

12-95

ISSN 0017-3606



гражданская Авиация

К ИТОГАМ «МАКС-95»

ИЛ-86: ПЯТНАДЦАТЬ ЛЕТ В НЕБЕ

У АВИАТОРОВ ЯКУТИИ



292

Ракетный

70236



Боинг 777. С нами. Сейчас.

BOEING

12-95

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Aviation Monthly International

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

УЧРЕДИТЕЛЬ –
РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА

Главный редактор А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия:

В. И. АТЛАРОВ,
В. К. ВАКУЛИН,
В. В. ЗАМОТИН,
Б. А. КРЕМНЕВ,
В. М. ЛАМЗУТОВ,
Б. С. ОРЛОВ,
В. М. ТИХОНОВ,
Г. Ф. УНИЧЕНКО,
Ю. А. ФИЛИМОНОВ,
В. В. ШИТОВ (заместитель главного
редактора-коммерческий директор).

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

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

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

Художественно-технический редактор
А. Л. ГВОЗДЕВА.

Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 29.09.95.

Подписано к печати 24.10.95.

Формат 60х90 1/8. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 4. Усл. кр.-отт. 14. Уч.-изд. л. 6,3.

Зак. № 907. Т.5000 по подписке. Цена договорная.

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

ИПК "Московская правда". 123845, ГСП,
Москва, Д-22, ул. 1905 года, дом 7.

© "Гражданская авиация", 1995 г.



К ИТОГАМ ВТОРОГО МЕЖДУНАРОДНОГО
АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКОГО САЛОНА
В ЖУКОВСКОМ

ДО ВСТРЕЧИ НА «МАКС-97»

Международная авиационно-космическая выставка «МАКС-95», проходившая в конце лета на территории Летно-исследовательского института имени М. М. Громова, разумеется, не дала все ответы на вопрос о будущем российской авиапромышленности. Но главный ответ налицо: достижения России в авиатехнической и космической сфере не вызывают сомнений, а многолетний огромный опыт позволяет российской авиационной промышленности выпускать продукцию не хуже, чем ведущие зарубежные фирмы.

ВОВСЕ НЕ «БУМАЖНЫЕ» АВИАЛАЙНЕРЫ

Как и авиакосмический салон в Ле Бурже, «МАКС-95» наглядно продемонстрировал, что России и другим странам СНГ становится все труднее конкурировать с иноземными фирмами в области конструирования и строительства самолетов и вертолетов гражданской авиации. Все больше и больше уникальных задумок отечественных самолетостроителей остаются на бумаге, поскольку реальная поддержка авиационного комплекса со стороны правительства с каждым годом резко ухудшается. Создается впечатление, что в развале отечественной авиапромышленности и переходе на закупку самолетов зарубежных фирм кто-то очень заинтересован. И уже не только извне.

Тем не менее около десяти новых самолетов и вертолетов России, представленных на салоне, красноречиво свидетельствовало о неисчерпаемых резервах отечественной авиапромышленности. Среди российских новинок на первое место хотелось бы поставить наши гражданские авиалайнеры. И хотя почти о каждом из них подробно рассказывалось в журнале «Гражданская авиация», собранные вместе на выставке в Жуковском они, бесспорно, впечатляют. Напомним о некоторых из них.

Авиационная корпорация «Ильюшин» показала в Жуковском все свои последние разработки. Широкофюзеляжный магистральный самолет Ил-96М, оснащенный американскими двигателями фирмы «Пратт Уитни» и авионики фирмы «Рокуэлл-Коллинз», в настоящее время проходит заключительную часть программы сертификационных испыта-

ний. На авиазаводе в Воронеже заканчивается постройка первого серийного самолета. К сожалению, серьезным препятствием на пути реализации программы Ил-96М могут стать действия фирм-конкурентов «Боинг» и «МакДоннелл-Дуглас», которые пытаются заблокировать поставку американских двигателей в Россию для установки на этих авиалайнерах. Остается лишь надеяться на благоразумие американской стороны, не в интересах которой принимать дискриминационное решение.

На салоне был также показан Ил-96-300 в цветах авиакомпании «Россия». Этот самолет предназначен специально для российского президента и оснащен оборудованием и системами, которые необходимы для его работы в полете. Рядом с ним стояли самолет местных воздушных линий Ил-114, серийное производство которых освоено на заводе в Ташкенте, и легкий многоцелевой четырехместный Ил-103, в выпуске которого принимает участие Луховицкий машиностроительный завод в Подмоскovie.

Впервые на выставке фирма «Ильюшин» показала транспортный Ил-76МФ, который незадолго до этого совершил пробный полет. От своих предшественников он отличается удлиненным на 6,6 м фюзеляжем и использованием четырех двигателей ПС-90А. В результате самолет может перевозить в кабине платную нагрузку около пятидесяти двух тонн. Генрих Васильевич Новожилов сообщил, что в конструкторском бюро исследуются проекты широкого спектра перспективных пассажирских и транспортных самолетов, способных удовлетворить запросы любого заказчика.

АО «АНТК им. А. Н. Туполева» показало несколько вариантов пассажирского

Ту-204 и его новую модификацию – Ту-234. По словам генерального директора Акционерного общества Валентина Тихоновича Климова, основной программой комплекса остается разработка самолетов Ту-204. К исходному варианту на 212 пассажиров добавились два новых, более совершенных воздушных судна. Совместно с Ульяновским АО «АВИАСТАР» налажено серийное производство грузового Ту-204-100С, способного перевозить платную нагрузку около двадцати тонн на расстояние пять тысяч километров.

Впервые на выставке был представлен дальнемагистральный Ту-234 (ранее имевший обозначение Ту-204-300). Этот авиалайнер с двигателями ПС-90А отличается от исходной модели укороченным на шесть метров фюзеляжем. Машина рассчитана на перевозку ста шестидесяти шести пассажиров (при взлетной массе 84,4 т) на трассах протяженностью 3400–7550 км, а 100–160 пассажиров (взлетная масса 103 т) – на расстояние до 9200 километров. АО «АНТК им. А. Н. Туполева» имеет планы дальнейшего развития семейства самолетов Ту-204, включая модификации с двигателями фирмы «Роллс-Ройс».

На «МАКС-95» состоялась презентация первого опытного ближнемагистрального самолета Ту-334. Яркий бело-голубой лайнер торжественно выкатили из ворот ангара и отбуксировали на стоянку, где он тут же был «облеплен» специалистами и журналистами. Новая машина, предназначенная для замены Ту-134, берет на борт сто два пассажира и может использоваться на маршрутах протяженностью до трех тысяч пятисот километров. Максимальная взлетная масса равна сорока шести тоннам.

С целью экономии средств и времени разработчики использовали в конструкции Ту-334 ряд готовых элементов от Ту-204. Силовая установка состоит из двух двигателей Д-436Т1. Обращает также на себя внимание малая высота опор шасси, что

сделано впервые на отечественном самолете подобного типа. В результате значительно облегчен доступ к системам и агрегатам, и техникам не потребуются стремянки для их осмотра.

Фирма «Туполев» исследует варианты самолета Ту-334-100Д и -200 с увеличенной (примерно до 55 т) взлетной массой и крылом большей площади. Эти лайнеры рассчитаны на 126 мест и могут использоваться для полетов на расстояние 2200–4100 километров. На них планируется использовать двигатели, разрабатываемые англо-немецким консорциумом «BMW/Роллс-Ройс».

Здесь же, на выставке, АО «АНТК им. А. Н. Туполева» официально объявило о начале разработки широкофюзеляжного дальнемагистрального Ту-304, который сможет перевозить до четырехсот пассажиров. Коллектив конструкторского бюро ведет также исследования по проектам административных Ту-34 и Ту-414,

Легкий многоцелевой Ил-103 и широкофюзеляжный Ил-96-300.

Все флаги в гости были к нам.



самолетам с силовой установкой, работающей на альтернативных топливах. В частности, совместно с немецкой фирмой «DASA» изучается проект транспортного воздушного судна «Криоплан», двигатели которого будут работать на водородном топливе. Продолжаются исследования по перспективному сверхзвуковому пассажирскому самолету. Причем, они проводятся в рамках международного сотрудничества.

Фирма «Яковлев» впервые показала Як-142 в варианте «салон». Эта машина также присутствовала в Париже, но была покрашена в зеленый цвет. Для московской выставки ее перекрасили в бело-красный. Лайнер, предназначенный для высокопоставленных лиц, имеет кабину, состоящую из нескольких отдельных салонов-отсеков, оснащенных первоклассной кожаной мебелью и оборудованием. Интерьер салона изготовлен по заказу зарубежными фирмами, имеющими огромный опыт в отделке воздушных судов подобного типа. Интересно, что на выставке в Париже в этом году самолету Як-142 был вручен специальный приз за качество отделки кабины.

На «МАКС-95» состоялась презентация еще одного нового самолета, хотя сама новинка на выставке и не присутствовала. Речь идет о многоцелевой амфибии Бе-200, в разработке которой участвуют АО «АНТК им. Г. М. Бериева» (г. Таганрог) и совместное российско-швейцарско-украинское предприятие «БЕТА ИР». Выступая на презентации, генеральный конструктор Геннадий Сергеевич Панатов отметил, что Бе-200 станет наиболее совершенным и эффективным гидросамолетом из всех когда-либо построенных в мире. В его конструкции используются самые передовые достижения в области гидродинамики. По своим характеристикам он не будет уступать обычному самолету, обладая уникальной возможностью взлета и посадки на воду.

Бе-200 будет выпускаться в четырех вариантах. **Пожарный** — сможет принимать при глиссировании по воде до двенадцати тонн воды в баки всего за двенадцать секунд и сбрасывать ее залпом или очередями на очаг пожара. **Грузопассажирский** вариант может перевозить до трех тонн груза и девятнадцать пассажиров, а чисто грузовой способен взять на борт почти шесть тонн. **Наконец, пассажирский самолет** для перевозки шестидесяти четырех человек в экономическом классе и тридцать шесть — в кабине двух классов. На Бе-200 будет устанавливаться авионика российско-американского совместного предприятия «АРИА» (фирма «ЭллайдСигнал» и НИИАО).

Серийное производство амфибии Бе-200 налажено на авиазаводе в Иркутске, где завершена постройка первого опытного самолета. Летные испытания начнутся в начале следующего года. В течение 1997-го машина будет сертифицирована в России и на Западе, а в 1998-м начнутся его поставки заказчикам.

ЧАСТНАЯ АВИАЦИЯ: НЕ ТОЛЬКО КУПИТЬ, НО И ЛЕТАТЬ

Личные самолеты. Совсем недавно для нас это было фантастикой. В остальном мире они облегчают жизнь деловым людям, создают удобства и экономят драгоценное время. Мини-самолеты давно и прочно обосновались на мировом рынке. Например, в США парк воздушных судов малой авиации составлял восемьдесят шесть процентов от числа летательных аппаратов всего на-



ционального гражданского воздушного флота.

Однако, похоже, что скоро и россияне будут садиться за штурвалы легких самолетов так же буднично и спокойно, как за руль собственного автомобиля. И это вовсе не из области мечтаний. Выставка «МАКС-95» наглядно это подтвердила. Экспозиция легких самолетов, разработанных различными российскими фирмами и компаниями, была как никогда обширна. Легкомоторная авиация (или авиация общего назначения — АОН) в нашей стране сейчас переживает период самого настоящего бума. Только по официальным данным Национальной авиационной ассоциации России, в стадии разработки и летных испытаний находится более ста двадцати легких летательных аппаратов многоцелевого назначения, идет поиск наиболее оптимальных для наших условий воздушных судов, формируется отрасль легкомоторной авиации. По оценкам специалистов, к 2000 году на российский рынок может быть поставлено двенадцать-пятнадцать тысяч легких самолетов, значительная часть которых будет относиться к воздушным судам класса на четыре-шесть мест.

Тон в этом новом для России деле, бесспорно, задает фирма «Ильюшин» — ее самолет Ил-103. Серийное производство его налажено на заводе МАПО «МИГ» в Луховицах. Ил-103 может использоваться в качестве административного, пассажирского, патрульного, для наблюдения за состоянием дорог, нефтепроводов и т. д., а также — в качестве учебного. Самолет предполагается эксплуатировать с коротких и грунтовых ВПП. Воздушное судно разработано с учетом экспорта. Поэтому в качестве силовой установки на нем используется один поршневой двигатель американской фирмы «Теледайн Континенталь». По желанию заказчика самолет может оснащаться западной авионикой. Ил-103 будет сертифицирован по российским нормам, а также по нормам Федерального управления гражданской авиации США (FAA).

Фирма «Яковлев» показала сразу три легких самолета. Прежде всего это четырехместный Як-18Т, серийное производство которого возобновлено на заводе в

Смоленске. От воздушных судов прежних выпусков он отличается интерьером кабины и улучшенными эксплуатационными характеристиками.

Рядом с Як-18Т на выставке стоял также четырехместный Як-112, предназначенный для выполнения достаточно широкого круга задач. По мнению специалистов, самолет имеет хорошие перспективы на зарубежном рынке. С этой целью на нем могут устанавливаться американские двигатели фирм «Теледайн Континенталь» и «Лайкоминг», а также импортная авионика.

Интерес представляет шестиместный Як-58, выполненный по оригинальной схеме с П-образным двухбалочным оперением и силовой установкой с толкающим воздушным винтом. Самолет может использоваться в качестве административного и пассажирского, также для выполнения различных специальных задач. Пилотажно-навигационное оборудование позволяет использовать машину в любое время года и в сложных метеословиях. Убирающиеся шасси обеспечивают достижение высоких летных характеристик, включая эксплуатацию с неподготовленных ВПП. Серийное производство Як-58 налаживается на авиазаводе в Тбилиси.

На стоянке ЭМЗ им. В. М. Мясищева был продемонстрирован административный М-101Т «Гжель». Самолет, оснащенный турбовинтовым двигателем чешской фирмы «Моторлет», рассчитан на перевозку семи пассажиров на расстояние свыше полутора-двух тысяч километров с крейсерской скоростью пятьсот километров в час. Кабина самолета герметична, что позволяет выполнять полеты на высоте более семи с половиной тысяч метров, где отсутствует «болтанка», нарушающая комфорт в кабине. Конструкторы предусмотрели создание целого семейства воздушных судов «Гжель».

Мясищевское конструкторское бюро показало также легкий М-102 «Дуэт», который может применяться не только в качестве административного (восемь-девять мест), но и для перевозки пассажиров (четырнадцать человек) или грузов на местных авиалиниях. В разработке машины принимает участие Индия. В качестве силовой установки могут использоваться два турбовинтовых двига-

теля: либо российский ТВД-20М, либо американо-канадский РТ6А-66 «Пратт-Уитни» (Канада).

Изучение современного состояния рынка авиации общего назначения показывает, что в ближайшие годы возрастет спрос на легкие воздушные суда в классе на четыре-шесть мест. Именно они в настоящее время составляют основу мирового парка самолетов авиации общего назначения. Однако конструирование и строительство подобных машин — дело непростое. А главное — требует немалых финансовых вложений. Поэтому как положительный симптом следует оценить тот факт, что необходимость в развитии такой авиации в России стали ощущать не только авиастроительные фирмы, но и некоторые коммерческие структуры, взявшие на себя роль инвесторов. Например, создание самолета-амфибии «Динго» инвестируется одним из ведущих российских банков — «Инкомбанком», а воздушного судна «Жель» — «Народным банком». Кстати, многие банки и инвестиционные компании имели на «МАКС-95» свои стенды.

И еще. Купить «частный самолет» в наших условиях — лишь полдела. В отличие от Запада существует масса препон, которые мешают им подняться в небо. И главная: до сих пор действует Воздушный кодекс СССР, в котором частная авиация даже не упоминается.

Для широкого использования деловых самолетов в России необходима разветвленная сеть хорошо оборудованных аэродромов. Ее создание требует огромных финансовых затрат, о которых при нынешнем положении в экономике говорить не приходится. Можно вести разговор об использовании имеющихся аэродромов бывшего ДОСААФ, но не все они находятся в удобных местах. Поэтому наряду с воздушными судами с традиционным колесным шасси разработано несколько конструкций с применением альтернативных типов шасси.

Интерес на выставке вызвал первый опытный образец многоцелевого самолета-

та-амфибии «Динго», разработанного в Нижнем Новгороде специалистами НПП «Аэроприк» при участии Нижегородского завода «Сокол». Особенностью этой машины является использование шасси на воздушной подушке, что позволяет эксплуатировать летательный аппарат практически с любой поверхностью: суши, воды, снега, тундры и др. Самолет «Динго» имеет силовую установку, состоящую из турбовентиляторного агрегата, предназначенного для создания воздушной подушки, и маршевого двигателя «РТ6А-65В» («Пратт-Уитни» — Канада).

Большую помощь в разработке машины оказали ученые Государственного научно-исследовательского центра ЦАГИ (ГосНИИ ЦАГИ). В ближайшее время начнутся летные испытания первого образца. На заводе «Сокол» заложена установочная серия самолетов «Динго». Коллектив НПП «Аэроприк» полагает, что летательный аппарат с универсальным шасси найдет широкое применение не только в России, где для его использования очень широкое поле деятельности, но и в других странах, например, в Канаде.

Конструкторское бюро «Аэроприк» из Самары показало четырехместную амфибию А-25. Изготовленный из композиционных материалов, этот самолет может применяться в различных вариантах и эксплуатироваться с элементарно подготовленных ВПП и небольших водоемов. Он оснащен одним двигателем с толкающим воздушным винтом. В настоящее время машина проходит летные испытания. Разработчики надеются на большой спрос этой амфибии.

На стенке демонстрировался также первый опытный самолет-амфибия «Пони», созданный в ПКБ «Рида» при участии специалистов и ученых ГосНИИ ЦАГИ. Это двухместный летательный аппарат. В его конструкции используется оригинальная трехоплавающая схема шасси, которая обеспечивает высокую мореходность, устойчивость при глиссировании и существенно повышает безопасность и упрощает технику пилотирования при взлете и посадке на воду. «Пони» оснащен одним

двигателем «Ротакс 912». В ближайшее время «Пони» начнет программу летных испытаний. На его основе ПКБ «Рида» разрабатывает четырехместный самолет «Приз» с двумя двигателями.

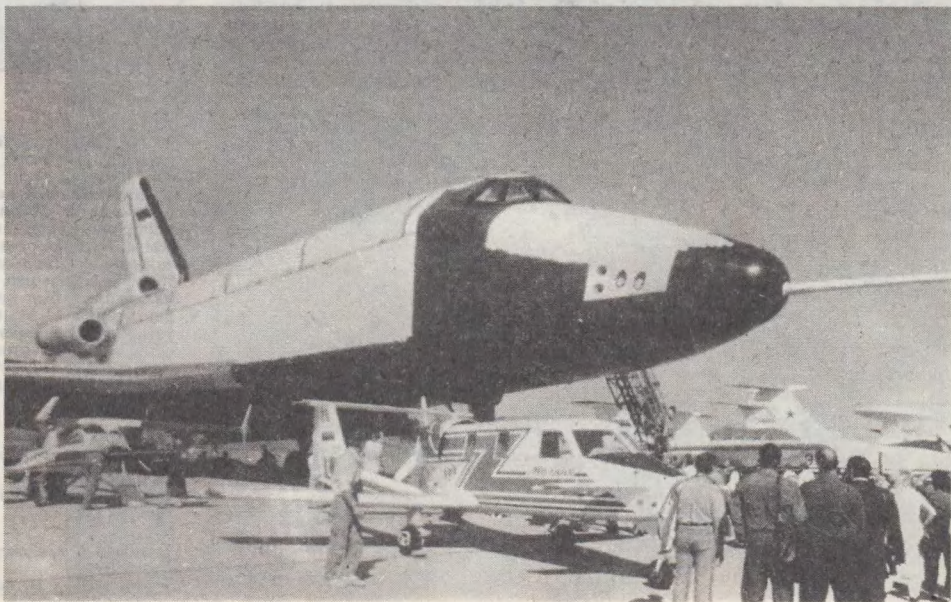
РЯДОМ С «ЧЕРНОЙ АКУЛОЙ»

Достаточно широко на выставке были представлены вертолеты, созданные в ОКБ им. М. Л. Миля и им. Н. И. Камова. Наиболее представительной выглядела экспозиция фирмы «Камов». Было показано все семейство вертолетов: Ка-27 и Ка-32, многоцелевые Ка-126, Ка-226, Ка-62, а также боевые Ка-50, прозванные «Черными акулами», и двухместная модификация Ка-52 (в виде макета). Впервые был показан вертолет радиолокационного дозора Ка-31 с выдвижной подфюзеляжной вращающейся антенной.

