ISSN 0017—3606

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

2
1994

НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАССАХ РОССИИ

ЧЕЛОВЕК ИЗ ЛЕГЕНДЫ

ГДЕ ГОТОВЯТ ВЕРТОЛЕТЧИКОВ



70226



ВНИМАНИЮ ДЕЛОВЫХ ЛЮДЕЙ!

Ваша реклама, размещенная в журнале «Гражданская авиация», станет достоянием миллионов пассажиров воздушного транспорта. Потому что наше издание вы можете встретить на борту самолетов всех ведущих авиаперевозчиков России и ближнего зарубежья. А с помощью авиакомпании «Аэрофлот — Российские международные авиалинии» он регулярно доставляется почти в сто стран мира.

Приглашаем к сотрудничеству на выгодных условиях рекламодателей и рекламных агентов.

Наш контактный телефон: 925-85-06.

Редакция журнала «Гражданская авиация».

гражданская АВИАЦИЯ

2-94

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ОРДЕНА ДРУЖБЫ НАРОДОВ
МАССОВЫЙ ЖУРНАЛ

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:
Самолет Ил-86 уходит в ночь.

Фото В. ГРЕБНЕВА.



УЧРЕДИТЕЛЬ:
РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА

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

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

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

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

В НОМЕРЕ:

ПОТАПОВ В. **Как подобает партнерам** 1

ПОГРЕБНЯК Л. **Трудностям вопреки** 5

ВАСЮКОВ В. **У «ДУЭТа» много профессий** 6

ГРИБАНОВ С. **Его звали Соколовым** 9

ИВАНОВ В. **Аэропорты России** 12

ДОРОФЕЕВ В. **Программы технического сотрудничества** 14

ГОЛЬЦОВ В., ТРОШИН А. **Там, за океаном** 16

ЛАМЗУТОВ В. **Открывая новые возможности** 20

АДЛЕР Е. **Флагман МВЛ** 21

ГАЛЬКОВСКИЙ В. **Как сэкономить топливо** 22

СУВОРОВА Т. **Авиамузей в Шереметьеве** 24

Будущая технология — сегодня 26

ЛИХАЧЕВ Б. **Возрождая авиацию России...** 28

Журнал в журнале «Высота». Выпуск № 46 30

ВОРОНЕЦ О. **«Летаю всю жизнь...»** 34

Заповеди Леона Ричардсона 35

АФАНАСЬЕВ В. **По пути интеграции** 36

ЖУРАВЛЕВ А. **Военлет Чулков** 38

КИРИМОВ Э. **«Пионер»** 40

ТОКАРЕВ В. **Земля ураганов** 42

ОРЛОВ Б. **Регби все возрасты покорны** 48

Главный редактор А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия: Г. Т. БЕРЕГОВОЙ, В. Н. ГОЛЬЦОВ (заместитель главного редактора — коммерческий директор), В. В. ЗАМОТИН, Б. А. КРЕМНЕВ, Б. С. ОРЛОВ (помощник главного редактора), В. В. ПОТАПОВ, В. М. ТИХОНОВ, Г. Ф. УНИЧЕНКО, Ю. А. ФИЛИМОНОВ, В. В. ШИТОВ.



На вопросы редакции отвечает Исполнительный директор Производственно-коммерческого объединения «Аэрофлот — Российские международные авиалинии» Генеральный директор Центрального управления международных воздушных сообщений Владимир Владимирович ПОТАПОВ.

КАК ПОДОБАЕТ ПАРТНЕРАМ

— Владимир Владимирович, на страницах журнала Вы, к сожалению, гость редкий, и потому вопросов к Вам накопилось немало. Начать же беседу, видимо, стоит с итогов прошлого года. Каким он был для авиакомпании «Аэрофлот — Российские международные авиалинии», удачным или не очень?

— А это смотря по каким критериям его оценивать. Если с точки зрения имиджа — полеты выполняли в 135 пунктов почти ста государств мира, что ставит авиакомпанию по широте географии на одно из первых мест в ряду других крупных авиаперевозчиков. По объему перевозок мы не превышаем 4,5 миллиона пассажиров в год, что составляет лишь один процент от международных перевозок мира. В «табели о рангах» авиакомпаний занимаем только восемнадцатое место, взамен четырнадцатого, как было раньше, что связано с мировыми тенденциями в авиатранспортном бизнесе и с нашими российскими экономическими и политическими неурядицами.

Тем не менее год закончили с прибылью, что в любом случае неплохо и чего, к слову, смогли добиться лишь немногие авиакомпании. В отношении же тактики и стратегии своего дальнейшего развития — я имею в виду продолжавшуюся борьбу за акционирование авиакомпании — продвинулись вперед мало.

— Об акционировании авиакомпании слухов и домыслов, в том числе и в средствах массовой информации, ходит немало. А если объективно взглянуть, как развивался этот процесс?

— Затянувшаяся история нашего акционирования вкратце такова. В июле 1992 года было издано постановление Правительства Российской Федерации, в котором на базе производственно-коммерческого объединения «Аэрофлот — Советские авиалинии» создавалась авиакомпания «Аэрофлот — Российские международные авиалинии», являющаяся правопреемником прежнего Аэрофлота по всем международным соглашениям, правовым и коммерческим договорам в области воздушного транспорта. В данном постановлении также указывалось, что авиакомпания должна быть акционирована. По решению трудового коллектива осенью того же года в соответствующие инстанции был представлен Устав будущего акционерного общества «Аэрофлот — Российские международные авиалинии», план приватизации — все как положено. По этому плану 51 процент акций должен был принадлежать трудовому коллективу, 49 процентов — государству в лице Госкомимущества Российской Федерации сроком до трех лет. С общего согласия акционироваться предполагалось всем вместе, в комплексе с аэропортом, дочерними компаниями и т. д. Дело в том, что еще в 1991 году эти подразделения, а конкретно — ЦУМВС, аэропорт Шереметьево, АТБ, дочерние компании «Русский витязь», «Золотая звезда», «Российские авиалинии» и «Московские авиалинии» получили статус самостоятельных предприятий, в силу того, что в российском законодательстве понятие дочерней компании отсутствует. Такой же статус получили Центр международных расчетов и Центральное международное агентство. Мотивируя этой самостоятельностью, три дочерние компании переменили ранее принятое решение и надумали акционироваться отдельно. Это «Русский витязь», «Золотая звезда» и «РАЛ», которые, обратившись в Госкомимущество, нашли там полную поддержку. Почему? Да потому, что, дескать, авиакомпания «Аэрофлот — Российские международные авиалинии» монополизирует все международные воздушные перевозки. По согласованию с антимонопольным комитетом дочерним компаниям разрешено было акционироваться отдельно...

— Для нашей экономики понятие дочерних предприятий еще непривычно, тем более если создаются они на воздушном транспорте, где еще недавно все было едино и неделимо...

— Тем не менее дочерние компании имеют многие авиакомпании мира. Так, у «Люфтганзы» их одиннадцать, но лишь одна в какой-то мере пересекается в своей деятельности с материнской. Это «Кондор», которая выполняет некоторый процент чартерных грузовых перевозок. Остальные же заняты либо в строительстве, либо в гостиничном бизнесе, либо в техническом обслуживании. Дочерние компании для целей диверсификации создали «САС», «Бритиш Эруэйз», «Эр Риантa», «КЛМ». Но ни одна из них не имеет дочерних компаний в основной сфере — в регулярных международных перевозках пассажиров. Только чартерные или специализированные грузовые, но никак не регулярные международные — такова мировая практика создания дочерних компаний. У нас же они пытаются конкурировать в сфере основной деятельности с материнской. Абсурдно? Конечно, если учесть к тому же что «карман» их пуст, что располагают они лишь небольшим уставным капиталом, тогда как авиационная техника принадлежит нам. Да можно ли вообще считать их дочерними, если после акционирования контрольный пакет акций будет принадлежать не основной компании, а государству? Допустим, отдадим авиационную технику — пожалуйста, теперь вы полностью самостоятельны. Но ни одна авиакомпания не потянет всего бремени расходов, не имея своей инфраструктуры за рубежом. «Русский витязь», выполняющий грузовые чартерные перевозки, держится «на плаву» за счет того, что работает по ценам в четыре раза ниже мировых! Но так вечно продолжаться не может, к тому же есть чисто техническая

проблема с самолетами Ил-76, который ни по эмиссии, ни по шумам, не говоря уже о расходе топлива, что называется, ни в одни ворота не лезет. И «ворота» эти захлопнутся рано или поздно, Ил-76 перестанут пускать в свои порты многие государства. Что в итоге? Полный крах...

Впрочем, мы уклонились от темы. Вопрос акционирования оставался открытым с сентября 1992 по апрель 1993 года, когда Правительство России не издало нового постановления по акционированию авиакомпании, в котором указывалось уже шесть юридических лиц — ПКО, МКУ, ЦУМВС, одна из дочерних компаний, ЦМР и Шереметьевское транспортное предприятие (бывшее АТБ). Три дочерние компании и Центральное международное агентство должны были акционироваться отдельно. Но и с выполнением этого постановления начались проволочки из-за позиции, занятой Госкомимуществом Российской Федерации. Он в конце концов потребовал проведения конференций трудовых коллективов в каждом отдельном подразделении. В результате акционироваться самостоятельно кроме дочерних компаний решили еще аэропорт и ШТП. Опять начались переговоры с Госкомимуществом и снова собралась общая конференция всех трудовых коллективов авиакомпании, опротестовавшая это решение и потребовавшая вернуться к апрельскому постановлению Правительства 1993 года. В конце концов была создана компромиссная комиссия на которой и договорились, что совместно будут акционироваться четыре юридических лица — ПКО, ЦУМВС, МКУ и ЦМР. Остальные же проведут акционирование каждый отдельно. Однако и по данному соглашению окончательного решения пока не принято. Слухов и домыслов роится вокруг этой истории действительно много, почему и посчитал уместным изложить в хронологическом порядке все этапы нашего пока не состоявшегося акционирования.

— Ваше мнение о целесообразности выделения аэропорта в самостоятельное предприятие?

— По первоначальному плану аэропорт должен был отделиться от авиакомпании в течение трех лет. Теперь уже, коль акционироваться они желают отдельно, «развод» может произойти сразу. Если обратиться опять-таки к мировому опыту, лишь «АЛИТАЛИЯ» владеет 64 процентами акций аэропорта Фимичино. Остальные авиакомпании с аэропортами разделены. Но делать это нужно все-таки цивилизованно. Проблем здесь много. Это и затянувшийся ремонт второй ВПП, грядущая необходимость ремонта перронов, строительства нового терминала Шереметьева-1 и реконструкции Шереметьева-2. Если аэропорт отделяется и становится государственным предприятием, средств на свое развитие он, естественно, не найдет. Значит, путь один: повышение цен за обслуживание, а мы вынуждены будем пойти на сокращение нерентабельных линий. Хотя поскольку Шереметьево для нас базовый порт, мы вправе рассчитывать на льготные тарифы за обслуживание, как принято во всем мире. По моему мнению, гораздо выгоднее авиакомпании и аэропорту на какое-то еще время сохранить альянс. Мы готовы вкладывать средства в его развитие, реконструкцию, после окончания которой можно разделиться.

Есть еще один аспект проблемы — социальный. В случае отделения от авиакомпании коллектив аэропорта лишается целого ряда льгот, которыми он пользуется сегодня.

— Похоже на конфронтацию...

— Нет, просто рыночный подход, при котором вынуждены будем считать свои средства буквально до копейки.

— Что, на Ваш взгляд, даст акционирование?

— Давайте размышлять. Само по себе акционирование, конечно же, не станет источником нашего невиданного расцвета и экономического благополучия. Оно лишь стимул для повышения производительности и качества труда. На мировом рынке первенствуют те авиакомпании, которые лучше обеспечены в материально-техническом отношении, у кого выше имидж, что, естественно, складывается годами, а не вдруг. Третий фактор — эффективная система руководства. Да, став акционерным обществом, мы перейдем в совершенно иную грань самостоятельности. Больше появится прав, сегодня же зарегулированы государством до предела.

«Развязав» себе руки, будем вправе построить нормальную эффективную систему управления авиакомпанией, избавиться от «родимых пятен» Аэрофлота, которых накопилось великое множество. Восемь отделов сегодня руководят, например, грузовыми перевозками. Мыслимое ли дело? Концы с концами не стыкуются, распоряжения отдают все, а спросить — не с кого. Так что менять систему управления просто необходимо.

Ну и, наконец, акционирование окажет влияние на дисциплину в коллективе, на сервис. Взять то же навязшее в зубах воровство в Шереметьевском аэропорту, с которым усилиями одних только органов правопорядка не справиться. Нужна контрактная система труда и система штрафов — в госпредприятии вещи просто немыслимые. Это касается и сервиса, в который надо вкладывать, кроме всего прочего, большие деньги. Работая по контракту, любой задумается, стоит ли «посылать» пассажира «куда подальше» или лучше лишний раз ему улыбнуться, сделать для него максимум возможного по формуле «клиент всегда прав».

Кому-то может казаться, что акционирование — это большие дивиденды и резкое повышение уровня личного благосостояния. На это вряд ли приходится рассчитывать, далеко не лучшие времена переживают сегодня даже самые крупные западные авиакомпании, а хороший заработок опять-таки даст лишь контрактная система.

Таким образом, основные преимущества акционирования сводятся к двум позициям — иному юридическому полю и возможности создать эффективную систему управления авиакомпанией.

— Как вы относитесь к появлению на международных линиях большого количества конкурентов — новых независимых компаний России и государств Содружества?

Мировая тенденция — объединение авиаперевозчиков, концентрация капитала, ресурсов. Свидетельство тому — объединение трех французских совершенно самостоятельных авиакомпаний «Эр Франс», «ЮТИ» и «Эр Интер» в одну — «Эр Франс групп». Укрупняется, скупая акции других компаний, «Бритиш Эруэйз» и т. д. Во всех странах мира существует один сильный национальный перевозчик — «держатель флага» и несколько второстепенных авиакомпаний. У нас же взамен бывшего Аэрофлота уже создано 220 авиакомпаний, 130 из которых хотят или уже получили лицензии на международные перевозки. К примеру, в США тоже зарегистрировано около 250 авиакомпаний, но правом выполнять международные полеты обладают лишь семь.

В принципе нет ничего дурного в стремлении наших авиапредприятий летать за рубеж, и не только по соображениям престижа. Что скрывать, это валюта, это реальная возможность «залатать» дыры, которых сейчас в каждом эксплуатационном подразделении превеликое множество.

Но летать на какой основе? Такие компании, как «Трансаэро», «АЛАК», «Корсар» и т. д., которые зарегистрированы в ИКАО, ИАТА, имеют свой код, свои агентские соглашения на обслуживание в зарубежных портах, работают цивилизованно, как самостоятельные перевозчики, и ради Бога — нет проблем. Но это единицы, большинство же авиакомпаний — бывших объединенных авиаотрядов, стремятся летать за рубеж под флагом Аэрофлота. Только их самолет пересекает границу, автоматически набегают денежки на наш счет: за аэронавигационное обслуживание, взлет-посадку, аэропортовые сборы и масса других позиций, по которым, повторяю, платим-то мы. Те договорные отношения, которые имеем с такими авиакомпаниями на возмещение расходов, зачастую не выполняются. Несем убытки, причем добро бы только материальные. Подрывается рынок, завоевывавшийся Аэрофлотом десятилетиями, ведь часто эти перевозчики работают по демпинговым ценам, почти вполовину дешевле существующих расценок. Стремление заработать валюту, решить свои сиюминутные проблемы, какими бы серьезными они ни были, приводит к тому, что мы, — под этим «мы» я имею в виду прежде всего Россию, интересы государства, — теряем свой имидж, становимся в глазах зарубежных партнеров какими-то махинаторами, злостными нарушителями законов и требований других государств. Штрафы за эти нарушения также идут сюда, в Шереметьево, опять-таки потому, что летают эти горе-перевозчики под флагом Аэрофлота. Весной прошлого года авиакомпания «Армянские авиалинии» доставила своим самолетом во Франкфурт-на-Майне группу пассажиров, сразу попросивших там политического убежища. Ни у одного из них не было визы на въезд в Германию. Нам выставляется счет на крупную сумму — оплачивайте, господа! А чем измерить ущерб моральный, как его возместить?

Вот почему принято решение о том, что национальные авиакомпании государств Содружества летать под флагом Аэрофлота больше не будут, что же касается российских авиаперевозчиков — здесь ситуация иная. Посмотрите, внутри страны они летают уже под своим именем, в дальнее зарубежье — как Аэрофлот. Двойная регистрация, чего, кстати сказать, нигде в мире нет. Другими словами, используют нашу торговую марку, что также в мировой практике вещь практически немыслимая. Виной всему полная юридическая безграмотность — наш бич и наша беда. Ведь по закону, по мировым нормам любая из российских авиакомпаний, которые сегодня летают за рубеж, может делать это лишь будучи лизингованной авиако-

ПКО «АЭРОФЛОТ —
РОССИЙСКИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ
АВИАЛИНИИ»

ВЫГОДНО И УДОБНО

Производственно-коммерческое объединение «Аэрофлот — Российские международные авиалинии» — это:

- 143 города планеты, куда летают самолеты объединения;
- 103 государства, с которыми заключены договора, соглашения и контракты по всем видам авиационных перевозок и услуг;
- более 40 рейсов в час, совершаемых из Шереметьева ежедневно.
- Авиалайнеры Ил-96, Ил-86, Ил-62М, Ту-154М, А-310, Ил-76, которые за считанные часы доставят пассажиров и грузы в самые отдаленные уголки земного шара.

ПКО «Аэрофлот — Российские международные авиалинии» постоянно расширяет географию полетов. Только в прошлом году открыты новые воздушные трассы в Сидней, Рио-де-Жанейро, Йоханнесбург, Лос-Анджелес, Любляну, Скопле и другие города.

Иметь такого делового партнера,
как ПКО «Аэрофлот — Российские международные авиалинии»,
всегда выгодно и удобно.

Запомните и запишите номера телефонов справочных служб ПКО «Аэрофлот — Российские международные авиалинии».

Шереметьево-2: справки по вылету самолетов 578-76-16, 578-75-18, 578-82-86;
справки по прилету 578-82-24.

Шереметьево-1: справки о прилете и вылете самолетов 578-23-72, 578-36-10.

ПКО «АЭРОФЛОТ — РОССИЙСКИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАЛИНИИ»

мпанией «Аэрофлот — Российские международные авиалинии». Только такой путь признается международными соглашениями. Тем не менее идем на явное нарушение существующих норм, даем разрешение на полеты под своим флагом, понимая, что весь бывший Аэрофлот переживает тяжелые времена и надо помогать. Тем обиднее слышать взамен упреки в монополизме, в желании «подмять» под себя все международные перевозки.

— Владимир Владимирович, Вы затронули «больной» вопрос. Мнение о монополизме авиакомпании «Аэрофлот — Российские международные авиалинии» распространено широко, и здесь надо расставить все точки над «i».

— Вопрос, кого назначить правопреемником бывшего Аэрофлота по имеющимся международным договорам и соглашениям о воздушном сообщении — в компетенции государства. Вместо нас могли, наверное, получить такое право и Домодедовское и Внуковское производственные объединения. Но как обладающие наибольшим опытом в международных перевозках, правопреемником Аэрофлота стали мы, и это справедливо. Дальше проблема должна решаться так: ЦУМВС помогает тем, кто хочет летать на международных линиях на цивилизованной основе. Помогать другим авиакомпаниям с регистрацией в международных организациях, помогать в осуществлении переговоров с авиационными ведомствами государств, наконец, помогать в подготовке персонала, что также немаловажно. К сожалению, большинство руководителей подразделений бывшего Аэрофлота не понимают, или же, что еще хуже, не желают понять одной простой вещи: если мы все вместе не станем на этот цивилизованный путь сотрудничества, нас заставит сделать это мировой рынок. Нас просто перестанут туда пускать. Причем некоторые государства уже сегодня отказывают в выполнении полетов, поскольку в имеющихся соглашениях о воздушном сообщении указан один назначенный перевозчик — тот самый Аэрофлот, правопреемником которого и является наша авиакомпания.

— Говорят, что представители Аэрофлота за рубежом чуть ли не бойкотируют самолеты других российских авиакомпаний?

— Это не так. Во-первых, как уже говорил, счета за пролет такого самолета над зарубежной территорией, за все обслуживание в заграничном порту идут к нам, в ЦМР. Во-вторых, не припомню случая, чтобы рейс любой российской авиакомпании, выполнявшийся под кодом и флагом Аэрофлота, по вине представителя не был обслужен. Речь, видимо, о другом — о возможностях зарубежных представительств, которые, естественно, не безграничны. Ведь штат представительства рассчитан на определенное количество регулярных рейсов плюс какой-то процент чартерных. Но сегодня число последних растет не по дням, а по часам. Вот, кстати, телеграмма от представителя из Китая. Просит дополнительно выделить инженера в Харбин, коммерческого представителя в Шанхай. И подобных просьб десятки. Но где брать средства для этого, если авиапредприятия, буквально завалившие наши представительства за рубежом работой, в финансировании по их содержанию не участвуют? «Проколы», как и во всякой работе, в деятельности представительств бывают, говорить же об отсутствии помощи с их стороны неправомерно.

Но вернемся к так называемому монополизму. Он, безусловно, есть, но в другом смысле. Мы проявляли и будем проявлять монополизм в смысле поддержания на нужном уровне тарифов на тех линиях, на которые имеем лицензии, где знаем конъюнктуру рынка. Нельзя позволить нашим российским «конкурентам» летать там за полцены — это ущерб государству.

«Аэрофлот — Российские международные авиалинии» на сегодняшний день государственное предприятие. Даже в последнем проекте акционирования контрольный пакет акций остается в Госкомимуществе, значит мы остаемся государственной авиакомпанией, выразителем государственных интересов. И уж дело государства подумать, выгодно ему выступать монополистом на международном авиатранспортном рынке или нет. Обратимся к мировому опыту — каждое государство, правительство поддерживает своих национальных перевозчиков. Это тоже монополизм в хорошем смысле слова, так и должно быть.

Еще год назад объем перевозок ЦУМВС среди других авиапредприятий России на международных авиалиниях составлял 95 процентов, сегодня он равен 66 процентам. Почему? Потому что появились такие компании, как «АЛАК», «Трансаэро», потому что еще несколько десятков авиапредприятий стали выполнять чартерные и регулярные рейсы во многие страны мира. По грузовым перевозкам и говорить нечего, здесь мы давно уже не монополисты, поскольку выполняем всего процентов двадцать пять от общего их числа. Возьмем африканский континент, где работает сегодня множество российских самолетов. Четверть тех авиалиний, которые имеем там, убыточны, а закроем вместе с представительствами, куда денутся все эти, как теперь говорят, независимые российские перевозчики, кто поможет им на рынке и на каких условиях?

Есть и другая сторона разговора, имеющая прямое отношение к будущему российской гражданской авиации. Так, ни одно эксплуатационное подразделение России не в состоянии приобрести самолет Ту-154М, не говоря уже об Ил-86 или Ил-96. Стоимость их настолько велика, что не всякому доступна. А ведь производство того же Ил-96-300 — это национальная программа, дело государственной важности, но... Миллиарды рублей за один самолет авиапредприятиям взять просто-напросто негде. В результате под угрозой закрытия оказался завод, который уже сегодня должен заключать договора с сотнями поставщиков, закупать материалы и т. д. Самолетто ведь все равно нужен! Мы сделали заказ на двадцать машин Ил-96-300, полностью оплатили программу 1993 года. На средства авиакомпании ведутся работы еще по целому ряду направлений в области строительства новой авиационной техники, в том числе и научные разработки. Да, считал и считаю: финансировать такие программы — не дело эксплуатационного предприятия. Мы должны покупать готовую технику, но прекратим сегодня вкладывать в них средства, завтра и мы, и другие авиапредприятия России останутся без авиационной техники. Так разве государство не заинтересовано в таком монополизме?

— Каковы, кстати, перспективы обновления самолетного парка авиакомпании?

— Основная задача — как можно быстрее заменить парк дальнемагистральных самолетов Ил-62 на Ил-96 любой модификации. С нынешнего года ряд стран, и в первую очередь США, Канада, а затем и некоторые европейские государства вводят жесткие ограничения по эмиссии, шумам, по техническим правилам, которые прежде всего касаются оборудования воздушных судов системами предупреждения от столкновения самолетов в воздухе. Ил-62 в данном отношении не соответствует ни одному из предъявляемых параметров. Вопрос стоит, что называется, ребром, и если мы в ближайшее время, — это максимум текущий год, — не обновим свой парк, североамериканский, а вслед за ним и ряд других рынков перевозок окажутся для нас закрыты. Упоминал уже о нашем заказе промышленности двух десятков самолетов Ил-96. Это обойдется почти в три триллиона рублей.

Гораздо лучше картина со среднемагистральными самолетами, парк которых обновлялся в конце 80-х годов. Сейчас он состоит из самолетов Ту-154М, что даст нам возможность спокойно работать по крайней мере до 2000 года, а то и дольше. Здесь, конечно, также требуются вложения на обновление интерьера салонов, совершенствование системы обслуживания на борту, но не столь солидные.

Большая программа по грузовому парку. Сейчас у нас на эксплуатации двадцать самолетов Ил-76. Новой модификации этой машины Ташкентский авиационный завод пока не освоил, и когда это произойдет, учитывая все экономические и политические потрясения, — неизвестно. Потому решили пойти по другому пути. Один из имеющихся самолетов по договоренности с КБ им. Ильюшина отдали на завод на переделку под двигатели ПС-90. Примерная стоимость такой доработки около девяти миллиардов рублей плюс еще шесть миллиардов на двигатели. Значит и здесь потребуются астрономические суммы. Покупать западную авиационную технику — обойдется еще дороже. Так что будем ориентироваться на отечественную, на поддержку российской авиационной промышленности, хотя дело это больше государственное, чем наше. Во всем мире мощь государства определяется двумя факторами: уровнем развития электроники и авиацией. Впрочем, времена сейчас такие, что помощи от государства ждать не приходится, найти бы у него поддержку хоть в отношении стратегии дальнейшего развития...

— И последний вопрос: с каким чувством смотрите в будущее?

— Конечно, с оптимизмом. Будем создавать крепкую авиакомпанию, сильного национального перевозчика. Будем помогать тем, кто хочет с нами сотрудничать. В этом вижу большую роль государственного регулирования в лице того же Департамента воздушного транспорта. Точек приложения сил на международном авиатранспортном рынке хватит всем. Важно лишь делать это как подобает партнерам.

Беседу вел
В. ШИТОВ.

а/п Шереметьево.

ТРУДНОСТЯМ ВОПРЕКИ

На Украине создана Украинская государственная авиакомпания «Авиалинии Украины». Наш собеседник — президент компании Леонид ПОГРЕБНЯК.

— Леонид Васильевич, как известно, становление национальной авиакомпании началось сразу же после принятия Верховным Советом Украины Декларации о независимости, а также постановления о переходе в юрисдикцию тогда еще Украинской ССР всех предприятий и организаций, находящихся на ее территории. Это означало, что украинские авиаторы получили самостоятельность в хозяйственных делах. А кроме нее, что вы получили тогда: техническую оснащенность, парк самолетов?

— Самостоятельность была относительной, а техническая оснащенность... На внутренних линиях и на ближние расстояния мы могли летать, а вот на дальние, особенно через океан, конечно, нет. Самолеты класса Ил-62М, аэробусы Ил-86 были в московских аэропортах. Естественно, не имели мы и подготовленных экипажей для дальних перелетов.

В то время в Борисполе не приземлялся ни один борт из так называемых капиталистических стран — их сюда просто не пускали.

А от первых рейсов, выполненных по маршруту Киев—Нью-Йорк, мы получали только десять процентов прибыли — остальное забирал Аэрофлот, что в общем-то было понятно: мы арендовали самолет у московского авиаотряда, рейс выполнял его же экипаж, обслуживал его за океаном представитель советской компании-монополиста.

— И вас такое положение не устраивало?

— Нет, конечно. Но на мировом рынке авиаперевозок нас мало кто знал, опыта тоже было немного, а пассажиры предпочитали пользоваться услугами уже известных компаний с налаженным сервисом. Да и валюты у нас, конечно же, не было. Поэтому мы отчаянно боролись за каждого пассажира, за каждый доллар. К тому же очень скоро нам пришлось вновь бороться с монополизмом, но уже в собственном хозяйстве. Мы стали авиационным производственным объединением «Авиалинии Украины», а более двадцати авиапредприятий получили самостоятельность — перешли на хозрасчет. Они сориентировались в сложных условиях, поняли, что им никто ничего не должен. Хочешь выжить — думай, как не только удержаться на плаву, но и прибыль получить, ведь распоряжаешься ею сам.

— И вот объединение ликвидировано, а на его базе создана компания «Авиалинии Украины». Что это: очередная смена вывесок или серьезные изменения?

— Раньше все авиационное хозяйство — аэропорты, техника, специалисты, управление воздушным сообщением — находилось в одних руках. Какая уж тут конкуренция...

Сейчас аэропорты не подчиняются авиакомпании, но они заинтересованы, чтобы те активно работали и на внутреннем, и на международном рынках, ибо от этого прямо зависит их финансовое благосостояние. Кроме того, в объединение входили еще двадцать авиапредприятий, функционировавших на правах самостоятельных. Когда практически прекратились полеты в Россию, все они обратились к дальнему зарубежью. Тут и выяснилось, что на рынке международных перевозок мы оказались в тупике.

— Но почему? Ведь «Авиалинии Украины» за два последних года открыли сообщение на восемнадцати маршрутах. Международные рейсы выполняются не только из столицы, но и из других городов республики.

— В этом-то и проблема. На внутреннем рынке конкуренция — действительно, непременный элемент рыночных отношений. Но существуют еще и международные стандарты. Так сказать, обязательные правила игры для всех, которые мы обязаны соблюдать. Скажем, между странами подписываются межправительственные соглашения, где оговаривается, что партнеры могут иметь по одному перевозчику с каждой стороны. На внутреннем рынке конкурируют авиапредприятия. На международном же конкурируют страны, представителями которых являются национальные авиакомпании. Прибыль от их деятельности является достоянием государства.

Из Украины же на международный рынок вышли сразу десять авиапредприятий, действовавших исключительно в собственных интересах. Если считать, что Украина — европейское государство, то она была единственной в Европе, не имевшей национальной авиакомпании.

— Извините, Леонид Васильевич, но есть и другое мнение по поводу ликвидации объединения «Авиалинии Украины»: объемы перевозок упали, ваше предприятие фактически стало банкротом. А как обстоят дела на самом деле?

— Да, объемы упали. В Россию практически не летаем, в другие бывшие республики бывшего Союза тоже — цены на билеты для пассажира стали неподъемными. Да и на Украине дела обстоят не лучше. Если в былые времена мы ежедневно осуществляли по одной тысяче рейсов, то сейчас — 10—15 процентов от этого количества, и я не уверен, что в ближайшее время ситуация стабилизируется: месяц назад тонна топлива стоила один миллион карбованцев, а сейчас уже два.

Мы — банкроты? Да, потому что билет пассажиру обходится ниже фактической его стоимости. Но если бы установили соответствующие тарифы, то для пассажира цена была бы непомерной. Государство покрывает разницу. В нынешнем году эта сумма уже превысила 15 миллиардов карбованцев.

— Украинское управление тоже было убыточным?

— Убыточность «Авиалиний Украины» не связана с отделением в самостоятельную авиакомпанию. Сегодня иная экономическая ситуация. Кроме того, еще рано подводить итоги. И прибыльность, и убыточность будут зависеть от того, насколько эффективно мы будем работать.

Например, на внутренних линиях количество пассажиров сокращается, но на зарубежных — возрастает. Расширение географии полетов на международных линиях обеспечит нам прибыль. Со временем мы заработаем достаточно средств, чтобы и налоги платить, и себя содержать, и снижать цену на внутренних авиалиниях.

— Но возможно ли это, если учесть еще и конкуренцию со стороны иностранных авиакомпаний, усиленно осваивающих украинский рынок?

— Несмотря на огромные трудности, которые мы испытываем, как, естественно, и все другие отрасли, работающие в условиях экономического кризиса, возможности все же есть. Принимая у себя самолеты зарубежных компаний, мы, соответственно, берем солидную плату за услуги. Ну а конкуренция... Мне сейчас трудно перечислить компании, осуществляющие на Украину регулярные рейсы. Причем они имеют значительную загрузку. Поэтому «Авиалинии Украины» стремятся предложить такой сервис, чтобы прежде всего выбрали именно наши рейсы.

«Авиалинии Украины», создав дочернее предприятие «Эйр Юкрейн Интернешнл», приобрели американские «Боинги», уровень обслуживания на которых не уступает сервису зарубежных авиаперевозчиков. На этих линиях мы работаем без убытков. А вот последняя хорошая новость — второго ноября мы впервые осуществили беспосадочный перелет Киев—Нью-Йорк.

Беседу вела В. ПИСАНСКАЯ.

г. Киев.

У «ДУЭТа» МНОГО ПРОФЕССИЙ

Длительное время в России (да и бывшем СССР) для первоначального обучения летчиков использовались самолеты ОКБ имени А. С. Яковлева типа Як-12 и Як-18, разработанные в 50—60-е годы. Прошло много лет. И поэтому для подготовки пилотов возникла острая необходимость в создании и производстве легких, экономичных, простых в эксплуатации и обслуживании двухместных самолетов первоначального обучения с рядным расположением кресел и управления.

Государственной комплексной программой развития гражданской авиации общего назначения на период до 2000 года предусмотрена разработка таких машин рядом новых конструкторских бюро. Одним из создателей учебно-тренировочного самолета этого класса (З-6 «Дуэт») является опытно-конструкторское бюро «Тайфун».

Факторами, определяющими облик машины, являются:

- низкий взлетный вес — 650 кг;
- существование учебно-тренировочного варианта (для первоначального обучения пилотов);
- признанный и широкоиспользуемый поршневой двигатель;
- малые габариты;
- удобства в транспортировке;
- надежность и простота в обслуживании;
- возможность использования для эксплуатации неприспособленных аэродромов;
- низкая стоимость серийного производства;
- доступность материалов;
- повышенная надежность и живучесть самолета;
- многовариантное использование;
- возможность наряду с загрузкой самолета пилотом и пассажиром, транспортировки грузов;
- снижение расхода топлива.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ

КРЫЛО самолета З-6 «Дуэт» цельнометаллическое, клепаное, прямое, однолонжеронной конструкции. Удлинение — 10. Профиль крыла Р11-14. Топливный бак расположен в носке корневой части крыла. Задняя часть его механизирована дифференциальным элероном с осевой компенсацией шарнирного момента и щелевым закрылком, щель и профиль которого разработаны ОКБ «Тайфун» совместно с ЦАГИ. Законцовка крыла оживального типа позволила сместить концевой вихрь аэродинамического потока с плоскости элерона и тем самым повысила эффективность последнего.

Благодаря простоте и малой номенклатуре деталей консоли крыла оно имеет высокие аэродинамические показатели и при этом остается простым и недорогим в изготовлении, удобным в эксплуатации, обслуживании и ремонте.

ФЮЗЕЛЯЖ классической схемы для такого типа самолетов, в основе которого заложено рядное расположение пилотов. С точки зрения летчиков в условиях полетов и тренировок оно наиболее предпочтительно. Высокое расположение остекленной кабины предусматривает хороший обзор как при взлете и посадке, так и полете по маршруту.

Отличительной особенностью фонаря кабины пилотов являются две двери, оборудованные раздельными аварийными системами их сброса. Механизм открытия двери (вверх) создает удобные и комфортные условия при входе и выходе из кабины, а также защищает пилотов и салон при полетах в неблагоприятных погодных условиях (дождь, снег).

Кабина оборудована комфортабельными и легкими анатомическими креслами, регулируемыми тремя независимыми узлами. За спинками кресел в кабине расположен грузовой отсек, рассчитанный на грузы средних габаритов (чемодан, портфель, верхняя одежда и т. д.), общей грузовместимостью 80 кг.

Приборный комплекс «МИКБО-36» разработан предприятием «Микботрон» совместно с научно-исследовательским институтом авиационного оборудования (НИИ АО) и отвечает всем требованиям как для учебно-тренировочного самолета, так и в других целях его применения.

