

История авиационных побед

15 мая в Ростовском филиале Московского государственного технического университета гражданской авиации состоялась международная конференция, приуроченная к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне и 90-летию со дня зарождения гражданской авиации на Дону.

Традиционная ежегодная встреча, прошедшая под эгидой Федерального агентства воздушного транспорта, в этом году имела исторический ракурс. Это было отражено в самом названии форума: «Гражданская авиация: прошлое, настоящее и будущее».

В Ростовском филиале МГТУ ГА собрались руководители государственных структур, авиапредприятий, научно-производственных центров и учебных заведений авиационного профиля. Очное и заочное участие в конференции приняли специалисты Юга и других регионов России, Узбекистана, Беларуси, Армении.

Партнерами и соорганизаторами форума стали Ростовский институт защиты предпринимателя, компания «Вираз», «Международный аэропорт Волгоград», «Аэропорт Ростов-на-Дону», а также НПК «ПАНХ». Генеральным спонсором научной встречи выступила компания «Аэрофлот – Российские авиалинии».

Вел конференцию директор Ростовского филиала МГТУ ГА, профессор **Г.Л. Акопов**.

вых реализованы реформы, вузам приходится прибегать к самым разным методам. Усложнилась ситуация и демографическая яма, ожесточившая борьбу за абитуриентов. Некоторые неспециализированные учебные заведения даже стали пытаться лицензировать авиационные специальности. Однако это противоречит международным требованиям. Согласно Чикагской конвенции 1944 года, за подготовку кадров для воздушной отрасли отвечает отдельный федеральный орган. В России его роль выполняет Федеральное агентство воздушного транспорта. Это определяет особое положение авиационного образования.

«В нашей стране действуют только три вуза, находящиеся в юрисдикции Федерального агентства. В их числе – МГТУ ГА. Кроме того, университет находится в реестре Международной организации гражданской авиации ИКАО, его диплом признается во всем мире. Ни один авиационный вуз Минобрнауки в этот реестр не входит», – подчеркнул Борис Елисеев.

Ректор МГТУ ГА также обратил внимание, что выбирая адекватную форму



Директор РФ МГТУ ГА, профессор Г.Л. Акопов.

В НАЧАЛЕ БЫЛ «ДОБРОЛЕТ»

Советник генерального директора – руководитель инновационного направления ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии», кандидат экономических наук **А.А. Полозов-Яблонский** сделал обширный экскурс в историю отечественной гражданской авиации.

Пассажироперевозки советских граждан стали реальностью в 1923 году. 17 марта был создан «Добролет» – Акционерное общество российского добровольного воздушного флота. Все началось с четырех воздушных судов «Онкерс Ф-13», имена которых помнят и сегодня: «ВСНХ», «ОДВФ» (Общество друзей воздушного флота), «Промбанк» и «Червонец». На закупку авиатары было собрано более 500 тысяч рублей золотом. Собственных специалистов в «Добролете» еще не было: летчиков, механиков и штурманов выделил Рабоче-крестьянский красный воздушный флот.

Взлет советской гражданской авиации оказался стремительным. Уже в 1929 году «Добролет» эксплуатировал девять линий общей протяженностью более 12 тысяч километров. А в 1932-м он был преобразован в знаменитый «Аэрофлот», который через 15 лет после своего основания превратился в крупнейшую авиакомпанию мира и удерживал лидерство вплоть до 1991 года.

В 1925 году началась история гражданской авиации на Дону. Научное исследование, подтверждающее этот факт, провела выпускница Ростовского филиала МГТУ ГА, ныне – заведующая лабораторией социально-экономических дисциплин **Ю.А. Лазуревская** под руководством профессора Г.Л. Акопова. «При содействии ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» подготовлена монография «История зарождения и развития гражданской авиации на Дону». Работа основана на архивных документах», – рассказал Григорий Леонидович.

Первая на Дону воздушная линия Ростов – Харьков – Орел – Москва была открыта 15 июня 1925 года. В 1926-м через столицу Юга прошла стратегически важная авиамаршрут Москва – Ростов – Тифлис, и маршрут Москва – Орел – Харьков – Ростов был продлен через Минеральные Воды и Грозный до Баку. Тогда роль аэродрома выпол-

няла небольшая воздушная станция вблизи Ростова. Но вскоре город стал нуждаться в собственном аэропорте, строительство которого началось в 1932 году. Через два года в Ростов поступили отечественные самолеты Р-5 и К-5. До этого полеты выполнялись на зарубежной технике.

Сегодня, по данным приведенным руководителем Южного межрегионального территориального управления на воздушном транспорте Федерального агентства воздушного транспорта РФ **В.С. Исаевым**, в 15-ти регионах Юга действуют 17 аэропортов. Из них семь имеют федеральный статус. Достижение отечественных авиаконструкторов – расширение географии вылетов в Крым. Теперь они возможны уже из 48 регионов страны. В этом году ожидается около 150 вылетов ежедневно, что превышает показатели 2014 года примерно в 2,5 раза.

Трудно переоценить роль авиации в Великой Отечественной войне. 23 июня 1941 года для выполнения специальных заданий командования Красной Армии было создано крупнейшее фронтовое формирование Гражданского воздушного флота – Московская авиатранспортная дивизия. Экипажу этой дивизии под командованием Героя Советского Союза **А.И. Семенкова** было поручено в ночь на 9 мая 1945 года доставить из Берлина в Москву подписанный накануне Акт о безоговорочной капитуляции Германии.

