевременно, но, думаю, идея даст плодотворные всходы, тем более что в основе ее наше желание внести свой, пусть маленький, вклад в задачу большой социальной значимости.

Несколько иной ее аспект, но не менее, а может и более важный — лечебно-трудовые профилактории. Проблема эта всегда была «на виду», а по нынешним временам и говорить нечего. Ведь всегда эти учреждения находились на госбюджете, а как сейчас, когда бюджет государства, что называется, трещит по всем швам? Вот один такой ЛТП мы и решили привлечь в качестве партнера к своей деятельности. При этом ЛТП был когда-то завод, оказавшийся по нынешним временам нерентабельным. Есть станочный парк, производственные помещения, а главное — люди, среди которых большинство имеет поистине «золотые руки». Мы решили реанимировать это предприятие, организовать там штамповочное производство, чтобы занять как квалифицированным, так и неквалифицированным трудом как можно больше людей.

В планах «Юстуса» организация купли-продажи автомобилей, создание сервисной базы по их обслуживанию. Возможно, откроем свое кафе.

Глубочайшее мое убеждение, что нынче нельзя, просто немыслимо забывать о благотворительности. Существовала когда-то в России традиция меценатства. Русские купцы, промышленники материально поддерживали одаренных, талантливых людей. Традицию эту надо возобновить, развивать. Фирма «Юстус» на благотворительных началах организовала в Москве, на Арбате, выставку народных промыслов. Обязательно будем проводить подобные акции и впредь. Ведь посудите: кто поможет начинающему художнику, или, скажем, народному умельцу? Это благое дело, на которое нельзя жалеть средств, жить только коммерцией, только «золотым тельцом». Нельзя не думать и не заботиться о том, что может сделать нашу очень непростую жизнь чище, духовно богаче.

Товарищество с ограниченной ответственностью «Юстус»: 121019, Москва, Волхонка, 11. Телефон: 201-49-43.

РЕКЛАМА

ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ «ЭКИП»

В авиационном концерне «ЭКИП» разрабатываются принципиально новые летательные аппараты, способные осуществлять взлет и посадку с аэродромов любой категории, включая земляные и водные поверхности.

Аппараты «ЭКИП» предназначены для перевозки пассажиров и крупногабаритных тяжелых грузов: высота полета аппаратов — 8—10 км, скорость — 650—700 км/час. Полет может осуществляться также вблизи водной поверхности в режиме экранолета.

Летательные аппараты «ЭКИП» имеют форму толстого крыла малого удлинения, выполняющего одновременно функции крыла и фюзеляжа. Статическая и динамическая устойчивость аппаратов обеспечивается с помощью оперения и газоструйных рулей. Движение аппаратов «ЭКИП» осуществляется за счет реактивной силы, создаваемой двухконтурными турбореактивными двигателями с высокой степенью двухконтурности. Взлет и посадка выполняются на воздушной подушке с использованием экранного эффекта. Для безотрывного обтекания на его поверхности установлена система управления пограничным слоем.

Преимущества аппаратов «ЭКИП» перед существующей транспортной авиацией обусловлены их высокой экономичностью, безаэродромным базированием и повышенной надежностью. Высокая экономичность получена за счет снижения всех составляющих аэродинамического сопротивления. На аппаратах используется активная малоэнергоемкая система управления пограничным слоем. Она позволяет создать безотрывное обтекание поверхности аппарата и снизить поверхностное сопротивление трения.

Взлет и посадка аппаратов «ЭКИП» производятся на воздушной подушке, применение которой логично ввиду большой площади аппаратов в плане.

Ввиду отсутствия на аппаратах «ЭКИП» длинных крыльев и колесных шасси на их корпусе на всех режимах полета, включая взлетно-посадочные, отсутствуют сосредоточенные нагрузки, что позволяет снизить вес конструкции. Большая площадь аппарата в плане позволяет аппаратам значительной грузоподъемности иметь низкие уровни аэродинамических нагрузок. При использовании композиционных материалов удельный вес конструкции может быть доведен до 25 процентов от общего веса аппарата, заправленного топливом. Снижение же веса конструкции прямым образом влияет на экономичность летательных аппаратов.

Повышенная надежность полета достигается за счет резервирования системы управления пограничным слоем. Она позволяет осуществить безотрывное обтекание аппарата даже при отказе всех двигателей. В этом случае при большой поверхности аппарата в плане осуществляется планирующая посадка на земляные и водные поверхности.

Преимущества аппаратов «ЭКИП» увеличиваются с ростом общего полетного веса. Для воздушных судов весом более 100 тонн сегодня альтернативы аппаратам «ЭКИП» нет. Пассажирские салоны новых аппаратов будут иметь объемы, в несколько раз превышающие объемы современных пассажирских самолетов. Это даст возможность размещать пассажиров в отдельных купе и создавать комфортные условия для их обслуживания в длительных полетах. Пассажирские салоны будут иметь большие витражи из конструкционного стекла, обеспечивающие круговой панорамный обзор и устраняющие условия ограниченности замкнутого пространства современных лайнеров. Большие грузовые объемы аппаратов «ЭКИП» способны вмещать крупногабаритные грузы без демонтажа.

На базе аппаратов «ЭКИП» можно конструировать специальные транспортные средства для тушения пожаров, спасения на воде, подвижные госпитали, комфортабельные аэробусы для туристических путешествий.

Работа над аппаратами «ЭКИП» ведется предприятиями аэрокосмического комплекса. Благодаря реализации этого проекта осуществляется конверсия предприятий аэрокосмического комплекса, сохраняющих высокий уровень технологии производства.

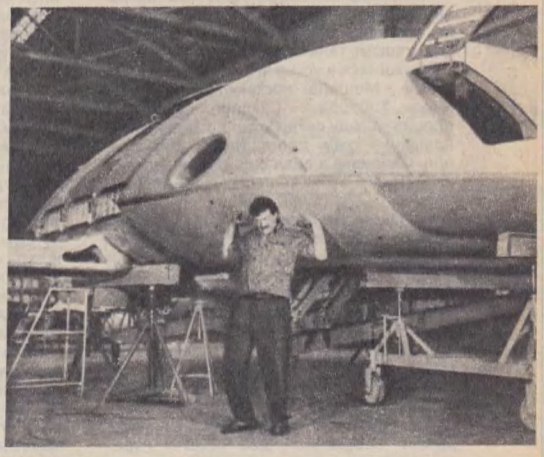
В настоящее время завершается комплекс научных исследований, подтверждающих основные технические решения, положенные в основу аппаратов «ЭКИП». Нынешним летом будут осуществлены летные испытания радиоуправляемых моделей и первых автоматических девятитонных аппаратов.

Работа по аппаратам «ЭКИП» включена в план деятельности Центра конверсии аэрокосмического комплекса Российской Федерации. Естественно, что они требуют содействия инвесторов.

Л. ЩУКИН,
генеральный конструктор,
доктор технических наук,
профессор

г. Калининград
Московской области.

Наш адрес: 141070, г. Калининград Московской области, ул. Пионерская, д. 8А, корпус 2. Телефон: (095) 516-81-87. Факс: (095) 263-03-26.



Лучшие в России
трехлопастные
и четырехлопастные
тянущие и толкающие

ВОЗДУШНЫЕ ВИНТЫ

на основе углепластика для мотодельтапланов и легких самолетов.

Параметры винтов говорят сами за себя: КПД=0,8 при крейсерской скорости 130 км/ч ● ресурс — более 300 часов ● низкий уровень шума ● дисбаланс — не более 2 г ● армированная передняя кромка ● ступицы — под любые редукторы ● конструкция лопастей — безопасноповреждаемая ● изменение шага винта на земле ● имеется обтекатель ступицы винта.

Воздушные винты полностью соответствуют Международным нормам летной годности (FAR-35).

Цена на 01.04.93 г. — 150 тыс. рублей.

С заказами обращайтесь по адресу: 141400, Моск. обл., г. Химки-5, а/я 3. Телефон: (095) 572-77-32, 572-22-70, 572-22-48. Факс: (095) 573-55-43.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ОТКРЫТОГО ТИПА «РДР».

Известный бортмеханик полярной авиации Николай Львович Кекушев (1898—1978) в конце жизни писал воспоминания. О своих злоключениях в сталинских лагерях он рассказывает в книге «Звериада», выпущенной издательством «Юридическая литература» в 1991 г. А вот заметки о его летных приключениях не опубликованы и сегодня. Предлагаю отрывок из них, в котором рассказывается о первом зимнем перелете в 1931 году вместе с летчиком М. В. Водопьяновым из Москвы на Сахалин. Да, тогда такие рейсы считались перелетами...

Коротко об авторе воспоминаний. Н. Л. Кекушев родился в семье известного московского архитектора, учился в реальном училище, а после смерти отца — в кадетском корпусе. В первую мировую войну — офицер-артиллерист. С 1923 года открывал новые линии общества «Добролет» в Средней Азии. В 1937 году участвовал в первой советской воздушной экспедиции на Северный полюс на самолете Р-6. В числе первых пяти советских авиаторов достиг вершины мира. Воевал в Авиации Дальнего Действия, в послевоенные годы работал инженером в Полярной авиации.

МОСКВА—ХАБАРОВСК: «НОН-СТОП»

Осенний Харьков 1931 года. Неторопливая беседа четырех друзей-авиаторов на авиационные темы. Один из собеседников, прикрыв ладонью глаза, интригующе шепчет: «Какие три машины, предназначенные для Сибири, стоят нынче в Москве! А желающих лететь пока нет. Кому охота забираться в такую глушь...» Выдержав паузу, рассказчик добавляет: «Беремся за это дело?» На следующий день я уже был в Москве, все разузнал, заручился согласием начальства и в итоге полетел... один.

Командиром самолета Н-446 назначили летчика Маврикия Слепнева, только что вернувшегося из Америки, куда он отвозил тела Эйльсона и Борланда, разбившихся в устье чукотской реки Амгуэмы. Машина предназначалась для линии Хабаровск—Сахалин, где еще в прошлом году летал хорошо зарекомендовавший себя пилот Миша Водопьянов. Слепнева я знал еще по Туркестану, но летать с этим человеком не доводилось.

Когда мы вылетели из Москвы, стояли последние дни октября. До Кунгура шли в дождях и туманах, а в Куломзине дохнуло легким морозцем. Здесь судьба уготовила нам первый сюрприз: в Новосибирске выпал полуметровый слой снега и, стало быть, пришлось дожидаться из Москвы лыж. Лыжи везли два месяца, а тем временем установилась настоящая сибирская зима. В Новосибирске термометр показывал уже «полсотни пять — полсотни шесть», как говаривали аборигены. Две недели аэродром накрывала туманная морозная шапка, а когда яснилось, началось хождение по мукам...

Все ночи в последующие две недели проходили в бесплодных попытках завести мотор. Воду подвозили на лошади, в бочке, но две сотни ведер кипятку не могли отогреть насквозь промерзшее «сердце» самолета. В отчаянии я висел на конце лопасти винта в надежде сдвинуть коленчатый вал хоть на йоту. Начальник порта свирепо рычал: «И черт же вас принес в такой морозище»...

Злой и промерзший, я вваливался часам к одиннадцати утра в барак. К этому времени имел обыкновение просыпаться Маврикий Слепнев, проводивший ночи за чтением. «На Севере надо быть спокойным», — любил повторять он. Тут судьбе снова было угодно вмешаться в безнадежно унылое течение событий: пришла телеграмма, отзывающая Слепнева в Москву.

Дня через четыре, вечером, в комнату аэропорта ворвался молодой человек, который сразу, не здороваясь, выпалил: «Я Водопьянов! Завтра улетаем!» Выслушав мой горестный рассказ о моторных страданиях, торжественно вытащил из кармана бумажку, в коей значилось: «Разрешаю греть мотор любым способом, который Водопьянов найдет нужным». Начальник порта аж рассмеялся от удовольствия: «Теперь хоть костер раскладывай под самолетом!»

Энергия Водопьянова могла увлечь кого угодно. Рано утром мы сделали короткую трубу с коленом, один конец которой вставили в бидон без днища, а другой подвели под картер мотора. Вставили в бидон гудящую от нетерпения паяльную лампу и через час — о чудо! — были уже готовы к вылету. Правда, чудовищно текла рубашка карбюратора, размороженная во время прошлых «опытов». Бедный начальник аэропорта чуть не плакал: «Теперь еще месяц прождете новый карбюратор». Он не знал, как от нас поскорее избавиться. Это чувство было взаимным, и я вышел из положения, наскоро замазав щель белилами и замотав изоляционной лентой.

Словно торопясь наверстать упущенное время, мы с Водопьяновым за пять с небольшим часов добрались до Красноярска — конечного пункта, куда доходили почтовая линия из Москвы. В Иркутск вылетели наудачу. Испарения от незамерзшей Ангары шапкой накрыли город и аэродром. Пришлось приземляться возле какой-то деревеньки и пережидать непогоду.

