ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Выходит с 15 апреля 1936 года

№ 30 (44216)

Июль 2019

Еженедельный Вестник

Подробности на с. 8-9

Алгоритмы долголетия

Срок жизни каждого воздушного судна определяется при его создании. А зависит от условий эксплуатации

С третьего захода

Завершать работы по реконструкции ВПП аэропорта Оссоры будет новый подрядчик

Подробности на с. 3

Подробности на с.2, 6-7

Он улетел, но обещал вернуться

В Лондоне на могиле русского военного летчика Виктора Дыбовского установлен памятник герою

Воздушный транспорт гражданской авиации № 30
Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

Александр Нерадько,
руководитель Росавиации
Василий Шапкин,
первый заместитель генерального директора НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского» научный руководитель ГосНИИ ГА
Галина Пономарева,
заместитель главного редактора газеты «Воздушный транспорт»
Виктор Горбачев,
генеральный директор Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Марина Володина,
зам.генерального директора ЗАО «Сирена-Трэвел»
Владимир Пономаренко,
академик Российской академии образования РФ, Заслуженный деятель науки РФ
Евгений Каблов,
генеральный директор ВИАМ, член Совета по науке и высоким технологиям при Президенте России
Виктор Чуйко,
президент, генеральный директор Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения»
Игорь Семенченко,
член-корреспондент Академии военных наук РФ, генерал-майор авиации

АДРЕС РЕДАКЦИИ

Для писем:
Фрунзенская набережная, д. 48, кв. 48
г. Москва, 119270
Телефон для контактов, подписки **(495) 953-34-89**
e-mail: sergus48@gmail.com
airtransavia@gmail.com
Знакомьтесь! Наш обновленный сайт: **http://voztrans.ukit.me/**

(ПР) — пресс-релизы, материалы public relations, 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.

Издатель
ООО «Издательский Дом «ПринтАвиа»
Газета зарегистрирована в Министерстве РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.
Отпечатано в типографии ООО «МЕДИАКОЛОР» 105187, г. Москва, Сигнальный презд, д. 19

Заказ Тип. № 1058

Подписку можно оформить в любом отделении связи

Из Поднебесной по поднебесью

Воздушная версия традиционного Шелкового пути оживила сегодня многие аэропорты России и СНГ

Во внешней политике России Китай всегда был одним из основных векторов дипломатии. Сегодня же — практически стал доминантой. Больше того, КНР является стратегическим партнёром для многих стран ЕАЭС, и Россия способствует такой интеграции. В аэропортах и на железнодорожных вокзалах информация для пассажиров уже привычно дублируется на китайском языке. И это оказывает на развитие аэропортов благотворное влияние.

Вопрос о Новом Шёлковом пути был затронут на прошедшей конференции «Авиатранс-2019», проходившей недавно в Ростове-на-Дону. Менеджер по инновациям компании АИТ-Авиаинфотел (Ереван) **Изабелла Мурадян** выступила с докладом «Миграционный контроль в аэропортах ЕАЭС в контексте нового «шёлкового пути».

В 2013 году Казахстан предложил новую концепцию, к которой сами китайцы шли издавна, ещё со времён Дэн Сяо Пина. Для поддержки инфраструктурных проектов были созданы два крупных международных фонда: «Шёлковый путь» и Азиатский банк. «Шёлковый путь» имеет в активах $54,7 млрд по данным 2019 года, Азиатский банк – $100 млрд. Многие проекты уже получили поддержку в России, Беларуси и Казахстане. Все процессы идут под контролем Китая.

Начиная с 2016 года, Академия социальных наук Китая издаёт ежегодно специальные сборники – «Синяя книга о строительстве одного пояса, одного пути», где отмечено, в какие проекты инвестиции уже сделаны. За последние 5 лет построены 75 зон торгово-экономического сотрудничества с 24 странами. Размер сделанных инвестиций составляет $50 млрд, что создало около 200000 новых рабочих мест.