С ИННОВАЦИЯМИ БЕЗОПАСНЕЕ

В последние годы, согласно рекомендациям правительства, авиакомпании страны начали самостоятельно инициировать создание ноу-хау для собственных нужд. О том, какие плоды это приносит, можно судить на примере главного национального перевозчика.

«Новые разработки в области авиации «Аэрофлот» реализует и внедряет совместно с вузами, НИИ и бизнес-партнерами, – сообщил Андрей Полозов-Яблонский. – В большинстве своем, эти изобретения нацелены на повышение безопасности полетов».

Вот некоторые образцы. Технологии комбинированной реальности, созданные благодаря научным сотрудникам МГТУ ГА, позволяют тренировать пилотов, авиадиспетчеров и работников службы спецтранспорта аэропортов. Для этого используются модели виртуальной визуализации посадочной глассиды, симуляторы автомобильной кабины и других технических устройств.

С помощью комбинированной реальности можно расширить профиль компе-



КРЫЛАТЫЕ ЛЕГЕНДЫ

Отдавая дань уважения прошлому, участники форума назвали несколько выдающихся достижений отечественных авиаконструкторов.

В 1955 году в небо поднялся **Tu-104** – один из первых в мире реактивных пассажирских самолетов и первый реактивный лайнер, поступивший в коммерческую эксплуатацию. С его выходом на пассажирские линии в 1956-м началась реактивная эра в мировой гражданской авиации.

1968 год был ознаменован наиболее значительной победой советского гражданского авиапрома: был создан знаменитый **Tu-144** – первый в истории сверхзвуковой пассажирский самолет, сочетавший в себе огромное количество конструкторских ноу-хау. В 1977-м этот лайнер пополнил парк «Аэрофлота», совершив 55 пассажирских рейсов.

Еще одна крылатая легенда появилась в штате авиакомпании в 1980 году. Это **Ил-86**, первый и самый массовый советский широкофюзеляжный лайнер, на борту которого могли расположиться до 350 человек, не считая членов экипажа. На протяжении четверти века Ил-86 входил в список самых безопасных аэробусов планеты. За 22 года эксплуатации самолет не унес ни одной жизни пассажира. (Для сравнения: в катастрофах с участием известнейшего советского самолета Ту-154 погибло более трех тысяч человек).

В 1993 году на пассажирские линии вышел первый отечественный дальнемагистральный аэробус **Ил-96**.



тенций учащихся старших курсов инженерных вузов, не имеющих авиационной направленности. Студенты-инженеры будут получать дополнительные специальные знания, изучая с помощью Интернета трехмерные виртуальные модели всевозможных узлов и агрегатов авиатехники.

Особенно интересны НИР «Аэрофлота» и МАТИ – Российского государственного технологического университета им. К.Э. Циолковского. Программное обеспечение для компьютерных тренажеров дает возможность по-новому обучать пилотов технологии создания контрольных карт проверок состояния технических систем самолета – так называемых чеклистов. Пилоты могут не только осваивать эту технологию самостоятельно, но и отрабатывать ее в ролевых играх. Тренажер предусматривает выполнение чеклиста сначала в роли первого члена экипажа, а затем в роли второго, который перепроверяет ответы первого, озвученные голосом компьютера. Плюс ко всему программа дает прогноз успешности обучения. Уникальность такого прогноза в том, что он базируется на оценке способности человека к одно-

временному выполнению нескольких действий. А эта способность, как известно, – главное качество хорошего пилота. Аналогов данного подхода к прогнозированию успешности обучения на «full flight» тренажерах за рубежом нет.

Еще одно изобретение – компьютерный тренажер контроля за факторами угрозы полету. Он поможет летчику развивать навыки быстрого и безошибочного определения причин нештатных ситуаций. Последовательность этапов выполнения заданий программы подталкивает пилота к правильному алгоритму умозаключений за счет приема «вопрос – ответ» и принципа обратной связи. Сегодня над созданием такой программы трудятся в разных странах мира, так как она рекомендована к разработке решением ИКАО. Однако пока только Россия смогла достичь результата.

Несмотря на то, что в арсенале «Аэрофлота» есть инновации самой различной тематики, особый упор делается на учебно-образовательные ноу-хау. Ведь именно они призваны свести к минимуму вероятность трагических случайностей по вине человека.

Светлана СМОЛЬЯНИНОВА



Б.П. Елисеев вручил благодарность Ю.А. Лазуревской за исследование «История зарождения и развития гражданской авиации на Дону».

НАБРАТЬ ВЫСОТУ

Ректор МГТУ ГА, профессор **Б.П. Елисеев** сделал акцент на проблеме подготовки специалистов для гражданской авиации в условиях реформы образования. Он отметил, что необходимость повышения уровня обучения авиаторов в последнее время обострилась. Это связано, в частности, с недавними изменениями, внесенными в Воздушный кодекс РФ: граждане иностранных государств получили право быть пилотами российских линий. Вывод очевиден: чтобы выдержать конкуренцию, отечественным специалистам придется набрать высоту. А значит нужны современные предложения в сфере образования.

В то же время, чтобы сохранить свои позиции в но-

образования авиационных инженеров, университет отказался от специалитета в пользу прикладного бакалавриата. Современные методы обучения, квалифицированный преподавательский состав и мощная тренажерная база – достаточные условия для подготовки профессионала за четыре года. Европейская практика предусматривает даже более короткий срок: в пределах трех лет. В конечном счете, решающее значение имеет не длительность обучения специалиста, а его включенность в систему непрерывного образования. Опора на принцип образования в течение всей жизни, по мнению МГТУ ГА, – главный залог успешной деятельности авиационного вуза.