Впервые увидели и опытный многоцелевой Ка-62, летные испытания которого должны начаться в ближайшее время. Это первый в истории конструкторского бюро имени Н. И. Камова вертолет, выполненный по одновинтовой схеме, а также первый отечественный винтокрылый аппарат с рулевым винтом типа «Фенестрон» (многолопастный винт в кольцевом канале). Машина имеет хорошую аэродинамику, которая в сочетании с убаюкивающим шасси обеспечит высокие летные характеристики: крейсерская скорость — 265 км/ч, дальность полета — около 800 км. Кабина рассчитана на перевозку четырнадцати шестнадцати пассажиров. Ее размеры, а также широкая дверь позволяют загружать достаточно габаритные грузы. В целях повышения безопасности конструкция вертолета рассчитана на посадку с высокими ударными нагрузками. В настоящее время Ка-62 предлагается заказчикам с двигателями западного производства. На фирме «Камов» полагают, что западные двигатели и пилотажно-навигационные системы фирмы «Бендикс Кинг» расширят рыночные возможности машины, тем более что в ближайшие годы потребность в вертолетах такого класса будет расти.

Боевой
армейский
одноместный
вертолет
Ка-50
«Черная
акула».

Космический
корабль
многоцелевого
использования
«Буря»
и многоцелевой
самолет
«Молния-1».





Как отметил генеральный конструктор и президент фирмы «Камов» Сергей Викторович Михеев, наиболее ярким примером конверсии следует считать Ka-32A. Созданный на основе палубного противолодочного вертолета, Ka-32A унаследовал от своего предшественника превосходные летно-эксплуатационные качества и надежность. Ka-32A уже прекрасно показали себя не только в нашей стране, но и за рубежом. На него получен сертификат FAA. Ka-32A послужил базой для создания целого семейства вертолетов. На выставке были показаны пожарный Ka-32A1, который уже принят в эксплуатацию пожарной службой Москвы, и Ka-32A2, предназначенный для подразделений милиции.

На стенде фирмы «Камов» была показана модель перспективного многоцелевого Ka-115, предназначенного для перевозки четырех-пяти пассажиров на расстояние шестьсот-семьсот километров. Вертолет, выполненный по схеме с соосными несущими винтами, будет оснащен газотурбинным двигателем, разработанным совместным российско-канадским предприятием «Пратт-Уитни/Климов». Машина предполагается для использования в ка-



честве административного, санитарного, грузового, учебного, а также патрульного вариантов.

Московский вертолетный завод имени М. Л. Миля также показал разнообразные гражданские и военные машины, начиная от легкого Ми-34 и кончая самым тяжелым в мире Ми-26. Интерес вызвали два легких Ми-34, один из которых был оснащен российским двигателем М-14, а другой – силовой установкой американской фирмы «Аллисон». Четырехместные вертолеты смогут успешно применяться не только для перевозки пассажиров и грузов, но и в

Российский истребитель Су-25.

Истребитель Су-27 и спортивный Су-26К.

Палубный истребитель Су-33.

Пассажирский Ил-96М.

Российский
Як-142
и французский
A-321.



На стенде
американской
фирмы
«Пратт-Уитни».



Один
из деловых
самолетов,
которых
было
много
представлено
на салоне.



Первая
демонстрация
новейшего
пассажирского
Ту-334.

качестве спортивных, где они заменят устаревшие Ми-2.

Всегда много специалистов было на стоянках, где демонстрировался Ми-24ПТС, являющийся вариантом известного боевого вертолета. Конкретное назначение: использование в подразделениях милиции. Его разработка – это очередной пример нормально организованной конверсии. Яркий красно-белый вертолет внешне почти не отличается от своего военного собрата: та же двухместная кабина, крыло для подвески различных специальных средств и т. д. Правда, на конверсионной машине установлен мощный прожектор и громкоговоритель. Сейчас ведутся испытания этого вертолета.

МЫ – МИРНЫЕ ЛЮДИ, НО...

На салоне в Жуковском достаточно широко были представлены военные самолеты, среди которых известные всему миру истребители семейств МиГ-29 и Су-27, учебно-тренировочные МиГ-АТ и Як-130, созданные с участием европейских фирм, боевые вертолеты, беспилотные разведчики, спроектированные в АО «АНТК им. А. Н. Туполева», АО «ОКБ имени А. С. Яковлева» и т. д.

Военно-космические силы России выступили с самостоятельной экспозицией – образцами космической техники. Впервые здесь можно было увидеть космический российский аппарат «Свечет».

Также впервые россияне познакомились с авиационно-космическим комплексом «Бурлак», в состав которого входят стратегический сверхзвуковой бомбардировщик Ту-160СК и ракета-носитель «Бурлак-Диана». До Жуковского этот комплекс был показан в этом году на выставке в Париже, где вызвал определенный интерес.

АО «Техноавиа» демонстрировало вариант легкого многоцелевого самолета СМ-92 «Финист» для пограничных войск. Раскрашенный под камуфляж, он имеет стрелковое вооружение (пулемет калибра 7,62 мм) и блоки с неуправляемыми ракетами под крылом. Погранвойска России уже заказали четырнадцать таких машин, а всего планируют закупить их не менее двухсот.

«Финист», оснащенный одним поршневым двигателем мощностью 360 л. с., может перевозить до шести человек, примерно семьсот килограммов груза, двух раненых на носилках. Строящийся на заводе в Смоленске, он уже протон и на европейский рынок. Кстати, первый «Финист» закупила для своей частной авиации

английская королева, второй – брюссельский столичный аэроклуб. У АО «Техноавиа» есть заказы на него из США, Англии, Уругвая и Канады.

В начале осени нынешнего года легкий цельнометаллический одномоторный самолет СМ-92 «Финист» совершил в одиночном полете кругосветное путешествие, приземлившись после его окончания на Тушинском аэродроме Москвы.

ВСЕ ФЛАГИ В ГОСТИ К НАМ...

В сравнении с первым авиасалоном в Жуковском, на «МАКС-95» более солидно были представлены зарубежные авиационные фирмы. Около ста крупнейших иностранных авиафирм представили образцы авиационной и космической техники, двигатели, системы управления, различную аппаратуру в Жуковском. Среди них такие известные зарубежные поставщики, как «Эрбас Индастри», «Томпсон», «Еврокоптер», «Роллс-Ройс», «Даса», «Алкател», «ЭллайдСигнал», «Литтон», «Роуэлл», «Юнайтед Текнолоджиз» и другие.

Среди экспонатов – пятнадцать самолетов и вертолетов гражданской авиации. Расскажем лишь о некоторых из них, на наш взгляд, наиболее интересных. Прежде всего о западноевропейском среднемагистральном самолете «Эрбас Индастри» – А-321. Впервые машина такого класса была показана на «МАКС-95». Этот авиалайнер рассчитан на перевозку ста восьмидесяти – двухсот десяти пассажиров на маршрутах протяженностью четыре тысячи восемьсот – пять тысяч километров. Он является удлиненным вариантом созданного ранее стопятидесятиместного самолета А-320.

Другой новинкой выставки был административный самолет «Дассо Авиасьон» – «Фалькон 2000». Оснащенный двумя турбореактивными двигателями тягой по 2700 кг, он перевозит восемь – двенадцать пассажиров на расстояние до пяти с половиной тысяч километров. Его кабина оснащена всем необходимым для работы бизнесмена непосредственно на борту. Самолет типа «Фалькон 2000» очень подходит для России и его активно предлагают нашим покупателям.

Европейский вертолетостроительный консорциум «Еврокоптер» показал два многоцелевых вертолета: «БК 117» и «ВО 105». Первый разработан совместно с японской фирмой «Кавасаки». Выполненный по одновинтовой схеме с двумя газотурбинными двигателями, он может перевозить пять-шесть пассажиров. «ВО 105»

выпускается уже долгие годы и все время модернизируется. Он также одновинтовой и с двумя аналогичными двигателями. Показанный на выставке образец был закуплен Министерством по чрезвычайным ситуациям России для использования в качестве спасательного. Для этой цели он оснащен специальной лебедкой, способной поднимать пострадавших.

В двух новых павильонах «МАКС-95» были развернуты экспозиции зарубежных фирм. «Аэроспасьяль» показала модели самолетов и вертолетов, которые она выпускает серийно, разрабатывает самостоятельно или в сотрудничестве с другими европейскими фирмами в рамках различных консорциумов. Немецкая фирма «Даса» на своем стенде показала модели различных самолетов. Широко были представлены двигателестроительные фирмы: «Дженерал Электрик», «Пратт-Уитни», «Роллс-Ройс», «ЭллайдСигнал», «Турбомека», «Снекма». Именно в области создания авиационных двигателей зарубежные специалисты видят наиболее плодотворную область сотрудничества с Россией в на-



стоящее время. Российская авиапромышленность буквально доведена до отчаяния отсутствием хороших отечественных двигателей. Выход пока один – сотрудничество с «Пратт-Уитни», «Дженерал Электрик», «Роллс-Ройс» или «ЭллайдСигнал». Но кооперация с иностранными производителями пока не дает ощутимых результатов.

На «МАКС-95» был представлен лишь один самолет, оснащенный двигателями совместного предприятия «Пратт-Уитни/Климов» – Бе-32К. А Ил-96Т/М с силовыми установками «Пратт-Уитни» и Ту-204 с «Роллс-Ройс» будут готовы для

Новый российский грузовик Ил-76МФ.

Боевой вертолет Ка-27.

Первые «смотрины» самолета Ту-234.

Фото В. ГРЕБНЕВА
и В. ЛАМЗУТОВА.



поставок покупателям не раньше 1997 и 2000 годов соответственно. Базовым мотором для Ил-96-300, Ту-204, Ту-234, Ил-76МФ, перспективного среднемагистрального Як-242 и грузового Ту-330 является пермский ПС-90А. Список машин, которые он держит на земле, вновь пополнился. То, что доведение двигателя до требуемого уровня эксплуатационной готовности по ряду причин затянулось сверх всякой меры, общеизвестно. В ликвидации этого отставания кроется ощутимый резерв дальнейшего прогресса отечественной авиатехники.

НЕБО НА ВСЕХ ОДНО

Как показал «МАКС-95», один из реальных путей выживания отечественной авиационной отрасли, главным резервом ее роста является кооперация с иностранными компаниями, особенно в наиболее уязвимых местах нашего самолетостроения — двигателях и авионике. Первые шаги в этом направлении обнадеживают. Так,

Жиль П. УИМЕТ, президент фирмы «Пратт-Уитни» (Канада):

— Сегодня у совместного предприятия «Пратт-Уитни/Климов» немало успехов — работа с рядом конструкторских бюро по созданию, производству, продаже и техническому обслуживанию газотурбинных двигателей, будущая разработка газотурбинного двигателя «Ту-3000» для вертолета Ми-38А компании «ЕвроМиль». Этот двигатель будет снабжен электронной системой управления. Его планируется производить в России.

Хорст С. ГРЕГЕР, директор немецкой авиафирмы «Давиа» в Москве:

— Основное направление нашей деятельности — навигационные и пилотажные системы для гражданской авиации. Для этого ныне уже создано совместное с АО «Авиаприбор» предприятие. Рынок СНГ имеет чрезвычайно важное стратегическое значение. Потенциал его — огромные расстояния, а также высокий технологический уровень российской промышленности — открывают интересные перспективы как раз для нашего авиакосмического концерна.

«МАКС-95» — «МАКСу-97»

Итак, «МАКС-95» состоялся. Всего в работе выставки приняли участие более четырехсот фирм и организаций из двадцати семи стран: более трехсот — из России, других стран СНГ и около ста — из США, Франции, Великобритании, ФРГ, КНР, Польши, Чехии, Швеции, Канады и других стран. В целом выставка вызвала большой интерес как специалистов, так и любителей авиации. Она смогла наглядно показать, что российская авиационно-космическая промышленность еще обладает внушительным научно-техническим и интеллектуальным потенциалом, может создавать конкурентоспособную на мировом рынке технику. Но любая авиационная выставка — это не только показ техники, но и своеобразная ярмарка товаров и услуг. Поэтому российских участников авиасалона больше интересовал вопрос, сколько они получат за заказы авиакомпаний на новую технику. Для российской авиапромышленности это вопрос вопросов. С одной стороны, стареющий парк гражданской авиации требует замены до 2000 года минимум четырехсот реактивных пассажирских самолетов. С другой, заказчики пока отнюдь не рвутся покупать новые «Илы» и «Ту». Например, в этом году было получено лишь десять гарантированных заявок на среднемагистральный Ту-204 (пять машин купила авиакомпания «Тюмень Авиатранс», две — «Дон Авиа» и три — «Аэрофлот — Российские международные

авиалинии», не считая еще трех машин, купленных у компании «Орел Авиа»). Не случайно о конкретных заказах на новую авиационную технику российские участники авиасалона старались не упоминать. И им нельзя не посочувствовать. Прежние расчеты на лизинг пока не оправдываются. Лизинговые компании появились. Но, во-первых, отсутствует элементарная правовая база. Во-вторых, нет заинтересованности потенциальных заказчиков, желающих приобрести авиатехнику по принципу «числом поболее, ценою подешевле».

Эксперты авиакомпаний «Внуковские авиалинии» сетовали на то, что эксплуатационные расходы одного Ту-204 обходятся им в полтора миллиона долларов США за квартал. Чтобы покрыть их, самолет должен находиться в воздухе не менее десяти часов в сутки. Недостаточная надежность двигателя и систем Ту-204 и необходимость длительной подготовки к вылету этого делать не позволяет. Кроме того, есть и иные расчеты. «Российский авиационный консорциум», выпускающий Ту-204, пошел навстречу авиакомпаниям и предложил продажу самолетов в рассрочку на пять лет с авансовой выплатой в четыре — восемь миллионов (цена самолета определена в двадцать два миллиона долларов США). Однако авиакомпаниям, выяснив, что себестоимость лайнера не превышает тринадцати миллионов долларов США, пробуют сбить цену, что не может не возмущать производителей.

Как видим, выставка призвана не только показать что-то, но и извлечь пользу в виде заключенных договоров. Поэтому участники стремились показать то, что можно продать, чем можно заинтересовать инвестора или потенциального покупателя. Все мировые авиационные выставки также служат местом купли-продажи. Тем более что наши выставки «МАКС» только начинают вписываться в мировой рынок. Вот почему подготовка к будущему авиасалону в Жуковском фактически уже разворачивается. По крайней мере, так утверждают в Государственном комитете по оборонным отраслям промышленности. Готовится и российская авиационная промышленность — к началу следующего авиашоу по крайней мере пять новых самолетов совершат испытательные полеты. Есть вероятность и того, что будет показан новый МиГ, созданный с использованием технологий «Stealth» (по западной классификации МиГ-37 Ferret, по российской — многофункциональный фронтальный истребитель МФИ). Так что до новой встречи в Жуковском, на «МАКС-97».

Виктор БЕЛЯЕВ,
заместитель начальника ОНТИ ЦАГИ
г. Москва.



американская компания «Пратт-Уитни» уже работает над усовершенствованием наших силовых установок вместе с «Пермскими моторами». А на «Рыбинских моторах» «Дженерал Электрик» заказал производство ряда деталей для своих двигателей.

Приведем высказывания лишь нескольких представителей зарубежных фирм, представленных на «МАКС-95», в которых подчеркивается возможность кооперирования и сотрудничества в самолетостроении.

Патрик БОДРИ, летчик-космонавт (Франция):

— Франция на салоне представлена нашей «Эрбас Индустри» — крупнейшим западноевропейским производителем пассажирских авиалайнеров. Около сорока научных программ разрабатывается с участием ведущих российских институтов — ВИАМ, ВИСЛ, ЦАГИ, МАИ, конструкторскими бюро имени А. Н. Туполева, П. О. Сухого, О. К. Антонова. Скоро самолеты этой фирмы будут комплектоваться узлами, полностью сделанными в России в АО «АНТК им. А. Н. Туполева».

А300 – РЕГИОНАЛЬНАЯ МАШИНА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПРИБЫЛИ



Эргономичная кабина, оптимизированная для экипажа из двух пилотов и оснащенная диалоговыми многофункциональными дисплеями и автоматизированной системой защиты от ветрового сдвига.

Разработанные по последнему слову техники системы с минимальным числом элементов интегрированы в несколько комплексов для обеспечения высокой точности, надежности и низкой стоимости эксплуатации.

Использование эффективных мер по снижению массы конструкции увеличивает массу полезной нагрузки.

Большой грузовой отсек, полностью соответствующий стандартам мировой инфраструктуры обработки грузов, предоставляет дополнительные возможности по получению прибыли.

Действительно широкий фюзеляж позволяет установить на 15–28 кресел больше, чем у конкурентов.

Аэробус и «Эрбас» – это две большие разницы. Каждый из семи лайнеров «Эрбас» спроектирован специально для того, чтобы в полной мере отвечать запросам авиакомпаний и предоставить им уникальные преимущества в эксплуатации.



«ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ» № 12 – 1955 год

По традиции тех лет на всех четырех обложках декабрьского номера журнала истекавшего года запечатлены передовики производства. На первой – якутские авиатехники Ф. Галинка и Е. Егоров; на второй – экипаж из Одессы во главе с командиром корабля А. Грабовецким; на третьей – пилот-«миллионер» В. Демин; и на четвертой – ростовский летчик Ф. Калинин в кругу семьи.

Журнал открывается передовой статьей – «Дисциплинарный устав – закон авиаремонтников». В ней красной нитью проводится идея строгого соблюдения этого Устава, регламентирующего поведение каждого гражданского авиатора на производстве. Статья подкрепляется очерком П. Джиги о пилоте первого класса москвиче К. Соболеве, безупречно выполняющем свои служебные обязанности.

Ряд материалов номера посвящен особенностям работы летного состава и авиаспециалистов в сложных условиях зимнего периода. Среди них статья старшего инспектора по безопасности полетов Ленинградского предприятия М. Жиганова – «Строго соблюдать минимумы погоды», кандидата технических наук К. Алексеева – «Эксплуатация турбореактивных двигателей зимой», техника из Казани Е. Чубакова – «В первые дни зимы» и ряд других материалов.

В статье «На вертолете над Сибирью, Заполярьем и Поволжьем» командир этой новой для гражданской авиации техники В. Донецкий поделился опытом ее освоения и использования в отраслях народного хозяйства.

Актуальной была статья кандидата технических наук А. Бадягина «Некоторые крейсерские режимы полета транспортного самолета с ТРД и влияние ветра на расход горючего». Она содержала методику расчетов наиболее экономичного выполнения рейсов с грузами и почтой на поступивших в Аэрофлот из Военно-Воздушных Сил реактивных самолетов.

Инженер С. Румянцев в статье «Гамма-дефектоскопия авиационных деталей» подробно осветил прогрессивные приемы и методы контроля с помощью радиоактивных изотопов, внедренные в авиаремонтном производстве.

Опубликованы два критических материала – «Почему отстают Западносибирское территориальное управление ГВФ» (автор – журналист Г. Молюков) и «Что мешает внедрению поточно-стендового метода ремонта самолетов», с которой выступили инженеры Государственного научно-исследовательского института Гражданского Воздушного Флота Н. Смирнов и Г. Осипчик.