Кабина пилотов оборудована освещением и обогревом, что позволяет использовать машину для коммерческих полетов и перевозок.

Правый пост управления самолетом быстро и удобно демонтируется в вариант «пилот плюс пассажир» или «пилот плюс груз».

ШАССИ. Основные стойки неубирающиеся, рессорного типа, оснащенные колесами с пневматиками низкого давления, что представляет возможность использования самолета в условиях необорудованного взлетно-посадочной полосой аэродрома. Допускается взлет и посадка грунта.

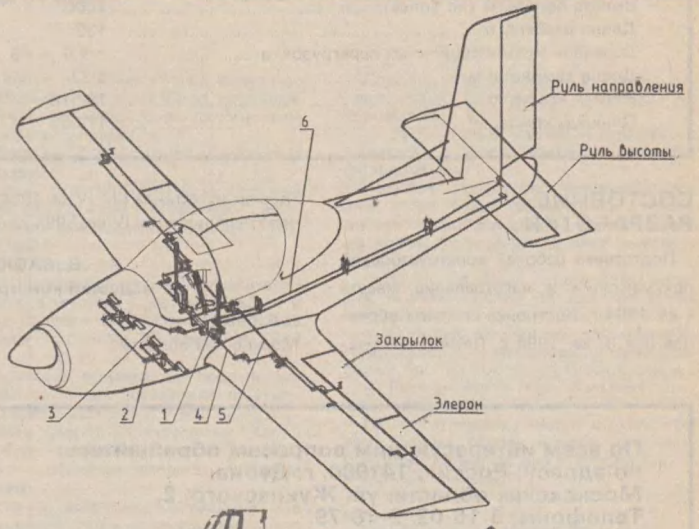
Носовая стойка самоориентирующаяся, оборудована пружинно-газовым амортизатором. Повороты при рулежках и пробеге осуществляются при помощи раздельных тормозов и тяги двигателя. Тормоза гидравлические. Ручка управления самолетом оснащена тормозным рычагом, а педали руля направления оборудованы раздельным краном тормозов (левым и правым). Отличительной особенностью является то, что при рулежке на органы управления самолетом не сказываются нагрузки от управления тормозами.

СИЛОВАЯ УСТАНОВКА оснащена серийным двигателем М-332 в его штатной комплектации и воздушным винтом с регулируемым шагом.

ГОРИЗОНТАЛЬНОЕ ОПЕРЕНИЕ с целью уменьшения массы и увеличения эффективности выполнено неразъемным (на левую и правую консоль).

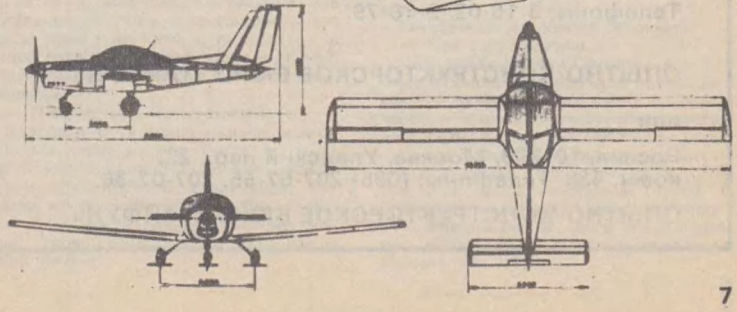


Общий вид самолета З-6 «ДУЭТ»



Кинематическая схема управления:

1. *Пост двойного ручного управления*
2. *Пост двойного ножного управления*
3. *Проводка управления рулем высоты*
4. *Проводка управления элеронами*
5. *Проводка управления закрылками*
6. *Проводка управления рулем направления.*



Общий вид:

боковая проекция (главный вид);
вид спереди;
вид сверху.



ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Масса взлетная максимальная, кг	650
Масса пустого самолета, кг	400
Мощность двигателя, л. с.	140
Скорость набора высоты, м/с	13,2 (7,6)
Скорость, км/ч	
максимальная	250
крейсерская	215
взлетная	103
посадочная	92
Максимальная дальность полета, км	800
Высота полета, м (не более)	4000
Длина разбега, м	139
Диапазон эксплуатационных перегрузок, g	+4,5 — −3
Длина самолета, м	6,37
Размах крыла, м	10,518
Площадь крыла, м²	11,055

СОСТОЯНИЕ РАЗРАБОТКИ

Подготовка рабочей конструкторской документации и изготовление макета 1 кв. 1994 г. Постройка опытных образцов II и III кв. 1994 г. Летно-конструкторские испытания III—IV кв. 1994 г. Начало эксплуатации IV кв. 1994 г.

В. ВАСЮКОВ,
ведущий конструктор

г. Дубна,
Московская область.

По всем интересующим вопросам обращайтесь по адресу: Россия, 141980, г. Дубна, Московская область, ул. Жуковского, 2. Телефоны: 5-16-03, 5-18-79.

ОПЫТНО-КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО «ТАЙФУН»

или

Россия, 101849, Москва, Уланский пер., 22, комн. 438. Телефоны: (095) 207-57-55, 207-07-36.

ОПЫТНО-КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО «ТАЙФУН»

Среди лихой пилотской братвы о генерале Дольникове ходили легенды. Рассказывали, будто Михаил Шолохов, услышав о необычной судьбе летчика, положил ее в основу своего рассказа о простом русском солдате Андрее Соколове. Неудивительно, что все мы, тогда молодые пилоты, мечтали слетать с генералом — ну хотя бы для истории! И вот однажды мне повезло.

Стоит ли говорить, как я волновался, устраиваясь в кабине учебно-тренировочного истребителя, как старался тянуть машину в пилотажной зоне на виражах, как тщательно выписывал боевые развороты и петли. Генерал почти не вмешивался в мою работу — только иногда ронял коротко «рано» или «не перетягивай, спокойней». А когда я закончил последнюю фигуру, Дольников пошевелил ручкой управления и сказал:

— Пилотаж хороший. Теперь пикируем. Дай-ка я посмотрю тут одно поле. Наш аэродром стоял здесь когда-то. С него мы уходили в бой...

Позже мне довелось читать фронтовые записи лейтенанта Дольникова. Желтые, потухшие от времени листки сохранили мгновения, из которых складывалась жизнь, трудная судьба этого человека.

Осень 1943-го. Наши войска готовились к прорыву обороны противника у реки Молочной. Прикрывая их с воздуха, летчики эскадрильи Николая Лавицкого делали в день по нескольку вылетов. Вот и тогда, уже шестой раз, готовились они идти на задание.

Комэск уточнил состав группы:

— Со мной ведомым — Дольников. Слева — пара Сапьяна, справа — Кшиквы. По самолетам!

Вылет предстоял в район Большого Токмака. На этом участке боевых действий немцы летали обычно большими группами, и первым их обнаружил Дольников. Доложив, он принялся было считать вражеские машины: десять... пятнадцать... двадцать... Но комэск Лавицкий передал всем короткую команду:

— Подготовить оружие...— и закрутил свой истребитель навстречу гитлеровцам.

«Пойдем в лобовую», — догадался Дольников. А через фонарь кабины уже отчетливо были видны «юнкерсы». Плотным самоуверенным строем шли лучшие немецкие штурмовики — «лаптежники», как их попросту окрестили наши пилоты. «Значит, вот-вот появятся «мессершмитты», — успел подумать Дольников и тут же услышал свой позывной.

— ...Не прозевай «худых»! — это предупредительно заботился об осмотрительности Лавицкий.

Уже пятьдесят шестой раз вылетал на боевое задание Григорий Дольников с того дня, как попал в 100-й истребительный авиаполк. Только за два месяца напряженных воздушных боев в небе Кубани летчики этого полка сбили 118 самолетов противника! И вот уже бои над Донбассом, Приазовьем.

Рекордным был для Григория Дольникова август сорок третьего: в 35 боевых вылетах он провел шестнадцать воздушных боев, сбил три вражеских самолета. Несмотря на огромное напряжение, усталость молодой пилот рвался

ЕГО ЗВАЛИ СОКОЛОВЫМ...



в бой, и его брали охотно на самые трудные задания.

...В лобовую на строй «юнкерсов» пошли всей шестеркой. Немецкие стрелки, не выдержав дерзкой атаки русских, открыли огонь с большой дистанции. Лавицкий нацелился на ведущего группы, Дольникову приказал:

— Бери ведомого! — И только передал команду, как от длинной и точной его очереди ведущий «юнкерс» вспыхнул — и камнем вниз.

Машина, по которой бил Дольников, мелькнув перед его кабиной крестами, ушла вниз глубоким переворотом. Досада охватила пилота, и он уже готов был ринуться за противником вдогонку, но Лавицкий, остановив Дольникова, нацелил его на ведущего следующей группы.

— Да бей же поближе! — посоветовал по-домашнему просто.

А бой нарастал. Атака следовала за атакой. Небо переплелось огненным кружевом трасс. Загорелся второй самолет гитлеровцев, третий... Вот появились «мессершмитты», и в напряжении тяжелой работы послышалось:

— Женьку подожгли...

— Прыгай, прыгай, Женя!

«Неужели убит?...» — тревожно мелькнуло перед глазами Дольникова доброе лицо Евгения Денисова — ведь только что в карты дулись! — и метров с двухсот он выпустил по ведущему очередной гитлеровской группы точную очередь. Стрелок с «юнкерса» замолк. Дольников дал еще одну очередь — короткую, злую. Машина задымила, но продолжала лететь.

— Добью, гад! — вслух сказал летчик, нажал на гашетку, но пушки ответили неожиданным молчанием. Для убедительности Дольников сделал перезарядку пушек — тишина. Времени на раздумье не оставалось. И тогда, бросив свою машину вслед гитлеровской, Григорий принял бесстрашное решение: «Таран!..»

Уже видно было уткнувшегося головой в прицел убитого стрелка, отсвечивающий на солнце, весь в заклепках, хвост «юнкерса», уже Григорий Дольников потянул на себя ручку управления машиной, чтобы рубануть стальным винтом по стабилизатору... Но самолет его вздрогнул всем корпусом, вздыбился как-то непривычно-угрожающе и полетел к земле.

— Горишь! Горишь! — на весь эфир летело вдогонку. «Это голос Коли Лавицкого»... — подумал Григорий.

И вот под ногами спасительная земля. Удар! Летчика накрыло белоснежным куполом продырявленного вражеской пулеметной очередью парашюта, перед глазами мелкой рябью поплыли красно-желтые круги... Потом они исчезли, и совсем рядом послышалась чужая речь, грубые гортанные окрики. Немцы!.. Когда один из гитлеровцев рванул с гимнастерки летчика погоны, он не выдержал и ударил его. Немец упал. Тогда началось жестокое избиение. Били методично, не торопясь — прикладами, коваными ботинками...

Весь в кровоподтеках, теряя сознание, Дольников уже едва держался, когда все вдруг смолкло. Подъехала машина, и из нее вышел офицер.

Рус капут, — сказал немец, кивнув на ногу Дольникова. Нога была изранена, но летчик, не желая быть склоненным перед врагом, поднялся.

— Больше-вик? — криво усмехнулся гитлеровец.

— Да, — ответил Дольников. При нем в потайном кармане гимнастерки лежала карточка кандидата в члены ВКП (б).

— Юде?

— Нет. Русский я...

Силы покидали летчика. Немцы втолкнули его в машину с автоматчиками и куда-то повезли. Случилось все это под Большим Токмаком 30 сентября 1943 года.

Дольникова привели на первый допрос. Вокруг стола, уставленного бутылками, сидели эсэсовцы. У ног одного — огромная овчарка. «Как фамилия? Какой полк? Где аэродром? Сколько самолетов?..» — обычные вопросы пленным летчикам.

Григорий назвался Соколовым. На остальные вопросы отвечать отказался. Тогда прямо на него, с пистолетом в одной руке и бутылкой водки в другой, покачиваясь, двинулся фельдфебель-переводчик.

— Пей! Может, разговоришься!

Волосатая рука немца, сжимая рюмку, замерла перед лицом Григория. Ненависть захлестнула Дольникова. В ожидании представления опьяневшие фашисты начали ухмыляться, куражиться:

— Большевик! Продали Россию жидам!.. Теперь будешь немножко пить за наша победа.

Дольников выпрямился, едва не потеряв сознание от резкой боли в бедре, но удержался.

— Русские пьют не так! — сказал он с вызовом, в упор глядя на пьяного фельдфебеля.

Недобро сверкнули, наливаясь кровью, глаза немца. Вернувшись к столу, он взял граненый стакан, наполнил его до краев и протянул летчику вместе с куском хлеба.

— За нашу победу! — произнес Григорий и выпил водку до дна. От хлеба отказался.

— О, карашо! Карашо, рус зольдат! Надо кушайт! — гестаповец в белой рубашке бросил Григорию кусок курицы.

— Русские после первой не закусывают, — ответил он.

Тогда гитлеровец налил второй стакан. Пьяные голоса в избе притихли. Григорий выпил до дна и второй стакан и упрямо повторил:

— Русские не закусывают и после второй.

Гитлеровцы наперебой закричали:

— Пей, руски свиния...

Ноги едва держали Григория, невыносимо саднило тело, свинцом наливались веки, и единственное, о чем он думал тогда, — устоять, не упасть перед врагом на колени. А немец наливал еще стакан.

— На, Иван. Перед смерть кушайт!..

Когда через силу, принуждая себя, Григорий сделал последний глоток, за спиной услышал тихий женский голос:

— Возьми, сынок... Если что — и умереть легче, закуси. И за что они только мучают тебя, изверги!

Григорий обернулся. В дверях избы стояла худенькая, по-деревенски повязанная платочком старушка и протягивала ему блюдце, на котором лежало несколько огурцов и помидоров. Она уже направилась к Григорию, но здоровенный эсэсовец с маху ударил ее тяжелым сапогом.

Упало блюдце, покатились по полу помидоры и огурцы. С криком «Кого бьешь, гад!» Григорий кинулся было на гитлеровца, но и его сбили с ног. Снова заходили по израненному телу удары.

Пройдет много лет. Генерал-полковник авиации Григорий Дольников получит однажды письмо болгарского писателя Стаса Попова.

«Уважаемый Григорий Устинович!

Вас беспокоит болгарский писатель-шолоховед. Вот уже много лет я изучаю творчество Михаила Шолохова. Мною издано несколько книг на болгарском языке. Печатаюсь и в советских журналах. В связи с этим я много езжу по вашей стране. В одной из таких поездок, в вагоне поезда, следовавшего из Москвы на юг, я услышал, как трое ехавших в купе обсуждали кинофильм «Судьба человека». Один из них заявил, что он лично знает, кто является прототипом Андрея Соколова, что это летчик, теперь уже генерал, и рассказал вашу судьбу. Я представился и попросил ваш адрес.

Григорий Устинович! Мне удалось найти около десятка участников Великой Отечественной войны, чья судьба схожа с судьбой шолоховского Андрея Соколова. Расхождения незначительны. Учитывая вашу занятость, я все же осмелюсь просить вас ответить на следующие вопросы:

Как и где вы познакомились с Шолоховым?

Как удалось вам бежать из плена?

И наконец: мог ли в действительности Андрей Соколов, выпив три стакана, не закусывая, будучи полуголодным и отощавшим, вернуться в барак, не опьянев до беспамятства?..»

Григорий Устинович ответил болгарскому писателю на все его вопросы. Несколько позже в раздумьях о былом он заметит: «Думал ли я тогда о смерти? Конечно, думал. Пока жив, я готов был драться с врагом, лишь бы уцелеть, выжить, вернуться к своим, чтобы вновь бороться за то, за что боролся до этого. Я не имел права умереть, не сделав еще что-то для Родины. Я верил: советские люди победят, они будут дышать полной грудью, работать, радоваться, любить, творить. Но не зависела ли в какой-то мере их судьба от того, как приму смерть я, двадцатилетний летчик-истребитель, младший лейтенант Дольников?..»

Что же касается эпизода с шолоховским Соколовым, то на него Дольников ответил просто: «Могу подтвердить — ни Соколов, ни я в ту минуту не опьянели: мы пили под дулом пистолета...»

После гестапо Григорий очнулся в машине — куда-то везли. «Должно быть, на расстрел...» — решил про себя. Но вот въехали в большое село. Машина остановилась у какого-то строения — не то сарай, не то конюшня — и Григория втолкнули туда.

Лежа лицом вниз, первые минуты он ничего не мог разобрать — мрак, напряженная тишина, спертый воздух. Потом до него донеслись тревожные стоны и храп. «Значит, здесь люди...» — подумал Григорий и пополз в темноту.

— Не ползай тут! Бери правее, к стене... — сказал кто-то.

Упершись в стену, Григорий прилег. От ран и побоев тела своего почти не чувствовал — одна бесконечная боль... Неожиданно кто-то прикоснулся — рука мягкая, теплая.

— Ты — летчик, я знаю. Я сразу поняла, как тебя приволокли сюда...

— Уйди, подлюка! — ответил злобно. О провокаторах, доносчиках, власовцах Григорий уже слышал не раз.

— Тихо, тихо. Не шуми. Я — Наташа, разведчица, — снова прикоснулась к нему незнакомка. — Меня завтра расстреляют. А ты уйдешь. Немцы держат пленных летчиков отдельно. Если уйдешь, передай нашим: задание я выполнила...

Разведчица Наташа еще что-то говорила Григорию, а он, слабый от потери крови, в полузабытьи проваливался в сон и видел себя в далекой белорусской деревне Сахаровке бегущим по росному лугу наперегонки с деревенскими мальчишками... Ясно вспомнилось — даже запах почувствовал холодных осенних яблок, — как с отцом убирал сад. Из кучи листьев подымался горьковатый дымок костра, ветром разносило его по саду, а когда среди дня из серых туч повалил снег с дождем и стало темно, они собрались в сторожке при огне, озябшими красными руками выхватывали горячие картофелины из чугунка, стоявшего на столе, макали в соль. И — молоко, налитое в кружки... Все это давно так было, словно в другой жизни...

На рассвете разведчицу Наташу увели на расстрел. За ней взяли Григория и повезли куда-то. По дороге по надписям на столбах Дольников понял, что доставили его в Каховку. Здесь, в тюремной камере, куда поместили, были еще трое. Летчика из братского 104-го полка Григорий узнал сразу — старший лейтенант Крещук. Остальные тяжелораненые молча лежали на нарах. В тюремной неосвещенной камере от сырости стоял удушливый запах, бегали крысы. Ночью один раненый, так и не сказав ни слова, скончался. А Дольникова уже утром дальше повезли — оказалось, на летную площадку. Там его погрузили на транспортный самолет, и вскоре он был на большом аэродроме.

Без маскировки на самолетных стоянках — нагло и самоуверенно — выстроились «мессершмитты», «фоккеры», «юнкерсы». «Эх, поработать бы!..» — непрошенно мелькнула у Григория мысль, и от нее, кажется, сильнее всех ран больно защемило сердце — ну как же такое случилось! Где-то ведь идут в атаку Бабак, Лавицкий, Глинки... Неужели всему конец?..»

Но вот от группы немецких летчиков, откровенно рассматривавших пленного русского, отделился один — в звании полковника, со множеством наград на груди. У немца была забинтована голова, на черной повязке висела поврежденная рука. Григорий понял: это с ним он сошелся в последнем бою...

Дольникова подвели к гитлеровскому летчику. Молча встретились глазами. В одних — ненависть, презрение, непокорность. В других — высокомерие, любопытство и разочарование: «Неужели этот тощий Иван в рваной гимнастерке сбил его, аса люфтваффе?..»

На плохом русском языке немец произнес:

— Поздравляю. Немножко завидую. Для вас война конец...

Кровь ударила в голову Григория: еще чего! — и он дерзко ответил:

— Мы еще встретимся в небе Германии...

Немец снисходительно усмехнулся:

— А как наши «штукасы», Соколов?

— Хороши «штукасы», — ответил Григорий, не задумываясь. — Хорошо горят...

Лицо гитлеровца скривилось.

— Когда ви идешь атака — далеко видать. Русский не умел хитрить.

— Я передам нашим летчикам. Непременно. Учтем ваши замечания...

И снова дорога в неизвестность, снова не то тюрьма, не то лагерь для военнопленных. Три ряда колючей проволоки. Большие черные ворота. Вот они тяжело, со скрежетом задвинулись за Дольниковым, и снова он в полутемном помещении, на цементном полу.

По углам, вдоль стен призрачными тенями — люди.

— Сталинский сокол — сука... Попался.

— Стерва большевистская!.. — злобные угрожающие сквозь мрачную тишину голоса.

Вплотную окружают сурово всматривающиеся чужие лица. Дольников поднялся.

— Продался, небось, сволочь?..

«Кажется, отсюда живым не выйти...» — подумалось тревожно. Но вот в тягостной напряженности раздались другие голоса:

— Да ладно вам, хватит. Браток, с какого фронта?

— Давно взяли? Что там нового?..

К Дольникову подошли еще несколько человек. Среди них он узнал Крещука, обрадовался — слава богу, свои — и вздохнул облегченно:

— Ну, братцы, и встречаете же вы!

— Надо. Проверка. Сволочей здесь хватает. Подсылают...

На цементном полу вдоль стен барака набросана солома. Григорий устроился рядом с пилотом, который представился ему: «Николай Мусиенко». Свою же фамилию Дольников скрыл, назвавшись Соколовым.

Услышав это, Крещук спросил тихо:

— Зачем же темнишь перед своими?

— Да, знаешь, я у немцев прохожу как Соколов. Пусть и среди своих буду пока Соколовым...

Томительно долго тянулось время за колючей проволокой. Условия содержания пленных были невыносимы. На день выдавали по сто граммов эрзац-хлеба, в обед миску темной вонючей похлебки и круг жмыха на десять человек. Утром и вечером — дополнительно по черпаку чая. Вот и все. Физические силы у людей при такой пище таяли.

Мысль о побеге из плена не давала покоя Григорию. Пока еще есть силы, пока на родной земле... О том же дума-

ли Степан Иванов, воевавший еще в небе Испании, Николай Мусиенко, Василий Скробов, Павел Кулик, Николай Васильев, Петр Крюков. Но побег не удался — помешал рыжий лейтенант по фамилии Чулков, оказавшийся подсадной уткой.

И все-таки один из пленных, Василий Иванов, рискнул вырваться на свободу. Утром всех летчиков вывели на построение.

— Один из ваших пытался бежать, — объявил переводчик. — Его убили. Кто друзья убитого — два шага вперед. Надо копать яму...

Первым шаг вперед сделал Григорий. Он знал Васю Иванова по 104-му полку их общей — дзусовской дивизии. За ним вышли Крещук, Скробов, Кулик, Степан Иванов. Всего десять человек. Их отвели из строя чуть в сторону, приказали остановиться, и тогда всем был зачитан приказ коменданта:

— За одного сбежавшего — десять расстрелять! Вот этих, добровольных...

И повели на расстрел.

Волоча за собой струйки трепещущего тумана, шел Григорий молча по украинскому селу, и не верилось, что так вот сейчас оборвется легко — от автоматной очереди — жизнь. Когда сельские хаты остались позади, Степан Иванов толкнул Григория локтем и прошептал:

— Бежим. Передай по шеренге. Правые — вправо, левые — влево, передние — вперед, двое задних — назад. Кто-то да уцелеет...

Внезапно со стороны села прикатила машина.

— Наш комендант на первый раз прощает. Русский летчик убит. Так будут убиты все, кто попытается бежать...

И все-таки невозможно было сломить волю людей к свободе. Едва колонну пленных разместили в одной из школ посреди большого села Ястребиново, был разработан очередной вариант побега. С помощью живших в школе учительниц Веры Робего, Марии Руссовой и Александры Шевченко удалось узнать об охране и полиции села. Бесстрашные девчата передали летчикам схему расстановки часовых у школы, патрулей на железной дороге. Зная обстановку, из здания школы было решено выбираться прямо через крышу на веревках, тоже переданных учительницами. Затем — огородами в условленное место. Когда все было готово и продумано до мелочей, немцы вдруг построили колонну и повели дальше.

Очередная остановка — село Кантакузинка. Оно располагалось неподалеку от Ястребинова, и пилоты через тех же учительниц связались с местными подпольщиками. И тогда родился новый план побега. Но и ему не суждено было осуществиться.

Суровое наказание придумали гитлеровцы за попытку к бегству — пять суток голода. Сопротивлялся ему Григорий Дольников как мог: сначала рассказывал анекдоты, потом просто лежал, стараясь меньше двигаться. На четвертые сутки кто-то обнаружил под соломой мякину, в которой изредка попадались зернышки ячменя, и решили из нее приготовить «суп». В сырую воду насыпали этой мякины и стали есть. Несколько человек от этого «супа» едва не померли: рвота, понос, боль — до крика...

— Руски свиния обожрался! — смеялись немцы.

Еще один побег летчики назначили на 2 декабря 1943 года. Замысел его был суров и рискован. Григорию Дольникову и Николаю Мусиенко предстояло снять часового и открыть двери.

Слякотная холодная ночь. После двенадцати Николай Мусиенко перебрался поближе к выходу из амбара и начал просить часового выпустить его на двор. Когда надежду, что Николая выпустят, почти потеряли, Григорий услышал, как немец остановился и начал открывать амбар.

В распахнутую дверь дохнуло холодом. Мусиенко вышел из помещения. Охранник спешно навесил замок, и время, кажется, остановилось. Григорий Дольников почувствовал, как напряжен каждый его мускул, каждый нерв. Сейчас Николай будет возвращаться обратно. Он должен три раза кашлянуть — это условный сигнал, что поблизости никого нет — приготовиться. Когда снова откроются двери, Дольникову надо броситься на немца и обезвредить его.

Вечностью тянется каждая секунда, усиливая напряжение.

— Братцы, — шепотом говорит Григорий вставшим за его спиной товарищам, — как кинусь на часового — все пулей через меня. Промедление — смерть...

Наконец шаги. Но покашливания нет. «Неужели что-то помешало?.. Николай — решительный человек. Николай ни перед чем не дрогнет...» — тревожно проносятся мысли.

А шаги затихли. Слышно, как часовой возится с замком. Что-то долго... И вдруг раздается резкий кашель, а в следующее мгновенье ногою, что было силы, двинув дверь, Григорий бросается на помощь Мусиенко.

Дикий судорожный крик часового разорвал тишину ночи. Потом смолк. Мимо Дольникова один за другим тенями пролетели товарищи по беде. Со всех сторон открылась беспорядочная стрельба. Тогда, оттолкнув от себя обмякшее тело часового, Дольников бросился в темноту. Резануло чем-то острым — колючая проволока. Но останавливаться нельзя — над головой автоматные очереди, и уже совсем рядом чье-то тяжелое прерывистое дыхание. Оказалось, догнал Мусиенко. С ним Иванов, Смертин. В стороне еще группа людей. Свои, чужие?.. Настороженно прислушались — вроде свои. Это — Скробов, Бачин, Шаханин...

— Уходим по одному, — предложил Дольников. — Иначе засекут.

Однако в темноте все невольно опять сближались и, когда вышли к железнодорожному полотну, перейти его решили все-таки рассредоточенно друг от друга метров на двести.

После этого перехода Григорий Дольников своих товарищей больше не встретил. Улетел в ночь его безответный одинокий посвист.

Сколько городов — больших да малых, диковинных столиц мира на разных-то континентах повидает за свою жизнь летчик Дольников, с годами многое сотрется в памяти, но вот село Ястребиново...

К нему Григорий подошел, когда уже стемнело. Постучал в окошко домика, что стоял рядом со школой, и понял — девчата не обманули: «Там, дядько, немцы...» Оконные занавески только на миг распахнулись, испуганно глянули на Григория чьи-то глаза — и он тотчас скрылся за угол...

А на следующий день ястребиновские учительницы привели Григория к обходчику железнодорожных путей Чернобаю. Каково же было его удивление, когда он встретил здесь Михаила Смертина!.. Вскоре к беглецам присоединился еще один из пилотов — Василий Скробов. Его также привели сельские учительницы.

...Пройдет много лет. Однажды в придорожный дом обходчика Чернобая заедет генерал. Степан Петрович, по старому русскому обычаю, пригласит его в дом: «Заходите — гостями будете...» Мало ли какие дела занесли человека в их глухомань... Но генерал, обращаясь к нему по имени-отчеству, прежде спросит разрешения осмотреть сарай. Скажет:

— Покажите-ка, Степан Петрович, погреб, в котором скрывали пленных летчиков.

На минуту задумается хозяин: «С чего бы это заинтересовало?..» И на всякий случай откажется:

— Не было у меня никаких пленных. Никто не скрывался...

Но генерал уверенно пройдет к тайнику в сарае и отыщет уже сравнявшуюся с землей крышку от ямы.

— Не слышал о тех летчиках, Степан Петрович? Не заезжал сюда из них никто? — спросит генерал.

И Чернобай расскажет, как в трудные годы после войны, да еще и в войну, ему часто писал и присылал деньги Григорий Дольников.

— Спасибо. Добрый человек был.

— Почему же был? — спросит генерал и крепко обнимет Степана Петровича.

— Гриша! Кажись, ты...

Однако не скоро произойдет эта встреча. Более двух месяцев Дольникову, Смертину и Скробову придется скрываться от полиции и жандармерии. Еще не раз их выручат семья Чернобая и девчата-учительницы. Наконец связные передадут, чтобы летчики готовились переправиться к партизанам.

И вот 20 апреля 1944 года Григорий Дольников вернулся в родной полк. Не верилось, что снова среди своих. Радостные мысли теснились в голове, а на глазах стояли слезы.

— Живой!.. Мы ведь тебя, горячий, давно похоронили. А ты — вот он!..

Прошла неделя, другая. В полку формировались новые боевые пары — прибыла молодежь. Григория Дольникова к полетам не допускали.

Как-то к нему подошел замполит полка и этак суховато, словно речь была о чем-то второстепенном, несущественном, спросил:

— А вы, младший лейтенант Дольников, определили свое место в общем строю?

Вопрос застал Григория врасплох. «Какое место? В каком строю?..» — не сразу разобрался он, но ответил решительно:

— Я буду драться с врагом насмерть, товарищ майор!

Замполит улыбнулся.

— Не сомневаюсь, товарищ Дольников. А вот с кем конкретно в бой-то пойдешь? Боевой расчет уже утвержден, летчики слетались.

Кровь ударила в лицо Григория: не доверяют!..

— Один, один пойду в бой! — вырвалось, и он до боли сжал кулаки.

Через полчаса младший лейтенант Дольников был в штабе полка. Стоя в сторонке от командира и замполита, он ждал своей участи, а по горячности обоих, отдельно долетаемым словам «проверка», «подтверждение...» догадывался: разговор шел трудный.

И вот снова Григорий Дольников в кабине боевого самолета. Снова мчится навстречу взлетная полоса, ложатся под крыло фронтовые дороги. Он вылетает на «свободную охоту» и штурмовку, на разведку и сопровождение, на прикрытие наземных войск и блокирование аэродромов. Как-то за три дня непрерывных боев Григорий сбивает четыре фашистских самолета, а вечером — как награда! — ему вручают письмо, первое за войну письмо от матери.

«Солнышко мое, сыночек родненький, живой ты оказался, мой сокол, — писала мать. — Я вот вернулась из-под немцев поганых, а Володьку нашего не уберегла, угнали изверги в Неметчину, ох, чтоб им зверям-людоедам всю жизнь мучиться в пекле на этом и том свете. Дядя Яким и Тима еще не вернулись из лесов, а хата наша уцелела, а многих посожгли ироды, а Болбечено соседнее дотла сожгли. Уцелела одна корова на всю деревню, на ней и пашем, и молоко делим среди сосунков, а что ты деньги прислал, так поделили их, и все благодарствуют тебе. Что-то на твоей карточке руки одной не видать, не дай-то бог... А немцу мы не давались, меня два раза в лагерь брали, да убегала от поганцев этаких. Прилетел бы, сокол-сынок, хоть на денек, сердце матери согрел бы, одна я на свете... А гадов немецких бей без жалости, их всех, извергов, перебить надо, испоганили они жизнь людскую...»

И Григорий дрался не на жизнь, а на смерть. Бил врага, загоняя его все дальше — в самое логово.

— Получай, сволочи! — на весь эфир гремел его голос. — Это вам — за все!..

А спустя тридцать три года генерал Дольников услышит однажды такие слова:

«За личное мужество и отвагу, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны, высокие результаты в боевой подготовке войск, освоении сложной боевой техники... присвоить звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда»...

Такая вот необычная судьба у Дольникова-Соколова.

Станислав ГРИБАНОВ,
писатель

г. Москва.

В старых рекламных проспектах Аэрофлота можно прочитать, что в СССР (теперь уже бывшем) сформирована широкая аэродромная сеть, насчитывающая более трех тысяч аэропортов. Что же, если считать аэродромы сельхозавиации, вертолетные площадки и т. д., наверное, так и было. Однако к категории аэропортов, имеющих межгосударственное значение в системе единого экономического пространства в рамках прежних границ Союза относятся лишь сто двадцать аэропортов. На их долю приходится около 84 процентов всех объемов пассажирских и 75 процентов грузовых перевозок. 74 аэропорта — находятся на территории России, а 23 из них включены в перечень международных. Об аэропортах России, их состоянии и перспективах на будущее мне и хотелось бы поразмышлять.

Как ни прискорбно, но приходится констатировать: ни один аэропорт России на сегодняшний день не удовлетворяет нормативным требованиям. При самой средней прикидке уровень обеспеченности наших аэропортов производственными мощностями зданий и сооружений за период с 1986 по 1990 годы оставался практически на уровне 60 процентов. Невыполнение запланированных объемов капитального строительства по хорошо известным всем экономическим причинам не позволило хоть сколько-нибудь увеличить их в конце 1991 года. Правда, через год этот показатель вырос до 64 процентов, но, увы, отнюдь не благодаря расширению основных наземных производственных мощностей. Причина тому — снижение объемов перевозок и отсутствие изменений в структуре и составе эксплуатируемого парка воздушных судов. Лишь недавно на эксплуатацию поступил долгожданный самолет Ил-96-300, владеет которым пока только авиакомпания «Аэрофлот — Российские международные авиалинии».

Весьма характерна и картина обеспеченности российских аэропортов различными сооружениями, уровень которой меняется в широких пределах. Так, по аэродромам российские аэропорты обеспечены на 92 процента, по складам горюче-смазочных материалов — на 77, по грузовым комплексам и аэровокзалам — на 58, по цехам бортпитания — на 25 процентов! Всем известна проблема нехватки и запредельной дороговизны запасных частей для воздушных судов, плачевное состояние имеющегося парка, находящегося на пределе морального и физического износа. Как манны небесной в эксплуатационных подразделениях ждут самолеты и вертолеты нового поколения. Но ведь новая техника родит и новые проблемы, если учесть, что объектами технического обслуживания воздушных судов российские аэропорты обеспечены лишь на 41 процент. По ангарам же эта цифра не превышает 19 процентов — поистине удручающая картина!

Да, действительно аэродромную сеть России на сегодняшний день можно считать сформированной. Вот только складывалась она и развивалась зачастую без учета научно обоснованных программ развития наземной базы гражданской авиации. А ведь такие программы существовали всегда, в них практически для всех аэропортов страны определялись потребности объектов по направлениям, мощностям, стоимости. Выделялись приоритетные направления. Но вот как только дело доходило до ежегодных планов капитального строительства, о программах этих вспоминали у нас крайне редко. А существовавшие до недавних пор принципы выделения капитальных вложений? Мизерные средства делились по многочисленным объектам, потому и строилось зачастую не то и не так. Как руководитель комплексного проектно-изыскательского института хорошо знаю боль и печаль проектировщиков: подогнать проект под выделенные средства. Где уж тут перспектива, мировой уровень, научно-технический прогресс! Да, мировая практика проектирования таких сложных объектов, как аэропорты, давно уже учитывающая все эти аспекты, в нашей стране приживаться стала лишь в последние годы. Плоды же такой «экономии» российской гражданской авиации придется ощутить на себе сполна.

