



«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. ЕВСЕЕВ,
шеф-редактор
И. КУЛАКОВА,
коммерческий директор
И. ГРИГОРЬЕВ, обозреватель
В. ШИТОВ, обозреватель
Н. МАКСИМОВ, спецкор
В. ЦЕЮКОВ, спецкор
А. ЛЕМЕШЕВСКИЙ, редактор сайта

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

В. ГОРБАЧЕВ,
генеральный директор
Ассоциации «Аэропорт»
ГА стран СНГ
В. ГОРБЕНКО,
генеральный директор ФГПУ
«Госкорпорация по ОрВД»
В. ДЯДЮЧЕНКО,
заместитель председателя
Росгидромета
Н. ИВАНОВСКИЙ,
президент СРОО
«Международная ассоциация
руководителей авиапредприятий»
(СРОО МАРАП)
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. КОФМАН,
заместитель председателя
правления некоммерческого
партнерства «Безопасность
полетов»
Г. МАЛЬЦЕВ,
генеральный директор
ООО «ИД «Журналист»
О. СМЕРНОВ,
президент Фонда «Партнер
гражданской авиации»
А. ЧУПРОВ, генеральный
директор ЗАО «Эйрвэйз Техникс»
А. СОЛОВЬЕВ,
летчик-космонавт СССР,
президент Национального фонда
«Во благо Отечества»
Р. СУЛЕЙМАНОВ,
председатель Совета
Некоммерческого партнерства
«Саморегулируемая организация
авиационного бизнеса» (СРО АБ)
В. ЧУЙКО, 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. Черняховского, д.16.
Телефон (499) 152-86-85
E-mail: airtransport@ideg.ru

www.infoaviatrans.ru

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

Ⓜ — 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 перепечатке ссылка 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 № 429

ЗДЕСЬ ПОЛУЧАЮТ НАДЕЖНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

В Московском государственном техническом университете гражданской авиации праздник. Вузу исполнилось 40 лет — по человеческим меркам возраст зрелости и свершений. За четыре десятилетия своего существования это учебное заведение превратилось не только в мощный учебно-образовательный комплекс, но и в крупный научный центр.

Сотни выпускников вуза работают сегодня практически во всех структурах отечественной гражданской авиации, успешно решают актуальные задачи развития отрасли. В том им неоценимую помощь оказывают знания, которые они получили в своей альма-матер.

А начиналась биография вуза так.

Годы становления

Во второй половине 60-х — начале 70-х годов прошлого века гражданская авиация СССР интенсивно развивалась. На авиапредприятия поступала новая техника, рождались и новые методы ее обслуживания. Но катастрофически не хватало специалистов, знающих эту технику, способных быстро адаптироваться ко

всему новому и передовому, что в те годы внедрялось в отрасли. Особенно дефицит кадров ощущался на предприятиях Московского аиаузла. Существовавший в те годы в столице филиал Киевского института инженеров гражданской авиации с заочной формой обучения удовлетворить спрос в инженерных кадрах физически не мог. Не приходилось рассчиты-

вать и на выпускников Рижского института инженеров гражданской авиации, поскольку специалисты требовались во всех регионах страны. Поэтому в июне 1971 года на базе филиала КИИГА был организован Московский институт инженеров гражданской авиации (МИИГА) с тремя факультетами: общетехническим, механическим и электротехническим. На них

по дневной и заочной формам обучения началась подготовка инженерных кадров.

На должность ректора МИИГА пришел известный в стране ученый, доктор технических наук, профессор И. С. Голубев. Он возглавлял институт в течение 13 лет, под его руководством и при непосредственном участии создавалось современное высшее

учебное заведение. Для этого необходимо было решить весь комплекс вузовских проблем — подбора кадров, разработки учебных планов и программ, создания учебно-лабораторной базы и технического ее обеспечения. Началось строительство учебных корпусов, решались социальные задачи коллектива.

Продолжение на с. 3



КОГДА ЖЕ НАУЧИМСЯ НЕ «НАСТУПАТЬ НА ГРАБЛИ»?

Состоялась очередная, 19-я по счету научно-практическая конференция Общества независимых расследователей авиационных происшествий. По традиции на ней было рассмотрено состояние безопасности полетов в России и других государствах Содружества за прошлый год. В частности, проанализированы причины аварийности государственной авиации РФ, рассмотрен ряд актуальных вопросов, связанных с обеспечением безопасности полетов в России. Эта работа ведется в рамках межправительственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Данным Соглашением МАК определен исполнительным органом 12 государств бывшего Союза ССР по делегированным государствами функциям и полномочиям в области гражданской авиации и использования воздушного пространства. Участниками этого Соглашения сегодня являются Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдова, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина.