В разделе «Авиация за рубежом» немалый интерес для читателей представляла обширная статья Н. Козлова – «На воздушных линиях США», которую редакция считает целесообразным перепечатать из № 12 за 1955 год с небольшими сокращениями.

«На воздушных линиях США курсируют самолеты пятидесяти акционерных компа-

ний. Руководство ими осуществляется двумя правительственными органами: Советом Гражданской Авиации и Управлением Гражданской Авиации. Компании обязаны строго соблюдать единые правила движения.

Воздушные линии страны делятся на внутренние, местные, территориальные и международные. Обслуживанием внутренних линий, связывающих основные города США, занимаются 13 компаний; 14 компаний эксплуатируют местные воздушные линии, которые связывают между собой небольшие города; 4 – поддерживают регулярное воздушное сообщение с Аляской; 14 – осуществляют полеты внутри Аляски и 2 – связывают США с Гавайскими островами. Эти воздушные линии называются территориальными, так как они соединяют метрополию с территориями, не имеющими прав штатов.

Международные и трансатлантические воздушные линии, связывающие США почти со всеми странами Европы, Латинской Америки, Африки, с Индией и другими государствами, обслуживаются самолетами 19 авиакомпаний США.

За последние два-три года в стране появились компании, занимающиеся перевозками пассажиров, почты и груза на вертолетах. В Нью-Йорке, Чикаго и Лос-Анджелесе они перевозят от аэропорта в город и обратно людей и грузы, а также связывают некоторые пригородные районы с центрами этих городов.

В США имеется много частных владельцев самолетов-такси. Они выполняют нерегулярные фрахтовые перевозки грузов, доставляют пассажиров по договоренности в различные населенные пункты. Деятельность этих мелких предприятий зависит от случайной клиентуры, что, в конечном счете, приводит к их банкротству и ликвидации.

Сеть воздушных линий без перекрывающихся участков составляет 450 тысяч километров. Она размещена неравномерно: наиболее густа в восточной части США. Неравномерно размещены и аэродромы.

По официальным данным на 1 января 1953 года аэропортов и аэродромов в стране насчитывается 5679. Большинство из них является собственностью муниципалитетов, авиакомпаний или частных владельцев. Только около 700 аэропортов и аэродромов принадлежат военным организациям. Несмотря на это, свыше 85 процентов всех вкладов в наземное хозяйство аэропортов делает правительство. Оно заинтересовано в развитии гражданского воздушного флота в стране не только с коммерческой точки зрения, а рассматривает аэродромы, материальную часть авиакомпаний и кадры гражданской авиации как военный потенциал. Конгресс ассигновывает огромные средства на строительство и расширение аэродромов. Так, в 1948 г. было принято решение о выделении из федерального бюджета 520 млн. долларов на строительство аэропортов в течение 7 лет. При этом предусматривалось, что из бюджетов штатов и муници-



палитетов также будет выделено около 500 млн. долларов.

По объему выполняемых работ и своему оснащению особенно выделяется международный Нью-Йоркский аэропорт. Он обеспечивает регулярный прием самолетов более сорока воздушнотранспортных компаний страны и 13 иностранных компаний. Нью-Йоркский порт занимает почти 2 тысячи гектаров, имеет 7 взлетно-посадочных полос шириною по 60 метров с бетонированными 15-метровыми кромками по каждой стороне. Сейчас используются пять ВПП длиной 1830, 2355, 2385, 2460 и 2850 метров. Две другие ВПП – длиной 1829 и 1981 метр – резервные.

Регулярные полеты на международных воздушных линиях осуществляются в основном на четырехмоторных транспортных самолетах. Внутри страны – на четырехмоторных и двухмоторных.

Около 45 процентов всего самолетного парка составляют четырехмоторные самолеты. На их долю падает 59,5 млн. км налета (60 процентов общего налета километров) и около 75 процентов всего объема перевозок в тонно-километрах.

Об интенсивности использования четырехмоторных самолетов можно судить по ежегодному налету часов. Так, в 1954 г. средний налет на один четырехмоторный самолет составил 2380 часов, а на двухмоторный – 1900 часов.

В 1954 г. авиакомпании США перевезли на всех регулярных воздушных линиях более 35 млн. человек, увеличив перевозку пассажиров по сравнению с 1946 годом в 2,5 раза.

В 1954 году доходы компаний от эксплуатации регулярных внутренних и международных воздушных линий составили 1411,6 млн. долларов. Причем основные доходы получены от перевозок пассажиров. Расходы же составили 1276,2 млн. долларов. Чистая прибыль от эксплуатационной деятельности авиакомпаний после выплаты всех налогов составила 69180 тысяч долларов.

Подводя итоги деятельности воздушнотранспортных компаний США, следует отметить, что из 55 компаний, занимающихся регулярными воздушными перевозками, в настоящее время особо выделяются 4 монополистических объединения: «Пан америкэн эруэйз», «Транс уорлд эруэйз», «Америкэн эрлайнз» и «Юнайтед». Они эксплуатируют около 50 процентов всей сети воздушных линий США.



Генеральный конструктор Г. В. Новожиллов и заслуженный пилот СССР Б. С. Егоров во время встречи по случаю двадцатипятилетия первого рейса авиалайнера Ил-62 за рубежом (1992 год).

Фото В. ГРЕБНЕВА.

«ЕГОРКИНЫ ГОРКИ»

О столичных ветеранах Аэрофлота порой можно услышать: он — коренной внуковец, домодедовец или быковец. Заслуженный пилот СССР Борис Семенович Егоров по праву считается своим во всех московских аэропортах. В Быкове он принимал эстафету на самолет Ли-2 у легендарных пилотов Аэрофлота героя войны Константина Александровича Бухарова и полярного аса Петра Павловича Москаленко. Во Внукове был в числе первопроходцев, освоивших реактивный Ту-104. В Домодедове справедливо считался лучшим командиром самого тяжелого по тем временам Ту-114. В Шереметьево был активным участником освоения межконтинентального Ил-62, воспитателем целой плеяды мастеров летного дела.

Однако начать рассказ о Борисе Семеновиче Егорове мне хотелось бы с войны: верилось, что именно в боевых вылетах на фанерном По-2 закладывалась уникальная школа пилота, формировались его удивительный характер, человеколюбие, чувство справедливости и долга. Но предложение мое — придаться воспоминаниям — Борис Семенович принял с прохладцей.

— С годами я все реже вспоминаю о войне, — произнес он. — Все рассказали другие. И потом... Читаю я рассказы ветеранов о войне и удивляюсь. Нередко они, сами того не замечая, приукрашивают события, придают фронтовым будням не-

кий романтический ореол. Конечно, их можно понять... Но я не хотел бы, чтобы и о моем рассказе кто-то сказал: «Да вранье все это!» Ведь в настоящую военную правду так трудно поверить. Я видел войну и знаю, что красивых смертей не бывает, каждая гибель — трагедия. И мир многое теряет, когда погибает, скажем, «всего лишь» один пилот. Так что пусть эта правда умрет вместе со мной. Как и все, что связывает меня с прошлым...

Обескураженный таким началом беседы, я долго молчал. И вдруг вспомнил любопытную присказку: «Человек шел и топором отрубал прошлое. Шел годы — и отрубал воспоминания. И вот наступил день — и нечего стало отрубать. Осталась только рука с топором. Где же я? — спросил человек. И тогда его душа, отчужденная от тела, сказала: «Нигде, глупец!»

Присказка Борису Семеновичу понравилась. Глаза его потеплели.

— Согласен! Нельзя лишать человека его прошлого. Как и страну ее истории, — с волнением заговорил мой собеседник. — Какой бы история ни была. И как бы ни

хотели новоявленные политики придать ей сослагательное наклонение, никому не дано переиграть пережитое. Мое поколение многое сделало для Родины. С главным, что выпало на нашу долю, мы справились. И прежде всего освободили нашу землю от фашистских захватчиков. О войне можно говорить долго, а можно привести всего один пример, чтобы понять, что для миллионов советских людей война была и великой, и священной.

Летчик Иван Степанович Любимов был сбит в воздушном бою. Посадил израненную машину в степи, и тут же был атакован фашистским истребителем. Пушечный снаряд оторвал ногу, изувечил вторую. Фашист стрелял с изуверской злобой, нанес летчику еще несколько ранений. Любимов был комиссован вчистую, но вернулся на фронт. Задолго до маресьевского подвига получил боевую машину и продолжал воевать. Да так отчаянно, что получил под командование 32-й истребительный полк... Встретил как-то в небе Новороссийска «мессершмитт» с драконом на фюзеляже и памятным бортовым номером 21 — тот самый, что терзал его тогда... в степи. В ожесточенной схватке вогнал немецкого аса в море. Закончил войну Любимов Героем Советского Союза...

Да, непростая нам выпала эпоха, — продолжил свои рассуждения Борис Семенович. — Но мы честно жили, храбро воевали, даже в страшных условиях и обстоятельствах умели оставаться людьми. Наперекор всему тяжкому и даже мрачному свету человечности никогда не угасал в нашей душе. Каждый из нас верил в счастливое завтра. И этим держался.

Пожалуй, лишь одно жжет меня сегодня укоризной, — после недолгой паузы произнес мой собеседник. — Той страны, где родился, вырос, за которую воевал, где прошла вся моя жизнь, — той страны под названием СССР больше нет. Как нет и родного Аэрофлота, которому отданы более сорока лет. Рассыпалась некогда могучая отрасль на сотни мелких осколков...

Не скрою, мне понятны были эти горькие чувства Бориса Семеновича Егорова — человека, в гражданской авиации более чем известного. Почти сорок лет провел он на летной работе. Налетал безаварийно около двадцати тысяч часов, последовательно «оседлал» По-2, Ли-2, Ил-12, Ил-14, Ту-104, Ту-114, Ил-62... Летом 1967 года Егоров демонстрировал новый крылатый корабль Ильюшина на знаменитом авиационном параде в Домодедове в ознаменование Дня Воздушного Флота, а чуть позже в числе первых пилотов Аэрофлота вывел Ил-62 на воздушные дороги — внутренние и международные.

Мне показалось, что Егоров на несколько лет помолодел, когда я сказал о том памятном авиационном параде в Домодедове. Стал рассказывать о нем увлеченно, горячо, словно это было вчера, а не тридцать лет назад.

— Сегодня много и пространно говорят об авиационных салонах в Жуковском, подчеркивают их «первозданность». Слов-

но не было у нас авиационных праздников в Тушине или грандиозного парада в Домодедове в честь 50-летия советской власти. Пусть был в нем чрезмерный политический подтекст. Но техника тогда была представлена уникальная! Ни одна страна мира не могла продемонстрировать такой.

Я был 9 июля 1967 года в Домодедове и могу смело разделить восторг Бориса Семеновича. Парад в самом молодом московском аэропорту был подлинным смотром авиации реактивного века. Подвляющее большинство крылатых машин демонстрировалось тогда впервые. Ошелмляющее впечатление, к примеру, произвели шедевры новейшей техники – самолет вертикального взлета и посадки и два самолета с изменяемой в полете стреловидностью крыла.

Весьма впечатляющим был показ и, отечественной гражданской авиации. Колонну самолетов Аэрофлота возглавлял ветеран Ту-104. За ним пролетели Ту-114, Ил-18, Ан-10, Ан-24, Ту-124, Ан-12. Замыкали строй новые крылатые машины Як-40, Ту-134, Ил-62... А какие пилоты подняли их в небо. Что ни имя – то краса и гордость Аэрофлота: Борис Анопов, Николай Шапкин, Константин Сапелкин, Николай Усанов, Петр Девятков, Георгий Дробышевский...

Сам Борис Семенович Егоров показал свой любимый самолет во всем блеске. Послушная в его умелых руках машина горкой ушла в небо над аэродромом. Друзья в шутку называли такой полет «Егоркиной горкой».

Борис Семенович воспитал целую плеяду замечательных командиров воздушных судов, настоящих мастеров летного дела. Многие известные пилоты, составляющие золотой фонд отечественной гражданской авиации, с гордостью называют себя учениками Егорова. Честно выполняя свой инструкторский долг, Борис Семенович охотно делился с молодыми коллегами всем, что знал, что умел. Искренне радовался успехам своих питомцев, а те в свою очередь старались ни в чем не подводить своего наставника.

Вот что рассказывает о Борисе Семеновиче один из его учеников, а в дальнейшем и верный помощник в организации полетов Ил-62 по континентам планеты известный пилот Аэрофлота, ныне доктор технических наук Владимир Павлович Усков.

– В пилотской кабине Ил-62 и состоялась моя первая встреча с Борисом Семеновичем Егоровым. Помнится, выполнил два контрольных полета, а пилот-инструктор – ни слова в мой адрес. Держит связь с землей и смотрит куда-то в сторону. А после второй посадки спокойно как-то произнес: «Полетели сам». Ни тебе напутствий, ни наравоучений...

Я был поражен. И только позже, когда мы оба стали уже пенсионерами и вроде бы сравнялись по возрасту, я задал Борису Семеновичу вопрос: как и чем руководствовался он, исповедуя столь «гуманную» методику в столь ответственном деле, как ввод в командиров корабли?

– А почему я должен действовать по принципу «не пущать», если вижу, что рядом со мной сформировавшийся летчик? – удивился моему вопросу Егоров. – В таком случае лучше не мешать ему. Вот я и не мешал...

Самолету Ил-62 с первых же его полетов отдаловое ведущее место в основа-

нии дальних и сверхдальних маршрутов Аэрофлота. В эксплуатационных испытаниях нового авиалайнера самое активное участие принял Борис Семенович Егоров. Как это было рассказывает Владимир Павлович Усков.

– Эксплуатационные испытания Ил-62 начались на трассе Москва – Хабаровск. Уже тогда бывший советский премьер Алексей Николаевич Косыгин опоздание с вводом в строй Ил-62 охарактеризовал так: «...Отставание техническое перерастает в отставание политическое». Поэтому все, кто был причастен к «вводу в строй» нового авиалайнера, по-деловому торопились. За неделю выполняли три рейса. А вскоре к ним прибавились так называемые маршруты по «парадной петле» – трем экипажам Ил-62 предстояло продемонстрировать новый флагман Аэрофлота на авиационном параде в Домодедове. Один из них возглавил Борис Семенович Егоров.

...Пилоты-международники лучше других знают, что даже небо над каждым континентом особое. В любом таком полете, дневном или ночном, они учатся различать цвета и оттенки неба, движение воздушных масс, учатся предугадывать, где их может встретить гроза, а где будет штиль. Разумеется, неверно утверждать, что даже самые опытные из них знают все особенности воздушных дорог. Неожиданностей в небе было и остается больше чем на земле. Каждый такой полет – это задача с множеством неизвестных. Особенно, когда полет выполняется на принципиально новом самолете.

– Полеты через Атлантику всегда были и останутся в летном деле проверкой на профессионализм, – снова делится Усков. – Летели мы как-то в Монреаль. Подходим к Гренландии. Высота около десяти тысяч метров. Егоров сидит в правом крыле, я – в левом. И вдруг неожиданный треск – раскололось лобовое стекло правого пилота... Естественно, каждый из членов экипажа потянулся за кислородной маской, хотя вариометр кабинного изменения вертикальной скорости стоял на нулевой отметке, а перепад давления не изменился. Спокойный голос Бориса Семеновича в миг вернул нас к действительности, снял напряжение.

«Каковы будут ваши действия?» – обратился он к экипажу, словно во время занятий на тренажере. Мы переглянулись, осматрелись, поискали глазами показания приборов... И приняли решение «тянуть» до Монреаля на прежней высоте. Сообщили в Москву о случившемся, попросили доставить ближайшим же рейсом необходимое стекло в Монреаль.

В этом полете я узнал еще одну грань в характере Бориса Семеновича: его олимпийское спокойствие. Поразительный человек, удивительный летчик. Казалось бы, ничего подобного на Ил-62 до этого случая не было, в инструкциях подобный эпизод никак не отражен. И вдруг такое спокойствие и уверенное командирское решение: «Летим до Монреаля на прежней высоте»...

...По характеру скромный до застенчивости, Егоров начисто отрицается от каких-либо словесных возвышений его персоны. Сколько знаю Бориса Семеновича, ни разу не слышал его публичных выступлений на многочисленных «форумах» Аэрофлота, не видел в числе почетных гостей президиумов съездов, слетов и совещаний. «Образцово летать, учить

мастерству молодых – вот моя главная общественная работа», – всякий раз повторял он на вопросы журналистов.

Тем не менее придет время, и общественная работа целиком захватит Бориса Семеновича. Случится это, когда он перешагнет пенсионный возраст и станет членом ветеранского клуба «Экипаж». Есть такое общественное объединение старейших авиаторов Московского авиаузла, в котором собрались люди, многие годы находившиеся в гуще аэрофлотской жизни. Об этом клубе мы уже рассказывали в журнале. Члены его и сегодня не утратили интереса к тому, что происходит в гражданской авиации сегодня, интересуются, чем живут их родные авиаколлективы в наше трудное время.

Печальное это дело – быть сегодня пенсионером. Трудно не только материально. Людей буквально убивает потеря любимой работы и привычного общения с сослуживцами. Откровенная неужность новому обществу заставила их объединиться в общественный клуб, где бы они могли время от времени встречаться. И тем самым смягчить боль разлуки с авиацией. Надо видеть, как светлеют лица ветеранов, молодеют их взгляды, когда они вновь встречаются вместе. Их порой собираются до двухсот человек. И все знают друг друга. К каждому входящему в зал тянутся десятки рук, чтобы поприветствовать сотоварища по боевым полетам к партизанам, напарника по экипажу первого реактивного, соучастника в открытии новой линии Аэропорта...

Когда был разработан Устав клуба, на общем собрании выбрали председателя «Экипажа» – им стал всеми уважаемый Борис Семенович Егоров. Так наступила для него новая жизнь. О том, как справляется ветеран Аэропорта с непростой своей обязанностью, свидетельствует тот факт, что Егорова вторично избрали председателем ветеранского клуба. Люди видят, что Борис Семенович помнит о тех, ради кого и создавался авиаclub. «Экипаж» помогает ветеранам прежде всего решать чисто житейские проблемы: достать необходимые лекарства, помочь остро нуждающимся, морально поддержать тех, кто пал духом, защитить ветеранов в вопросах материального и социального обеспечения, поддерживать общественное движение летного состава в защите своих прав. Заботится «Экипаж» и о сохранении истории развития отечественной гражданской авиации.

– Легко ли Вам, Борис Семенович, привыкшему к действиям в пилотской кабине, умеющему обращаться с самой современной техникой, решать все эти земные проблемы, ввязуясь в непривычную для Вас канцелярщину? – спрашиваю я у Егорова.

– Вначале было нелегко, – признается Борис Семенович. – Но сегодня многое меняется к лучшему. В каждом из четырех московских аэропортов организованы филиалы «Экипажа», и у меня появились хорошие помощники. В большинстве своем – это мои коллеги, они понимают меня с полуслова, как когда-то понимали друг друга в полетах. Так что мы всегда находим общий язык.

Б. ОРЛОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Москва.

ЗА ОБЛАКАМИ — НАДЕЖДА



8 октября 1925 года над Зеленым лугом в Якутске пролетел маленький биплан «Сопвич», вызвав немалый восторг у собравшихся горожан, в большинстве своем никогда не видевших самолета. Пилотировал машину П. Фаддеев, а в качестве первого пассажира в самолете находился герой гражданской войны в Якутии Г. Егоров. С того дня и начинается летопись якутской гражданской авиации.

Роль и значение авиации в жизни этого сурового, но по своему красивого и щедрого края трудно переоценить. Без преувеличения можно сказать, что во многом благодаря воздушному транспорту удалось обеспечить высокие темпы развития народного хозяйства республики в предыдущие десятилетия. Якутские власти, обратившиеся семьдесят лет назад к народу по случаю первого полета самолета, были недалеки от истины, когда заявили: «Над лесами, аласами Якутии впервые за всю историю Якутского края пролетит железная птица — аэроплан, возвещающий своим приходом начало светлой жизни... Как каждому человеку нужен воздух, так и нам необходима воздушная связь с центром».