Возьмем, к примеру, аэропорты Московского аэроузла. Первым из них по старшинству является Внуково. Строился он в 30-х годах, неоднократно перестраивался позже. Две пересекающиеся взлетно-посадочные полосы, тесный аэровокзал, а главное существующие сложности в реконструкции всего этого. В свое время «Аэропроект» работал над перспективой развития аэропорта Внуково. Наши специалисты предложили, на мой взгляд, наиболее оптимальный вариант — строительство третьей ВПП по другую сторону Киевского шоссе на четыре километра дальше от Москвы, чтобы не «зажимать» Юго-Запад столицы. Прошли десятки инстанций, согласований и утверждений, но вся работа пропала даром. «Отцы города» не захотели зарезервировать место под новый комплекс аэропорта, и ныне здесь все уже застроено. А жаль, потому что в перспективе, при росте объемов перевозок (Внуково уже получил статус международного), аэропорт этот должен будет обслуживать 25—30 млн. пассажиров в год. Сейчас прорабатываются варианты его реконструкции, и пока говорить о них конкретно вряд ли целесообразно. Ясно одно: а/п Внуково требуется новый аэровокзал, еще одна ВПП, система централизованной заправки самолетов, ангар и т. д.

Аэропорт Шереметьево-2 — до недавних пор единственные международные воздушные ворота столицы уже практически исчерпал свои возможности по аэровокзалу, который был введен в эксплуатацию в 1980 году.

Как известно, за реконструкцию Шереметьево-1 взялось совместное российско-германское предприятие «Аэропорт Москва», с помощью которого уже построены грузовые склады, мастерские. С участием немецких партнеров планируется и строительство нового терминала, гостиницы. Хватит ли средств для осуществления всего задуманного, покажет время.

Быковский аэропорт вообще не имеет

АЭРОПОРТЫ РОССИИ





Проекты пассажирского и грузового аэровокзалов в аэропорту Кольцово.

перспективы развития, поскольку находится практически в черте города Жуковского и в районе с плотной жилой застройкой. Два миллиона пассажиров в год — это для Быкова пожалуй, предел, хотя и здесь необходимо строить ряд сооружений.

И, наконец, самый молодой построенный в начале 60-х годов и самый запущенный аэропорт Домодедово. Три десятка лет там практически ничего не строилось, аэровокзал находится в критическом состоянии. О каком сервисе, о какой культуре обслуживания пассажиров здесь можно говорить, если здание аэровокзала исчерпало свои возможности еще двадцать лет назад! А между тем Домодедово — это и самый перспективный аэропорт столицы. Две независимые далеко друг от друга ВПП и возможность строительства еще двух полос, ангаров, других производственных объектов, необходимых для нормального обслуживания авиационной техники. Сорок-шестьдесят миллионов пассажиров в год — вот «потолок» Домодедова, если всерьез думать о будущем аэропорта. Причем думать о нем нужно. Временный спад объемов перевозок, вызванный экономическими бедами, очень скоро обернется резким его ростом. К этому аэропорты московского аэроузла сегодня не готовы. Много лет ведутся разговоры о строительстве нового современного аэропорта «Москва-5». Должен сказать, что в начале 70-х годов было рассмотрено свыше тридцати вариантов его месторасположения, выбран один из них в районе Солнечногорска. Само строительство — дело, безусловно, долгое, и не думаю, что у столицы найдутся на то средства в ближайшие два-три десятка лет. Ведь речь идет о сотнях миллиардов рублей. Но сохранить это место для будущего аэропорта необходимо.

Из оценки перспективы аэропортов России следует единственный логичный вывод: необходимо и уже в самое ближайшее время на основе научно обоснованных программ комплексного строительства довести до нормативов те из них, которые играют определяющую роль в транспортных перевозках. Хотя бы только эти, потому что на более широкую программу реконструкции аэропортовского хозяйства в нынешних экономических условиях рассчитывать, конечно же, не приходится. Средств нет ни у государства, ни у авиапредприятий, многие из которых стали теперь независимыми самостоятельными авиакомпаниями.

И тут самое время обратиться к зарубежному опыту. Строительство грандиозного аэропорта в Торонто, например, велось за счет средств всех заинтересованных в том фирм, объединивших свои капиталы, специально для этой цели. Фирмы эти и получат в конечном итоге прибыль от эксплуатации аэропорта. Примерно на таких же условиях сооружается сейчас аэропорт в Уфе.

Меня часто спрашивают, отличается ли уровень отечественного проектирования от зарубежного, способны ли мы выполнить проект современного российского аэропорта с учетом принятых в мире требований и нормативов. Безусловно. Причем на высочайшем профессиональном уровне с помощью самых современных средств. Практически все наши нормативы сегодня соответствуют международным требованиям, принятым в мировом аэропортостроении. Весь этот потенциал коллектив института готов направить на обновление воздушных гаваней России.

В. ИВАНОВ,
начальник ГПИ и НИИ «Аэропроект», академик Академии транспорта России, доктор технических наук, профессор

г. Москва.

ПРОГРАММЫ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Когда речь заходит об ИКАО, многим представляется организация, занимающаяся только разработкой международных стандартов и рекомендаций в различных областях гражданской авиации. Но это только одна из наиболее рельефных сторон ее деятельности. Не менее важной является работа ИКАО по внедрению этих стандартов и рекомендаций в практику для обеспечения регулярности, безопасности и унификации международных полетов. Многие страны имеют достаточный опыт и средства, чтобы делать это самостоятельно, но в некоторых государствах — членах ИКАО такая деятельность затруднена либо из-за отсутствия опыта, либо средств, либо обоих этих компонентов. Вот тут-то ИКАО и приходит на помощь. Для этой цели сорок лет назад создано специализированное Управление технического сотрудничества, которое несет ответственность за осуществление проектов такого сотрудничества в соответствии с политикой и стандартами ИКАО.

Как известно, до недавнего времени большая часть информации о деятельности ИКАО концентрировалась в бывшем Министерстве гражданской авиации СССР. О технической же помощи широкому кругу читателей поведал Р. А. Ростакян в своей книге «ИКАО и техническая помощь ООН в области гражданской авиации», выпущенной в 1985 году издательством «Транспорт». Мало кто тогда думал, что эта сфера деятельности через 7—8 лет станет актуальной для стран бывшего СССР, когда на базе единого и монолитного Аэрофлота образовались авиакомпании независимых государств, многие из которых стали членами ИКАО. Да и в самой России появились десятки авиакомпаний, желающих летать на «иномарках», закупать в западных странах различное оборудование и доводить свои аэропорты и качество обслуживания техники и пассажиров до международных стандартов. В этой неразберихе возможны и дублирование, и неэкономное расходование средств, и опасность попасть на «крючок» ненадежных поставщиков и «консультантов». Чтобы уберечь себя от неверных шагов, обратитесь в Управление технического сотрудничества ИКАО, и оно подскажет вам наиболее оптимальный путь в достижении ваших целей. Тем, для кого эти проблемы представляют интерес, я привожу официальную информацию о деятельности ИКАО в данной области и надеюсь продолжить общение при личных контактах в рамках осуществления проектов технического сотрудничества.

В. ДОРОФЕЕВ,
специалист по реализации проектов Европа и Ближний Восток

г. Монреаль.

1. Основные принципы деятельности ИКАО в области технического сотрудничества

ИКАО сотрудничает с правительствами по оказанию помощи в развитии гражданской авиации как для внутренних, так и для международных перевозок, когда такое сотрудничество может способствовать экономическому и социальному развитию заинтересованной страны или повысит уровень безопасности и эффективности гражданской авиации. Все усилия, предпринимаемые в этой области, направлены на качественное выполнение Программы технического сотрудничества, а также на то, чтобы результаты деятельности ИКАО по реализации проектов соответствовали стандартам, рекомендуемой практике и требованиям аэронавигационных планов.

ИКАО предлагает взаимодействие в технических областях гражданской авиации через Управление технического сотрудничества (УТС). Так как эта организация является специализированным учреждением ООН в области гражданской авиации, то проекты, финансируемые Программой развития ООН (ПРООН) в данной области, передаются для исполнения в УТС. Однако кроме этих поектов УТС выполняет также проекты, финансируемые или самими странами, или из других источников. В тех случаях, когда ИКАО осуществляет реализацию проектов по поручению организаций, осуществляющих финансирование помимо ООН, то она делает это таким образом, чтобы в максимальной степени соответствовать политике и правилам указанных организаций.

2. Структура Управления технического сотрудничества

В состав УТС входит Отдел осуществления проектов на местах, который состоит из четырех географических секций, охватывающих регионы Африки, Америки, Азии, Тихого океана и Европы, Ближнего Востока. Каждая из этих секций отвечает за разработку и осуществление проектов по техническому сотрудничеству в своем регионе.

Эти секции получают поддержку от секции управления кадрами на местах и секции закупок, задачи которых заключаются в комплектовании проектов технического сотрудничества необходимыми экспертами и оборудованием. Кроме двух указанных компонентов проекта (персонал и оборудование), существует еще и третий очень важный компонент, а именно: подготовка стипендиатов. За подготовку стипендиатов отвечает секция предоставления стипендий.

Шесть региональных бюро ИКАО, размещенных в основных регионах мира, укомплектованы соответствующим персоналом, который осуществляет контроль за ходом реализации проектов, а также за разработкой новых проектов в соответствии с потребностями стран. В Парижском бюро ИКАО ответственность за координацию деятельности в области технического сотрудничества возложена лично на представителя.

3. Разработка и реализация проектов

Управление технического сотрудничества предоставляет консультации и оказывает помощь государствам, ПРООН и другим организациям, осуществляющим финансирование, по всем вопросам, связанным с разработкой и подготовкой проектов в области технического сотрудничества на местах, а также в реализации всех проектов, финансируемых из ПРООН, целевых фондов (TF) или других источников. Эти консультации и помощь охватывают все этапы разработки и реализации проекта: определение замысла; формулирование проекта; подготовку соответствующей документации в тесном контакте с заинтересованным правительством и организацией, предоставляющей финансирование; обеспечение поддержки при решении вопросов финансирования из соответствующих источников; наем полевого персонала и руководство им; закупки оборудования; распределение и предоставление стипендий; ориентирование полевого персонала; контроль и оценку хода реализации всех проектов на местах. Кроме того, Управление несет ответственность за контроль исполнения бюджета и использование фондов технического сотрудничества, подготовку отчетов и директив, касающихся технических вопросов и вопросов обучения, представление интересов ИКАО в ПРООН и других организациях, на совещаниях, касающихся технического сотрудничества, а также за соответствующую координацию вопросов технического сотрудничества с государственными полномочными органами, отвечающими за гражданскую авиацию.

Если говорить об объеме выполняемой работы, то обычно УТС ежегодно выполняет более двухсот проектов технической помощи приблизительно в ста странах. Эти проекты охватывают все направления деятельности гражданской авиации и по объему подразделяются на большие (до 12 млн. долл. США ежегодно), средние (1 млн. долл. США ежего-

дно) и небольшие (100 000 долл. США). Они могут включать в себя разработку международных аэропортов мирового класса, а также проектирование и сооружение грунтовых посадочных площадок в удаленных малонаселенных районах. Цели проектов могут заключаться также в установке комплексных авиационных, навигационных и связных систем, в оказании помощи крупным авиакомпаниям в области обучения персонала, занятого техническим обслуживанием, или в предоставлении единичных стипендий для обучения в области авиационной медицины или воздушного права и т. д. Определяющим фактором является то, что необходимо государствам для обеспечения безопасности и эффективности гражданской авиации, чтобы она могла внести максимальный вклад в социальное и экономическое развитие страны.

4. Договора, финансируемые из целевых фондов

Иногда правительства используют целевые фонды для финансирования развития своей собственной гражданской авиации через ИКАО. Ряд стран используют целевые фонды в целях получения помощи со стороны ИКАО в проектировании и сооружении своих аэропортов. В других случаях они использовались на закупку и установку оборудования для сетей авиационной электросвязи, а также для направления экспертов в области гражданской авиации. Независимо от целей ИКАО может реагировать на любые потребности стран, как большие, так и малые.

Поскольку ИКАО не является организацией, предоставляющей финансирование, она не располагает своими собственными средствами на выполнение проектов. Для того, чтобы войти в соглашение с ИКАО о целевом фонде, правительству следует определить свои собственные потребности в помощи и депонировать ИКАО достаточное количество конвертируемых средств, с тем чтобы охватить период реализации проекта, который обычно составляет один год. Поскольку с течением времени приоритеты могут изменяться, правительство может пересмотреть тип необходимой ему помощи. В любое время при наличии соответствующего уведомления финансирование из целевого фонда может быть приостановлено или прекращено.

Ряд проектов из категории целевых фондов финансируется третьими сторонами: государствами-донорами или такими источниками финансирования, как ЕЭС, или банками развития (Всемирный банк, ЕИБ, АБР и т. д.). Такие целевые фонды «третьей стороны» могут потребовать, чтобы ресурсы, необходимые для реализации проекта (например, эксперты и оборудование), были получены от страны или региона, которые открывают двусторонний или многосторонний источник финансирования. Надо заметить, что ИКАО всегда проявляет гибкость, чтобы удовлетворить такие требования по оказанию помощи.

В 1992 году ИКАО успешно провела ряд технико-экономических исследований потребностей в области УВД и нужд гражданской авиации в следующих странах: Болгарии, Венгрии, Польше, Румынии, Чешской и Словацкой республиках. В 1993 году проведена определенная работа в Албании, а также Эстонии, Латвии и Литве.

Плата, взимаемая ИКАО за административные услуги, связанные с реализацией соглашений по линии целевых фондов, аналогична той плате, которая взимается при реализации проектов по линии ПРООН. Соглашение с ИКАО по линии целевого фонда гарантирует предоставление услуг только в соответствии с потребностями данной страны. Следует четко понимать, что Управление технического сотрудничества является некоммерческой организацией. Ее цель заключается в предоставлении надлежащих и квалифицированных услуг на уровне самоокупаемости.

5. Служба закупок для гражданской авиации (СЗГА)

Любое правительство, ответственное за гражданскую авиацию, должно время от времени затрачивать значительные средства на закупку оборудования для своих аэропортов и авиакомпаний. Какое оборудование необходимо приобрести? Где его можно купить по самой оптимальной цене? Данные вопросы могут быть затруднительными для авиационных администраций ряда стран.

Служба закупок ИКАО для гражданской авиации (СЗГА) может ответить на поставленные вопросы, как это было продемонстрировано во многих странах за последние пятнадцать лет. СЗГА владеет мировым маркетингом в области гражданской авиации. Она имеет дело более чем с тремя тысячами поставщиков во всем мире. Она знает текущие цены на воздушные суда, радиолокационные системы, компьютеры, пожарные машины и пищущие машинки, то есть на весь диапазон оборудования, необходимого администрациям гражданской авиации. Важно отметить: поскольку через ИКАО ежегодно закупается оборудование на миллионы долларов на конкурентной основе, то поставщики знают, что они должны предлагать обоснованные цены, если хотят получить контракты.

Плата ИКАО за услуги СЗГА невелика и предназначена только для покрытия административных расходов. Многие правительства пришли к выводу, что экономия, полученная от закупок через СЗГА, превышает стоимость услуг СЗГА, которые в ряде случаев могут быть довольно значительными. Для сложных систем ИКАО может разработать подробные проекты, спецификации, провести оценку предложений, обеспечить приемочные испытания оборудования и его доставку, а также авторский надзор за его установкой, в тех случаях, когда это необходимо. Небольшие закупки могут быть произведены немедленно. Для того, чтобы воспользоваться услугами СЗГА, правительству или его полномочному ведомству необходимо только подписать соглашение и депонировать необходимые средства. Всю остальную работу сделает ИКАО.

В настоящее время 65 стран и администраций гражданской авиации из всех регионов мира зарегистрированы в СЗГА ИКАО и пользуются ее услугами.

6. Роль Управления технического сотрудничества

Практически сорок лет Управление технического сотрудничества ИКАО оказывает помощь странам в области гражданской авиации. УТС знает все регионы мира, их нужды и проблемы. Эти знания базируются на длительном опыте работы с правительствами по выяснению их потребностей и решению указанных проблем. В свою очередь правительства всех стран, сотрудничающих с ИКАО, знают, что эта организация символизирует собой объективность, непредвзятость и профессионализм. Они доверяют мнению ИКАО и считаются с ее советами.

В УТС знают, что передача технологии в такой сложнейшей области, как гражданская авиация, требует времени, терпения и определенности. Необходимо закупить и установить оборудование различных типов, обучить технических специалистов эксплуатации и техническому обслуживанию этого оборудования, а для того, чтобы система работала согласованно и эффективно, должны быть выработаны навыки руководства. УТС выявляет существующие в мире ресурсы для достижения указанных целей только с одним намерением: наилучшим образом служить интересам стран и оказывать им помощь. УТС представляет собой некоммерческую организацию, задача которой состоит в том, чтобы сделать гражданскую авиацию безопасной, эффективной и отвечающей национальным потребностям.

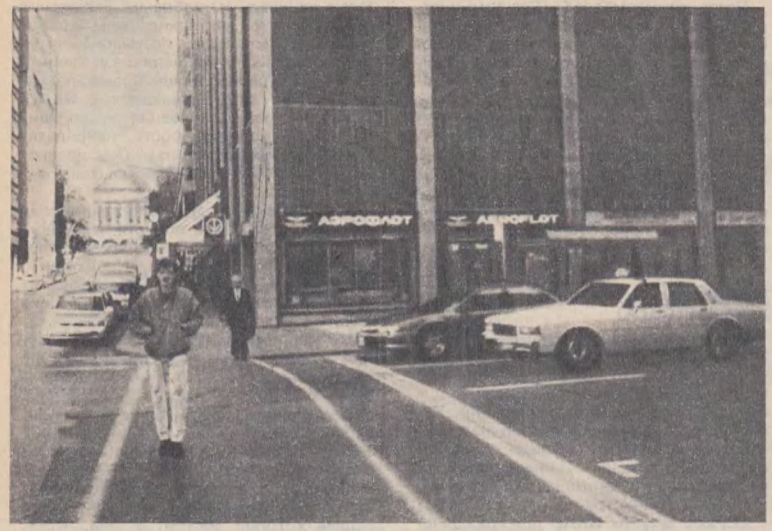
Кроме сказанного выше, в Восточной Европе УТС ИКАО может выступать в качестве важного беспристрастного эксперта, осуществляющего связь потенциальных доноров и организаций стран, предоставляющих финансирование, с государствами, получающими эту помощь. Эта связь, которую может обеспечить УТС ИКАО, несомненно, будет являться ключевым элементом всеобщего успеха в важном деле повышения эффективности и безопасности гражданской авиации в странах Восточной Европы и бывшего СССР.

7. Кто есть кто в Управлении технического сотрудничества

Адрес: 1000 Sherbrooke Street West
Montreal, Canada H3A 2R2
Telephone: (514) 285-6332 (общий)
Fax: (514) 288-4772
Mr. A. R. El Hicheri — Director, Technical Co-operation Bureu
Telephone: (514) 285-8065
Mr. Kenneth K. Wilde — Chief, Field Operations Branch
Telephone: (514) 285-8080
Mr. O. M. Shaaban — Chief, Europe and Middle East Section (FEM)
Telephone: (514) 285-6766
Mr. V. I. Dorofeyev — Implementation Officer (FEM) responsible for projects in Eastern European countries and CIS.
Telephone: (514) 285-8082.

Кроме того, все вопросы и просьбы, касающиеся технической помощи, могут быть направлены в представительство ИКАО в Париже, г-ну Кристиану Айглу (Christian Eigl), который будет координировать решение указанных вопросов с УТС в Монреале в установленном порядке.

Адрес: 3 bis Villa Emile-Bergerat
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
France
Telephone: (33-1) 46-37-96-34
Fax: (33-1) 46-24-09-14



Монреаль. Офис Генерального представительства Аэрофлота в Канаде.

ТАМ, ЗА ОКЕАНОМ...

Прилетев в Канаду и ступив на ее землю в монреальском аэропорту Мирабель, мы не могли сказать, слегка перефразируя слова известного русского поэта: «Никогда не были в Монреале...» Не могли потому, что шесть лет назад один из нас несколько дней прожил в этом городе, будучи там в командировке. С учетом его воспоминаний Монреаль показался нам обоим очень и очень узнаваемым. Наверное, еще и оттого, что он, несмотря на свою природную и архитектурную индивидуальность, был похож на другие крупные города Европы и Америки, которые доводилось видеть. Похож чистотой улиц, ухоженностью дорог, хозяйским убранством зданий, нарядным дизайном торговых центров, обилием товаров в них, приятной социальной атмосферой благожелательности и предупредительной вежливости людей друг к другу.

И тем не менее у Монреаля есть свое неповторимое своеобразие. Это крупный индустриальный и портовый город с трехмиллионным населением, обосновавшийся в устье полноводной реки Святого Лаврентия. Он опоясывает кольцом заросшую вековым лесом гору — любимое место отдыха горожан. Нам посчастливилось подняться на вершину этой горы поздней осенью, в последние дни погожего индейского, по-нашему «бабьего», лета. И, честно признаемся, мы были очарованы широко открывшейся величественной панорамой Монреаля и его окрестностей, окрашенных желто-багровым цветом знаменитых канадских кленов.

Но, разумеется, не ради знакомства с бытовыми удобствами и ландшафтными красотами мы отправились из России за океан. Канада интересовала нас прежде всего как важный форпост международных воздушных сообщений, с которым Аэрофлот имеет долголетние связи. Первая регулярно действующая авиалиния была проложена из Москвы в Монреаль на турбовинтовом самолете Ту-114 почти три десятилетия назад — в конце 1966 года. Сегодня полеты по этой межконтинентальной трассе выполняются без какой-либо промежуточной посадки на турбореактивном Ил-62М примерно за девять часов.

Как складываются ныне отношения наших авиаторов с их канадскими партнерами? Возникают ли серьезные проблемы, каковы варианты их разрешения? Что можно ожидать в этой области канадско-российского сотрудничества в ближайшем будущем? На эти вопросы мы искали ответы в ходе встреч и бесед с Генеральным представителем Аэрофлота в Канаде Геннадием Григорьевичем Матвеевым и его коллегами.

От гостиницы «Ришелье», что в центре Монреаля, где нас разместили, до офиса Аэрофлота — рукой подать: пешая прогулка занимает не более десяти минут. Здесь нет того столпотворения, которое царит в подобных заведениях в родных российских «палестинах». Однако офис не пустует. Сквозь сияющие зеркальным блеском окна видны посетители, оформляющие авиабилеты. А повыше, на восьмом этаже, куда мгновенно вознес скоростной лифт, находились служебные помещения нашего Генпредставительства. Их немного, они компактны, зато хорошо оснащены современной компьютерной и связной техникой.

Как и у каждого представителя Аэрофлота за рубежом, у Геннадия Григорьевича Матвеева хватает забот и хлопот. И все-таки он выкраивает для нас время, доходчиво рассказывает о текущих делах возглавляемого им коллектива, некоторых итогах работы и перспективах развития авиасообщения в канадском регионе. Узнаем, между прочим, что Матвеев родом из Курска, окончил Тульский политехнический институт, работал в ЦАГИ и Управлении внешних связей Министерства гражданской авиации. У него немалый опыт экономической и административной деятельности, приобретенный за годы работы в представительстве Аэрофлота в Лондоне и совместном коммерческом предприятии в Копенгагене.

Чем же характерна в настоящий момент конъюнктура складывающегося в Канаде рынка воздушных сообщений? По словам Г. Г. Матвеева и из той дополнительной информации, которую нам удалось собрать, из-за переживаемого этим государством довольно глубокого политического и экономического кризиса, что повлекло за собою высокий уровень безработицы и существенное снижение материального достатка трудящихся, деловая обстановка на авиарынке заметно осложнилась. Например, у авиакомпании «Канадиэн», являющейся Генеральным агентом Аэрофлота, резко ухудшилось финансовое состояние. Она вынуждена была сократить часть персонала и количество своих рейсов. Не лучше дела и у второго крупного перевозчика страны — компании «Эр Канада». К тому же, в связи с нестабильным положением на территории бывшего СССР, многие канадские турфирмы аннулировали традиционные заказы на авиарейсы для своих туристов в Россию, Прибалтику, Среднюю Азию, на Кавказ и Украину. Спад воздушных перевозок привел к избытку свободных мест в самолетах и, как следствие, к обострению конкуренции между авиакомпаниями, выполняющими международные полеты в Канаду. Чтобы сохранить завоеванные ими позиции на рынке воздушных перевозок, они широко практикуют массовую продажу льготных билетов. Большое количество авиакомпаний ввело для пассажиров и такие дополнительные услуги, как бронирование номеров в гостиницах, скидки за проживание в них, предоставление автотранспорта.

В столь непростых условиях, усугубленных по настоянию канадской стороны резким уменьшением наших транзитных рейсов через аэропорт Гандер, Генпредставительству Аэрофлота пришлось приложить неординарные усилия для того, чтобы не сесть на мель. Благодаря увеличению продажи авиабилетов за валюту была повышена эффективность регулярных пассажирских и возросло количество чартерных грузовых рейсов Аэрофлота. К их выполнению

были подключены самолеты Ил-76 магаданского авиапредприятия. По мере дальнейшего укрепления контактов между канадскими и нашими западносибирскими нефтяниками прогнозируется повышение интенсивности пассажирских и грузовых перевозок из Калгари в Сургут, Нижневартовск и Ухту. Этому активно способствовало бы появление в Аэрофлоте конвертируемого самолета вместимостью на 100 пассажиров и на 12—15 тонн груза. Пока же стоит подумать о создании совместного с канадцами авиапредприятия, которое на технике иностранного производства взяло бы на себя пассажиро-грузовые перевозки в направлении Сибири. Такое решение, если его осуществить без проволочек, сулит обернуться солидными и устойчивыми дивидендами.

Департамент воздушного транспорта Минтранса Российской Федерации и Генеральное представительство Аэрофлота в Канаде предпринимают шаги по расширению авиасвязей в этом регионе, естественно, на взаимно устраивающей обе стороны коммерческой основе. Речь идет о выработке нового Соглашения о воздушном сообщении между двумя странами, по которому канадские авиакомпании получили бы права пролета территории России по спрямленным маршрутам в направлении Японии и Юго-Восточной Азии. А российским компаниям, летающим под флагом Аэрофлота, были бы разрешены регулярные полеты в Торонто, Ванкувер и ряд других пунктов Канады. Это сыграло бы позитивную роль в удовлетворении спроса на авиаперевозки, положительно отразилось бы на рентабельности работы канадских и российских авиаторов.



Референт представителя Российской Федерации в ИКАО Ольга Петровна МАТВЕЕВА.



Заместитель директора Департамента воздушного транспорта Минтранса Российской Федерации, председатель Совета по авиационной безопасности СНГ и Балтии Анатолий Кузьмич БОНДАРЕВ и исполнительный секретарь Комиссии Российской Федерации по делам ИКАО Алексей Владимирович НЕМЧИНОВ (на снимке справа налево).

В центре Монреаля на Шербрук стрит, 1000 возвышается монументальное двадцатиэтажное здание, которое в принципе ничем не отличается от находящихся по соседству с ним подобных же «высоток». Но это административное здание пользуется в авиационных кругах воистину всемирной известностью. Здесь базируется штаб-квартира Международной организации гражданской авиации, сокращенно называемой ИКАО. Действующая вот уже полвека, она объединяет свыше ста восьмидесяти государств и распространяет свое влияние практически на весь мировой рынок воздушных перевозок. У нас в журнале публиковался достаточно подробный материал об ИКАО*, представляющей собою специализированное учреждение Организации Объединенных Наций. Но, пожалуй, будет не лишним привести о ней пусть самые краткие сведения.

ИКАО создана в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго (США) в декабре 1944 года. К апрелю 1947 года конвенцию ратифицировали двадцать шесть государств. В 1970 году членом ИКАО стал Советский Союз. Он был избран членом ее постоянно действующего органа — Совета. Ныне вместо него в этот Совет входит Российская Федерация.

В число рабочих органов Совета ИКАО входят: аэронавигационная комиссия; авиатранспортный, финансовый и юридический комитеты; комитет совместной поддержки; рабочая группа по условиям службы в организации; комитет по незаконному вмешательству в деятельность гражданской авиации.

Высший полномочный орган ИКАО — Ассамблея, сессии которой созываются раз в три года. Главным исполнительным органом ИКАО является Секретариат. Он призван обеспечивать работу Ассамблеи, Совета, его постоянных и временных органов, сношения с государствами и международными организациями, подготовку и ведение документации, а также некоторые другие функции. Секретариат состоит из пяти управлений: Аэронавигационного, Авиатранспортного, Юридического, Технической помощи и Административного.

Бюджет ИКАО формируется главным образом из членских взносов вступивших в нее государств. Размер взносов определяется по специальной шкале, исходя из национального дохода, численности и дохода на душу населения, а

* «Канадские диалоги». «Гражданская авиация», № 8, 1987 г.

ПРЕДСТАВИТЕЛИ СССР (РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ) В ИКАО (1970—1994 гг.)

БОРИСОВ
Алексей Федорович

МОРОЗОВ
Владлен Михайлович

ТИХОНОВ
Владимир Михайлович

ОРЛОВЕЦ
Иван Власович

СИНЮШКИН
Валерий Анатольевич

ВАСИН
Иван Федотович

РУЧКИН
Виктор Андреевич



Так выглядит центральная часть Монреаля с высоты птичьего полета.

также из объема перевозок государства в тонно-километрах по его внутренним и международным авиалиниям.

Так как наша журналистская поездка в Канаду была вызвана и предстоящим в 1994 году 50-летием Международной организации гражданской авиации, то понятно, что по прибытии свой первый визит в ее штаб-квартире мы нанесли руководителю отдела по связям с общественностью — господину Хьютту Арчеру. Поблагодарили его за приглашение и визовую поддержку, за желание поближе узнать наш журнал — старейшее в России авиационное издание. В свою очередь господин Арчер выразил надежду, что серия материалов, которую мы намерены опубликовать в журнале в год юбилея ИКАО, послужит более широкой популяризации в странах, входивших в СССР, ее плодотворной деятельности.

С таким добрым напутствием мы едва ли не ежедневно на протяжении недели наведывались в штаб-квартиру ИКАО и особенно в представительство России в этой организации. Наше представительство по численности невелико, но, как говорится, мал золотник, да дорог. Его глава Виктор Андреевич Ручкин прошел по многим ступеням аэрофлотской иерархической лестницы — от штурмана самолетов многих типов до флаг-штурмана Центрального управления международных воздушных сообщений. Он закончил две академии — гражданской авиации и внешней торговли, был представителем Аэрофлота в Вашингтоне, работал в Аэронавигационном управлении Секретариата ИКАО.

В аттестации Виктора Андреевича, данной ему перед вступлением в должность представителя Российской Федерации в ИКАО, мы обратили внимание на следующие заключительные строки:

«Высокие профессиональные и личные качества Ручкина В. А., знание проблем Аэрофлота, его способность обеспечивать надлежащее руководство коллективами сотрудников и специалистов, умение поддерживать деловые и доброжелательные отношения с отечественными и зарубежными коллегами, равно как и свободное владение английским языком, полностью соответствуют требованиям указанного назначения».

Высоким профессионализмом отличаются сотрудники представительства России при ИКАО. Это заместитель В. А. Ручкина Вадим Константинович Олейник, прошедший школу летно-испытательной работы в Государственном научно-исследовательском институте гражданской авиации, в аппарате союзного правительства, принимавший активнейшее участие в создании Воздушного кодекса, Госаэронавигации и Госавианадзора СССР. Исключительно компетентными специалистами международного уровня признаны в ИКАО советники нашего представительства в этой организации Юрий Федорович Романенко и Владлен Иванович Коровкин, кандидат технических наук.



Представитель Аэрофлота в монреальском аэропорту Мирабель Юрий Степанович ГОРОДНИЧЕВ.



В одной из аудиторий канадского Международного института по подготовке менеджеров гражданской авиации.

В Монреале мы познакомились и с другой категорией россиян различных специальностей. Они не числятся в штате нашего представительства, а служат непосредственно в структурных подразделениях ИКАО. Среди них директор Авиатранспортного управления Владимир Дмитриевич Зубков, выдержавший трудный международный экзамен на эту должность на конкурсной основе; экономист широкого профиля с ученой степенью Борис Серафимович Балашов; высокоэрудированный сотрудник Управления технической помощи Владимир Иванович Дорофеев и другие наши соотечественники.

С похвалой отзывались в Международной организации гражданской авиации о работе Русской секции и ее бывшем руководителе, а теперь начальнике

всех переводческих секций ИКАО Юрии Николаевиче Беляеве; о нынешнем наставнике Русской секции отличном лингвисте Викторе Алексеевиче Гопакове. В этой секции переводят с других рабочих языков ИКАО на русский все материалы и выступления, редактируют и выпускают в течение года до восьми тысяч страниц разнообразной официальной документации. Кроме того, на ее попечении — ежеквартальный выпуск для России и Содружества Независимых Государств «Бюллетеня ИКАО».

В Русской секции мы встретили, к общему нашему удовольствию, своего коллегу — бывшего ответственного секретаря журнала «Гражданская авиация» Галину Александровну Феклюнину. О ней говорили нам как о вдумчивой исполнительной сотруднице, образцово выполняющей все поручения. А мы удовлетворенно отметили, что такими же качествами она обладала и у нас в журнале.

Из обилия актуальных задач, возникающих перед эксплуатационными авиакомпаниями, пожалуй, наиболее острой была и остается безопасность полетов. У нее во второй половине двадцатого века проявилась чрезвычайно опасная, разветвляющаяся как раковые метастазы, болезнь. Мы имеем в виду нахлынувшую на воздушный транспорт волну терроризма. Периодически происходят взрывы на самолетах и в аэропортах, нападения на экипажи и захват их вместе с пассажирами. Эти участившиеся преступные акты вселяют тревогу в сердца миллионов людей, требуют от мирового сообщества и, конечно же, от Международной организации гражданской авиации решительных комплексных мер.

Наша страна в борьбе с терроризмом занимает бескомпромиссную позицию. Еще в 1983 году по ее предложению 24-я сессия ИКАО приняла резолюцию об усилении борьбы с воздушным пиратством. Была также разработана «типовая статья» по вопросам авиационной безопасности, дана рекомендация обязательно включать ее в межправительственные двусторонние соглашения о воздушных сообщениях. При ИКАО создана и активно работает по этой злободневной теме Группа экспертов, с которой сотрудничают соответствующие специалисты многих государств.

Так совпало, что именно в наш приезд в штаб-квартиру ИКАО туда на очередное совещание по проблемам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации прибыла московская делегация. Ее возглавлял Анатолий Кузьмич Бондарев — заместитель директора Департамента воздушного транспорта Минтранса России, являющийся одновременно председателем Совета по авиационной безопасности СНГ и Балтии. На встрече с Генеральным секретарем Филипом Роша, а затем и с президентом Совета ИКАО господином Ассадом Котайтом, куда мы тоже были приглашены, руководитель нашей делегации проинформировал о той работе, которая проводится в России и других государствах на территории бывшего СССР по авиационной безопасности. Он сообщил, в частности, что для совершенствования мероприятий против террористических акций на воздушном транспорте намечено открыть в Москве специальный Государственный научно-технический центр. Центр будет создан на базе ГосНИИ гражданской авиации и возьмет на себя всю проблематику авиационной безопасности, вплоть до разработки технических средств и технологий по защите от криминальных воздействий в отношении воздушных судов, аэропортов, экипажей и пассажиров. Руководство ИКАО одобрило инициативу российской стороны, пожелало Аэрофлоту и компаниям, которые от него отпочковались, экономичного и безопасного выполнения полетов.

Директор Авиатранспортного управления Секретариата ИКАО В. Д. Зубков оказал нам хорошую услугу. Он представил нас президенту Международного института по подготовке менеджеров гражданской авиации господину Мишелю Дежардену. Вместе с ним мы обошли классы, комнаты для практических занятий, лаборатории института, разместившегося в большом здании поблизости от штаб-квартиры ИКАО. И наглядно убедились в том, что это по-настоящему уникальное интернациональное учебное заведение университетского уровня. Оно работает на бесприбыльной основе и готовит первоклассных менеджеров для трех секторов воздушно-транспортного производства: для авиакомпаний, аэропортов и административных органов гражданской авиации. Преподавание ведется на английском, французском и испанском языках. Курсы обучения ориентированы на использование самых передовых методов, быстродействующих электронных средств и в зависимости от своей направленности длятся от трех дней до шести недель. Помимо Канады, организовывалась учеба менеджеров в двадцати пяти странах, в наиболее оптимальных для иностранных специалистов местных условиях. Консультативное бюро института оказывает методическую и техническую помощь государствам Восточной Европы, Африки и Южной Америки в сфере приватизации аэропортов, формирования кадров, оперативного стратегического планирования и управления.

