

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 5 (4265)
Март, 2011



АЭРОКОСМИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

Серебристая птица, легко оторвавшись от земли, взлетает к пушистым облакам. В глубокой небесной синеве кружится, словно в вальсе, создавая причудливые узоры. Да, когда видишь, как летает Светлана Капанина, невольно хочется сравнить ее с птицей, потому что летает она легко и естественно. Летает, как дышит, слившись воедино с машиной. Небо — ее стихия, бескрайние горизонты — ее мир.

Взревев мотором, самолет вырывается на исполнительный старт и, замерев на мгновение, разбегается, отрываясь от земли, набирает высоту. Машина послушна ее изящным рукам и порхает словно бабочка. Ей рукоплескали тысячи поклонников искусства высшего пилотажа во многих странах мира, ведь Капанина — одна из самых в мире титулованных спортивных летчиц.

Однажды, когда Светлана блистательно отлетала на Всемирных воздушных играх и только-только поставила машину на стоянку, сквозь ограждение летного поля к ней ринулась толпа восторженных поклонников — коллеги по летному цеху, журналисты. Светлану засыпали поздравлениями, вопросами, и она легко, свободно провела это импровизированное почти что часовое интервью, как будто и не было у нее всего несколько минут назад головокружительного каскада сложнейших фигур высшего пилотажа.

Продолжение на с. 5

РОЖДЕННАЯ ЛЕТАТЬ



Нужны ли России «полярные крылья»?

21 мая 1937 года полярная воздушная экспедиция ГлавСевМорпути достигла Северного полюса и высадила на дрейфующий лед научную станцию «Северный полюс-1». Станцию возглавил Иван Папанин, ее сотрудниками стали гидролог-биолог Петр Ширшов, геофизик-астроном Евгений Федоров и радист Эрнст Кренкель. Руководил воздушной экспедицией Отто Шмидт, а пилотом флагманского самолета Н-170 был Герой Советского Союза Михаил Водопьянов. Так начался авиационный этап освоения высоких широт.



Сегодня, оценивая сделанное за прошедшее с тех лет время, можно сказать, что все проблемы авиатранспортного обеспечения изучения и освоения Арктики имели ярко выраженный межведомственный характер. Впрочем, стратегическая цель была общей для всех — обеспечение геополитических и экономических интересов СССР, укрепление обороноспособности и активного присутствия в Арктике, сохранение лидирующих позиций нашей страны в освоении этого региона. Об этом в беседе с корреспондентом «ВТ» рассказывают заместитель директора ГУ ААНИИ,

начальник Российской антарктической экспедиции В.В. Лукин и эксперт Комитета по транспорту Госдумы РФ, летчик-испытатель В.А. Олейников.

— Изучением арктических просторов отечественная наука занималась еще в позапрошлом веке, но только с 30-х годов века прошлого началось, как это принято сегодня говорить, государственное регулирование научных исследований и процессов освоения арктических территорий. Не так ли?

В. Лукин. — Стремление использовать природные ресурсы Севера в народно-хозяйственных целях стало мощным стимулом для того, чтобы советский человек в Арктике стал не гостем, но хозяином. Много, что делалось с тех пор в плане научно-исследовательских работ, как фундаментальных, так и прикладных, выполнялось при участии авиации. С ее помощью проводились визуальные и инструментальные исследования состояния подстилающей поверхности континентов и океанов, атмосферы. Авиация позволила измерять трехмерную структуру различных геофизических полей.

Продолжение на с. 6

НОВОСТЬ МЕСЯЦА

Избран новый президент ОАК

Главой ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) вместо Алексея Федорова назначен Михаил Погосян, который ранее занимал посты вице-президента ОАК и гендиректора корпорации «Сухой».

Вопрос о смене руководителя ОАК был поднят еще в конце января нынешнего года на заседании комиссии при Президенте РФ по модернизации и технологическому развитию экономики России.

На этом заседании Дмитрий Медведев выразил крайнее недовольство тем, что большинство государственных корпораций финансируют научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) по остаточному принципу. Он предложил ввести ответственность для руководителей госкомпаний за неудовлетворительную деятельность по научно-исследовательским и опытно-конструкторским работам.

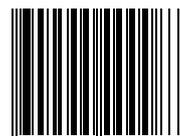
Д. Медведев отметил, что поручения, данные почти год назад, плохо исполнены госкомпаниями. Основная проблема, по мнению Президента, заключается в том, что руководство корпораций и профильные министерства до сих пор не воспринимают развитие НИОКР как приоритетную задачу.

По итогам заседания комиссии по модернизации Медведев уволил главу Объединенной авиастроительной корпорации Алексея Федорова за «неудовлетворительное использование инноваций», который являлся президентом и председателем правления ОАК с 2007 года.

На освободившийся пост Президент рекомендовал кандидатуру Михаила Погосяна, совмещавшего посты первого вице-президента ОАК и генерального директора ОАО «Компания «Сухой». С 2009 года М. Погосян являлся также еще и генеральным директором — генеральным конструктором ОАО «РСК «МиГ».

В начале марта Совет директоров ОАК «Объединенная авиастроительная корпорация» принял решение об избрании Михаила Погосяна президентом ОАК «ОАК». В соответствии с Уставом открытого акционерного общества президент избирается сроком на пять лет.

По словам М. Погосяна, те задачи, которые стоят сегодня перед Объединенной авиастроительной корпорацией, четко определены и не претерпят радикальных изменений. — Мы должны укрепить лидирующие позиции России на мировом рынке боевых самолетов и стать одним из лидеров в области гражданской авиатехники, — считает М. Погосян. — К сожалению, темпы реализации этих задач несколько отстают от намеченных планов. Начиная с 2006 года была проделана большая работа по структурированию бизнеса корпорации и финансовому оздоровлению целого ряда предприятий авиационной промышленности. Сегодня от нас ждут более четкой и быстрой организации производства современной конкурентоспособной авиатехники, основанной на инновационных технологиях. Не сомневаюсь, что в корпорации есть значительные резервы для активизации работы по целому ряду направлений, — сказал новый президент ОАК.



4 602555 000083

**ЗОЛОТОЙ
ФОНД
ПРЕССЫ
2011**

«ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ»
выходит с 1936 года.
Газета зарегистрирована в
Министерстве РФ по делам
печати, телерадиовещания и
средств массовых коммуникаций
ПИ № 77-74299 от 08.01.2003 г.

Главный редактор
Николай ТАРАСЕНКО

РЕДАКЦИЯ:

В. ШИТОВ,
заместитель главного редактора
И. КУЛАКОВА,
коммерческий директор
И. ГРИГОРЬЕВ, обозреватель
В. ЦЕЮКОВ, спецкор

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

В. ГОРБАЧЕВ,
генеральный директор
Ассоциации «Аэропорт» ГА
стран СНГ
В. ГОРБЕНКО,
генеральный директор
ФГТУ «Госкорпорация по ОрВД»
А. ИСАЙКИН,
генеральный директор
авиакомпания «Волга-Днепр»
Е. КАБЛОВ,
генеральный директор ГНЦ
ВИАМ, член Совета по науке
и высоким технологиям
при Президенте РФ
Т. КОЗЕНКОВА,
генеральный директор
ЗАО «ИД «Экономическая
газета»
В. КОЗМАН,
заместитель председателя
правления некоммерческого
партнера «Безопасность
полетов»
Г. МАЛЬЦЕВ,
генеральный директор
ООО «ИД «Журналист»
О. СМЕРНОВ,
президент Фонда «Партнер
гражданской авиации»
А. ЧУПРОВ,
генеральный директор
ЗАО «Эйрвэйз Техникс»
В. ЧУИКО,
президент, генеральный
директор Ассоциации
«Союз авиационного
двигателестроения»

СОУЧРЕДИТЕЛИ:

ЗАО «ИД «Экономическая
газета»
ООО «Викор Медиа»

ИЗДАТЕЛЬ:

ООО «ИД «Журналист»

АДРЕС РЕДАКЦИИ

125319, г. Москва,
ул. Чернышевского, д.16.
Телефон (499) 152-86-85
E-mail: airtransport@ideg.ru
www.infoaviatrans.ru

Применение и размещение рекламы:
Телефон 8-926-161-88-93
E-mail: i.kulakova@ideg.ru

«П» — пресс-релизы,
материалы public relation,
публикации на правах
рекламы;
ответственность
за содержание рекламы
редакция не несет.

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

Ответственность
за достоверность фактов,
изложенных в материалах
«ВТ», несут авторы.

При перечислении ссылки
на «Воздушный транспорт»
обязательна.

Номер сверстан
в Отделе допечатной
подготовки

Издательского дома
«Экономическая газета».
Отпечатан в типографии
ОАО «Подольская фабрика
офсетной печати»
Революционный проспект,
д. 80/42
г. Подольск, 142100
Заказ № 167

Прорывные проекты «авиационной столицы» России



НАША СПРАВКА.

Морозов Сергей Иванович. Губернатор — председатель правительства Ульяновской области.

Родился в 1959 году в Ульяновске. После окончания средней школы работал станочником на мебельной фабрике, служил на Тихоокеанском флоте. С 1981 года в органах внутренних дел. Окончил Всесоюзный юридический институт, прошел путь от инспектора уголовного розыска до начальника УВД города Димитровграда. Награжден наградами знаками «Отличник милиции» (1986 г.) и «За отличную службу в МВД» (1993 г.), медалью «За безупречную службу» III степени (1989 г.). В 2000 году избран главой города Димитровграда, в 2004-м — главой администрации Ульяновской области, в 2006-м утвержден на пост губернатора Ульяновской области. 28 февраля 2011 года Президент Российской Федерации Дмитрий Медведев внес кандидатуру Сергея Морозова для наделения его полномочиями губернатора Ульяновской области на второй срок. 6 марта С. Морозов был утвержден ульяновскими парламентариями на очередной срок губернаторских полномочий.

Без малого год назад, выступая на заводе Airbus в Германии, губернатор Ульяновской области Сергей Морозов презентовал проект создания авиационного кластера Ульяновской области. Тогда речь шла в основном о реализации на площадях «Авиастара-СП» совместного с Airbus замысла по конвертации пассажирских самолетов этого европейского авиапроизводителя в грузовые версии.

Но сотрудничество с Airbus — лишь одно из перспективных направлений развития Ульяновского регионального авиакластера. О других аспектах его деятельности губернатор и председатель правительства Ульяновской области Сергей Морозов рассказал недавно на пресс-конференции, состоявшейся в РИА «Новости».

Эту встречу с журналистами глава одного из наиболее промышленно развитых регионов России посвятил формированию в нем благоприятного инвестиционного климата, реализации инновационных авиационных проектов. А чтобы разговор получился более предметным и насыщенным информацией, в пресс-конференции приняли участие вице-президент Объединенной авиастроительной корпорации Александр Туляков, исполнительный директор Группы компаний «Волга-Днепр» Валерий Габриэль, руководитель филиала ОАО «Особые экономические зоны» Денис Барышников и ректор Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации Сергей Краснов.

Продолжение на с. 3

Рынок предъявляет счет, и перевозчикам оплатить его по силам

24–25 февраля в Центре международной торговли прошла 6-я ежегодная международная профессиональная конференция и выставка «ТОИР авиационной техники в России и СНГ», организованная агентством ATO Events при участии Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Спонсорами выступили фирма Lufthansa Technik и авиакомпания Finnair.



В. Шапкин



А. Черкасов

Для всестороннего обсуждения основных проблем техобслуживания и ремонта организаторы собрали наиболее влиятельных деятелей авиапрома, крупнейших авиакомпаний, госорганов, а также экспертов зарубежного рынка.

Открывая конференцию, гендиректор ATO Events Алексей Комаров подчеркнул, что программа форума отражает последние тенденции отечественной авиатранспортной отрасли, которая в настоящее время переживает серьезные перемены. Хотя бы потому, что еще никогда в новейшей истории России не наблюдался столь интенсивный рост объемов перевозок. Еще бы — количество пассажиров за минувший год увеличилось на 26,2%, едва не достигнув 57 млн человек. Нетрудно заключить, что столь существенный прирост вряд ли был бы возможен без поступления в авиа-

компании, пусть даже с некоторым опозданием, современной эффективной авиатехники зарубежного производства. Причем в значительных объемах. В настоящее время наши авиаперевозчики эксплуатируют ВС иностранного производства практически всех размерностей — от самолетов МВЛ до дальнемагистральных широкофюзеляжных авиалайнеров.

— В то же время, — отметил Комаров, — массовое поступление в парк разнотипных «иномарок», подавляющее большинство которых приходится с вторичного рынка, представляет серьезный вызов российским авиаперевозчикам и их подразделениям по техническому обслуживанию. Операторы сталкиваются с необходимостью снижать издержки на поддержание их летной годности, но эта задача осложняется из-за несовершенства российской законодательной

и нормативной базы, слабостью уровня локализации услуг ТОиР западной авиатехники в нашей стране.

Не отличаясь гибкостью и наше таможенное законодательство. Хотя за последние годы оно претерпело позитивные изменения, однако по-прежнему возмущает прелюдии на пути своевременной поставки из-за рубежа запасных частей и тем самым затрудняет возможность использования совместных пулов запчастей. Однако новые реалии рынка, — считает А. Комаров, — создали благоприятные возможности для тех российских специализированных компаний по ТОиР, которые сумели освоить обслуживание иностранной техники и развить мощности для предоставления услуг не только своим базовым компаниям, но и сторонним заказчикам.