Сеть воздушных линий постепенно опутала всю республику. Эти линии связали столицу Якутии с районными центрами и протянулись за пределы края — в центральные районы России, в Сибирь, на Дальний Восток. «Малая» авиация стала верным помощником якутским скотоводам, горнодобытчикам, золотоискателям, рыбакам, лесоводам. Самоот-

верженно несли свою непростую вахту летчики полярной авиации.

К середине восьмидесятых годов воздушный транспорт Якутии достиг высокого уровня развития, он обладал хорошей технической и материальной базой, в состоянии был обеспечить самые разнообразные народнохозяйственные потребности республики. По случаю шестидесятилетия якутской гражданской авиации республиканское книжное издательство выпустило в 1986 году красочный альбом «Крылья Якутии». Вступительную статью к нему написал бывший тогда начальником Якутского управления гражданской авиации И. Дергилев. Он назвал якутов самым летающим народом в стране и привел массу интересных фактов из жизнедеятельности гражданской авиации. Вот некоторые из них. В то недалекое в общем-то время только за один день на самолетах и вертолетах перевозилось около шести тысяч пассажиров и шестьсот тонн грузов, более двухсот пятидесяти организаций и предприятий республики пользовались услугами авиации, а если бы все маршруты самолетов и вертолетов Якутского управления можно было соединить в одну линию, то она дважды олеялась бы земной шар.

Увы, теперь, десять лет спустя, картина несколько изменилась и, как можно догадаться, не в лучшую сторону. Хотя, впрочем, и сейчас население Якутии, быть может, остается самым летающим...

Республика Саха не торопится расставаться со своим недавним прошлым. Приезжаем человеку это бросается в глаза сразу. В Якутске, к примеру, сохранились названия, данные городским улицам и проспектам в советские годы, стоят на своих местах памятники революционным деятелям, а фасад средней школы в аэропорту украшает большой цветной портрет В. И. Ленина. Что ни говори, но коренные позитивные перемены в жизни этой некогда отсталой глубинки Российской империи произошли именно в годы советской власти, и забыть об этом невозможно. Хотя наличие и явные приметы происходящих ныне

в стране преобразований. Ну хотя бы наполненные продуктами и промышленными товарами прилавки магазинов и коммерческих палаток. И цены. Высоценные, прямо-таки сногшибательные цены. Москвичу или петербуржцу такой симбиоз старого и нового покажется странным, в Якутии же он существует и иной раз проявляется самым неожиданным образом.

После развала СССР правительство республики постаралось обеспечить Якутию максимальной независимостью от Центра, но не выпустило из-под своего контроля важнейшие народнохозяйственные комплексы, в том числе и воздушный транспорт. Авиаторы за голову хватились из-за

растущих как на дрожжах расходов, связанных с обеспечением полетов, но не смели отпустить цены на авиабилеты. Власти вроде бы из лучших побуждений — стремясь защитить социальные интересы жителей республики, для многих из которых самолет или вертолет нередко является единственным видом транспорта — а может и из популистских соображений, не позволяли увеличивать стоимость авиабилетов на местных воздушных линиях, закрывая убыточные маршруты. Обещав, правда, компенсировать затраты на все это. Но обещание так и осталось обещанием. Только однажды правительство перешло на счет Национальной авиакомпания

нии «Саха Авиа» пятьсот миллионов рублей, но в дальнейшем ограничивалось помощью лишь в закупке авиационной техники.

Между тем цены билетов на рейсы, выполняемые по местным трассам, становились все более и более смешными. Доходило до того, что на некоторые рейсы их стоимость не превышала цены на одну пачку сигарет.

Парадоксальность ситуации была налицо, и сейчас уже авиационные тарифы на местных линиях периодически в централизованном порядке индексируются в зависимости от инфляции. Но все равно по-прежнему остаются слишком далеки от реальных затрат. Авиаторы же, не имея возможности самим устанавливать тарифы, пошли по другому, доступному им пути: намного сократили количество рейсов по маршрутам местных воздушных линий. И потому сегодня в Якутском аэропорту все еще можно наблюдать давно позабытые в других местах картины: ажиотаж вокруг авиакасс, напряженные бдения у регистрационных стоек пассажиров, надеющихся на свободные места в самолете.



К 50-летию Победы в Якутске открыт памятник летчикам, перегонявшим самолеты по трассе Аляска — Сибирь. Фотография на память (слева направо): Генеральный директор НАК «Саха-Авиа» Д. Шамаев, участники легендарного перегона Ю. Яковлев, кавалер ордена Ленина А. Алексеев и первый заместитель Генерального директора А. Габышев.



Командир Мирнинского авиапредприятия Н. Терещенко.

Командир летного отряда Мирнинского авиапредприятия И. Сукачев.

Быть может, не пристало в статье, посвященной юбилею, писать о неприятном. Но ведь мы привыкли уже к тому, что последние годы в палитре наших праздников, даже самых ярких и торжественных, неизменно присутствуют грустные тона. К тому же, каким бы звонким ни был бой литавр, не заглушить ему навалившихся на нас проблем, о многих из которых до начала в стране так называемых перестроечных процессов мы и слыхом не слышали.

Гражданская авиация Якутии после распада некогда монолитного Аэрофлота претерпела серьезные структурные преобразования. Управление гражданской авиации после ряда эволюций превратилось в государственную Национальную авиакомпанию «Саха Авиа» во главе с генеральным директором Д. Шамаевым. Это крупнейшая авиакомпания в республике. В некоторых районах также появились новые

авиакомпаний, помельче. Одни из них вполне самостоятельны и независимы. Другие являются дочерними структурами Национальной авиакомпании. Кое-кто из последних мечтает о полной свободе и независимости, и на этой почве нет-нет да и вспыхивают конфликты. В качестве органа государственного регулирования деятельности гражданской авиации, как и в других регионах России, создано Региональное управление воздушного транспорта Республики Саха, которое возглавил В. Пинаев. Но эта структура пока мало что изменила к лучшему.

— Единственное наше достижение, — с горечью говорит заместитель начальника Регионального управления В. Семисалов, — это то, что гражданская авиация в Якутии пока еще существует.

Словом, напасти, обрушившиеся на авиаторов в связи с экономическими и политическими переменами в стране, внутриотраслевыми пертурбациями, дают о себе знать по сей день. Падение объемов



перевозок, дебиторская и кредиторская задолженности, стремительный рост цен на авиационную технику, ее ремонт... А тут еще и диктат властей в области цен. Как все это отражается на авиапредприятиях, можно проследить на примере Национальной авиакомпании «Саха Авиа».

Первое полугодие нынешнего года «Саха Авиа» закончила с убытком почти в семьдесят пять миллионов рублей. С такого факта начал нашу беседу начальник центра взаиморасчетов авиакомпании В. Ловчиков, замещавший в тот момент главного экономиста.

— Каждую пятницу, подводя итоги за неделю, — рассказывал Виктор Алексеевич, — решаем, какие счета оплачивать на следующей неделе в первую очередь. Дыр много, а средств... У нас четырнадцать отремонтированных самолетов находятся на авиаремонтных заводах — не можем их выкупить. Работы в народном хозяйстве практически свернуты. Местные линии



убыточны. Кое-как живем за счет рейсов, выполняемых по центральному расписанию. Благо, правительство закупило для нас пять Ту-154. Можно было бы увеличить прибыль, повысив тарифы на эти рейсы. Но тут уже не власти диктуют цены на

Н. Макаров, слесарь АТБ Национальной авиакомпании «Саха-Авиа», в гражданской авиации работает уже полвека.

Приглашаем в полет! Бортпроводницы Н. Огоконова, И. Киричек, О. Бадмациренова (слева направо).

Техник Л. Чигинцева работает на участке обработки полетной информации АТБ.



билеты, а законы рынка, конкуренция – ведь в республику по центральному расписанию выполняют рейсы и другие авиакомпании. Мучают, конечно, и неплатежи. Большую часть выручки, примерно шестьдесят процентов, получаем от продажи перевозок своим родным агентством, процентов двадцать – от крупных аэропортов, остальные деньги видим только на бумаге...

Финансовое положение авиакомпании усложняется содержанием стоящих «на приколе» из-за отсутствия объемов работ самолетов и вертолетов. На балансе у предприятия и маленькие аэродромы, аэродромные точки, куда раз в неделю, а то и в две, прибывает самолет. Отдача от таких аэродромов мизерная, а средства на них уходят солидные. Да и хлопот с ними от того, что редко летают туда самолеты, меньше не становится. Даже и прибавляется. Бывает, что предметом самого серьезного разбора на рабочих совещаниях в авиакомпании становится поведение... местных буренок, которые, отвыкнув от рева авиационных двигателей, забывают, кто настоящий хозяин на аэродромном поле, и выходят на него понапастись.

Самое печальное – у авиакомпании нет средств для социальной поддержки рабочих и служащих. Даже зарплату, достойную их труда, не может обеспечить. Авиационные специалисты, традиционно получавшие большую, чем в других отраслях, зарплату, здесь зарабатывают меньше инженеров и техников, служащих на других предприятиях. А ведь это якутские авиаторы. Условия труда у них ой-ой-ой какие. Попробуйте-ка на пятидесятиградусном морозе обслужить самолеты. И люди уходят. Главный инженер авиакомпании С. Касьянов сообщил удручающий факт: в нескольких авиационно-технических базах из-за нехватки специалистов пришлось назначить исполняющими обязанности начальными этих баз людей, не имеющих соответствующего образования. Катастрофически не хватает техников.

И наконец, о воздушном парке Национальной авиакомпании «Саха Авиа». Он не маленький. Шестнадцать Ту-154, четыре Ил-76, свыше двадцати Ан-74, двадцать пять Л-410, более ста Ан-2. Есть еще и Ан-12, Ан-26, Як-40, Ан-24, вертолеты Ми-2, Ми-8, Ми-6. У авиакомпании единственный, пожалуй, в стране пожарный вариант вертолета Ми-6 – Ми-6П Но!.. Из кажущегося обилия авиационной техники сравнительно новые машины – это Ту-154, Ил-76 и Ан-74. Износ остальных составляет шестьдесят – семьдесят процентов. В эксплуатации находится лишь половина числящихся на балансе Ан-2, всегда два Л-410 – нет объемов работ, нет запасных частей. Некоторую технику пришлось продать за ненадобностью. К примеру, из одиннадцати вертолетов Ми-6 осталось всего четыре: не было смысла их держать, если годовой налет на них составлял всего-навсего десять часов.

В то же время «Саха Авиа» нуждается в новой технике. Прежде всего в дальне- и среднемагистральных самолетах. Каких-нибудь два-три года – и основную технику, которой сегодня располагает авиакомпания, придется списать как исчерпавшую все свои ресурсы. И вот тут-то, пожалуй, тот факт, что «Саха Авиа» находится под эгидой государства, играет свою положительную роль. Во всяком случае это позволяет ей вести какой-никакой разговор о закупке новой техники. Правительство, хотя бы уже из престижных соображений (алмазно-золотая Саха да без приличных самолетов!), как правило, идет навстречу потребностям своей национальной авиакомпании.

ХРОНИКА ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ

- 8 октября 1925 года – первый полет самолета над Якутском.
- 1928 год – начало полетов гражданских самолетов по гидролинии Иркутск–Якутск.
- 1929 год – летчик М. Слепнев совершил полет к Томмоту, пристани на реке Алдан.
- 1935 год – организовано первое в Якутии летное подразделение.
- 1938 год – создан летный отряд спецприменения.
- 1941 год – образована Якутская авиагруппа; начато строительство авиалинии Красноярск–Якутск–Уэлькаль (Аляска) для перегонок боевых самолетов из США в СССР.
- 1942 год – воздушный мост Аляска–Сибирь начал действовать; построены и сданы в эксплуатацию аэродромы в Олекминске и Оймяконе.
- 1943 год – воздушная трасса Аляска–Сибирь продолжает работать; перегоночные транспортные авиополки выделены в самостоятельное соединение – 1-ю перегоночную авиадивизию ГВФ под командованием И. Мазурука.
- 1944 год – 1-я перегоночная авиадивизию ГВФ за образцовое выполнение заданий по перегонке боевых самолетов из США в СССР награждена орденом Красного Знамени. За три года в СССР из США было доставлено свыше восьми тысяч самолетов.
- 1946 год – образовано Якутское управление ГВФ; вышел первый номер многотиражной газеты якутских авиаторов «Северная трасса» (с января 1978 года по октябрь 1990 года газета не выходила).
- 1949 год – создан учебно-тренировочный авиаотряд Якутского управления ГВФ; началась эксплуатация самолета Ил-12.
- 1950 год – на Якутском аэродроме приземлились первые самолеты Ан-2.
- 1952 год – проведены испытания самолета Ил-14 в условиях низких температур; Якутское управление ГВФ реорганизовано в Якутскую авиагруппу Восточносибирского управления ГВФ.
- 1954 год – началось освоение самолета Як-12.
- 1956 год – открыто регулярное движение самолетов по трассе Якутск–Мирный.
- 1957 год – в Якутске впервые приземлился реактивный Ту-104, пилотируемый экипажем Героя Советского Союза П. Михайлова; в Нюрбинском аэропорту организована первая в Якутии вертолетная эскадрилья.
- 1959 год – в Якутск впервые прилетел турбовинтовой самолет Ил-18. Его экипаж возглавлял известный летчик-испытатель дважды Герой Советского Союза В. Коккинаки.
- 1960 год – экипаж Управления полярной авиации на самолете Ил-18 выполнил технический рейс по маршруту Москва–Тикси–Магадан.
- 1961 год – на воздушную линию Иркутск–Якутск вышел самолет Ан-10.
- 1962 год – Якутская авиагруппа преобразована в Якутское территориальное управление ГВФ; начались регулярные полеты самолетов Ил-18 по маршруту Москва–Свердловск–Красноярск–Якутск.
- 1963 год – сдан в эксплуатацию новый аэровокзал в Якутске.
- 1965 год – в Якутске приземлился турбовинтовой самолет Ан-24.
- 1966 год – в Якутске получил прописку самолет Ан-12; в аэропорту Нюрба впервые приземлился вертолет Ми-6; на трассе Москва–Черский стал курсировать самолет Ил-18.
- 1970 год – служба движения аэропорта Чульман начала обслуживать международную воздушную трассу Европа–Москва–Токио.
- 1972 год – рейсы по маршруту Якутск–Хандига–Зырянка, Якутск–Вилюйск, Якутск–Чульман–Тахтамыгда начали выполняться на самолете Як-40.
- 1973 год – в Центральном агентстве воздушных сообщений Якутского управления гражданской авиации вступила в строй автоматизированная система бронирования и продажи билетов (АСУ «Сирена»).
- 1974 год – в Якутском и Колымо-Индиригском объединенных авиаотрядах получил прописку грузовой турбовинтовой самолет Ан-26.
- 1976 год – на якутском аэродроме совершил посадку самолет Ил-76 для выполнения испытательных полетов в условиях низких температур; начались регулярные полеты самолетов Ту-154 по маршруту Москва–Новосибирск–Якутск.
- 1977 год – обслуживание высокоширотной научной экспедиции «Север-29» экипажами Колымо-Индиригского объединенного авиаотряда.
- 1980 год – на якутском аэродроме совершил посадку аэробус Ил-86, выполнивший пробный рейс из Москвы; обслуживание высокоширотной научной экспедиции «Север-32» экипажами Колымо-Индиригского объединенного авиаотряда; создан кустовой информационно-вычислительный центр Якутского управления гражданской авиации.
- 1983 год – начались регулярные полеты Ту-154 по трассам Якутск–Хабаровск и Якутск–Иркутск.
- 1985 год – экипажи Ту-154 Якутского авиапредприятия начали выполнять рейсы по трассе Якутск–Абакан–Свердловск–Ленинград.
- 1986 год – создано самостоятельное предприятие «Вычислительный центр», преобразованное в 1992 году в Акционерное общество «Вычислительный центр Якутавиа».
- 1991 год – для выполнения испытательных полетов в условиях низких температур в Якутск прибыл дальнемагистральный лайнер Ил-96-300; на базе Якутского объединенного авиаотряда создана авиакомпания «Якутавиатранс»; Якутское управление гражданской авиации преобразовано в концерн «Якутавиа».
- 1992 год – организовано Региональное управление воздушного транспорта Республики Саха (Якутия).
- 1993 год – ликвидирован концерн «Якутавиа» и создана Национальная авиакомпания (НАК) «Саха Авиа».
- 1995 год – в Якутске приземлился «Боинг-757». Цель полета: испытания самолета в условиях низких температур.

«Саха Авиа» ориентировалась да и продолжает ориентироваться на отечественную авиатехнику. Поэтому с интересом ждала появления самолета Ту-204. Но сейчас чаша весов, похоже, склонилась в сторону «Боинга-757». Специалисты авиакомпании и регионального управления, внимательно изучив и сопоставив технические и летные характеристики двух этих самолетов, пришли к выводу, что Ту-204 пока еще «сыроват» и требует доработки. Поэтому было принято компромиссное решение: взять на несколько лет в лизинг «Боинг-757», а за это время Ту-204, глядишь, доведут до нужной «кондиции» и его можно будет купить.

Есть нужда и в легких, экономичных летательных аппаратах. Но это уже касается не только Национальной авиакомпании, но и всех остальных авиапредприятий республики. По словам В. Семисалова, спрос на «панховские» работы в Якутии есть. Заказчиков отпугивают расценки на эти работы, а они высоки, потому что используется техника, требующая дорогостоящего обслуживания и «пожирательная» много топлива, удастся заменить ее на более совершенную и экономичную – быть может, удастся возродить в прежних объемах и «малую» авиацию Якутии. Возможно, неплохо покажет себя в якутском небе Ан-38, вопрос приобретения которого сейчас прорабатывается. А вот документация для закупки двадцати самолетов «Динго», рассчитанных на перевозку восьми пассажиров на расстояние до 800 километров, уже подготавливается.

И все-таки не все плохо в гражданской авиации Якутии. На торжествах, посвященных ее семидесятилетию, с гордостью говорили о том, что Якутский аэропорт получил статус международного. Правда, сначала он был международным как бы только для самого себя – то есть мог отправлять свои само-

леты за границу, но не мог принимать машины иностранных авиакомпаний. Но в конце лета это ограничение было снято, и теперь аэропорт в Якутске является международным в полном смысле этого слова. Тревожит, правда, то, что хотя техническая база здесь и признана годной для обслуживания международных рейсов, ее состояние, говоря языком специалистов, «лишь пограничное между соответствующим требованиям для данной категории аэропортов и не соответствующим». Но, конечно, будут приняты все меры для ее укрепления и сохранения за аэропортом статуса международного. Серьезность таких намерений подтверждает строительство в аэропорту нового современного международного терминала. Это единственная стройка в гражданской авиации республики. Ее заказчик – правительство Республики Саха, а генеральный подрядчик – одна из канадских строительных фирм. Новый терминал будет способен обслуживать семьсот пассажиров в час. А главное – он позволит улучшить обслуживание пассажиров, сделает их пребывание в аэропорту приятным и комфортным. Но, конечно, есть тут и коммерческий интерес.

Национальная авиакомпания Якутии потихоньку выходит на мировой авиационный рынок, надеясь, что это поможет ей, пусть не сразу, а хотя бы со временем поправить свое финансовое положение, выйти из кризиса. Действительно, такой шанс у нее есть. Ведь географическое положение Якутска делает его весьма заманчивым для многих зарубежных авиакомпаний, выполняющих полеты через Европу и Азию к Северной Америке. Нужно только приложить усилия, найти средства, чтобы обеспечить иностранным воздушным судам соответствующее мировым стандартам обслуживание. Естественно, «Саха Авиа» заинтересована и в том, чтобы самолеты под ее флагом как можно чаще летали за рубеж.