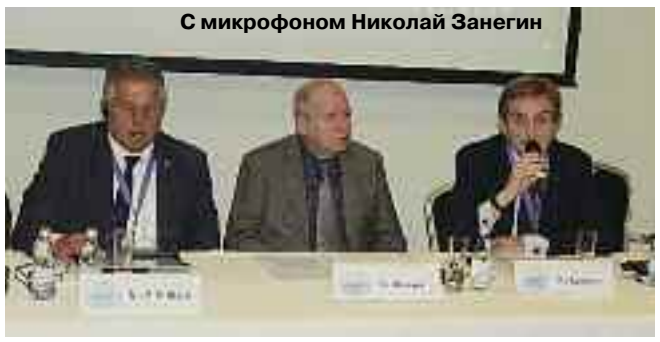
Актуальным является вопрос о партнёрстве Китая со странами бывшего соцлагеря. Для России он важен в связи с перспективами развития маршрутной сети гражданской авиации. Именно через Россию будут проходить авиационные транзитные пути в названные страны.

Продолжение на с. 4

Больше салонов хороших и разных

Расширение географии смотрин для летающих новинок способно снизить финансовую нагрузку производителя

Десятый юбилейный Европейский конгресс по транспортной авиации в Санкт-Петербурге организаторы решили провести в преддверии Московского международного авиационно-космического салона МАКС 2019. При этом родство этих двух мероприятий обозначили в программках прямым текстом: «Конгресс – на полях МАКС». Напомним, что и предыдущий конгресс, состоявшийся там же, в городе на Неве, в июне 2017 года, прошёл за месяц до начала главного авиасалона России.


С микрофоном Николай Занегин

Принимая эстафету Санкт-Петербургского форума, заместитель генерального директора ОАО «Авиасалон» **Николай Занегин** озвучил на брифинге некоторые итоги авиасалона №1 (Ле Бурже), где были заключены контракты на суммы до 110 миллиардов долларов США. В Paris Air Show 2019 приняли участие более 2000 экспонентов и было представлено большое количество концептуально новых летательных аппаратов.

Справедливости ради отметим, что из европейских авиасалонов пальма первенства принадлежит Фарнборо, в основном — за счет военного сектора. В течение последних 30 лет подобного рода выставки начали проводиться и в других странах мира, что поначалу представлялось неожиданным. Сегодня они проходят в Чили, Сингапуре, в Малайзии, Китае, Южной Корее, Японии, Бахрейне, Турции, и, наконец, в Германии и России.

Участие в таких выставках авиакосмической промышленности является большой финансовой нагрузкой. Появление на европейской площадке сразу двух новых выставок, а именно, МАКС и ILA, стало возможным, главным образом, благодаря международному сотрудничеству. Российско-германское соглашение о взаимной поддержке этих выставок было подписано ещё в 1992 году.

Германия позиционировала ILA как мост между Востоком и Западом по трансферу технологий. Россия со своей стороны прилагала все усилия к формированию международной кооперации по созданию аэрокосмической техники. В этом были достигнуты определённые успехи. В советские годы крупные аэрокосмические проекты в России и в США делались в одиночку. Результатом широкой европейской кооперации стало появление самолёта Superjet 100 и проекта МС-21.

Продолжение на с. 5

Он улетел, но обещал вернуться

В Лондоне на могиле русского военного летчика Виктора Дыбовского установлен памятник герою

24 мая на лондонском кладбище Islington & St Pancras Cemetery (High Road, East Finchley, N2 9A, Сектор CH1) состоялось торжественное открытие памятника на могиле известного российского военного лётчика, рекордсмена, конструктора и изобретателя Виктора Владимировича Дыбовского.

Представитель дворянского рода Киевской губернии Виктор Дыбовский родился 13 января (по старому стилю) 1884 года в семье штабс-капитана Владимира Леонардовича Дыбовского, ротного командира расквартированного в Смоленске 2-го пехотного Софийского полка.

Спустя 20 лет, в январе 1904 года Дыбовский оканчивает в Санкт-Петербурге Морской кадетский корпус — старейшее военно-морское учебное заведение России, и в чине мичмана зачисляется в 19-й Флотский экипаж на Балтике.

Потом были русско-японская война, Цусимское сражение и плен…

Вернувшись в 1906-м году домой, Дыбовский продолжил службу на Балтике. А в 1907 году перевёлся на Черноморский флот, где 12 марта был зачислен в 29-й Флотский экипаж.