За прошедшие со времени открытия института шесть лет им организовано и проведено свыше ста курсов обучения, на которых прошли подготовку более 2 600 человек из 152 стран. В их числе были и россияне — москвич Виктор Волынский и петербуржец Михаил Смуров. Дирекция института рассчитывает, что в течение следующих пяти лет ей удастся обучить еще не менее двух с половиной тысяч менеджеров, которые займут ключевые посты в авиационных предприятиях своих государств.

В беседе с господином Мишелем Дежарденом выяснилось, что не из праздных соображений он общался с нами. Президент заинтересован в том, чтобы о его институте знали в России. Он изучает возможности установления партнерских отношений с нашей Академией гражданской авиации, чтобы сообща с нею приступить к подготовке авиаменеджеров для Содружества Независимых Государств. Предусматривается обсудить с ректоратом Академии варианты семинаров для ее преподавательского состава, которые Международный институт готов провести в Монреале или в Санкт-Петербурге.

Из недолгой поездки в Канаду мы возвратились полные впечатлений. Это соседнее с нами государство до удивления схоже с Россией своей природой, климатом, естественными ресурсами, укладом жизни населения, среди которого тысячи и тысячи выходцев из нашей страны. Верится, что у обоих наших народов имеется стремление к дальнейшему развитию при всемерном содействии воздушного транспорта экономических связей, к разнообразному и прочному научно-техническому и культурному сотрудничеству.

В. ГОЛЬЦОВ,
А. ТРОШИН,
специальные корреспонденты «Гражданской авиации»

гг. Москва—Монреаль—Москва.



В окрестностях Монреаля — раздолье для рыболовов.

Фото авторов.

·КОНВЕРСИЯ·

ОТКРЫВАЯ НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Международный научно-производственный концерн «Конверсия», созданный для проведения в жизнь программы переориентации оборонных отраслей промышленности на выпуск гражданской продукции, открывает все новые возможности. Это подтвердила состоявшаяся осенью прошлого года в выставочном комплексе АО «Экспоцентр» на Красной Пресне 5-я Международная выставка «Здравоохранение-93». («Здравоохранение, медицинская техника и лекарственные препараты» — таково ее полное официальное название).

В выставочных павильонах сотни российских и зарубежных фирм демонстрировали все лучшее, что создано сегодня для защиты здоровья человека. Обще- и электромедицинские инструменты и приборы для диагностики, мониторного наблюдения, а также регистрирующая и измерительная аппаратура: электрокардиографы, кардиоскопы, новейшие эхокардиографы, универсальные эхографы, приборы для обследования функции легких и изменения основного обмена веществ, электроэнцефалографы.

Интересна и многообразна аппаратура для диагностики сердечно-сосудистых заболеваний. К примеру, многоканальные телеметрические системы передачи и приема ЭКГ, специализированные устройства для кардиологических исследований на основе мини-ЭВМ, микро-ЭВМ и микропроцессорах. Системы для определения патологических состояний сердечной мышцы и клапанов, нарушения фазового цикла сердечной деятельности, аппаратура, позволяющая проводить анализ ЭКГ, и многое другое.

Известно, что в числе заказов, которые поставляет и размещает концерн «Конверсия», есть заказы на современную медицинскую технику и экологические приборы. Часть этой продукции была представлена в выставочном комплексе на Красной Пресне. Вот некоторые из экспонатов «Конверсии».

Если бы несколько лет назад сказали, что пройдет время и знаменитая наша космическая фирма будет разрабатывать оборудование для медицины, то, честно скажу, просто не поверил бы. Но жизнь на то и жизнь, что вносит свои коррективы. Неустойчивое положение с научными и военными заказами вынудило известное всему миру авиакосмическое предприятие искать свой путь в рынок. И вот результат. Научно-производственное объединение имени С. А. Лавочкина разработало принципиально новое оборудование для дезинфекции. Очищающие свойства растворов, полученных на нем, в несколько раз выше, чем у установок «Джонсон и Джонсон», «Олимпиус» и других мировых лидеров.

Сейчас в подмосковных Химках, где находится НПО имени С. А. Лавочкина, реализуют еще одну конверсионную программу. Она ориентирована главным образом на учреждения здравоохранения. Так, впервые фирма начала выпускать установки для дезинфекции и стерилизации эндоскопов (УДЭ), исключающие их поломку, а также инфицирование пациентов и медперсонала. Стоимость УДЭ — 650 тысяч рублей. Это в четыре раза ниже цены аналогичного оборудования фирмы «Олимпиус» (Япония), а потребительские свойства — в несколько раз выше.

Космическая фирма выпускает также две установки для приготовления экологически чистых моющих и дезинфицирующих растворов многоразового использования. Одна из них (ЭКО) производит гипохлорит натрия методом электролиза (120 л/сут. концентрированного или более 700 л/сут. рабочего раствора), сохраняющего свои свойства семь дней. Установка работает от обычной электросети и расходует всего 50 г соли на литр раствора. Этот раствор незаменим в больницах, ощущающих дефицит хлорамина (из-за перебоев в его поставках с Украины), а также в общепите и прачечных, где он используется для отбеливания.

Вторая установка (УМЭМ) дает в сутки двадцать литров моющего и сорок литров принципиально нового дезинфицирующего раствора, чья эффективность превышает хлорсодержащие препараты, применяемые сегодня в мире, более чем в сто раз. При этом концентрация хлора в растворе УМЭМ значительно ниже, чем у зарубежных аналогов. Обе установки окупаются за шесть месяцев.

А не было ли на выставке чего-либо из «ширпотреба»? — спросит читатель. Мне, к примеру, попался на глаза небольшой приборчик, и я не могу не рассказать о нем. Это многоступенчатый водоочиститель «АКВАФОР» модели В300, который выпускает совместное Российско-Американское предприятие АО «АКВАФОР» в Санкт-Петербурге. Удивительный, небольшой по конструкции прибор предназначен для очистки питьевой водопроводной воды в бытовых, дорожных и походных условиях. Тот, кто использует водоочиститель «АКВАФОР», получает вкусную (почти родниковую) питьевую воду высокой степени очистки и прозрачности. Она эффективная профилактика аллергических, гастроэнтерологических, нефро- и урологических заболеваний.

Что особенно важно, небольшой по размеру, водоочиститель «АКВАФОР» обеспечивает глубокую очистку воды от хлора, запаха, привкуса, тяжелых металлов и органических примесей, благодаря уникальным свойствам активированного углеродного волокна. Оно задерживает даже очень малые концентрации вредных органических примесей и тяжелых металлов, оставляя в воде все полезные минеральные соли. Одно из достоинств углеродного волокна по сравнению с другими фильтрующими материалами в том, что оно препятствует росту и размножению бактерий...

Я мысленно представил голубые аккуратные коробочки с водоочистителем на подносе бортпроводницы, предлагающей пассажирам купить что-либо из сувениров. Не сомневаюсь, что очень многие купили бы для себя и кому-либо в подарок столь нужную и необходимую вещь. Что может быть лучше — пить дома очищенную, хрустально чистую воду.

На крупнейшей международной выставке года «Здравоохранение-93» многие российские предприятия, и авиационные в том числе, показали, что в стране достаточно специалистов высокого класса, способных на наших заводах делать уникальную медицинскую аппаратуру и технику. Значит, больницы и клиники начнут скоро получать оборудование, ни в чем не уступающее лучшим зарубежным образцам. Во многом благодаря конверсии высокие военные технологии начинают работать на здоровье людей.

В. ЛАМЗУТОВ

г. Москва.

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

ЯК-40: ФЛАГМАН МВЛ

Элегантный самолет с тремя реактивными двигателями гостеприимно опустил трап. По нему цепочкой поднялись на борт оживленные пассажиры. Оставив багаж в боковых отсеках, они прошли в салон и расположились в уютных креслах. Трап закрылся. Почти бесшумно заработали двигатели, и машина мягко вырулила на старт. Короткий разбег, в иллюминаторах промелькнули аэродромные постройки, и вот внизу уже поплыли игрушечные домики подмосковных селений, быстро уменьшаясь на глазах. А спустя час с небольшим мы приземлились в аэропорту Костромы.

С того памятного для нас дня прошло четверть века. За эти годы объединенными усилиями Саратовского и Смоленского авиационных заводов построено больше тысячи самолетов Як-40. В соответствии с пожеланиями заказчиков вместимость пассажирского варианта машины последовательно увеличивалась с 24 до 27 и 32 мест. Кроме этих модификаций, самолет строился в деловом варианте с салонами первого и второго классов. Выпускалась и конвертируемая машина, легко переоборудуемая в эксплуатационных условиях из пассажирской в грузовую. Именно на ней были установлены двенадцать международных рекордов (в том числе четыре женских) для самолетов такого класса.

В назначенный первоначальный ресурс двадцать тысяч летных часов и столько же посадок самолет легко укладывался в ходе эксплуатации. По ревизии его состояния ресурс последовательно увеличивали до тридцати, а потом и до тридцати двух тысяч летных часов. До двадцати пяти тысяч возросло количество посадок. Срок летной годности с двадцати был увеличен до двадцати пяти лет эксплуатации. Дальность полета также возросла с 600 до 1000 километров.

Кроме внутреннего, самолет Як-40 вышел и на международный авиарынок. Он стал первым советским воздушным судном, получившим сертификат по западным нормам летной годности. Этому в немалой степени способствовали показательные перелеты по Европе, Азии, Африке, обеим Америкам и Австралии. Здесь Як-40 продемонстрировал свои удивительные возможности летать в любых климатических условиях и способность базироваться как на бетонированных, так и на грунтовых аэродромах.

Всего на экспорт в шестнадцать стран мира поставлено 125 самолетов Як-40. Многие из них переоборудовались по индивидуальным пожеланиям заказчиков. Помимо авиакомпаний, традиционно ориентированных на советскую авиационную технику, самолет закупили в Италии и ФРГ.

К настоящему времени самолетами Як-40 перевезено более трехсот миллионов пассажиров, и эксплуатация этих машин успешно продолжается.

Важно подчеркнуть, что до сих пор ни одной серьезной аварии самолета не было отнесено на счет его конструктивных и производственных дефектов. И хотя уже нет с нами генерального конструктора авиационной техники А. С. Яковлева, память о нем ежедневно несут на своих крыльях 780 самолетов Як-40, все еще бороздящих воздушные просторы России и СНГ.

В создание Як-40 большой вклад внесли аэродинамик Георгий Пульхров, прочнисты Сергей Макаров и Борис Липкин, конструкторы Леон Шехтер, Сергей Яковлев, Вадим Барсуков, Роман Петров, Владимир Ивашкевич, Олег Члиянц, Николай Колпаков, испытатели Керим Бекирбаев, Клавдия Кильдишева, а также администраторы Михаил Бендерский и Александр Левинских. Ставили Як-40 на крыло летчики-испытатели фирмы Арсений Колосов, впервые поднявший самолет в воздух, и Валентин Мухин, который облетел на нем все материки мира, а также испытал оригинальную систему реверса. А Михаил Завьялов продвинул машину далеко на Север и активно способствовал ее успешной эксплуатации в суровых условиях Заполярья.

Несмотря на широкое и многолетнее применение спрос на самолет не только не падает, а наоборот, продолжает возрастать. Именно это побудило конструкторов нашей фирмы модернизировать машину. Взамен трех двигателей АИ-25 прорабатывается установка на самолет Як-40 двух более мощных и экономичных силовых установок «Текстрон Лайкоминг» LF-507-1H. При сохранении всех вариантов коммерческой нагрузки, включая 32-местный, самолет с новыми двигателями сможет увеличить крейсерскую скорость на десять, а дальность — на двадцать пять процентов. Обновляется также радиоэлектронное оборудование. Оно может быть скомплектовано по выбору заказчика из наиболее современных образцов.

Вот и получается, что реактивный самолет Як-40, флагман наших местных воздушных линий, не собирается уходить в запас. Мне думается, что обновленной российской машине предстоит еще долгая жизнь в небе.

Евгений АДЛЕР,
заместитель главного конструктора самолета Як-40

г. Москва.



КАК СЭКОНОМИТЬ ТОПЛИВО?

Все пилоты знают, что зачастую на одном и том же маршруте самолет расходует разное количество топлива. Конечно, различие выражается всего в нескольких процентах, но для больших современных воздушных судов эти проценты оборачиваются несколькими тоннами авиационного топлива.

На расход топлива влияют многие факторы. Например, ясно, что этот расход напрямую зависит от коммерческой загрузки, скорости полета, направления ветра. Исходя из этих величин, командир экипажа определяет, какой должна быть топливная заправка воздушного судна. Но он должен учитывать также и другие не менее существенные факторы, а именно — удаленность запасного аэродрома, параметры его взлетно-посадочной полосы и высоту расположения, среднесуточную температуру воздуха по всему маршруту. А так как решающее слово здесь остается за командиром корабля, то нельзя сбрасывать со счетов и личностный фактор: опыт командира, его характер также непосредственно отражаются на величине топливной заправки самолета. Но и это еще не все. Совершенство и точность навигационной системы данного самолета, навигационная оснащенность конкретной воздушной трассы, степень изношенности двигателей, качество окраски фюзеляжа — все это также влияет на величину заправки.

Наверное, кому-то это покажется странным, но запас и следственные расходы топлива зависят и от цены на горючее. Это характерно в первую очередь для международных полетов. Дело в том, что весьма существенное различие внутренних и зарубежных цен на авиационное топливо нередко вынуждает авиакомпании заправлять самолет по максимому в пределах его ограничений по взлетному и посадочному весу — дабы избежать необоснованных валютных потерь. Иной раз это позволяет сэкономить немалые суммы и оказывается даже более выгодным, чем осуществление коммерческих перевозок. Это одна из причин возникновения странной для непосвященных картины — в кассах очереди за билетами, а в салонах полно свободных мест.

Перечисление факторов, влияющих на величину топливной заправки самолета, может быть продолжено. Взять, к примеру, загруженность маршрутов движения. Подчас она столь высока, что диспетчеры могут и не обеспечить оптимальную высоту полета — следовательно, самолет будет расходовать лишнее топливо. Так или иначе, но совокупное действие всех факторов таково, что фактические расходы топлива по одному и тому же маршруту практически никогда не совпадают. Естественно, совсем уж нет шансов расходам повториться по различным маршрутам, даже если у них одинаковая протяженность. Разброс значений в последнем случае достаточно весом и может достигать десяти и более процентов.

Конечно, эксплуатантов больше волнуют абсолютные величины расхода топлива. И наибольший интерес для них представляет показатель часовых расходов топлива. Многие знают, сколь важен данный показатель. Как правило, именно он определяет, какой из конструкций самолетов будет отдано предпочтение. Допустим, два самолета обладают примерно равными расчетными дальностями полета и загрузками. Естественно, покупатель остановит свой выбор на том, у которого часовой расход топлива меньше. Конечно, при выборе типа самолета играют свою роль цена, показатели эксплуатационной технологичности конструкции, ресурсы и многое другое. Однако они берутся в расчет только тогда, когда топливные характеристики самолетов достаточно близки друг к другу. Если же они разнятся на двадцать пять и более процентов, у самолета с худшими топливными характеристиками шансов оказаться предпочтительным практически нет — столь весома экономическая значимость рассматриваемого показателя. Важен этот показатель не только потому, что в эксплуатационных расходах топливо составляет 25—30 процентов, но и вследствие условного постоянства значительной части всех остальных расходов. Так, условно постоянны расходы на рекламу, навигационное обеспечение, содержание административного персонала и наземных фондов. Топливо же превалирует в структуре так называемых прямых расходов, к которым мы относим заработную плату, затраты по ремонту и амортизации.

Итак, часовые топливные расходы самолетов. Они весьма красноречиво указывают на достоинства и недостатки той или иной конструкции самолета. И в то же время при более близком знакомстве обнаруживают свое коварство.

У нас длительное время считалось, что с увеличением дальности беспосадочного полета часовые расходы топлива самолета неукоснительно снижаются. Объяснялось это следующим образом: очень много топлива уходит при наборе самолетом высоты, на эшелоне расход горючего намного меньше. Кроме того, при дальних беспосадочных полетах снижаются и вроде бы независимые от дальности условно постоянные затраты топлива на прогрев двигателей, рулежки по аэродрому — этих операций просто становится меньше. Понятно, что с увеличением дальности полета объективно выбирается и большая высота, то есть самолет летит в условиях меньшей сопротивляемости движению. Рассуждая таким образом, мы и выходили на модель затрат топлива — гиперболическую кривую, обозначенную на графике как 1-1. И не обращали внимания на то, что фактические затраты не всегда ее подтверждали, списывая это несоответствие на влияние каких-то привходящих факторов. Наша теория казалась нам незыблемой...

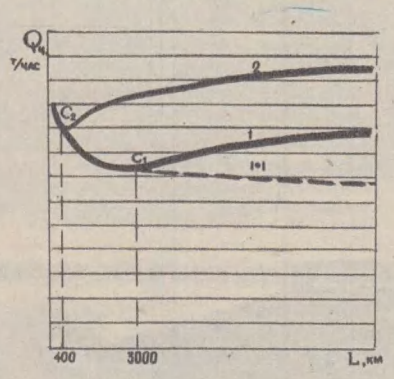


График изменения часовых расходов топлива ($Q_ч$) по дальности полета (L) самолетов.

В свое время мне пришлось столкнуться с вопросом расхода топлива основными типами самолетов мира при работе по контракту с ИКАО. Первое, что поразило и чему необходимо было дать конкретное объяснение, это то, что практически у всех средне- и дальнемагистральных самолетов западного производства обнаружена обратная нашей теории тенденция — с увеличением дальности полета часовые расходы топлива возрастают. Объяснение этому явлению, противоречащему нашей логике, конечно, нашлось, хотя оно и не лежало на поверхности. У западных конструкций самолетов существенно меньший запас прочности, чем у большинства наших. Поэтому у них сравнительно небольшой собственный вес и поэтому на малых высотах, то есть при наборе высоты и снижении, они имеют более низкие скорости полета.

При обосновании своей теории часового расходования топлива в зависимости от дальности полета мы непростительно оставляли «за кадром» вес самолета, а ведь с увеличением дальности как взлетный, так и среднеполетный вес увеличиваются, что и повышает часовые расходы горючего.

На графике кривая 2 наглядно демонстрирует, как в реальности изменяется часовой расход топлива у дальнемагистрального самолета «Боинг-747». Вначале — крайний левый участок кривой — все согласуется с привычной для нас гиперболической кривой. Затем кривая резко идет вверх, образуя своеобразное «седло» — C_2 — и плавно переходит к нарастанию, по форме напоминая скорее параболу. Кривая 1, построенная по показателям нашего Ил-62М, тоже располагает «седлом» — C_1. Но оно как бы размыто. И если у «Боинга» оно контрастно и выпадает уже на расстоянии порядка 400 километров, то на нашем самолете оно приходится на 3000 километров пройденного пути.

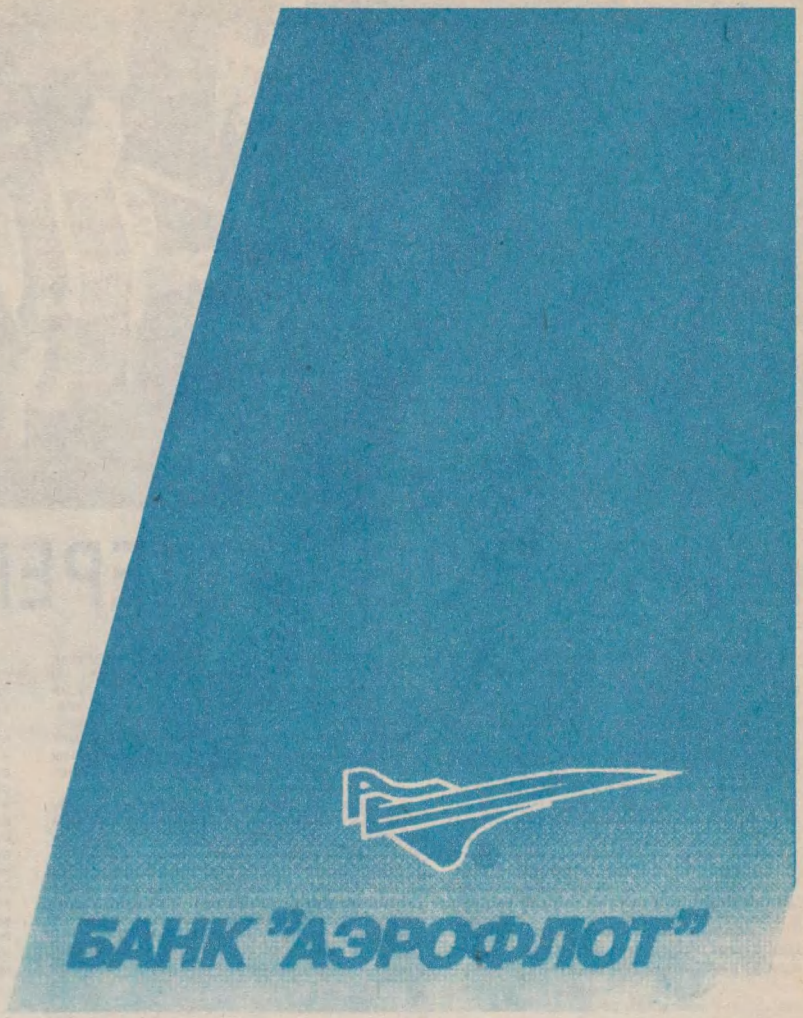
Это говорит, во-первых, о том, что часовой расход топлива не всегда является прямой характеристикой. За час самолеты различных прочностей проходят различные расстояния, следовательно, выполняют различные величины транспортной работы. Учитывать это крайне важно, в особенности при сравнении эффективности работы воздушных судов на малых и средних расстояниях.

А во-вторых, свидетельствует, что мы сталкиваемся с различными школами самолетного проектирования: у кого-то во главе угла стоит вес конструкции, у кого-то — скорость полета в целом, совокупная всех этапов полета, а не только крейсирования. Какая из этих школ лучше, тема для отдельного разговора. Но важно осознать то, что и та и другая школы очень специфичны, что при создании дальнемагистральных самолетов эффект, достигнутый за счет снижения веса самолета, будет гораздо большим, чем у самолетов ближнего радиуса действия, для которых преимущество скорости может оказаться с точки зрения экономичности более существенным.

В. ГАЛЬКОВСКИЙ,
директор Директората валютно-финансового отдела МКУ, кандидат экономических наук

г. Москва.

121019, Москва,
ул. Новый Арбат, 13.
Тел. 202-63-64.



ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ

- генеральная лицензия
- бесплатное расчетно-кассовое обслуживание
- 6 отделений в Москве и Московской области (в том числе в городах Жуковском и Люберцах)
- 10 филиалов (Санкт-Петербург, Самара, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Якутск, Киев, Нерюнгри, Красноярск, Уфа, Оренбург)
- прямые корреспондентские отношения с более чем 20 ведущими банками мира
- система электронных платежей «Банк-Клиент», позволяющая проводить расчеты, не выходя из офиса.

С 1994 года банк «Аэрофлот» является официальным агентом правительства России по кредитованию предприятий гражданской авиации.



АВИАМУЗЕЙ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ

Удивительно, но в Шереметьеве-1, рядом с суетой и гамом, присущими любому крупному аэропорту, соседствует уголок, где течет совсем иная жизнь — спокойная, размеренная, наполненная тишиной читального зала или музея. Это и есть музей — истории развития международных воздушных связей и трудовой славы ЦУМВС.

Открытие музея состоялось 7 мая 1985 года. Представленная тогда экспозиция не отличалась чрезмерным богатством, но первым посетителям она красноречиво говорила о назначении музея: по крупицам собирать и бережно оберегать документальные и материальные свидетельства становления и развития Центрального управления международных воздушных сообщений.

Основателем музея был С. Тихонов. Очевидно, Сергей Иванович очень любил авиацию и свое предприятие, раз выступил инициатором создания музея и был очень увлечен своей идеей, коли сумел заинтересовать ею администрацию и общественные организации ЦУМВС. Тогдашний генеральный директор, генерал-майор авиации Н. Полуянчик оказывал С. Тихонову всяческую поддержку, помог разрешить многие организационные вопросы и самолично провел торжественную церемонию открытия музея.

Сейчас в музее около шести тысяч экспонатов — фотографии и документы, памятные медали, значки, модели самолетов, личные вещи прославивших себя пилотов. Каждый экспонат фрагментарно ложится в общую канву обстоятельного рассказа об открытии новых международных авиалиний, освоении экипажами новых типов самолетов, лучших людях управления, их самоотверженном труде, и героизме. Рамки экспозиции стали шире. Появились стенды, рассказывающие о зарождении воздухоплавания и авиации, об основоположниках высшего пилотажа, первых русских авиаторах и конструкторах летательных аппаратов.

У музея три официальных хранителя: директор В. Мишустин и его помощники М. Тополь и Л. Звягина. Они подбирают и систематизируют поступающие экспонаты, обеспечивают общественные связи с аналогичными музеями в России и даже за рубежом, с конструкторскими бюро и научно-исследовательскими институтами, просто следят за порядком и чистотой в выставочных залах. Но истинных хранителей у музея значительно больше: это работники ЦУМВС, ветераны, все те, кто бескорыстно приносит в дар ценные, порой уникальные фотографии, книги, вещи, чтобы пополнить ими выставочную коллекцию, кто помогает музею выжить в наше непростое время.

Почетных гостей — Генерального конструктора АК имени С. В. Ильюшина Г. Новожилова (слева) и заслуженного пилота СССР А. Витковского встречает хранительница музея Л. Звягина.



Для А. Кузнецова, бывшего начальника аэропорта Шереметьево-1, посещение музея — это встреча с прошлым.



Двери музея открыты для всех, кто интересуется авиацией, историей ЦУМВС. Здесь одинаково гостеприимно встречают и случайного пассажира, решившего в ожидании рейса познакомиться с музеем, и студента-дипломника, пришедшего подобрать необходимые ему материалы для будущей дипломной работы. Сюда приходят слушатели учебно-тренировочного центра при ЦУМВС, чтобы лучше узнать историю и традиции предприятия, на котором им предстоит работать. Не редкие гости музея — школьники из близлежащих городов Лобни, Сходни и Зеленограда. Они



У макета международного аэропортового комплекса Шереметьево-2.



Приборные доски пилотов всегда привлекают внимание посетителей.

приходят в музей с чисто познавательными целями, но, уходя, некоторые из них уносят в своем сердце зарождающееся чувство любви к авиации, небу. Уже сегодня среди молодых специалистов ЦУМВС есть те, кто принял решение стать авиатором во время школьной экскурсии в музей управления.

Людмила Викторовна Звягина, одна из хранительниц музея, всю свою жизнь посвятила авиации. Она из семьи авиаторов, и ее собственная семья тоже авиационная. Работа в музее для нее наполнена особым смыслом:

— Очень не хочется, чтобы наш музей был просто местом, где хранятся мертвые экспо-



Музей бережно хранит личные вещи первого начальника аэропорта Шереметьево-1 Героя Советского Союза В. Борисова.



Самая яркая и красочная экспозиция — макеты отечественных самолетов.

Фото В. ГОРЛОВА.

наты. Музей должен жить, быть добрым, уютным домом для всех, кто любит авиацию, кто не хочет расставаться с ней и после того, как ушел на пенсию.

И она очень многое делает для этого. Организует встречи ветеранов, вечера, посвященные знаменательным событиям в жизни управления, юбилейным датам. Ей удается, пожалуй, самое трудное — избегать суконной казенности этих мероприятий. Люди, приходящие в музей на то или иное торжество, окунаются в атмосферу доброжелательности и теплоты, чувствуют себя здесь желанными гостями. Особенно чутко реагируют на это пенсионеры, бывшие работники ЦУМВС. Музей помогает им восстановить порвавшиеся было людские связи и связи с авиацией. Не случайно, именно здесь, в музее, зародился авиаклуб «Экипаж», который поставил своей целью объединить усилия ветеранов летного, летно-испытательного состава, бортпроводников в защите членов клуба от произвола, чинимого в вопросах материального и социального обеспечения со стороны предприятий, местных органов власти и государственных структур. Клуб считает также своей задачей поддержку общественному движению летного состава в защите своих прав, передачу опыта летной работы действующему составу и, само собой разумеется, сохранение истории развития отечественной гражданской авиации. У «Экипажа» пока нет собственной крыши, поэтому музей ЦУМВС стал для него своеобразной штаб-квартирой.

...В этот день в музей пришли члены «Экипажа», чтобы обсудить некоторые свои вопросы и заодно за чашкой ароматного чая отметить день рождения своего товарища. Председатель авиаклуба Б. Егоров, один из тех, кто когда-то первым в Шереметьеве осваивал новый трансмагистральный самолет Ил-62, вполголоса рассказывал о жизни клуба. За стеклянными витринами стендов молчаливо поблескивали фотографии людей, сделавших в свое время немало хорошего для управления, копии документов, означавших важные вехи в жизни ЦУМВС. Увы, многие из них стали уже историей. А за широкими окнами музея, выходящими на летное поле, кипела сегодняшняя жизнь аэропорта: уходили в полет современные аэробусы, к прибывшим лайнерам торопились трапы... Неожиданно один из присутствующих, тоже ветеран ЦУМВС И. Худенко, переведя взгляд со стенда на окно, сказал с чуть заметной грустинкой в голосе:

— Знаете, здесь, в музее, я чувствую себя лет на тридцать моложе...

Что ж, пожалуй, только за одно то, что музей дарит людям такое чувство, можно сказать его сотрудникам большое спасибо.

Т. СУВОРОВА,
специальный корреспондент «Гражданской авиации»
а/п Шереметьево.

ТЕХНОЛОГИЯ БУДУЩЕГО — СЕГОДНЯ

СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ ОРГАНОВ ДЫХАНИЯ И СЛУХА

ФИРМА «РОСАЭРО» ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР АМЕРИКАНСКОЙ КОРПОРАЦИИ 3М

Фирма «РОСАЭРО», официальный дистрибьютор фирмы 3М, мирового лидера в области технологии создания и разработки средств индивидуальной защиты (СИЗ), представляет на российском рынке:

- разнообразные системы механических, электростатических, угольных фильтров и респираторов, обеспечивающих эффективную защиту от конкретных источников поражения;
- квалифицированный подбор, обучение персонала, обслуживание респираторов и защитных масок;
- резиновые полумаски с патронами, выполняющими все функции защиты респираторов;
- беруши из мягкого губчатого полимера.

Основным отличием продукции фирмы 3М является простота и эффективность в использовании. Респираторы удобны в носке и защищают от многих органических и неорганических аэрозолей, газов, паров, твердых частиц. Их легко содержать в необходимом порядке, и они не требуют запасных частей.

Предлагаемые средства индивидуальной защиты апробированы в России и имеют российский сертификат соответствия требованиям ГОСТ РФ.

Все сотрудники «РОСАЭРО» прошли специальные курсы обучения, позволяющие им компетентно и качественно осуществлять подбор респираторов и масок.

Мы заинтересованы в долгосрочном сотрудничестве с вашим предприятием, будем рады обеспечить поставки СИЗ, их комплектующих с максимальной эффективностью и быстротой.

РЕСПИРАТОР ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ ПЫЛЕЙ И ТУМАНОВ 8710

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Респиратор 8710 фирмы 3М является легким, эффективным и гигиеничным средством защиты органов дыхания от пыли. Выпуклая форма, система крепления на двух резинках, уплотнение из пенистого материала в носовой части и алюминиевый носовой зажим обеспечивают хорошее прилегание респиратора к лицу любой формы и размера. Респиратор 8710 не требует технического ухода.

ПРИМЕНЯТЬ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ

Загрязняющих веществ с концентрациями до 100 ПДК: пыли, выделяющейся при переработке металлосодержащих руд, угля, свинца, хлопка, муки и некоторых других веществ.

Конденсационных аэрозолей, образующихся при распылении материалов, если при этом одновременно не выделяются вредные пары.

ЗАЩИТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ:

Респиратор 8710 предназначен для защиты от мелкодисперсной пыли более 0,5 мкм.

Вес респиратора: 7 граммов.

ТИПИЧНЫЕ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ

Производство резины
Фармацевтическая промышленность
Строительство
Карьерные выемки
Машиностроение
Химия в сельском хозяйстве
Гончарно-керамическое производство
Лесопильни
Сельское хозяйство

ПРОТИВОАЭРОЗОЛЬНЫЙ РЕСПИРАТОР С ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ СНИЖЕНИЕМ РАЗДРАЖАЮЩЕГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НЕПРИЯТНЫХ КОНЦЕНТРАЦИЙ КИСЛЫХ ГАЗОВ 9915

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Обеспечивает защиту от загрязняющих веществ до 100 ПДК: твердых и конденсационных аэрозолей; запахов: фтороводорода, оксида серы, хлора.

Используется при резке стекла, восстановлении алюминия, химических процессах на углесжигающих заводах, бумажном производстве.

РЕСПИРАТОРЫ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ ПЫЛИ, СВАРОЧНЫХ ДЫМОВ И ОЗОНА 9920/9925

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Респираторы 9920 и 9925 Фирмы 3М являются легкими, эффективными и гигиеничными средствами защиты органов дыхания от пыли, жидких и твердых конденсатов. Их выпуклая форма обеспечивает пользователю удобство при ношении и хорошее прилегание респираторов к лицу любой формы и размера; наличие клапана выдоха снижает влагообразование при определенных условиях работы. Система крепежных резинок с регулировкой в четырех точках и изменяемый носовой зажим обеспечивают плотное прилегание.

Респиратор 9925 разработан специально для защиты от сварочных аэрозолей, озона, а также неприятных запахов.

Респираторы не требуют технического ухода.

ПРИМЕНЯТЬ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ

Загрязняющих веществ с концентрациями до 100 ПДК: пыли, выделяющейся при переработке металлосодержащих руд, угля, свинца, хлопка, муки и некоторых других веществ;

туманов, образующихся при распылении материалов, если при этом одновременно не выделяются вредные пары;

дымов металлов, образующихся при сварке, твердой пайке, резке, литейном производстве и других операциях, предусматривающих нагрев металлов.

ЗАЩИТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ 9920/9925

Респираторы 9920 и 9925 для защиты от мелкодисперсной пыли с размерами частиц не более 0,5 мкм.

Вес респираторов: 30 граммов (9920), 32 грамма (9925).

ТИПИЧНЫЕ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ 9920/9925

Чугунолитейное производство
Сталелитейное производство
Судостроение и ремонт судов
Производство аккумуляторов
Сварка и пайка
Гончарно-керамическое производство
Производство порошковых химических веществ
Производство металлических изделий
Строительство

РЕСПИРАТОР ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОРГАНОВ ДЫХАНИЯ ПРИ ОКРАСКЕ НАПЫЛЕНИЕМ 8709

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Респиратор 8709 Фирмы 3М является легким, эффективным и удобным средством защиты органов дыхания от капель краски при окраске напылением, от паров растворителя и мелкодисперсной пыли. Регулируемая конструкция крепления из двух резинок, уплотнение по линии обтюрации и алюминиевый зажим носовой части обеспечивают плотное прилегание респиратора к лицу. Респиратор 8709 имеет также клапан выдоха для охлаждения дыхательного воздуха при работе в течение длительного периода времени. Обеспечивает защиту от многих органических растворителей, используемых при окраске напылением. Эффективен при использовании его для защиты от органических паров, отличающихся такими сигнализирующими свойствами как запах и привкус.

Отличительными особенностями являются его профиль, повторяющий форму лица, и низкое сопротивление дыханию, делающее этот респиратор хорошей альтернативой традиционным маскам с патронными фильтрами, используемым при окраске. В респираторе 8709 нет патронных фильтров, префильтров, отсутствует необходимость в их замене, поскольку фильтрующий материал сам образует всю лицевую часть. Респиратор 8709 может использоваться со щитком или другими защитными приспособлениями, применяемыми при окраске напылением, он обеспечивает свободу движений и тем самым повышает производительность труда.