С. Терехов, начальник службы внешнеэкономических связей, которая была создана в Национальной авиакомпании в апреле прошлого года, рассказал, что первые пассажирские рейсы за рубеж «Саха Авиа» выполнила в Турцию. Затем последовали чартерные рейсы в Австрию, Англию, Болгарию, Китай, Швейцарию, Японию, Францию...

– В прошлом году авиакомпания совершила сто сорок международных пассажирских и грузовых рейсов, – сказал Семен Иннокентьевич. – Прибыль от этих рейсов пока невелика – от всей суммы выручки, получаемой авиакомпанией, она составляет примерно шесть процентов. Но мы только начинаем выходить на международный рынок. И следует признать, не очень пока хорошо оснащены, чтобы успешно соперничать с другими авиакомпаниями. Взять хотя бы самолеты, на которых летаем. Поэтому с нетерпением ждем, когда у нас появится «Боинг-757». До последнего времени не было у нас и приличного, соответствующего международным требованиям аэровокзала. Но сейчас эта проблема, можно сказать, уже решена. И еще. Угнетает наша собственная нерасторопность. Ведь в Якутии есть что посмотреть, и немало иностранных туристов приезжали бы сюда, позаботься мы о приличном сервисе для них, о порядке на наших дорогах, комфорте в гостиницах, уюте в ресторанах и барах. А пока лишь вывозим наших туристов за рубеж, и теряем валюту.

– Почему бы вам не побывать в Мирном? – не единожды предлагали мне в Якутске. И в региональном управлении, и в Национальной авиакомпании «Саха Авиа». И поясняли: коллектив мирнинского авиапредприятия – практически единственный в республике не только не имеет убытков, но еще и получает доходы. Прошлый год,



Самолеты Нерюнгринского авиапредприятия выполняют рейсы как по центральной расписанию, так и чартерные.

например, он завершил с прибылью в пятнадцать миллиардов рублей. «Это наш оазис», – удовлетворенно заметил заместитель начальника Регионального управления М. Васильев.

Существует два мнения об успехах мирнинских авиаторов. В первую очередь успех этот связывают с личными качествами руководителя предприятия Н. Терещенко.

– Ох и силен мужик, – говорили мне. – Хозяйственный. Каждую копейку считает. И характером строг. Умеет спрашивать с людей. Очень любит во всем порядок. В последние годы, все знают, производственная и трудовая дисциплина повсюду ослабла. А у Николая Николаевича в отряде все как в старые времена. Работники всех служб на работу обязательно выходят в форменной одежде, все выполняется по уставу, и субординацию там по-прежнему уважают.

А во-вторых, удалось, говорят, мирнинскому авиапредприятию вовремя и удачно найти для себя богатого «хозяина» – концерн «Алмаз – Россия – Саха»...

В трудной и очень непростой обстановке встречает свое семидесятилетие гражданская авиация Якутии. Кризис, охвативший ее, слишком глубок, и необходимы энергичные меры для его преодоления. Они принимаются. Разработана концепция реорганизации, стабилизации и развития воздушного транспорта Республики Саха на ближайшие два года. Программа выживания – так называют ее здесь неофициально. Это объемный документ, в котором подробно изложены финансово-экономические механизмы обеспечения устойчивого функционирования воздушного транспорта и поддержка летной годности авиационной техники, принципы формирования хозяйствующих субъектов, основные направления в развитии гражданской авиации, а также в кадровой политике и социальной защите авиарботников. Ключевая позиция – структура, хозяйство и финансовая политика воздушного транспорта Якутии должна соответствовать сегодняшним экономическим реалиям в стране.

По сути в республике идет реформа гражданской авиации. Как она пройдет, приведет ли к ожидаемым результатам, зависит от взаимопонимания и целеустремленности всех участвующих сторон.

...А праздник состоялся. С торжественным вечером, чествованием ветеранов, вручением сувениров и памятных значков, демонстрацией авиационной техники.

История гражданской авиации Якутии богата интересными и знаменательными событиями, многим из которых можно посвятить отдельные статьи и книги. В день юбилея с благодарностью, думаю, вспомнили имена тех, кто открывал воздушные трассы в республике, строил гражданскую авиацию Якутии, осваивал новые типы воздушных судов, в годы войны перегонял для фронта самолеты по трассе Аляска – Сибирь. Немного значили бы наши планы без опоры в дне вчерашнем. У якутских авиаторов такая опора есть, и значит, все у них должно получиться.

Но есть еще одно веское основание верить, что настанет день и гражданская авиация Республики Саха вновь в полную силу распрямит свои крылья – Якутии без авиации никак нельзя.

Т. СУВОРОВА,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Якутск.

Фото В. СТЕФАНСКОГО.

Акционерное общество «ЖУКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»



Старейшее предприятие предлагает по ценам завода-изготовителя наземную технику:

АПА-5Д,
АПА-5ДМ,
ВЗ-20-350,
ЭГУ-17/35М,
УВЗ-2.

Специальные пожарные автомобили различного назначения:
АГ-12, АБР-4,
АШ-5, АШ-6,
АПП-4/400, АЛП-5,
АД-45/20,
АСА-042/250,
АСО-20.

На снимке: автомобиль пожарный газодымозащитной службы АГ-12.

Наш адрес: 140160, Московская область,
г. Жуковский, ул. Заводская, 3.
Телефоны: (095) 556-98-51, 556-92-43.
Факс: (095) 556-85-14.

ЛЕГКИЙ
ЭЛАСТИЧНЫЙ
ПОЖАРОСТОЙКИЙ
ИМПОРТНЫЙ
ПОРОЛОН



ИМЕННО ТАКОЙ ПОРОЛОН ПОКУПАЮТ
ВЕДУЩИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ МИРА



А/О ОРЛОН

Доставим вагоном, контейнером, автомобилем.
Расширим региональную сеть дилеров.
Оплачиваем услуги посредников.

125319, г. Москва, ул. Черняховского, д.9. Тел: 152-9871. 152-7815 Факс: (095) 152-6971

г. ОМСК

ИЛ-86: ПЯТНАДЦАТЬ ЛЕТ В НЕБЕ

В декабре этого года исполняется пятнадцать лет, как начал перевозить пассажиров первый отечественный широкофюзеляжный самолет Ил-86. Начало его эксплуатации в Аэрофлоте было положено во Внукове. Декабрьским вечером 1980 года состоялся первый рабочий рейс Ил-86 с пассажирами на борту — рейс № 667 по маршруту Москва — Ташкент. Открыть навигацию на новом корабле было доверено лучшему экипажу, прошедшему школу у летчиков-испытателей ОКБ им. С. В. Ильюшина и ГосНИИ ГА. Воздушный лайнер из Москвы в Ташкент вел пилот первого класса В. А. Калиманов, а рейс Ташкент — Москва выполнял инженер-пилот А. С. Каледин.

Но настоящим «крестным отцом» Ил-86 на фирме «Ильюшина» считают заслуженного летчика-испытателя СССР Героя Советского Союза Э. И. Кузнецова. Именно он взлетел на 150-тонной крылатой машине почти из самого центра Москвы — с Центрального аэродрома на Ленинградском проспекте. А потом сажал Ил-86 при одном и двух отключенных авиадвигателях, приземлял его с «неработающими» тормо-

зами, выводил из наметившегося штопора...

Появление на воздушных трассах 350-местного широкофюзеляжного Ил-86 ознаменовало начало нового этапа в развитии пассажирских перевозок Аэрофлота. Рассчитанный для полетов на наиболее загруженных линиях средней протяженности, самолет выдержал испытание временем.

Летом 1981 года рейсом Москва — Берлин начались регулярные полеты Ил-86 за рубеж. А вслед за ним были выполнены рейсы в Прагу, Будапешт, Вену, Брюссель, Гамбург, Цюрих, Франкфурт-на-Майне, Париж, Дюссельдорф. Вскоре к ним прибавились полеты в Дели, Мадрид, Софию, Ханой, Гавану, Пекин, Буэнос-Айрес...

Кто же они — первооткрыватели международных полетов на Ил-86? Бесспорным лидером был командир подразделения этих самолетов Владимир Паршин. Он возглавлял практически все первые полеты Ил-86 за рубеж. В частности, рейсы на Берлин, Вену, Париж... Строгим и ответственным экзаменом были для командиров экипажей, настоящих мастеров летного дела В. Мишустина, Ю. Овсянникова, В. Пильщикова, Г. Шереметьева, В. Филатова и других полеты на Ил-86 в Дели, Гавану, Ханой.

В авиационном комплексе «Ильюшин» сложилась традиция: создав даже очень хороший и удачный самолет, не считать работу над ним законченной. Всякий раз начало серийного производства означает и начало поиска путей дальнейшего улучшения машины. Это позволяет продлить самолету «жизнь», держать его на уровне постоянно растущих требований заказчиков.

Традиция эта не обошла стороной и первый отечественный «аэробус». Совместно с известной французской фирмой «Снекма» ильюшинцы разработали проект установки на самолете Ил-86 высокоэкономичных и мощных двигателей CFM-56, тяга которых даст возможность летать ему на расстоянии до восьми тысяч километров. Увеличение дальности, «проходимость» двигателей по шумам, другие улучшенные параметры помогут самолету значительно расширить географию международных полетов. Как тут не вспомнить высказывание одного из авиаконструкторов: любой самолет настолько хорош, насколько хороши его двигатели. К сожалению, из-за финансовых трудностей проект этот медленно реализуется, хотя ильюшинцы подготовили по нему практически все необходимое.

О. БОРИСОВ

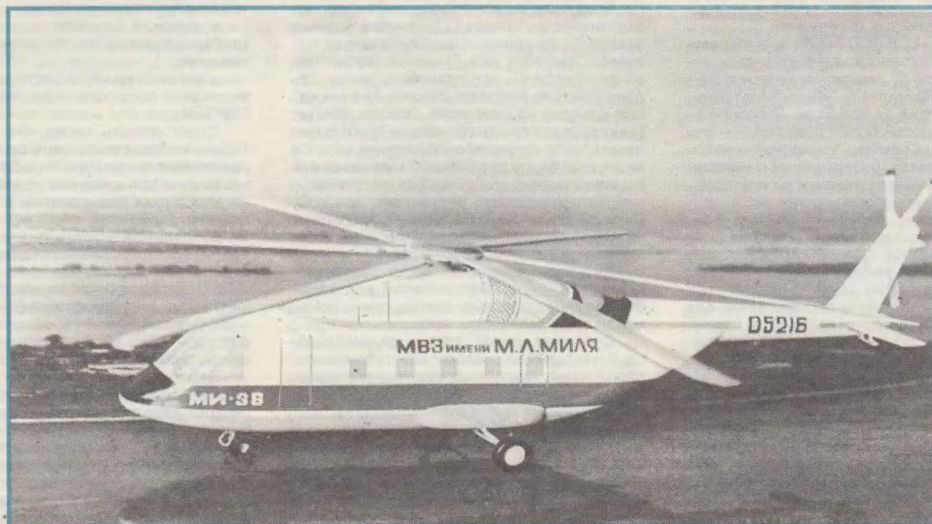
1981 год. Так встречали первый рейс Ил-86 в аэропорту Софии.

Фото Н. НИЛОВА.

г. Москва.



«EUROCOPTER» —



ЛИДЕР МИРОВОГО ВЕРТОЛЕТОСТРОЕНИЯ

Вертолеты все увереннее входят в нашу жизнь. Они обрели достойное место в системе общественного транспорта, аварийных служб, средств повышения деловой активности. И большая заслуга в этом принадлежит финансово-промышленной группе «EUROCOPTER» — лидера мирового вертолетостроения. Сегодня «EUROCOPTER» — ведущий производитель и экспортер вертолетов в Европе и второй в мире. Около одиннадцати тысяч винтокрылых машин продано тысяче семистам заказчикам в ста двадцати шести странах мира.

Финансово-промышленная группа «EUROCOPTER» была образована в январе 1992 года. Это первая полностью взаимозависимая Европейская авиационная структура, созданная на базе ведущих вертолетных фирм Франции и Германии. По существу это был один из первых европейских финансово-промышленных союзов в области аэрокосмического производства. Подобные структуры появляются сейчас в различных отраслях ракетостроения, производства космических спутников, аэробусов и многих других.

Капитал группы «EUROCOPTER» акционирован на двух уровнях. На первом — «Aerospatiale» (Франция) и «Deutsche Aerospace» (Германия) с долевым участием соответственно шестьдесят и сорок процентов образовали холдинговую компанию «EUROCOPTER Holding S. A.». Далее, на втором уровне была создана структура общего управления «EUROCOPTER S. A.» с

долевым участием уже «EUROCOPTER Holding» — семьдесят пять процентов и непосредственно (напрямую) владельцем двадцати пяти процентов является все та же «Aerospatiale».

«EUROCOPTER S. A.» является полным равноправным владельцем и осуществляет руководство промышленными подразделениями «EUROCOPTER France», «EUROCOPTER Deutschland», а также структурой маркетинга «EUROCOPTER International» и «EUROCOPTER Participations». Штаб-квартира «EUROCOPTER» находится в Париже. Президент и исполнительный директор «EUROCOPTER S. A.» от французской стороны Жан-Франсуа Биге. Одновременно он руководит работой «EUROCOPTER France». Сопрезидентом от немецкой стороны и руководителем «EUROCOPTER Deutschland» является доктор Зигфрид Соботта.

Столь сложная структура объясняется отсутствием единого европейского законодательства. Поэтому каждое отделение работает по своим национальным законам. Когда будут разрешены вопросы законодательства, эта структура будет попросту не нужна и «EUROCOPTER» преобразуется в единое предприятие. А пока...

«EC France» и «EC Deutschland» — это производственные фирмы, преобразованные из бывших вертолетных отделений компаний «Aerospatiale» и «MBB-Deutsche Aerospace». Они занимаются разработкой, производством новых вертолетов, а также обеспечением сопровождения эксплуатации уже существующих. Французское вер-

толетное отделение расположено в городах Мариньяне (близ Марселя) и Ла Курнёв. Общая площадь производственных площадей двести тысяч квадратных метров, численность работающих шесть тысяч человек. В Мариньяне расположены: ОКБ, опытный и серийный заводы, лаборатории с испытательными стендами. Производственный центр в Ла Курнёв специализируется на разработке, производстве и испытании лопастей винтов вертолетов. Вертолетное отделение располагает также испытательным центром на аэродроме в Ле Бурже.

Производство вертолетов «BO 105» и «BK 117» ведется в городе Доннавет, что в ста километрах от Мюнхена. В самом пригороде Мюнхена — Оттобрюнне расположены головной офис и подразделения, занимающиеся разработкой и проектированием вертолетов. Численность работающих более трех тысяч человек.

«EC International» была создана для согласования экономических интересов еще в мае 1991 года. Сейчас она занимается маркетингом и продвижением на рынок всей производимой продукции группы. Президентом «EC International» в настоящее время является Филипп Араш.

В свою очередь «EC Participations» объединяет все иностранные подразделения группы, осуществляющие продажу, переоборудование, разнообразное обслуживание, устранение неисправностей и многое другое. Практически эти подразделения охватили весь земной шар. «EURO-

COPTER» имеют свои дочерние предприятия в США, Канаде, Мексике, Бразилии, Великобритании, Испании, Бельгии, Нигерии, Южной Африке, Турции, Японии, на Филиппинах и Австралии.

Основное направление работ «EURO-COPTER» — создание специализированных вертолетов, которые могут легко и быстро изменять свое целевое назначение. Так решается самая трудная проблема для эксплуатантов, которые ограничены в финансовых средствах и не в состоянии приобрести и эксплуатировать несколько вертолетов различного назначения.

Сегодня «EUROCOPTER» — это семь поколений вертолетов двенадцати различных вариантов от легкого однодвигательного «A. S. 350 Ecureuil» («Белка») до двухдвигательного «A. S. 332 Super Puma» («Супер Пума») массой более девяти тонн. Это самый широкий выбор гражданских и военных вертолетов, создаваемых с использованием новейших технологий и способных охватить до восьмидесяти пяти процентов мировых потребностей.

Ярким представителем специализированных вертолетов стал «BO 105». Две эти машины уже появились и в российском небе. В конце 1994 года Министерство Российской Федерации по чрезвычайным ситуациям закупило два вертолета: один — в санитарном, другой — в поисково-спасательном варианте.

«BO 105» разработан в первой половине шестидесятых годов. Свой первый полет опытный образец совершил 16 февраля 1967 года. Серийный вертолет «BO 105A» выпускается с 1969 года. В 1974-м появляется его вторая модификация — «BO 105C», а в 1975-м — третья — «BO 105CB». И, наконец, спустя еще несколько лет, вслед за «BO 105CB-4» — «BO 105 CBS-5» «Super Five». В настоящее время уже разработан вариант для условий высокогорья и жаркого климата «BO 105LSA-3 Super Lifter».

«BO 105 CBS-5» — легкий многоцелевой вертолет с двумя двигателями, очень практичный и экономичный, с прекрасными летными характеристиками. Он обладает хорошей маневренностью и управляемостью даже при отрицательных перегрузках. Пилоты выполняют на нем такие фигуры высшего пилотажа, как петли, бочки, перевороты на спину, полеты по профилю рельефа местности и т. д.

Вертолет эксплуатируется в двух основных вариантах: транспортном и санитарном. Основные его характеристики: максимальная масса 2500 кг; полезная нагрузка 1180 кг; два турбовальных двигателя мощностью по 313 кВт (420 л. с.); максимальная крейсерская скорость 243 км/ч; практический потолок 5180 м; дальность полета 564 км; продолжительность

полета 3,5 ч; диаметр несущего винта 9,84 м; экипаж 1–2 чел. и 4–5 пассажиров.

Машина оснащена четырехлопастным несущим винтом системы «Болкоф» с жестким креплением лопастей и гасителями колебаний. Лопасть складывающаяся прямоугольной формы в плане. Изготовлены из усиленного композитного стеклопластика и имеют линейную крутку — 8°. Втулка несущего винта выполнена из титанового сплава и имеет массу всего семидесят два килограмма.

Фюзеляж в основном выполнен из алюминиевых сплавов, вспомогательные элементы из усиленного композитного волокна. Он имеет две откидные двери пилотской кабины, две сдвижные двери салона для пассажиров и сзади — две откидные створки на шарнирах. Шасси не убирающееся ползкового типа, не требующее никакого технического обслуживания. На хвостовой балке расположен неподвижный горизонтальный стабилизатор и вертикальный киль, хвостовая опора типа костьль. Рулевой винт — двухлопастной, закреплен на левой стороне вертолетного кия, имеющего аэродинамический профиль.

Силовая установка — два двигателя «Allison 250-C 20 В» с экраном для предотвращения попадания посторонних предметов.

Вертолет имеет две гидросистемы, сдублированную систему электропитания, отдельные маслосистемы и топливные системы двигателей. Отказ любой из них не приводит к прекращению полета.

Модель «BO 105», имеющая отличную репутацию, нашла широкое применение во всем мире, например, в ФРГ, Великобритании, Испании, США, Норвегии, Канаде. В Северной и Латинской Америке эксплуатируется около трехсот вертолетов «BO 105», в Европе — более трехсот, Африке — пятьдесят, на Ближнем Востоке — более шестидесяти, в Азии — около ста пятидесяти. В настоящее время компания уже поставила заказчикам в разные точки мира более тысячи четырехсот вертолетов «BO 105», которые в сумме налетали более трех миллионов часов, в среднем по триста тысяч часов в год.

Существуют так называемые вертолеты-долгожители «BO 105», налетавшие уже восемнадцать тысяч часов, в среднем по триста часов в месяц. И до сих пор они активно эксплуатируются.

Модель «BO 105», выпускаемая также за пределами Германии, например, в Канаде, эксплуатируется в различных климатических условиях в сорока двух странах мира ста сорока пятью различными потребителями, среди которых есть и крупные организации, и частные владельцы.