Затем снова столица: с 24 августа по 20 октября 1909 года Виктор Владимирович — слушатель Артиллерийского офицерского класса. По его завершению учебы он остаётся в С.-Петербурге, т.к. его командируют в Учебный Воздухоплавательный парк (УВП). Здесь он начинает осваивать теорию и практику покорения нового океана — Пятого.

Познав в Офицерском классе УВП азы летания, Дыбовский возвращается в Крым, получив в конце 1910 года направление в Севастопольскую офицерскую авиационную школу Отдела Воздушного флота для совершенствования авиационных навыков. Здесь под руководством инструктора Б.В. Матыевича-Мацеевича лейтенант Дыбов¬ский освоил моноплан «Блерио». Уже 15 февраля 1911 г. на «Блерио-XI-2бис» вместе с инструктором Матыевич-Мациевичем он принял участие в первых дальних школьных перелётах в окрестностях Качи.

Продолжение на с. 6-7

Сервис с надежностью робота

Беспилотное такси Airbus проекта Vahana испытали полетом в переходном режиме

Американское подразделение A3 европейского авиастроительного концерна Airbus провело испытания своего перспективного беспилотного аэротакси проекта Vahana Alpha2 полетом в переходном режиме. Согласно сообщению подразделения, испытания проводились на скорости полета в 50 узлов (около 93 километров в час) и были признаны полностью успешными.

Демонстратор аэротакси Vahana, проходящий летные испытания, выполнен по схеме конвертоплана с передними и задними поворачивающимися консолями крыла. На них размещены по четыре электромотора с воздушными винтами.

Благодаря такому конструкторскому решению летательный аппарат сочетает в себе возможности вертикальных взлета и посадки и быстрого горизонтального полета по-самолетному. Переход от вертолетного режима полета к самолетному у конвертопланов производится наклоном несущих винтов на угол в почти 90 градусов.

Режим полета, при котором плоскости воздушных винтов находятся между крайними горизонтальным и вертикальным положениями, называется переходным. Он является достаточно трудным с точки зрения пилотирования — в таком режиме конвертопланы теряют в устойчивости.

Во время испытаний полетом в переходном режиме консоли крыльев аэротакси Vahana были установлены на 30 градусов. Во время такого полета специалисты проверили отзывчивость систем управления и управляемость летательным аппаратом, а также устойчивость аэротакси при переходе к самолетному режиму и обратно.

Первый полет аэротакси Vahana состоялся в феврале прошлого года. С тех пор полноразмерный демонстратор летательного аппарата выполнил 50 испытательных полетов общей продолжительностью пять часов. Параллельно специалисты проводят испытания уменьшенного прототипа аэротакси, который совершил уже 1277 полетов общей продолжительностью 51 час.

Продолжение на с. 11

АЭРОПОРТ 2019

Росавиация реконструирует аэропорты Чукотки: в Бухте Провидения, Марково и селе Лаврентия

Предприятие «Аэропорты Чукотки» (подведомственно Росавиации) объявило три тендера на подготовку проектов реконструкции и инженерно-изыскательские работы на территории аэропортовых комплексов. Из федерального бюджета на эти цели поступит 136 млн рублей (Бухта Провидения), 132 млн рублей (Марково) и 118 млн рублей (Лаврентия). Заявки от участников принимают до 9 августа, а победителей назовут 19 августа. Как сообщал ранее Ростендер, в настоящее время на Чукотке выполняется реконструкция аэропорта Кепервеем и проводится тендер на строительство и техническое перевооружение аэропорта Певек (более 3 млрд рублей из федерального бюджета).

Сотрудники Домодедово будут передвигаться по территории на электрических гироскутерах

«Компания Samocat Sharing по заказу аэропорта разработала и внедрила систему совместного использования микротранспорта для персонала. На территории авиаузла заработали три станции, где сотрудники могут взять гироскутер и воспользоваться им, чтобы быстрее добраться до места назначения. Одна станция установлена в здании HR-центра аэропорта, вторая — в учебном центре, третья — на парковке №4», — говорится в сообщении пресс-службы. Станция представляет собой парковочный модуль с подзарядкой, где также хранится шлем, обязательный при использовании сегвея в целях безопасности. Доступ к сервису происходит с помощью рабочего пропуска сотрудника.

