

как это делается

Крупнейшая российская авиакомпания обеспечила крупнейшему теперь производителю гражданской авиационной техники в России самое главное, что нужно любому новому продукту,— обратную связь: «детские болезни» нового лайнера также устранялись с помощью «Аэрофлота». Совместная работа, можно сказать, творчество двух российских технологических лидеров позволило сделать SSJ100 более совершенным, что пошло на пользу и производителю, и «Аэрофлоту».

Такова, собственно говоря, традиция главной российской авиакомпании: быть первой во всем, в том числе и в поддержке новой отечественной авиатехники. «Аэрофлот» ведет свою историю от акционерного общества «Добролет» — оно образовалось в 1923 году и тогда эксплуатировало исключительно импортную технику (голландские Fokker F. III): советская промышленность еще не оправилась от революции и Гражданской войны. (Такое повторилось и в относительно недавние годы работы «Аэрофлота», когда компания была вынуждена летать на импортных воздушных судах: российская авиационная промышленность едва дышала.) Но деньги, которые общество «Добролет» выручало от продажи акций и коммерческой деятельности, шли на разработку отечественных самолетов. Уже в 1930-х годах «Аэрофлот» принял в эксплуатацию восьмиместный самолет К-5 отечественной разработки (авиаконструктора Константина Калинина), а с 1940 года это воздушное судно стало основным во флоте советской гражданской авиации.

В создании SSJ100 приняли участие иностранные компании — американская Boeing, итальянская Alenia, французская Snecma и другие. Способность отечественного авиапрома адаптировать под свои нужды зарубежные технологии также была протестирована «Аэрофлотом» не впервые. На советских внутренних авиалиниях после К-5 стал работать американский Douglas DC-3 — по лицензии, отчасти уже из отечественных материалов его начали выпускать в 1939 году на заводе №84 в Химках (он так и назывался — пассажирский самолет с завода №84, ПС-84), а после начала Великой Отечественной войны производство перенесли в Ташкент, где к 1942 году закончилось строительство авиазавода. Ташкентский вариант DC-3 назывался Ли-2, и конечно, он перешел с гражданской службы на военную — в авиационные группы особого назначения ГВФ и полки дальних ночных бомбардировщиков. Но не оставлял Ли-2 и своего прямого назначения — на нем доставляли людей, например десантников в тыл врага. Продолжалась и гражданская эксплуатация самолета в «Аэрофлоте». Именно Ли-2 привез в Москву Акт о безоговорочной капитуляции нацистской Германии 9 мая 1945 года.

Ли-2 прослужил «Аэрофлоту» почти 35 лет, до 1973 года, и за это время его конструкция регулярно дорабатывалась, следуя нуждам советской гражданской авиации.

Следующим самолетом, который «Аэрофлот» поднял в воздух, стал Ил-12, самостоятельная разработка конструкторского бюро Ильюшина. Пилотам «Аэрофлота» его передали для испытаний в начале 1947 года, и уже 1 июня началась его, как сейчас сказали бы, коммерческая эксплуатация. Ил-12 позволил «Аэрофлоту» выполнять регулярный рейс в Хабаровск — тогда он занимал 28 часов с пятью посадками. Более простой в пилотировании и удобный при взлете и посадке Ил-14 «Аэрофлот» начал эксплуатировать в ноябре 1953 года — с рейса в Тбилиси, а с середины 1950-х годов Ил-14 стал основным самолетом авиакомпании. Это было настолько удачное воздушное судно, что с регулярных рейсов оно было снято только в 1989 году!

С Ил-14 связано и еще одно важнейшее достижение «Аэрофлота»: радионавигационная аппаратура этого самолета опережала время, под нее пришлось создать наземные радиотехнические комплексы — и авиакомпании получила возможность выполнять рейсы и при плохой погоде, и в темное время суток: взлет и посадку пилоты начали выполнять по приборам. Конструкторы много раз улучшали Ил-14 по просьбе «Аэрофлота».

Между этими двумя самолетами «Аэрофлот» успел ввести в эксплуатацию еще одно авиационное чудо — Ан-2. Произошло это в 1947 году, а спустя 30 лет «Аэрофлот» вместе с Ан-2 установил мировой рекорд: самолет обслуживал 3254 (три тысячи двести пятьдесят четыре!) населенных пункта. Не менее удивительно, что Ан-2 до сих пор выпускается — правда, в Китае.

В июне 1956 года «Аэрофлот» стал первым в мире коммерческим эксплуатантом пассажирского реактивного лайнера — Ту-104. (Справедливости ради надо сказать, что британ-



— «К-5» — первый массовый гражданский самолет в СССР



— «Ли-2» был копией американского Douglas DC3



— «Ту-104» был переделан из военного «Ту-161



— «Ту-124» и «Ту-134»



— Главный заказчик MC-21 — тоже «Аэрофлот»

БУДУЩЕЕ — ЗА MC-21

В прошлом году 28 мая совершил первый полет российский конкурент наиболее массовых самолетов в мире Boeing 737 MAX и A320neo — среднемагистральный узкофюзеляжный MC-21 производства компании «Иркут». В октябре того же года MC-21 преодолел 4,5 тыс. км от Иркутска, где был собран, до Жуковского, где будут проходить летные испытания. По словам Юрия Слюсара, гендиректора Объединенной авиастроительной корпорации («Иркут» в нее входит), самолет подтвердил заложенные характеристики, достиг высоты 12 тыс. м и скорости 966 км/ч, сейчас в основном проходит полеты на устойчивость, управляемость.