Продолжение на с. 4

Узнать причину трагедии, чтобы не допустить ее повторения

Обеспечение безопасности полетов в авиации всегда в той или иной мере основывалось на изучении причин авиационных происшествий, их анализе. Начало таким исследованиям было положено в 1896 году Н.Е. Жуковским, который восстановил траекторию трагически закончившегося полета в планере воздухоплавателя Отто Лилиентала и дал научный анализ причин этой катастрофы.

Первое в истории авиации авиационное происшествие произошло 17 сентября 1908 года во время одаточного полета первого самолета, который Военное министерство США приобрело у братьев Райт. Самолет пилотировал Орвилл Райт, а в качестве наблюдателя рядом находился лейтенант армии США Т. Селфридж. После взлета самолет продержался в воздухе 3–4 минуты и столкнулся с землей. Лейтенант Т. Селфридж погиб. Он возглавил список жертв нарождающегося средства передвижения по воздуху.

Для расследования этой катастрофы была назначена

комиссия. На основе изучения обломков самолета, сбора свидетельских показаний она выявила конструктивный дефект. Увеличение числа самолетов и продолжительности полетов неизбежно привело и к росту числа АП. Если в 1908 году ознаменовалось только одной жертвой, то в 1909 году их было три, в 1910-м — 29, а в 1911 году уже 125.

В Советской России за период 1918–1920 годов произошло 420 катастроф и инцидентов с самолетами, в которых погибло значительно больше летчиков, чем в воздушных боях. Правительство поставило задачу изучения боевых само-

летов для повышения безопасности полетов. Приказом № 83 Московского областного комиссариата по военным делам 24 марта 1918 года в Москве на Центральном аэродроме была создана летно-научная база, названная проф. Н. Е. Жуковским «Летучей лабораторией», соединившая научные исследования с практической работой. В предисловии к Трудам авиационного отдела «Летучей лаборатории» указывалось: «Летучая лаборатория» задается целью производить наблюдения и исследования главным образом боевого самолета и, по возможности, дать такие изме-

нения в конструкции уже существующих и на самолетов, которые в большей степени гарантировали бы безопасность полетов и делали самолет отвечающим всем требованиям фронта». Данная цель достигалась наблюдениями как в воздухе, так и на земле. Наблюдения с земли включали изучение характерных ошибок пилотирования, выявление недостатков в конструкции самолетов, ведущих к поломкам и катастрофам. Можно сказать, что таким образом родился объективный контроль.

Перед авиационными специалистами встала задача обеспечения безопасности полетов. В этом деле первостепенная роль отводилась разработке и совершенствованию стандартов и норм. Направление этих работ в значительной мере определялось на основе анализа статистики авиационных происшествий и выявления причин, их вызывающих. Без международного регулирования этой работы проблему разрешить было невозможно.

Продолжение на с. 8



Прорывные проекты «авиационной столицы» России



Окончание. Начало на с. 2

В Ульяновской области сосредоточены крупнейшие предприятия по производству самолетов и авиационного приборостроения. Здесь уже много десятилетий ведется подготовка пилотов, диспетчеров и инженеров-авиастроителей, действуют два крупных аэропорта, один из которых имеет статус международного. В городе Ульяновске создается Портовая особая экономическая зона, тут базируется крупнейшая в мире грузовая авиакомпания «Волга-Днепр», а авиастроительный завод «Авиастар-СП» — центральная сборочная площадка Объединенной авиастроительной корпорации. Недаром на крупнейших авиационных форумах последних лет Ульяновская область выступает под брендом «авиационной столицы» России. В продвижении этого бренда областная власть видит одну из главных своих задач.

Инвестиционное законодательство, принятое в регионе, — одно из наиболее льготных в России. Здесь действует режим благоприятствования инвесторам, включающий в себя систему налоговых льгот и субсидий. Проектам, получившим статус «особо значимый», оказывается расширенная поддержка. Это, в частности, нулевая ставка по налогу на имущество организаций,

пониженная ставка налога на прибыль в части, подлежащей зачислению в областной бюджет, освобождение от транспортного налога.

По итогам 2010 года регион стал лидером в Приволжском федеральном округе и вторым в России по показателям промышленного производства. Это в немалой степени заслуга того, что авиастроительная отрасль стала одной из ключевых в промышленном секторе Ульяновской области. В последнее время она демонстрирует очень хорошую динамику и в части модернизации, дальнейшего своего развития.

Один из главных проектов авиационного кластера — создание особой экономической зоны портового типа (ПОЭЗ) на базе международного аэропорта «Ульяновск-Восточный». Ведутся переговоры с потенциальными резидентами, ряд российских компаний готовы приступить к реализации конкретных и весьма значимых для авиационной отрасли проектов. ПОЭЗ должна открыться в следующем году, создание ее разделено на два пусковых комплекса. Участники первого будут заниматься техническим обслуживанием самолетов, производством воздушных судов и авиакомпонентов, транспортной логистикой. В рамках второго пускового комплекса завод «Авиастар» ведет подго-



товку к реализации совместного проекта корпорации «Иркут» и Airbus Conversion по конвертации пассажирских самолетов Airbus A320/321 в грузовые. Проект позволит предприятию интегрироваться в международную экономику. Первый самолет должен пройти конвертацию в Дрездене не позднее 2012 года. А на 2013 год намечен его запуск в серийное производство.

Чуть более месяца назад в небо поднялся уникальный самолет ТУ-204СМ. При поддержке государства в рамках Федеральной целевой программы на «Авиастаре» ведутся работы по подготовке к производству новых

самолетов Ил-476. Серийные поставки нового модернизированного лайнера Ту-204СМ планируются с 2012 года, сейчас обсуждаются детали контракта на покупку 44 этих самолетов с российскими компаниями. Активно развивается и программа Ил-476, в конце нынешнего года должен подняться в небо опытный образец. В 2014 году состоится первый полет самолета МС-21, а в 2016 году этот авиалайнер должен выйти на рынок и успешно конкурировать с воздушными судами аналогичного типа зарубежного производства.

Если говорить о других проектах ПОЭЗ, то это производ-

ство сырья для композиционных изделий, интерьеров воздушных судов, импортозамещение авиакомпонентов вплоть до выпуска самолетов малой авиации. На базе ЗАО «Авиастар-СП» планируется строительство завода по производству крыльев из композиционных материалов для перспективных гражданских воздушных судов, прежде всего для МС-21 и Sukhoi Superjet. Кроме того, ведется работа по созданию базы для производства комплектующих изделий к самолету МС-21. Большие надежды возлагаются на проект создания транспортного-логистического комплекса.

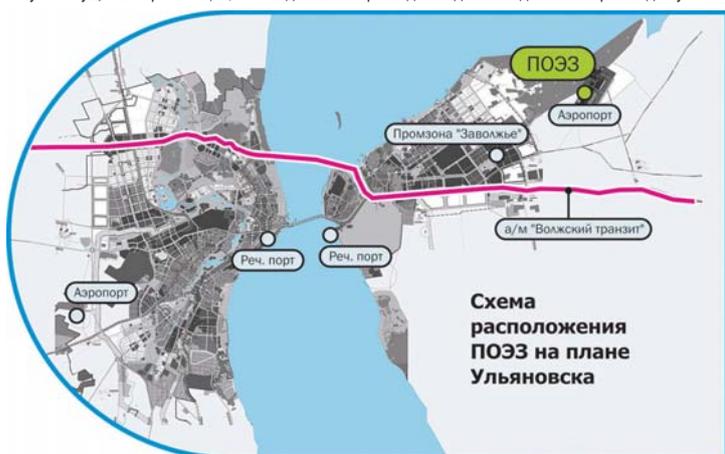
Идея придания Ульяновску статуса авиационной столицы — серьезная возможность для использования уникального потенциала, которым обладает наш регион в сфере авиации, структурирования разрозненных авиационных проектов и достижения синергетического эффекта, — считает С. Морозов. Это способ программного решения текущих вопросов, связанных с развитием авиации, а также продвижением Ульяновской области как технологически значимого региона, обладающего благоприятным климатом для инвестиций и инноваций.

В небе над Ульяновском проходит несколько значимых воздушных коридоров, и это дает ему возможность позиционировать себя как одного из наиболее интересных для транспортных воздушных перевозок регионов России. Функционируя в виде особой экономической зоны, ульяновский аэропорт может резко нарастить объемы грузоперевозок, в полной мере используя свои технические преимущества и географическое положение. Дальнейшее развитие получит и самое крупное летное учебное заведение гражданской авиации — Ульяновское высшее авиационное училище. В рамках развития авиационного кластера Ульяновской области уже ведутся переговоры с Оксфордским летным колледжем по созданию учебного центра для подготовки специалистов в области авиации.

Остается добавить, что в Ульяновске находится самый крупный музей истории гражданской авиации, фонды которого насчитывают более четырех тысяч единиц хранения, в том числе более 37 уникальных самолетов и вертолетов. Музей создавался по инициативе бывшего МГА СССР, но в годы рыночных реформ чуть было не прекратил своего существования. А ведь его экспонаты — целая эпоха в развитии отечественной авиации!

Важными факторами в создании благоприятного инвестиционного климата в Ульяновской области являются заинтересованный диалог бизнеса и власти, формирование атмосферы открытости и прозрачности, осуществление информационного обмена. Эти задачи призван решить и проводимый в Ульяновске 22–23 апреля Международный транспортный форум. Он должен стать деловой площадкой для обсуждения ключевых вопросов формирования стратегии и тактики развития авиационного транспорта.

Валерий ЦЕКОКОВ,
Владимир ШИТОВ



Рынок предъявляет счет, И ПЕРЕВОЗЧИКАМ ОПЛАТИТЬ ЕГО ПО СИЛАМ



Окончание. Начало на с. 2
И этими возможностями было бы грех сегодня не воспользоваться.

...О состоянии и перспективах развития гражданской авиации в России рассказал генеральный директор ФГУП ГосНИИ ГА **Василий Шапкин**.

Цифры показывают, что ГА России довольно быстро и сравнительно безболезненно преодолела кризис 2008 года. По итогам 2010 года объем пассажирских перевозок составил 147 млрд пассажиро-километров. Наши авиакомпании вполне достойно выглядят на рынке авиаперевозок, и их доля на мировом рынке остается более 50%. Вместе с тем отчетливо наметилась тенденция к увеличению доли западных авиакомпаний в международных перевозках через российские аэропорты. В связи с тем, что произошло существенное обновление парка ВС, за 2009–2010 годы удельный расход топлива снизился на 24%. Это очень хороший показатель, и если говорить о суммарном расходе топлива российских авиакомпаний, то он оказался почти вдвое меньше, чем в 1990 году и находится на уровне 2004 года, когда объем авиатранспортной работы был на 40% ниже.

Долгосрочный прогноз развития пассажирских перевозок выглядит достаточно оптимистично: средние темпы роста до 2030 года составят 7,5–8% в год. По грузовым перевозкам средние темпы роста планируются в размере 6,1–6,8%. Сегодня парк гражданских самолетов состоит из 7221 единицы, из которых в коммерческой эксплуатации находится более 5000 единиц и около 2000 — в АОН. В составе парка 986 пассажирских и 152 грузовых ВС. Подобная тенденция отмечается и среди региональных ВС, но на этом рынке пока еще преобладают устаревшие самолеты типа Ан-24, Ту-134, Як-40. Самолеты иностранного производства по численности уже составляют 46% всего парка и беспорочно преобладают в парке магистральных самолетов. В минувшем году доля пассажирских перевозок, выполняемых российскими перевозчиками на ВС зарубежного производства, возросла до 83%, тогда как доля пассажирских отечественных самолетов по пассажирообороту сохраняется на уровне 6%. По грузообороту зарубежная авиатехника обеспечивает 74% всех перевозок. Приходится кон-

статировать, что основная доля транспортной работы приходится на «иномарки». Заметно растет и доля зарубежной вертолетной техники. Так, вертолеты Robinson уже имеют налет 14 тыс. летных часов.

Российский авиатранспортный рынок в долгосрочной перспективе остается одним из наиболее динамично развивающихся сегментов мирового рынка. По прогнозам ГосНИИ ГА, к 2025 году доля российских авиакомпаний может вырасти до 4–4,5%, а их потребность в поставках оценивается в 6–7% от мировой емкости рынка пассажирских ВС. Успешное продвижение на рынок самолетов российского производства, подчеркнул докладчик, возможно лишь только в том случае, если их приобретение и эксплуатация будут экономически выгодны для авиакомпаний. Причем это проблема не только авиационной промышленности, но и вопрос государственной политики. Продукция российского авиапрома в обозримом будущем имеет потенциальную возможность занять значительную долю российского рынка самолетов и вертолетов. Однако ограниченность типоразмерного ряда отечественной авиатехники и явно недостаточная ее конкурентоспособность заставляют пока говорить о том, что в ближайшие годы сохранится потребность в массовых поставках ВС западного производства.

Проблему дефицита валифицированных кадров в авиационной отрасли в своем докладе поднял директор Европа/Россия, отделения гражданских самолетов Boeing Russia, **Евгений Сысовский**. Если в настоящее время авиаперевозчики располагают парком, оцениваемым приблизительно в 19 тыс. ВС, то к 2029 году этот парк увеличится до 36 тысяч. Прирост, как видим, будет почти вдвое.

Наиболее востребованными, по прогнозу Boeing, будут узкофюзеляжные самолеты. В ближайшие 20-летие на рынке России и СНГ появятся 960 новых самолетов, из которых большая часть придет на замену устаревших машин, не соответствующих требуемому уровню безопасности и экономической эффективности. Чистый прирост ВС составит примерно 16%. Новые самолеты будут пополнять парк перевозчиков постепенно, но уже в течение 5–7 ближайших лет ожидается заметное прибавление новых экономичных ВС

Цель этого уникального проекта — создание на территории России и СНГ первого уникального сервисного ангарного комплекса по ТОиР широкофюзеляжных и рамповых ВС взлетным весом до 450 т иностранного и отечественного производства, в том числе Ан-124-100, Boeing 747, Boeing 777 и др.