Пулково инвестировал более 920 млн рублей в модернизацию парка спецтехники в 2018 году

«Мы уделяем особое внимание оснащению служб аэропорта самым современным оборудованием. В минувшем году Управляющая компания «Воздушные Ворота Северной Столицы» закупила и ввела в эксплуатацию более 50 единиц спецтранспорта и другой наземной техники. Это позволяет обеспечивать бесперебойную работу аэропорта, принимать и отправлять ВС по расписанию независимо от метеоусловий», — отметил гендиректор ВВСС Леонид Сергеев. Парк аэродромной спецтехники пополнили 26 багажных электротягачей STILL, 10 самоходных трапов JBT UDS, 6 универсальных моторных обогревателей и 8 мобильных источников питания ВС, 4 автобуса COBUS 3000.

ЛО МВД России в аэропорту Внуково подвел итоги работы за первое полугодие этого года

В ходе оперативно-профилактических мероприятий при росте пассажиропотока на 14 процентов удалось добиться снижения количества хищений более чем на 11 процентов, совершения тяжких преступлений против личности не допущено. Благодаря принятым мерам общий процент раскрываемости преступлений составил 73,3 процента. Наряду с этим, отмечен рост таких административных правонарушений, как мелкое хулиганство — на 37 процентов, употребление алкогольной продукции в общественных местах — на 10 процентов. К административной ответственности привлечено более 400 граждан иностранных государств, нарушивших миграционное законодательство.

Аэропорт Платов стал лауреатом Евразийской премии в области авиационного маркетинга 2019

Международный аэропорт Платов (холдинг «Аэропорты Регионов») стал лауреатом Евразийской премии в области авиационного маркетинга 2019 года в номинации «Аэропорт года» в группе С (объем перевозок от 3 до 5 млн пассажиров в год). Подведение итогов премии состоялось в Красноярске в рамках Евразийского форума по развитию маршрутов NETWORK. Напомним, Платов — первый в современной России аэропорт, построенный с нуля. Его ввод в эксплуатацию состоялся 7 декабря 2017 года. Строительство Платова позволило снять инфраструктурные ограничения на выполнение перелетов из Ростова-на-Дону и удовлетворить в регионе спрос на авиасообщение.

Новый терминал внутренних авиалиний планируется построить в аэропорту Кемерово

Кемеровский аэропорт имени Алексея Леонова (холдинг «Новапорт») ищет подрядчика на разработку проекта для строительства нового терминала внутренних авиалиний. «Начальная сумма контракта по проектированию составляет 120 млн рублей. Сроки выполнения работ — не позднее 5 марта 2020 года», — говорится в конкурсной документации на портале госзакупок. Согласно техническому заданию, новое здание терминала будет трехэтажным, общей площадью около 9,5 тысячи кв. м. В мае т.г. совладелец «Новопорта» Роман Троценко заявил, что холдинг инвестирует в строительство нового международного терминала в аэропорту города Кемерово 2,5 млрд рублей.

Эксперты ОНФ выступают против законопроекта о возвращении мест для курения в аэропорты РФ

По мнению экспертов Народного фронта, появление курительных комнат будет способствовать повышению уровня потребления табака. Кроме того, организация курилок не помогает решить проблему курения в туалетах, поскольку такие нарушения были повсеместными еще до демонтажа курительных комнат. Исследования показали, что нарушений почти в пять раз больше в тех аэропортах, где курилки разрешены», — пояснили в пресс-службе. «За рубежом проблема с запрещенным курением в туалетах решается установкой датчиков дыма и вынесением места курения на улицу», — рассказала сопредседатель Российской антитабачной коалиции Дарья Халтурина.