Респиратор не требует технического ухода.

Вес 64 грамма.

ПРИМЕНЯТЬ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ

Загрязняющих веществ, образующихся при окраске напылением, включая органические пары с сигнализирующими свойствами в концентрациях до 10 ПДК;

пылей и туманов, красок, лаков и эмалей в концентрациях до 10 ПДК;

паров и туманов изоцианатов, связанных с полиуретановыми красками при концентрациях до 10 ПДК.

ТИПИЧНЫЕ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ

Автомобилестроение
Производство заводского оборудования
В обувной промышленности и на кожевенных заводах
Производство бытовых приборов
Самолетостроение и отделочные работы
Кораблестроение
Машиностроение

РЕСПИРАТОР ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ ПЫЛИ, ЖИДКИХ И ТВЕРДЫХ КОНДЕНСАТОВ 8825

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Применять от аэрозолей, требующих первой степени защиты, радионуклеидов и канцерогенных аэрозолей.

Используется при сварке, работе с асбестом, в фармацевтической промышленности.

ПРЕДСТАВЛЯЕМ НОВЫЕ 6000 СЕРИИ РЕСПИРАТОРОВ ФИРМЫ 3М

Сейчас 3М предлагает продукцию, которая является лучшей среди имеющихся многоразовоиспользуемых видов респираторов. Серии 6000 не типичны, так как они могут полностью очищаться многократно и все еще оставаться эффективными средствами защиты, и не имеют заменяемых частей (за исключением патронов и фильтров). Патроны серии 6000 выполняют все функции вышеперечисленных респираторов.

6001 OV Патрон выполняет функции защиты от органических паров.







6002 AG Патрон выполняет функции защиты от содержащегося в воздухе хлора, диоксида серы, сероводорода и хлористого водорода.

6003 OV/AG Патрон совмещает функции 6001 и 6002.

6004 AMM/METH Патрон выполняет функции защиты от аммиака и метиламина.

6005 FORM Патрон выполняет функции защиты от формальдегидов.

5911 Предфильтр для пылей, туманов, распыленной краски, пестицидов.

501 Держатель предфильтра.

2040 FILTER Высокоэффективный круглый фильтр. Выполняет функции защиты от пылей, дымов, туманов, радионуклеидов, радоновых изотопов и асбестосодержащих пылей и туманов.

ИМЕЮТ ЛЕГКИЙ ВЕС.

С фильтрами 2040 и патронами, серии респираторов 6000 являются наилегчайшими имеющимися респираторами-полумасками. А это означает большой комфорт при длительном пользовании.

ЭФФЕКТИВНАЯ ЦЕНА.

Первоначальная цена более чем доступна, но экономичность возрастает за счет повторного использования лицевой части. Серии 6000 вдвое дешевле типичных многоразовоиспользуемых респираторов.

БЕРУШИ 1100 ИЗ МЯГКОГО ГУБЧАТОГО ПОЛИМЕРА ФИРМЫ 3М (многоразовые)

Хорошо известно, что повторяющееся воздействие шума с уровнем 85 дБ и выше может привести к потере слуха. Очевидно, что использование эффективных берушей значительно ослабляет шум. Мы не только советуем, но и серьезно рекомендуем использовать беруши. Как рабочий не должен входить в загрязненное место без респираторной защиты, так он не должен входить в места с высоким уровнем шума без соответствующей защиты органов слуха. И беруши 1100 Фирмы 3М являются надежной защитой от шума.

ПРЕИМУЩЕСТВА БЕРУШЕЙ 1100

- Удобство и эффективность. Благодаря гладкой конусной поверхности и особым свойствам губчатого полимера беруши могут принимать форму слухового канала. Использование берушей позволяет снизить уровень шума в среднем на 29 дБ.
- Безопасность. Ярко-оранжевый цвет берушей делает их легко заметными.
- Гигиена. Материал, из которого сделаны беруши, не вызывает аллергии.
- Опыт. Фирма 3М помогает Вам уже 25 лет, представляя изделия, соответствующие американским и европейским стандартам.

БЕРУШИ 1110 ИЗ МЯГКОГО ГУБЧАТОГО ПОЛИМЕРА СО ШНУРКОМ

Мягкий шнурок обеспечивает дополнительное удобство для пользователя и помогает предотвратить потерю берушей.

Цены на предлагаемую продукцию фирмы 3М (в долларах США)

СЕРИИ РЕСПИРАТОРОВ	от 1 $ до 499 $	от 500 $ до 1999 $	от 2000 $
8710	0.85	0.77	0.64
9915	2.09	1.88	1.57
9920	4.4	3.96	3.3
9925	5.69	5.12	4.27
8709	10.91	9.82	8.18
8825	6.45	5.81	4.84
6100 SMALL	15.33	13.8	11.5
6200 MEDIUM	15.33	13.8	11.5
6300 LARGE	15.33	13.8	11.5
ПАТРОНЫ			
6001 OV	5.27	4.74	3.95
6002 AG	5.27	4.74	3.95
6003 OV\AG	5.27	4.74	3.95
6004 AMM\METH	5.27	4.74	3.95
6005 FORM	5.27	4.74	3.95
ПРИНАДЛЕЖНОСТИ К 6000			
501	0.6	0.54	0.45
5911	1.21	1.09	0.91
2040 FILTER	4.91	4.42	3.68
БЕРУШИ			
1100	0.19	0.17	0.14
1110 со шнурком	0.25	0.23	0.19

Цены на предлагаемую продукцию Фирмы 3М являются доступными для Российского Покупателя.

Предусмотрена система скидок.

Пересчет в рубли осуществляется по официальному курсу ММВБ.

Продукция НДС не облагается.

ГАРАНТИЯ

Корпорация 3М заменит изделие или вернет его стоимость при производственном браке, дефекте в материале, а также при несоответствии любым гарантийным обязательствам по использованию изделия для определенных целей, в случае, если изделие хранилось и использовалось в соответствии с инструкциями корпорации 3М.

ROSAERO ltd.

103340, Москва, а/п Шереметьево, ГосНИИ ГА,Росаэро.
тел. :(095) 274-56-23 факс :(095) 274-56-23
(095) 578-45-05 (095) 578-49-61

ВОЗРОЖДАЯ АВИАЦИЮ РОССИИ...



«Авиакомпания «АЛАК» приступает к выполнению регулярных полетов по маршруту Москва—Иркутск и Москва—Новосибирск...»

Подобного рода сообщения недавно появились на страницах печати, звучали в информационных сводках по радио. Собственно говоря, мы не задавались целью широко рекламировать этот факт, потому что, ничуть не умаляя действенности хорошей рекламы, все же считаем, что лучшая реклама — дело. Но тем не менее интерес к «АЛАКу» проявляют сегодня и люди, далекие от гражданской авиации, и, как теперь принято говорить, альтернативные Аэрофлоту перевозчики — коллеги из других независимых авиационных компаний. Так что же такое «АЛАК»?

Хочу напомнить, что авиакомпания была создана несколькими учредителями в соответствии с законодательством Российской Федерации о деятельности акционерных обществ. Среди них — государственные и коммерческие структуры. Официально существуем с марта 1991 года, полеты выполняем уже около двух лет. Что удалось сделать за это время, учитывая, что с первых дней своей работы «АЛАК» занималась не только авиационным бизнесом, но и решила весьма широкий круг иных задач, в том числе, на первый взгляд, весьма далеких от авиационных перевозок?

На состоявшемся не столь давно итоговом собрании учредителей отмечалось, что минувший год авиакомпания закончила с положительным сальдо. Учредители и акционеры получили дивиденды, которые было решено обратить в воспроизводство. Мы полностью рассчитались с кредитами и выплатили проценты за них — это, пожалуй, главный финансовый итог и основной показатель того, что авиакомпания «АЛАК» стоит на ногах достаточно прочно.

Завершена большая работа по аккредитации авиакомпании в международных неправительственных организациях гражданской авиации — ИКАО и ИАТА. Это в свою очередь дало нам возможность летать по тем направлениям и в те страны мира, которые мы посчитали наиболее интересными для себя с коммерческой точки зрения.

Много хлопот доставляла авиационная техника. Самолеты Ту-154М, купленные нами в кредит, оказались с большими конструктивными недостатками. Речь в первую очередь идет о двигателях Д-30 КУ производства Рыбинского завода, которые, не налетав и ста часов, один за другим выходили из строя. Так, восемь из девяти двигателей мы вынуждены были сдать в капитальный ремонт. Особо настораживает тот факт, что в нынешней неустойчивой политической и экономической ситуации гарантийные обязательства, которые берет на себя наша промышленность, просто не выполняются. Авиакомпании как коммерческой структуре пришлось сполна оплатить весь ремонт, ибо альтернативным вариантом было свертывание программы перевозок. И мы платили...

Сейчас весь парк самолетов в строю, кроме того, работают арендованные воздушные суда различных типов. Активно занимаемся доработкой авиационной техники. К примеру, установили на своих «бортах» оборудование космической навигации фирмы «Бендикс», которое позволяет не только достичь высочайшей точности в пилотировании, но и значительно экономить топливо. Достигается это как выбором оптимальных эшелонов, так и спрямлением маршрутов: на любом из них благодаря установленному высококлассному оборудованию отклонение по боковой оси не превышает ста метров. Это очень высокая точность, и не случайно потому навигационное оборудование фирмы «Бендикс» одобрено Департаментом воздушного транспорта и рекомендовано для установки на всех российских воздушных судах гражданского предназначения. Говорю об этом отнюдь не для того, чтобы присвоить «АЛАКу» «пальму первенства» в освоении новой зарубежной техники. Просто хочу подчеркнуть тем самым, что коммерческая авиакомпания, коей является и «АЛАК», отнюдь не должна, да и не может ставить своей главной целью лишь достижение высоких финансовых показателей, то бишь прибыли. Внедрение достижений научно-технического прогресса, «ноу-хау» — не самоцель, но непременное условие выживания в условиях рыночной экономики. Той самой экономики, о которой сегодня столь много говорится, но столь ли уж много делается?..

Впрочем, вернемся к теме нашего разговора. Мне часто приходится слышать различные мнения о причине надежности самолетов «АЛАКа». Да, действительно наши воздушные лайнеры надежны. Но достигается это прежде всего трудом, жестким контролем, персональной ответственностью. С первых дней существования «АЛАКа» в авиакомпании применяется закрепленный метод обслуживания. Что это такое? Весь инженерно-технический персонал, связанный непосредственно с техническим обслуживанием, закреплен за конкретными воздушными судами. Он выполняет полеты в составе экипажа и при необходимости обеспечивает техническое обслуживание самолета в промежуточном или конечном аэропорту.

Так, к примеру, было в аэропорту столицы Непала Трибхуван, когда на Ту-154 в результате небрежной буксировки оказалась поврежденной электропроводка. Сколько потребуется на устранение неисправности — неделя, дни? Справились своими силами за два часа. И лишь благодаря тому, что на борту были «спецы» — представители инженерной службы «АЛАКа».

В структуре авиакомпании создано сейчас десять малых и совместных пред-

приятий различного профиля. В том числе холдинговая компания «Росаэролизинг». Что это такое? Практически ничего нового мы не придумали. Второе слово в названии авиакомпании — лизинговая, что означает сдачу в лизинг (длительную аренду) имеющихся в нашем распоряжении воздушных судов на основе соответствующих разрешительных документов — подтверждает сказанное. Правда, в отличие от других лизинговых авиакомпаний — а их на мировом авиатранспортном рынке насчитывается немало — «АЛАК» имеет еще свидетельство эксплуатанта. Что же касается «Росаэролизинга», то он будет заниматься исключительно заказом и производством авиационной техники, последующей сдачей ее в лизинг эксплуатационным предприятиям, в том числе и «АЛАКу», который при таком «раскладе» становится чисто транспортной компанией.

Как уже упоминал, в последнее время мы вплотную занимались авиационной техникой, в том числе и зарубежного производства, созданием базы ее обслуживания и ремонта в России. Речь идет о самолетах производства таких фирм, как «Боинг», «Эрбас Индастри», «Макдональд Дуглас». Уже есть определенные наработки, договоренности с российскими эксплуатационными подразделениями о совместном использовании, — по крайней мере на первом этапе, — этих самолетов. Что это дает? Качественный скачок в обслуживании пассажиров на внутренних линиях. Сегодня мы много говорим о возрождении российской авиации, но какой? Возрождении авиакомпании «Аэрофлот — Российские международные авиалинии» или, скажем, Иркутского авиапредприятия?

Нельзя, чтобы обслуживание пассажиров на линии Москва—Париж было одно, на рейсе Москва—Нижний Новгород — другое. Мы готовим наших бортпроводников к работе по тому стандарту, который принят сегодня во всем мире и который позволяет обеспечить лишь борт воздушного судна зарубежного производства. Увы... На Ту-154 питание на рейс «туда — обратно» не возьмешь, не создашь пассажирам того комфорта, как можно сделать в салоне «Боинга». А именно через обслуживание на борту можно привнести ту качественно новую струю, которая поможет развивать здоровую конкуренцию между российскими авиаперевозчиками.

Начинали мы как чартерная компания, хотя с первых дней существования «АЛАК» имел право выполнения регулярных полетов. Начинали с полетов за рубеж и прежде всего потому, что хотели приобрести опыт перевозок, заимствовать передовую технологию.

Сегодня приступаем к регулярным полетам по внутренним линиям России, государств Содружества. Соответствующие лицензии от Департамента воздушного транспорта получены. Кстати, «АЛАК» уже имеет опыт такой работы. На отдельных направлениях (Сочи, Симферополь) в пик летних перевозок самолеты авиакомпании выполняли полеты вместо Аэрофлота и в помощь ему. Работали по тарифам Аэрофлота, что не всегда бывало выгодно нам. Качество же обслуживания на борту самолетов «АЛАК» было выше. Кстати, я вообще считаю, что цена билета должна соответствовать уровню сервиса. Назначить цену, конечно, можно любую, а пассажир-то что конкретно получит за свои «кровные»? Зайдите в метро. Редко в каком поезде освещены все вагоны, как правило, два-три темных. Всюду грязь, а цена проезда в метро тем не менее постоянно растет. Рынок — это не беспредел цен. Это соответствие их тем услугам, которые предоставляются потребителю. Вот о чем мы почему-то совсем не думаем.

Далее: как внедриться на внутренний рынок перевозок, не нанеся при этом ущерба, ни морального, ни материального, эксплуатационным подразделениям? Ведь их экономическое состояние нынче не блестящее, значит, что же, еще более ухудшить его? Нет, это не та конкуренция, которая должна быть, это политика, направленная на уничтожение друг друга, а не сотрудничество. Мы получили лицензию на эксплуатацию линии Москва—Иркутск и будем работать с Иркутским авиапредприятием в тесном деловом контакте. Думаем о том, чтобы сделать ее линией совместной эксплуатации, а начнем готовить персонал для полетов на «Боинге» — пригласим и иркутян. Словом, задача «АЛАКа» — перенести тот зарубежный опыт, который уже нами накоплен, на российские авиапредприятия, действительно возрождать отечественную авиацию. Не в разобщении ее, а в единении вижу путь этого возрождения. Ухватить побольше, сорвать «куш» за счет других, любой ценой прорваться на наиболее выгодные рынки перевозок — не наш стиль. Это плохо не только потому, что унижает нас, русских, в глазах западных партнеров, и даже не потому, что воспитывается волчья мораль. Страдает дело, вся гражданская авиация, не получающая развития из-за сиюминутной выгоды новоявленных коммерсантов.

Деятельность «АЛАКа» направлена главным образом на финансирование различных проектов, необходимых отечественной авиации. Взять тот же «Росаэролизинг». В программе его — производство самолета для деловых полетов, самолета первоначального обучения Як-18Т, небольшого многоцелевого самолета. Мы участвуем в финансировании этой программы, партнерами выступают одна из немецких фирм, ОКБ им. Мясищева, Смоленский авиационный завод. Программа уже выполняется, это не фантастика, а реальность нынешнего дня. Имеет «АЛАК» свою торговую и туристическую фирмы. Создали транспортное предприятие «Супертрансавто» и хотим занять свою «нишу» на рынке международных автомобильных перевозок. В ближайшее время должно начаться строительство гостиницы, которую планируется возвести рядом с городским аэровокзалом при участии итальянской фирмы «Оливетти». В «АЛАКе» имеется собственный банк, собственная страховая фирма, занимаемся добычей нефти. В бизнесе нельзя иначе, тем более авиационном, по сути своей требующем создания инфраструктуры. Кстати, диверсификацией основной деятельности занимаются многие крупные западные авиакомпании и имеют на том хороший доход. Это нормальный коммерческий подход цивилизованного рынка, и во многом именно он позволяет авиакомпаниям достичь финансовой усточивости, высочайшего уровня сервиса не только в воздухе, но и на земле.

И наконец, несколько соображений иного порядка. У нас почему-то до сих пор «путают» авиационный транспорт с сферой обслуживания, торговлей. Соответственно, отражается это на налогах, которыми облагаются одинаково коммерческая независимая авиакомпания и владелец киоска, торгующий второсортным «забугорным» ширпотребом. Но ведь мы — транспортное производство, на котором и без того сразу же отражаются все повышения цен на энергоносители. Мы не только эксплуатируем авиационную технику, но и стимулируем ее производство. Видимо, все-таки должна быть какая-то градация в шкале налогов. Иначе нам ни промышленности, ни транспорта не поднять.

Б. ЛИХАЧЕВ,
Генеральный директор акционерной лизинговой авиакомпании «АЛАК»

АЛАК

Адрес: Москва, 69, Проспект Мира
Телефон: 095-9716285
Факс: 095-9716285
Телекс: (64) 412081

Our Address: Moscow, 69, Prospect Mira
Phone: 095-9716285
Fax: 095-9716285
Telex: (64) 412081

ВЫСОТА
ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ
ВЫПУСК № 46

ВЕРТОЛЕТЧИКИ



Известный конструктор вертолетов Михаил Леонтьевич Миль сказал как-то, что страна наша словно специально приспособлена к винтокрылым машинам — так велики ее пространства, так много в ней еще необустроенных, недоступных наземной технике уголков. Заслуга вертолетчиков в разведке и освоении нефтяных и газовых месторождений, покорении горных вершин и морских далей, выполнении аварийно-спасательных работ известна каждому школьнику. Многие из читателей «Высоты» хорошо знакомы с отечественными вертолетами Ми-8, Ми-6, Ми-26, Ка-26, Ка-32... Очень скоро вертолетный парк России пополнится новыми машинами фирм «Миль» и «Камов»: Ми-17, Ми-34, Ка-126, Ка-226... На них работать тем, кто сидит сегодня за школьной партой, а завтра примет решение стать вертолетчиком.

Многие годы пилотов вертолетов для гражданской авиации готовило Кременчугское летное училище, где сложилась отличная учебная и летная база, которую создавали, что называется, всем миром. Сегодня, когда Украина стала суверенным государством, в России осталось единственное учебное заведение, где готовят пилотов вертолетов, — это Омский летно-технический колледж гражданской авиации.

Будущие вертолетчики должны хорошо знать материальную часть винтокрылых машин.

ГЛАВНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ

работает на тех, кому дорога каждая минута!

Вы собрались полететь в отпуск либо в командировку. Но сомневаетесь: удастся ли без излишних хлопот приобрести авиабилет? Беспокоиться не следует. Эту заботу о Вас возьмет на себя Главное агентство воздушных сообщений.

Мы предлагаем жителям России и других стран СНГ воспользоваться услугами нашей новой автоматизированной системы обслуживания пассажиров «АСОЛЬ».

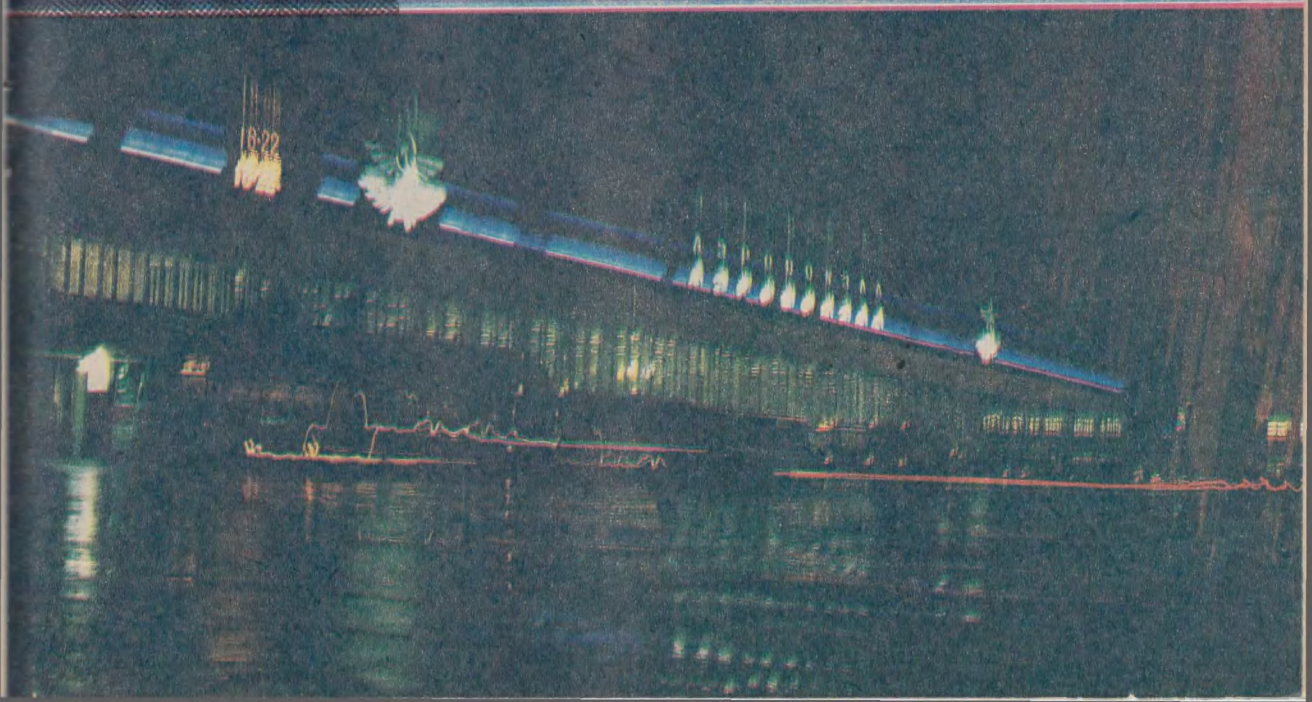
Закажите билет по телефону (095) 155-50-03, и его Вам доставят на дом, на работу или в гостиницу.

ВНИМАНИЮ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ!

Главное агентство воздушных сообщений заключает договоры на абонентское обслуживание по приему заявок на авиабилеты.

Справки по телефону: 152-89-81.

ГЛАВНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ.



АВИАКОЛЛЕДЖ НА ИРТЫШЕ



Первокурсник Алексей Сурин родом из Томской области. В родные края он мечтает вернуться пилотом вертолета.

Читатели «Высоты» вправе спросить, почему Омский авиаколледж называется летно-техническим (ОЛТК ГА)? Здесь самое время обратиться к истории. У его истоков стоит Омская военная школа пилотов, созданная еще до войны. Затем в шестидесятые годы на ее базе было организовано Омское летное училище ГВФ. В результате большого конкурса отобрали курсантов, наладили учебный процесс. Но вскоре училище было преобразовано в учебное заведение, в котором начали готовить радиоспециалистов. Через несколько лет наравне с радиотехниками здесь начали готовить пилотов самолетов Ан-2, и училище стало называться летно-техническим. Первоначальные учебные полеты проводились на аэродромах местных авиалиний Омского авиапредприятия. А в 1975 году вступила в строй летная база в городе Калачинске (сто километров от Омска), располагающая комплексом аэродромного, радиотехнического и инженерного оборудования. С 1991 года, перейдя на обучение по системе колледжа, здесь стали готовить пилотов вертолетов Ми-8. **Так Омский летно-технический колледж стал единственным в России учебным заведением, готовящим вертолетчиков для гражданской авиации.**

Успешному освоению профессии помогает летная база авиаколледжа. Благоустроенные общежития, столовая, службы, осуществляющие обслуживание и эксплуатацию вертолетов, современные методические классы — все это обеспечивает успешную круглогодичную практику. Овладевать винтокрылой техникой курсантам помогают опытные пилоты-инструкторы. Они передают им твердые практические навыки, необходимые для успешных самостоятельных полетов.

Условия приема на вертолетное отделение такие же, как и во все летные учебные заведения гражданской авиации. Принимаются граждане Российской Федерации только мужского пола, имеющие среднее образование в возрасте до 22 лет (возраст исчисляется на 1 сентября года поступления) и прошедшие врачебно-летно-экспертную комиссию (ВЛЭК) для определения годности к летной работе по состоянию здоровья. Кроме ВЛЭК абитуриенты проходят профессионально-психологический отбор, так как работа пилота вертолета требует не только понимания технических вопросов, но и хорошего стандарта навыков в выполнении всевозможных вычислений, а также решения психологических задач. Прием производится по правилам приема для средних специальных учебных заведений России.

Все курсанты находятся на полном государственном обеспечении (общежитие, питание, обмундирование, стипендия, медицинское обслуживание). Срок обучения два года десять месяцев. После окончания колледжа выпускники получают дипломы и направляются на работу в предприятия гражданской авиации.

В Омском летно-техническом колледже имени А. В. Ляпидевского можно получить еще три интересные специальности:

- авиатехников-электроников по технической эксплуатации пилотажно-навигационных систем и электрооборудования воздушных судов;
- авиатехников-радиоэлектроников по технической эксплуатации радиоэлектронного оборудования воздушных судов;



Преподаватель В. Раенко ведет занятие в классе-ангаре.



Второкурсники С. Черников, А. Третьяков и С. Тагильцев в тренажере вертолета Ми-8.

● авиатехников-радиоэлектроников по технической эксплуатации наземных средств радиотехнического обеспечения полетов.

Сегодня каждый школьник знает, что современные авиалайнеры, летающие с огромными скоростями и на больших высотах, могут безопасно и надежно выполнять полеты лишь с помощью новейших бортовых автоматических систем и приборов контроля. С этой целью все они оснащены целым комплексом навигационных и пилотажных устройств, контрольной и регистрирующей аппаратурой, без которой нельзя летать не только в сложных метеоусловиях, но и при хорошей погоде.

Словом, авиация и радиоэлектроника неотделимы друг от друга. Радиосвязное, радионавигационное и радиолокационное оборудование давно стали предметами атрибутики пилотской кабины. В комплексе все это обеспечивает надежную связь самолетов и вертолетов с землей и между членами экипажа, радиолокационный обзор земной поверхности и воздушного пространства по маршруту полета, помогает обнаружить опасные для самолетовождения зоны (грозовую облачность, вершины гор, высотные сооружения и т. д.), гарантирует точное выдерживание курса и заход на посадку.

Бесперебойная и качественная работа сложных радиотехнических и электронных средств, их исправное состояние и совершенствование зависят от квалификации техников-электроников, обслуживающих пилотажно-навигационные системы и электрооборудование воздушных судов. Специальность эта требует таких важных качеств, как высокая ответственность, любознательность, умение быстро находить и устранять неисправности в сложнейшей аппаратуре. А для этого авиатехник должен хорошо знать конструкцию, технико-экономические характеристики радиооборудования, технологию его обслуживания и текущего ремонта, правила технической эксплуатации, методику обнаружения и устранения неисправностей.

Что же ждет тех, кто пожелает учиться в Омском авиаколледже, каким предстанет он перед глазами первокурсников, поможет ли стать настоящими профессионалами в своем деле, всесторонне развитыми молодыми специалистами?



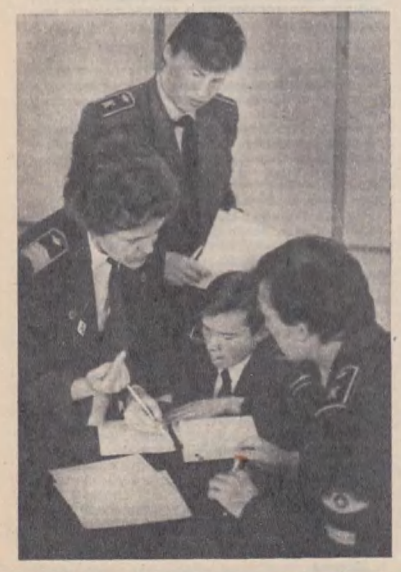
В лаборатории радиолокационного оборудования воздушных судов.



В классе программирования и практического применения ЭВМ.

Преподаватель Л. Карнаух ведет занятия по основам экономических знаний с второкурсниками отделения авиатехников-радиоэлектроников по технической эксплуатации наземных средств радиотехнического обеспечения полетов.

Фото В. НОВОХАЦКОГО.



Авиаколледж в Омске располагает базой, позволяющей обучать до тысячи курсантов. Большинство его учебных помещений (а их более семидесяти) представляют из себя отлично оборудованные комплексы (общепрофильной подготовки, радиоэлектроники, авиационного оборудования воздушных судов, радиоэлектронного оборудования воздушных судов, радиооборудования аэропортов, компьютерной подготовки, летной эксплуатации вертолетов), которые успешно обеспечивают функциональную подготовку молодых авиаспециалистов. Все они оснащены современным лабораторно-стендовым оборудованием, наглядными учебными пособиями, тренажерами.

В учебные классы и лаборатории все увереннее приходит кино и телевидение, вычислительная техника и компьютеры, делающие обучение плодотворней и интересней, наглядно демонстрирующие физические процессы, правила работы с авиационным оборудованием в условиях эксплуатационных предприятий гражданской авиации. Помогает в этом и техническая библиотека колледжа, насчитывающая более ста тысяч томов научно-технической литературы.

Особое место в колледже уделяется практическим занятиям курсантов, их производственному обучению. О летной базе мы рассказали выше. Отработка же практических навыков по техническому обслуживанию радиоэлектронного оборудования и пилотажно-навигационных систем проводится на учебном аэродроме непосредственно на самолетах и участках лабораторной проверки, а по технической эксплуатации радиолокационных и радионавигационных систем — на учебном радиополигоне. На учебном аэродроме колледжа курсантов ждут самолеты Ту-154, Ил-76, Ан-24, Як-40, Л-410, Ан-2 и вертолет Ми-8. А на радиополигоне — практически все радиоэлектронные объекты, эксплуатируемые в гражданской авиации.

Авиаколледж для курсанта почти на три года становится как бы родным домом, в котором многое должно радовать. Благоустроенный стадион, гимнастический и теннисный залы, зал спортивной борьбы, игровой спортзал, клуб, видеотека, телецентр — думается, все это может только радовать молодых, тяготеющих к наполненной и интересной коллективной жизни. Профессионал, мастер своего дела обязательно должен быть человеком высокообразованным, культурным и спортивным.

Адрес колледжа: 644087, г. Омск, аэропорт ОЛТК ГА.



«ЛЕТАЮ ВСЮ ЖИЗНЬ...»

В прошлом году в День Воздушного Флота России телевидение порадовало нас хорошей передачей, пригласив военных и гражданских летчиков в гости к Виктору Балашову в его «Седьмое небо». Интересных и умных людей было много. Но лица присутствующих как-то разом посветлели, подобрели, когда ведущий объявил выступление Ольги Воронец — певицы известной, всеми любимой.

Все, кто слушал народную артистку, словно живительной воды глотнули... И невольно возникали вопросы, которые хотелось задать певице.

Анатолий ЖАРОВ, бывший пилот Ту-154, отличник Аэрофлота:

— Порой кажется, что Вы родились вместе с русской песней, что она нашла Вас, а не Вы ее — настолько истинно народно их исполняете. Это пришло сразу или с годами? Кто были Вашими первыми учителями?

— Вообще-то я человек городской, родилась и выросла в Смоленске. Но сколько себя помню, лучшие в жизни дни провела в деревне. В детстве каждое лето ездила под Смоленск к бабушкиной подруге. В небольшой деревне на посиделках в бывшей барской усадьбе сельские девушки стройно и с чувством пели народные песни: об извечной горькой бабьей доле, о месяце, окрасившемся багрянцем, об ухаре-купце, который может все купить... Помню, как потрясли меня слова в этой песне: «Вырвалась девка, хотела бежать. Мать ей велела на месте стоять!» До слез было жалко девушку, которую родная мать променяла на купеческое серебро...

Сама же петь я начала дома, где всегда звучала музыка, — русские народные песни, романсы, арии из опер. Пела бабушка, познакомившая меня со старыми народными напевами, пела мама, обладавшая богатым по звучанию меццо-сопрано, пел отец, у которого был красивый лирический тенор и который больше двадцати лет выступал в Краснознаменном ансамбле песни и пляски Советской Армии. Они и были моими первыми учителями. С такими педагогами грех было не запеть и самой. Я пела в детском саду, в пионерских лагерях, в школе...

Василий ФРОЛОВ, Герой Советского Союза, ветеран Аэрофлота:

— Хорошо помню, как в конце шестидесятых Вы впервые появились на телеэкране и сразу же полюбились зрителям. Не всякому удается так в одночасье заполучить прочную и повсеместную популярность...

— Вы ошибаетесь! К своему первому выступлению на телевидении я шла долгие годы. Хотя петь научилась едва ли не раньше, чем говорить, еще в детстве твердо решила стать драматической актрисой. И когда мама убеждала меня, что мое призвание — пение, в шутку отвечала: «Ну, уж если и буду петь, то только в Большом театре и только с Лемешевым...» Я к тому времени уже шесть раз успела посмотреть в кинотеатрах «Музыкальную историю» с Лемешевым и Федоровой в главных ролях.

Все эти розовые мечты перечеркнула война. Из-под бомб, рвущихся на смоленской земле, мы были эвакуированы в маленький поселок Федоровка, что затерян в кустанайских степях. Там я не только училась в школе, но и училась работать — ходить за плугом, бороновать, скирдовать солому... И продолжала петь. Петь щедро и все подряд — ведь песня была подспорьем в работе. Лишь когда уставшая брела по степи домой — пела томительно и упоенно, отдаваясь мелодии и красоте слов, как отдыху. А на посиделках мне приходилось даже солировать. Пела, что называется, с распахнутой душой «на всех регистрах» — от залихватского надрыва до глухой и слезливой тоски. А было мне пятнадцать лет...

Окончив школу, я приехала в Москву и поступила во ВГИК в творческую мастерскую народного артиста СССР Василия Васильевича Ванина. Люди в годах помнят этого замечательного актера по фильмам «Ленин в Октябре», «Член правительства», другим картинам. Война еще не кончилась, жить было трудно, и я стала «подрабатывать на хлеб» пением. В институте это не очень одобряли, и я ушла от Ванина. Поступила в оперную студию в Сокольниках на эстрадное отделение. И очень скоро сделала первые шаги на профессиональной сцене — была принята в джазово-эстрадный ансамбль Центрального клуба милиции, где художественным руководителем был Марк Местечкин, впоследствии главный режиссер цирка на Цветном бульваре. Пела все, что Бог на душу положит: оперные арии, старинные романсы, песенки из оперетт... Пела, а сердцем понимала, что так и не нашла себя.

Как часто бывает в жизни, помог случай. На одном из концертов, в котором была занята и я, выступало знаменитое тогда трио баянистов — Кузнецов, Попков и Данилов. Перед началом концерта они что-то негромко наигрывали за кулисами, а я машинально стала им подпевать. И тут Попков говорит: «Оленька, а ведь вам надо русские песни петь...» С этого и началось. Уроки прекраснейшего баяниста очень помогли мне. И тут судьба подарила мне еще один подарок. Заболела солистка хора радио, и мне неожиданно предложили заменить ее в концерте. Вот этот вечер, очевидно, и стал для меня переломным.

Однако, чтобы попасть на телевидение, мне потребовалось еще десять лет. В августе 1965 года на международном фольклорном фестивале во Франции песня «Калинка» в моем исполнении так понравилась слушателям, что меня прозвали «Ольга-Калинка». Посыпались приглашения за рубеж. Я в течение двух-трех лет пела в Египте, Болгарии, Венгрии, Польше, ГДР, Чехословакии, выступала в Голландии, Дании, Южной Америке, на Барбадосе, Антильских островах и даже на острове Святого Маврикия... Об этом, очевидно, узнали на Центральном телевидении и решили показать меня зрителям.