Следующий аэродром не принимал неделю, и мы снова поднялись в воздух на свой страх и риск. Шли по Ангаре до Байкала. Погода быстро портилась. По бокам крутые берега реки. Каждый смотрит в свою сторону, чтобы не воткнуться в берег. По очереди кричим: «Гора!» Идем по нижней кромке облаков и рады бы вернуться обратно, но развернуться в ангарском «каньоне» нет никакой возможности. Внизу — белая пелена. Благо что есть двойное управление. Михаил Васильевич «заведует» поперечной устойчивостью самолета, а я «воткнулся» в показатель скорости. Высота около тысячи метров, начинает сильно болтать. Водопьянов наклоняется ко мне и кричит: «Подошли к другой стороне Байкала». Тут, как по «сценарию», погода чуточку улучшилась. Промелькнули полотно железной дороги и будка обходчика. Сели, как потом выяснилось, прямо на заснеженные рыбачьи лодки, но отделались лишь поломкой амортизаторов, которые мне и пришлось ремонтировать, пока Водопьянов ходил узнавать о погоде в Нижне-Удинское.

Дальше в нашем «нон-стопе» была станция с экзотическим названием «Ерофей Павлович», где, разумеется, отродясь не существовало аэродрома. Здесь авиационная «цивилизация» была на нуле и нам самим пришлось колоть дрова, чтобы согреть воду и масло.

Итак, еще несколько промежуточных посадок и спустя шесть суток с момента вылета из Новосибирска мы добрались до вожделенного Хабаровска. В местной газете мы не без удовольствия прочли заметку о нашем авантюрном перелете.

На этом, собственно, и закончилась наша летная «эпопея», хотя мы с Водопьяновым и совершили из Хабаровска два полета на Сахалин. Последний рейс был неудачным: пришлось садиться прямо на замерзший Амур и принести в жертву обстоятельствам винт и лыжи. Но и на этот раз история имела счастливый конец, хотя мне пришлось двое суток караулить самолет в изрядный мороз, а Водопьянову пропутешествовать километров тридцать в поисках ближайшего жилья.

Спустя десять лет, во время финской войны, я услыхал, что зачастую наша авиация не могла подняться в воздухе при сильных морозах: двигатели отогревали горячей водой. Я предложил воспользоваться опытом полярных летчиков, но о нем военные и слышать не хотели: а вдруг пожар! Только после вмешательства Водопьянова, который привез лампы для подогрева моторов, дело сдвинулось с мертвой точки. Теперь об этом никто не думает: условия полетов да и техника давно не те. Однако пройдут годы и история возможно повторится: нынешний сервис покажется устаревшим и наивным. Лишь люди останутся неизменно жаждущими новых приключений и испытаний.

Публикацию подготовил
Д. АЛЕКСЕЕВ.
г. Москва.

РАЗБИЛСЯ НА ПОСЛЕДНЕМ РАЗВОРОТЕ

21 ноября 1923 года. Среда. Хмурое небо. Моросящий монотонно-докучный дождь... Хоронят знаменитого летчика Веллинга и его механика Тимашева, погибших в минувшее воскресенье. Печальная процессия медленно движется по Ходынскому аэропорту мимо выстроенных в ряд самолетов. Возле каждой машины экипаж.

Под звуки похоронного марша траурный кортеж направился к кладбищу по Петроградскому шоссе. Впереди на фюзеляжах самолетов — два гроба. За ними родные и близкие покойных. Когда приблизились к месту катастрофы, все остановились и сняли фуражки. Пройдя еще немного, свернули влево, к Братскому кладбищу. На нем уже более десяти лет беспокойные, отважные летчики с Ходынки обретали вечный покой.

На могиле Бориса Константиновича Веллинга установили памятник, вызывавший неизъяснимо волнующие чувства. Казалось, что с бездонно-лазурной высоты упала огромная металлическая птица и, разбившись о землю, почти вся ушла в нее. И лишь гофрированная хвостовая часть фюзеляжа с оперением поднимается к далекому небу и еще вздрагивает от остатков живой силы прерванного полета.

...Когда для Бориса подошло время выбора профессии, отец определил его в коммерческое училище, которое было блестяще окончено. Юноша проявил большую склонность и способность к математике, интерес к технике и неприязнь к коммерции. Пришлось менять ориентацию. В 1912 году он поступил на механический факультет Московского технического училища. Немного осмотревшись, включился в работу студенческого воздухоплавательного кружка.

Отдавая свой досуг воздухоплавательному кружку и аэродинамической лаборатории, Борис Веллинг первое время помогал в проведении опытов старшекурсникам — «двум Борисам» — Стечкину и Юрьеву, впоследствии академикам. Затем занялся и своими экспериментами по обтеканию воздушным потоком тел разной формы. Так продолжалось почти до конца летних каникул 1914 года. Потом разразилась война.

Студент третьего курса Московского технического училища Веллинг поступил на военную службу на правах вольноопределяющегося. Добровольца направили в Московскую школу авиации для обучения полетам и получения первого офицерского звания. Дела пошли более чем хорошо. Он освоил «фарман», а затем «ньюпор». Все без единой поломки. 16 марта 1915 года стал унтер-офицером. Спустя три с половиной месяца высочайшим приказом был произведен в прапорщики.

Великий князь приказал направить Веллинга в 12-й корпусной авиаотряд, действующий на Юго-Западном фронте. Молодой летчик с первых боевых вылетов обратил на себя внимание смелыми и результативными разведывательными полетами. Блестящей была и техника пилотирования. Командир отряда штабс-капитан Гавин был им доволен.

Через два месяца в составе группы лучших летчиков Б. Веллинга направили в Москву для приемки и освоения аппаратов «моран».

28 сентября 1916 года Увофлот своим сношением уведомил, что прапорщик Веллинг командирован в качестве обучающего офицера в Московскую школу авиации.

Октябрьский переворот Борис Константинович воспринял доброжелательно. Ему импонировали лозунги большевиков. Личный состав школы принял активное участие в боевых действиях за установление новой власти в Москве. После революции она получила название 1-й московской авиационной школы. Веллинг был избран ее начальником. Не хватало инструкторов, самолетов, запасных частей, но школа работала и уже в 1918 году дала республике немало красвоенлетов.

В начале 1919 года Борис Константинович, сдав школьные дела военлету Братолюбову, отбыл на фронт. В паре с летчиком Ширинкиным защищал небо Петрограда. Затем на Западном фронте вел воздушные бои и выполнял лихие разведывательные полеты. Под Двинском едва не погиб: в жестокой воздушной схватке перебили стойку бипланной коробки его истребителя «ньюпор-17». Потом принимал активное участие в боях с белогвардейцами на Восточном фронте и против басмачей в Туркестане, где командовал авиачастями. Здесь ему пришлось туго, летал в промежутках между приступами малярии.

При всех этих невзгодах летчик умудрился вместе со своим механиком Грунивым совершить в январе 1921-го перелет Полторацк—Керки—Термез и обратно, по пути было мало аэродромов, поэтому приходилось сажать самолет в песках пустыни. Дальность этого кругового перелета составила 2400 километров, на что ушло 22 часа 45 минут полетного времени. Многие недоумевали, зачем Веллингу понадобился перелет, практически без основательной подготовки и обеспечения. Поняли позже, когда в следующем году открылось воздушное сообщение Ташкент—Алма-Ата.

В 1922 году Борис Константинович был назначен начальником учебных заведений Красного Воздушного Флота. Период большой организационной работы совпал с выполнением им двух дальних перелетов.

Первый из них был совершен на самолете «хевилленд» в сентябре 1922-го по кольцевому маршруту Москва—Смоленск—Гомель—Киев—Одесса—Севастополь—Москва. Несмотря на сложные метеорологические условия было пройдено 3420 километров с нахождением в воздухе 23 часа 34 минуты.

В мае—июне следующего года Борис Константинович совершил дальний перелет Москва—Харьков—Ростов-на-Дону—Тифлис—Баку—Красноводск—Ашхабад—Бухара—Хива—Казалинск—Оренбург—Борисоглебск—Москва. Летчик перелетел через Кавказский хребет, поднимаясь на высоту 4900 метров, пересек Каспийское море, пустыню Кара-Кум. Сделал ряд посадок для выбора мест, пригодных для аэродромов будущих воздушных линий. Дистанция 10 507 километров была покрыта за 76 часов 35 минут летного времени.

Месяца через два после перелета, в августе, Веллинг удивил авиаторов Ходынки. Да не только их. Знаменитый летчик подал рапорт с ходатайством об освобождении его от занимаемой должности и направлении на инструкторскую работу по вводу пилотов на «юнкерсы».

— Жаль, очень жаль, что вы, Борис Константинович, — сказал начальник Красного Воздушного Флота Розенгольц, — покидаете работу, которую успели хорошо наладить. Препятствовать не буду. Не каждому дано по личной инициативе покинуть уютный кабинет для того, чтобы иметь возможность каждый день летать...

В журнале «Вестник Воздушного Флота» № 6 за 1923 год была помещена статья, посвященная памяти Веллинга. О возможных причинах катастрофы в ней сказано следующее:

«Желание ли блеснуть «классом полета» или утомившиеся нервы после длинного ряда учебных посадок были причиной неверного поворота, повлекшего за собой скольжение и штопор с двухсот метров, из которого стопятидесятипудовая машина не могла выйти».

Он действительно разбился на последнем развороте при заходе на посадку, но однозначно установить причину катастрофы не удалось. Материальная часть была сильно искорежена. Но известно, что летчик успел убрать газ и ему чудом удалось отвернуть от здания школы, на которую падала машина.

Теперь нет ни Братского кладбища, ни впечатляющего памятника. Все снесено и застроено. Говорили, что вдова Веллинга перенесла его останки на другое место успокоения. Сохранилось ли оно? Кто знает. Ведь власть имущие десятилетиями уничтожали места захоронения людей, построивших великий город, ссылаясь на нехватку земли в необъятной России. Как будет дальше? Не знаю. А пока легче узнать о месте расположения могилы русского летчика в зарубежье, чем в родной стране.

В. ЛАВРЕНЕЦ

г. Москва.

ПО СИГНАЛУ ТРЕВОГИ



Аэропорты всегда были объектом пристального внимания правоохранительных органов. Большое скопление людей, грузов, транспорта — что и говорить, соблазнительная приманка для воров, аферистов, а порой и настоящих акул преступного мира.

Какова криминогенная ситуация на воздушном транспорте сегодня, когда уровень преступности в стране день ото дня возрастает? На этот и другие вопросы редакции отвечает начальник Московского управления внутренних дел на воздушном и водном транспорте полковник милиции Евгений Константинович ВЛАСОВ.

— Наверное, начать разговор стоит с итогов прошлого, 1992 года. Вы, возможно, удивитесь, но факт: число некоторых видов преступлений в аэропортах Центральной зоны России в минувшем году не только не возросло, но даже сократилось. Более чем на 15 процентов снизилось количество уголовных преступлений, почти на 43 процента меньше стало посягательств на государственную собственность, уменьшилось количество краж грузов, багажа соответственно в 2,4 и 1,4 раза.

— Чем можно объяснить это, неужели заслугой милиции? Простите за иронию, но, согласитесь, сегодня не многие из нас полагаются на человека в милицейской форме...

— Действительно, престиж работы в правоохранительной сфере сегодня как никогда низок. На мой взгляд, не в последнюю очередь этим мы обязаны, извините, вам, журналистам. Да, милиция есть за что критиковать. Не спорю, попадаются и у нас беспринципные, недобросовестные люди. Но таких единицы, расстаемся мы с ними без сожаления. Большинство наших специалистов — честные, ответственные люди. Благодаря им в прошлом году в столичных аэропортах было разоблачено свыше сорока преступных группировок, большая часть которых занималась хищениями в крупных и особо крупных размерах. У них изъято похищенного на сумму, превышающую полтора миллиарда рублей. Возросло число пресеченных попыток провезти запрещенные к перевозке предметы и вещества — более чем на 25 процентов, изъято в два раза больше огнестрельного оружия и на 40 процентов больше боеприпасов. Это при том, что объемы перевозок в 1992 году значительно сократились. Остаток нераскрытых преступлений удалось уменьшить более чем на треть, а раскрываемость увеличить почти на 12 процентов.

Мы, кстати, не обольщаемся на счет того, что какие-то показатели преступности пошли на убыль. Пока в стране кипят политические страсти, пока серьезно «больна» экономика, смешно рассчитывать, что криминогенная обстановка кардинально изменится в лучшую сторону. В этих условиях возможны лишь колебания уровня преступности, отдельных ее видов, но тенденция к росту сохраняется. И вот пример: в 1992 году в аэропортах почти вдвое увеличилось число преступлений на почве пьянства, на 9 процентов выросло число краж личного имущества. Хотя следует признать, что последний показатель втрое ниже чем в целом по Российской Федерации. Это результат принятой в прошлом году линии на активизацию борьбы с нарушителями общественного порядка в аэропортах.