Грузовой терминал «Москва Карго» признан самым современным в Евразийском регионе

Новый грузовой комплекс Шереметьево площадью 42 300 кв. м является крупнейшим на территории России, СНГ и стран Восточной Европы. По уровню технического оснащения он соответствует ведущим грузовым терминалам мира. Для хранения и обработки грузов «Москва Карго» использует уникальную автоматизированную систему компании Lqdige, позволяющую сократить время обработки и комплектации груза, повысить его сохранность, сделать более прозрачным процессы передвижения груза по маршруту, расширить область IT-взаимодействия с клиентами. ООО «Москва Карго» стало лауреатом Евразийской премии в области авиационного маркетинга 2019 года.

Он улетел, но обещал вернуться

В Лондоне на могиле русского военного летчика Виктора Дыбовского установлен памятник герою

Автограф Дыбовского после перелёта Севастополь — С-Петербург. Из архива А.А. Лукьянова.

Капитан 2 ранга В.В. Дыбовский

В марте того же года Дыбовский вместе с тем же инструктором Матыевич-Мациевичем с двухместного аэроплана «Блерио» произвели фотографирование кораблей («Иоанн Златоуст»), стоящих в Севастопольской бухте.

Из авиашколы В.В. Дыбовский был выпущен в числе первых офицеров флота в звании «военный лётчик», получил диплом ИВАК «пилота-авиатора» №13 от 5 апреля 1911 года. В числе наиболее успешных выпускников был оставлен в авиашколе инструктором на аппаратах «Блерио».

Уже 16 апреля он снова проявил себя как лётчик-первопроходец. Впервые в истории россий¬ской морской авиации звено из 3-х аэропланов: В.В. Дыбовский на моноплане «Блерио», Б.В. Макее¬в и М.Н. Ефимов на бипланах «Фарман», — сопровождало выход кораблей Черноморской эскадры в море. Тем самым участникам I-го Всероссийского воздухоплавательного съезда, в работе которого принимали участие и морские офицеры во главе с морским министром вице-адмиралом И.К. Григоровичем, была продемонстрирована объективная необходимость создания в составе сил Флота собственных авиационных подразделений и возможность взаимодействия двух флотов — морского и воздушного.

Встреча В.В. Дыбовского в С.-Петербурге, 1912 г. Фото из архива Г.Ф. Петрова

Летом того же года Дыбовский снова стал первым, приняв участие в первом воздушном параде в Севастополе.

Выполняя полёты на аэропланах, Виктор Владимирович первым среди военных авиаторов России пытается осуществлять фотографирование наземных объектов. А 24 мая 1911 года проводит опыты по обнаружению и фотографированию1 подводных лодок с воздуха, что ставит его в ряд первых лётчиков разведывательной и противолодочной авиации.

2 сентября 1911 года на манёврах Варшавского военного округа он использует фотоаппарат для съемок атакуемой условной цели — дирижабля, тем самым предвосхитив создание фотопулемёта.

Тем же летом Виктор Владимирович испытывает в воздухе радиопередатчик системы лейтенанта А.А. Тучкова. По результатам удачных опытов связи самолётов с землёй Дыбовский готовит предложения для Морского Генерального штаба, где обосновывает необходимость оборудования такими передатчиками летательных аппаратов тяжелее воздуха, что позволило бы значительно ускорить информирование командования о результатах воздушной разведки.

За свои пионерские работы и вклад в развитие авиационного дела в Морском министерстве в 1911 году лейтенант В.В. Дыбовский был награждён орденом Святого Станислава 3-й степени.

Учитывая заслуги и навыки Дыбовского, осенью 1911 года его направляют в служебную командировку во Францию на конкурс военных аэропланов. По итогам командировки был заключён контракт на поставку в Россию монопланов «Ньюпор-IV».

Дыбовский у своего Ньюпора

Весной 1912 года Дыбовский прошёл обучение во Франции на «Ньюпорах» и по возвращении домой сам облётывал полученные ОВФ из Франции «Ньюпоры». Дабы продемонстрировать возможности новой техники, с 26 мая по 5 июля 1912 года Виктор Владимирович совершает на аэроплане «Ньюпор» перелёт из Севастополя в С.-Петер¬бург протяжённостью 2235 вёрст. Харьковская газета «Утро» от 31.05.1912 года писала: «...По своей смелости полёт Дыбовского является выдающимся не только в России, но и в Западной Европе».