Мировой парк широкофюзеляжных ВС распределяется следующим образом: Азиатско-Тихоокеанский регион — 1410

конкурентоспособным игроком на рынке ТОиР во всем мире. Компания гарантирует, что время, затрачиваемое на ремонт, будет жестко оптимизировано в интересах заказчика. Что касается цены, то она не более 50 долл. за один нормо/час, тогда как в Европе стоимость подобной услуги составляет 70–120 долл., а на Ближнем Востоке — 60 долл. Этот крупнейший ангарный комплекс на территории СНГ рассчитан на обслуживание

ности и технологичность наших специализированных предприятий. Проектом, который рассчитан до 2027 года с возможной пролонгацией, предусматривается переоборудование пассажирских самолетов А320/А321 в грузовой вариант и соответственно их ТО. Предусмотрена конвертация 400 самолетов. Процесс конвертации включает в себя полный демонтаж пассажирского салона, изменение конструкции и положения полов в салоне, устройство ме-



в наших авиакомпаниях. В этой связи некоторое беспокойство вызывает недостаточный уровень подготовки и квалификации специалистов по ТО самолетов западного производства.

Boeing успешно работает в области так называемых виртуальных услуг инжиниринга, когда ведущие специалисты компании, в том числе и инженеры московского офиса фирмы Boeing, могут стать виртуальной ячейкой по организации ТОиР, чтобы помочь в его осуществлении. Другой продукт — Aircraft Help Management позволяет в режиме реального времени отслеживать техническое состояние парка ВС, что дает возможность найти верное решение и многократно сократить время простоя самолета.

При подготовке авиационных кадров необходимо модернизировать всю систему обучения и подготовки авиационных специалистов. Иначе будет крайне сложно справиться с постоянно растущим рынком авиауслуг и быстро меняющейся технологией. В этом заинтересованы не только авиакомпании, но и авиационные предприятия. Эта работа должна стать государственным приоритетом, иначе поставленной задачи вряд ли удастся добиться.

О работе Центра ТОиР и модернизации ВС «Волга-Днепр Техник Ульяновск» рассказал руководитель проекта по строительству ангаров на территории ПОЗЗ в Ульяновске **Владимир Васильев**.

(33%), Северная Америка — 1080 (25%), Европа — 820 (19%); Ближний Восток — 470 (11%), СНГ — 230 (5%), Африка — 160 (4%), Латинская Америка — 130 (3%). Коэффициент загрузки в Европе составляет 11,4 ВС на одно ангарное место, в Азиатско-Тихоокеанском регионе — 9,5, в странах СНГ этот показатель равен 76,6, в России — 112. Таким образом, обеспеченность рынка составляет порядка 9%. Вывод: рынок ТОиР в России и странах СНГ имеет огромный потенциал роста, что подтверждается низкой обеспеченностью рынка ангарными мощностями, которая составляет менее 12%.

С 2013 года это предприятие планирует заниматься периодическим ТОиР самолетов Boeing 747 (А, С — checks); ТОиР Ан-124, Ил-76ТД-90ВД. С 2015 года — ТОиР и послепродажное обслуживание ВС производственной программы ОАК (Ту-204, SСJ, Ан-148, МС-21), а также расширением сертификации Part-145 до D-check Boeing 747, ТОиР 1-й группы компонентов и двигателей ВС иностранного производства, других типов самолетов Boeing (кроме В747), Airbus, Bombardier и др. Этот процесс будет проходить в несколько этапов с обучением персонала по мере выхода проекта на окупаемость и востребованностью рынка услуг.

Увеличением ассортимента и количества оказываемых услуг компания сможет снизить себестоимость ТО для заказчиков и становится более

4 ВС типа Boeing 747 или 12 самолетов В737/А320. По мнению разработчиков проекта, все эти факторы в значительной степени будут определять выбор заказчиков в пользу ульяновской фирмы в качестве основного провайдера по ТОиР. Кроме того, нельзя не учитывать выгодное расположение предприятия в Европейской части континента и в центре авиационно-транспортной артерии Европа — Азия. И конечно, клиентам привлечет льготный налоговый и таможенный режим, установленный в ПОЗЗ.

Работа по проекту ангарного комплекса будет завершена уже в этом году, начало строительства планируется на 4-й квартал текущего года, ввод в эксплуатацию первой очереди комплекса на одно рабочее место запланирован на начало 2013 года, а завершить строительство всего комплекса в 2015 году. Уже на предварительном этапе проекта объем инвестиций составлял 63,7 млн долл. Основной костяк команды составят опытные специалисты «Волга-Днепр», а также к этим работам будет привлечено около 400 молодых специалистов из вузов и колледжей Ульяновска.

Заместитель директора Дирекции по международной промышленной кооперации корпорации «Иркут» **Александр Черкасов** свой доклад посвятил организации процессов по ТОиР и конвертации ВС. Одной из серьезных причин, тормозящих развитие обслуживания иностранных самолетов в РФ, является слабая техническая оснащен-

ности и технологичности наших специализированных предприятий. Проектом, который рассчитан до 2027 года с возможной пролонгацией, предусматривается переоборудование пассажирских самолетов А320/А321 в грузовой вариант и соответственно их ТО. Предусмотрена конвертация 400 самолетов. Процесс конвертации включает в себя полный демонтаж пассажирского салона, изменение конструкции и положения полов в салоне, устройство механизации полов для загрузки и крепления контейнеров, вырез в задней части фюзеляжа грузового люка. Следует заметить, что технического решения по производству грузовых вариантов А320/А321 прежде не существовало. Для начала конвертации необходимо наладить промышленное производство новых элементов конструкции, грузовых дверей, полов, элементов усиления. На заключительном этапе предстоит вынуть всю «начинку» и смонтировать новую, вырезать люки, установить грузовые двери, покрасить самолеты. Емкость рынка конвертации узкофюзеляжных ВС составляет 1200 единиц до 2027 года. В настоящее время требуется заменить более 500 старых «грузовиков» первого поколения. Приоритетностью самолетов А320/А321 заключается еще и в том, что на их нижней палубе уже предусмотрена контейнерная загрузка при перевозке багажа и груза. Эти самолеты смогут перевозить грузы в 21–28 тонн на расстоянии до 3700 км.

Существующий таможенный режим обеспечивает беспослиный ввоз и вывоз самолетов для конвертации, поставку комплектующих изделий и агрегатов, а также поставку комплектов для ТОиР. Срок подготовки центра конвертации, включая получение сертификата по нормам IATA, определен концом 2012 — началом 2013 года. Производственный потенциал предприятия позволит в полной мере удовлетворять запросы заказчиков.

Подготовил **Игорь ГРИГОРЬЕВ**

Окончание. Начало на с. 1

Помню, тогда один из журналистов, глядя на руки Светланы, с изумлением спросил:

— Как Вы можете летать с маникюром?

Ответ последовал незамедлительно:

— Я же женщина!

А потом, когда к самолету подошли техники и народ постепенно разошелся, я, понимая, что силы у Светы на исходе, но, пользуясь тем, что знакомы мы тысячу лет, все же спросила:

— Сможешь еще со мной поработать?

— Давай, — сказала Светлана и легко забралась в самолет,

— На Як-52, и первый полет у меня был с моим будущим тренером Леонидом Солодовниковым, который, считаю, и привил мне любовь к спортивной авиации. Вся техника и летный почерк — это от него. Будет несправедливо обойти вниманием и первого моего инструктора Николая Голубцова — он научил меня летать.

— А как ты попала в сборную команду страны?

— Начала летать в 1988 году, в 1989-м пересела на одноместный Як-50, в 1990 году на Як-55, а в 1991 году стала абсолютной чемпионкой России. Потом поехала на чемпионат Союза, где для новичка тоже выступила

бавить к этому женскую душу, элегантность, кураж. Это и есть мой почерк.

— По жизни ты человек сдержанный, спокойный, у меня ощущение, что ты настолько выкладываешься в полете, что на земле тебе необходима мощная аккумуляция сил.

— У меня есть девиз: «Все, что делаю — делаю только хорошо», поэтому в каждом полете выкладываюсь полностью. Муж говорит, что любит мое состояние, когда я сажусь в кабину, начинаю пристегивать привязные ремни. С этих минут уже никого и ничего не вижу вокруг себя — я уже

ходят до сильных мира сего, нас «в упор» не замечает бизнес. Самое ужасное, что такое ненормальное положение не может длиться вечно и рано или поздно все, нарабатанное десятилетиями, развалится, и восстанавливать достигнутое многими поколениями спортивных пилотов будет очень сложно. Уже сегодня это большая проблема. Нам не только не на чем летать, но и некому летать, некому учить спортивную пилотажу молодежь. Отечественная летная школа всегда была лучшей в мире, а сегодня она просто вымирает. Эти проблемы никого не интересуют. Я безмерно благодар-



чтобы я могла сделать несколько кадров. Я понимала всю степень ее усталости, но знала, что эти кадры победы в небе Испании потом облетят всю страну. Солнечная улыбка, развевающиеся на ветру золотые локоны, мягкий взгляд — ни за что не догадаешься, какая свинцовая тяжесть давит на эти хрупкие плечи, как гудят руки, устала спина. Сейчас она не имеет права расслабляться. Профессионал, как говорили в стародавние времена, человек длинной воли. В этом и есть вся Капанина — характер, множественный талант, силу духа, уважение к людям и чувство глубокой благодарности к тем, кто был и есть рядом с ней.

Поразительно, как порой прихотлива судьба, как плетет она свои кружева путей-дорог. Светлана с детства любила скорость, лихо в четвертом классе гоняла на мопеле, мечтала стать каскадером, играть с парашютом. Но родители настояли на том, чтобы неутомимый ребенок закончил медицинское училище, стал фармацевтом. «Ребенком» стал им, но когда после распределения Света оказалась в Кургане, первым делом пошла в аэроклуб записываться в парашютную секцию, но от волнения перепутала все на свете и сказала, что хочет заниматься самолетным спортом. Так началась летная биография Капаниной.

— На каком самолете ты впервые выполнила фигуры высшего пилотажа?

неплохо — завоевала золотую, серебряную и бронзовую медали. В абсолютном первенстве немного «пролетела», потому что в упражнении за одну фигуру получила ноль, и в итоге заняла 4-е место. Ко мне тогда подошел главный тренер команды Касум Нажмуудинов и предложил приехать на тренировочные сборы команды России, полетать на Су-26. Я задумалась, ведь фактически на Су-26 летали только «сборники», остальные пилотажники видели его лишь на фотографиях, но все говорили, что это лучший самолет. Дай-ка, думаю, попробую! Так в 1991 году я попала в команду. Считаю, повезло, я добилась высоких результатов и сравнительно быстро. За 12 лет участвовала в шести чемпионатах мира, в чемпионатах Европы и Гран-при, куда приглашают только сильнейших летчиков мира.

— Светлана, на твой взгляд, в самолетном спорте существует понятие женского и мужского пилотажа?

— Конечно, и в первую очередь это различие связано с физической подготовкой. Мужчины по своей природе сильнее женщин, и пилотаж у них резче, энергичнее, жестче. Но этого недостаточно. Как говорится, красивый пилотаж — это пилотаж без единого лишнего движения. А теперь попробуй объединить пилотаж без единого лишнего движения, мужскую жесткость и энергичность, до-

в небе, в полете. А на земле меня ждут дети, муж, родители, они дают мне силы. А поскольку очень часто приходится уезжать, как можно больше времени хочется проводить со своими ребятишками. Я очень благодарна мужу и детям, которые меня постоянно поддерживают и по возможности всегда со мной на сборах и соревнованиях. Сегодня частенько мне предлагают самой тренироваться за рубежом, тренироваться за границей пилотов других стран. Но я хочу летать в своей стране, в которой, правда, о малой авиации уже почти забыли. Наши проблемы не до-

людям, которые дали мне возможность тренироваться, участвовать в соревнованиях. Прежде всего это руководство ОКБ Сухого, коллеги из Национального аэроклуба.

Я считаю развитие авиации, в том числе и малой, одним из наиболее приоритетных направлений государственной политики, потому что именно в авиации воплощены все самые передовые достижения науки и техники. Ну а если говорить о результатах памятной для меня встречи с Президентом РФ В. Путиным, то «воз и ныне там». Это грустно.

Людмила ФОМЕНКО



Самолет Ан-158 получил сертификат типа

Завершены работы по сертификации Главного изменения типовой конструкции самолета типа Ан-148-100 — Ан-158. Дополнение к сертификату типа передано разработчику — АНТК «Антонов». Ан-158 продолжает модельный ряд самолета Ан-148. У Ан-158 очень высокая степень унификации с Ан-148: единые кабина, системы, агрегаты, элементы планера. Производство самолетов Ан-158 будет развернуто на киевском авиационном заводе «Авиант». Возможно, Ан-158 послужит базой для создания военно-транспортного и грузового Ан-178. В настоящее время эта машина находится на этапе эскизного проекта. Она будет отличаться увеличенным диаметром фюзеляжа и наличием хвостовой ramпы. Завершены и работы по сертификации Главного изменения типовой конструкции самолета Ан-148-100 — Ан-148-100 и его модификации в англоязычном исполнении. На ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» уже построено два самолета Ан-148-100 с англоязычной кабиной.