Самое уязвимое место сегодня — борьба с преступностью в сфере экономики. Мы принимаем меры для совершенствования оперативно-служебной работы отделов, занимающихся борьбой с экономическими преступлениями, но заметных сдвигов пока не произошло. Правда, в истекшем году вдвое больше выявлено взяточников, валютных правонарушителей. Но чаще приходится иметь дело с «мелочевкой»...

— Вы имеете в виду «коммерсантов» из несметного числа торговых точек, что как грибы нынче растут в аэропортах, перекупщиков, наперсточников?

— Да, конечно, торговцы с рук, мастера облапошивания простаков прибавляют нам рутинной работы. Нужно учитывать, что именно они оказывают негативное влияние на общую криминогенную обстановку в аэропортах. Но нас сильно тревожит иное — коммерческие структуры, созданные и функционирующие при непосредственном участии работников различных служб аэропортов. В большинстве своем никакого отношения к авиаперевозкам они не имеют, удобств пассажирам не прибавляют, контроля за ними, считайте, нет никакого, вот и пользуются этой «крышей» дельцы теневой экономики для «отмывания» незаконно добытых денег, валюты. Мы поставили перед собой трудную задачу — покончить с этим «бизнесом», заручились поддержкой налоговой инспекции, службы государственной безопасности, Департамента воздушного транспорта. Здесь нужны совместные усилия, иначе с преступностью не совладать...

— Значит, намечается разлад в отношениях между милицией и администрацией аэропортов? Ведь эти «коммерсанты» дают аэропортам кое-какую прибыль...

— Я так не думаю. Ведь задачи у нас по сути дела одни: обеспечить правопорядок, безопасность авиапассажиров. Хотя идеальными эти отношения тоже не назовешь. Сказываются экономические трудности. У аэропортов не хватает средств на самое необходимое, где же их взять на то, чтобы обеспечить, скажем, надежную охрану складов и грузовых комплексов, укрепить ограждение аэродромов, построить и оборудовать служебные помещения для транспортной милиции, установить надлежащий пропускной режим. Подумайте, на что мы тратим силы: в прошлом году во Внукове милиция задержала на летном поле 568 человек! Разве это дело? Недавно я беседовал со своим коллегой из римского аэропорта «Фьюмичино». Он с трудом припомнил, что несколько лет назад у них задержали одного такого нарушителя, да и то, как выяснилось, он оказался душевнобольным.

Порядка и дисциплинированности в наших аэропортах явно не хватает. Нередки случаи бесконтрольного движения ценных грузов, нет продуманной системы материальной ответственности работников за утерю грузов и багажа, повсеместно нарушается технология обработки перевозимых вещей. Мы не раз ставили и продолжаем ставить перед администрацией аэропортов вопрос о том, что следует навести порядок в службах грузовых перевозок. Увы, прислушиваются к нам мало. В результате происходят истории, подобные той, что случилась в Шереметьеве и наделала много шуму в прессе. Там оперативники поймали с поличным мелкого воришку, и грузчики одной из смен в знак протеста забастовали, сорвав вылет десятка зарубежных рейсов. Однако не прошло и недели, как в том же коллективе милиция разоблачила крупных расхитителей, укравших бриллиантов и платины на сумму свыше двух миллионов долларов. Первый урок не пошел впрок.

— Только и слышишь: в Шереметьеве украли багаж, в Шереметьеве ограбили иностранного туриста... Прямо не аэропорт, а настоящее осиное гнездо...

— Шереметьево было и остается нашей головной болью. Мы затратили немало сил, чтобы приостановить там поток краж. Сегодня криминогенная обстановка в Шереметьеве уже мало отличается от других столичных аэропортов. Судите сами: число преступлений по линии уголовного розыска здесь сократилось в полтора раза, кражи государственного имущества уменьшились почти вдвое, личного имущества — более чем в полтора раза. Удалось разоблачить более двух десятков преступных группировок. Мы не ослабляем своего

внимания к этому аэропорту и уверены, что обстановка там будет улучшаться.

Нападения на иностранных граждан, и не только на иностранных, в Шереметьеве, действительно, были, хотя и не так много, как кажется. В числе пострадавших несколько человек, воспользовавшихся такси или услугами частного извоза. Сейчас Главное управление внутренних дел столицы принимает меры для обеспечения безопасности пассажиров, в том числе и на трассе Москва — Шереметьево. А мы добиваемся улучшения автобусного сообщения с городом, особенно в вечернее и ночное время. Надеемся, что это принесет свои плоды.

— Года три назад в нашем журнале поднимался вопрос о том, что у зон контроля должен быть один хозяин — либо гражданская авиация, либо милиция. Эта проблема как-нибудь решилась?

— Увы, все осталось по-прежнему, и такая ситуация сильно вредит делу. Мое твердое убеждение: досмотр должен быть в одних руках и как можно меньше зависеть от ведомственных интересов. Невозможно ждать эффективности от системы, в которой действуют параллельно и служба досмотра аэропорта, и военизированная охрана, и транспортная милиция, а в последнее время еще и частные охранные кооперативы. Все эти разрозненные подразделения должны уступить место единой государственной организационной структуре, которую представляет транспортная милиция. Сейчас Министерство внутренних дел и Департамент воздушного транспорта России разрабатывают Государственную программу обеспечения безопасности в гражданской авиации. Надеемся, что в этом документе будут четко определены функции, права и обязанности всех служб, деятельность которых связана с обеспечением безопасности полетов. К сожалению, «двоевластие» в зоне контроля — не единственная наша беда. Не хватает людей. В иных аэропортах, например во Внукове, недокомплект штата в службе досмотра доходит до 25 процентов. Работа трудная, ответственная, требующая огромного напряжения, зарплата же не ахти какая, мало кого прельщает.

— Техническая оснащенность зон контроля, как и раньше, оставляет желать лучшего?

— К сожалению, да. Положение, можно сказать, плачевное. В аэропортах Центральной России практически каждый второй «МИС» — сверхчувствительная к металлу установка, через которую проходят пассажиры в зоне контроля, непригоден к работе. Имеющиеся рентгенотелевизионные установки несовершенны. Лишь в нескольких аэропортах есть интероскопы для грузов и крупногабаритного багажа. Оснащение этими аппаратами других аэропортов весьма проблематично — досмотровая техника становится все дороже и дороже. Поэтому остается уповать лишь на опыт и профессиональную интуицию работников службы досмотра. К счастью, там работают отличные специалисты. Именно они выявили в прошлом году немало перевозчиков наркотиков, спекулянтов, каждого третьего преступника, находящегося в розыске.

— Евгений Константинович, работа милиции на воздушном транспорте имеет свою специфику. Определяется она не только особенностями отрасли, но и характером правонарушений. Какие виды преступлений чаще всего происходят в аэропортах?

— Случается всякое. Бывают и убийства. В прошлом году, правда, зарегистрирован всего один такой случай, убийца задержан. Расследуем разбойные нападения. Что касается специфики... Мы занимаемся розыском «шутников», сообщающих по телефону о якобы готовящейся диверсии на борту воздушного судна. Анонимные звонки отнимают у нас много нервов, сил, времени, поэтому и относимся к анонимщикам с особой, мягко говоря, неприязнью.

Наша задача — участие в предотвращении угонов самолетов. Это серьезное, опасное для жизни и здоровья многих людей преступление. Сил одной милиции здесь недостаточно. Если возникает угроза захвата самолета, кроме наших подразделений приходят в действие все режимные службы аэропорта, силы органов безопасности. Существует специальный план «Набат», предусмотренный на случай попытки угона самолета. В 1992 году мы участвовали в предотвращении двух таких попыток.

Ну, а повседневно приходится заниматься в основном кражами. Пассажиру в аэропорту угрожает прежде всего опасность лишиться своего имущества. Поэтому мой совет: ни при каких обстоятельствах не поручайте свои вещи посторонним лицам, откажитесь от случайных знакомств, угощения или приглашения в буфет на чашку чая, не принимайте услуг от незнакомого человека, предлагающего помочь приобрести билет, даже если этот человек носит форму авиатора...

— И последний вопрос, Евгений Константинович: есть ли повод для оптимизма, можно ли надеяться на ослабление криминогенной обстановки в аэропортах России?

— Уверен, да. Правительство России приняло ряд важных решений, связанных с укреплением органов внутренних дел, их материально-технической базы, с повышением защищенности работников милиции. Серьезную материальную поддержку мы получили и от правительства Москвы, администрации Московской области. Это поможет нам привлечь в правоохранительные органы квалифицированных специалистов, поднимет авторитет транспортной милиции, сделает нашу работу более эффективной. Произойдет это — в аэропортах будет больше порядка, наша жизнь станет спокойнее.

Беседу вела
Т. СУВОРОВА

г. Москва.



Спецназ. Командир подразделения управления внутренних дел на транспорте И. Бирагов (слева) и старший сержант С. Солдетский.



Дежурная часть управления. Помощник начальника части Ю. Дыев и оперативный дежурный С. Латынцев.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

Одно из московских издательств готовит к выпуску книгу «Заложники времени». Автор ее — наш постоянный корреспондент Станислав ГРИБАНОВ. Летчик среди писателей и писатель среди летчиков, не случайно и жанр своей новой книги он определил несколько нетрадиционно. «Сочинение на свободную тему», – читаем на титульном листе. А дальше следует разъяснение: «Где главным героем летчик Василий по фамилии Сталин, а не главные — отец его, Иосиф, интернационалисты Бела Кун, Карл Радек, латышские стрелки, Троцкий, Гитлер, Маркс, Берия, Ульянов. А еще Гельфанд-Парвус — деятель социал-демократического движения... И прочая, прочая...»

В январском и февральском номерах нашего журнала за 1990 год мы уже публиковали отрывок из этой книги «Полком командует Сталин», который вызвал обильную почту наших читателей. Ниже предлагаем еще один фрагмент будущего бестселлера.

«НЕ БОЙСЯ — РОССИИ НЕ ПРОПЬЮ!»

В мае сорок второго Военный совет ВВС, выполняя решение Государственного Комитета Обороны, предложил Главному штурману ВВС Б. В. Стерлигову разработать обоснование воздушной трассы от наших союзников по антигитлеровской коалиции для переброски военных самолетов. Соглашение, по которому США и Англия обязались поставлять нам боевую технику, в том числе самолеты, было заключено осенью 1941 года. Это так называемый ленд-лиз, что в переводе на русский язык значит взаймы или в аренду. А официально он назывался так — «Акт содействия обороне США».

Почему США? Дело в том, что закон о ленд-лизе в марте 1941-го принял американский конгресс. Предполагалась передача взаймы или в аренду вооружения, боеприпасов, продовольствия и других материалов только тем странам, которые находились в состоянии войны с государствами фашистского блока. И США помогали этими поставками Великобритании, Франции, Китаю, странам Латинской Америки. Позже к этим поставкам присоединилась и Великобритания. Государства, получавшие по ленд-лизу военную технику и вооружение, в случае утраты или уничтожения ее во время войны, ничего не оплачивали. А после войны оставшаяся техника могла быть выкуплена на выгодных условиях с частичной или полной оплатой. При этом предполагалось представление долгосрочных кредитов.

Официальные переговоры по ленд-лизу с Советским Союзом начались 29 сентября 1941 года, а 1 октября А. Гарриман подписал первый протокол о поставках на девять месяцев. В сумме это получалось на один миллиард долларов, и в октябре начались поставки по ленд-лизу в нашу страну.

Все это официальная сторона дела. Но вот одна любопытная деталь, о которой мне рассказал генерал-полковник авиации Г. Ф Байдуков. «В начале войны вызвал меня как-то Сталин, — вспоминал Георгий Филиппович, — и говорит: — Нашего посла не принимают. Надо поехать к Рузвельту...»

Президент Соединенных Штатов однажды уже принимал летчика Байдукова. Это произошло после бесстрашного броска чкаловского экипажа через Северный полюс в Америку. И вот снова предстояло туда лететь.

«Пошли две группы — Михаила Громова и моя. Был Юмашев, инженеры, механики из ГК НИИ. Во всех газетах кричали: «Рузвельт примет русских летчиков!» И Рузвельт принял. Он разрешил нам взять «Кобру», на которой потом воевал Александр Покрышкин. Транспорты пошли на Рейкьявик, а мы на самолетах — до Англии. Помню, председателем комиссии ленд-лиза был мэр Чикаго. А перегоном самолетов ведал летчик Мазурук».

Непрост был путь доставки боевой техники в заснеженные поля России. Один пролегал от портов Америки через Тихий и Индийский океаны, Аравийское море и Персидский залив в порт Басра. Из Басры — через Иран по железной дороге, и только часть — после сборки воздушным путем. Сборка самолетов сначала проводилась в Маргиле и Шуайбе — на территории Ирака. Это туда, спустя годы, под флагом России потянутся боевые корабли — ну не так, чтобы кузькину мать иракскому президенту показывать, но, очевидно, и не для морских прогулок...