ский De Havilland 106 начал эксплуатироваться раньше, но полеты на нем быстро прекратились по техническим причинам. Следующий реактивный гражданский лайнер — Boeing 707 начал полеты только в 1958 году.) За полгода до этого в структуре «Аэрофлота» появился специальный 200-й летный отряд, функцией которого было освоение гражданской реактивной техники. Основой Ту-104 — крыло, хвостовое оперение, gondолы для двигателей и шасси — послужил дальний бомбардировщик Ту-16, для гражданского самолета был разработан фюзеляж.

На этом же самолете совершил подвиг пилот «Аэрофлота» Гарольд Кузнецов. Ту-104 имел конструктивные недостатки, связанные с происхождением от более юркого и легкого военного самолета, одна из них называлась «подхват»: самолет непроизвольно и очень быстро набирал высоту, после чего срывался в неуправляемый штопор. Пилот Кузнецов до последнего мгновения жизни передавал в эфир показания приборов Ту-104 — и в конструкцию самолета были внесены изменения, позволившие радикально улучшить его управляемость. Таких катастроф больше не было. На Ту-104 впервые в истории «Аэрофлота» появился «стандарт обслуживания», в том числе бесплатное горячее питание и подача спиртного; салон в первых самолетах был разделен на три класса, в первом были даже спальные места. Позже, в следующих модификациях Ту-104, компоновка стала одноклассной. Под этот самолет «Аэрофлот» модернизировал и аэропортовую структуру — появились самоходные трапы, автозаправщики, тягачи, лифты для загрузки и выгрузки, кроме того, появилась такая привычная сегодня система оформления багажа.

Ту-104 был снят с эксплуатации в 1979 году.

Одновременно с реактивным самолетом «Аэрофлот» эксплуатировал и турбовинтовые. Ту-114, созданный на базе стратегического бомбардировщика Ту-95, первоначально предназначался только для руководства страны, но с 1961 года работал и на регулярных рейсах. Это был самый большой турбовинтовой самолет в мире, а международный рейс «Аэрофлота» Москва—Гавана, который Ту-114 выполнял с технической посадкой в Конакри (Гвинея; затем техническая посадка была перенесена в Мурманск), был на тот момент самым протяженным в мире. В «Аэрофлоте» этот гигантский самолет прозвали «Змей Горыныч».

«Аэрофлот» помогал авиастроителям, разумеется, не только в случае с SSJ100. Первым таким эпизодом в биографии авиакомпании был знаменитый турбовинтовой самолет Ил-18, первый в СССР не переделанный из военного, а спроектированный сразу как пассажирский лайнер. В 1958 году он поступил в коммерческую эксплуатацию. Интересно, что Ил-18 установил 20 мировых рекордов дальности и высоты полета с различной полезной нагрузкой. Несколько мировых рекордов установил и наследник Ил-18 — турбореактивный Ил-62, также сконструированный исключительно с гражданскими целями, то есть под нужды «Аэрофлота». Именно авиакомпания, проанализировав опыт эксплуатации Ту-114, выдала конструкторскому бюро Ильюшина требования к дальнемагистральному самолету, способному совершать комфортабельные рейсы из Москвы в Гавану и Хабаровск.

Ил-62 начал эксплуатироваться в 1967 году и, хотя регулярных рейсов уже не выполняет, до сих пор используется в специальном летном отряде «Россия».

Разумеется, за время эксплуатации Ил-62 все время совершенствовался. Модификация Ил-62М работала на наиболее длинных маршрутах, этот самолет в 1975 году совершил перелет из Москвы в Сидней через Северный полюс! На Ил-62М работала командиром воздушного судна Ираида Вертипрахова — единственная в истории страны и «Аэрофлота» летчица, удостоенная звания «Заслуженный пилот СССР».

Ту-134, глубоко модернизированная версия Ту-124, который, в свою очередь, был укороченной версией Ту-104, появился на службе «Аэрофлота» потому, что авиакомпании стал нужен самолет для региональных, сравнительно коротких маршрутов. Коммерческая эксплуатация Ту-134 началась в 1966 году и продолжается, правда не в «Аэрофлоте», до сих пор.

Нельзя не упомянуть еще о двух самолетах, работавших на «Аэрофлот», самых массовых в его истории: реактивном среднемагистральном Ту-154, выведенном из эксплуатации менее десяти лет назад, и турбовинтовом региональном Ан-24, прослужившем авиакомпании 50 лет.

МИХАИЛ ЕФИМОВ