Самолет Ан-148-100 сертифицирован по авиационным правилам АП-25, гармонизированным с учетом европейских норм CS-25. Самолет отвечает требованиям Главы IV Приложения 16 ICAO по шуму на местности и Приложения 16 тома II по эмиссии авиационных двигателей.

«Мотор Сич» собирает вертолет

Производитель авиадвигателей «Мотор Сич» ведет переговоры об организации сборки вертолетов Ми-8Т на мощностях Винницкого авиационного завода. Из-за принятой в России государственной программы импортозамещения в ближайшие годы позиции «Мотор Сич» на рынке вертолетных моторов будут ухудшаться. Винницкий авиационный завод создан в 1961 году на базе военных авиаремонтных мастерских. Предприятие способно проводить капитальный ремонт самолетов Ан-2 и Як-52, вертолетов Ка-26 и Ми-2, а также ремонт двигателя АШ-62. Имеет сертификат на ремонт авиатехники Российской Федерации. Сейчас ВиАЗ проходит процедуру банкротства. На 1 февраля текущего года долг предприятия по заработной плате составлял 985,3 млн грн. «Мотор Сич» сейчас выгодно налаживать производство — принятый в Украине Налоговый кодекс освобождает предприятия авиационной отрасли от уплаты корпоративного налога, если сэкономленные средства будут направлены на капитальные инвестиции в модернизацию и расширение производства. Для «Мотор Сич» это около 300 млн долл. за 5 лет, и эти средства компания скорее всего направит на запуск производства собственных вертолетов, проект которых уже разработан. Компания стремится диверсифицировать доходы и не впервые объявляет о намерении начать сборку вертолетов.

«Авиасистемы» реализуют проект AMS-200

ЗАО «Авиасистемы» в марте 2011 года планирует решить вопрос организации производства и продаж легкого многоцелевого самолета AMS-200. Программа создания, испытаний и освоения производства этой машины приоритетная для компании. Продвижение AMS-200 на рынок во многом зависит от итогов переговоров с российским и американским инвесторами. Если в ближайший месяц будет достигнуто соглашение, то в апреле — мае начнется производство, и до конца 2011 года будет собрано порядка четырех самолетов AMS-200. В настоящее время одна машина уже летает. Полномасштабные летные испытания AMS-200 с постепенным подключением к ним еще одного самолета планируется начать во второй половине текущего года. В России самолет AMS-200 должен быть сертифицирован в 2012 году как тип по нормам летной годности АП-23. ЗАО «Авиасистемы» занимается созданием, испытаниями и производством легких многоцелевых сухопутных самолетов, гидросамолетов, экранопланов и экранолетов.

«Интеравиа» возобновит производство самолетов

ООО «Интеравиа» в апреле 2011 года планирует возобновить производство легких многоцелевых самолетов И-1 и И-3, приостановленное три месяца назад по финансовым причинам. Производство самолетов И-1 и И-3 поменяло производственную базу и теперь располагается под Калугой. В настоящее время на сборке находятся два И-3. Наибольшим спросом пользуется спортивный самолет И-3 в модифицированном варианте — И-3М. Самолет И-3 является одно- или двухместным самолетом для высшего пилотажа. Машину в полетных условиях за 30 минут можно переоборудовать из двухместного учебного варианта в одноместный — для соревнований. Всего уже выпущено 35 самолетов И-3 и И-3М. Что касается самолетов И-1Л, то их выпущено более 120 машин в различных модификациях. 1 декабря 2000 года И-1Л был сертифицирован Авиарегистром Межгосударственного авиационного комитета по АП-23.

Китай рвется в лидеры

Государственная китайская корпорация Comac рассчитывает продать около 2000 самолетов C919 до 2030 года, сообщает информационное агентство Xinhua со ссылкой на руководство корпорации. Таким образом, Comac планирует создать конкуренцию лидерам на рынке узкофюзеляжных самолетов — компаниям Boeing и Airbus. Прогноз относительно продаж нового самолета озвучил заместитель генерального менеджера Comac Ву Гуанчжи. Comac уже получила 100 заказов на авиалайнер C919. Дополнительные заказы, по информации руководства компании, ожидаются в 2011 году. Впервые проект двухместного самолета C919 был представлен в конце 2009 года. Первый полет авиалайнера намечен на 2014 год, а поставки должны начаться в 2016 году.

Нужны ли России «ПОЛЯРНЫЕ КРЫЛЬЯ»?



В. Олейников

Продолжение. Начало на с. 1

В метеорологии, геофизике, гляциологии авиационные технологии значительно расширили возможности традиционных наземных исследований, как и тех, что до того проводились с морских судов. Широко развитие получили воздушные транспортные операции по доставке экспедиций и грузов в различные географические точки полярных регионов. А разве можно переоценить роль авиационных методов организации геологических, океанографических, гидрографических и геофизических исследований на дрейфующих льдах Северного Ледовитого океана? Они позволили в крайне сжатые сроки проводить наблюдения на обширных акваториях и тем самым решить массу народно-хозяйственных и оборонных задач. В конце 40-х годов прошлого века были раз-

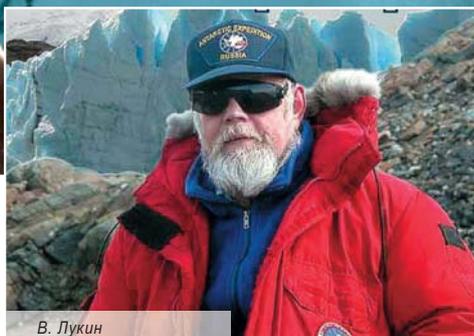


работаны технологии строительства взлетно-посадочных полос на снежно-ледяном покрове как на суше, так и на морском льду. Такие ледовые аэродромы были пригодны для приема тяжелых транспортных самолетов на колесном шасси, что, в свою очередь, позволило организовать доставку людей и грузов в отдаленные районы Арктики и Антарктики.

В. Олейников. — В 1980 году создание подобных взлетно-посадочных полос на российских антарктических станциях Молодежная и Новолазаревская позволило организовать регулярные трансконтинентальные перелеты из нашей страны на антарктический континент. Полеты в Антарктиду самолетов Ил-76ТД позволяли при необходимости десантировать на парашютах грузы во внутриконтинентальные районы Антарктиды. Такие операции выполнялись еще в конце 60-х годов в Арктике, где для этого применялись самолеты

Ан-12. Все это не только расширило возможности применения авиации в полярных районах, но и в значительной мере укрепило национальный престиж нашего государства на международной арене.

В. Лукин. — «Золотой век» применения авиации в полярных регионах начался с создания в структуре Главного Управления Северного морского пути Минморфлота СССР управления полярной авиации, которое затем было передано в ведение Министерства гражданской авиации СССР в 1932 году, а закончилось в 1969 году. Тогда Управление полярной авиации МГА СССР было ликвидировано, задачи по авиационному обеспечению высокоширотных экспедиций были возложены на объединенные авиаотряды Красноярского и Восточно-Сибирского управлений гражданской авиации, а



В. Лукин

ных хозяйственных, оборонных и научных проектов, которые выполнялись раньше силами предприятий системы МГА СССР. Как следствие, прекратил существование специализированные авиационные предприятия. Соответственно сошла на нет подготовка и переподготовка авиационных кадров. Воздушные суда из-за отсутствия средств на ремонт и продление ресурсов просто-напросто списывались. Единственное, на что еще хватало сил, — обеспечение международных экспедиций в Арктику и деятельности Российской антарктической экспедиции на минимально-допустимом уровне. В это время задачи авиационного обеспечения деятельности России в полярных регионах определялись не столько государственными интересами, сколько финансовыми возможностями бюджета, который выделялся на данные цели.

— Подобная ситуация, наверное, создала «кривое зеркало», дескать, нет широкомасштабных задач для применения авиации в Арктике и Антарктике?



В. Лукин. — Безусловно, но другой не менее значимой проблемой стало полное отсутствие специализированных самолетов полярной авиации. Особенно, оборудованных лыжно-колесным шасси. Последними среднемагистральными самолетами на лыжах, эксплуатировавшимися в нашей стране, были Ли-2 и

Ил-14. Все они были списаны в 1977 и 1991 годах соответственно. На замену им планировали самолет Ан-74, но по своим тактико-техническим характеристикам он не мог обеспечить выполнение задач, которые до него успешно решались «ветеранами полярного неба».

В. Олейников. — Еще интересный момент. В Антарктике вся национальная государственная деятельность обеспечивается силами комплексной межведомственной Российской антарктической экспедиции (РАЭ), руководство и контроль за деятельностью которой в соответствии с Указом Президента Российской Федерации возложены на Росгидромет. В Арктике же эти задачи выполняют различные органы федеральной исполнительной власти. Разрозненно, по собственным программам и перспективным планам. Это осложняет возможность принятия сбалансированных целевых программ, объединяющих различные ведомственные и региональные интересы.

— Но все эти задачи, наверное, можно выполнять силами не только ведомственных, но и специализированных авиационных подразделений?
В. Лукин. — Почему нет? В лице такого органа проще организовать и целенаправленную подготовку и переподготовку специалистов, обеспечение экспедиций необходимым ави-

ационным парком. Во многом это сократило бы бюджетные расходы государства, которые распределяются сегодня между различными субъектами бюджетного планирования, а по просту говоря, распыляются. Подобное авиационное предприятие могло бы выполнять большинство функций береговой охраны в плане регулярного патрулирования в районе расположения исключительной экономической зоны Российской Федерации в Арктике, которое сейчас возложено на авиацию погранслужбы ФСБ России. По силам ему было бы и решение многих задач по геофизическому дистанционному зондированию территорий, расположенных на российском континентальном шельфе, которые сегодня возложены на Минобороны России и Роснедра, проводить комплексные научные исследования вод арктического бассейна, осуществлять инструментальную и визуальную ледовую авиаразведку на трассе Северного морского пути, в том числе и на ее высокоширотных участках, обеспечивать регулярное транспортное сообщение между различными объектами действующей арктической инфраструктуры.

В. Олейников. — В Антарктике круг этих задач существенно уже. Это в основном выполнение межконтинентальных полетов по доставке персонала и грузов из России в Антарктиду через Южную Африку (ЮАР) в летний антарктический сезон, а также трансконтинентальное обеспечение регулярного воздушного сообщения между российскими станциями Новолазаревская, Беллинсгаузен, Прогресс, Мирный, Восток и сезонными полевыми базами Молодежная, Дружная-4 и Русская. Полеты в Антарктиде повысят безопасность работы персонала Российской Антарктической экспедиции, сократят расходы на транспортное обеспечение, выполняемое пока с помощью морских судов. Так, для организации сезонных работ в летний период экспедиционные морские суда РАЭ вынуждены дважды заходить на российские станции и полевые базы. Если привлекать для этих целей самолеты на колесно-лыжном шасси, судам достаточно будет выполнять обход станций только раз в сезон. Высвободившиеся же средства могут быть направлены на расширение спектра авиационных работ РАЭ.

— На чем сегодня возможно летать в высоких широтах?

В. Олейников. — По состоянию на сегодняшний день, наиболее подходят самолеты Ил-76ТД-90 и разрабатываемая

модификация транспортного Ил-114-100Т на колесно-лыжном шасси. Но вопросы реорганизации существующей системы авиационного обеспечения национальной деятельности в полярных регионах, рассмотренные Минтрансом РФ в 2009–2010 годах по поручению Президента Российской Федерации, положительного результата не принесли. Основным аргументом негативного отношения к этой проблеме стало отсутствие... экономической выгоды от данного вида авиационной деятельности. Так что золотой теленок пересилил и вопросы национальной безопасности, и геополитические интересы России в целом. Вряд ли подобный подход, на мой взгляд, может быть оправдан при решении долгосрочных задач государственного масштаба. И все-таки, «лед тронулся». Стратегией развития деятельности Российской Федерации в Антарктике на период до 2020 года и на более отдаленную перспективу, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 октября 2010 года планируется создание ледно-исследовательского центра Арктики и Антарктики и оснащение его двумя самолетами Ил-76ТД-90 и тремя самолетами Ил-114-100Т на колесно-лыжных шасси, испытания и эксплуатация которых предусмотрена Перечнем основных мероприятий в 2013 году. Только вот беда — в планах Объединенной авиационной корпорации строительство этих самолетов не предусмотрено. Государственного заказчика для выполнения поручений Президента и Правительства РФ по авиатранспортному обеспечению геополитических интересов России в высокоширотных и полярных регионах на сегодняшний день не существует. Несмотря на ряд принимавшихся в Правительстве Российской Федерации решений, сегодня даже не планируются поставки авиатехники, специально приспособленной к работе в полярных условиях, и не существует структуры с достаточными полномочиями, способной обеспечить комплексное решение этой задачи. Насколько мне известно, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по созданию новой авиационной техники для выполнения авиационных работ в высоких широтах также не планируются. Так что радоваться пока рано и нечemu.

В. Лукин. — Все, о чем говорили, свидетельствует об одном: невозможно укрепить присутствие России в полярных регионах, в том числе и с помощью авиационных средств, без принятия конкретных мер со стороны государства.

Беседу вел Владимир ШИТОВ

«ЭРА-ГЛОНАСС» — ЭТО НАША БЕЗОПАСНОСТЬ



Одно из приоритетных направлений развития России — использование космических технологий, в том числе ГЛОНАСС. Эта система даст возможность применять современное навигационное оборудование в автомобилях, поможет обеспечить безопасность на транспорте и на technically сложных объектах, улучшить координацию работы служб, которые отвечают за предотвращение аварий и чрезвычайных ситуаций, ликвидацию последствий природных и техногенных катастроф.