Однако, конструкторская жилка В.В. Дыбовского не давала ему покоя и в начале 1913 года он вносит в конструкцию «Ньюпор-IV» с двигателем «Гном» (70 л.с.) существенные изменения: в бортах фюзеляжа под крылом сделал остекление, убрал вырезы в задней кромке крыла у фюзеляжа, улучшил капот, — которые повысили его лётные и эксплуатационные качества. Новый вариант самолёта получил наименование «Ньюпор» Дыбовского.

Но на этом своё авиаконструкторское творчество Дыбовский не заканчивает и идёт дальше. В том же 1913-м году, совместно с братом Вячеславом на рижском заводе «Мотор» он строит уникальный для того времени самолёт, который за свою необычную форму получил название «Дельфин». Хотя иногда встречаются другие названия — «Летучая рыба» и «Дыбовский».

В 1976 году почтой СССР издаётся 1-й выпуск марок «История отечественного авиастроения», где одна из 5 почтовых миниатюр была посвящена «Дельфину» Дыбовского. Без ложной скромности скажу, что тогда на меня — 12-летнего паренька, как и многие мои сверстники собиравшего марки, это чудо аэродинамики произвело неизгладимое впечатление, и стало одним из толчков к изучению Авиации. Мог ли я тогда подумать, что спустя 40 лет наши судьбы пересекутся, и я буду одним из участников установки памятника на английской земле автору этого удивительного аппарата...

Но прежде, чем я об этом расскажу, закончу свой рассказ о жизненном пути В.В. Дыбовского.

...Во время Первой мировой войны старший лейтенант Дыбовский был прикомандирован к штабу Юго-западного фронта, затем сражался в составе 20-го корпусного авиационного отряда. В боевых вылетах проявил мужество и героизм, за которые представлен к ордену Святого Георгия 4-й степени.

В 1916 году Виктор Владимирович был произведен в капитаны 2-го ранга и откомандирован с фронта в Русский закупочный комитет в Англии. Кроме того, ему пришлось работать и во Франции, где он входил в состав комиссии по закупке авиационных моторов и самолётов.

Революцию В.В. Дыбовский застал на чужбине. Здесь его знания и талант в те годы были более востребованы. В Англии он запатентовал прибор, позволяющий вести пулемётный огонь без повреждения винта пропеллера – синхронизатор, разработку которого он успешно завершил в России на заводе Дукс.

В Великобритании Дыбовский продолжил совершенствовать это устройство, уже совместно с мичманом британского флота Скарфом. После чего оно стало известно как «синхронизатор Скарфа — Дыбовского».

Тем ни менее, несмотря на признание и успех за границей Виктор Владимирович не терял надежды вернуться на Родину. Так, например, он вошёл в контакт с советской торговой делегацией и в 1924-1925 гг. работал в АРКОС'е по приёмке авиамоторов для СССР. И даже в 1924 году получил в Лондоне советский паспорт и выезжал по приглашению ВСНХ в Москву для демонстрации своего нового пулемёта и передачи чертежей.

Но, по-видимому, его знания и опыт были более полезны советскому государству за границей. И возвращение на родину пришлось отложить, тем более, что в 1939 году началась Вторая мировая война, и каждый пригодился там, где оказался.

В декабре 1946 года В.В. Дыбовский ходатайствовал о пролонгации своего советского гражданства и получения его для своей жены — Клавдии, и дочери — Милицы. Министерство иностран¬ных дел СССР не возражало, но бюрократические издержки растянули этот процесс на несколько лет.

Так и не дождавшись счастливых мгновений возвращения на родину уже немолодой Виктор Владимирович заболел туберкулёзом, и 20 декабря 1953 года тихо скончался в лондонском Фристонгоспитале.

29 декабря урна с прахом покойного был захоронена на кладбище Islington & St Pancras Cemetery.

Прошли десятилетия... Развал Советского Союза разбросал многих наших сограждан по национальным квартирам, где русские оказались нацменьшинством. Да и титульные нации во вновь образованных государствах испытали и испытывают на себе всю прелесть новой жизни, которая многих погнала за лучшей долей дальше.

В 2003 году лодка судьбы вынесла Романа Александровича Фирсова из Литвы на берег Туманного Альбиона.