Был еще путь, который проходил в северных широтах Атлантики, мимо Исландии, по Северному, Норвежскому и Баренцеву морям. Немцы ловко перехватывали там караваны с боевой техникой. В июле 1942-го из тридцати пяти судов, следовавших в Мурманск, дошли только двенадцать. Остальные были потоплены. На дно с ними ушло 210 самолетов, 430 танков, 3350 грузовых автомобилей и 100 тысяч тонн военных грузов.

Из авиационной техники еще до официальных переговоров по ленд-лизу, а точнее 7 сентября 1941 года, к нам прибыли 24 истребителя «Харрикейн» из Великобритании. Затем еще 170 самолетов — первые американские истребители «Томагавк». Летчики 126-го истребительного авиаполка в середине октября начали на американских машинах боевую работу и через месяц — к 15 ноября произвели на них 685 боевых вылетов. Два истребительных авиаполка — 429-й и 67-й — освоили английские «Харрикейны». В Кинешме и Иванове с 29 сентября на этих истребителях начал обучение летчиков 22-й запасной авиаполк. По август 1944-го его коллектив обучил, сформировал и доукомплектовал тридцать семь авиационных полков. На «Харрикейнах» летали будущие дважды Герои Амет-Хан Султан, И. Степаненко, А. Рязанов.

Всего за 1941 год из США и Англии мы получили 730 истребителей, начали поступать бомбардировщики Б-25 и другие самолеты. «Мы также постараемся в текущем году обеспечить отправку большого количества каучука, олова, шерсти и шерстяных тканей, джута, свинца и шеллака, — писал Сталину премьер-министр Великобритании и сетовал, что его в этой переписке не раз осаживали и только изредка удостаивали добрым словом.

Старый Кремль дело знал туго — это не горбачевский «социализм с человеческим лицом». Сэр Черчилль вспоминал, как непросто ему было поддерживать дружеские отношения с Россией. «Однако почти неизменно в ответ на запугивание и упреки я пожимал плечами терпеливо; терпение — девиз всех, кому приходится иметь дело с Кремлем. Кроме того, я всегда делал скидку на те тяжелые условия, в которых находились Сталин и его неустрашимый русский народ».

А Сталин прикидывал какой-то новый, более надежный путь для доставки самолетов в Россию. Шутка ли: с декабря 1941-го по июнь 1942-го немцы потопили сорок пять кораблей с грузами, в том числе одиннадцать советских. Стоимость грузов, отправленных на дно, оценивалась в 121,8 миллиона долларов!

Сохранилась переписка Сталина с Рузвельтом по этому поводу. Так, президент США 17 июня 1942 года пишет: «Посол Литвинов информировал меня, что Вы одобрили переброску американских самолетов через Аляску в Северную Сибирь на Западный фронт...» В письме от 23 июня Рузвельт предлагает: «Я готов отдать распоряжение американским экипажам, занятым перегонкой самолетов, доставлять Вам самолеты до озера Байкал». На что Сталин ответил: «Советское правительство уже дало необходимые указания об окончании в кратчайший срок проводящихся в Сибири работ по подготовке к приему самолетов...» И далее: «Что касается того, силами чьих летчиков доставлять самолеты из Аляски, то мне кажется, что это дело можно будет поручить... советским летчикам».

Вскоре была утверждена воздушная трасса длиной около 14 000 километров Аляска—Сибирь. Американские пилоты проводили самолеты от авиазаводов США через Канаду и Аляску до Фэрбенкса, там их принимали наши летчики и продолжали маршрут через Берингов пролив, над Чукоткой, Якутией до Красноярска. Эту трассу не случайно назвали «трассой мужества»: более пяти тысяч километров ее проходило над тундрой, непролазными дебрями тайги, горными хребтами, где для летчика не было

привычных ориентиров — дорог, населенных пунктов, не было даже точных карт местности. А летать приходилось при очень низких температурах, на большой высоте. Долгие часы пути в кислородных масках в холодной машине, потом приземление на аэродром, покрытый ледяной коркой, где масло в моторах и баках затвердевало от 60—70-градусных морозов, а шланги и резина лопались от них. И все это под открытым небом, без самолетных укрытий, ангаров.

Начальник трассы и перегоночной авиадивизии И. П. Мазурук спустя годы писал: «Трудностей было много, очень много, всех, пожалуй, не перечислишь. Несмотря на это аварийность была весьма небольшой — 0,2 процента от числа перегнанных самолетов...» Американцы в своей статистике более откровенны. Ничего не узнав о наших потерях на трассе Аляска—Сибирь, они сообщают о своих: над территорией США было потеряно 74, в Канаде и на Аляске — 59 из 8058 боевых машин, поставленных заводами на этот маршрут. А ведь наши летчики к тому же еще и не знали американской техники. Все инструкции были написаны по-английски, метрические меры — разве что для конкурсов клуба знатоков. Погоняй-ка в воздухе пересчеты в уме, футы — в метры, мили — в километры, галлоны — в литры.

На авиабазе Ладдфильд наши пилоты изучали «матчасть»: истребители «Аэрокобра» и «Китти-хаук», средние бомбардировщики Б-25, А-20 — «Бостон», транспортный Си-47. Сложные метеорологические условия, морозы, северное сияние, каких-то три-четыре часа в сутки светлого времени крепко затрудняли переучивание на новую технику. Тогда полковник Мачин, возглавлявший нашу военную миссию по приемке самолетов, обратился к бригадному генералу Гафни — старшему авиабазы в Фэрбенксе — и американцы выделили нам прекрасный тренажер. Переоборудованный для самолетов, на которых нашим летчикам предстояло воевать, этот тренажер был рассчитан и на подготовку к «слепым» полетам. Инструктором на такой штуке оказался правнук прославленного генерала русской армии героя Отечественной войны 1812 года капитан Барклай де-Толли. С его помощью наши парни — так американские авиаторы называли друг друга — быстро освоили полеты по приборам, и «Северная трасса» заработала динамичней.

Вот в какой пропорции выглядела доставка авиационной техники по ленд-лизу. 74 процента самолетов мы перегнали по воздуху — своим, так сказать, ходом. Из них по «Южной трассе» — это от побережья Персидского залива через Иран до советского Азербайджана — 31 процент и по «Северной трассе» — 43 процента. Перевозка боевой техники морем в основном шла через Мурманск—Архангельск. Этим путем нам было доставлено только 26 процентов от всех самолетов по ленд-лизу.

Своим маршрутом протопали более 200 летающих лодок-амфибий с красивым таким названием — «Каталина». Работали с «Каталинами» десять экипажей. В каждом по шесть человек: два летчика, штурман, два борттехника и радист. Из Елизабет-сити они гоняли эти летающие лодки через Ньюфаундленд и Исландию в Мурманск; через Бразилию, Порто Рико, остров Батхурст к берегам Средиземного моря в Африке, а дальше к озеру Каспари в Иране и в Баку. По пути могли приводняться у острова Фернандо — это в спокойной обстановке. А ведь сколько было ситуаций, когда попадали в штормы, циклоны, обледенения. Один Бермудский треугольник чего стоил! Где-то над Норвегией при перегонке очередной «Каталины» погиб полковник Васильев, возглавлявший группу перегонщиков. Но дело свое наши парни сделали.

Основательно поработали на эту тему и наши пропагандисты. В послевоенные годы вышли десятки книг и статей с установкой: ленд-лиз — хренота! Отступать от канонизированного текста никто не смел. Однако...

Один из тех, кто участвовал в приемке авиационной техники по ленд-лизу, генерал И. П. Лебедев, вспоминая давние годы, откровенно заметил: «В нашей литературе всячески принижали, сводили до минимума значение боевой работы американских самолетов во время боевых действий на фронтах войны. Однако архивные материалы и воспоминания боевых летчиков показывают иную картину». Генерал Лебедев с октября 1941 года по ноябрь 1945-го был военным представителем Правительственной закупочной комиссии в США и на основании документов приводит по периодам соотношения, удельный вес иностранных самолетов в боевом составе фронтовой авиации, действовавшей в ходе Великой Отечественной войны. Так вот, если не принимать для расчета самолеты-штурмовики, — поскольку такой тип боевых машин по ленд-лизу не поставлялся, — то удельный вес американских самолетов в нашей истребительной и бомбардировочной авиации получался довольно высоким — около семнадцати процентов. К примеру, на 1 мая 1942 года из 1757 самолетов-истребителей наших ВВС 249 были иностранных типов. На 1 января 1945-го из 5810 истребителей 1006 самолетов получено по ленд-лизу. Такое же соотношение получается и по бомбардировочной авиации. К началу летне-осенней компании — на 1 июня 1943 года — из 2014 бомбардировщиков 296 были американскими.

Что касается тактико-технических данных боевых машин, поступавших по ленд-лизу от американцев и англичан, тут и говорить нечего было! Не только в литературе рассуждать, но и думать о каких-то преимуществах чьей-то техники над советской не рекомендовалось. Бесстрашный балтийский летчик Скрябин, отправивший на дно морское не один корабль противника, рассказывал мне о «Бостонах». Прекрасные самолеты были. Технологически все продумано, исполнено надежно, с гарантией. Мотор «Райт-Циклон» имел моторесурс в пять раз больше нашего. Воздушное охлаждение его, понятно, было целесообразней водяного, которое практиковалось у нас на самолетах СБ и «пешках». Ведь стоило угодить в ту систему с водой одной пуле, и, как говорится, сливай воду! Два мотора на «Бостоне» тянули как тигры. На режиме «военного номинала», — а это пять минут работы, — «мессер» от «Бостона» отставал!

Нынче, говорят, все можно рассказывать: и как мы американцам в стенки их московских зданий шпионские штучки закладываем, и какими аппаратами из космоса за ними подглядываем — снимки за доллары продаются — 3180 долларов штука. Так что рассекречу один момент из своей пилотской жизни. Значит, когда мировой пожар марксовых идей жарко дохнул с Красной площади аж до островов Бали, — это где неземной красоты девушки бродят — мы начали собираться туда и узнали достаточно подробно, как наш «вероятный противник» свои самолеты к работе готовит. Оказывается, главное на их аэропланах — ничего не делать. Подходит специалист к двигателю, а ему в глаза предупреждение — табличка такая: «Механик, без нужды не вскрывай меня. Не мешай мне работать». Так и на тех ленд-лизовских самолетах было. Если надо, скажем, что-то в радиосистеме проверить — снял блок и работай спокойно, не выкручивай пальцы-то в лабиринтах боевой машины. На самолетах у них стояли мощные ультракоротковолновые радиостанции — это, когда у нас команды только кулаком из кабины передавали. Автопилоты фирмы «Сперри», широкоугольный фотоаппарат с размером кадра 20 × 20 сантиметров, усиленная бронезащита...

— А самое главное, — перечислял мне как-то достоинства «Бостона» штурман Борис Максимович Пустовалов, — автоматический радиокомпас. Поставил нос самолета на радиостанцию — стрелка на нуле. Настроился на другую станцию, щелкнул тумблером — готов азимут с точностью до градуса. Два пеленга, проложенных на карте, — и в точке пересечения твое место. Просто, быстро. Точно. Молодцы американцы!..

Это сейчас так можно говорить. А тогда... Мой знакомый авиамеханик Иван Дремов припоминал, как тогда было:

— Думать вслух воспрещалось. Если скажешь что-то не в пользу своих — тут тебе и статья: «Панику разводишь!» Поэтому американское мы только шепотом хвалили. А когда вот мимо проходил замполит с особистом — ну «Бостону» тогда доставалось! «Ах, ты... загнивающий капитализм! Мне, сыну рабочего-крестьянской республики, такое дерьмо прислали!..» — шерстили мы союзников.

Дважды Герой Советского Союза А. В. Алелюхин отмечал прицелы на американских истребителях:

— Знаешь, они у них автоматические были. Летчик только выводил на цель да режим выдерживал. У нас такие появились спустя много лет после войны. Так же и радиолокаторы.

О вооружении. «Я лично слышал от Александра Ивановича Покрышкина, — пишет генерал И. П. Лебедев, — высокую оценку боевых качеств «Аэрокобры». Он вспоминал, что залп с этой машины зачастую в «клочья» разносил немецкие самолеты. А по отзыву летчика Федора Андреевича Желвакова, воевавшего в 1942 году на Воронежском фронте, в тот период только «Аэрокобра» и могла тягаться с немецкими истребителями».

По этому поводу английский разведчик Эшер Ли имел еще более точную информацию. Он утверждал, что у нас было больше, чем у любой другой страны тех самых американских пушек, которые в «клочья» разносили боевые машины противника, и указывал конкретно, «что фирма «Белл» специально строила для авиационных полков советских ВВС истребители-бомбардировщики «Аэрокобра» и «Кинг-кобра», вооруженные крупнокалиберными пушками».