На днях состоялась международная конференция «ЭРА-ГЛОНАСС» — «Навигационно-информационные технологии для повышения безопасности и комфорта на транспорте». Ее организатором стало ОАО «Навигационно-информационные системы» (НИС ГЛОНАСС) — федеральный сетевой оператор в сфере навигационной деятельности. Основная цель конференции — информирование российской и зарубежной аудитории о статусе

и планах развития Системы экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС», технических требованиях к терминалам, программам испытаний, дополнительных услугах в рамках проекта «ЭРА-ГЛОНАСС» и зарубежном опыте по разработке и использованию подобных систем. «ЭРА-ГЛОНАСС» — важнейший проект ОАО «Навигационные информационные системы». Он имеет высокую социальную значимость и является наиболее показательным примером применений тех-

нологий ГЛОНАСС. Основные его цели — снижение смертности и травматизма на дорогах, повышение безопасности грузовых и пассажирских перевозок, коммерциализация ГЛОНАСС и создание массового навигационного рынка услуг и оборудования.

Проект «ЭРА-ГЛОНАСС» предполагает обязательную установку спутниковых навигационно-коммуникационных устройств ГЛОНАСС-терминалов на новые авто, выпускаемые в России, начиная с 2013 года. От-

дельный проект — разработка системы с экстренными оперативными службами для передачи информации в максимально большом объеме и в минимальный срок. Серьезное внимание было уделено и нормативно-техническому обеспечению проекта. В прошлом году завершилось проектирование системы. В нынешнем будет проведено техническое проектирование и создание опытных образцов. В 2012 году создание системы продолжится, и к 2013 году она должна зарабо-

тать. Уже существуют эскизные проекты не только всей системы, но и всех ее компонентов. К концу 2010 года были сделаны образцы прототипов терминалов, которые прошли стендовые испытания.

Генеральный директор ОАО «Навигационно-информационные системы» Александр Гурко считает, что сегодня мировая навигационная отрасль формируется как результат взаимодействия и взаимопроникновения информационных технологий, микро-электроники, мобильной связи и автомобилестроения. Спутниковая навигация, опирающаяся уже на две системы — российскую ГЛОНАСС и американскую GPS, открывает новые возможности и для появления массовых навигационно-информационных сервисов, и для глубокой модернизации всего транспортного комплекса.

По словам генерального директора — генерального конструктора ОАО «Российские космические системы» Юрия Урличича, человечество давно поняло, что предупреждать и иметь прогноз о различных угрозах — стихийных, техногенных катастрофах и так далее гораздо выгоднее, чем ничего не иметь и впоследствии ликвидировать эти угрозы. Ученые подсчитали, что выгода от таких предупреждений в 15 раз превышает ликвидацию самих последствий.

Что сегодня представляет собой система ГЛОНАСС? Если несколько лет назад это был только космический комплекс системы, то сейчас в него входит многое, включая и комплекс аппаратуры потребителей. В рамках системы

ГЛОНАСС находится и средне-орбитальный сегмент — 24 штатных космических аппарата, которые должны использоваться по целевому назначению. А в этом году планируется запустить еще один космический аппарат — биостационарный, который будет иметь спутник-ретранслятор.

В будущем система непременно будет развиваться, в том числе и ее орбитальная группировка, в состав которой войдут высокоточные аппараты.

Ученые, по словам Ю. Урличича, подсчитали, что ежегодно в мире в ДТП погибает миллион человек. Это население целого города. Наши системы будут исправлять неточность или ошибку водителя при управлении транспортным средством. «ЭРА-ГЛОНАСС» должна действовать не только на территории России, но и за рубежом, помогая нашим туристам и туроператорам в экстренных случаях.

Что касается системы «ЭРА-ГЛОНАСС», она поможет нам бороться с пробками, и не только в Москве, но и во всей России, ущерб от которых сегодня составляет, по данным Академии транспорта, до 40 млрд рублей в год. Мало того, после полного развертывания эта система, по предварительным расчетам, сможет ежегодно сохранять жизнь более четырех тысяч человек и существенно снизит расходы бюджета на ликвидацию последствий ДТП. Она станет платформой для предоставления массовых услуг на основе ГЛОНАСС, создаст массовый спрос на навигационное оборудование отечественного производства.

Валерий ЦЕЮКОВ

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

С КОЛЬСКОГО ПОЛУОСТРОВА — ПО ВСЕЙ РОССИИ



АЭРОПОРТ АПАТИТЫ ГОТОВ ПРИНЯТЬ НОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ.

Эта воздушная гавань расположена на территории административного района города Апатиты в трех десятках километров от Кировска и является одним из самых молодых аэропортов России. Строительство его началось в 1976 году по инициативе ОАО «Апатит». Новый аэропорт заменил старый, который был построен еще в довоенные годы. Во время Великой Отечественной войны здесь базировались авиационные подразделения, прикрывавшие с воздуха железнодорожную магистраль Ленинград — Мурманск, объекты комбината «Апатит» и железнодорожный узел города Апатиты. Сегодня этот аэропорт имеет преимущественно региональное значение.

Рассказывает генеральный директор ООО «Аэропорт» Апатиты (Хибины), депутат Совета депутатов города Апатиты Валентин Бабкин.

— Наш аэропорт занимает стратегически важное положение в самом центре Кольского полуострова. Население городов Кировска и Апатиты составляет более 110 тысяч человек. Из Кировска осуществляются регулярные автобусные рейсы

по маршруту Кировск — Апатиты — аэропорт и обратно. Для пассажиров, направляющихся в города центра и юга Мурманской области, это удобно и выгодно. Аэропорт располагает искусственной взлетно-посадочной полосой, длина которой около двух с половиной тысяч метров (класс В), способной принимать самолеты Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Як-40, Як-42, Ту-134.

Пик перевозок в нашем аэропорту пришел на 2004 год. Тогда мы перевезли более 18 тысяч пассажиров. Такой уровень перевозок держался два года. В 2006 году в летний период вводились даже дополнительные рейсы для перевозки отдыхающих в Сочи, Анапу с посадкой для дозаправки в Москве. Для перевозок тогда использовались самолеты Ту-134.

В тот период авиакомпании выполняли по четыре рейса в Санкт-Петербург, три рейса на Москву на самолетах Ан-24. Позднее количество рейсов по этим направлениям сократилось до одного. Базовой компанией нашего аэропорта в те годы были «Архангельские воздушные линии».

В нынешнем году в наш аэропорт летают самолеты авиакомпании «Руслайн» по трассе Апатиты — Москва. Конечно, значение нашего аэропорта в региональных перевозках пока не очень заметно. Однако, считаем, потенциал для дальнейшего развития и роста у нас имеется. К примеру, уже сейчас готовы принимать у себя чартерные рейсы, что, несомненно, привлечет новых авиаперевозчиков.

Сегодня ведем большую работу по сертификации служб

СПАСОП и САБ аэропорта для получения разрешения на прием самолетов Boeing 737-500 и Ту-154.

Что касается межрегиональных перевозок, то пока из нашего аэропорта выполняется лишь один рейс по маршруту Апатиты — Москва (Домодедово). Пассажиры, которые направляются на отдых в здравницы Краснодарского края либо в Сочи, пользуются стыковочными рейсами. Хотя авиакомпании могут выполнять эти рейсы по южным направлениям и самостоятельно с посадкой в Москве для дозагрузки пассажиров. Думается, что полеты по этим направлениям станут выгодными для авиакомпаний. Дело в том, что рабочим и служащим районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностях согласно Трудовому кодексу предоставляется

льготы. Раз в два года работники предприятий (и члены их семей) нашего региона могут воспользоваться авиаперелетом по территории России к месту отдыха и обратно с компенсацией за приобретенные билеты. Если они отправляются на отдых за рубеж, — им компенсируется стоимость перелета до границы России. Этот закон действует на всех крупных предприятиях нашей области.



184200, г. Апатиты, Мурманская обл., аэропорт, а/л 42
Телефоны: (815 55) 7-73-69, 7-03-22.
Факс: (815 55) 7-73-69
E-mail: airport@com.mels.ru
Сайт: www.airkrovsk.ru



Продолжение. Начало на с. 2

В 1919 году была создана Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA). Она объединила авиационные общества и агентства, занимавшиеся перевозкой пассажиров, грузов и почты. На первой ас-

был воплощен в инструкцию по производству полетов, и в соответствии с приказом «О регистрации аварий летчиков» были разработаны карта аварий и инструкция по расследованию АП.

Говоря о развитии авиации конца 20-х годов, выдающийся летчик-испытатель М.М. Громов

требование не принесло желаемого результата.

В том же году в СССР во время демонстрации самолета конструкции А.С. Яковлева произошла авария. Для ее расследования была назначена государственная комиссия, которая в своем решении записала:

15 декабря 1938 года при попытке посадить экспериментальный образец самолета Поликарпова разбился летчик-испытатель Валерий Чкалов. Комиссия установила, что причиной катастрофы стало то, что Чкалов, планируя на аэродром, сбросил обороты двигателя и не

ждевременному выходу из строя самолетов. Главными задачами, возлагаемыми на НЭБ по ремонту материальной части ВВС, были разработка научно обоснованных и экспериментально проверенных технологий ремонта авиационной техники и оказание помощи в освоении ремонта в бо-

терять устойчивость и управляемость. Только в 1946 году в ЦАГИ начались широкомасштабные эксперименты по изучению характеристик крыльев.

В 1944 году была организована Международная организация гражданской авиации (ICAO), которая устанавливает международные нормы, необходимые для обеспечения безопасности, надежности и эффективности воздушного сообщения. ICAO выступает в роли координатора международного сотрудничества во всех областях, связанных с гражданской авиацией.

Окончание Второй мировой войны совпало с началом развития реактивной авиации. К этому времени были спроектированы, построены и испытаны все типы газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации. Внедрение в эксплуатацию новых ВС сопровождалось практическими работами в области безопасности полетов. Возникла необходимость анализа новых факторов безопасности полетов и причин АП. Для их вскрытия требовались более совершенные методы исследования аварийной и отказавшей техники. Началось зарождение научной школы расследования АП.

В феврале 1946 года состоялось первое Специализированное совещание по расследованию АП, на котором были предложены Стандарты и Рекомендации по практике расследования АП. Авиационные специалисты в полный голос заговорили о бортовых средствах регистрации параметров полета (Бур), переговоров членов экипажа. Впервые в феврале 1947 года проблема установки на борту ВС Бур обсуждалась на 2-й сессии ICAO. До этого на воздушных судах регистраторы уже использовались для экспериментальных замеров в специальных летных испытаниях. Они доказали свою ценность при расследованиях АП.

В связи с внедрением Бур изменились и содержание программ по безопасности полетов. Если раньше в них включались вопросы изучения причин АП, то в новых программах акцент стали делать на их предупреждении. И эти мероприятия дали ощутимый результат. При выделении ВВС США в самостоятельный вид Вооруженных Сил в 1947 году авиационная составляющая 144 происшествия на 100 тысяч часов налета. С 1949 года происходит снижение показателя аварийности ВВС США, что стало результатом совместных усилий промышленности и военных. Был сделан упор на научно обоснованную разработку мероприятий по устранению типичных причин, вызывающих авиационные происшествия.

Первые стандарты и рекомендации ICAO по расследованию АП были приняты Советом ICAO в апреле 1951 года в виде Приложения 13 «Расследование авиационных происшествий» к Чикагской конвенции. В настоящее время действует девятое издание, в которое включены все поправки, принятые Советом ICAO до 27 февраля 2001 года. С 1 ноября 2001 года оно заменяет все предыдущие издания Приложения 13.

Юрий ПОПОВ,
доктор технических наук.

Продолжение следует

Узнать причину трагедии, чтобы не допустить ее повторения



самбле IATA в Париже были выработаны минимальные требования к международному стандарту, направленному на обеспечение безопасности полетов. В этом стандарте были выработаны минимальные требования к самолетам, которые должны были выполняться самолетостроительными организациями.

В конце Гражданской войны в Советской России был установлен порядок представления ежегодных итоговых отчетов «О причинах аварий и мерах по их снижению». Для испытаний новой авиационной техники в 1920 году в Москве был создан Научно-опытный аэродром ВВС РККА, подчиненный Главвоздухофлоту. 17 января 1921 года был подписан декрет Советов Народных Комиссаров о воздушных передвижениях. 1 декабря 1922 года при Главвоздухофлоте создана Инспекция гражданского воздушного флота, которой было поручено изучение, оценка проектов гражданских воздушных судов и составление инструкций и правил для пилотов.

В журнале «Вестник Воздушного Флота» № 6 за 1923 год были опубликованы общие требования, предъявляемые к воздушным судам (ВС). В них фиксировались технические условия, которые необходимо выполнять для достижения высокой безопасности полетов. В этом же году накопленный опыт

писал: «Я уже начинал серьезно задумываться о проблеме надежности полетов и начинал понимать, насколько взаимосвязаны законы аэродинамики с законами психической деятельности в их взаимовлиянии для решения проблем надежности полета».

В августе 1930 года начал работу Центральный институт авиамоторостроения, в октябре 1930 года создается Научно-исследовательский институт Гражданского Воздушного флота (НИИ ГВФ), разделенный в 1932 году на три самостоятельных научно-исследовательских института. Один из них проводил исследования повышения регулярности и безопасности полетов.