«BO 105» обладает рядом преимуществ по сравнению со своими конкурентами,

например, экипировкой для многоцелевого применения:

- модульная конструкция основных агрегатов вертолета и двигателей;
- неограниченный срок их эксплуатации (по состоянию);
- небольшая продолжительность и трудоемкость технического обслуживания;
- функциональный и современный планер;
- высокая степень надежности;
- нетрудоемкое и не дорогостоящее техническое обслуживание;
- высокий процент компонентов, не требующих никакого технического обслуживания;
- высокая унификация агрегатов и оборудования с другими вертолетами «EURO-COPTER».

Стоит указать также, что модель «BO 105» позволяет выполнять самые сложные ремонтные процедуры и работы по техническому обслуживанию непосредственно на площадках базирования в полевых условиях.

Модульная конструкция двигателя, например, позволяет производить замену отдельных модулей без снятия с вертолета самой силовой установки. Ресурс рабочего колеса центробежного компрессора — 3550 часов, или 9150 циклов, газогенератора — 1775 часов (3000 циклов), а силовой турбины — 4550 часов (6000 циклов).

Вертолет очень прост в техническом обслуживании, все динамические агрегаты доступны для человека среднего роста без каких-либо дополнительных средств. Наглядное подтверждение эксплуатационной технологичности вертолета дают данные по выполнению монтажно-демонтажных работ: продолжительность замены двигателя двумя механиками составляет шестьдесят минут, а самого трудоемкого агрегата — главного редуктора — всего двести сорок минут (также двумя механиками). Практически все работы выполняются прямо на стоянке вертолета, не требуя специального ремонтного цеха.

Ежедневная инспекция и подготовка к полетам выполняются одним человеком и включают в себя: предполетную подготовку к первому вылету продолжительностью пятнадцать минут. Подготовка к последующим полетам (без заправки) занимает шесть минут и заправка вертолета семь минут.

Вертолет BK 117.

Вертолет BO 105 CB-5 «EC Super Five».

Вертолет AS 350 B 2 «Ecureuil».

Фото фирмы «EUROCOPTER».



Межполетные регламентные работы рекомендуется проводить каждые пятьдесят часов по полету вертолета (один человек выполняет их в течение одного часа семи минут) и каждые сто часов (один человек выполняет их соответственно в течение двух часов двенадцати минут).

Периодическое запланированное техническое обслуживание требуется проводить через каждые триста часов полета вертолета (один человек его выполняет в течение семидесяти девяти часов), потом через каждые шестьсот часов (время соответственно сто два часа) и каждые две тысячи четыреста часов или через каждые пять лет (время соответственно сто семьдесят восемь часов). Суммарная трудоемкость обслуживания вертолета составляет 0,96 чел.-час/час полета для модели «ВО 105».

«ВО 105» — это классический пятиместный вертолет, который является наглядным подтверждением того, что европейские вертолетостроители смогли достигнуть успешного серийного производства, несмотря на сравнительно небольшой объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в этой сфере.

На базе удачной конструкции в течение последних тридцати лет были достигнуты значительные улучшения летно-технических характеристик. Модель «ВО 105 EC Super Five» лишь в очередной раз подтверждает это, так как без значительного изменения основных агрегатов динамической системы полезная нагрузка была увеличена на сто пятьдесят килограммов. Накопленный опыт серийного производства и постоянная работа по улучшению характеристик различных компонентов конструкции вертолета, в частности, лопастей несущего винта, а также научно-исследовательские работы в сфере аэродинамики и конструирования простей в техническом обслуживании вертолетов, привели к значительному увеличению объемов продаж и выдвинули компанию на позицию лидера среди вертолетостроителей мира.

Вот лишь некоторые результаты деятельности «EUROCOPTER» на начало 1994 года: в эксплуатации находится более восьми тысяч вертолетов; с момента эксплуатации налет винтокрылых машин «EUROCOPTER» составил 33 698 700 часов. Прибыль за 1993 год превысила десять миллионов французских франков, в том числе доля экспорта составила 5,83 миллиона французских франков. Однодвигательные вертолеты составили 36,1 процента продукции, что принесло 7,3 процента от общей прибыли; легкие двухдвигательные вертолеты — 38 процентов продукции и 24,7 процента прибыли и, наконец, тяжелые двухдвигательные — 25,9 процента и 68 процентов соответственно.

Сегодняшние успехи объясняются тем, что в трудные времена «EUROCOPTER» нашел единственно правильное решение — на основе широкой интеграции сил и средств мощное инвестирование в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, другими словами, работа на перспективу.

В настоящее время у «EUROCOPTER» две стратегические линии: производство уже существующих вертолетов и разработка новых программ, таких, как «EC 120» и «EC 135» гражданского применения и «Ti-ger» и NH-90» военного.

За долгое время своего существования «EUROCOPTER» завоевал репутацию надежного партнера. Открытого для широкого сотрудничества в самых различных областях от разработки и производства, эксплуатации и ремонта, вплоть до сервисного обслуживания и лизинга вертолетов. Это с успехом в очередной раз доказал «EUROCOPTER» на Международном аэрокосмическом салоне «МАКС-95» в городе Жуковском.

В ходе его работы (кроме уже известного «ВО 105») состоялась презентация нового для России легкого вертолета среднего класса «BK 117 B-2». Кроме того, на рынке предлагается «BK 117 C-1», вариант с более мощными двигателями фирмы «Turbomeca Ariell E2». Основные характеристики «BK 117 B-2»: максимальная подъемная масса 3350 кг; 1–2 чел. экипажа и 9–10 пассажиров (одиннадцать человек в сумме); полезная нагрузка 1595 кг; силовая установка — два турбовальных двигателя «Lycoming LTS 101-750B-1» мощностью по 510 кВт (684 л. с.) каждый; максимальная крейсерская скорость 247 км/ч; дальность полета 540 км. Этот вертолет применяется в основном в медико-санитарном варианте и для VIP. В Америке «BK 117» заслужил звание «Ангел-спаситель». Ни один репортаж «Служба Спасения — 911» не обходится без этого вертолета.

На салоне он пользовался большим успехом. Ничего подобного российские вертолетостроители представить не смогли. Россия показала в основном боевые машины и гражданские средние и тяжелые вертолеты. Легкие же были представлены в виде макетов.

На «МАКС-95» работало высшее руководство «EUROCOPTER» в лице доктора З. Соботты и Ф. Араша. Д-р З. Соботта выразил удовлетворение результатами салона. По его словам, «...по сравнению с первым салоном, «МАКС-95» гораздо лучше организован, значительно возросло представительство фирм, увеличилось количество летательных аппаратов, заинтересованных лиц. Раньше было много разговоров, обсу-

дались планы кооперации, теперь же больше конкретности. У российского вертолетного руководства, сказал д-р З. Соботта, — появился более реалистичский взгляд на вещи. От общих концепций они перешли к реальным проектам. Разговор стал предметнее».

Рассказывая о себе, президент был краток. После окончания в 1969 году университета работал на автомобильной фирме «Даймлер-Бенц». По роду своей деятельности (д-р З. Соботта занимался автобусным бизнесом) неоднократно бывал в России и хорошо знаком с нашей страной. В 1992 году в связи с расширением сферы деятельности интересы «Даймлер-Бенц» распространяются на аэрокосмическую отрасль, и д-р З. Соботта начинает работать во вновь созданной структуре «EUROCOPTER».

Рассуждая о рынке вертолетов в России, президент отметил, что подразделяет его на две области: в первой — средние и тяжелые проекты, здесь превосходство российских производителей; во второй — легкие вертолеты. Здесь пространство еще не заполнено, образовалась своего рода ниша, которую и пытались заполнить в настоящее время. Доктор З. Соботта подчеркнул, что, конечно, от появления «ВО 105» российские производители не в восторге, но не существует российского рынка вертолетов, есть мировой вертолетный рынок. И появление «ВО 105» в одном из его регионов, как впрочем и во всем мире, явление закономерное. Поэтому политика «EUROCOPTER» в России — расширять и углублять сотрудничество на базе российских производителей.

«EUROCOPTER» одним из первых появился в России. Представительство было открыто в Москве еще в 1993 году. Возглавил его молодой и инициативный бизнесмен Алексис Грабар. Он сумел в короткий срок наладить деловое сотрудничество в самых различных областях вертолетного бизнеса. Большая его заслуга в том, что, несмотря на огромные трудности, официальные власти, предпринимательские круги, авиаторы, пресса и все, кто любит винтокрылые машины, увидели в лице «EUROCOPTER» партнера в решении проблемы деловой активности вертолета как транспортного и аварийно-спасательного средства.

Евгений МАТВЕЕВ,
кандидат технических наук

Сообщаем реквизиты московского представительства «EUROCOPTER»: 101000, Москва, Покровский бульвар, 4/17, подъезд 3, кв. 36.
Телефон: (095) 230-26-37.
Факс: (095) 207-70-39.





НАЦИОНАЛЬНАЯ ГОРДОСТЬ РОССИИ

В. КОВАЛЕНКО,
начальник Военно-Воздушной инженерной
Академии имени профессора Н. Е. Жуковского,
дважды Герой Советского Союза,
летчик-космонавт СССР, генерал-полковник авиации, профессор

На заре становления отечественный воздушный флот собственных авиационных учебных заведений практически не имел. Первые русские летчики обучались во Франции, механики и мотористы также нередко учились за рубежом, а то и вовсе были самоучками. О дипломированных авиационных инженерах, подготовленных в российских учебных заведениях, тогда даже и не мечтали.

Летом 1918 года состоялся Всероссийский авиационный съезд, который заслушал доклад отца русской авиации профессора Николая Егоровича Жуковского о научных принципах подготовки высококвалифицированных летных и инженерно-технических специалистов. Выполняя поручение съезда, Н. Е. Жуковский вместе со своими учениками организовал в 1919 году московский авиатехникум. Через год, 23 ноября 1920 года, он был преобразован в институт инженеров Красного Воздушного Флота, а в 1922 году по решению Реввоенсовета Республики — в академию Воздушного Флота имени профессора Н. Е. Жуковского. Она стала первым высшим авиационным учебным заведением страны. Перед академией была поставлена главная задача: в короткие сроки дать Красной Армии военных инженеров-механиков, умеющих эксплуатировать военную технику, инженеров по конструкции и производству самолетов, аэростатов. Кроме того, на академию была возложена работа по научным исследованиям теоретических и практических вопросов в области авиации и воздухоплавания.

С первых дней своего существования академия готовила кадры не только для армии, но и для Гражданского Воздушного Флота. Учебным планом предусматривалось изучение принципов конструирования пассажирских самолетов и авиадвигателей, основ разработки линий воздушных сообщений, экономики гражданской авиации. В процессе обучения каждый слушатель должен был выполнить курсовой проект по одному из направлений гражданской авиации. Так, из более чем трех десятков дип-

ломных проектов слушателей первого выпуска академии, состоявшегося в 1925 году, шесть были посвящены разработке линий воздушных сообщений, причем в основном международных. Некоторые проекты касались конструирования многоместных по тем временам пассажирских самолетов. К примеру, слушатель И. Лебедев сделал свой дипломный проект по теме «Пятиместный пассажирский самолет», а один из первых русских летчиков слушатель академии Х. Славосоров разработал проект по теме «Воздушная линия Одесса — Константинополь». Кстати, после защиты диплома Харитон Никанорович Славосоров получил назначение в Гражданский Воздушный Флот. Были направлены в различные учреждения и подразделения ГВФ и другие инженеры первых выпусков академии.

В разные годы в академии проходили подготовку и переподготовку пилоты гражданской авиации. В марте 1928 года здесь начали работать курсы усовершенствования пилотов ГВФ, а в 1958–1959 годах в академии проходили подготовку к полетам в

Арктике и Антарктике летчики, инженеры и техники полярной авиации.

Слушателями академии в 30-е годы были шесть из семи первых Героев Советского Союза: А. В. Ляпидевский, Н. П. Каманин, И. В. Доронин, С. А. Леваневский, В. С. Молоков, М. Т. Сlepнев. Преподаватели академии готовили к рекордным дальним перелетам экипажи С. А. Леваневского, В. П. Чкалова, В. С. Гризодубовых.

Вскоре после начала Великой Отечественной войны в академии был создан учебный центр, в котором прошли переучивание на новую авиационную технику сотни летчиков, штурманов, инженеров и техников. Под руководством Героя Советского Союза М. М. Расковой в октябре 1941 года в «Жуковке» начинается формирование женских авиационных полков из летчиц ГВФ, аэроклубов Осоавиахима и женщин-авиаторов, состоявших в кадрах ВВС. Значительный вклад в развитие гражданской авиации внесли конструкторы и ученые — воспитанники и сотрудники академии С. В. Ильюшин, А. С. Яковлев, А. Н. Туполев, В.



Петровский дворец, переданный академии им. Н. Е. Жуковского в 1923 году.

Ф. Болховитинов, С. Г. Козлов, Н. Д. Кузнецов, С. К. Туманский, С. А. Кочергин, Н. М. Харламов, А. Д. Чаромский, В. А. Чижевский.

Инженер-выпускник академии 1926 года Б. П. Лисунов перед войной руководил внедрением в серийное производство на отечественных заводах американского лицензионного самолета ДС-3. При его участии впервые в нашей стране был применен плазово-шаблонный метод производства для крупных серий. Выпускавшийся затем в течение двадцати лет самолет Ли-2 в послевоенные годы был одним из основных самолетов Аэрофлота.

А вот еще один интересный и, к сожалению, мало известный факт. Лаборатория организации производства и ремонта академии в 1928 году первой в стране освоила электросварку углеродистой стали в самолетостроении. Работами лаборатории руководили С. Г. Козлов и П. Н. Львов. Были разработаны теоретические и практические вопросы применения нержавеющей стали, технологические процессы электросварки, созданы машины для стального самолетостроения. Чтобы внедрить новшество в производство, в ГВФ было образовано специальное конструкторское бюро под руководством инженера А. И. Путилова, которое в 1929–1931 годах занималось, и опять-таки в академии, постройкой первых самолетов «Сталь-2» и «Сталь-3». Эти машины летали на линиях Аэрофлота до войны и в годы войны.

Вообще надо сказать, что воспитанники академии имени Н. Е. Жуковского в разные годы внесли значительный вклад в организацию эффективной деятельности Гражданского Воздушного Флота. Начальниками Главного управления ГВФ работали выпускники академии генерал-майор авиации В. С. Молоков, маршал авиации Ф. А. Астахов, генерал-полковник авиации Г. Ф. Байдуков, маршал авиации С. Ф. Жаворонков, главный маршал авиации П. Ф. Жигарев. В Аэрофлоте одно время работал и генерал-полковник авиации Н. П. Каманин. В 1930 году военный комиссар академии Я. Я. Анвельт был назначен главным инспектором ГВФ. Позднее он стал заместителем начальника Главного управления ГВФ. Традиция дошла до наших дней. Многие выпускники академии – доктора и кандидаты наук работают сегодня в Московском государственном техническом университете гражданской авиации, научно-исследовательских учреждениях отрасли.

Но вернемся в прошлое... В далекие двадцатые годы в академии начались первые научные исследования в области ракетной и космической техники, подготовки полетов в космос. Эти работы проходили при непосредственном участии основоположника космонавтики К. Э. Циолковского, который был, кстати говоря, почетным профессором академии. В нашем учебном заведении проектировались и строились первые отечественные стратегические ракеты и космические летательные аппараты, исследовались проблемы управления, навигации в космосе, создавались системы обеспечения жизнедеятельности и спасения космонавтов. В академии получили инженерное образование 15 летчиков-космонавтов, в том числе первый космонавт планеты Юрий Гагарин и первая женщина-космонавт Валентина Терешкова.

Это не случайно, ведь по своему педагогическому потенциалу, фундаментальности и актуальности научных исследований, технической оснащенности академия является уникальным высшим авиационным учебным заведением и научным центром страны – поистине национальная гордость России!

В академии сегодня работают около ста докторов и более пятисот кандидатов наук. Среди ее профессорско-преподавательского состава академики и члены-корреспонденты российской и ряда отраслевых академий наук, заслуженные деятели науки и



Группа слушателей академии – участников планерных испытаний в Коктебеле в 1924 г. Слева направо: первый ряд – В. С. Пышинов, В. И. Фонберг; второй ряд – Г. М. Наумов, В. С. Зинovieв, В. А. Дементьев, В. Д. Сорокин, В. С. Вахмистров; третий ряд – Г. К. Волков, С. В. Ильошин, Н. П. Королев, М. К. Тихонравов, Г. А. Знаменский.

Фото из архива академии.

техники Российской Федерации, лауреаты Государственных премий. Ученые академии объединяются в 19 научных школ, которые получили признание в мировой авиационной науке.

Учебное заведение успешно готовит руководящие авиационно-инженерные кадры оперативно-тактического звена для всех видов Вооруженных Сил: ВВС, ПВО, ВМФ, Сухопутных войск, Ракетных войск стратегического назначения, Военно-космических сил, а также для МВД, Федеральной службы безопасности, Федеральной пограничной службы. Здесь обучаются будущие специалисты по таким наукоёмким направлениям, как военно-научное сопровождение разработки, производства и испытаний авиационной техники, эксплуатации сложных авиационных комплексов, а также инженеры-математики для математического обеспечения авиационных систем. В этом году академию закончили свыше пятисот офицеров, и впервые наиболее подготовленным из них было дано право представить на защиту Государственной экзаменационной комиссии магистерские диссертации. Не так давно мы приступили к обучению летчиков-инженеров-исследователей, начинаем подготовку гражданских специалистов для новых структур Министерства обороны, оборонных отраслей промышленности, специалистов по военно-экономическому анализу и конверсии военно-промышленного комплекса. Делать это будем на контрактной основе, что позволит сократить государственные средства на обеспечение учебного процесса.

Высокая квалификация профессорско-преподавательского состава способствовала превращению академии в методический центр для всех военно-авиационных инженерных и технических училищ. Большинство пособий, написанных в академии, используются не только в ВВС, но и во многих высших и средних учебных заведениях страны. Мы уделяем большое внимание научным исследованиям, направленным на совершенствование учебно-воспитательного процесса, и потому создали научно-методический центр для внедрения в него новых информационных технологий.

Учебно-экспериментальная база академии – около 150 уникальных установок и комплексов, среди которых учебный аэродром, учебный полигон, мотороиспытательная станция, баротир, аэродинамические трубы, установка по подавлению оптико-электронных систем высокоточного оружия, комплекс метрологического обеспечения испытаний и эксплуатации авиационной техники. В учебном процессе академии используются боевые самолеты и вертолеты, авиационные двигатели и ракеты, разнообразные тренажеры и учебные самолеты разных классов. Наши преподаватели, инженеры и техники постоянно работают над новыми, уникальными научно-исследовательскими установками, оригинальными тренажерами и лабораториями по боевому применению и эксплуатации авиационных комплексов, систем вооружения и радиоэлектронного оборудования самолетов и вертолетов, комплексов средств управления действиями авиации. Оснащение академии современной вычислительной техникой позволило создать целый ряд автоматизированных обучающих систем и учебных курсов, обеспечить методики интенсивного преподавания, заменить измерительное оборудование на вычислительные системы, позволяющие моделировать динамику различных процессов, решать проблемы создания перспективных и совершенствования имеющихся образцов авиационной техники и вооружения. Кстати сказать, подобной учебно-материальной базы не существует ни в одном другом учебном заведении России и во многих зарубежных авиационных институтах.

Еще одна грань нашей деятельности – систематическая работа по повышению качества подготовки инженеров, кандидатов и докторов наук. При этом проводятся научные исследования, которые позволяют совершенствовать систему непрерывного образования, сочетать ее с многоуровневой подготовкой специалистов. Результаты научных разработок неизменно находят широкое применение в военной и гражданской авиации, в народном хозяйстве.

г. Москва.



ВЕРТОЛЕТЫ ФИРМЫ ЕВРОКОПТЕР — ЭТО ВАШ УСПЕХ СЕГОДНЯ, СЕЙЧАС!