Вместе с «Кобрами» мы стали получать компактные наземные рации, работающие от так называемого «солдат-мотора» — ручного генератора. Установив его около КП, командир получал возможность руководить взлетом и посадкой, бомбя над аэродромом, а затем выезжать с ним и в войска. Так рождалась система управления в истребительной авиации. А если добавить, что на «Кобре» стояли еще отличный авиагоризонт и автоматический радиокомпас, то станет ясно, что полеты в сложных метеорологических условиях и ночью стали у нас возможны не без опыта работы на ленд-лизовских самолетах. Великолепный для своего времени был и самолет Си-47 конструкции И. И. Сикорского. Машина отличалась изяществом аэродинамических форм, заме-

чательным электрооборудованием, надежными приборами, мощными бортовыми радиостанциями — как связной, так и командной. «А моторчики как звоночки!» — восторженно говорили техники и механики о моторах Си-47 фирмы «Пратт-Уитни». Не случайно на этой машине предпочитал летать И. В. Сталин.

Ну что тут скажешь... «Русский витязь», «Илья Муромец» — эти самолеты были рождены не в Америке. Серия мировых рекордов, знаменитый перелет на воздушном гиганте по маршруту Петербург—Киев еще до первой мировой войны принесли всемирную известность 25-летнему авиаконструктору Игорю Сикорскому. Ни в одной стране не было самолетов, равных «Илье Муромцу» по грузоподъемности, радиусу действий. А в годы первой мировой войны «Муромцы» составили славу русской авиации.

После Октября 1917-го Игорь Иванович эмигрировал за границу. По рассказу его сына, Сергея Игоревича, однажды ночью на квартиру к Сикорским явились люди в черных кожанках с маузерами и стали угрожать ему расстрелом. В ту ночь Игорь Иванович Сикорский решил оставить родину...

А все-таки о ленд-лизе, кроме мата, что еще разрешали говорить? Ну вот — для истории. Скажем, заходит разговор о боевых самолетах — непременно следует подчеркнуть, что «Харрикейн» легко срывался в штопор. Говоря об «Аэрокобре», трудно было не признать, что четыре ее пулемета и 37-миллиметровая пушка били будь здоров, но и тут оговорка находилась — мол, при взлете носовую стойку вертело да крутило. Ей даже название придумали — «шимми». «Шимми — веселый танец, шимми танцуют все...» К слову, позже все наши реактивные самолеты тоже стали с передним колесом.

Неотразимым аргументом по поводу ленд-лиза в пропагандистских опусах остается факт процентного соотношения поставок союзниками промышленной продукции. Адмирал Н. М. Харламов в годы войны возглавлял советскую военную миссию в Англии, решал многие вопросы, связанные с поставками нам вооружения и военных материалов. Ну так вот адмирал приводит цифру поставок союзников — около четырех процентов объема советской промышленной продукции. Что это за продукция, что стояло за теми процентами, если без пропагандистских-то акцентов?

За время войны некогда существовавшее в восточном полушарии отдельно взятое государство СССР получило от союзников в помощь по ленд-лизу 18,7 тысячи самолетов (по некоторым данным 22 200), 12,2 тысячи танков и самоходных установок, 9,6 тысячи автомашин и 1860 паровозов. На этих цифрах статистика обычно и заканчивается. Но вот одна летчица рассказала мне, как к ним в полк прислали раз «черчилльки» — это ботинки от сэра Черчилля. А всего для Красной Армии тогда поступило пятнадцать миллионов пар сапог и более пятидесяти тысяч тонн кожи для пошива обуви. В Кремле намекнули, мол, могли бы для России придумать что-нибудь и потеплее, скажем, обувь из войлока. Так американцы отыскали у себя за океаном русского эмигранта, который при царе фабрикой валенок владел, и наладили их производство.

А возьмем свиную тушенку, ту самую, которую снисходительно-презрительно величали «второй фронт». Нам ее прислали 250 тысяч тонн. А еще жира 300 тысяч тонн, коровьего масла 65 тысяч тонн. Еще 700 тысяч тонн сахара, 700 тонн сахарина. Помню, пацанами любили мы консервированную американскую колбасу. На яркой металлической коробке ключик припаян, крутанешь его — и открывай. А еще яичный порошок к нам на Урал доходил, шпиг, порошковое кофе, молоко, каша в брикетах. Говорят, американцы узнали, что Иван борщ любит — приняли и его производить. Промышленная это продукция, по адмиралу, или не промышленная? Во всяком случае харчей нам было отправлено более четырех миллионов тонн. Этого на две горбачевские перестройки хватило бы!

Правда, нынче нам тоже крупно «помогли». Всю империю спиртом залили — гуманитарная помощь называется. Или вот объявляют в газете: «Организация срочно реализует со складов в Москве за руб. и СКВ американскую неразобранную одежду б/у. Упаковка в тюках от 46 до 300 кг по цене от 60 до 70 центов за 1 кг». Б/у — это, надо полагать, прямо с блохами импортными. А цена у них такая: «Джинсы б/у 1-й сорт — 1 доллар за шт., 2-й сорт — 1 доллар за шт. Свитера 1-й сорт — тюки 46 кг — 1 доллар за 1 кг. Детская одежда — тюки 46 кг — 1,75 доллара за 1 кг». В объявлении и телефон, и факс сообщают. Непонятно одно: джинсы — огурцы что ли? По сортам-то их делят... А уж когда те портки старые бесплатно пришлют — скажем к Рождеству Христову — мэрия московская от восторга воет! И по телевизору-то покажут, и в независимых газетах растрещат...

Мне же запомнилась иная реклама. В войну отец из английского сукна гимнастерку сшил. Сколько лет прошло, показывает старые фронтовые снимки и непременно скажет, мол, гимнастерка-то шик-модерн была — союзники прислали. Люди что ли тогда за океаном другие были?..

Того «модерна» к нам поступило более миллиона ярдов. Еще около 60 тысяч ярдов шерсти получили. Ярд, между прочим, около 90 сантиметров. Вот и считайте.

Элеонора Рузвельт, жена президента, знала наши трудности. Именно она к своим соотечественникам обратилась направлять в Россию подарки. Я имею в виду одежду. Помню, мне в школе выдали темно-зеленый лапсердак в клеточку. Долго носил. У мамы было элегантное черное платье. Распределители, конечно, приворовывали, не без этого. Но не так, как нынче. Совесть-то у людей еще была.

Да ведь и жены у президентов разные бывают. Та же госпожа Рузвельт. Надо же догадаться! В 1941 году немцы у стен Москвы стоят, вот-вот решится судьба страны с заснеженными полями, а на самолете через Иран летят в Россию первые семена для посевной 1942 года. Верили, видно, американцы в Ивана. Знали, что русские долго запрягают, но потом хрен остановишь!

К слову, о транспорте. Кроме тех паровозов нам по ленд-лизу было поставлено семьдесят электродизельных локомотивов, около тысячи саморазгрузочных вагонов, сто цистерн на колесах, 700 тысяч рельсов, колес, колесных валов, 10 тысяч железнодорожных платформ. Это с их помощью на фронт и в тылы доставили от союзников 344 тысячи тонн взрывчатки, почти два миллиона тонн нефтепродуктов, а еще два с половиной миллиона тонн специальной стали для брони, 400 тысяч тонн меди и бронзы, 250 тысяч тонн алюминия. Из этого алюминия, по подсчетам специалистов, можно было построить сто тысяч истребителей и бомбардировщиков — почти столько, сколько наши авиазаводы производили их за всю войну. И не считать бы нам удельных процентов от того да другого. Никто ведь не учитывал в то процентное отношение — «Кобр» к «Якам» — выпущенный специально для советских самолетов тончайший — диаметром всего 0,001 дюйма! — медный провод. А телефонный провод длиною в сто тысяч километров, а с ним почти два с половиной миллиона телефонных аппаратов для связи?

Американцы сомневались — куда столько полевого провода, зачем такого тонкого сечения провод из меди. Но советские военные представители настаивали, советские представители разъясняли, что и фронт-то в России протяженностью в три тысячи километров, что и скорость и маневренность самолетов в прямой зависимости от сечения медного провода. Эксперты из-за океана удивлялись, соглашались и выполняли заказы.

«Шимми веселый танец, шимми танцуют все...»

Надо сказать, что Черчилль уже через две недели после начала вйны, 7 июля 1941 года, писал Сталину о намерении помочь русскому народу — «всем, чем только мы можем».

«Мы все очень рады, что русские армии оказывают такое сильное и мужественное сопротивление ничем не вызванному жестокому нападению нацистов. Все восхищены отвагой и упорством солдат и народа. Мы сделаем все, чтобы помочь вам, насколько позволят время, географические условия и наши возрастающие ресурсы. Чем дольше будет продолжаться война, тем большую помощь мы сможем оказать. Наша авиация производит днем и ночью очень сильные налеты на всю оккупированную немцами территорию и на ту часть Германии, которая находится в пределах ее досягаемости. Вчера днем было произведено около 400 самолето-вылетов. В субботу ночью свыше 200 тяжелых бомбардировщиков совершили налеты на немецкие города, причем некоторые из этих бомбардировщиков имели по три тонны бомб каждая, а прошлой ночью действовало около 250 тяжелых бомбардировщиков. Так будет продолжаться и впредь. Мы надеемся этим самым принудить Гитлера перебросить на Запад часть его авиации и постепенно ослабить нажим, которому вы подвергаетесь».

Сдержал ли сэр Уинстон Черчилль слово? Судите сами. Привожу данные распределения истребительной авиации немцев на август 1943 года. Итак, на западном театре военных действий — 60 процентов, на Средиземноморском — 18 и на Восточном — 22. Наша-то Авиация Дальнего Действия не шибко тревожила территорию Германии. Не тянули машины далеко-то. От общей доли бомбардировщиков союзных государств лишь пять процентов составляли наши, советские. Выходит, видно, не случайно, что немцы почти 80 процентов своих истребителей и предназначали против авиации Западного театра военных действий. Эшер Ли, в годы второй мировой войны служивший в разведывательном управлении штаба ВВС Великобритании, высказался по этому поводу довольно откровенно. Он заметил, что на вооружении Авиации Дальнего Действия были советские бомбардировщики Ил-4, затем Пе-8, которые «имели недостаточную дальность действия и грузоподъемность, испытывали недостаток в радиолокационных средствах для навигации и слепого бомбометания». Какое еще там «слепое бомбометание», какие локаторы, когда прицеливались мы «по валенку»: штурман положил глаз на носок сорок пятого размера, выждал, когда взгляд совместится с целью: «Огонь — пали!» — и полетели бомбы вниз. А там что Бог пошлет...



Расчетно-кассовое обслуживание и кредитование юридических лиц, прием срочных вкладов от частных лиц, предоставление индивидуальных сейфов.

Осуществление валютного обслуживания клиентов, включая экспортно-импортные расчеты, ведение текущих счетов, куплю-продажу валюты и другие операции.

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

101849, Москва, Центр, Уланский пер., д. 16.
Телефоны: (095) 207-58-56, 207-68-24. Факс: (095) 207-04-67.
Телекс: 412788 AVIB SU.

«Действия этих самолетов против нефтяных промыслов в Румынии, а также несколько налетов, совершенных ими на Берлин, Будапешт и Варшаву, причиняли немецкой противовоздушной обороне весьма малое беспокойство», — делает вывод английский разведчик. А может того — врет все Штирлиц английский?..

...Минул год. Сэр Черчилль из Каира через Тегеран летит в Москву. Предстоят переговоры с Джо — так неофициально в переписке с президентом Рузвельтом он называл Сталина. Громадные просторы России, могучая русская река Волга заворожили премьер-министра Великобритании. «Я размышлял о моей миссии в это угрюмое, зловещее большевистское государство, которое я когда-то так настойчиво пытался задушить при его рождении и которое вплоть до появления Гитлера я считал смертельным врагом цивилизованной свободы... — признавался Черчилль. — Мы всегда ненавидели их безнравственный режим, и, если бы германский цеп не нанес им удара, они равнодушно наблюдали бы, как нас уничтожают, с радостью разделили бы с Гитлером нашу империю на Востоке».

Так или не так, но встретили у нас Черчилля как подобает. Почетный караул, оркестр, национальные гимны, репортеры. Молотов доставил премьера в подмосковную резиденцию, так называемую государственную дачу № 7.

«В мое распоряжение был предоставлен в качестве адъютанта огромный офицер, обладавший великолепной внешностью (я думал, что он принадлежал к княжеской фамилии при царском режиме), который выступал также в роли нашего хозяина и являлся образцом вежливости и внимания, — вспоминал Черчилль. — Много опытных слуг в белых куртках и с сияющими улыбками следили за каждым пожеланием или движением гостей. Длинный стол в столовой и различные буфеты были заполнены всякими деликатесами и напитками, какие только может представить верховная власть. После всех необходимых погружений и омовений нас угощали в столовой всевозможными отборными блюдами и напитками, в том числе, конечно, икрой и водкой. Но, кроме того, было много других блюд и вин из Франции и Германии, гораздо больше, чем мы могли или хотели съесть...»