Совершенствовались конструкции самолетов. Повышалась эффективность подготовки летного состава. Однако аварийность оставалась на высоком уровне. К примеру, в США в 1934 году, когда военная авиация была использована для перевозки почты, аварийность составила 110 происшествий на 100 тысяч часов налета, и командование авиацией вооруженных сил США попыталось радикально решить вопрос по сокращению АП. В авиационные соединения было направлено распоряжение, в котором требовалось полностью исключить авиационные происшествия. Однако данное

«Запретить Яковлеву заниматься конструкторской работой». Таким абсурдным тезисом комиссия решала задачу повышения безопасности полетов.

Одной из первых книг, где систематизированно излагались вопросы обеспечения безопасности полетов, была изданная в 1934 году книга Н.А. Жемчужина «Общие вопросы безопасности полетов». В ней анализировались причины аварийности, указывались факторы, определяющие безопасность полетов, а также подчеркивалось единство технических, организационных и личностных факторов при обеспечении безопасности полетов. Такой подход к сложным проблемам получил название системного анализа, который широко используется и в настоящее время.

В ряде случаев истинные причины АП устанавливались, если оставался в живых кто-то из членов экипажа, сообщавший, что происходило с самолетом в аварийном полете. Так, в 1935 году проходили испытательные полеты самолета ДБ-2. Один из них закончился катастрофой. Оставшийся в живых летчик-испытатель К.К. Попов рассказал, как проходил полет, и комиссия установила, что при достижении скорости 330–340 км/ч на самолете возникали сильные вибрации хвостового оперения и хвостовой части фюзеляжа.

закрыв заслонку воздухозаборника водяного охлаждения. Это привело к чрезмерному охлаждению двигателя самолета.

Авиационные специалисты понимали, что для установления истинных причин АП необходима достоверная информация о работоспособности авиационной техники, действиях экипажа, параметрах движения ВС. Поэтому перед специалистами всегда стояла задача по фиксации различных параметров полета. В США в 1939 году был получен патент на бортовое устройство регистрации переговоров экипажа (Бур), которое должно было устанавливаться на самолет.

1 сентября 1939 года началась Вторая мировая война, и о безопасности полетов, казалось, можно было забыть. Но этот период оказался историческим. В 1942 году Правительством Советского Союза было принято решение о создании Научно-экспериментальной базы (НЭБ) по ремонту материальной части ВВС. На аэродромах скапливались самолеты с боевыми повреждениями, ремонтные бригады ремонтировали самолеты методами, основанными на интуиции, а это приводило к пре-

евых частях. Еще одна задача — распространение передового опыта по ремонту материальной части ВВС.

При разработке технологического ремонта решались вопросы прочности и надежности отремонтированной техники, определялось влияние износа и условий эксплуатации на состояние узлов, деталей, агрегатов и оборудования. В НИИ ГВФ в ремонтно-технологическом отделе стало зарождаться направление исследований аварийных и отказавших объектов авиационной техники. Данные работы были направлены на повышение безопасности полетов.

Но отсутствие на борту самолетов бортовых устройств регистрации затрудняло расследование катастроф, а в ряде случаев не позволяло установить истинные причины АП. В 1943 году не смогли установить причину гибели первого испытателя реактивного истребителя перехватчика БИ-1 Григория Бахчиванджи. При выходе на максимальную скорость в горизонтальном полете самолет был затянут в пикирование. Конструкторы не знали, что самолет с прямым не стреловидным крылом при скорости более 800 км/ч

«ГАЗЕТА. ВРЕМЯ. СУДЬБЫ»

Продолжение. Начало в № 1-2, 2011

«А из нашего окна площадь Красная видна!»

Прошел год, прошел другой, и разговоры о поиске места для редакции стали напоминать разговоры о поиске нашей святыни Грааля.



Министр гражданской авиации СССР Б.П. Бугаев вручает знак «Отличник Аэрофлота» редактору отдела газеты Ю.П. Беликову

И вдруг однажды все закружилось! Свершилось — нашли! Да где — там, где раньше располагался редакционно-издательский отдел Аэрофлота, в Старопанском переулке, в двух шагах от Кремля. Не знаю, министр ли лично занимался этим вопросом (что, кстати, не исключено) или же только что назначенный начальником издательства «Воздушный транспорт» Александр Семенович Головачевский, но здание перешло в собственность Аэрофлота, и Головачевский, человек необычайной пробной силы, затеял там грандиозный ремонт.

Вместе с нами на четвертом этаже разместилась и редакция журнала «Гражданская авиация».

Это было роскошное место, и из кабинета главного редактора действительно виднелась во всей красе Спасская башня Кремля.

Помещения всех отделов, секретариата, технических служб были отделаны панелями, завезена новая мебель.

Вообще, надо сказать, что министерство уделяло внимание газете. В распоряжении редакции было четыре автомобиля — «Волга» для главного редактора и три «разгонных» микроавтобуса, которые дежурили у дверей редакции. По распоряжению министра в Японии для нужд корреспондентов были закуплены страшно дефицитные тогда портатив-

ные диктофоны и еще более недоступные фотоаппараты «Канон» с комплектами линз, насадок, блинд и прочих принадлежностей. Ни у кого в Москве такой роскоши не было. Но самую большую зависть коллег вызывали наши годовые

Явление министра народу

Наш главный упорно искал более тесного контакта с министром. Но несмотря на то, что и мундир теперь Пономаренко носил темно-синий со множеством дубовых листочков на воротнике и золотыми генеральскими погонами, он так и не стал «своим» в верхнем эшелоне аэрофлотской власти. Заместители министра, начальники главков, самостоятельных подразделений достигли права носить эти самые дубовые листья, пройдя суровую школу борьбы и выживания с самых низов. А Пономаренко пришел со стороны, и нате вам — в генералах. Но дело было даже не в звании, дело было в том, что Пономаренко был действительно человеком «со стороны» — журналист из «Известий», интеллектуал, мягкий, вежливый собеседник, явно отличающийся от всех их. Чувствовал это, конечно, и Бугаев, который гораздо лучше находил общий язык с главным редактором журнала «Гражданская авиация» Анатолием Трошиным. Анатолий Михайлович был, что называется, в доску свой — он начал работать авиатехником в Домодедово, прошел путь от простого литсотрудника в журнале до честно заслуженных генеральских эполетов.

Да и сама газета заметно отличалась от журнала. Если в журнале было все правильно и заранее утверждено редакцией, то у Пономаренко все делалось словно по наитию главного редактора. У Трошина бог был министр, у Пономаренко — читатель. Недаром начальник политуправления гражданской авиации Н.И. Буланов говорил, что каждое утро он берет в руки газету «Воздушный транспорт» словно гранату с выдернутой чекой.

Усилия Пономаренко, кажется, приносили плоды — тираж газеты рос, газета, поступающая в розницу, не залеживалась на прилавке (за исключением, конечно, номеров, где печатались обязательные для всех материалы пленумов, торжественных собраний и прочих высокоидейных произведений типа «Малой Земли», «Целины» и пр.).

Помнится, в 1978 году мы выпустили листовку в формате газетной полосы и оформленную как газетная страница к 55-летию со дня рождения Б.П. Бугаева. На ней красовался портрет красавца-министра в маршальском мундире с иконстасом наград на груди, с ор-

линым взором, устремленным вдаль. Листовка, говорят, Борису Павловичу понравилась.

И вот вскоре после заселения на Старопанском переулке мы пригласили в редакцию Бугаева.

Головачевский, Трошин и, конечно, Пономаренко надели парадные мундиры и после звонка из министерства о выезде министра с Ленинградского, 37 уже толкались на площадке в ожидании высокого гостя. Сотрудникам велено было сидеть на рабочих местах и не мельтешить и не вылезать с просьбами или какими суждениями, буде министр заглянет в кабинет.

Бугаева надо было видеть. Из лифта вышел статный мужчина во цвете лет, в отлично сидящем маршальском мундире, с неторопливыми манерами истинного аристократа (хотя, как мы потом выяснили, он родился в деревне Маньковка Черкасской области) с холодным взглядом темных глаз. Он вежливо поздоровался с руко-

он оказался нам вполне приятным мужчиной, и мы наперебой стали задавать ему вопросы про Бугаева. Вот что мы узнали от Константина Петровича.

Бугаев был отличным летчиком. В войну он был инструктором в училище, в самом конце войны был на фронте, а после демобилизации стал гражданским пилотом. Как один из лучших он переучился на реактивную технику, летал в правительственном отряде, одним из наставников молодого летчика был тогда и К. Сапелкин. За один из полетов, в котором Бугаеву пришлось сажать Ту-104 с неисправной механизацией крыла, он получил орден Красного Знамени. «Летал Бугаев, как Бог» — таково было мнение и его друзей и недругов. Выяснили мы, что наш министр — человек редкого ума, прекрасной памяти (помнит и добро, и обиды). Знает свою цель и неуклонно движется к ней.

Мы тогда оживились: а какая у него цель — главным маршалом стать?

Сапелкин отмахнулся: это как само собой разумеющееся. Бугаев решил сделать Аэрофлот самодостаточной отраслью, прибыльной и всеохватной. Воздушный транспорт, по его разумению, должен быть доступным любому гражданину, независимо от достатка.

Цена билета в самолет должна быть сравнима с ценой билета в купированном железнодорожном вагоне. Аэрофлот должен стать технологически неотделим от таких отраслей народного хозяйства, как сельхозпроизводство, геологоразведка, монтажное строительство, рыбозаведка, прокладка трубопроводов и многое другое. Для этого Бугаев, по словам Сапелкина, провел резкое омоло-

Для расширения кругозора сведений, сообщенных Сапелкиным, нам было достаточно, а о самом Константине Петровиче у нас еще будет время поговорить.

Юрий Иванович Макаров

Юра Макаров свои прекрасные рассказы, которые он еженедельно печатал в рубрике «Вечерний разговор», никакими псевдонимами не подписывал. Он любил рассказывать «одесские» анекдоты, потому что приехал в Москву на ПМЖ (постоянное место жительства, как он говорил) из Одессы, родины поэтов и юмористов. Вот один из одесских перлов, рассказанных Юрой.

«Побеждает на конкурсе скрипачей один симпатичный молодой человек по фамилии Сидоров. Председатель комиссии перед вручением приза спрашивает, как его зовут. «Иван», — следует ответ. Председатель интересуется отчеством. «Григорьевич», — отвечает конкурсант. «А какое отчество у папашки?» — не унимается музыкальный начальник. «Григорий Соломонович». — «Боже, как глубоко прятается талант!», — с удовлетворением говорит председатель жюри, вручая приз».

Видимо, Юру Макарова эта тема очень интересовала, поскольку следующим его творением стала пьеса под названием «Не был, не участвовал, не состоял». Он пригласил нас на просмотр, и мы были несколько ошарашены тем, что такую пьесу приняли к постановке в Московском театре имени Станиславского. Суть пьесы была в том, что сын одного влиятельного семейства (папа генерал, дед революционер-буденновец),



Член нашего дружного коллектива заслуженный пилот СССР К.П. Сапелкин (в центре)

водителем, встречавшими его, и неожиданно тепло приобнял стоявшего здесь же нашего нового сотрудника Константина Петровича Сапелкина. Вспомнилось, что Сапелкин, бывший летчик, был направлен в газету именно Бугаевым.

Мы надеялись, что министр, осмотрев новое помещение, соберет сотрудников газеты, журналиста, издательства и пообещает с нами, но осмотром дело и кончилось. В кабинете главного редактора он провел коротенькую беседу и через четверть часа удалился.

«Летал, как Бог»

Конечно, после отъезда министра мы точно обступили Сапелкина. За то короткое время, что он успел побывать в редакции,

жизни кадров в министерстве. Он решительно избавился от военных, которых посылали дослуживать в Аэрофлот свои предпенсионные годы, он активно двинул новую технику в отдаленные районы. А будучи умным и дальновидным человеком, Бугаев заботится и о том, как отрасль будет выглядеть во «внешнем» мире. Вот почему он так стремился иметь свою газету. На утверждение в ЦК было представлено несколько вариантов заголовка новой авиационной газеты, но М. Суслов, главный партийный идеолог, своей рукой вписал название «Воздушный транспорт». Более неудачное название придумать было бы трудно, но Бугаев уже не стал спорить.

то есть человек, который во всех графах анкеты пишет «не состоял», «не участвовал», «не привлекался», попал в историю. Он потерял партию. По советским меркам это было чрезвычайное происшествие, которое могло поставить крест на намечавшейся карьере. И наследник славы своих отцов пошел по следам своих гулянок последних дней, искать, где он оставил свой бесценный билет.

Пьеса эта несколько сезонов была в репертуаре театра, и в предперестроечные годы имела успех.

А когда перестроечные ветры окончательно окрепли, Юрий Иванович Макаров уехал в Нью-Йорк. На ПМЖ.

Юрий ОСТАПЕНКО

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

IATA грозит сокращением прибыли

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) изменила свой прогноз по основным показателям авиационной отрасли на 2011 год. В текущем году она получит прибыль в размере 8,6 млрд долл. против 9,1 млрд долл., прогнозируемых ранее. Таким образом, размер чистой прибыли будет на 46% меньше показателя 2010 года, когда отрасль получила прибыль 16 млрд долл. «Политические волнения на Ближнем Востоке привели к тому, что цена на нефть поднялась выше отметки 100 долл. за баррель. Это значительно выше по сравнению с уровнем в 84 долл. за баррель, который прогнозировался в декабре. В то же время на данный момент прогнозируется рост мировой экономики на 3,1% в этом году, что на 0,5% выше по сравнению с прогнозами трехмесячной давности. Но более высокий уровень доходов лишь частично покроет увеличение затрат. Прибыль будет наполовину меньше по сравнению с прошлым годом, а маржа прибыли составит 1,4%» — сказал генеральный директор IATA Джованни Бизиньяни. В 2011 году, как ожидается, цены на нефть будут на 20% выше по сравнению с уровнями 2010 года. Затраты отрасли на топливо увеличатся примерно на 10 млрд долл. — до 166 млрд долл. и будут занимать до 29% общих эксплуатационных расходов.