Легкий многоцелевой двухдвигательный вертолет **ЕВРОКОПТЕР ВО-105!** Экономичен в эксплуатации, обладает чрезвычайной маневренностью и управляемостью. Значительный запас мощности обеспечивает ему отличные летные качества при выполнении самых разных задач. Компоновка салона позволяет произвести его переоборудование в считанные минуты. Налет парка ВО-105 превысил 4 000 000 часов.

Навигационная система типа GPS, мощная лебедка и поисковая фара, видео- и инфракрасные камеры наряду с большой дальностью полета, возможностью посадки на глубокий снег существенно повышают успех поисково-спасательных операций.

Оказание первой неотложной помощи, проведение реанимационных мероприятий в полете, возможность загрузки через боковые сдвижные двери и задние створки — все это неотъемлемые качества вертолета ВО-105 в санитарном варианте.

Высокая скорость и большая продолжительность полета днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, отличный обзор, просторная кабина и быстрое десантирование делают ВО-105 незаменимым для милиции, особенно в крупных городах и регионах.

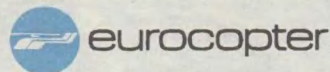
Прекрасно оборудованный салон, низкий уровень шума и вибрации позволяют совершать длительные перелеты в самых комфортных условиях.

Это только часть достоинств.

За долгое время своего существования фирма **EUROCOPTER** завоевала репутацию надежного партнера, способного выполнить все Ваши пожелания.

Если Вы цените комфорт, надежность и безопасность, обращайтесь к нам по адресу: 101000, МОСКВА, Покровский бульвар, 4/17, подъезд 3, кв. 36. Телефон: 230-26-37. Факс: 207-70-39.

**Performance Plus.
By Eurocopter.**



AS 350 Ecureuil

AS 355 Ecureuil

BO 105

BK 117

AS 365 Dauphin

НЕЗАБЫВАЕМЫЕ РЕЙСЫ

Торжественными и волнующими запомнились мероприятия в честь 50-летия Победы в Великой Отечественной войне, прошедшие 9 мая этого года в одном из старейших аэропортов России – Внукове, где в годы войны базировалась Десятая гвардейская дивизия Гражданского Воздушного Флота. По традиции колонну ветеранов, направляющуюся к монументу авиаторам, погибшим в боях с немецко-фашистскими захватчиками, возглавлял бывший командир полка 10-й гвардейской дивизии ГВФ генерал-лейтенант авиации в отставке Алексей Иванович Семенов. А рядом с ним спокойным, уверенным шагом шел бессменный председатель Совета ветеранов 10-й гвардейской авиатранспортной дивизии Николай Степанович Окинин.

К сожалению, в статьях, брошюрах, книгах, посвященных подвигам гражданских летчиков в годы войны, имя этого человека можно встретить лишь в общей строке или предположительно «обнаружить» в безотносительной фразе – и другие. Что, на наш взгляд, очень несправедливо. Уже только потому, что Николай Степанович прошел войну, что называется, от звонка до звонка, встретил ее молодым командиром летного отряда 113-й учебной авиаэскадрильи ГВФ.

Окинин был в числе немногих, кому в конце тридцатых годов удалось получить диплом авиационного техника, а затем – пилота ГВФ. Редкое по тому времени образование пилот-механик (как ныне инженер-пилот) и определило его дальнейшую боевую судьбу.

«Особенность» образования, как нельзя лучше, помогла ему в первые же дни войны. На их учебный аэродром, один за другим, спикировали восемнадцать фашистских «мессеров». В сохранности чудом осталось четыре самолета У-2. Им-то и предстояло своим ходом отправиться в тыл, в Башкирию, где предполагалось восстановить учебную эскадрилью для подготовки летчиков фронта.

Сели мы в открытом поле, – вспоминает Николай Степанович. – Не думали, что поле это станет нашим учебным аэродромом, что в землянках придется встречать первую военную зиму. Все пришлось делать своими руками.

Позвонили как-то из Уфы, – продолжил свой рассказ Николай Степанович. – Сообщили, что пропал, не выходит на связь самолет, посланный за «очень важным пассажиром...» Приказали срочно вылететь на поиск, а в случае чего забрать пассажира и доставить его в Уфу.

– Что же это было за задание и какой важный пассажир ожидал Вас?

– До последнего момента и мне было это неизвестно, – ответил Николай Степанович. – Прилетев в заданный район, очень скоро нашел спрятавшуюся в морозный дымок небольшую деревушку. А у самого леса – самолет на лыжах. Не мешкая, посадил свой «небесный тихоход» рядышком и по свежим следам на снегу вышел к избе, у которой из трубы струился легкий дымок.

Первое, что увидел, когда вошел в избу, – длинный крестьянский стол и сидящую за ним в окружении хозяев необыкновенной красоты женщину, кутающуюся в легкую шубу...

«Кто эта женщина?» – спросил я у пилота, севшего на вынужденную самолета, когда мы вышли из избы.

«Долорес Ибаррури, – спокойно ответил он. – У нее погиб сын, летит на похороны...»

– Это теперь мало какой школьник знает, что такая Долорес Ибаррури, – с грустью произнес Николай Степанович. – А тогда для нашей молодежи это была женщина из легенды. Известный деятель испанского и международного коммунистического движения, пламенный борец против фашизма.

– И чем же кончилась эта интересная история? – спрашиваю я.

– У самолета отказал мотор, – ответил мой собеседник. – Причину я обнаружил сразу, да вот устранить ее на морозе долго не удавалось. Я было хотел предложить доставить Долорес

*Председатель
Совета
ветеранов
10-й гвардейской авиатранспортной дивизии
ГВФ
Николай
Степанович
Окинин
(на снимке
в центре)
с фронтовыми
друзьями
у обелиска
славы
во Внукове.*

**Фото
из архива
Н. С. ОКИНИНА.**



Ибаррури в Уфу на своем У-2, но как в такую стужу везти ее в открытой кабине... Словом, изрядно повозившись, мотор мы запустили, и мой новый знакомый вместе с «важным пассажиром» поднялся в небо.

Николай Степанович приметил, что рассказ его произвел на меня впечатление. Минуту-другую помолчал и заговорщицки произнес:

– Это что! Пассажиром моего самолета чуть было не стал сам Сталин.

...Весной 1942 года за успешное выполнение задания по подготовке летных кадров Николая Степановича направили в летный центр ГВФ для освоения транспортного самолета Ли-2. Здесь произошла его встреча с известным пилотом-«миллионером» Николаем Ивановичем Новиковым, руководителем летного центра. Опытный наставник скоро увидел в молодом авиаторе перспективного летного специалиста. Когда Новикова назначили командиром авиационного звена особого назначения, вторым пилотом в его экипаже стал Окинин. По заданию ГКО экипаж выполнял особо важные задания по стране и в зарубежных государствах.

И вот однажды от командующего АДД Е. А. Голованова поступил приказ о немедленном вылете в Сталинград. На сообщение Новикова: «А у нас, в Мононо, туман», последовало категоричное: «Вылетать без промедления!»

Я и сейчас вспоминаю детали этого полета с некоторым «содорганием». Николай Иванович обладал филигранной техникой пилотирования, отработанной долгими годами инструкторской и испытательной работы. Он летал на самолетах всех типов того времени, был командиром знаменитого «Крокодила» (Ан-9) и шестимоторного гиганта Лр-70 (второй вариант «М. Горького»). План полета Новиков выработал еще перед вылетом. Но когда в сплошном тумане мы добрались до Сталинграда и по пеленгатору определили, что прошли аэродром Воропоново, поняли, что придется садиться на вынужденную. Начали снижение в сторону Волги, в направлении озера Баскунчак – там степи.

Новиков вел машину с минимальным снижением, а я, завязав на подбородке тесемки новенькой шапки-ушанки, открыл форточку, высунул насколько было возможно наружу и плавными движениями левой руки стал показывать командиру, что можно продолжать снижение.

Машина, теряя полметра в секунду, ощупью шла к земле. Выпустили шасси. А за окном белым-бело: снежный покров буквально слился с падающим на землю снегом. Мороз острыми иглами кололся в лицо, но я продолжал внимательно смотреть вниз. Вот наконец в белой мути мелькнуло что-то серое.

– Земля, Николай Иванович! – громко крикнул я и потянулся было рукой к секциям газа. Но меня опередил Новиков, сам выровнял машину. Через секунду шасси ударились о землю, самолет сделал «козла». За ним – еще одного, затем покосились по снежному покрову. Погасили скорость, остановились. Посидели с минуту в тишине, приходя к себе.

Такое может быть только в сказке, а если и бывает наяву, то только раз в жизни: приземлились мы на бывшем полевом аэродроме, и причем прямо в его центре. Что же касается того «серого», что заметил я с высоты, им оказался каперанг.

Ночевали прямо в самолете. Утром вылетели в Воропоново, а оттуда в Баку. Там уже были экипажи Голованова, Грачева и Тихомолова. 23 ноября перелетели на аэродром Сабунчи. В ожидании пассажиров все экипажи выстроились у самолетов. Вскоре подъехали машины. Из них вышли Сталин, Молотов, Ворошилов и сопровождающие их лица. Многие читали о том, что Сталин не пожелал лететь с генералом Головановым; а предпочел экипаж Грачева. А ведь мог бы выбрать и наш самолет...

В период работы конференции мы выполняли регулярные полеты из Тегерана в Баку и обратно, перевоза специально почту. 3 декабря после завершения Тегеранской конференции – отлет в Союз. Пассажирами – полный самолет. А тут еще привезли какой-то ящик. Как потом оказалось, это был меч – подарок Сталину от короля Великобритании Георга VI в знак глубокого восхищения британского народа подвигом советских людей.

За обеспечение работы Тегеранской конференции весь наш экипаж был награжден: командир корабля – орденом Отечественной войны I степени, а остальные – орденом Красной Звезды...

**В. ДЕГТЕВ,
Почетный работник
транспорта России**

г. Москва.



ПО-ИНОМУ НЕЛЬЗЯ

На вопросы корреспондента журнала отвечает
первый заместитель начальника
Домодедовского производственного объединения
С. В. РУДАКОВ

— **С**ергей Васильевич, в системе оценок работы наших авиапредприятий культура обслуживания долгое время оставалась как бы на втором плане, уступая первенство таким важным показателям, как объемы авиаперевозок, безопасность полетов. Но, как известно, происходящие в нашей жизни перемены заставляют по-новому расставлять акценты...

— Безусловно, безопасность полетов, объем выполняемой работы в деятельности любого авиапредприятия всегда будут стоять во главе угла. Но верно и то, что культура обслуживания ныне также становится существенным, а порой и решающим фактором как для пассажира, раздумывающего, услугами какой авиакомпании воспользоваться, так и для самих авиакомпаний, выбирающих для себя аэропорт базирования. Быть может, мы пока не в полной мере ощущаем это в силу недостаточного развития нашего авиационного рынка. Но первые признаки того, что именно к такому положению дел идем, есть. Взята хотя бы наша Домодедовское производственное объединение. Казалось бы, на веки вечные закреплены за нами трассы на Дальний Восток, в Сибирь и Среднюю Азию. Но появилась новая авиакомпания «Трансаэро», и пришлось потесниться на этом рынке авиаперевозок.

По моему глубокому убеждению, будущее за теми авиапредприятиями, которые сумеют поднять культуру обслуживания на должный уровень. Признаю, в Домодедове многое нужно сделать для того, чтобы достичь такого уровня. Но есть две проблемы, которые сильно тормозят работу в этом направлении.

Первая — финансовая. Считается, что Домодедово хорошо живет. Да, мы, как говорится, на плаву. Но не более того. Несмотря на то, что все последние годы работаем с прибылью, все-таки нет средств на обновление оборудования в аэропорту, ремонт авиадвигателей, покупку новых самолетов и запасных частей к ним. Денег, которыми располагаем, хвата-

ет лишь на латание дыр, на самые насущные вещи.

Нужны радикальные меры, в первую очередь поддержка со стороны государства. Мы требуем не денег из госбюджета — понимаем, что их не так уж много, а всего-навсего хотя бы изменить для предприятий транспорта налоговую политику. Из прибыли, которую получаем, остаются крохи, мало что позволяющие сделать для себя. Это тем более обидно, что Домодедовское производственное объединение — предприятие государственное.

— **И вторая проблема?**

— Это люди. К сожалению, в сознании многих наших работников прочно укоренилась мысль, что не им пассажир нужен, а они пассажиру. Переломить эту психологию очень трудно. Но если не сделать этого, то в один прекрасный момент наши пассажиры, грузоотправители, авиакомпании, которых обслуживает аэропорт, уйдут от нас туда, где их примут вежливо, доброжелательно, с полной мерой ответственности.

Мы ужесточили требования к личному составу. Строго спрашиваем за грубость в работе с клиентурой, вплоть до увольнения. Мера, быть может, и чересчур жесткая, но действенная. Надо сказать, в Домодедове труд достаточно высоко оплачивается, поэтому люди держатся за свою работу, и боязнь потерять ее заставляет их быть более внимательными к требованиям администрации. Свою роль, на мой взгляд, сыграло и принятое самим же трудовым коллективом в начале 1995 года решение о сокращении штата на пять процентов, что заставило многих подтянуться, повысить требовательность к своей работе. Но это, так сказать, силовые методы, а их результаты бывают, как правило, хоть и эффективными, но не слишком прочными. Коренной перелом произойдет тогда, когда все до единого осознают, что только от пассажира, которого они обслуживают, зависит их благополучие. И, надо сказать, потихоньку это понимание к людям приходит.

— **Вспоминаю Домодедово в его «час пик». Народу — яблоку негде упасть. Сейчас здесь поспокойнее. Хотя, особенно если сравнить с остальными столичными аэропортами, все равно, наверное, многолюдно?**

— «Час пик» у нас пришелся на конец восьмидесятых годов. Мы тогда обслуживали в два с половиной раза больше пассажиров, чем могло пропускать по норме Домодедово. Но в последние годы по известным причинам пассажиропоток упал, опять же в два с половиной раза, и достиг

таким образом цифры, на которую и рассчитан наш аэропорт. Поэтому получилось, что пропускная способность Домодедова вновь стала соответствовать числу обслуживаемых им пассажиров. Но, к сожалению, было бы неверно утверждать, что мы стали располагать необходимыми для работы в нормальном режиме и ритме площадями.

Дело в том, что три года назад Домодедово, аэропорт сугубо внутренний, стал международным. Чтобы получить этот статус, пришлось построить международный сектор, но возникшей проблемы дефицита технологических площадей для обработки зарубежных рейсов это все равно не решило.

Что у нас получилось? Во-первых, мы ввели чартерные пассажирские и грузовые рейсы в дальнее зарубежье. А во-вторых, после развала СССР города в Средней Азии и Азербайджане, в которые из Домодедова традиционно выполнялись рейсы, тоже оказались за границей, и, следовательно, рейсы туда стали оформляться по международной технологии. К тому же, если перевозки по внутрироссийским авиалиниям последние годы сокращались, то по международным, напротив, увеличивались. Причем, очень резко: в два, а то и в три раза ежегодно. Все это и привело к тому печальному факту, что до последних дней в Домодедове, как и раньше, нет достаточного места для нормальной работы. Естественно, и пассажирам приходилось терпеть неудобства. Правда, сейчас ситуация меняется в лучшую сторону: вводится в эксплуатацию павильон площадью в тысячу квадратных метров. В нем разместятся шесть секций регистрации пассажиров, вылетающих за рубеж, таможенная зона. Кроме того, «международникам» отдается и все левое крыло аэровокзала.

— **И не забудем о главном — жалется, совсем недавно Государственная комиссия приняла новый грузовой терминал?**

— Да, это важное событие в жизни нашего аэропорта. Новый грузовой терминал — современное сооружение с производственной площадью свыше четырех тысяч квадратных метров. Еще семьсот квадратных метров занимают операционный зал, офисные помещения. Терминал оснащен новейшей погрузочно-разгрузочной техникой, удобными стеллажами для складирования грузов. Он может обрабатывать свыше пятисот тонн грузов. Для нашей клиентуры несомненный интерес представляет и то, что оформление всех документов на перевозку грузов про-

изводится автоматизированно, а кроме того, все таможенные формальности берут на себя специальные брокеры.

Добавлю еще, что новый грузовой терминал построен с расчетом на перспективу. Возможно, в полную нагрузку он начнет работать примерно через полгода. Помимо всего прочего, мы, рассчитывая, что спрос на грузовые перевозки будет расти и впредь, рядом с уже построенным терминалом зарезервировали места для строительства следующих двух очередей. Поэтому без всякого преувеличения можно сказать: проблема перевозки грузов, качественного обслуживания грузовой клиентуры в Домодедове решена.

— Но вернемся к воздушным путешественникам. Говорят, у нас, в России, они не слишком избалованы, поэтому и не слишком требовательны — долететь бы, и ладно!

— Сейчас я бы этого уже не сказал. После подорожания авиабилетов контингент пассажиров очень сильно изменился. Самолет, к сожалению, перестал быть доступным для широких слоев населения. Мы уже не перевозим, к примеру, как прежде, в период отпусков, целые семьи из северных районов на юг. Сегодня в основном летают коммерсанты, командированные, военнослужащие. Авиабилет сам по себе уже перестал быть дефицитом, и пассажиры совсем иначе начали смотреть на то, как их обслуживают в аэропорту, на борту самолета. За те деньги, которые они заплатили за полет, они ждут соответствующего сервиса.

Должен признать, что в Домодедове уровень обслуживания пока отстает от возросших требований пассажиров. Мы бросили все средства и силы на строительство грузового терминала, на развитие же сервиса для пассажиров их просто не было. Но постараемся наверстать упущенное. В первую очередь займемся реконструкцией нашего комбината бортового питания. Уже принято соответствующее решение. Возьмется за это дело специально созданное акционерное общество, в которое вошли Домодедовское производственное объединение, одна из коммерческих структур, принявших на себя финансовое обеспечение, и районная администрация. Думаем, месяцев через семь обновленный комбинат бортового питания начнет действовать. Мы уже получили заманчивые предложения на управление нашим комбинатом от некоторых западных фирм, специализирующихся на бортовом питании для пассажиров. Что же, приглядимся, возможно, какое-то из них и примем.

Делаем, конечно, кое-что и по мелочам для улучшения качества обслуживания пассажиров. Например, закупили фирменную посуду, заказали пошив кордовых чехлов для пассажирских кресел. Но, к сожалению, средств на то, чтобы заняться решением этой проблемы по большому счету — например, начать строительство нового современного пассажирского терминала, у нас пока нет. Тем не менее, Домодедовское производственное объединение намерено серьезно заниматься улучшением обслуживания пассажиров, расширением спектра предоставляемых им услуг. Иначе нельзя. Иначе не выдержат конкуренции не только на международном, но и на внутреннем авиационном рынке.

Беседа велa Т. СУВОРОВА.

а/п Домодедово.

"ТАГАНКА"

А. О. «Московский шинный завод»
и фирма «ШИН-ТРЕЙД»

ПРИГЛАШАЮТ

в свои магазины по продаже автошин
для легковых и грузовых автомобилей
производства всех заводов СНГ.



Благодаря старым связям
с производителями —
большой выбор
и низкие цены.
Наличный
и безналичный расчет,
гибкая система
скидок.

В офисе Вам выпишут счет
на оплату,
включив
в стоимость
ж. д. тариф
на отправку вагоном
или контейнером.
Большой выбор
автошин
NOKIA и GISLAVED.