Вечером в Кремле Черчилль встретился со Сталиным. Речь повели о втором фронте. Разговор не клеился. «Первые два часа были унылыми и мрачными... Сталин становился все мрачнее и мрачнее... Сталин, который стал держать себя нервно, сказал, что он придерживается другого мнения о войне. Человек, который не готов рисковать, не может выиграть войну. Почему мы так боимся немцев? Он не может этого понять», — так передает ту встречу премьер-министр Великобритании.

Но вот Черчилль заговорил об операции «Торч», и Сталин тут же оценил стратегическое преимущество ее: он перечислил основные доводы в пользу этой операции: «Во-первых, это нанесет Роммелю удар с тыла; во-вторых, это запугает Испанию; в-третьих, это вызовет борьбу между немцами и французами; в-четвертых, это поставит Италию под непосредственный удар».

Черчилль пришел в восторг от «русского диктатора»: «Очень немногие из живущих людей смогли бы в несколько минут понять соображения, над которыми мы так настойчиво бились на протяжении ряда месяцев. Он все это оценил молниеносно...»

И все же об открытии второго фронта в 1942 году Сталин снова выразил свою точку зрения в меморандуме на следующий день, а Черчилль — свою. «Самый лучший второй фронт в 1942 году и единственная возможная крупная операция с Атлантического океана — это операция «Торч», — настаивал премьер-министр. — Если ее можно будет осуществить в октябре, она окажет больше помощи России, чем какой-либо другой план. Она также подготовит почву для 1943 года...»

Вечером 14 августа в Кремле состоялся официальный обед. Присутствовало около сорока человек. «Распространялись глупые истории о том, что эти советские обеды превращаются в попойки. В этом нет ни доли правды. Маршал и его коллеги неизменно пили после тостов из крошечных рюмок, делая в каждом случае лишь маленький глоток. Меня изрядно угощали».

Сэр Уинстон Леонард Спенсер Черчилль чуточку слукавил. Поддали тогда как следует! Вот как вспоминает тот прием в Кремле в своих неопубликованных мемуарах Главный маршал авиации Голованов: «В один из августовских дней я был вызван Сталиным с фронта, что случалось нередко. Прибыв в штаб АДД, я, как всегда, занялся накопившимися делами. Раздался телефонный звонок. Сняв трубку, я услышал голос Сталина. Поинтересовавшись, как идут дела, он сказал:

— Приведите себя в порядок, наденьте все ваши ордена и через час приезжайте.

Раздались частые гудки. И прежде случалось, что Сталин, позвонив и поздоровавшись, давал те или иные указания, после чего сразу клал трубку. Это было уже привычно. Верховный имел обыкновение без всяких предисловий сразу приступать к тому или иному вопросу. А вот указаний надеть ордена и привести себя в порядок за год совместной работы я еще ни разу не получал.

Обычно я не носил наград, и пришлось немало потрудиться, чтобы правильно прикрепить ордена на гимнастерке. Придя в назначенный час, я и вовсе был сбит с толку. Поскребышев направил меня в комнату, расположенную на одном этаже с Георгиевским залом. Там уже были К. Е. Ворошилов, В. М. Молотов, А. С. Щербаков и еще два-три человека.

Вошел Сталин, не один. Рядом с ним я увидел высокого полного человека, в котором узнал Уинстона Черчилля, и какого-то военного, оказавшегося начальником английского генерального штаба Аланом Бруком. Сталин представил Черчиллю присутствующих, а когда очередь дошла до меня и он назвал мою довольно длинно звучавшую должность, дав при этом соответствующую аттестацию, я почувствовал, что краснею. Черчилль очень внимательно, в упор разглядывал меня, и я читал в его взгляде некоторое изумление: как, мол, такой молодой парень может занимать столь высокую и ответственную должность? Поскольку я был самым младшим, здоровался я с Черчиллем последним. После представления Черчиллю всех нас Сталин пригласил к столу.

Если не ошибаюсь, на этой встрече присутствовало человек десять, а может быть чуть больше. Стол был небольшим, но за ним уселись все. Я оказался напротив Климента Ефремовича Ворошилова, перед тарелкой которого стояла бутылка водки со стручком красного перца. Это было, как он утверждал, его лекарство от желудка. По правую руку от Ворошилова сидел Брук, затем Черчилль, рядом с ним Сталин, далее Молотов и другие. Сталин налил Черчиллю вина и провозгласил здравицу в честь союзников. Сразу вслед за этим Ворошилов взял стоявшую перед ним бутылку, пододвинул две солидного размера рюмки, наполнил и подал одну из них Бруку со словами:

— Предлагаю выпить со мной за доблестные вооруженные силы Великобритании и Советского Союза. По нашему обычаю в таких случаях пьют до дна, если, конечно, человек, которому предлагают, согласен с этим. — И выпил свою рюмку до дна.

Англичанину ничего не оставалось, как последовать примеру Климента Ефремовича.

Тем временем я увидел в руках британского премьера бутылку армянского коньяка. Рассмотрев этикетку, он наполнил рюмку Сталина. В ответ Сталин налил тот же коньяк Черчиллю. Тосты следовали один за другим. Сталин и Черчилль пили вровень. Я уже слышал, что Черчилль способен поглощать большое количество горячительных напитков, но таких способностей за Сталиным не водилось. Что-то будет?..

Почему, и сам не знаю, мною овладела тревога. За столом шла оживленная беседа, звучала русская и английская речь. Референт Павлов с такой легкостью и быстротой переводил разговор Сталина с Черчиллем, что казалось, они отлично понимают друг друга без переводчика. Речь Черчилля была невнятна, говорил он, словно набрав полон рот каши, однако Павлов ни разу не переспросил его, хотя беседа была весьма продолжительна.

Тосты продолжались. Черчилль на глазах пьянел, в поведении же Сталина ничто не менялось. Видимо, по молодости, я слишком откровенно проявил интерес к состоянию двух политических деятелей и очень переживал, чем все это кончится... Вдруг Сталин вопросительно взглянул на меня. Я понял, что проявляю чрезмерное любопытство, и стушевался.

Встреча подошла к концу. Все встали. Распрощавшись, Черчилль покинул комнату, поддерживаемый под руки. Остальные тоже стали расходиться, а я стоял как завороженный и смотрел на Сталина. Конечно, он видел, что я все время наблюдал за ним. Подошел ко мне и сказал: «Не бойся, России не пропью. А вот Черчилль будет завтра метаться, когда ему скажут, что он тут наболтал...» И твердой, неторопливой походкой вышел из комнаты.

На 16 августа планировался вылет премьер-министра в свои туманные края. Накануне вечером он еще раз встретился со Сталиным и после часовой беседы стал прощаться. «Но тут вдруг Сталин пришел в замешательство», — вспоминает Черчилль, —

и сказал особенно сердечным тоном, каким он еще не говорил со мной: «Вы уезжаете на рассвете. Почему бы нам не отправиться ко мне домой и не выпить немного?» Я сказал, что в принципе я всегда за такую политику. Он повел меня через многочисленные коридоры и комнаты до тех пор, пока мы не вошли на безлюдную мостовую внутри Кремля и через несколько сот шагов пришли в квартиру, в которой он жил. Он мне показал свои личные комнаты, которые были среднего размера и обставлены просто и достойно. Их было четыре — столовая, кабинет, спальня и большая ванная. Вскоре появилась сначала очень старая экономка, а затем красивая рыжеволосая девушка, которая покорно поцеловала своего отца. Он взглянул на меня с усмешкой в глазах, и мне показалось, что он хотел сказать: «Видите, мы, большевики, тоже живем семейной жизнью». Дочь Сталина начала накрывать на стол, и вскоре экономка появилась с несколькими блюдами. Тем временем Сталин раскупоривал разные бутылки, которые вскоре составили внушительную батарею. Затем он сказал: «Не позвать ли нам Молотова? Он беспокоится о коммюнике. Мы могли бы договориться о нем здесь. У Молотова есть одно особенное качество — он может пить». Тогда я понял, что предстоит обед...»

Да, обед состоялся. В 2 часа 30 минут утра Черчилль уже не выдержал и сказал, что должен ехать. В коммюнике интеллигентно сообщалось: «Беседы, происходившие в атмосфере сердечности и полной откровенности, дали возможность еще раз констатировать наличие тесного содружества и взаимопонимания между Советским Союзом, Великобританией и США...»

Умели, выходит, и большевики договариваться с капиталистами. Получалось и без этого — времен перестройки — «общечеловеческого лица».

...Вот здесь, пожалуй, уместно пристроиться с экипажем на транспортный самолет нашего земляка Сикорского и очутиться в Тегеране. Это уже конец ноября 1943-го — историческая Тегеранская конференция. Именно тогда встретились И. В. Сталин, Ф. Д. Рузвельт и У. Черчилль, решений которых ждал истерзанный войною мир.

Поездом до Баку, а дальше самолетом — такой маршрут выбрал для советской делегации Сталин, и подготовка его проходила в полной тайне. Предосторожность была не лишней. Крупный специалист по кровавым операциям и диверсиям штурмбанфюрер СС Отто Скорцени получил личное задание Гитлера — выкрасть в Тегеране президента Рузвельта. Было возможно покушение на жизнь и всех участников конференции, о чем узнали наши разведчики и своевременно информировали свою службу.

Накануне отправки самолетов в Баку Сталин вызвал командующего АДД А. Е. Голованова и сказал:

— Об этом никто не должен знать, даже самые близкие вам люди. Организуйте так, чтобы самолеты и экипажи были готовы к полету, но не знали, куда и зачем. Нужно организовать дело, чтобы под руками были самолеты как в Баку, так и в Тегеране, но никто не должен знать о нашем там присутствии. Продумайте все как следует, время еще есть. Завтра мы с вами еще встретимся...

Герой Советского Союза генерал-полковник авиации С. Ф. Ушаков в годы войны был заместителем главного штурмана Авиации Дальнего Действия. Сергей Федорович, вспоминая те дни, рассказывал, как его вызвал тогда Голованов и объявил:

— Вот что. Три экипажа Си-47 и моя машина уже подготовлены для перелета в США по восточной трассе, выписаны необходимые документы. Штурманом моего экипажа полетите вы. И то, что я сейчас скажу, кроме вас и меня, никто не должен знать. Завтра мы полетим в Тегеран через Сталинград и Баку. Экипажи, кроме штурманов, прибудут на аэродром к восьми часам утра. Штурманам же приказано явиться сегодня в штаб к двадцати часам. Вы проведете с ними подготовку к полету, и все останетесь ночевать в штабе. Полет будет проводиться в режиме радиомолчания. Об изменении маршрута летчикам скажут только после взлета.

Как видно, командующий продумал все как следует. Тем более что Сталин, отправляясь в дальнюю дорогу, лично интересовался подготовкой экипажей. Летели-то не на пирушку — предстоял крупный разговор об открытии второго фронта.

О Тегеранской конференции сын американского президента генерал Э. Рузвельт сказал просто и ясно: «Конечный результат встречи в Тегеране состоял в том, что Сталин добился на ней того, чего хотел. Второй фронт открылся...»

30 ноября по случаю дня рождения Черчилля участники конференции собрались в английском посольстве. Черчиллю исполнилось 69 лет, и на столе виновника торжества был огромный торт с таким же числом зажженных свечей. Гости обменивались тостами, и Сталин свой первый тост сказал кратко:

— За моего боевого друга Черчилля!

Черчилль поддержал этот русский обычай — произносить тосты и чокаться, и сказал в ответ:

— За могущественного Сталина!..

А потом, когда уже, видно, поддали как следует, начальник штаба Англии генерал Алан Брук понес околесицу: начал высчитывать, кто из союзников больше других пострадал в войне. Понятно, потянул одеяло на себя, мол, англичане больше всех сделали для победы... И тогда поднялся Сталин. Зал затих.

— Я хочу сказать о том, что, по мнению советской стороны, сделали для победы президент Рузвельт и Соединенные Штаты Америки, — начал он. — В этой войне — главное машины. Соединенные Штаты доказали, что они могут производить от восьми до десяти тысяч самолетов в месяц. Англия производит ежемесячно три тысячи самолетов, главным образом тяжелых бомбардировщиков. Следовательно, Соединенные Штаты — страна машин. Эти машины, полученные по ленд-лизу, помогают нам выиграть войну. За это я и хочу поднять свой бокал...

Тост за ленд-лиз. Спустя годы Анастас Микоян уточнит: «Без ленд-лиза мы бы наверняка еще год-полтора лишних провоевали»... Так что, выходит, и государственные соображения, и обыкновенный взгляд механика Дремова на помощь наших союзников совпадали.