DAF не будет брать новые самолеты

Ближневосточная лизинговая компания Dubai Aerospace Enterprise аннулировала заказ на самолеты компании Airbus. В него входила партия из 30 самолетов, включая 12 самолетов A350. Данное решение свело на нет прибыли от продаж компании Airbus за первые два месяца текущего года и весьма негативно отразилось на общей статистике заказов компании по состоянию на конец февраля 2011 года. Изначально портфель заказов компании DAE включал в себя 70 самолетов A320 и 30 A350. В прошлом году компания сократила количество заказанных самолетов, вычеркнув из заказа семь A350 и 18 A320.

Компанией DAE также были отменены некоторые заказы на поставку самолетов компании Boeing. В феврале Airbus обеспечил заказы на поставку восьми самолетов — четырех A380 для авиакомпании SkyMark Airlines, трех A330 для AirAsia X, плюс один A319 для частного заказчика, тем самым доведя свой валовый показатель этого года до отметки 40. Однако сокращение заказа компании DAE в сочетании с имевшей место в январе отменой заказа Flyington Freighters на самолеты A330-200F привело к тому, что Airbus имеет на 2011 год чистый дефицит в три самолета. За первые два месяца текущего года Airbus поставил 73 самолета, включая два A380, 15 A330 и 56 самолетов семейства A320.

МИД России выразил признательность авиакомпании «Трансаэро»

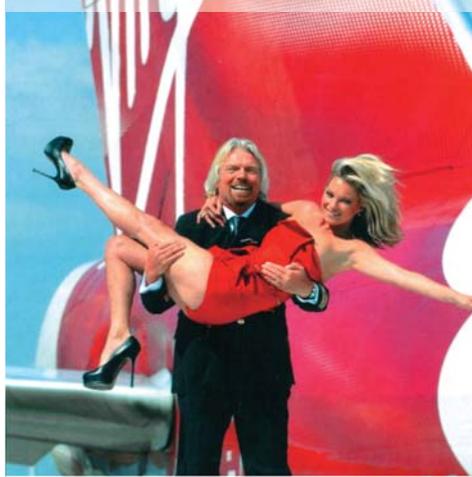
На имя генерального директора авиакомпании «Трансаэро» Ольги Плешаковой поступило письмо директора Консульского департамента МИД России Андрея Карлова. В нем выражается глубокая признательность за оказанные авиакомпанией помощь и содействие работе российских дипломатов, которые обеспечивали консульскую поддержку гражданам Российской Федерации во время политического кризиса в Египте. В письме также отмечается высокий профессионализм представителей авиакомпании «Трансаэро» в городах Хургада и Шарм-эль-Шейх, которые оперативно решали вопросы российских граждан. Во время массовых волнений в Египте «Трансаэро» в течение двух недель сумела организованно вывезти из этой страны 22 тысячи российских туристов. Авиакомпания действовала в полной координации с МИД России и делала все возможное для своих пассажиров.

Etihad Airways и Air Astana подписали код-шеринговое соглашение

Etihad Airways — национальный авиаперевозчик ОАЭ и государственные авиалинии Республики Казахстан Air Astana подписали новое код-шеринговое соглашение. Данное коммерческое партнерство стало тридцатым по счету в истории авиакомпании Etihad. Теперь гости Etihad со всего мира смогут летать в Казахстан со стыковкой в Абу-Даби, а пассажиры Air Astana получат доступ к глобальной маршрутной сети Etihad Airways. Благодаря новому партнерству перелеты Etihad между ОАЭ и Казахстаном (три полета в неделю из Абу-Даби в Алма-Ату и один в Астану) дополняются рейсами Air Astana (в настоящее время авиакомпания совершает 11 перелетов в Абу-Даби в неделю — ежедневно из Алма-Аты и 4 раза в неделю из Астаны).

В соответствии с соглашением рейсы Etihad Абу-Даби - Астана и Абу-Даби — Алма-Ата будут кодироваться как «EY». В свою очередь, рейсы Air Astana между этими городами получат кодировку «KC». Код-шеринговые тарифы будут доступны в системе бронирования с 25 февраля, для полетов с 1 марта 2011 года. Air Astana рассматривает данное соглашение с Etihad как первый шаг на пути реализации глобальной стратегии по развитию Абу-Даби как важнейшего стыковочного пункта Air Astana в ближневосточном регионе. Это партнерство влияет не только на удобство авиационных связей между Казахстаном и ОАЭ, но и позволяет соединить преимущества широкой маршрутной сети Etihad в Азии, на Ближнем Востоке, в Африке и на индийском субконтиненте с направлениями Air Astana в Казахстане, Центральной Азии и странах СНГ.

Кто же соблазнится «АТЛАНТИЧЕСКОЙ ДЕВСТВЕННОЦЕЙ»?



Супермодель Кэйт Мосс наверняка принесет сэр Ричарду удачу...

Нелегкие времена переживает британская авиакомпания Virgin Atlantic Airways (BA). Ее владельцы — Virgin Group и авиакомпания Singapore Airlines International подыскивают инвесторов, чтобы повыгоднее и поскорее избавиться от своих долей в капитале этого перевозчика, который угодил в сомнительную финансовую ситуацию. Пришло время найти стратегического инвестора, и этим должен заняться Deutsche Bank. По мнению экспертов, к которому, по-видимому, присоединяется и глава VA Стив Риджуэй, спасение можно ожидать лишь при присоединении британской авиакомпании к какой-нибудь солидной авиатранспортной группе. И такие предложения уже поступают. Хотя особенно никто и не рвется прикупить долю в этой авиакомпании.

Дела у BA и впрямь пошли из рук вон. Если в предыдущем финансовом году прибыль составила 60 млн ф. ст., то в минувшем году авиакомпания недосчиталась 132 млн. ф. ст. В общем, за последнее время сплошные невезения обрушились на любимое дитя сэра Ричарда Брансона. А ведь сколько усилий он приложил к тому, чтобы его «Атлантическая девственница» застолбила за собой место на авиатранспортном небосклоне! Вспомните хотя бы ожесточенную борьбу, которую вел эксцентричный глава Virgin Group против создания альянса между British Airways и American Airlines.

В самый разгар трансконтинентального торга он украсил фюзеляж своего лайнера, выполнявшего первый рейс по маршруту Лондон — Вашингтон, демонстративным транспарантом, содержание которого — «No Way BA/AA» не оставляло ни малейших сомнений в том, что он костылями конкурента его компании объединил и окулировал лондонский Хитроу. Так и не примкнувший ни к одному из престижных глобальных авиаальянсов, утверждая, что они снижают конкуренцию, и явно бравируя своей независимостью, Брансон вновь потребовал, чтобы Евросоюз сделку заблокировал. И ультимативно пообещал провести рекламную кампанию, цель которой показать, что задуманный альянс между BA и AA неизбежно приведет к повышению авиатарифов на маршрутах между Великобританией и США. А одобрить

сделку можно лишь в случае передачи части слотов BA в Хитроу конкурентам и прежде всего самой Virgin. Однако все эти титанические усилия Брансона сорвать образование альянса AA/BA оказались тщетными, и партнеры к негоднованию сэра Ричарда получили все же дозволение на создание совместного предприятия.

Сэр Ричард играет «по крупному»

Что касается всевозможных рекламных кампаний, зачастую носящих откровенно экстравагантный характер, то уж в этом соперничать с сэром Ричардом Брансоном просто невозможно. Его имидж буквально соткан из саморекламы. Так, решив сэкономить на топ-моделях, он взялся самолично рекламировать Virgin Cola и, пугая объявлятелей, развезжал по Нью-Йорку на... танке. А то и вовсе, вообразив себя супермоделью, без фирменного оформления позировал перед камерами, застенчиво прикрывшись табличкой с крайне двусмысленной надписью «Virgin» («Девственник»). А чтобы привлечь клиентов в салон эксклюзивных свадебных нарядов Virgin Brides, Брансон сбрил свою элегантно седую бороду и даже рискнул облысеть в женское платье ради продвижения на рынок продукции с лейблом Virgin Brides.

В 1997 году для своей любимой «Атлантической девственницы» Брансон заказал 16 аэробусов A340-600, оговорив условие: на борту должны быть не только частные каюты с двуспальными кроватями,

но и паб на нижней палубе — легендарная пивная, не отдавая в которой пинту-другую горького пива истому англосаку покидать Альбион вроде как и не с руки. На борту оборудовали комнату матери и ребенка, оснастив ее специальными столиками, чтобы матерям было сподручнее пеленать младенцев. Однако затея чадолюбивого сэра Ричарда закончилась конфузом. Очень скоро выяснилось, что комнаты для баби облюбовали влюбленные парочки, не нашедшие другого способа утратить взывающееся либидо на высоте 10 км. Привнесение нашлось и столам — правда, несколько иное и более утилитарное, вследствие чего мебель пришлось в негодность, а пуритане принялись обвинять руководство опростоволошавшейся авиакомпании в забвении викторианской морали британцев.

В 2003 году Брансон снова озвучил весь авиатранспортный мир, задував приборостроительную трубу, задував приборостроительную трубу, задував приборостроительную трубу семь принадлежащих ей «конкордов», которые та уже готовилась ставить на прикол. Причем предложил весьма سخodную, если не сказать абсурдную цену — по фунту стерлингов за штуку (!), считая, что именно в такую сумму каждый «суперсоник» обошелся самой BA. Как и следовало ожидать, BA отказалась от сомнительной сделки, корректно назвав ее несерьезной. О степени эпатажа этого намерения можно судить хотя бы по тому, что производителям сверхзвуковых лайнеров обошлось в 155 млн ф. ст., правда, это было двадцать с лишним лет назад. А если учесть, что BA инвестировала в эту программу в общей сложности 1 млрд ф. ст., то претензии Брансона были абсолютно необоснованными.

Конечно, у богатых свои причуды и почему бы не обзавестись «суперсониками», тем более что и BA, и Air France к тому времени заканчивали их эксплуатацию? А поскольку появился, хотя и призрачный, но все же шанс вставить шпильку извечному конкуренту, сэр Ричард, разумеется, упустить его не мог. Во всеуслышание объявил, что в интересах страны «конкорды» должны продолжать летать, а BA просто-напросто задумала избавиться от высоких накладных расходов и убедить пассажиров летать первым классом на их лайнерах. Вспомнил, что британское правительство передало BA эти самолеты с условием, что в случае ее отказа выполнять полеты на Concorde они переходят к другой британской авиакомпании на аналогичных условиях.

Впрочем, как и следовало ожидать, очередной эксцентричный демарш сэра Ричарда ничем путным не кончился. BA, разумеется, отказалась от сомнительной сделки. Еще бы, сверхзвуковые лайнеры обошлись ей в 155 млн ф. ст. да еще пришлось выложить 16,5 млн за запчасти. А в общей сложности авиакомпания инвестировала в свой парк из семи «конкордов» 1 млрд ф. ст. А значит, претензии Брансона прикупить самолеты по бросовой цене — абсолютно необоснованны. Сэр Ричард доступно объявил, что его претензии вполне логичны. Дело в том, что эти деньги были субсидированы правительством в качестве займа, но долг был списан после того, еще в 1987-м BA приватизировали. Доход составил 1,75 млрд ф. ст., и даже если BA

действительно вложила миллиард, то ее прибыль от эксплуатации «конкордов» составила 750 млн ф. ст.

К тому же британское правительство, передавая «суперсоникам» в эксплуатацию BA, поставило условие: в случае отказа этой компании эксплуатировать эти самолеты они переходят к другой британской авиакомпании перевозчику на аналогичных условиях. И Брансон потребовал от правительства сдержать джентльменское обещание и «спасти эти лайнеры в интересах страны». И пообещав эксплуатировать «конкорды» — для начала ему хватит и трех машин — в течение 20 лет. Однако не тут-то было, власти наотрез отказались вмешиваться в затеянную свару, декларируя, уж сами разбирайтесь...

Не приходится удивляться, что главным камнем преткновения в обостряющемся трансконтинентальном диалоге стал лондонский аэропорт Хитроу, поскольку англичане не желали потесниться в своей авиавотчине и поделиться с конкурентами частью своих слотов. А их только у BA — 42%. Тогда как у Virgin лишь 3%, как, впрочем, и у AA. Оперируя через эту воздушную гавань, BA и AA вместе обеспечивают примерно 60% американско-британских авиаперевозок и 70% перевозок между Лондоном и Нью-Йорком. Это без малого 500 рейсов в неделю. И совсем нетрудно заключить, что в результате слияния партнеров по альянсу прочно захватят рынок на североатлантическом направлении и, разумеется, добровольно не делиться столь лакомым куском со своими конкурентами вовсе не собираются. Однако Комиссия ЕС в столь неумеренном аппетите усмотрела грубое нарушение антимонопольных принципов и потребовала уступить часть слотов, поскольку Хитроу, мол, не резинový.