Григорий КАРЛОВ, пилот-поэт, автор книги стихов «Я с небес торопился к тебе».

— Когда Вы поете знаменитые «Валенки» или «Калинку», к стихам не может быть претензий — это жемчужины народного творчества. Удивляет другое: все исполняемые Вами современные песни тоже, как правило, написаны на прекрасные стихи. Как Вы их находите?

— Я родилась на смоленской земле, которая очень щедра на таланты. Достаточно назвать только Михаила Исаковского. Его стихи не могут не волновать. В них сошлось воедино все: и глубокий смысл, и мелодия. Вот почему первое, что я делаю при знакомстве с новой песней, — читаю стихи. Мой критерий прост: стихи должны будить мысль и будоражить чувство. А если при этом и музыка хороша, то это уже художественное произведение. Все сомнения — петь или не петь — моментально отпадают.

Вспоминаю, как много лет назад композитор Пономаренко показал мне несколько своих новых вещей. И среди них «А где мне взять такую песню» на стихи Агашиной. Проиграл мелодию, затем напел слова. Я слушала, как бы уйдя в себя, и поняла: моя песня, никому не отдам. То же самое произошло с песнями Евгения Птичкина «Сладка ягода» и «Ромашки спрятались» на стихи Игоря Шаферана. Эти песни стали народными.

Борис КУЗНЕЦОВ, бывший командир Ил-62, ветеран Аэрофлота:

— Когда по здоровью списали с летной работы, впал в состояние, близкое к «ипохондрии». Спасли Ваши песни. Ставил на проигрыватель пластинку — и мир становился другим. А чем Вы спасаетесь от хандры, помогают ли в таком случае музыка, песни?

— Если вы имеете в виду целебную силу искусства, то я давно уверовала в то, что песня — своего рода медицина духа. Убедилась в этом на собственном опыте. Как-то серьезно заболела. Врачи объяснили это чисто физическими перегрузками, бесконечными поездками и полетами по стране. А я и впрямь летаю всю жизнь. Я «исколесила» всю нашу огромную страну и на комфортабельных лайнерах, и на грузовых вертолетах. Мне нравилась такая кочевая жизнь...

Но вот угодила в Центральный институт травматологии и захандрила. Лежу месяц, два, четыре... Полный упадок духа: читать не хочется, говорить тоже, да и о чем говорить, если все разговоры вокруг одного: дескать, нельзя вам, уважаемая певица, продолжать выступать, летать с концертами по белу свету... И вдруг слышу как-то по радио песню Вано Мурадели «Я — Земля» в собственном исполнении. Знаю, что сама пою, а воспринимаю как-то со стороны и открываю иной, новый для меня смысл. И взорвалась во мне какая-то буря: «Встану! Буду петь! К черту хандру! К дьяволу бессилие!» И еще думаю: «Смотри, Ольга, что может песня! А что же ты-то!»

И встала. Восстановила форму, и вновь гастроли за гастролями. Вновь кочую по всей стране. А из всех видов транспорта предпочтение отдаю авиации. В Аэрофлоте у меня много друзей. А потому, пользуясь случаем, поздравляю всех работников гражданской авиации с Днем рождения крылатой отрасли.

Записал Б. ОРЛОВ

г. Москва.

ЗАПОВЕДИ ЛЕОНА РИЧАРДСОНА

Американец Леон Ричардсон у себя на родине известен не только как бизнесмен, но и как человек, всерьез занимающийся вопросами выживания людей в экстремальных ситуациях. Свои выводы и рекомендации он делает не только на основе теоретического анализа возможных критических обстоятельств, в которых по воле судьбы может оказаться человек, но и опираясь на свой личный опыт. В жизни Леона Ричардсона были моменты, сопряженные со смертельной опасностью, но он благополучно выходил из них, потому что не терял самообладания и умел правильно оценить ситуацию. Однажды, к примеру, Ричардсон был похищен бандитами и провел в заточении почти три с половиной месяца. Он выдержал испытание, сумев сохранить себе жизнь и здоровье. Читателям журнала, наверное, будет интересно узнать, как Леон Ричардсон советует вести себя в самолете, если его захватили террористы.

Распознать террориста в самолете по внешнему виду невозможно. Тем более, что по меньшей мере сорок процентов из них составляют женщины. Поэтому вполне возможно, что прелестное создание, сидящее рядом с вами и утверждающее, что летит для встречи с женихом, — террористка, ждущая момента, чтобы захватить самолет.

Если попытаться коротко охарактеризовать типичного воздушного пирата, он будет выглядеть примерно так: выпускник университета, свободно говорит на нескольких языках, носит добротную, но небрежно подобранную одежду, нервно посматривает на часы и ревностно охраняет свой ручной багаж.

Обычно он выбирает кресло у прохода в салоне для некурящих и не заказывает алкогольные напитки. Часто выходит в туалет, чтобы изучить обстановку на борту самолета. Возраст обычно колеблется от 18 до 45 лет. Женщины-террористки, как правило, мало пользуются косметикой, почти не носят ювелирных изделий и не применяют духов.

Бытует мнение, что в самолете самыми безопасными являются места у аварийного выхода и кресла переднего ряда. И то, и другое неверно. В случае захвата самолета эти места становятся наиболее опасными. Террористы станут пристально следить за аварийным люком. И если будет предпринято освобождение заложников через этот люк, вы можете оказаться под перекрестным огнем.

Обычно они располагаются в передней части самолета и стараются контролировать проходы между рядами кресел. Так что наиболее безопасными считаются места у окна в хвостовом отсеке. В передних рядах можно стать легкой жертвой угроз, если бандиты начнут демонстрировать серьезность своих намерений, поэтому выбор места в самолете является важным фактором обеспечения вашей безопасности. При посадке в самолет избегайте разговоров с незнакомыми людьми. Не называйте своего имени, не рассказывайте, откуда вы родом и кем работаете. Не хвастайтесь, что являетесь владельцем какой-либо фирмы или занимаете руководящий пост. Не показывайте свой паспорт. Пользуйтесь надежно закрывающимися портфелями и чемоданами. Опыт показывает, что большинство деловых людей не запирают своих чемоданов и портфелей, поэтому их документы и деловые бумаги становятся легкой добычей террористов.

Если вы оказались в самолете, подвергшемся нападению, главное — не растеряться и попробовать контролировать свои действия. Первой вашей реакцией на происшедшее будет чувство тревоги и страха. Организм помимо вашей воли среагирует на случившееся. Обычно первый шок является самым острым переживанием у большинства людей. Он проходит через полчаса или час. После этого индивидуальные реакции могут быть самыми разными, в зависимости от особенностей психики человека.

Человек, сохранивший спокойствие и контролирующий свое поведение, имеет больше шансов выжить. Одни ведут себя агрессивно и импульсивно, в результате чего у них может начаться головокружение, появиться тошнота. Другие хотят показаться «героями» и могут пострадать в первую очередь. Первые минуты после захвата являются самыми трудными. Пассажиры и экипаж находятся в шоке. А террористы — в сильном психическом возбуждении, их действия в этот момент непредсказуемы.

Через некоторое время террористы начинают остывать. К ним возвращается ощущение реальности. Они чувствуют, что мгновенного успеха добиться не так-то легко, и вынуждены прилагать большие усилия, чтобы заставить командира экипажа выполнять их указания, и в то же время отвлекаться на какого-нибудь старого человека, у которого началась рвота, рыдающих женщин, плачущих младенцев, людей, которым необходимо попасть в туалет. Пассажиры, в первое время пребывающие в полном потрясении и оцепенении, начинают приспосабливаться к ситуации и находить в себе мужество для пассивного сопротивления.

В этот период бандиты ощущают потребность оправдать и объяснить свои действия заложникам. Момент этот очень опасный, так как некоторые чрезмерно несдержанные пассажиры, почувствовав ослабление позиций террористов, могут наговорить им резкие слова. В ответ какой-нибудь террорист, не желая показаться робким, может перейти к отчаянным действиям, чтобы доказать свое превосходство над заложниками.

Пассажирам самолета надо взять себя в руки и спокойно выслушать террористов, показать готовность к содействию в удовлетворении их требований. Постараться говорить медленно и усыпляюще монотонно, избегая встречаться взглядами с налетчиками.

В разговоре с ними необходимо стремиться отвечать на вопросы вопросами. Скажем, налетчик попросит у стюардессы еду. Она должна спросить, хватит ли ему большого бутерброда. Если он ответит утвердительно, следует спросить, с чем должен быть бутерброд... Эти ответы не имеют никакого отношения к главному, но они отвлекают террориста от его навязчивых идей и помогают восстановить нормальный ритм его физического и психического состояния. Главная цель в возникшей ситуации — вернуть террориста в реальный мир.

Экипаж самолета обладает наилучшей возможностью для реализации такой тактики, потому что они — фактически единственные люди, от которых террористы в данный момент зависят. Командир экипажа может умерить и ослабить их фантазии и, вероятно, спасти жизни пассажиров. А пассажиры в свою очередь не должны совершать необдуманных поступков.

Переговоры с террористами — это своего рода психологическая дуэль, и вряд ли неопытный человек справится с этой задачей. Ни в коем случае нельзя вести диалог с террористами в шутливом тоне. Переговоры должны восприниматься всеми со всей серьезностью. Если террорист пошутит, то человек, ведущий переговоры, должен сказать, что смех оскорбляет его, потому что он воспринимает все, что говорят террористы, с ощущением крайней важности и искренности. Если террорист настойчиво пытается объяснить свои действия политическими требованиями, следует ответить: «Я вас понимаю и тоже хочу, чтобы ваши требования были удовлетворены».

Конечно, не просто склонить бандитов отказаться от задуманного. Тем не менее всячески надо приводить их к мысли о благоразумии. Но если ситуация накалилась и террористы ищут жертву для убийства, попытайтесь добиться у них сочувствия, глядя им в глаза прямо и умоляюще. Общаясь с террористами, называйте их по именам. Психологи утверждают, что для террористов убить человека, которого они знают, труднее, чем того, с кем они не знакомы.

Если есть такая возможность, старайтесь находиться от них на некотором расстоянии, так как люди с психическими расстройствами ощущают тревогу, когда чужой человек оказывается слишком близко к ним.

И все же вероятность стать жертвой захвата в самолете сопоставима с вероятностью поражения его ударом молнии. Статистика говорит, что борт самолета — самое безопасное место на земле. Риск ранения или смерти, связанный с полетом на международном лайнере, фактически равен нулю и составляет мизерную долю от процента.

ПО ПУТИ ИНТЕГРАЦИИ

Как известно, Чикагская конвенция о гражданской авиации предусматривает возможность создания государствами-участниками конвенции авиатранспортных организаций совместной эксплуатации и международных экспериментальных агентств.

Конвенция дает юридические основания для подобной интеграции, и в последние годы процесс этот стал набирать силу. Наибольшее распространение получили такие формы внешних связей, как межнациональные авиакомпании, специализированные международные фирмы, диверсифицированные международные агентства, совместная эксплуатация международных авиалиний. Причем цели и задачи интеграции промышленно развитых стран — добиться монополии на рынках международных воздушных перевозок. Развивающиеся же государства объединяют свои усилия в борьбе против экономической экспансии авиатранспортных монополий.

Межнациональные авиакомпании — форма интеграции пока еще не очень распространенная. На сегодня их создано пять — «Скандинэвизн эрлайн систем» («САС»), «Сканэр», «Эр Африк», «Галф эр» и «Араб эр карго».

«САС» была образована еще в 1950 году на основе авиакомпаний трех стран — Швеции, Дании и Норвегии. Это консорциум, половина капитала которого принадлежит трем государствам, а другая половина — акционерам. Соглашением об образовании «САС» предусмотрено сохранение собственности на воздушные суда за каждой страной, в которой они зарегистрированы. В то же время «САС» является самостоятельным юридическим лицом.

Консорциум «САС» имеет свою предысторию. Первое интеграционное соглашение между тремя авиакомпаниями было подписано в 1946 году и предусматривало тесное партнерство по осуществлению трансатлантических перевозок. На втором этапе началась интеграция в эксплуатации европейских, африканских авиалиний, а в 1948 году было образовано Европейское отделение «САС», эксплуатирующее авиалинии на основе глобального пула с распределением доходов между партнерами пропорционально выполненным тонно-километрам перевозок. Третья фаза процесса интеграции привела к объединению усилий на всех трансатлантических, трансконтинентальных и внутрискандинавских авиалиниях авиакомпаний трех стран. Неинтегрированными остались только внутренние линии Швеции, Дании и Норвегии, которые обслуживаются «САС», но субсидируются соответствующими правительствами. Деятельность «САС» на международных воздушных линиях весьма успешна. Интеграция дала ей возможность конкурировать с крупнейшими авиакомпаниями Европы, Азии и Америки.

Консорциум «Сканэр» также многонациональная компания и с 1965 года зарегистрирована как европейский чартерный перевозчик. В начале 70-х годов «Сканэр» присоединила к себе шведскую авиакомпанию «Трансэр» и стала ведущим чартерным перевозчиком Скандинавских государств.

Более трех десятков лет назад была образована и межнациональная компания «Эр Африк». Сегодня это по сути дела межгосударственное акционерное общество, принадлежащее одиннадцати государствам. Каждое из них первоначально владело шестью процентами капитала, остальные же принадлежали французскому акционерному обществу «Сосьете пур ле девелопмен дю транспор аэриен ан Африк» («СОДЕТРАФ»), основными пайщиками которого являются французские авиакомпании «ЮТА» и «Эр Франс». В настоящее время капитал «Эр Африк» распределяется в пропорции: 28 процентов — «СОДЕТРАФ» и по 6,54 процента — остальные участники. «Эр Африк» выполняет международные перевозки с 1961 года, а внутренние осуществляются в основном национальными авиакомпаниями или же иными перевозчиками. Авиалинии «Эр Африк» связывают между собой свыше двух десятков африканских государств, а также соединяют их с Францией, Италией, Швейцарией. Несмотря на то, что авиакомпания находится в определенной финансовой зависимости от американского и французского капиталов, ее создание явилось большим достижением в становлении и развитии молодых африканских государств.

В 1950 году частные инвесторы государств бассейна Персидского залива образовали межнациональную авиакомпанию «Галф эр». Сейчас владеют ею Бахрейн, Оман, Катар и Объединенные Арабские Эмираты. «Галф эр» выполняет полеты в Европу, Америку, Индию и Пакистан, ведет чартерные перевозки. Авиакомпания диверсифицирует свою деятельность, включив в нее содержание гостиниц, пансионатов, фабрик-кухонь и представление технического обслуживания другим авиакомпаниям.

И, наконец, самая молодая межнациональная авиакомпания «Араб эр Карго» образована Иорданией и Ираком. Характерно: в соглашении о ее создании предусмотрено, что членство в компании открыто для любой арабской авиакомпании, представляющей арабскую страну, с согласия соответствующих государств. Воздушные суда «Араб эр Карго» эксплуатируются в рамках совместной регистрации.

Перейдем теперь к специализированным международным фирмам — форме интеграции, наиболее характерной для промышленно развитых государств Западной Европы. Создание специализированных международных фирм предусматривает объединение усилий авиакомпаний в области эксплуатации и ремонта авиационной техники. Это дает возможность каждому партнеру более эффективно использовать свой производственный и технический потенциал. Производственная кооперация часто ведет к рождению совместных предприятий, в том числе с научно-исследовательским уклоном. Подобные предприятия создаются более чем в половине случаев соглашений о кооперации. Наиболее распространенной ее формой является создание консорциумов, что предполагает разделение ответственности, равные права партнеров и централизованное управление («Хелиюроп индастри», «Эрбас индастри» и др.). Наиболее известны западноевропейские консорциумы «КССЮ» и «АТЛАС».

«КССЮ» начинался с производственной кооперации между авиакомпаниями «САС» и «Свисэр», которые постепенно стали проводить согласованную политику в области координации использования самолетов и мастерских для их ремонта. Так, «САС», закупив семнадцать новых самолетов «Каравелла», четыре из них передала в аренду «Свиссэр». Та, в свою очередь, из семи новых самолетов «Конвэйр-990» два передала в аренду «САС». Обе авиакомпании владели также самолетами ДС-8. В силу того, что все типы самолетов имели идентичное оборудование, приборы, авиакомпании решили создать базу для их совместного обслуживания.

С внедрением широкофюзеляжных самолетов кооперация между двумя компаниями еще больше расширилась. Затем к ним присоединились голландская «КЛМ» и французская авиакомпания «ЮТА». Авиакомпания «КЛМ» стала обеспечивать профилактическое обслу-

живание и ремонт фюзеляжей самолетов «Боинг-747», а «САС» — двигателей этих самолетов. «Свиссэр» специализируется на обслуживании и ремонте фюзеляжей самолетов ДС-8, «ЮТА» — на обслуживании самолетов ДС-10. Интеграционное объединение типа «КССЮ» позволяет входящим в него авиакомпаниям экономить как на капиталовложениях, так и на уменьшении расходов при ремонте авиатехники за счет исключения дублирования закупок оборудования и оснастки, сокращения общего количества персонала, занятого на техническом обслуживании и ремонте авиатехники.

Международный консорциум «АТЛАС» был создан в 1968 году авиакомпаниями «Алиталия», «Эр Франс», «Люфтганза» и «Сабена». Позже к нему присоединилась «Иберия». Назначение консорциума — организация совместного технического обслуживания и ремонта широкофюзеляжных самолетов. Членам консорциума удается достигать экономии капвложений, рационализации технического обслуживания и ремонта, улучшения снабжения материалами и запасными частями, что приводит к общему сокращению эксплуатационных расходов партнеров. Совместная ремонтная база консорциума включает в себя завод («центральное агентство») и пять основных баз. Весь объем работ по техобслуживанию разделяется на две части: ремонт планера, двигателей и наиболее важных систем осуществляется централизованно, силами консорциума. Текущее же обслуживание и мелкий ремонт — индивидуально. Контроль за качеством ремонта ведется единым органом группы «АТЛАС», инспектирование выполняется на основе общих стандартов, инструкций и требований к летной годности.

Кроме технического обслуживания и ремонта самолетов, «АТЛАС» диверсифицирует свою совместную деятельность, например, по линии сотрудничества в использовании тренажеров для подготовки экипажей. Осуществляется партнерство и в области обслуживания пассажиров, обработки грузов, организации бортпитания и т. д.

Еще одна форма интеграции — создание диверсифицированных международных предприятий, таких, как, скажем, корпорация «Транс уорлд корпорэшнл». Она владеет авиакомпанией «Транс уорлд эрлайнз» (международные авиаперевозки), корпорацией «Твентифест Сенсури» (купля-продажа земельных участков), туристической фирмой «ДЖЛМ трэвел» (продажа международных туров) и гостиничной корпорацией «Хилтон интернэшнл» (более чем 50 гостиниц в различных странах мира).

Корпорация «Тайгер интернэшнл» владеет международными грузовыми авиакомпаниями «Флаинг тайгер Лайн» и «Сиборд уорлд эрлайнз», а также страховой фирмой «Релианс групп», автотранспортной корпорацией «Норт Америкэн кар корп.», специализирующейся на выполнении грузовых перевозок крупногабаритных грузов между США и Канадой. Таким образом, эта корпорация монополизировала грузовые перевозки не только воздушным, но и автомобильным транспортом.

К межнациональным диверсифицированным предприятиям можно отнести также международные воздушно-туристические монополии, объединяющие авиакомпании, туристические фирмы и гостиничные корпорации. Среди них — западноевропейская транснациональная система путешествий, в которую входят фирмы «Эртур интернэшнл» и «Вагенрайзен», — дочерние компании торговой фирмы «Некерман» (Германия), авиакомпании «КЛМ» и «Мартинер» (Голландия), фирмы «Эртур-Ниспада», «Сенчури-Санлайнер» (Англия) и др.

Помимо отмеченных выше, в последние годы стали распространяться и другие интеграционные процессы, находящиеся пока в стадии становления. Так, в рамках Организации арабских воздушных перевозчиков (ААКО) авиакомпании объединили свои усилия в области совместной подготовки пилотов. ААКО разработала универсальные программы подготовки и тренировки, решается вопрос о создании единого центра подготовки персонала для арабских авиакомпаний. Осуществляется кооперация по техническому обслуживанию и ремонту самолетов. Так, ливанская авиакомпания «МЕА» ведет профилактический ремонт самолетов «Боинг-747» для всех авиакомпаний — членов ААКО, авиакомпания «Саудиа» концентрирует усилия на ремонте самолетов Л-1011, авиакомпания «Кувейт эруэйз» специализируется на ремонте аэробусов А-300 и А-310. Намечается специализация в профилактике и ремонте авиадвигателей: «Саудиа» будет заниматься всеми двигателями «Роллс-Ройс», Кувейт эруэйз» — двигателями «Пратт-Уитни» и т. д. Планируется также совместное строительство пассажирских аэровокзалов, станций совместного наземного обслуживания в крупных иностранных аэропортах. Такая интеграция для развивающихся стран весьма выгодна, так как позволяет повысить эффективность авиатранспортной деятельности.

Одной из новых форм внешних экономических связей авиакомпаний является совместная эксплуатация авиалиний. Типовые условия такого сотрудничества при использовании самолетов одного партнера сводятся к тому, что доходы распределяются поровну между авиапредприятиями в фактически полученных видах валют. Во-вторых, каждая сторона на своей территории принимает на себя расходы по заправке ГСМ, техническому и коммерческому обслуживанию, бортпитанию и другим наземным услугам. Авиапредприятию-перевозчику возмещается 50 процентов остальных эксплуатационных расходов, исходя из согласованных ставок за летный час. Компенсации подлежит и разница в заправках топливом в прямом и обратном направлениях.

На этих условиях двустороннего сотрудничества по совместной эксплуатации были организованы прямые полеты на авиалиниях из стран Восточной Европы на курорты Черноморского побережья Кавказа и Крыма. На этих линиях были достигнуты и очень высокие показатели использования самолетного парка. Положительные итоги работы позволили многим авиакомпаниям перейти к новому этапу — совместной эксплуатации регулярных международных авиалиний самолетами двух партнеров.

Помимо совместной эксплуатации авиалиний в последние годы получили широкое распространение соглашения о совместном маркетинге, совместном обслуживании, совместном использовании стыковочных рейсов («кодшеринг»). При создании тесных объединений перевозчиков охватывается много направлений деятельности авиакомпаний, что зачастую сопровождается обменом акциями. Примером такого рода объединений может служить союз между авиакомпанией «САС» и рядом авиакомпаний, базирующихся на четырех континентах («Финнэр», «Данэр», «Свиссэр», «Лан-Чили», «Эрлайнз оф Британ», «Тай интернэшнл» и др.).

Из сказанного следует, что гражданская авиация мира переживает период слияния капиталов и интеграции целого ряда авиакомпаний различных стран. Так, «КЛМ» обладает 10 процентами капитала авиакомпании «Норсуэст эрлайнз» и имеет полномочия на 10—15 процентов капитала «Эр Ю. К.». Вместе с авиакомпанией «Бритиш эруэйз» она намерена приобрести 20 процентов капиталов авиакомпании «Сабена». Как правило, обе договаривающиеся стороны ищут партнеров, дополняющих их слабые стороны. Например, «Дельта» имеет прочные позиции на рынке США, но уступает конкурентам в Европе, Африке и на Ближнем Востоке, то есть там, где сильна «Свиссэр». Это предопределило заключение двустороннего соглашения. Как правило, они влекут за собой обоюдную выгоду. Так, после того, как «САС» вложила 55 млн. долларов в «Тексас эр» и 50 млн. долларов в оборудование международного аэропорта, ее оборот на трансатлантических маршрутах возрос на 28 процентов.

Таким образом, совместная эксплуатация международных авиалиний и другие формы кооперации часто перерастают в новую высшую форму экономической интеграции — создание совместных авиапредприятий или международных объединений по эксплуатации авиалиний (если это не прямое поглощение ослабевших компаний более сильными). Так, не столь давно в Африке были созданы три многонациональные региональные авиакомпании: «Африкэн джойнт эр сервисиз», «Эр Магреб» и «Эр Мано».

Тенденция к созданию совместных предприятий в области гражданской авиации имеет место и в государствах бывшего СССР. Особенность их в том, что созданы они в основном не в сфере основной деятельности авиакомпаний (воздушные перевозки), а в сфере диверсификации бизнеса: строительство и эксплуатация гостиниц, аэровокзалов, цехов бортпитания, туристическое и экскурсионное обслуживание и т. д. А что касается интеграции в области авиатранспортной работы, то здесь, к сожалению, пока наблюдаются обратные процессы: некогда единый Аэрофлот распался на десятки «самостоятельных» авиакомпаний, что лишь затрудняет их деятельность.

В. АФАНАСЬЕВ,
доктор экономических наук,
профессор

г. Москва.



ВОЕНЛЕТ ЧУЛКОВ

С Василием Ивановичем Чулковым мы жили по соседству. Мне нравился этот высокий, не по годам стройный человек. Знал, что он бывший летчик, много лет служил в армии, затем был пилотом гражданской авиации. И долгое время не подозревал, что у Василия Ивановича удивительная судьба, достойная, чтобы о ней написали книгу. Скромный подполковник в отставке не любил много рассказывать о себе. Многие детали его биографии я по крупицам собирал из архивных материалов, газетных и журнальных вырезок...

Василий Чулков родился в селе Борщево Коротоякского уезда Воронежской губернии. Он был первенцем в крестьянской семье. Выбиваясь из последних сил, отец и мать решили «вывести в люди» старшего. Василий закончил Воронежскую гимназию и поступил на курсы электротехников. Но крестьянского парня тянуло в авиацию. Он закончил школу мотористов в Гатчине, а в июле 1919 года Егорьевская школа выпустила первую группу военлетов, в числе которых был В. И. Чулков. В сентябре 1919 года молодого военлета направили под Царицын, в 35-й разведывательный отряд при штабе 9-й армии.

...Врангелевские войска осели в Крыму. К весне 1920 года барон Врангель собирался предпринять решительные десантные операции, чтобы захватить Кубань и ее центр Екатеринодар (ныне Краснодар), соединиться здесь с разрозненными бандами Фостикова и возглавить восставшее казачество.

Реввоенсовет Кавказского фронта, во главе которого стоял командующий М. Н. Тухачевский, принял решение об обороне Черноморско-Азовского побережья. На командующего Кавказским кавалерийским корпусом Г. Д. Гая возлагалось руководство десантной операцией на Керченский полуостров и противодесантной обороной Таманского полуострова, от лимана Курчанского до Анапы.

В один из майских дней 1920 года на площади около стадиона в Темрюке приземлился двухкрылый «сопвич». Из самолета не торопясь появились летчики: один высокий, худощавый, второй небольшого роста, плотный, но очень юркий.

— Где здесь штаб Гая располагается? — спросили они.

— А вы кто такие?

— Военлеты. Пакет Гаю привезли.

К «сопвичу» поставили часовых, а летчиков конвоировали в штаб.

— Товарищ командующий! — доложил тот, что повыше, — военлет Чулков и летнаб Трактирников прибыли в ваше распоряжение!

— Очень хорошо! — обрадовался Гай и, блеснув черными глазами, улыбнулся. — Вовремя прибыли...

Потом командующий долго рассматривал Чулкова и Трактирникова, покачивая головой, пощипывал усы, пряча улыбку.

— Ну и форма на вас, — сказал он наконец. — Высокому — мала, низкому — велика. Разве так должны одеваться военлеты? Переобмундировать летчиков! — приказал Гай адъютанту и, обратившись к Чулкову, сказал: — Задание получите от начальника штаба.

На военлетах оказались новые, пахнущие нафталином, кавалерийские щегольские черкески...

Почти ежедневно Чулков поднимался с Трактирниковым в голубое Таманское небо, летал над Азовским и Черным морями, над лиманами и заливами. С помощью авиаразведки, которую вели Чулков и Трактирников, командующий корпусом выявлял удобные места высадки десанта противника и создавал в этих местах укрепленные оборонительные полосы с артиллерией. На побережье были установлены наблюдательные пункты, воинские части разместились на близком расстоянии от берега.

— Спасибо авиаторам, — говорил Гай. — Крепко помогли кавалерии.

Всего один эпизод из тех дней жизни Чулкова. В жаркий летний день он вел очередной разведывательный полет. Небо сливалось на горизонте с зеркальной поверхностью моря. Монотонно гудел мотор. Василий устало всматривался в бескрайний простор моря и чернеющий слева Керченский полуостров. Уже третий раз летел военлет по этому маршруту: командование фронтом требовало точные данные о передвижении и скоплении войск Врангеля на крымской земле.

На траверзе Семь Колодзей Чулков развернул самолет влево и, дойдя до берега, установил курс вдоль железной дороги, идущей на Керчь.

— Смотри в оба, летнаб! — крикнул он Трактирникову.

Высота была около трех тысяч метров. В воздухе тихо, не видно разрывов зенитных снарядов и вражеской авиации. Левее маршрута показалась панорама города Керчи и плоская серая плешина горы Митридат. На ее высоте установлена батарея зенитных орудий. Вот и сейчас блеснули вспышки орудийных залпов, за хвостом «сопвича» заклубились небольшие облачка серого дымка.

— Бомбы за борт! — прокричал Чулков.

— Полетели, родные и точные... — ответил Трактирников.

Самолет, освободившись от груза, прибавил скорость. Левее осталась коса Чушка. Теперь под «сопвичем» была своя территория — Тамань. А чуть дальше блестела широкой лентой река Кубань, чернел дымный Темрюк...

Внезапно со стороны заходящего солнца мелькнула неясная тень. Чулков энергично ввел машину в крутой левый вираж. В ту же секунду огненная трасса рассекла южное небо. Золотые шары трассирующих пуль, прочертив по небу короткий пунктир, пролетели мимо «сопвича» и погасли... Трактирников припал к пулемету. Дробно застучала пулеметная очередь.

Еще не видя врага (он был ниже), Чулков продолжал закладывать виражи, опасаясь, чтобы противник не зашел в хвост. Вдруг из-под «сопвича», буквально в нескольких саженях впереди, мед-

ленно выплыл новенький «ньюпор». «Сопвич» полоснул «ньюпор» длинной пулеметной очередью. Вражеская машина, покачиваясь, стала полого снижаться к Керченскому полуострову. Преследуя подбитого врага, Чулков подошел к «ньюпору» на близкую дистанцию. В кабине вражеского самолета сидел летчик с рыжей окладистой бородой. «Он»! — подумал Чулков.

Да, «бородача» Чулков и другие военлеты знали давно. Многим он доставлял неприятности своими неожиданными атаками со стороны солнца. Однажды матерый ас едва не вогнал самолет Чулкова в землю. И вот пришла расплата. Самолет его был поврежден и несся навстречу гибели.

Военлета В. И. Чулкова скоро назначили командиром 35-го разведывательного авиаотряда. И опять полеты, полеты, бомбежки, бои в воздухе. В личном деле Василия Ивановича находится справка, которая гласит: «Приказом № 1311 по 9-й Кубанской армии от 26 ноября 1920 года командир 35-го разведотряда В. И. Чулков награжден золотыми часами — за совершенные им неоднократные разведывательные полеты, давшие много ценных сведений о расположении вражеских сил».

В июле 1921 года 35-й авиаотряд был включен в состав 1-й разведывательной авиаэскадрильи. Она была создана еще в ноябре 1918 года по личному указанию В. И. Ленина. В нее вошли три авиаотряда: 24-й разведотряд (Петроградский), 35-й (Нижегородский) и 49-й (Киевский). В этой эскадрилье Чулков работал вместе с такими прославленными летчиками, как Ю. А. Братолюбов, А. В. Панкратьев, И. К. Михайлюк, А. С. Петров, В. Ф. Каминский, П. И. Лазовский.

Одним из первых в эскадрилье Василий Иванович Чулков был награжден орденом Красного Знамени. «...Находясь почти беспрерывно в боевых отделениях отряда, — говорилось в приказе, — он первый совершал полеты с бомбометанием на Керченский полуостров и не раз вступал в бой с самолетами противника. Кроме того, он участвовал в налетах на десант Врангеля — армии Фостикова, совершал отважные полеты над Кавказским хребтом и сбросил 34 пуда бомб на местечко Красная Поляна.

Оставленный десантом Врангеля самолет под личным руководством т. Чулкова был в двухнедельный срок отремонтирован и введен в боевой строй...»

Когда отгремела гражданская война, В. И. Чулков ушел на Туркестанский фронт для ликвидации банд басмачей Энвер-паши.

— Это были тяжелые полеты над песчаными пустынями, горами и ущельями, — вспоминал потом Василий Иванович. — Нелегко было красвоенлетам. Но все боевые задания выполнили. Басмачей разгромили...

В знак благодарности правительство Бухарской республики наградило эскадрилью грамотой и вручило ей два самолета, построенных на средства, собранные народом.

В 1928 году эскадрилья отправилась на Дальний Восток, где принимала активное участие в боях с белокитайцами, японскими самураями у озера Хасан. Позже спасала челюскинцев, дралась с врагом в годы Великой Отечественной войны.

В 1929 году В. И. Чулков получил направление на работу в «Добролет». Он стал водить пассажирские корабли по только что организованным линиям Гражданского Воздушного Флота. Это он летал на лидере агитэскадрильи имени М. Горького, которой командовал писатель Михаил Кольцов, — самолете АНТ-14 имени газеты «Правда».

В 1936 году АНТ-14 представлял советскую авиатехнику на международном авиационно-спортивном празднике в Бухаресте.

— Появление над Бухарестом нашего звена, состоящего из двух Г-2 и АНТ-14, — рассказывал В. И. Чулков, — буквально ошеломило зарубежных авиаторов. После посадки мы оказались в тесном кольце людей. Хотите верьте, хотите нет, но наиболее любознательные ощупывали не только наши самолеты, но и наши кожаные регланы. Не верили: неужто все это — советского производства...

В ту пору протяженность воздушных линий в стране перевалила за 70 тысяч километров. На трассах устанавливались радиомаяки, начались ночные рейсы. Одним из первых пилотов ГВФ, освоивших вождение самолетов по приборам, был В. И. Чулков.

В августе 1938 года у озера Хасан вздрогнула земля от разрывов снарядов. Японские самураи нарушили границу нашей Родины. Василий Иванович, будучи в это время командиром корабля эскадрильи особого назначения, базирующейся на центральном аэродроме в Москве, по тревоге поднял в воздух тяжелый самолет с группой врачей и контейнерами с медикаментами. Потом ему не раз пришлось выполнять полеты по маршруту Уссурийск—Хабаровск, перевозить в госпитали раненных в боях красноармейцев. Летом 1939 года он на ТБ-3 перевозил из Москвы в Читу медицинский персонал, лекарства, запасные части к самолетам, снаряды — все необходимое для победы.

В годы Великой Отечественной войны В. И. Чулков летал на Ли-2, самолете чисто транспортного назначения. И тем не менее все, что сделано им и его товарищами, можно поставить в один ряд с боевыми подвигами тех, кто сбивал «мессеры» и «юнкерсы», бомбил вражеские аэродромы и штурмовал позиции наземных войск врага.

Отряд, в котором служил Чулков, доставлял боеприпасы и запасные части к самолетам в Одессу, Львов, Бердичев, Гомель, Минск, Смоленск. Он принимал на борт медикаменты, бутылки с горючей жидкостью, реактивные снаряды для «катюш» и самолетов И-16, И-153, Ил-2, свежие газеты, листовки. Его самолет часто появлялся в небе над Ленинградом, Тихвином. Не раз фашистские зенитки и истребители обстреливали его самолет, но все задания он выполнял точно. Доставлял в Ленинград оружие, взрывчатку, продовольствие, вывозил из осажденного города раненых и детей.

Василий Иванович вспоминал:

— Однажды мы взяли на борт около тридцати детей. Жалко на них смотреть было: лица у всех высохшие, скулы выпирают. Посоветовались мы с членами экипажа, извлекли из своего неприкосновенного запаса бортпаек — консервы, сухари, галеты, сахар. Разделили на всех детей поровну. Как хрустели малыши галетами и сухарями, до сих пор слышу и, наверное, никогда не забуду...