В 2010 году в гражданской авиации государств — участников Соглашения произошло 43 авиационных происшествия (АП), в том числе 20 катастроф, в которых погибло 66 человек. В коммерческой авиации имели место 27 АП, в том числе 11 катастроф, в которых погибло 50 человек. В авиации общего назначения (АОН) было 16

АП, в том числе 9 катастроф, погибло 16 человек. Цифры говорят о том, что в 2010 году абсолютные показатели состояния безопасности полетов ухудшились по сравнению с предыдущим годом. Количество АП по всему парку воздушных судов возросло с 39 в 2009 году до 43 в 2010, но число катастроф (20) не изменилось.

В минувшем году существенно (почти в 3 раза) увеличилось количество авиационных происшествий на тяжелых самолетах. На легких самолетах также отмечается рост АП. На вертолетах количество АП уменьшилось. На воздушных судах авиации общего назначения количество происшествий практически не изменилось.

В данном контексте следует отметить, что в 2010 году снизилась тяжесть АП. Число жертв на всех видах работ и перевозок было самым низким за все первое десятилетие XXI века. В то же время в прошлом году относительные показатели аварийности в гражданской авиации государств — участников Соглашения соответствовали среднему значению показателей за пятилетний период.

Продолжение на с. 7

ЭКИП И СУДЬБА ИНЖЕНЕРА ЩУКИНА



2-4 июня этого года состоится международная специализированная конференция и выставка «ИнтерАэроКом. Санкт-Петербург-2011», на которой, в частности, будет рассмотрена возможность использования ЭКИП — принципиально нового летательного аппарата.

Не имеющий аналогов экранолет ЭКИП, спроектированный Щукиным и прошедший первичные испытания в 1980-х годах в России, известен во всем мире. Его преимущества перед обычными самолетами — безаэродромность, экономичность, высокая грузоподъемность, безопасность, комфортность, экологичность — не могли не заинтересовать специалистов. Заинтересованность в новом транспортном средстве констатировали и соответствующие постановления российского правительства, и многообещающие посулы президента Ельцина. Тем не менее ЭКИП пал жертвой бюрократических игр и бесконечных реформ. Не определена судьба «летающего крыла» и сегодня, спустя десятилетие после смерти его создателя.

Лев Николаевич Щукин родился в Москве 12 сентября 1932 года. В 1940 году семья переехала в Подмоскovie, в поселок Загорянский Щелковского района.

Родители его родом из Козельска Калужской губернии. Мать, Елизавета Григорьевна, из семьи коммерсанта, не работала, занималась воспитанием сына. Отец, Николай Васильевич, из крестьян, рано ушел из семьи на заработок в Москву, поступил в Бауманское училище, блестяще его окончил, работал начальником отдела и одним из ведущих специалистов в Гидропроекте имени С.Я. Жука.

Маленький Лева со школьной скамьи мечтал о море, хотел стать капитаном и после окончания школы поступил в Одесское мореходное училище. Параллельно изучал дополнительные дисциплины, собирался после



училища получить высшее образование. Перегрузки привели к гипертоническому кризу. Имея блестящие оценки по всем предметам, он через два года учебы был вынужден оставить мореходку и вернуться в Москву, где пошел в Московский авиационный институт.

Продолжение на с. 4

ЭКИП И СУДЬБА ИНЖЕНЕРА ЩУКИНА



Окончание. Начало на с. 2

Не желая терять ни дня, он хотел сразу поступить на третий курс. Для этого требовалось сдать экстерном экзамены по двенадцати предметам. Все они были сданы в течение месяца на «отлично». Декан факультета «Двигатели летательных аппаратов», на который поступил Щукин, признался тогда, что в его практике такое впервые.

После окончания МАИ Щукин поступил в МГУ на механико-математический факультет.

Имея разнообразные теоретические знания, большой практический опыт и талант изобретателя, Лев Николаевич находил нестандартные, часто неожиданные технические решения. Даже в обыденной жизни он был большим оригиналом. Ну кому придет в голову разрезать праздничный торт не на равные дольки, а на куски разной формы и размеров? Он объяснял так: «Когда вы режете торт на равные дольки, вы не хотите никого обидеть. Чтобы каждому достался равный кусок. А я хочу, чтобы каждый мог взять тот кусочек, который хочет. Кто-то возьмет большой, а кто-то следит за своей фигурой и возьмет маленький. Да и разыграть куски можно. Ведь это интересней, чем все одинаковые». У него была своя логика. На первый взгляд неожиданная, может, даже спорная, но ведь интересная!

И так во всем, за что бы он ни брался.



Работая начальником сектора аэродинамики в ЦКБ ЭМ (теперь РКК «Энергия», г. Королёв), Лев Николаевич принимал участие в работах по созданию ракеты Н-1, которая должна была стартовать к Луне. Решение одной из технических проблем не совпало с позицией нового руководства предприятия и привело к уходу Льва Николаевича из ЦКБ. К сожалению, работы по этой теме в связи с приоритетом американцев в лунной программе были свернуты, но еще долгие годы не давали ему покоя.