Адреса московских магазинов:

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Ярославское ш., 117. | (095) 183-59-38 |
| 2. Хачатуряна ул., 16. | (095) 907-23-51 |
| 3. Новослободская ул., 67/69. | (095) 978-40-84 |
| 4. Алтайская ул., 33/7. | (095) 966-51-08 |
| 5. Хабаровская ул., 10/30. | (095) 466-98-47 |
| 6. Подбельского ул., 1. | (095) 160-65-75 |
| 7. Щелковское ш., 91. | (095) 966-51-08 |
| 8. Щелковское ш., 17. | (095) 966-51-08 |
| 9. Мартеновская ул., 38. | (095) 302-95-48 |
| 10. Сокольническая пл., 9а (м-н «Зенит») | |
| 11. Южнопортовая ул., павильон на рынке | |
| 12. Дубровская ул., 13. | (095) 279-91-25 |
| 13. Саянская ул., 4-а. | (095) 300-30-38 |

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОФИС:

Хачатуряна ул., 16. (095) 907-67-87
факс: (095) 907-52-30



ТАКАЯ НУЖНАЯ РАБОТА



На снимках:

В салоне самолета Ту-154. Пассажиры довольны вниманием, которое оказывает им бортпроводница Е. Емельяненко.

Презентация нового меню, подготовленного кулинарами совместным предприятием «Внуково-Еврест».

Искусство макияжа — наука, которой должна в совершенстве владеть бортпроводница.

Полет окончен, до новых встреч на борту самолетов «Внуковских авиалиний»!

Фото В. ГРЕБНЕВА.

А работа эта действительно нужная. Потому что комфорт на борту самолета, следовательно, и настроение пассажира целиком и полностью зависит от бортпроводников.

Их называют хозяйками салонов воздушных лайнеров. Всегда приветливы, заботливы, внимательны, всегда рады нам, авиапутешественникам. Став самостоятельной авиакомпанией, «Внуковские авиалинии» много внимания теперь уделяют сервису. Программа компании — создать собственный отличный от других стиль обслужива-

ния на борту. И она уже реализуется. Активно идет работа по обновлению салонов авиалайнеров, на ряде воздушных трасс авиакомпании введен бизнес-класс. Всем пассажирам «Внуковские авиалинии» предлагают сегодня широкий выбор блюд бортового питания, презентацию которого для пилотов и бортпроводников компании ежеквартально проводит совместное предприятие «Внуково-Еврест».

В службе бортпроводников большое внимание уделяется профессиональной подготовке стюардесс, в том числе языковой — «Внуковские авиалинии» с

каждым годом все активнее наращивают свою международную программу перевозок. Знание иностранного языка помогают быстро находить контакт с пассажирами, обслуживать их более качественно. Не последнюю роль играет и внешний вид стюардессы, ее умение держаться, вести беседу, способность улыбкой, добрым словом погасить конфликтную ситуацию, если такая вдруг возникнет во время полета.

... Скоро рейс. Бортпроводницы готовятся к нему как артисты к выходу на сцену. Ведь отнюдь не будничная эта работа — дарить людям радость!





ВНУКОВО
АЭРОПОРТ · МОСКВА



ЕВРЕСТ
VNUKOVO-EUREST LTD.



«ВНУКОВО-ЕВРЕСТ»

*сердечно поздравляет
всех своих партнеров
с праздником и желает*

им

*в Новом году
благополучия
и дальнейшего успешного
сотрудничества!*



**АОЗТ «ВНУКОВО-ЕВРЕСТ» ЛТД: 103027, Москва, Внуково,
ул. 1-я Рейсовая, д. 12. Тел./факс: (095) 436-85-16.**

НАШИ ПУБЛИКАЦИИ. 1995 год

ПЕРЕДОВЫЕ СТАТЬИ, ВЫСТУПЛЕНИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ДЕПАРТАМЕНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА, ИКАО, МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО АВИАЦИОННОГО КОМИТЕТА

ГОРЛОВ В. России без авиации не прожить	7
ЗАЙЦЕВ Г. Поговорим о делах насущных	8
ЗАМОТИН В. Верю в день завтрашний	2
КАСЬЯНЕНКО В. На финише года	11
ЛОЗОВОЙ В. Главное – баланс интересов	9
НЕМЧИНОВ А. Обогащая друг друга	10
ПИВОВАРОВ Н. Ставка – на компетентность	3
ТЕЙМУРАЗОВ Р. Если самолет потерпел катастрофу	3
ТРОШИН А. Дума прослушала. Что же дальше?	6
ТРУБАНОВ О. Одиночкам не выжить	4
ХВАТОВ Е., СТРОНГИН Г. Сертификат – основа доверия	1

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАКОМПАНИЙ, СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, НАУЧНЫХ И ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

АИКОВ В. Рынок требует гибкости	5
АНОХИН В. Аэропорт Шереметьево: до и после отделения	9
БОБРОВСКИЙ Н. «Аэросервис» меняет курс	3
БОЕВ Д. Алгебра выживания	3
БУЛАНОВ М. Без готовых рецептов	6
ВАКУЛИН В. Ради здоровья людей	9
ВАХРОМОВ В. В ранге регионального	11
ВЕРЕЩАКА А., БОГДАНОВ В., АВРАМОВ О., ПЕРМИНОВ В. Затрат – меньше, качество – выше ...	3
ГЕОРГИЕВА Т. Здесь всегда вам рады	7
ГОЛЬЦОВ В. «Из варяг – в греки...»	10
ГОЛЬЦОВ В. Лизинг – дело стоящее	3
ГОРЯЧЕВ В. На военный лад	5
ДВК – КРАЙ АВИАЦИОННЫЙ	3
ИЛЬЧЕВ С. «Терапия» от банкротства	5
КАЗАКОВ А. Списать пилота – просто, сохранить – намного труднее	7

КОНСТАНТИНОВ А. Расчет на перспективу	3
КУЗЬКИН В. Создаем инфраструктуру	4
ЛАМЗУТОВ В., ОРЛОВ Б. Новые задачи – новые подходы	10
МЕДВЕДЕВ С. РОАНД предлагает услуги	9
ПЫХОВ А. Центр здоровья авиаторов	4
РУДАКОВ С. По-иному нельзя	12
РЫЧКОВ А. Скупой платит дважды	2
САЛОВ Б. Трудный путь к возрождению	10
СОЛОВЬЕВА Т. и др. Во имя истины	10
СУВОРОВА Т. «АЛАК»: торможение «на земле»	11
СУВОРОВА Т. За облаками – надежда	12
СУВОРОВА Т. Клиринг – инструмент взаиморасчетов	10
СУВОРОВА Т. Лето – время думать о будущем	6
Такая нужная работа	12
ТИХОНОВ В. Аэрофлот: после акционирования	4
УСОВ С. Новое время – новые требования	7
ШИТОВ В. Для вас, господа бизнесмены!	10
ШИТОВ В. Летим с комфортом	11
ШИТОВ В. Сквозь призму реформы	6

НАУКА И ТЕХНИКА

АКСЕНОВ А., ЗАЙЦЕВ В., ЛЕОНОВ Г. На газовом топливе	8
АКШИНЦЕВ С. «Еврофайтер» или МиГ?	2
АЛЕКСАНДРОВ Б., НИКОЛАЕВ В. «Эрбас Индастри»: самолеты «А-300» – «А-310»	9
АЛЕКСАНДРОВ Б., НИКОЛАЕВ В. «Эрбас Индастри»: самолеты «А-330» – «А-340»	11
АНДРИАНОВ А., ПОЛАВСКИЙ Ю. Легкий самолет Т-422 «Ястреб»	5
АНДРИАНОВ А., ПОЛАВСКИЙ Ю. Т-420 «Стриж»: легкий транспортный самолет	9
АНДРИАНОВ В. После инфаркта	3
АНТРОПОВ А. Человек в полете	3
БЕЛЯЕВ В. До встречи на «МАКС-97»	12
БЕЛЯЕВ В. Курс – на кооперацию. Заметки о 41-м авиакосмическом салоне в Ле Бурже	10
БЛИЗНЮК В., РУЛИН В., АЛЕШИН Е. Ту-330: российский транспортный	10
БОБРОВ В. Аэронавности	2

БОРИСОВ О. Ил-86: пятнадцать лет в небе	12
ВАЙНБЕРГ М. От тяжелого Ми-26 до легкого Ми-34	4
ВЕЛЬТИЩЕВ Д. Как побороть депрессию	2
ВОРОГУШИН В. С вертолетом – за спиной	6
ГОЛЬЦОВ В. «Боинг-767» прописан в Аэрофлоте	1
ГОРЛОВ В., СТРЕЛЯЕВ В., ПОСТОВЕВ С. Газ – вместо керосина	10
Есть спрос – есть предложение	9
ЗАЛЮБОВСКИЙ А., ФИЛИПУК А., ПАВЛОВИЧ В., ТЮРИН В. «ОСА» для обучения пилотов	4
КОЛОКОЛЬНИКОВ Г., АНДРИАНОВ А., САХАРОВ В. Т-205 «Восточный караван»	1
КОСТЮК А. Как одолеть стрессы?	8
КОСТЮК А. Ода растительной пище	11
КУЗНЕЦОВ-ВАЛИН Г. Чудо – зарплаты для самолетов	7
КУЛИКОВ А. На силкатном топливе	4
КУРОЧКИН Е. Доверьтесь науке, так вернее	11
КУРОЧКИН Ф. Аэродром в центре города	2
ЛАМЗУТОВ В. «Комтэк-95»	9
ЛАМЗУТОВ В. Самолеты России	8
ЛАМЗУТОВ В. Такой авиации в России не было	9
МАТВЕЕВ Е. «EUROCOPTER» – лидер мирового вертолетостроения	12
МиГ-АТ – новый учебно-тренировочный самолет	8
НИКИТИН Е. Пассажирский Ту-334	7
НИКОЛАЕВ В., АЛЕКСАНДРОВ Б. «Эрбас Индастри»: самолет «А-320»	7
ПОЛАВСКИЙ Ю., РЕМИЗОВ М. Легкий транспортный самолет Т-417 «Пегас»	2
ПАПКОВСКИЙ Р. Ил-76: новые модификации	3
Портативный компьютер для авиатора	2
РУЖИЦКИЙ Е. Фарнборо-94: заглядывая в завтра	1
САХАРОВ В. Многоцелевой самолет Т-204 «Кондор»	6
СЛАВИН В. Як-130 ждет курсантов	9
ТИТОВ М. «Скайплан – Восток»: широкий спектр услуг	2
УСТЮГОВ В. Омские моторы	4
ШИТОВ В. Ту-204: ожидание перед стартом	5
ШМЕЛЕВА Л. Штриховое кодирование – основа систем учета и товародвижения	10
ЯНКЕВИЧ Ю., ВЕРКИН Ю. Патрулирует ДПЛА	11

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СООБЩЕНИЯ

БРЫЛОВ А. Чикагская конвенция	1,2,3,4,6,7
ВЛАДИМИР ФОН ВИТТЕ. Мы стремимся к здоровой конкуренции	6
МАЙКЛ ФРЭНД. Год успешной работы	1
ГОЛЬЦОВ В., ТРОШИН А. Аэропорт Шеннон: второе дыхание	7
ГОЛЬЦОВ В., ТРОШИН А. «Коллинз» знают все	1
ГРИГОРЬЕВ И. Удар по «честной» конкуренции	6
КЕНТ М. БЛЭК. «Роквелл Интернешнл» расширяет российский рынок	9
ЛАМЗУТОВ В. Фарнборо под Брянском?	2
Московское новоселье «Эрбас Индастри»	6
ТРОШИН А., ГОЛЬЦОВ В., ШИТОВ В. Аэрофлот в Германии: партнеры и соперники	8
ТРОШИН А., ГОЛЬЦОВ В. Италия во сне и наяву	4
ШИТОВ В. Вам понравится летать с нами	3
ШИТОВ В. «Внуково-Еврест»: до встречи на борту!	8
ШИТОВ В. «Вьетнам Эрлайнз» входит в рынок	1
ШИТОВ В. Для удобства бизнесменов	7

УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ, СПОРТ, ДОСУГ

БОРИСОВ О. Возьмемся за руки, друзья!	8
ДУХОВ Б., МОРОЗОВ Г. Цель – победа	3
Журнал в журнале «Высота». Выпуск 49, 50	2,5
ЗОТОВ П. Кроссворд	4,5,6
КОВАЛЕНКО В. Национальная гордость России	12
НАЗАРЕНКО П. Верю: кризис пройдет	1
ОРЛОВ Б. «...Гол забил Валерий Шмаров!»	11
ОРЛОВ Б. Кумиры дутые и реальные	7
СКРИПНИЧЕНКО С. Рубим сук, на котором сидим	8
ХАУСТОВ И. Еще одна высота авиаколледжа	6
ШИТОВ В. Дорога в небо начинается отсюда	9
ЯВОРСКАЯ Г. «Не отнимайте последнее...»	5
ЯЧМЕННИКОВА Н. Ох, уж этот Пушок	7

ИСТОРИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И МИРОВОЙ АВИАЦИИ

АНОЩЕНКО Н. Первые герои воздуха	8
---	---

БОРДОВСКИЙ В. В бой идет авиационная эскадра	11
ГИ ВИЗЕЛЕ. Бельгийский «Поликарпов»	4
ЛАВРЕНЕЦ В. Генерал Кованько	3
МАТУЛЕВИЧ Б. В тени великого Чкалова	2
МАТУЛЕВИЧ Б. Крылатые дочери России	8
МАТУЛЕВИЧ Б. Ходынка	9
На них громили врага	5
ОКИНИН Н., ПОПОВА А. Под гвардейским знаменем	5
О чем писал журнал сорок лет назад. «Гражданская авиация», 1955 год	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12
ТУРЬЯН В. От «красной палатки» – к красным дирижаблям	8
ТУРЬЯН В. «Утка» Сергея Ульянина	9
ФУРТАТОВ В. Боевое крещение авиаматки	4
ЯРОСЛАВЦЕВ В. До фронта не долетели... ..	5

ОЧЕРКИ, ИНТЕРВЬЮ, РЕПОРТАЖИ, ЗАРИСОВКИ

АГАВЕЛЬЯН С. Король авионики	10
БАУЛИН Е. Не зная сна, не зная тишины	1
БАУЛИН Е. Первый маршал в ГВФ	3
Без прошлого нет будущего	2
БОКОВ В. Жизнь – это чудо!	2
БОНДАРЕВ В. «Горячий снег»	5
БОРИСОВ О. Авиалетописец из Якутска	8
БОРИСОВ О. Что имеем – не храним	4
БУРОВА Е. Спасибо вам, авиаторы!	9
ВИКУЛОВ Ф. С любовью к Родине	1
ГОЛЬЦОВ В. Кому на войне быть хорошо	5
ГУСЬКОВ П. Учил летать самолеты	2
ДЕБЕРДЕЕВ В. Герой-штурмовик... из Внукова	5
ДЕБЕРДЕЕВ В. «Наш человек» в космосе	4
ДЕГТЕВ В. Незабываемые рейсы	12
ЕСИЧКО Н. Жизнь и знания – людям	7
ЗЕЛЬДИН В. Последний тылок влюбленный	6
ИСАКОВ О. Арктика – моя боль	2
КОСТЮК А. Ох, уж эта эротика	6
КОСТЮК А. Семья – тыл пилота	4
КОЧУБЕЙ Е. Весомость ценностей дорожке денег	3
КУЗНЕЦОВ-ВАЛИН Г. Один из творцов «Илов»	8
КУРОЧКИН П. Познай себя и истину полета	5
ЛАМЗУТОВ В. Санитарный кордон в аэропорту	2
ЛАРЕНКО А. Встречи с коварным Сарезом	11
ЛАРЕНКО А. На ледник Федченко	3
ЛАРЕНКО А. Тайный полет	8
ЛАРЕНКО А. По приказу Петра Великого	7
ЛЕНЧЕВСКИЙ Ю. 22 июня, ровно в четыре часа... ..	5

ЛЕНЧЕВСКИЙ Ю. Сочи: тучи на границе	3
ЛИЧКОВ Г. Воевал по-гвардейски	5
ЛИЧКОВ Г. Первый пилот «Добролета»	11
Москва, май, 1995 г.	7
МУНЬКО С. На руинах Кенигсберга	6
ОЛЯНЮК П. Жертва сталинизма	6
ОРЛОВ Б. «Егоркины горки»	12
ОРЛОВ Б. Лед и пламень	11
ОРЛОВ Б. «Пилот и человек на сто процентов»	7
ПИСАРЕНКО М. Спасибо за правду	7
ПРОШИН А. Войной опаленный	6
ПРОШИН А. Выручила смекалка	2
ПРОШИН А. «Люблю эту машину...»	8
ПРОШИН А. Памятные полеты из Внукова	1
ПРОШИН А. Пароль семьи Кочаровых	4
ПЫХОВ А. Жизнь светлая, праведная	4
САФОНОВ А. Мир авиации: «самое-самое»	4
САФОНОВ А. Прыгать – не падать... ..	1
СЕДОВ Ю. Путь к успеху	7
СЕРГИЕНКО А. От первого полета – до последнего	2
СЕРГИЕНКО А. Тополиный пух сорок первого	3
СЕРЕБРЕННИКОВ Л. «Мир без песен неинтересен...»	9
Служба доверия	6,7,9
СТРЕЛЬЧЕНКО А. «Я люблю свою землю...»	4
СУВОРОВА Т. Когда работа – в радость	9
То был всенародный подвиг	5
ТРОШИН А. Полководцу победы	5
ТРОШИН А. Терпкий хлеб зарубежья	6
УЛЯНИН Ю. Вернулся на Родину	4
ФЕДОРОВА Т. Нам – сорок	1
ФИЛАТОВ Л. «Чтобы помнили...»	8
ШАИНСКИЙ В. «С голубого ручейка начинается река...»	7
ЯРОВИЦЫН В. (ВЛАДИЯР). А ведь был когда-то курсантом	10
ЯЧМЕННИКОВА Н. Беде навстречу	1

ПОВЕСТИ, РАССКАЗЫ, СТИХИ, АННОТАЦИИ

БЕЗСТИЛЕВ Ю. Уникальное издание	2
ГОЛЬЦОВ В. Оберегайте землю, люди!	5
ГРИБАНОВ С. «Мадам, уже падают листья...»	1
ЛЕНЧЕВСКИЙ Ю. Похищение	9,10
ПЫХОВ А. Вырос в журнале	8
ПЫХОВ А. Не войди в круг	6
ПЫХОВ А. О времени и о себе	11
РАШ К. «Летите, российские орлы...»	6,7



Советская авиация периода 1920—1930 гг. (продолжение, 1927—1931-й); 1 — спортивный самолет АИР-1 А. С. Яковлева; 2, 5 — самолеты Н. Н. Поликарпова (2 — истребитель И-3; 5 — разведчик Р-5); 3, 8 — самолеты А. Н. Туполева (3 — пассажирский самолет АНТ-3; 8 — пассажирский самолет АНТ-14 «Правда»); 4 — самолет-амфибия Ш-2 В. Б. Шаврова; 6 — экспериментальный автожир КАСКР-1 Н. И. Камова и Н. К. Скржинского; 7 — пассажирский самолет К-5 К. А. Калинина; 9 — экспериментальный вертолет ЦАГИ-9А; 10 — истребитель И-5 Н. Н. Поликарпова и Д. П. Григоровича.

ДЛЯ ТЕХ, КТО СОБИРАЕТСЯ В ПОЛЕТ!

ГЛАВНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ

ПРЕДЛАГАЕТ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ УСЛУГАМИ НОВОЙ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ
ОБСЛУЖИВАНИЯ АВИАПАССАЖИРОВ

«АСОЛЬ»

Вам не придется тратить время на поездку в кассу за авиабилетом, если вы позвоните по телефону (095) 155-50-03, а иностранные гости – **(095) 155-50-21**.

По устной заявке билет доставят на дом, в офис или в любую московскую гостиницу в удобное для клиента время.

Заказы принимаются ежедневно с 8 до 20 часов. В субботу, воскресенье, предпраздничные и праздничные дни – с 8 до 19 часов.

По желанию билеты можно выкупить в любой московской авиакассе.

Главное агентство воздушных сообщений заключает также договоры с предприятиями и фирмами на абонентское обслуживание по приему заявок на билеты по телефону. Это гарантирует своевременный вылет.

Справки по вопросам абонирования по телефону: (095) 152-89-81.