Пасмурным январским днем 1943 года самолет Чулкова поднялся с ленинградского аэродрома, имея на борту раненых солдат и офицеров. Уже на двухсотметровой высоте Ли-2 вошел в облака. Чулков заметил, что стекла кабины покрываются тонким слоем льда. Что делать? Можно снизиться и лететь над Ладогой, но там часто бороздят небо «мессеры», и Чулков решил пробивать облака вверх: так обледенение прекратится. Расчет командира оправдался. Но неожиданно со стороны Шлиссельбурга показались три «мессера». Они быстро приближались. Чулков отдал штурвал от себя...

Когда Ли-2 нырнул в облака, над пилотской кабиной вспыхнули огненные пунктиры эрликоновских снарядов... Но фашист промахнулся. Ли-2 снова шел по курсу. Пассажиры мирно отдыхали, не подозревая, какая опасность для их жизни только что была отведена умелой рукой командира корабля.

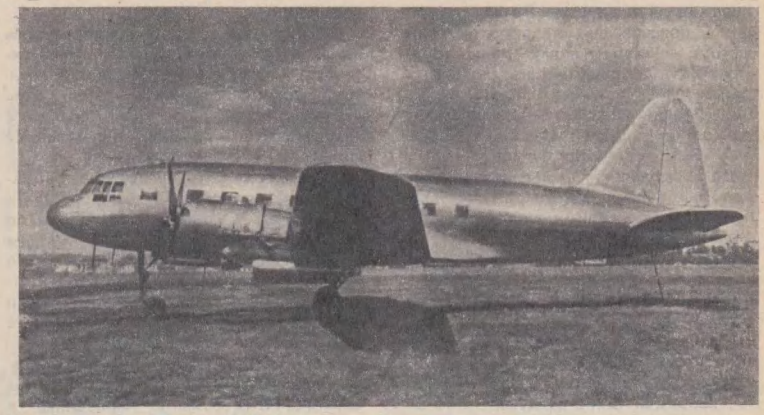
В конце 1943 года Василий Иванович стал заместителем командира полка особого назначения ГУГВФ. Он летал в Иран, Египет, Ирак, Алжир, Тунис, бывал в Италии, Франции, Англии. Теперь на борту его самолета пассажирами были дипломаты, крупные военачальники, государственные деятели многих стран мира.

После войны пилот первого класса В. И. Чулков долго работал в Главном управлении Гражданского Воздушного Флота на должности начальника летно-штурманского отдела. За свою летную жизнь Чулков дал путевку в небо 150 молодым пилотам. Его грудь украшали орден Ленина, четыре ордена Красного Знамени, орден Отечественной войны I степени, два ордена Красной Звезды и семь медалей. Он умер в возрасте восьмидесяти лет.

Страницы жизни Василия Ивановича Чулкова — это страницы истории российской авиации. И наша память всегда будет хранить образ отважного русского летчика.

А. ЖУРАВЛЕВ,
нештатный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Москва.



«ПИОНЕР»

Было ясно, что самолет падал. Притом, в каком-то необычном положении, о чем свидетельствовал непривычный свист воздуха. Показания приборов самые разные. Стрелка вариометра, словно намагниченная, «торчала» вверху, показывая небывалый набор высоты. Скорость падала на глазах, как это и должно быть при таком наборе. Стрелки же высотомеров «откручивали» вниз — большая делала уже второй оборот влево по циферблату. Но самое главное — все авиагоризонты одновременно «взбесились»: их силуэты, по какой-то одним им известной причине, бешено вращались в плоскости тангажа так, что их вовсе не было видно. А секунды, драгоценные секунды летели...

Стояла та пора дальневосточного лета, которую синоптики называли влиянием «командорского максимума». На обычном языке это означало хорошую погоду на обширном пространстве северной части Тихого океана и его западном побережье. Наш рейс заканчивался, оставался последний «подскок» из Николаевска до Хабаровска. Наш Ил-12, совершенно пустой, если не считать единственного пассажира — солдата-отпускника с Камчатки, легко набирал высоту. Ночная прохлада, проникавшая через множество «щелей» негерметичной кабины, приятно бодрила, но, увы, не в состоянии была снять дневную усталость.

Набрав свои «заданные две тысячи семьсот», я прибрал газ и подравнял обороты винтов. Все это проделал с особой тщательностью, ибо справа, на месте второго пилота, сидел командир нашей авиаэскадрильи Владимир Васильевич Баринов. Осмотрелся. Прямо по курсу висела полная, слегка оранжевая луна. Вокруг озорно перемигивались звезды. Внизу серебрился Амур-батюшка. Его светлая лента контрастно извивалась на темном фоне земли. Далеко впереди, чуть левее, белело одно-единственное на все бескрайнее небо облако. Форма его напоминала перевернутый таз. И никаких тебе признаков гроз!

— Ну вот... — повернулся я к комэску, — а синоптичка пугала нас грозами...

Ровный, монотонный гул моторов убаюкивал. Чтобы не смежались веки, нужно было постоянно на что-нибудь отвлекать внимание. Экипаж был уже «не первой свежести», усталость давала знать о себе. В те годы существовал уже приказ, запрещавший на наших самолетах включать автопилот. Система та оказалась ненадежной. Говорят, были случаи, когда она «взбрыкивала» и вводила самолет то в штопор, к которому наши «старушки» не были приспособлены, то еще в какую-нибудь немыслимую фигуру, вывода из которой просто не существовало. Вот, и летали мы тогда «вручную».

...Редкие огоньки, разбросанные тут и там, служили нам визуальными ориентирами. Сейчас на берегу Амгуни, недалеко от места ее впадения в Амур, светился «квадратик» — цепочка огней, образующая эту простую фигуру. Он находился строго на линии пути и при визуальных полетах являлся прекрасным ориентиром.

— А квадратик-то светится... — сказал я в темноту кабины просто так, ни к кому, в сущности, не обращаясь.

Никто мне и не ответил.

Вероятно, я уже переключился на какую-то новую, пришедшую на ум мысль, потому не сразу сообразил, о чем это сострил бортрадист Витя Лопухин:

— Не дай бог тебе туда попасть!

Луна «пялилась» прямо в глаза. Самолет мелко подрагивал в такт работе моторов. Показания приборов — в норме... Линия пути — под нами... Что еще нужно пилоту?..

А нужно еще немного: не задремать! Ведь и такое случалось.

— Коля, травани-ка что-нибудь! — обратился я к бортмеханику, зная, что парень он с юмором и всегда имеет в запасе какую-нибудь хохму. Тот тряхнул головой, отгоняя оцепенение, покосился на комэска, ухмыльнулся и начал очередную байку.

Так за разговорами мы незаметно подошли вплотную к облаку. И сразу стало понятно, почему оно было таким белым. Теперь, как говорится, невооруженным глазом было видно, как по его «колпаку» беспрерывно «бегали» молнии. Они копошились там, как змеи в клубке.

«Поля шлема» в виде плоского диска слоистой облачности расплылись далеко в стороны. Они казались тонкими и прозрачными, и свет луны будто бы пронизывал их насквозь. Чем ближе мы подходили, тем становилось яснее, что если срочно не изменить курс и высоту полета, то нам их никак не обойти.

— Я изменю курс?! — полувопросительно-полуутвердительно обратился к проверяющему. Он согласно кивнул.

— Да, «синоптичка» все-таки оказалась права! Смотрите, как полыхает!

Зрелище светящегося облака на фоне ночного лунного неба было обворожительным. Оно оставалось слева по курсу, и пелена по его периферии неумолимо надвигалась на нас. По мере приближения казалось, что она становится толще и ее верхняя кромка все повышается.

— Витя, запроси у Хабаровска «три триста»!

А еще через пару минут:

— Проси «три девятьсот»!

Но облако вело себя не совсем корректно: чем выше мы поднимались, тем больше оно росло на наших глазах.

Пришлось запросить высоту четыре тысячи двести метров. И тут как ушат холодной воды на горячую голову прозвучали слова бортрадиста:

— Хабаровск «четыре двести» запрещает. Говорит, возвращайтесь в Николаевск.

— Причина?

— Спроси сам... Уже по УКВ слышно.

Нажимаю кнопку на рожке штурвала:

— Хабаровск, я — «двенадцать-сорок семь», прошу «четыре двести» для обхода грозы!

Далеко-далеко, словно из-под земли, слышу высокий голос:

— «Двенадцать-сорок семь», я — Хабаровск. «Четыре двести» запрещаю! Как поняли?!

— Понял — запрещаете... причина?..

И вдруг громко, будто рядом, раздалось вразумительно:

— Полеты без кислорода свыше четырех тысяч метров запрещаются!

Это вмешался руководитель полетов.

То, что он сказал, я знал и без него. Но знал и другое: кратковременно для пересечения трассы, занятой другими самолетами, да и для обхода гроз нам иногда разрешали занимать «четыре двести».

— Хабаровск! Тогда разрешите обход грозового очага западнее километров пятнадцать-двадцать на «три девятьсот»!

— «Двенадцать-сорок семь», обход западнее пятнадцать разрешаю.

— Понял. Разрешили...

Еще изменил курс, но облачность приближалась быстрее, чем совершался маневр.

— Владимир Васильевич, — обращаюсь к проверяющему, — может, на несколько минут займем «четыре двести»?

— Давай!

Но и это нас не спасло.

Влезая в облачность, видели, что ядро ее было уже почти на траверзе. Это создало уверенность, что в ней мы пробудем каких-нибудь несколько секунд. Но какой бы прозрачной ни казалась облачная пелена, как только в нее нырнули, сразу стало темно в кабине. По лобовому стеклу, наводя суеверный страх, забегали фиолетовые змейки. Впервые в жизни столкнулся с таким жутким явлением. Стало страшно. Посмотрел на командира. Тот тоже в напряжении. В довершение всего при каждой вспышке молнии казалось, будто она «шарахала» прямо в нос самолета. И какого черта мы испытывали свою судьбу? Вспомнились случаи, когда самолеты вываливались из грозовых облаков по частям. Стало совсем невмоготу. Заложил крен в сторону от очага грозы, чтобы развернуться на обратный курс, и глянул на проверяющего. По его виду понял, что решение мое он принял.

Уже развернулись было градусов на девяносто, когда самолет тряхнуло. Не сильно, но как-то необычно: вроде, как бы сразу в нескольких плоскостях. И вот тут все и началось! Сначала пропал «силуэтик самолета» на авиагоризонте, по которому я выдерживал крен в развороте. Точно видел, как он подпрыгнул и завращался с бешеной скоростью в плоскости тангажа. Показалось даже, что слышу шум его вращения. Авиагоризонты у нас стояли пневматические, то есть их гироскопы раскручивались струей воздуха. Но был и резервный — электрический, который входил в комплект автопилота и стоял на средней приборной доске против бортмеханика. Перекинув взгляд туда, не обнаружил «силуэтика». Мельком глянул на первую приборную доску — там та же картинка. Вариометр показывал максимальный набор высоты, а скорость полета падала прямо на глазах, как и должно быть при таком наборе. Но высотомеры почему-то откручивали против часовой стрелки на уменьшение высоты полета. Пока я разбирался с показаниями приборов, большая стрелка высотомера, сделав полный оборот по циферблату, приняла уже за второй. А стрелка указателя скорости неумолимо приближалась к критической, когда самолет уже не сможет лететь вовсе. До этого момента оставалось всего ничего...

А вокруг все непривычно гудело, свидетельствуя о том, что самолет обтекается воздушным потоком не так, как обычно. Стало ясно, мы падаем и, притом, в каком-то идиотском положении. Обходя грозу, конечно, здорово уклонились вправо. Теперь должны были находиться где-то в районе Комсомольска-на-Амуре, там высота отдельных сопок превышает две тысячи метров. А мы уже потеряли около двух тысяч. Не думая о последствиях, взял штурвал «на себя», используя последний запас по скорости.

При спокойном рассмотрении мои действия, в сущности, были бесполезны. Скорее всего, их подсказал инстинкт: раз падаем, значит — штурвал «на себя»! Тем не менее именно в этот момент тряска самолета внезапно прекратилась. И я увидел небо, хотя искал землю.

Сначала показалось, будто мы летим над огромным озером, в котором отражаются звезды. Но в том районе озер не было, а самих звезд на их обычном месте тоже не оказалось. Глянул на курс: он отличался от первоначального ровно на сто восемьдесят градусов. Вот это да! Значит, нас спасло то, что мои нервишки не выдержали! Они сдали вскоре, как вошли в облачность. Потерпи я подольше и трудно было бы сказать, чем кончилась бы вся эта авантюра...

В Хабаровск пришли поздно. Был уже второй час ночи, когда, сдав самолет и прихватив с собой пассажира, отправились в ресторан аэропорта. Нужна была хорошая встряска. Выпили.

— Товарищи командиры, — возник Витя Лопухин после того, как справился со своей второй рюмкой. — У меня вопрос. Вот, входили мы в эти самые тонюсенькие облака. Вошли — темно стало. И падали аж два километра, а земли не видели.

— Я так думаю, — вмешался Аркаша. — Это нам только казалось. Ну как айсберг: сверху льдина, а под водой — махина с километр... Луна-то спереди была. Вот, мы и видели то, что она освещает. А внизу — земля темная, облачность затененная, тоже темная. Вот, оно и сливается. Нам казалось, что освещенная полоска и есть вся облачность.

— Да, пожалуй, так оно и было, — согласился Владимир Васильевич.

— Я вот только не пойму, — продолжал Аркаша, — как это мы свалились? Я так понял, — он посмотрел на меня, — что ты стал разворачиваться на сто восемьдесят... И крен был правый градусов пятнадцать. А вот как ты свалился, не усек...

Я всегда очень чувствительно относился к оценке своей профессиональной деятельности, поэтому последние слова царапнули мое охмелевшее самолюбие.

— Никуда я не срывался! Вот, Владимир Васильевич свидетель.

— Я тоже не понял, почему мы упали? — поддакнул ему Виктор.

— Правильно. Вы и не могли понять, потому что не управляли самолетом. Когда я развернулся на девяносто градусов, нас вдруг тряхнуло. Это вы заметили?

— Нас все время трясло, как вошли в облака, — уточнил Виктор.

— Да, трясло. Да только не так... До этого нас трясло обычно. А в этот раз тряхнуло как-то в горизонтальной что ли плоскости... И авиагоризонты закрутились...

— Как это: «закрутились»? — не понял Аркадий.

— Ну, силуэты вот так закрутились... — Владимир Васильевич покрутил указательным пальцем правой руки по часовой стрелке вокруг левого указательного, который держал горизонтально перед собой.

— Да?.. То-то я смотрю на авиагоризонт, а силуэта нет. Думал, зашкалил...

— Эти авиагоризонты не зашкаливают, — отыгрался я, — потому что они ставятся и на истребители. Их силуэты в обеих плоскостях могут вращаться бесконечно. Сделаешь десять «петель» друг за другом и он открутит десять раз, сделаешь десять «бочек» — и силуэтик десять раз повернется вокруг оси.

— А почему же силуэт стал сам откручивать «петли», без самолета? — допытывался Виктор. — Значит, это было не просто скольжение, а глубокая спираль?..

— Спираль со скольжением...

— Погоди! Где находился «шарик»?

— Шарик был слева, — уточнил Владимир Васильевич.

— А «лопаточка»?

— «Лопаточка»? — Меня будто обухом шарахнули по голове. — Братцы! Мы же про «Пионер» забыли!.. Владимир Васильевич, вы видели, какие показания были на «Пионере»?

Командир эскадрильи посмотрел на меня и хлопнул себя ладонью по лбу.

— Вот, черт, как я мог о нем забыть? А на этом приборе не одну «собаку съел»! Тоже, видно, луна попутала — все землю искал, думал, вот-вот выскочим!

— Нет, Владимир Васильевич, тут, я думаю, что-то не то... Вы сколько лет назад летали по «Пионеру»?

— Давно уже...

— Ну вот, видите! Я в последний раз тренировался по нему еще на По-2 под «колпаком» четыре года назад. И ты, Аркадий, тоже, небось, не позже... А вы же лучше нас знаете, что летчику, как и музыканту, постоянная тренировка нужна. Вот, за это время мы и отвыкли от него. Поэтому и не вспомнили.

Владимир Васильевич на минутку задумался.

— Может быть, ты и прав, — наконец согласился он.

— Почему бы на Ил-12 не делать такие тренировки?

— А как ты их себе представляешь? Бумажкой заклеивать?

— Да хотя бы!..

Тут в разговор вмешался бортмеханик, молчавший во время всего разговора.

— Владимир Васильевич, а вы не помните разве лет десять назад, может, и больше, на Ли-2 летчикам заклеивали авиагоризонты, и так летали?

— Да. Было такое дело. Я и сам летал.

Разошлись мы по домам только утром.

Я не знаю, в какой форме командир эскадрильи доложил командованию отряда о случившемся с нами в ту памятную ночь, но только вскоре тренировки за «шторкой» с заклеенными авиагоризонтами стали проводиться и на наших самолетах. Возможно, это спасло не одну человеческую жизнь.

Сегодня, когда гражданская авиация оснащена комплексными тренажерами самолетов, способными имитировать отказ любого прибора, к сожалению, не существует специальных программ для тренировки пилотов по выводу самолета из «непонятного пространственного положения» по «указателю поворота и скольжения», (так теперь именуют старый «Пионер», одно название которого свидетельствовало о том, что он был первым прибором «слепого полета» еще на «заре авиации»). Он дожил и до сегодняшних дней, но в качестве резервного пилотажного прибора и устанавливается на самых современных самолетах. Сколько жизней могли бы спасти такие тренировки! Вспомним хотя бы катастрофы, происшедшие из-за отказа авиагоризонтов во время взлета и в полете! Может быть, беда в том, что начальники, которые сегодня разрабатывают учебные программы, сами уже не застали ни «колпаков», ни «Пионеров»? Очень может быть... А жаль!

Э. КИРИМОВ,
заслуженный пилот СССР
г. Москва.



ЗЕМЛЯ УРАГАНОВ

Владимир ТОКАРЕВ

Долгое время «Лену» сопровождало стадо китов. Десятки исполинов выпускают косые струи воды и пара. Постепенно они начали отставать и скрылись за горизонтом. Появились тюлени и пингвины, безмятежно дрейфующие на льдинах. На крохотной льдине эти умилительные создания стояли гуськом, а на одной впереди колонны небольших пингвинов Адели возвышался императорский пингвин метрового роста. Это было наше первое знакомство, позже мы познакомились с ними близко и подружились. Они оказались удивительно любопытными, важными и чинными созданиями, мало похожими на птицу. Долгое время все попытки их поймать заканчивались неудачей — отталкиваясь лапами, они удивительно ловко улепетывали на брюхе. Со всем этим безобидным и доверчивым «народом» сложились дружественные отношения, и общались мы с ними как с детьми. За всю зимовку никто не осмелился их обидеть. При первой встрече все бросились их фотографировать — живых пингвинов никто из нас до этого не видел. Забегая вперед, скажу, что перед возвращением мы все же поймали двух пингвинов, и я привез их домой. Назвал их Мишка и Машка. Это были первые пингвины в Европе. Какое-то время они жили у меня, затем я подарил их Московскому зоопарку.

...«Лена» шла со скоростью пять километров в час. Туман рассеялся, засияло солнце, поливая яркими, но холодными лучами плавающие льды. Но и это холодное солнце для полярников, зимовавших в Арктике, было знакомым и родным...

Неведомая Южная Земля — Терра Аустралис Инкогнита. Ее «размытые» контуры появились на картах только в последней четверти XVI века. На знаменитых медных Атласах Ортелия 1570 года у Южного полюса земли еще нет, только от Новой Гвинеи (около 20° ю. ш.) идет к юго-востоку и сливается у Магелланового прохода с Огненной Землей (около 60° ю. ш.) почти прямая линия неведомого «берега», которого, как оказалось, никогда не существовало. По Птолемею Южная Земля — это продолжение Африки, а «Колумб Австралии» Педро де Кироса писал испанскому королю вот такую нелепицу: «...все открытые земли в жарком поясе... от экватора тянутся к югу, где до полюса, а где чуть поближе». Этот «мечтатель, рыцарь ложной идеи, преданный ей до самозабвения, до слепоты...», открывший в Южных морях единственный крохотный остров (в два раза меньше Сицилии) решил, что это и есть берег Южной Земли.

Кук достиг невозможного — 71°11′ ю. ш., но Южной Земли все не было. «Я обошел теперь Южный океан в высоких широтах и пересек его таким образом, что не осталось пространства, где мог бы находиться материк... Я не стану отрицать, что близ полюса может находиться континент или земля значительных размеров, напротив, я держусь мнения, что такая земля там есть», — так честно записал в дневник смелый капитан. Это был последний и страшный удар по схоластической «профессорской» географии. Огромная, перерастающая в Африку, Южная Земля «сжалась», как шагреневая кожа. О Южной Земле забыли с таким же убеждением и легкостью, как утверждали раньше о ее существовании. Но забыли не все. Остались люди, твердо в нее верившие. Нашлись то ли фанаты, то ли фантасты, рассчитавшие ее площадь, количество рек, которые выносят в океан глыбы льда, и даже численность... населения — пятьдесят миллионов человек! Никак не меньше, иначе бы Земля «тяжелым» северным полушарием была все время повернута только к Солнцу..

Кук, единственный капитан того времени, плававший в Арктических и Антарктических водах, оказался прав. На смену теории об обитаемой теплой «Южной Земле» картографы предложили более реальный вариант — «ограничили» ее Южным полярным кругом. В поисках неведомой земли наступил штиль, который длился почти пятьдесят лет. Джеймс Кук, не предвидя того, своими дневниками всколыхнул коммерческий китобойный и тюлений промысел в южных приполярных и полярных водах. Все «ниже» спускались китобои, все больше островов наносилось на карту у полярного круга. Большое открытие назревало. И оно свершилось — русская экспедиция открыла Южную Землю, но в это никто не поверил...

К вечеру мы прошли мимо большого ледяного острова, названного именем Дригальского. Здесь кораблей еще никогда не было.

— Запомните, отсюда начинается Антарктида, — сказал капитан Ветров.

Справа в дымке видны неровные очертания долгожданного шестого континента и его ослепительно белый «купол». Неожиданно показалась льдина — на ней отчетливо виден след гусениц, значит, неподалеку разгружается «Обь». Наши первые зимовщики высадились с «Оби» на берег Антарктиды западнее ледника Хеллен (Елены) 5 января 1956 года и заложили обсерваторию «Мирный».

...Наступали последние часы нашего похода. Рано утром 20 января к нам в каюту вошел Андрей Капица.

— На подходе, — объявил он.

Минута — и мы с Палеевым на палубе. Поразительная, незабываемая картина: яркое солнце, ни единого облачка, голубое небо простирается и к норду, и к зюйду, и к весту, и к осту. Сверкают «бриллиантами» величественные айсберги. Слепит глаза, невозможно смотреть на берег. Солнце и лед, лед и солнце.

Слева — усеянный пингвинами, скалистый остров Хосуэлл. Они торчали, словно сверчки, расставленные на всех уступах скал, и с любопытством рассматривали корабль.

Впереди, глубоко уткнувшись в припай толщиной в пять-шесть метров, стояла «Обь». Справа простирался обрывистый ледяной берег с гротами, в глубине которых играли таинственные голубые огни...

Всех, даже тех, кто зимовал не раз в Арктике, охватило какое-то тревожное чувство. Оно надолго осталось во мне. Даже сейчас нет-нет оно возвращается. Думаю, что не только ко мне.

В атласе А. Линберга, изданного через сто лет после плаванья капитана Кука, нет Антарктиды! Только неясные контуры не то архипелага, не то континента, замкнутого Южным полярным кругом.

Невольно мысли возвращаются к капитану. Да, упорство и мужество этого человека не знало пределов. 26 января 1774 года на 109°31′ западной долготы Кук в третий раз пересек Южный полярный круг. На картах нашего времени видно, что всего в двухстах километрах стоял «Резолюшен» Кука от ближайшего выступа Антарктиды! Это и был предел возможного того времени! 1100 дней вел Кук штурм холодного Южного океана, но землю так и не увидел. Это был подвиг, завершившийся ничем. Великий мореплаватель, единственный в то время капитан, совершивший три кругосветных путешествия, вынужден был признать свое поражение. «Стремление достичь цели завело меня не только дальше всех... моих предшественников, но и дальше предела, до которого... может вообще дойти человек... Мы уже не могли ни на один дюйм продвинуться далее к югу, и поэтому мне не нужно приводить никаких иных доводов, чтобы объяснить необходимость... возвращения к северу...»

(Окончание. Начало в № 1).

«Я первый обошел Южный океан в высоких широтах и... неоспоримо отверг возможность существования здесь материка, который, если и может быть обнаружен, то лишь вблизи полюса... Я убежден, что такая земля там есть... Это земли, обреченные природой на вечную стужу... Если кто-либо обнаружит решимость и упорство, чтобы разрешить этот вопрос и проникнет дальше меня на юг, я не буду завидовать славе его открытий. Но должен сказать, что миру его открытия принесут немного пользы». Сколько мужества, благородства и предвиденья в этих строчках великого капитана.

...Почти полвека после Кука таинственная и недосягаемая «Южная Земля» оставалась неведомой людям, пока не пришла эпоха русских открытий. 4 июля 1819 года из Кронштадской гавани ушли в плаванье в Южный Ледовитый океан шлюпы «Восток» и «Мирный» под командой капитана второго ранга Фаддея Беллинсгаузена и лейтенанта Михаила Лазарева (Думаю, что очень немногие посвящены в секретные замыслы этой экспедиции. Для подробного рассказа нужны время и повод. Пока скажу, мой читатель, что шлюпов было... четыре).

Настало время раскрыть, наконец, тайны земли, лежащей у Южного полюса — «...употребить все возможное старание и величайшее усердие для достижения сколько можно ближе к полюсу», — предлагал капитанам приказ. «...Отыскать неизвестные земли и не оставить сего предприятия иначе как при непреодолимых препятствиях» — это задание из того же приказа.

15 января 1820 года шлюпы пересекли Южный полярный круг. Неприветливо встретил Южный океан русских моряков. Огромные холодные волны несли на гребнях льдины, жестокий ветер с «купола» Антарктиды пронизывал насквозь. Позже Беллинсгаузен писал: «Хотя в палубе, где жили офицеры и служители, ежедневно протапливались печки и обтирали три раза в сутки потолок... сырое платье по возможности просушивали наверху, однако же беспрерывные густые туманы, мокрый снег и слякоть довели нас до того, что мы чувствовали совершенную необходимость в хорошей погоде». Три раза «Восток» и «Мирный» пересекали полярный круг. Запись в вахтенном журнале: «...встретили льды, которые представлялись нам сквозь шедший тогда снег в виде белых облаков. Путь наш вел прямо в ледяное поле».

Удачной оказалась только четвертая попытка. «Мы продолжили путь на юг при тихом ветре и ясной погоде. Киты пускали фонтаны, полярные... птицы летали около шлюпов. На юге становилось час от часу светлее. В час пополуночи увидели впереди льды... примыкающие ко льду гористому, твердо стоящему... а поверхность его возвышалась отлого к югу».

Это был берег Южной Земли, названный позже Антарктидой. «Я называю обретение сие берегом потому, что отдаленность другого конца к югу исчезла за предел зрения нашего...», — так записал Фаддей Беллинсгаузен. Цель, которую не удалось достичь Джеймсу Куку, покорилась русским мореплавателям. Через 110 лет норвежские китобои в честь королевской дочери назвали этот, открытый русскими северо-восточный выступ Южного материка, Берегом принцессы Марты. За 122 дня плаванья за 60° южной широты (всего плаванье длилось 751 день) были открыты острова Петра I, Бородино, Берег Александра I. Затем последовали новые открытия и на карту легли новые русские имена — мыс лейтенанта шлюпа «Восток» Торсона Константина Петровича, сосланного позже в Сибирь за участие в декабрьском восстании. Роковой мыс! Именно здесь льды преградили путь капитану Куку. На карту были нанесены около 30 первых антарктических названий — это были русские названия. Сейчас описаны огромные акватории, ледники, вулканы, мысы, острова и пики южных широт. На карту Антарктиды легло около десяти тысяч названий, и каждое десятое — русское...

Сам Беллинсгаузен открытую ледяную Землю никак не назвал, он только описал ее как «ледяной оплот». В 1831 году в «Двукратных изысканиях в Южном Ледовитом океане и плавании вокруг света» Беллинсгаузен именно так своеобразно обозначил открытый материк — очевидны осмотрительность и добросовестность русских моряков. Хотя мичман шлюпа «Мирный» в личном дневнике записал: «Неподвижный высокий ледяной берег... не могут составляться от холода в открытом море, а образуется на южном великом материке». Материке! Молодой морской офицер записал еще одну любопытную мысль — огромные айсберги «рождает» не Южный океан, а сам холодный материк. И только сейчас, через 170 лет, наука наконец ответила: Антарктида вовсе не шестой континент Земли, а архипелаг, покрытый вот уже 15 миллионов лет единым мощным ледовым панцирем. Антарктида не всегда была покрыта ледовым панцирем — он таял и снова нарастал. В последний раз это случилось около двух миллионов лет назад. В горах Антарктиды найдены остатки деревьев с корневой системой, возраст их от двух до пяти миллионов лет. Множество окаменевших растений найдено у Южного полюса. Значит, климат здесь был теплым. Польские ботаники пытаются акклиматизировать в Европе траву, завезенную из Антарктиды. Оказалось, что два вида могут расти в средней полосе, если ее поливать... соленой водой. А что если гостья с шестого континента даст «потомство»?

По формальным доводам Южная Земля получила название Антарктида — лежащая против Арктики. Русские моряки своим плаваньем и открытием Терра Австралиа Инкогнита завершили на планете эпоху Великих географических открытий. Последняя страница героической и трагической книги кругосветных плаваний в поисках таинственной и недоступной земли была перевернута. Теперь плаванья стали носить исследовательский характер и именоваться путешествиями. Но Южный материк, прилегающие острова и омывающие его воды продолжали рождать загадки и притягивать к себе все новые и новые экспедиции. Ледяные берега и острова Южного Ледовитого океана продолжали «обрастать» на многих языках именами известных и неизвестных до того людей. Море Уэдделла, море Беллинсгаузена, море Росса (в честь капитана парусника «Эребус» Джеймса Росса), а еще остров, пролив и ледник его имени, вулкан Эребус в честь самого парусника. Земля



Королевы Мод — это почтительные норвежцы в честь своей королевы. Бухты Брамса, Верди, Шуберта, плато Моцарта и ледник Баха, полуостров Бетховена, горы Листа, Шумана, Грига, Чайковского, Бородина, пик Мусоргского — это от любви к великим музыкантам англичане. Влюбленные в мушкетеров австралийцы дали пикам имена Атос, Портос, Арамис. Дуглас Моусон в честь английской королевы десять градусов побережья (1100 километров!) назвал Землей королевы Мэри. А наша антарктическая экспедиция назвала часть этого берега — Берегом «Правды». Нашел Моусон место на карте Антарктиды и двум погибшим товарищам — ледник Мерца и ледник Ниннеса. «Мой товарищ обрел покой, который находится за пределами нашего понимания», — записал в дневнике негибающимися пальцами Дуглас Моусон. Именем капитана своего судна назвал он море Дейвиса. Имя самого Моусона заслуженно нанесено на карту Антарктиды — еще в первой своей экспедиции именно он вместе с Дейвидом и Маккейном 16 января 1909 года открыли Южный магнитный полюс. С почтением и трепетом читаются имена героических покорителей Южного полюса Роберта Скотта и его погибших товарищей — берег Отса, Уилсона, Эванса, Боуэрса. За каждым именем героические и трагические страницы покорения великого, трудного, коварного и непредсказуемого континента.

«Метель не унимается. Топлива нет, пищи осталось на раз или на два. Должно быть, конец близок... Не думаю, чтобы мы могли еще на что-то надеяться... Не оставьте наших близких...», — это последние строки умирающего Скотта. «Он вызвался сам нести этот крест» — это из дневников Моусона. Дневник Скотта был найден, трагедия, случившаяся в Антарктиде, осталась навсегда в памяти полярных исследователей...

Штурм Ледовитого Южного океана и Антарктиды начался вскоре после ее открытия. Плаванье русских моряков прорвало завесу недоступности и таинственности. Одна за другой экспедиции многих стран устремились в холодные южные моря, и каждая была полна лишений и риска, каждая стала подвигом...

С 1837 по 1840 год французская экспедиция Жюля Дюмон-Дюрвиля на «Астролябии» и «Зеле» провела съемку южных Оркнейских и Шетлендских островов. Один из берегов Антарктиды в честь жены командира экспедиции был назван Землей Адели, а в честь жены капитана судна «Зеле» был назван Берег Клари.

Британский капитан-китобой Джон Баллени в 1838—1839 годах на судах «Элиза Скотт» и «Сабрина» открыл вулканические острова в море Росса и назвал их своим именем, а часть Земли Килса (116—121° в. д.) и несколько прилегающих островов с его легкой руки получили имя судна — Земля Сабрина (кстати, на один из этих островов высадилась 9 марта 1956 года группа наших исследователей с «Оби»). Дивишься отваге этих людей — шхуна «Элиза Скотт» водоизмещением 154, а «Сабрина» всего 54 тонны. Они ушли в вечность в этих холодных водах, но заслужили по праву имя на карте в память о своем подвиге.

В 1838 году в антарктическую гонку включились американцы. На военных шлюпах «Венсон», «Пикон», «Порпэс» и «Флайинг Фиш» капитан Чарльз Уилкс открыл в Антарктиде Берег Нокса. В начале нашего века берег в районе его плавания (100—142° в. д.) получил имя Уилкса. Нашей первой экспедицией были проведены исследования берега Нокса.

Английская экспедиция Джеймса Росса на «Эребусе» и «Терроре» трижды в 1839—1843 годах исследовала берег и прилегающие воды Антарктиды и впервые «замкнула кольцо» вокруг ледового континента. Экспедиция открыла Землю Виктории, Великий ледяной барьер — огромный, длиной 800 километров, высотой 60 метров над водой, ледник, именуемый сегодня Великим барьером Росса. Кстати, Росс за десять лет до антарктической экспедиции открыл Северный магнитный полюс...

Заканчивался XIX век, но нога человека на берег Антарктиды еще не ступала. И вот 24 января 1895 года участник норвежской экспедиции Карлтен Борхгревинк первым в истории мореплаванья вступил на берег Южной Земли. Это был мыс Адэр. Свершилось! А через четыре года отважный норвежец уже во главе английской экспедиции 17 февраля с группой из 10 человек начал первую зимовку в Антарктиде, длившуюся почти год.

В 1897—1899 годы бельгийская экспедиция Де Жерлаш на судне «Бельжика», затертая льдами, год дрейфовала в море Беллинсгаузена. Это была первая зимовка во льдах Южного океана.

В 1901—1903 годах немецкий исследователь Эрих Дригальский на «Гауссе» открыл Землю Кайзера Вильгельма II и вулкан Гауссберг. Экспедиция, к несчастью, была затерта льдами. В 1902—1904 годах шотландская экспедиция В. Брюса вела на «Скоттиа» изучение в море Уэдделла и исследования Земли Котса. Француз Ж. Шарко в 1903—1905 годах дважды на «Франсе» изучал западное побережье, а в 1908—1909 годах на «Паркуапа» вел исследования побережья моря Беллинсгаузена. Но время штурма Антарктиды еще не наступило. Прошло еще несколько лет...

17 января 1912 года англичанин Роберт Скотт достиг точки Южного полюса! Это была победа, это было поражение. На Полюсе развевался норвежский флаг. За месяц до него, 14 декабря 1911 года, полюс покорил Амундсен. Скотту было не дано вернуться к людям. А может быть, он этого уже не хотел? Как знать... Но на карте Антарктиды имена этих великих людей стоят рядом — станция на «куполе» Амундсен-Скотт. Еще два имени на карте белого материка. Как сказал первый покоритель Эвереста Тенцинг Норгей: «Много имен — много языков». И много смелых людей разных национальностей...