После конференции в Тегеране Элиот Рузвельт встречался со Сталиным в Кремле и получил разрешение на территорию под авиабазу для бомбардировщиков Б-17 и Б-24, а также для разведывательных самолетов. База была оборудована под Полтавой.

«Русские считали, что они несут основные тяготы войны...» — вспоминая былое, заметит как-то генерал Э. Рузвельт.

Не знаю, считали так русские или не считали — вот нынче доподлинно известно, что где-то там за кулисами о долгах Советского Союза по ленд-лизу заговорили: с учетом процентов 722 миллиона долларов насчитали. Наши ребята с кейсами — специалисты по забугорным связям — сами и срок выплаты тех миллионов предложили. Ну и шустрые мужичонки! Хотелось бы в таком случае узнать: а как же с нашей-то Аляской? Не пора ли вернуть старый должок России? Знамя-то над московским Кремлем уже не красное...

Вот в Сибири живет американец Сильвио Склоччини. Полюбил Сильвио русскую женщину, прикипел к тайге, Байкалу и оставил Америку. Штаты, конечно, не забывает. А там, говорят, не у нас — пальчиком не пригрозишь: «Я это запомню...» Так что о том ленд-лизе ветеран второй мировой войны Склоччини уверенно выразил мнение своих соотечественников: «Ни один простой американец не держит и мысли о том, что Советский Союз остается должником США за военные поставки. Любой здравомыслящий человек, озабоченный будущим, скажет, что ни о какой уплате долга не может быть речи: двадцать миллионов погибших русских и наши парни, павшие в боях за Нормандию, никогда бы не простили нам подобных торгов. Давайте же будем достойны их памяти...»

Как просто и ясно. И как разнятся те закулисные сговоры и думы простых людей. Отчуждение, угрозы, холодок недоверия — ловко привносится все это в отношения народов проделками лукавых политиков.

А ведь было... «С американцами мы здорово погуляли после войны, — рассказывает полковой разведчик Игорь Борисович Владимиров. — Эти ребята сразу оказались близкими нам и по духу, и по настроению. Хотя многому в нас удивлялись. К примеру, заинтересовала их как-то наша обгоревшая машина ЗиС-5. Кабина у нее почти вся выгорела, щитка приборов не было, от руля осталась одна железная арматура, а мы на этой машине ездили. Ходили американцы вокруг нее, как вокруг какого-то редкого музейного экспоната, рассматривали и задавали все один и тот же вопрос: «Неужели она может двигаться?» Тогда наш шофер сел за руль, соединил два торчащих где-то внизу проводка — это значит включил зажигание, завел двигатель и поехал. Американцы в восторге аплодировали, смеялись: «Такая надежная техника может быть только у русских!..» А потом, уже за столом, они показывали нам немецкие газеты с карикатурами на русских солдат, где мы были изображены с множеством медалей и орденов. Парни спрашивали: «А почему же у вас нет наград? Вы что, плохо воевали?» Когда мы начали

доставать свои награды из карманов, они уже хохотали до слез!»

В 1941 году офицер военно-морских сил США Сэмюэл Фрэнкель получил назначение в Мурманск, где имел широкие полномочия по ленд-лизу. «Я отлично ладил с русскими, — вспоминал американец, почетный гражданин Мурманска. — Мы находились на переднем крае, в самой гуще событий — там не занимались политикой. В начале войны те, кто имел отношение к политике, там не появлялись — было слишком опасно. Мы отлично ладили до того момента, когда война начала близиться к концу и стало безопасно бывать в Мурманске. Тогда эти люди, например из тайной полиции, стали чаще там бывать. Мои друзья предупредили меня, что, когда советские официальные лица будут спрашивать, как у меня здесь складываются отношения с советскими людьми, мне лучше отвечать: «Ужасно, мы совершенно не можем вместе работать...» Советские официальные лица вовсе не хотели, чтобы у русских складывались слишком хорошие отношения с американцами».

Все так. И сын президента Рузвельта сетовал по этому поводу. Но в Кремле-то еще не придумали «социализма с общечеловеческим лицом». Будущий президент нашего Отечества еще на тракторе гонял по ставропольским полям, польку-бабочку отплясывал в сельском клубе — ему еще кое-что из Маркса предстояло пройти. Ну, а американцы...

Техник самолета Владимир Петрович Бобрус, вспоминая послевоенное время, рассказывал мне о своих встречах с ними — как легко тогда сошлись в столице Австрии русские с парнями из-за океана.

— В центре Вены стояли четыре комендатуры — наша и союзников. И сначала мы жили дружно, как братья. Помню, обменивали погоны, разные там значки, притом на что хочешь — на машину, на мотоцикл. У каждого ведь что-то было. А как началась холодная война, то прислали американцы новое пополнение — с теми дружбы уже не получалось. Пошли драки, стрельба в ресторанах. А раз американцы наших механиков напоили и по радио объявляют: «Сейчас будут русские выступать». А наши еле языком ворочают — кто матом кроет, кто про Ермака поет. Такой вот юмор...»

А вот что рассказывал старший инженер 897-го истребительного авиаполка Райло: «Примерно в восьмидесяти километрах западнее Бадена, в районе города Линц, где мы стояли, проходила демаркационная линия между нашими и американскими войсками. И вот оттуда зачастили прилетать группами по шесть-восемь самолетов американские истребители «Мустанги». Появляясь над аэродромом, они начинали хулиганить: пикировали на наши самолеты, носились на бреющем... Командиры эскадрилий звонили на КП, просили разрешения надрать хвосты тем «Мустангам». Командир полка тоже не выдерживал и звонил в штаб дивизии, но оттуда следовал категорический приказ: «Не взлетать! Возможны провокации...» Вот так-то!

Летчики, конечно, кипели: «Пусть попробуют еще сунуться...» Но приказ есть приказ. А когда заходил разговор о боевых машинах — их, американских, и наших, советских — оценка была однозначной:

— Наши «Яки» лучше...

Заметим, эти слова говорились уже не для комиссара с особистом. К тому времени многие наши истребительные авиаполки полностью укомплектовали самолетами Як-3. С целью увеличения скорости машины конструктор А. Н. Яковлев улучшил ее аэродинамику: с поверхности «Яка» убрали все, что создавало излишнее сопротивление, в том числе антенну бортовой радиостанции, которая палкой торчала за фонарем кабины летчика. Конструктор авиадвигателей В. Климов повысил мощность мотора без изменения его веса. А вес самолета снизили даже за счет крепления трубопроводов всех систем: вместо металлических хомутов стали применять обычный пеньковый шпагат. То есть в буквальном смысле все держалось на «веревочках». Но... Вираж на высоте 1000 метров за 16—17 секунд — что-то значило. «Мессеру» последней модификации — Ме-109Г — наш «Як» заходил в хвост с первого виража! Как-то был перехвачен такой приказ немецкого авиационного командования: «Як» без палки — в бой не вступать». Но это к слову.

Я уже поставил бы точку, да вот подумал и решил передать еще один эпизод из тех огненных лет. Передам так, как он запомнился одному капитану. Представляю его — Владимир Иванович Жолнин. Проживал ветеран войны в старинном русском городе Гусь-Хрустальный. Пишу — проживал — поскольку письмо его храню без малого четверть века и о судьбе солдата ничего не знаю.

Так вот, осенью 1944-го, форсировав реку Тису, мы, вспоминает Владимир Иванович, преследовали немцев и вот как-то остановились на кратковременный отдых вблизи городка Кечкемет. Помню, в осеннем небе, перекликаясь между собой, на юг тянулись журавли. Мы провожали близких русскому сердцу птиц — наших родных северных журавлей. Неожиданно в небе появился многомоторный бомбардировщик. Он летел на большой высоте, а за самолетом, как длинный шлейф, тянулась лента черного дыма. Вдруг машина вспыхнула. В этот момент от бомбардировщика отделился темный комок. Вскоре над ним раскрылся парашют, а самолет, объятый пламенем, рухнул вниз и взорвался.

Когда парашютист приземлился, все бросились к нему.

— Сейчас узнаем, кто такой — друг или враг! — воскликнул кто-то из бойцов, но, подбежав к месту его приземления, мы обнаружили, что он недвижим.

Это был, конечно, летчик. Лежал он без головного убора. Длинные русые волосы закрыли лоб и глаза. Из-за посиневших губ блестели крепко сжатые зубы. На летчике был кожаный комбинезон с застежками-молниями, но по такой одежде определить, кому он принадлежал, конечно, невозможно. Тогда кто-то из наших расстегнул комбинезон, и мы увидели на суконном френче колодки американских орденов и медалей.

— Американец! Наш союзник... — заговорили в толпе, словно земляка встретили. Но тут же тревога — да жив ли?..

Пожилой сержант приложился ухом к груди летчика, прислушался и заключил:

— Кажись, жив. Сердце чуть бьется... Вот бы врача сюда...

Врач оказался тут как тут: помню, капитан медицинской службы. Он прикатил из села на мотоцикле, осмотрел американца и распорядился:

— Немедленно в медсанбат!

Американца подхватили и понесли осторожно.

Медсанбат находился неподалеку, в сельской школе. Минут через десять все бойцы подтянулись туда в ожидании результата. Ребят волновало: спасут ли медики жизнь пилота?..

И вот из операционной вышел врач. Он быстро проговорил:

— Товарищи, союзника может спасти только переливание крови. Кто даст свою кровь?.. Медлить нельзя...

К дверям операционной сразу же рванулось много наших парней.

— Я, я! — кричал каждый.

С группой крови, подходящей для переливания тяжелораненому, оказался высокий широкоплечий старшина в танкистском шлеме. Его кровь и перелили летчику.

— Теперь наш союзник будет жить, — объявил всем после операции военврач, и тогда ребята разошлись.

В селе близ Кечкемета мы задержались на несколько суток. Американский летчик тоже находился там, в медсанбате. Он поправлялся, набирал силы. Мне удалось как-то побеседовать с ним. Летчика звали Артур Моррисон. Родом он был из маленького поселка штата Виргиния. Это я хорошо запомнил.

Так вот их «летающая крепость» бомбила Вену. Самолет подбили немецкие зенитки. Возвращаться на базу во Францию было далеко. Тогда командир экипажа и принял решение лететь к русским, к своим союзникам. Американцы уже знали, что мы стоим в Венгрии, где-то между Сегедом и Кечкеметом. Дотянуть-то до нас они тогда дотянули, но вот все товарищи Артура погибли в горящем самолете. Лишь ему в последний момент удалось выброситься с парашютом. Так он и приземлился — раненный осколками снаряда в плечо и руку.

Летчик долго потом искал среди нас того танкиста, расспрашивал, где может быть его кровный брат.

— Да, да, брат... — взволнованно говорил он, — ведь мое сердце бьется вместе с кровью русского танкиста...

Найти танкиста было, конечно, нелегко. Вероятней всего, он был уже на подступах к Будапешту. Вскоре американского летчика эвакуировали в тыл, а мы двинулись дальше — освобождать столицу Венгрии. Такой вот еще эпизод минувшей войны...

Дипломированные мужички с кейсами — конторщики-внешторговцы, столь заботливо высчитавшие наши долги по «ленд-лизу» — все ли учли, любезные? Русский солдат Владимир Жолнин и американский пилот Моррисон могли бы напомнить многое, уточнить кое-что.

Или история, действительно, ничему так и не учит?..

РЕКЛАМА

АТ

ВНЕШНИЙ ВИД И САЛОН САМОЛЕТА — ЛИЦО АВИАКОМПАНИИ!

Предприятие «АВИАТЕХНОЛОГИЯ»

ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ОКРАСКУ АВИАТЕХНИКИ
ЛУЧШИМИ ЗАРУБЕЖНЫМИ ПОЛИУРИТАНОВЫМИ МАТЕРИАЛАМИ
И ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ САЛОНОВ САМОЛЕТОВ
С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ, ОТВЕЧАЮЩИМ МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ.

Покрытие самолета полиуритановыми материалами обеспечивает на протяжении всего срока эксплуатации:

- выполнение каждого сорокового полета на сэкономленном топливе;
- хорошие эксплуатационные качества внешней поверхности;
- отличный внешний вид;
- высокую яркость цвета;
- защиту от воздействия агрессивных сред, грязи и копоти.

ПРЕДПРИЯТИЕ «АВИАТЕХНОЛОГИЯ» ПРЕДЛАГАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ УСЛУГИ:

окраску полиуритановыми материалами воздушных судов всех типов любой авиакомпании с применением зарубежного оборудования и нанесением символики по желанию заказчика ● окраску акриловыми эмалями самолетов Ил-76, Як-42 и другой авиационной техники ● переоборудование салонов самолетов всех типов по лучшим отечественным и зарубежным технологиям.

Предприятие «АВИАТЕХНОЛОГИЯ» располагает лучшим современным оборудованием и новыми технологиями, что обеспечивает
ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ, МИНИМАЛЬНЫЕ СРОКИ И ПРИЕМЛЕМЫЕ ЦЕНЫ.