Утратил интерес к Virgin Atlantic и ведущий мировой перевозчик Singapore Airlines. Лет десять назад сингапурцы приобрели 49% акционерного капитала британской авиакомпании за 930 млн долл., однако ожидаемых дивидендов эта сделка им не принесла, и SIA поспешила сбросить свою долю с рук. В качестве возможных покупателей наблюдатели называют американскую Delta Air Lines, которая заинтересована в партнерстве, благодаря которому сможет укрепиться в Хитроу. К тому же американские компании по новым правилам имеют право приобретать 49% акций европейских перевозчиков. Впрочем, и без Virgin американская компания чувствует себя на североатлантическом направлении вполне уверенно благодаря сотрудничеству со своими партнерами по глобальному альянсу SkyTeam. Стремительно развивающаяся авиакомпания из ОАЭ Etihad как будто заинтересовалась возможным партнерством с Virgin, поскольку стремится создать фидерные потоки в Европе, но пока дело до конкретных переговоров не дошло. Попытаться было Брансон привлечь к партнерству и британского перевозчика bmi, но эта компания традиционно оперирует на европейском рынке и пока не особенно рвется получить коммерческие права на перевозки в США из Хитроу.

НА ВЫСОКОЙ НОТЕ

ПРОШЛА ПРЕЗЕНТАЦИЯ КНИГИ

В Доме Русского зарубежья им. Александра Солженицына состоялась презентация книги «И. Сикорский. Небо и Небеса». Издательский дом «Журналист» и редакция газеты «Воздушный транспорт» выступили организаторами мероприятия.



Впервые в России увидели свет религиозно-философские размышления о вечных человеческих ценностях Игоря Ивановича Сикорского — нашего выдающегося соотечественника, конструктора самолетов и вертолетов. Пионер российского воздухоплавания Игорь Иванович был талантливым инженером-изобретателем и одновременно глубоко верующим человеком. Религиозно-философские работы И.И. Сикорского — еще одна

малоизвестная грань жизнедеятельности выдающегося авиаконструктора.

На презентации впервые были представлены документы, рассказывающие о малоизвестных фактах из жизни блистательного русского инженера, собранные журналистами газеты «Воздушный транспорт» и работниками Фонда Русского зарубежья. Они, в частности, свидетельствуют о дружбе Сикорского с другим нашим выдающимся соотечественником —

композитором Сергеем Рахманиновым.

На премьере книги были продемонстрированы редкие кино- и фотоматериалы, артисты московских музыкальных театров исполнили музыку Сергея Рахманинова. Особое место в презентации заняло исполнение марша «Авиатор», созданного в 1911 году, посвященного И.И. Сикорскому композитором Александром Николаевичем Чернявским (1871–1942).

Ксения КУЛЕШОВА



1. Автор проекта издания книги «И. Сикорский. Небо и Небеса» — настоятель храма Воскресения Христова, благочинный храмов Адмиралтейской округа Санкт-Петербурга архимандрит СЕРГИЙ (Стуров).

2. Воплощение проекта — научный руководитель Издательского дома «Экономическая газета», доктор экономических наук, заслуженный деятель науки РФ Юрий ЯКУТИН.

3. Автор газеты «Воздушный транспорт», писатель-авиатор, член правления Союза писателей РФ Валерий ХАЙРЮЗОВ.

4. Произведения Сергея Рахманинова исполнила солистка Москонцерта, лауреат международных конкурсов Евгения МУЖЖАЛЕВА.

Фото Георгия ПОГОРЕЛОВА

ПОЛЕТ ДУШИ И МЫСЛИ

Мой собеседник — Николай Игоревич Сикорский родился в США в 1926 году и всю свою большую жизнь прожил там, вдали от России. Один из сыновей выдающегося русского авиаконструктора Игоря Ивановича Сикорского, несмотря на тяжелые жизненные испытания, выпавшие в эмиграции, никогда не забывал о своих корнях. Эта память присутствовала в семье всегда и во всем: русская кухня, общение по-русски, любовь к русской музыке... Дети — а их у Игоря Ивановича было пятеро — вспоминают о том, как отец всегда говорил им: «Вы будете гордиться, что у вас русская кровь!»



Сыновья И.И. Сикорского. Николай Игоревич — крайний справа.

— Николай Игоревич, ваш отец пользовался большим авторитетом в русской колонии Америки. В 1938 году ему выпала честь выступать с речью по случаю 950-летия крещения Руси. Тогда Сикорский заявил: «Русский народ должен думать не о том, как повернуть назад, к тому, что не устояло, видимо, не убергли, а подумать о том, чтобы из того болота, в котором мы теперь увязли, выбраться на широкую дорогу, чтобы двигаться вперед». Эти слова и для наших дней звучат как нельзя более актуально! Откуда такая широта мысли, такое предвидение?

— Папа постоянно размышлял над проблемами мироздания. Да, он был известным конструктором, талантливым математиком, увлекался астрономией, физикой, психологией. Он знал сотни математических формул, представлял скорость света, но при этом оставался глубоко верующим православным человеком. Он не просто слепо верил в Бога,

Всевышний всегда был для него жизненным ориентиром. Когда вы идете по лесу и не видите солнца, то можете заблудиться, но если у вас есть компас, он подскажет верное направление. Вера — своеобразная путеводная звезда. В своих религиозно-философских работах отец постоянно задавался вопросами: зачем мы живем на Земле, в чем смысл человеческого бытия, каково в нем соотношение земного и космического. И сам же отвечал: наша Земля движется по дороге времени к некоторому определенному событию огромной важности. Оно открывает новую эру света, полной гармонии, доброй воли, счастья и бессмертного существования там, где вечное назначение человечества.

— Не сыграла ли свою роль в религиозных воззрениях отца наследственность? Ведь его дед, насколько известно, был священником.

— Говорят же, пути Господни неисповедимы. Да, мой прадед — выходец из среды сельского духовенства. Но отец отца, а мой дед был известным врачом-психиатром, профессором Киевского университета. Конечно, все поколения детей Сикорских получали религиозное воспитание, но при этом нам прививалась любовь к литературе, музыке, тонким предметам. Научные знания и религиозные убеждения в нашей семье никогда не вступали между собой в противоречие. Отец писал свои размышления по поводу молитвы «Отче наш» и одновременно работал над созданием вертолетов. По-моему, вера в силы Высшего порядка во многом вдохновляла его на создание уникальных летательных аппаратов.

— Николай Игоревич, но вы — известный скрипачом стали уж совершенно точно не случайно?

— Первые годы эмиграции в Америке были для семьи очень тяжелыми. Родители жили бедно, не всегда находили уголь, что-

бы отапливать дом. Отец наряду с преподаванием математики в русском институте, где учились русские эмигранты, читал лекции по авиации, астрономии. Наконец он решил с друзьями завести собственное дело. Сообща наскребли 800 долларов и зарегистрировали фирму под названием «Сикорский аэро-инжиниринговая компания». Цех по сборке самолетов и контора разместились в... курятнике. Просто один из друзей Сикорского владел птицефабрикой на Лонг-Айленде, вот и предоставил «авиазаводу» необходимые производственные площади. Трудно предположить, чем бы закончилась эта история, если бы однажды к нам не заглянул Сергей Васильевич Рахманинов. Оценив нашу нищету, жалкий вид производства отца, он просто взял и выписал чек на 5000 долларов. По тем временам это были огромные деньги. Они-то и стали первым стартовым капиталом фирмы. С тех пор между нашими семьями завязалась большая дружба. А потом родился я, и моим крестным отцом стал Сергей Васильевич. В семье все очень любили музыку этого великого русского музыканта. Кстати, папа особенно восторгался его вторым концертом, очень любил Бетховена. Однажды он мне даже признался: если бы не любовь к авиации, то, наверное, стал бы врачом или музыкантом. Папа сам нередко садился за рояль, с удовольствием ходил на мои концерты. Обожаю третью сонату Брамса в моем исполнении, чем я особенно горжусь. В нашу семью был вхож и великий Шалляпин. Вот и решайте — случал ли мой жизненный выбор.

— В 2001 году во время своего первого официального визита в США тогдашний Президент России Владимир Путин добрым словом упомянул «выдающихся русских американцев» — композитора Рахманинова, конструктора Сикорского, экономиста Леонтьева, которые внесли огромный вклад в развитие и процветание нации. Не есть ли это своеобразное покаяние современников перед памятью наших великих предков?

— Вот что по этому поводу сказал однажды мой отец: духовное возрождение современной цивилизации является единственной надеждой спасти ее от уничтожения.

Николай ТАРАСЕНКО

РУССКАЯ КЛАССИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

«ЭКОНОМИКА И ДУХОВНОСТЬ»

Уникальная по содержанию и оформлению
серия книг ИД «Экономическая газета»



«ПРИТЧИ»

*Испокон веков доходчивым языком притч
излагают люди самые важные,
самые драгоценные мысли.*

*За простыми житейскими ситуациями
в притчах скрывается многое
«сокровенное от создания мира».*

*Станьте обладателем сборника «Притчи».
Книга станет прекрасным подарком для Ваших
родных и близких.*

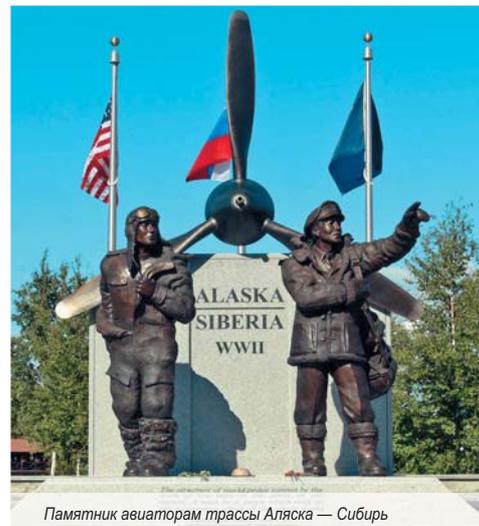
По вопросам приобретения и сотрудничества обращаться:

- тел.: +7 (499) 152-18-26, 156-76-03
- e-mail: kommerz@ideg.ru
- www.eko-spirit.ru
- www.ideg.ru

Реклама

ЛЕНД-ЛИЗ ОТКРЫВАЕТ ТАЙНЫ

Ровно 70 лет назад Конгресс США принял закон о ленд-лизе (от англ. lend — давать взаймы и lease — сдавать в аренду). В марте 1941 года американскому президенту было предоставлено право передавать, обменивать или поставлять иным способом военную технику, оружие, боеприпасы, снаряжение, продовольствие странам — союзникам по антигитлеровской коалиции. Официальные переговоры по ленд-лизу с СССР состоялись 29 сентября 1941 года, а через несколько дней был подписан протокол о помощи Советскому Союзу на сумму 1 миллиард долларов на срок девять месяцев. Первые поставки по ленд-лизу начались уже в октябре 1941 года.



Памятник авиаторам трассы Аляска — Сибирь

В послевоенное время в условиях глобального противостояния СССР и США роль ленд-лиза в нашей стране всячески преуменьшалась. В официальных выступлениях советских лидеров, в научных трудах историков удельный вес помощи союзников оценивался примерно в 4 процента от общего промышленного производства в СССР. Под эту цифру подгонялись и масштабы поставок конкретных видов боевой техники. Авиация не была исключением.

В последние годы наметилась тенденция более объективного подхода к оценке фактов нашей истории. Изучение архивных материалов позволило значительно скорректировать приведенный выше процент помощи союзников. Так, например, поставки по

ленд-лизу составляли: по фронтовым истребителям 16 процентов от произведенных советской авиационной промышленностью, по фронтовым бомбардировщикам — 20 процентов. А если учитывать самолеты не только США, но и Великобритании, то получается, что почти каждый четвертый истребитель и бомбардировщик, действовавший в годы Великой Отечественной войны в составе советских ВВС, был англо-американского производства. Важно учитывать также, что кроме самолетов Советский Союз получал авиационные двигатели, вооружение, боеприпасы, авиационное топливо, запасные части.

Своеобразный вклад в ликвидацию белых пятен истории решили внести представители компании «Авиамаркет».

70-летию юбилею открытия воздушного пути ленд-лиза они планируют посвятить перелет трех новых американских вертолетов R66 из США в Россию. Маршрут протяженностью более 18 000 километров российские пилоты намерены преодолеть в августе этого года. Но уже сейчас началась активная подготовка к проведению беспрецедентного перелета. Имея достаточный опыт, неоднократно практикуя длительные перелеты своих экипажей из Америки и Европы в Россию, «Авиамаркет» и в этот раз готовит интереснейший маршрут. Путь из Лос-Анджелеса с завода Robinson в Московскую область на вертодром «Истра» пройдет по Тихоокеанскому побережью через Аляску, Чукотку, Якутию и Сибирь.

Николай ЕНАКИЕВ

ПОДПИСНОЙ КУПОН на газету «Воздушный транспорт»

На номера

Январь _____	Февраль _____	Март _____
Апрель _____	Май _____	Июнь _____
Июль _____	Август _____	Сентябрь _____
Октябрь _____	Ноябрь _____	Декабрь _____

Количество экземпляров каждого номера _____
Ф.И.О. _____

Организация _____

Юридический адрес _____

ИНН _____ КПП _____

Адрес для доставки с указанием почтового индекса _____

Телефон _____
Факс _____

Адресная (редакционная) подписка позволяет подписаться на газету «Воздушный транспорт» с любого месяца и на любой срок независимо от сроков и порядка проведения почтовой подписной кампании. Издание Вы будете получать бандеролью непосредственно из редакции сразу после выхода очередного номера из печати.

Для оформления заказа заполните подписной купон и отправьте его в отдел распространения по факсу или по электронной почте.

Стоимость редакционной адресной подписки на 1-е полугодие 2011 года — 1320 рублей.

Редакция:
телефон/факс 8 (499) 152-86-85
E-mail airtransport@ideg.ru

Воздушный ТРАНСПОРТ



75 лет: полет нормальный