Когда и кто из наших соотечественников побывал в Антарктиде до нашей зимовки? Эта любопытная страница ледового материка многим читателям неизвестна. Это отдельный рассказ, с которого по справедливости и следовало бы начать наше повествование о русской антарктической одиссее.

...1910 год. Руал Амундсен готовит экспедицию. Она была чисто норвежской — стортинг (парламент Норвегии) запретил включать в ее состав иностранцев. И вдруг газета «Моргенбладет» сообщила: «В числе национальной норвежской экспедиции... состоит уроженец Архангельской губернии А. С. Кучин... Такое нарушение организатором экспедиции... было сделано в виду исключительных способностей и таланта А. С. Кучина...»

Кто такой А. С. Кучин? Почему Амундсен остановил на нем выбор, хотя никогда не изменял своему правилу — не брать в экспедицию людей моложе 30 лет? Куда и с какой целью он отправлялся? Экспедиция должна была покорить Северный полюс! Да, читатель, именно так — Северный, а открыла Южный! Так случается редко, но случилось именно так. Вот как это произошло.

...Нансен предложил Амундсену для экспедиции свое судно, а деньги с трудом собрали. Участники экспедиции отобраны. «Ничто так не оправдывает себя, как затраты времени на отбор участников полярной экспедиции», — эта простая и великая мысль принадлежит Амундсену. Увы, сколько раз о ней забывали. И все-таки он берет Кучина.

В Ледовитый океан Амундсен решил войти через Берингов пролив: пересечь Атлантический океан, обогнуть мыс Горн и, пройдя весь Тихий океан с юга на север, начать путь к полюсу. Согласитесь, читатель, очень неожиданный план. Но... Но тут случилось непредвиденное — американцы Роберт Пири и Фредерик Кук почти одновременно достигли Северного полюса! Амундсен заявил: «Чтобы поддержать мой престиж полярного исследователя, мне необходимо было как можно скорее достигнуть какого-либо другого сенсационного успеха». К этому времени — 9 сентября 1910 года — «Фрам» Амундсена пришвартовался в порту Фуншал на Мадейре.

«Здесь я сообщил моим товарищам, что так как Северный полюс открыт, то я решил идти на Южный. Все с восторгом согласились». Тут же Амундсен дал короткую джентльменскую телеграмму Скотту, который был на пути в Мельбурн с той же целью — достичь Южного полюса. «Имею честь уведомить Вас — отправляюсь в Антарктиду. Амундсен». Реакция Скотта была в столь же благородном тоне: «Как только узнаю, где он находится, тотчас же пошлю ему телеграмму с пожеланием успеха»...

Базовый лагерь Амундсен построил на леднике Росса в Китовой Бухте. Это был рискованный ход, так как считалось, что на леднике лагерь создавать опасно, вместе со льдом он сползет в море. Но Амундсен все продумал: береговая линия именно этого ледника не менялась на картах уже много лет. Этим дерзким, но просчитанным решением он «отыграл» уже на старте у Скотта 100 километров, и столько же обратно.

20 октября 1911 года Амундсен стартовал к Южному полюсу. Как развивались и чем завершились события этого беспримерного соперничества вы, читатель, уже знаете. Давайте вернемся к Александру Степановичу Кучину. Коренной помор, двадцати трех лет, «золотой» выпускник Архангельского мореходного училища. В 16 лет уже побывал на Новой Земле, Мурмане, Шпицбергене, плавал в Белом, Баренцевом, Карском и Норвежском морях. Свободно владел английским и норвежским языками, в 18 лет написал «Русско-норвежский словарь». Свою судьбу он выбрал сам — не просто плаванья, а изучение моря!

В 1909 году он уезжает в Норвегию для продолжения учебы. Увы, курс моря в Институте геофизики в Бергене читают на немецком. Упорству и трудолюбию молодого моряка можно только позавидовать — он получил работу на биологической станции, изучающей море под руководством известного ученого Хансена. Старательный и застенчивый русский был замечен. За него поручился профессор Хелланд Хансен, и 14 марта 1910 года он подписал контракт с Амундсеном о плаванье к Северному полюсу. Это была невероятная удача. Через два года сам Фритьоф Нансен отметил: «...моряки «Фрама»... первыми пересекли дважды эту (между Южной Америкой и Африкой. — В. Т.) малоизвестную часть океана, дополнили человеческие знания сведениями о неизведанных морских глубинах, завоевав для науки новые области... Два океанографических разреза, выполненных «Фрамом», являются наиболее полными и длинными, которые были известны в какой-либо из частей Мирового океана». Океанографом на «Фраме» был Александр Кучин...

14 января 1911 года Кучин увидел берег Антарктиды и записал: «...хочется попасть в береговую партию, но, вероятно, не удастся. Плохо быть океанографом...» Кучин оказался прав — капитан «Фрама» Нильсен, высадив группу Амундсена из восьми человек, повел судно вокруг Антарктиды. Не беда, что к полюсу пошли другие — пять норвежцев, Кучин в дневнике записал так: «...на юг по Гвинейскому течению... затем прямо на запад к берегам Южной Америки. Такого рода исследований еще не было сделано в этих местах, и это будет иметь громадное значение. Вся работа будет лежать на мне...»

Из Буэнос-Айреса Кучин пассажирским пароходом прибыл в столицу Норвегии Христианию. Его представили королю, правительство наградило русского моряка, в Географическом обществе был заслушан его доклад. Успех, признание, счастливые минуты в жизни Александра Степановича. Путь к новым плаваньям и исследованиям был открыт. Это была прямая дорога к осуществлению мечты. Он собрался жениться на норвежской девушке Аслауг Паульсон. Они любили друг друга и решили жить в России.

Почему мы так мало, почти ничего, знаем о талантливом земляке, о его заслугах перед наукой, осталась ли о нем память? Увы, мой читатель, все последующие события жизни Александра Кучина уложились в один трагический 1912 год. Возможно, жизнь его оборвалась в 1913, даже в 1914 году — никто этого не знает. Так, к сожалению, бывает даже с очень талантливыми людьми. Из материалов Антарктической экспедиции он не опубликовал ничего — в течение трех лет все материалы принадлежали Норвегии — таковы были условия контракта. И он их честно выполнил. Его личные дневники похитили в Буэнос-Айресе, от них осталось совсем немного, что и позволило мне привести из них короткие замечания...

В феврале 1912 года Кучин неожиданно получил предложение от

известного полярного исследователя Владимира Александровича Русанова. Предложение было любопытно вдвойне — должность капитана и геологическое обследование Шпицбергена. Кучин предложение принял. В мае 1912 года в Олезунде они с Русановым купили почти новое норвежское судно «Геркулес» водоизмещением 63 тонны с двигателем 14 лошадиных сил. Экспедиция провела исследования на Шпицбергене, но планы Русанова были шире, и капитан Кучин их разделял. Что случилось с судном потом никто не знает вот уже 80 лет.

«Юг Шпицбергена, остров Надежды (к юго-востоку от Шпицбергена, — В. Т.) окружены льдами... штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда на восток. Если погибнет судно, направлюсь к ближайшим по пути островам: Уединения, Новосибирским, Врангеля. Запасов на год. Все здоровы. Русанов». Это их последняя весточка в наш мир...

Из семи тысяч желающих Скотт отобрал 65 человек — 33 зимовщика, 32 моряка. Самых подготовленных, крепких и смелых. Но, как оказалось, только трое умели ездить на собаках, только двое знали лошадей, только один умел ходить на лыжах. В это нельзя поверить, но это стало ясно там, в Антарктиде. Наставление Амундсена Скотт вспомнил, наверное, не раз, но, увы, было уже поздно. В экспедиции Скотта также оказался наш соотечественник! Это был лучший жокей Дальнего Востока Антон Лукич Омельченко. Нашел его английский офицер Брюс, которого Скотт направил в Маньчжурию для закупки лошадей. Было куплено 19 выносливых неприхотливых монгольских лошадей, и по предложению Брюса в состав Антарктической экспедиции Скотт включил Омельченко. И не пожалел — Антон Лукич был крепким, смелым и веселым человеком, а лошадей знал отлично. Но по разным причинам еще до начала похода погибли 9 лошадей, и отряд Скотта на оставшихся 10 должен был доставить по леднику Росса груз к леднику Бирдмора. Чтобы хватило фуража, нужно было делать ежедневно почти 25 километров. Но лошади были не равны по силе, и на 24-й день пути первую обессилевшую пришлось пристрелить. Еще через две недели закончился корм для лошадей и их всех застрелили. Собачьи упряжки ушли назад, а груз повезли люди — по сто килограммов на человека. 3 января на широте 87°30′ Скотт отправил в лагерь еще трех спутников, среди них был и Омельченко. Он стал одним из последних членов экспедиции, видевших командира в живых.

...К Южному полюсу пошли пятеро: командир — капитан первого ранга английского флота Роберт Скотт, офицеры Эдгар Эванс и Лоуренс Отс, Генри Боуэрс и врач Эдвард Уилсон. Две последние фамилии исследователям Антарктиды были уже известны. Еще раньше вместе с биологом Черри-Гаррардом они в ночной, ураганной мгле, при 50—60-градусном морозе пересекли остров Росса до мыса Крозир. Сто десять километров туда и столько же, почти без всякой надежды на возвращение, обратно. С собой они несли пять яиц королевских пингвинов, два из которых разбились. И это все? Только ради этого? Да, это все, именно ради этого!

Черри-Гаррард в дневнике об этом походе записал так: «...Лично я достиг такой точки страдания, что перестал бояться смерти, ибо она могла принести лишь облегчение. Те, кто говорит о героизме людей, идущих на смерть, не ведают, о чем толкуют...». Тридцать четыре дня и ночи кошмара, но в тот раз смерть выпустила их из своих объятий. Разве могли они знать, что она не простит им этого...

Через восемь месяцев после гибели экспедиции Скотта именно он, Черри-Гаррард, нашел 12 ноября 1912 года палатку с телами погибших товарищей. Какое трагическое стечение обстоятельств, какое испытание риском и смертью, какое великое мужество этих необычных людей...

Любопытно свойство человеческой памяти — трагедии оставляют в ней более глубокий и многолетний след, чем победы. А среди побед первыми стоят те, в которых было больше жертв и страданий. Поход Моусона и его товарищей Маккея и Дейвида к Южному магнитному полюсу завершился успехом, но остался в тени, хотя и унес две жизни. А безуспешная попытка Шеклтона пересечь Антарктиду по странной логике стала почти подвигом. Человечество, не осознавая этого, жаждет не только больших открытий и приключений, но и больших лишений, великих трудностей. Экспедиции без трагедий кажутся нелюбопытными, а иногда вызывают даже осуждение дилетантов. В этом своя странная трагедия человеческой психологии. Что мы знаем о походе Борхгревинка в первой антарктической зимовке 1898—1990 годов? Его поход по леднику Росса вызвал нескрываемое раздражение президента Географического общества Великобритании. Командиру и двум его спутникам было брошено дикое обвинение в трусости. Да, они были «всего» в 11 градусах до Южного полюса, повернули назад и остались живы. Но это был предел человеческих возможностей того времени! Странно, но в мире больше говорили и писали о трагедии Скотта, чем о блестящей, продуманной, но без жертв экспедиции Амундсена...

Английская экспедиция вернулась домой без Скотта и четырех его спутников. Все полагали, что он остался на зимовку в Антарктиде. Еще никто не знал об уже свершившейся трагедии... В королевском дворце был устроен прием, Антон Лукич Омельченко из рук королевы получил награду и вернулся в Россию. Он принял участие в первой мировой войне, а погиб странно и нелепо — в 1932 году его поразила молния. Эти двое — Александр Степанович Кучин и Антон Лукич Омельченко и были нашими первыми «антарктическими» соотечественниками.

Поход «Лены» и «Оби» завершен. Двадцать тысяч километров позади. Вся суша планеты теперь лежит к северу от нас. Гудки приветствия разбудили безмолвие шестого континента. Здравствуй, Антарктида, холодная и незнакомая, страна вечных льдов и неистовых ураганов.

Весь экипаж и члены зимовочной экспедиции собрались в кают-компании. Заместитель начальника экспедиции Короткевич еще раз напомнил о сложности предстоящих дел, о том, что все должны быть готовы к тяжелой, длительной работе. Он сказал, что «Обь» подошла к берегу несколькими днями раньше. От нее получили радиограмму: «Пронесся ураган, сломал припайный лед. На льдине унесло только что выгруженные с корабля крылья самолета, их спасли с большим трудом и риском».

Поиски места для строительства базы продолжались долго. Сначала зашли в тихую бухту и назвали ее бухтой Депо. Хотели здесь развернуть строительство, но вовремя разгадали коварство ледника. Скалы оказались вовсе не скалами, а ползущими вместе с ледником огромными валунами. Через полгода посетили бухту Депо, но валуны не нашли — они сползли и низверглись с высокого обрыва вместе со льдами в море. Так могло случиться и с нашим поселком.

12 января 1956 года Леша Каш провел на Ан-2 первую воздушную разведку. На следующий день место для обсерватории «Мирный» было найдено. Через несколько дней на берегу развернулись работы. Радисты из отряда Иннокентия Магницкого отчаянно долбят ямы во льду, чтобы вморозить мачту и колья для оттяжек антенны. Около сотни ям глубиной не менее полутора метров. Долбят — искры летят!

Грузов снято еще мало, но они разложены с великой тщательностью. Геологи прощупали каждую скалу со всех сторон: надо убедиться — не предательская ли это морена. Наконец, геологи дали «добро» — строй городок и поднимай флаг.

К выносной станции «Пионерская» вешки расставлялись строго по прямой. За год они расползлись змейкой — лед сполз беспрерывно, откалывался и сваливался в море большими и малыми айсбергами. Свинарник за год развернуло так, словно он собирался разорваться пополам вместе с обитателями — двумя десятками африканских чушек.

У всех дел по горло, но пока нет ничего постоянного. Домики в штабелях, электростанции еще в трюме. Самолет Ил-12 только что сняли с борта, он без крыльев, на полозьях его волокут трактором. Инженер Алексей Зайцев подает знаки трактористу Хмаре — дать слабину, дернуть то вправо, то влево.

Жестоко антарктическое солнце, не знаешь, куда деваться от его никого не щадящих лучей. Закрываем лица марлевыми масками. Ослепительно белый, без единой пылинки, снег, словно зеркало, отражает солнечные лучи и безжалостно бросает людям в лицо. Кожа высыхает и лопается, опухают веки, слезятся и воспаляются глаза. Доктор с «Оби» Челновский оказался искусным мастером по изготовлению масок — по вкусу заказчиков делал синие, розовые, зеленые, желтые, а предназначенные для «начальства» даже умудрялся крахмалить.

В очках с темными стеклами, в масках, в одинаковых капюшонах, стеганых куртках цвета хаки были мы похожи на братьев-близнецов. Люди самоотверженно идут на выручку друг другу, все думают об одном: скорей разгрузиться, выстроить поселок, собрать самолеты, установить связь и начать нормальную антарктическую жизнь. Все равны, нет ни чинов, ни рангов. Строитель, монтажник, научный работник, водитель и грузчик часто сочетаются в одном лице.

— Хлопцы, водочерпий пришел, подлетай, кто пить хочет.

— Воды кому-у-у-у, — кричит водочерпий, размахивая посудиной артельного пользования.

— Пей, но снег не ешь, — вещал он, — пропадут губы! Губы у многих от ветра и влажности потрескались и кровоточат.

...В кают-компании корабля собрались без масок, каждого можно узнать — вымылись под душем, чистенькие, черные от загара. После рабочей смены ели с аппетитом, лишь капитану не давали поесть. Каждый приходящий в кают-компанию, после того как сел за стол капитан, должен по морскому порядку спросить у него разрешения на вход в салон. Таков флотский этикет, дисциплина. Поминутно капитан отрывался от еды и кивал, что означало: «Заходи, садись».

Казалось, что после двенадцатичасовой работы можно и отдохнуть, но впереди снова работа. Профессор спешит в лабораторию, чтобы заняться исследованием пойманного планктона, капитан — в рубку старпома, выслушать его рапорт. А я отправляюсь в корабельный лазарет вести прием больных.

Наша группа строила дороги, из льда и снега делала возвышения-катушки, спускающиеся с обрыва к морю. Никаких песчаных и земляных карьеров здесь, разумеется, нет. Единственные материалы снег и лед, их нужно только хорошо утрамбовать. Построили подвесную дорогу — трос, протянутый от корабля на берег, закрепили за огромный валун. Подготовлены площадки для строительства приемного и передающего радиоцентра, камбуза, жилых домов и подсобных помещений.

Мы строили, а стихия разрушала. Предательские обвалы уничтожили не только дорогу, построенную титаническими усилиями, но подстерегали и людей. Погожих, безветренных дней, даже минут, мало, шквальный ветер дует почти без перерыва. Кажется, не будет ему конца никогда, его дикая природа неистощима и неподвластна человеку.

Эх, если бы мы заранее знали характер антарктического климата! Насколько было бы легче вести строительные работы, без лишних трудностей и риска можно было бы перебросить грузы на ледовый барьер. Но Антарктида была совершенно не изучена, и мы вынуждены были идти путем проб и ошибок.

Антарктическим летом не хочется спать, все испытывают необъяснимый подъем духовных и физических сил. Но как врач могу сказать, что первые дни в Антарктиде психологически были, пожалуй, самыми трудными и для женатых, и для

холостых — очень сказывался отрыв от дома. И еще какое-то неведомое, тревожное и угнетающее «антарктическое» чувство.

Оказалось, что в различных районах Антарктиды в одно и то же время года разная солнечная радиация, ветровой режим, участки разреженного пространства. Самолет не может оторваться от земли, глохнут моторы тракторов и автомашин, гаснут керосиновые лампы. Людям не хватает воздуха, развивается кислородное голодание.

Не знали мы, что в январе, когда «Обь» и «Лена» подошли к барьеру, наступает период бурного таяния льда. Припайные льды становятся хрупкими, от тяжести проваливаются, обнажая морскую пучину. Перебраться без припайных льдов на барьер чрезвычайно трудно, опасно, порой невозможно. Первой жертвой этого коварного льда стал совсем молодой парень тракторист Хмара.

В первые дни припайный лед служил неплохо. Тракторы ходили по нему до самого борта кораблей. Механические подъемные стрелы, словно хорошо тренированные гигантские руки, ловко вытаскивали ящики, тюки, машины, конструкции самолетов, сборных домов. Тщательно упакованные грузы укладывались на широкой площадке тракторных саней и увозились на берег по ледовой дороге, ограниченной красными флажками. Работа продвигалась трудно, но достаточно быстро. Начальник экспедиции Сомов ходил от участка к участку — хлопот много, все должно быть выполнено быстро и рационально, переделать будет уже невозможно, зимой будет не до этого...

Ветер со снегом дует с такой силой, что полирует металл, точит, как червь, дерево, «перетирает» канаты. Несмотря на капюшон лицо залепляет снег, он плавится и превращается в ледяную маску. Сила ветра так велика, что вода у берега смешивается со снегом, и эта «кисельная» масса все время в движении...

Ураган начался внезапно, и не всем на этот раз удалось добраться до корабля.

— Люди, где люди?! — кричал Сомов, запрашивая берег по радиотелефону. — У вас осталось сорок два человека.

— Сделайте перекличку и попытайтесь пробиться на борт, — последовало распоряжение. Михаил Михайлович еще надеялся на переход к кораблю по льду.

Ураган гулял по кромке обрывистого берега, снег и глыбы льда срывались в море, усиливая шум разбушевавшихся волн. В стремительно несущейся снежно-ледяной пыли люди цепочкой двинулись сначала к берегу — хотели попасть на корабль. Близко стояла «Обь», всего в каких-то двадцати метрах от берега, но добраться до нее оказалось невозможно. Усталых людей она манила теплом кают, ароматом камбуза, уютом салонов, где можно, не обращая внимания на ураган, отдохнуть после работы, почитать, посмотреть кино. Близка «Обь», да недосягаема. Люди с тоской смотрели с берега на корабль, как на родной дом. На Большой земле корабли принято считать только средством передвижения, но когда судьба забросила нас за тысячи верст в неведомые края, то он приобрел особое значение. Корабль заменяет и Родину, и дом, и семью.

— Братцы, что будем предпринимать? — спросил прораб Михаил Агеев. В трудную минуту он должен принять решение, от которого зависит жизнь людей, оставшихся на берегу.

Но где можно укрыться среди льда и снега, от натиска нарастающего урагана? Законченных построек на берегу еще нет, а принимать решение нужно немедленно. Мысль останавливается на недостроенном камбузе — вот где можно спастись, хотя и там ни печей, ни окон, ни дверей.

Агеев еще раз посмотрел на океан и понял — пробиться на корабль невозможно. Льдины метались, с шумом сталкивались и, расходясь, образовывали зияющие полосы темной, зловещей воды. Идти по льдинам в момент их хаотического движения — значит потерять многих.

— Саша, запевай! — крикнул Агеев в самое ухо Захарову, веселому, никогда не унывающему парню. Но и Саше сейчас не до песен.

— Терпи, Сашенька, в здешних местах, говорят, и не то бывает, — подбадривает Агеев. Он знал — молодому парню трудно, да и всем остальным не легче. — Не пропадем, ни за что не пропадем! Пошли! — закричал он.

Его не слышали, а скорее догадались и, спотыкаясь, защищая лицо от колючего ветра, пошли искать среди ледяной пустыни пристанище. Во мгле с трудом различалась спина впередидущего. Метель тут же заметала наши следы.

...Вдруг, слышу, раздался какой-то странный всплеск. Сообразил, что вниз с обрыва что-то свалилось — досок во время разгрузки складывалось много и, наверное, их снесло в океан. Но что-то меня тревожит, неотвратимо тянет посмотреть с обрыва. Ползу, прощупываю впереди себя рукой, подбираюсь к краю обрыва. Ураган так и норовит скинуть в море. Метр, еще метр, и рука скользнула вниз — вот и обрыв. Ухватившись за выступ, смотрю вниз и обмираю: в воде барахтался человек. Он выбивался из сил, тщетно пытаясь выбраться на льдину.

— Цепляйся, — кричу ему и что есть силы подталкиваю доску.

Человек не произнес ни слова, ледяная вода так сковала его, что он не мог ни кричать, ни двигаться. Все ушли, на помощь звать некого. Инстинктивно перебросил на лед доску и, не помню как, сам очутился на колыхающейся льдине. С трудом удалось вытащить на льдину намокшего товарища. Это был научный сотрудник Смирнов. Удары волн медленно уносили льдину от берега, в тумане исчезали очертания корабля. Смирнов стал коченеть, и наши надежды на спасение стали, кажется, равны нулю.

...В недостроенном камбузе люди притихли, разговаривали шепотом. Наше исчезновение обнаружилось, на судне о нем тоже знают. Потянулись минуты ожидания. Каждые пятнадцать минут дежурный у походного радиотелефона должен докладывать на корабль. Дежурный радист — крепкий коренастый человек, одет, как и все, в стеганку с капюшоном, стеганые шаровары.

— Слышь... у телефона... Курнуть есть? Одолжи, я свои намочил.

«Радист» пошарил в карманах и подал «Казбек».

— Слушай, дружба, — послышалось из темного угла. — Дай на одну минуту карандаш. Надумал телеграмму домой послать. Передашь?

— Ну что же, отправим, — ответил «дружба».

— Ты знаешь этого радиста? Это же Вялов. Я его сам не сразу узнал, а по голосу определил.

— Вялов?! Не может быть, неудобно-то как. У академика закурить просили.

Геолог академик Олег Степанович Вялов, любимец морской и строительной братии. Пренебрегая отдыхом после рабочего дня, взял на себя добровольную миссию дежурного радиста. Он вызывал борт корабля, что-то отвечал томящемуся в ожидании Сомову и при тусклом свете фонарика делал пометки в дневнике. Сейчас он хмур и неразговорчив, а всегда был полон шуток и веселья, умел вовремя поднять дух товарищей и утверждал, что старость у человека наступает тогда, когда он теряет чувство юмора. Юмор, как капитан корабля, должен покидать человека последним, — утверждал академик...

Я уже вокруг ничего не вижу, тучи ползут над самой головой. Волны плещут без устали, облизывают кромку нашей льдины, толкая ее без передышки порывами ураганного ветра. Забыв о себе, я думал только о Смирнове, словно полностью исключив себя из нашего трагического положения. Спасти его, не дать погибнуть — только это владело моим сознанием.

Хотелось верить, что наше исчезновение обнаружили. Начальник экспедиции Михаил Михайлович Сомов точно волнуется, ищет выход. Каково ему, ответственному за все дела в таком опасном месте, как Антарктида. Много работы еще впереди, много надо построить, пройти огромные пространства, покрытые вечным льдом. Надо проложить пути к новым станциям, которых еще нет, но они обязательно должны быть — это его и наша задача. И главное — выполнить работы, не потеряв людей. Зная, что нам трудно помочь, Сомов не находил себе места. Как и на всякого человека, на него мучительная неизвестность и бессилие действовали угнетающе.

И все-таки помощь, на которую мы уже не надеялись, пришла...

— Как вам удалось добраться до корабля, ведь льда-то нет? Почему вы отправились на корабль? Где второй? — глядя на меня недоуменными глазами, задавал вопросы Сомов.

Льдов, на которых мы со Смирновым только что были, действительно, уже не было — их унесло в океан.

Не помню, что я тогда отвечал Сомову. Кажется, не отвечал ничего. Спасибо Илье Денисову — корреспонденту ТАСС, он зашел в каюту и, обращаясь к Сомову, сказал:

— Смирнов в лазарете, он жив, а доктора надо «подлечить». Пойдем, Саша, — сказал он и, хлопнув меня по плечу, увел в теплую, уютную кают-компанию...

Какой же ты стала, Антарктида, через десять, двадцать, тридцать лет после нас? К первой обсерватории присоединились новые станции — Комсомольская, Пионерская, Оазис Бенгера, Восток, Советская, Молодежная, Лазаревская и Новолазаревская. Не все изменилось к лучшему. Нет уже той бескорыстной романтики, оказываются среди зимовщиков люди случайные. На станциях горы отбросов, цистерны и бочки из-под горючего, брошенные тягачи, стоки, уносящие в море дизельное топливо. Воздушные потоки из стран Южного полушария «орошают» ее просторы радиоактивными изотопами, солями тяжелых металлов и кислотными осадками. Во льдах погребены уже более сотни самолетов многих стран. Нанесен огромный ущерб обитателям Антарктиды и омывающих ее морей. Что будет еще через несколько лет, задумывалось ли об этом человечество?

Грустно признавать, но героическое время первопроходцев ушло в прошлое. Теперь Антарктиду «покоряют» даже туристы. Ну что же, людей всегда манили и будут манить путешествия и приключения — это естественное состояние человека. У каждого своя гора, на которую нужно подняться. В моей жизни этой горой стала Антарктида. И я на нее взошел...

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
АВИАКОМПАНИЯ

"ВНУКОВСКИЕ АВИАЛИНИИ"-

КРУПНЕЙШИЙ ПЕРЕВОЗЧИК В СНГ

ВЫПОЛНЯЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ
И ЗАКАЗНЫЕ ПОЛЕТЫ
ПО РОССИИ,
СТРАНАМ БЛИЖНЕГО
И ДАЛЬНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ.

Телефоны: (095) 436-73-56
436-79-95.
Факс: 436-25-76.



РЕГБИ

ВСЕ ВОЗРАСТЫ ПОКОРНЫ

Эту увлекательную и мужественную спортивную игру давно полюбили в Аэрофлоте. В шестидесятые годы у нас родилось несколько классных команд по регби — в Киевском и Рижском институтах инженеров гражданской авиации, на заводе № 408 в Москве, в аэропортах Домодедово и Шереметьево, в других авиаколлективах. Некоторые из них решительно вступили в спор с более классными командами, выигрывали городские соревнования, занимали почетные места во всесоюзном первенстве по регби, достойно выступали в товарищеских матчах с зарубежными мастерами овального мяча.

Замечательная эта игра — регби. Она уважает мужчин сильных и волевых, воспитывает чувство коллективизма. Призыв «один за всех, все за одного» у регбистов не просто лозунг, а главная черта. Хорошая команда — это как слетанный экипаж, где каждый понимает друг друга с полуслова и в любую секунду готов подставить плечо.

Грустно, конечно, что в наше лихолетье спорт ушел на задворки, и замечательные аэрофлотовские регбийные команды одна за другой «списываются в архив». А ведь есть примеры другого порядка. В Москве живет и здравствует команда ветеранов регби «Золотые старики» (сокращенно «СТАРЗ»), в которую входят и те, кто стоял у истоков этой игры в коллективах гражданской авиации. В частности, Юрий Дайнеко (завод № 408 ГА), отдавший регби более тридцати лет жизни и многое сделавший для становления команды «Аэрофлот», а также его одноклубники Виктор Глебов, Валерий Варинский, Василий Фенюк и другие.

Команда ветеранов так крепко встала на ноги, что осмелилась в прошлом году принять участие во Всемирном фестивале ветеранов-регбистов «Золотые старики»-93», проходившем в Дублине. В течение целой недели этот фестиваль был главным событием в столице Ирландии. Многочисленные зеленые регбийные поля с Н-образными воротами стали местом упорных схваток 160 команд со всего мира, включая и российскую команду «СТАРЗ — Московские деды», которая отныне зарегистрирована в Международном Совете регби полноправным членом Содружества спортсменов-ветеранов.

Не ради ли красного словца команду нарекли «Дедами»? Вовсе нет. На фестивале в Дублине она была одной из уважаемых по возрасту: десять ее игроков были старше 50, а трое старше 55 лет. Настоящим регбийским «аксакалом» можно считать Героя Советского Союза, летчика-испытателя Владимира Сергеевича Ильюшина, которому «перевалило» за шестьдесят шесть. Он почти четверть века возглавлял Федерацию регби СССР (ныне почетный президент Федерации регби СНГ), а потому посчитал своим долгом выйти на поле в составе «СТАРЗ — Московские деды» против сборной ветеранов мира. Кстати, в нашей команде, наряду с российскими ветеранами, выступали и регбисты с Украины — представители киевских клубов «Авиатор» и КИИГА — Юрий Бируля и Николай Фещенко — для регбистов-ветеранов нет государственных границ.

Несколько дней в Дублине «царствовал» огромный мир регби и его более чем столетняя история. Здесь эта игра — своеобразная религия. Еще в 1873 году регбийные клубы Ирландии создали свой Союз, который сегодня объединяет свыше 250 клубов. Сборная этой страны — одна из сильнейших в мире. Не мудрено, что организаторы фестиваля сделали все для того, чтобы праздник удался на славу. В этом им помогли более шестидесяти ирландских и международных фирм и компаний, ставших спонсорами фестиваля.

Не остались без внимания и наши ветераны регби. Их давнюю мечту, поехать на Международный фестиваль, помогли осуществить российские меценаты — оказали поддержку с приобретением авиабилетов, оформлением виз, переводом вступительного взноса. Строительная фирма «Аксель Интернешнл» (ее президент Алексей Пшеничников сам выступал в составе «Дедов») изыскала средства для поездки. А перевозку команды из Москвы в Дублин на самолете Ту-134 обеспечила авиакомпания «Аэрофлот — Российские международные авиалинии». Финансовый директор ЦУМВС сам в прошлом ведущий регбист команды «Аэрофлот» Борис Сомов лично уделил максимум внимания организации полета команды в столицу Ирландии.

Б. ОРЛОВ

г. Москва.





Поэзия

Николай МИДЮШКО — штурман, более тридцати лет в Аэрофлоте. Стихи пишет от случая к случаю, исключительно «для себя». С большим трудом мы уговорили его извлечь «заветную тетрадь». Нам показалось, что стихи поэта-авиатора помогут многим заглянуть в свое детство, вдохнуть запах родного края, вспомнить родителей, подумать о судьбе Родины.

ОТЧИЙ ДОМ

Памяти матери — Риппины Тихоновны

Вон и дом мой... Ноги сникли,
Замер весь я, сам не свой,
Будто дед с крыльца окликнул:
«Иди, Коленька, домой!
Нынче мать одна косила,
Ей помочь мне силы нет.
Где нечистая носила
Тебя долгих тридцать лет?»
И растаял голос где-то,
Я молчу ему в ответ.
На крыльце не видно деда,
И в горошек кофты нет.
Может быть, родные лица
Смотрят тайно из окон,
Как на редкостную птицу
Из неведомых сторон?
Может быть, кажусь приблудным,
Не по-здешнему одет?..
Я ушел из дома утром,
А пришел на склоне лет.
С той поры минуло столько...
Отчий дом, меня признай!
Это ж я — риппинин Колька,
Я — Мидюшко Николай!
Ты меня баюкал в зыбке,
Хлебным мякишем растил,
Отмывал вехоткой ципки,
Чтобы батюшка крестил.
Я молился на божницу,
Став меж дедовых колен,
А у западной границы
Немцы батьку брали в плен!
Помню медное колечко,
Вдовье мамино кольцо.
Я тайком в сиротской речке
Мыл упрямое лицо.
Падал в пропасть с узкой кладки,
В гору с сеном воз тянул.
В десятиведерной кадке
Головою вниз тонул.
Верил я без колебаний,
В звездный час родной страны:
Вот настроим светлых зданий,
Только б не было войны!
Пали ложные святыни,
Затерялся к дому след.
Я иду, как по Хатыни, —
Ни родных, ни близких нет.
Глянь вокруг — рыдать охота,
Детство ветхое мое!
Не хвали кулик болото,
Хоть оно и все твое!
Помолчу у тихой речки,
Где купала меня мать.
Кто пошел от русской печки,
Тот вернется к ней опять.
Успокой меня, гармонька,
Сербияночку сыграй!
Веселись — риппинин Колька,
Плачь — Мидюшко Николай!

ПАМЯТЬ

Замелькали годы-спицы,
Закружили колесом,
И все чаще стал мне сниться
Несказанный отчий дом.
У его печальных окон
Я не буду больше петь,
Мне б украдкой издалека
В эти окна поглядеть!
Синеглазою весною,
Баю-баюшки-баю,
Здесь отцы святой водою
Окропили жизнь мою.
В этих стенах небогатых
Я встречал своих друзей,
Для меня родная хата —
Светлой памяти музей.
Вспоминаю словно тризну
Свои юные года,
Как судьба родной Отчизны
Размела кого куда.
На столе угас подсвечник,
Фотографии молчат.
Растерял седой скворечник
Желторотеньких скворчат.
Горько хлипала двухрядка,
Расставанье не забыть!
Увезла меня лошадка
Городскою жизнью жить.
Чахли старые деревья,
Двор крапивой обнесло,
Свечкой таяла деревня,
Только кладбище росло.
Не узнать реки Убея,
Милых гор, крутых вершин
К образцу прижмусь, робея,
Как раскаявшийся сын.
Не горюй, мой дом из бревен,
Ты — замшел, я — слеповат!
Предо мной ты не виновен,
Пред тобой я виноват.
Разреши мне на исходе
На завалинку присесть.
Я заплачу при народе,
Если слезы еще есть.

ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ

Вот еще пролетел один год.
И никто наперед не узнает,
Что пришел, может быть, твой черед,
Где в последний полет назначают.
Наша жизнь, как несложенный стих:
Много слов, только в рифму не свяжешь.
Это — память мгновений былых,
А что было, так вряд ли расскажешь.
Я свой крест волоку из всех жил,
Получаю полет, как гостинец,
Видел по свету всякую жизнь,
Правда, видел из окон гостиниц.
Дни и ночи летал и спешил,
Но в любви своей к небу не каюсь,
Хорошо, сколько помню, не жил,
Но пожить хорошо собираюсь.
Ту страну, где великий народ
На Голгофу вели миражѐисты,
Авиаторы тянут вперед —
Несгибаемые оптимисты!
Я за счастье людское молю —
Пусть у слабых Господь не отнимет,
И больную Россию мою,
Как старушку, с коленок поднимет.
Над землею летит новый год,
И никто наперед не узнает,
Что пришел, может быть, твой черед,
Где в последний полет назначают.

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

Сдано в набор 26.11.1993 г. Подписано к печати 10.01.1994 г. Формат 60×901/8. Печать глубокая.
Усл. печ. л. 6. Усл. кр.-отт. 16,5. Уч.-изд. л. 9,417. Зак. № 2648. 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», 1994 г.