НАШ АДРЕС:
140150, Московская обл.,
п. Быково, ул. Солнечная, 40.
Телефон: (095) 558-40-43.
Факсы: (095) 557-25-66; 558-41-52.
Телетайп: 02206757 «ПОЛЕТ».



ХАРАКТЕРЫ

«Характеры, игровой темперамент — порох футбола», — любил повторять капитан предвоенного «Спартака» Андрей Старостин. Большой мастер, настоящий спортсмен, сильный человек, он являлся главной фигурой на поле, поставленной в средоточии футбольного матча. Кажется, все было послушно его воле. «За его движениями, внешним обликом проступала страстная натура, что-то оперное: половецкий хан Кончак», — написал об Андрее Старостине в одной из своих книг летописец нашего футбола Лев Филатов.

Вот и сегодняшние успехи «Спартака» во многом объясняются наличием в команде футболистов с характером. Точнее — рождены из настоящих характеров. И не одного-двух, а нескольких. Именно они, характеры, помогли «Спартаку» прибавить в мощи, не страшиться сильных и жестких соперников, которые еще недавно просто сминали «романтичных» спартаковцев. Команда отныне способна весь сезон пройти, как принято говорить в авиации, на форсаже и не сломаться. Потому что есть мощь, есть сила, есть характеры.

В первую очередь это, конечно, относится к игрокам обороны. Не случайно, первый чемпион России в прошлом году пропустил меньше всех мячей. Именно защитники помогли «Спартаку» сломать «традицию» своих неудачных выступлений в первых весенних встречах в европейских турнирах, выиграть матчи 1/4 финала в розыгрыше Кубка кубков. В прежние годы команда четыре раза доходила до четвертьфинала. В двух случаях «Спартак» начинал весенний «отсчет» с ничьих и дважды терпел поражения. Весна 1993 принесла, наконец, команде долгожданный успех.

Из оборонительных рядов «Спартака» настоящими мужскими характерами выделяются Виктор Онопко и Дмитрий Хлестов. Они бесспорные лидеры среди тех, в кого верит главный тренер команды Олег Романцев. С кем ставит свою игру и вынашивает самые честолюбивые планы.

В чем конкретно проявляется истинно спортивный характер?

Товарищи по команде, спортивные журналисты, рассказывая о лучшем футболисте России, не жалели красок для того, чтобы подчеркнуть скромность, покладистость, бесконфликтность Виктора Онопко в обыденной жизни. Только скромные и покладистые вряд ли будут заметны в большом футболе. Игра Виктора тому подтверждение: свою пробивную мощь, твердость духа, мужество и отвагу он целиком оставляет на поле. Не случайно под его «каток», отчаянную силовую борьбу, цепкость в отборе мяча попадали такие звезды европейского футбола, как голландец Гуллит, англичанин Раш, другие мастера высокого класса.

Крепким и цельным характером наделила природа и Дмитрия Хлестова. Он умеет начисто выключить из игры, нейтрализовать самого опасного форварда соперника. Хорошая стартовая скорость, мощный бег позволяют ему догнать и «обезвредить» любого резвого нападающего. «У Димы мертвая хватка, он пропустит соперника к моим воротам только «через свой труп», — говорит о Хлестове вратарь «Спартака» Станислав Черчесов. — Он из тех защитников, которым впору кричать не «пожестче», а «помягче, поаккуратнее». Уж слишком безрассудно порой бросается Дмитрий на соперника. Чувство страха ему неведомо, но умышленной грубости он не допустит никогда — не так воспитан. Боец до мозга костей, но — джентльмен».

Однако возможно ли, чтобы все одиннадцать футболистов, что выходят на игру, были с «железными» характерами, слыли бойцами? Один из организаторов английского футбола заметил как-то, «что хорошей команде необходимы не только знающие себе цену «суперзвезды», но и футболисты с куражем, и азартные ребята, и настоящие друзья, которые всегда помогут. Необходимы, наконец, весельчаки, добряки, остряки. Если в команде есть любители карточной игры, то должны быть и те, кто любит читать, играть в шахматы... Беда, когда все одиннадцать футболистов — на одно лицо».

Конечно, не все согласятся с подобным мнением. Многие сегодняшние «хозяева» футбола, в том числе и маститые тренеры, предпочитают иметь дело с высокими профессионалами, которые хорошо знают, чего они должны добиться и что они за это получат. Что касается московского «Спартака», то самые большие успехи пришли к нему тогда, когда команда жила одной дружной семьей, семьей единомышленников. Это относится и к прошлогоднему успеху — победах в чемпионате России и розыгрыше Кубка СССР-СНГ, добытых в острой спортивной борьбе.

Настоящий характер вырабатывается годами, но чтобы ему полностью раскрыться, засверкать яркими красками, необходимы обстоятельства, нужны условия. Как это, к примеру, случилось с сегодняшними лидерами «Спартака» — полузащитниками Валерием Карпиным и Андреем Пятницким. Будучи призванными на службу в армию они по два сезона отыграли в ЦСКА, но так и не нашли себя, не раскрылись. Оба не скрывают, что обстановка в команде им не нравилась, хотя рядом играли ребята, которые цену себе знали, многие из них сейчас успешно выступают в зарубежных клубах. А вот что они говорят сегодня о «Спартаке».

Валерий Карпин: «Тренировки в «Спартаке» — это настоящее творчество, они интересны, нешаблонны и никогда не приедаются. Если тренеры умеют рутинный в общем-то процесс превратить в необычные занятия, то не удивительно, что и игроки у них растут, как на дрожжах. Грех ведь не расти, не раскрываться при таком отношении к тренировкам. Скажем, Онопко, Ледяхов, Пятницкий, да и я, пришли в «Спартак» уже с футбольным стажем. Но разве мы играли раньше так, как отыграли прошлый сезон в «Спартаке»? Нет, по-настоящему раскрыться можно только у Олега Ивановича Романцева».

Андрей Пятницкий: «Я очень переживал, когда в начале прошлого сезона вдруг услышал разговоры о том, что де Пятницкий — не «спартаковский игрок». Но чтобы доказать, что это не так, нужно было почти год потренироваться у Романцева. Себя заново найти. Теперь-то я понял, что «Спартак» — это и есть моя команда, что мы с ней одной крови... У нас вообще сейчас команда приятная, ребята в порядке, все чисто по-человечески. Живем как бы одной семьей, семьей единомышленников. А это — главное».

Как не раз подчеркивал начальник команды Николай Петрович Старостин, Карпин и Пятницкий в обыденной жизни — скромные, порядочные, простые и открытые ребята. Хотя характеры у них и несколько разнятся. В этом «виновата», очевидно, и сама природа: Валерий родился и вырос в прохладной и замкнутой Эстонии, Андрей — в солнечном, гостеприимном Узбекистане. Люди они сугубо гражданские, миролюбивые. Но именно футбол сделал их настоящими мужчинами. Оба они прошли нелегкую школу во второй и первой лигах, где, как правило, сражаются команды жесткие, заводные. Берут они чаще не мастерством, а волей, злостью. Между прочим, немаловажными качествами и в большом футболе. Иначе игроки сломаются физически и морально.

И вот, когда к настоящему спортивному характеру прибавилось настроение, игра пошла, появился, как говорят артисты, кураж. По признанию руководителей «Спартака», спортивных журналистов, а главное — миллионов болельщиков, прошедшие сезоны были для Валерия Карпина и Андрея Пятницкого, без сомнения, лучшими в их футбольной жизни.

Б. ОРЛОВ

г. Москва.





«ВЕСЕЛАЯ РОССЫПЬ» В ПОЛЕТЕ

Афоризмы, крылатые фразы, словесная россыпь... Литературный жанр, требующий остроты взгляда, веселого нрава, отточенного почерка. Мы часто их слышим в разговорах друзей и знакомых, на концертах, по радио, с экранов телевизоров. Конечно, у большинства афоризмов есть авторы, имен которых мы, как правило, не знаем. «Московский Клуб афористики» поможет исправить этот пробел. В этом уникальном коллективе есть доктора наук (один с фамилией Вольтер), есть бывшие номенклатурные работники (один с фамилией Генсек), есть ветераны войны (среди них Герой Советского Союза Батиевский, воевавший в легендарном полку «Илов»), есть у клуба и свой президент — наш постоянный автор Лев ЧУБАРОВ.

Сегодня мы выносим на суд читателей несколько миниатюр из россыпи афоризмов членов «Московского Клуба афористики».

Лев Краткий:
Зароем котлован перестройки!
Согнутые спины модны и поныне.
Своих жен бросают, чужих — оставляют.
У Владыки тоже своя рука наверху.

Из объявлений:
Найдено в архиве магазина: «На молочные продукты цены снижены...»

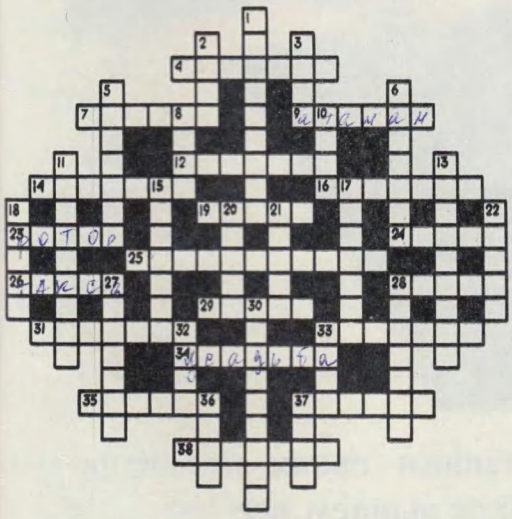
В цирковой программе: «Трюк исполняется впервые и в последний раз».

По городскому радио: «Завтра во всех банках города — День открытых дверей».

В зоопарке: «Руки не протягивайте — протянете ноги».

Виктор Власов:
Истина устанавливается поднятием не рук, а интеллекта.
Не лезьте к женщине в душу, когда там и без вас тесно.
Мало того, что живем, как в курятнике, да еще и на птичьих правах!
Каждое первое апреля он объяснялся жене в любви.
Чтобы взлететь, нужны крылья, чтобы упасть, — достаточно толчка.
В ракете прошлого далеко не улетишь.
Беспутный человек — это альпинист или пилот.
Градусы легче поднять, чем опустить.
Год Лошади, год Овцы, год Петуха... Когда же придет год Человека?
Теплой встречи не получилось — отсутствовало горячительное.
Жизнь настолько коротка, что не успеваешь изжить всех своих недостатков.
Не откладывай на третье тысячелетие то, что можно сделать во втором.
Пусть время летит, лишь бы оно не останавливалось.

Кроссворд



По горизонтали: 4. Звезда созвездия Орла. 7. Подвижная часть крыла. 9. Высший начальник казачьего войска. 12. Продукт окисления металлов, сплавов. 14. Небольшая лирическая инструментальная пьеса. 16. Точка зрения. 19. Горный массив в Польше, Чехии и Словакии. 23. Часть турбины. 24. Энергия потока жидкости в данной точке. 25. Элемент посадки летательного аппарата. 26. Порода охотничьих собак. 28. Деталь кривошипно-ползунного механизма. 29. Длиннокрылая быстролетающая птица. 31. Недостаток времени в шахматной, шашечной партии для обдумывания ходов. 33. Редкая, ценная вещь. 34. Производственный и жилой центр колхоза. 35. Навигационный прибор. 37. Качка самолета. 38. Часть винта летательного аппарата.

По вертикали: 1. Устройство для автоматического управления полетом летательного аппарата. 2. Заранее намеченный порядок выполнения работы. 3. Эмблема искусства. 5. Колебания конструкций самолета. 6. Часть старинной крепости. 8. Аллотропная модификация кислорода. 10. Устройство, используемое для посадки в летательный аппарат. 11. Стандартная емкость, служащая для бестарной перевозки грузов. 13. Специалист, управляющий работой транспортных средств аэропорта. 15. Персонаж оперы Д. Россини «Дон Карлос». 17. Оболочка фюзеляжа. 18. Часть летательного аппарата. 20. Представитель учреждения, организации, выполняющий поручения. 21. Спортивные соревнования на автомобилях. 22. Переходная зона между воздушными массами с разными физическими свойствами. 27. Советский авиаконструктор. 28. Нутромер. 30. Радионавигационное устройство. 32. Город-герой. 33. Подмоторная несущая конструкция. 36. Отклонение летательного аппарата от заданного курса под влиянием метеорологических факторов. 37. Надпись в фильме.

Составил Р. АКИМОВ.

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

Сдано в набор 28.03.1993 г. Подписано к печати 19.04.1993 г. Формат 60×90 1/8. Печать глубокая.
Усл. печ. л. 6. Усл. кр.-отт. 16,5. Уч.-изд. л. 10,247. Зак. № 2445. 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.