Во ВНИИПИ «Транспрогресс», где Щукин работал заместителем директора по науке, под его руководством разрабатывался проект аппарата на воздушной подушке «Север» для транспортировки крупногабаритных и негабаритных грузов в районах Крайнего Севера. Большой купол аппарата создавал значительное сопротивление. Работая над этой

проблемой, Лев Николаевич предложил неожиданное, революционное, гениальное в своей простоте решение, позволившее не только снизить сопротивление аппарата «Север», но и по-новому взглянуть на принципы компоновки летательных аппаратов.

Оказалось, что, применяя его технологию безотрывного обтекания, можно создать летательный аппарат с несущим фюзеляжем, так называемое «летающее крыло», с целым рядом преимуществ по срав-

нению с традиционной крестообразной компоновкой. Одним из таких преимуществ является возможность создания летательного аппарата с взлетно-посадочным устройством на воздушной подушке вместо традиционного колесного шасси. Что, в свою очередь, позволяет использовать такой летательный аппарат для доставки пассажиров и грузов в максимальной приближенной к потребителю точке с посадкой на грунтовую, водную, снежно-ледовую поверхность и искусственные ВПП длиной не более 600 ме-

тров независимо от взлетно-посадочного веса. Большой внутренний объем такого летательного аппарата позволял не только размещать крупногабаритные и негабаритные грузы, но и в пассажирском варианте создавать более комфортные условия для пассажиров, вплоть до кают для отдыха.

Целый ряд эксплуатационных, экономических и экологических преимуществ позволили сформулировать концепцию принципиально нового летательного аппарата. Долгие годы

кратно предлагали условия, от которых трудно отказаться. Но он был патриотом и верил в будущее России. Уже в наше время оригинальные идеи Льва Щукина получили мировую огласку. Консорциум, объединяющий несколько европейских и российских исследовательских групп из университетов и промышленных предприятий, получил грант на проведение исследований течений, подобных обтеканию ЭКИПа. Этот проект называется «Вихревая ячейка — 2050» (Vortex Cell 2050) и выполняется в рамках 6-й Европейской рамочной программы.

Лев Николаевич был потрясюще жизнелюбивым человеком. Все, кому с ним довелось работать, вспоминают его как жизнерадостного, но в то же время очень принципиального человека, который имел свою научную позицию, выверенную точку зрения и, не боясь авторитетов науки, доказывал ее на самом высоком уровне. За ясный ум, за четкость суждений и легкость изложения его ценили и коллеги и оппоненты. Лев Николаевич рано защитил кандидатскую, а затем и докторскую диссертацию, чуть позже стал профессором и академиком РАЕН. Более чем у шестидесяти кандидатов и докторов наук он являлся научным руководителем.

Лев Николаевич был по натуре человеком очень щедрым и доброжелательным. Мог спустить всю свою зарплату, чтобы

устроить сотрудникам потрясающий Новый год. Он был оптимистом. Близкие в шутку называли его даже «махровым оптимистом». Разрабатывая фантастические проекты, он не любил фантастику. Загадки природы интересовали его в гораздо большей степени, чем сочинения фантастов. Он мог подолгу любоваться пчелой, шмелем или стрекозой, находя в них совершенство.

К концу жизни он неожиданно для многих пришел к вере в Бога. Посещал церковь в поселке, ездил по церковным праздникам в Сергиев Посад. Лев Николаевич говорил, что благодарен Господу за то, что познал в жизни и радость созидания, и счастье в любви.

7 августа 2001 года сердце Льва Николаевича не выдержало. Похоронен он рядом со своей единственной и горячо любимой женой в поселке Образцово Щелковского района, недалеко от станции Соколовская Ярославской железной дороги.

И как памятник гениальному русскому ученому Л.Н. Щукину в сорока километрах от Москвы в Государственном военнотехническом музее на территории наукограда Черноголовка стоит потрясающая воображение «летающая тарелка» ЭКИП, спасенная от современных варваров.

Вадим ОЛЕЙНИКОВ,
летчик-испытатель,
эксперт Комитета по транспорту
Государственной Думы РФ

У него была своя логика.

На первый взгляд неожиданная,
может, даже спорная, но ведь
интересная!

нению с традиционной крестообразной компоновкой. Одним из таких преимуществ является возможность создания летательного аппарата с взлетно-посадочным устройством на воздушной подушке вместо традиционного колесного шасси. Что, в свою очередь, позволяет использовать такой летательный аппарат для доставки пассажиров и грузов в максимальной приближенной к потребителю точке с посадкой на грунтовую, водную, снежно-ледовую поверхность и искусственные ВПП длиной не более 600 ме-

обования государственных порогов мало к чему привели. Горбачевская перестройка подняла пласт активных и предприимчивых людей, среди которых был и первый инвестор проекта создания летательного аппарата ЭКИП (экология и прогресс) — Александр Михайлович Масс.

Будучи генеральным директором и генеральным конструктором авиационного концерна «ЭКИП», Щукин до последнего дня искал возможность реализовать проект в России, а не в Германии, Австралии, Америке или Китае, где ему неодно-