Прошло ещё несколько лет на обустройство, прежде чем в 2011 году ему удалось прикоснуться к истории авиационного сотрудничества России и Великобритании. В музее Королевских Военно-воздушных сил в Лондоне он обнаружил документы архива Королевского Аэро-Клуба (Royal Aero Club), рассказывающие о том, что весной-осенью 1917 года в Великобритании проходила обучение полётам группа кадетов из России. Результатом долгих поисков дополнительной информации стала монография Романа в соавторстве с доктором исторических наук, профессором Ставропольского государственного медицинского университета Андреем Владими-

Окончание. Начало на с. 2

ровичем Карташёвым «В небе двух империй», рассказывающая об этой далёкой и малоизвестной странице истории наших стран.

Работая над книгой, Р.А. Фирсов, который также активно занимался некрополистикой, обнаружил, что немало русских авиаторов после 1917 года оказались в Англии, и нашли своё последнее пристанище в английской земле. К сожалению, многие эти могилы оказались заброшенными, памятники разрушились, а некоторые захоронения даже утрачены.

Жизнь и деятельность этих людей, благодаря интернету и различным форумам привела к знакомству Романа со многими историками и любителями авиации в России, среди которых оказался и Александр Лукьянов – активный член петербургской Секции истории авиации и космонавтики. Занимаясь биографиями русских лётчиков дореволюционной России, он обратил внимание Р.А. Фирсова на сообщение внучатого племянника В.В. Дыбовского — Григория Александровича Попова из Санкт-Петербурга — о поиске могилы русского лётчика.

В первую очередь необходимо было документально подтвердить факт смерти и захоронения В.В. Дыбовского именно в Англии, т.к. в различных источниках местом могилы Дыбовского часто указывалась Франция, реже Швейцария и даже США. Дальнейшие поиски Р.А. Фирсова подтвердили данные петербургских исследователей А.А. Лукьянова и Г.А. Попова об Англии, как месте кончины и захоронения В.В. Дыбовского.

В своём докладе на заседании Секции истории авиации и космонавтики СПбФ ИИЕТ РАН 16 февраля 2014 года А.А. Лукьянов и Г.А. Попов впервые рассказали нам о своих находках.

В английском Бюро регистраций Р.А. Фирсову удалось найти документы с датой и местом смерти Виктора Владимировича, что открыло дорогу к поиску самого захоронения. Необходимую информацию удалось обнаружить в Базе данных захоронений Соединенного Королевства – кладбище Islington & St Pancras Cemetery, участок CH1, номер захоронения 145. Это оказалось заросшее травой поле, с несколькими памятниками небольшого размера и крестами.

Надо отдать должное и администрации кладбища, служащие которого вызвались помочь Роману в поисках конкретного места захоронения, т.к. это оказалось непростым делом. Выяснилось, что на этом участке было захоронено ещё 18 человек, умерших в госпиталях.

Тем не менее, могилу удалось обнаружить, и, спустя некоторое время, Р.А. Фирсов установил на этом месте символический православный крест. Это событие вызвало много откликов от некрополистов, историков авиации и исследователей. Кто-то благодарил, кто-то ругал, кто-то сетовал на отсутствие средств для установления достойного памятника известному летчику. Но в тот момент это было единственным возможным способом увековечить память усопшего на чужой земле русского человека.

Следующим важным этапом этой истории стал март 2016-го, когда в Лондоне была зарегистрирована Общественная организация «Русское наследие в Соединённом королевстве Великобритании и Северной Ирландии». Одной из целей работы Оргкомитета этой организации стало благоустройство могил российских соотечественников, похороненных в Великобритании.

С этого момента началась совместная работа английских и российских организаций, историков и энтузиастов, куда были вовлечены также МИД РФ, российское посольство в Лондоне и «Россотрудничество».

Зная нашу работу и творческий потенциал, А.А. Лукьянов предложил английской стороне в лице Р.А. Фирсова обратиться за помощью в Благотворительный Фонд «Воинский собор», руководителем петербургского офиса которого является автор этих строк Виталий Владиславович Лебедев — председатель Секции истории авиации и космонавтики СПбФ ИИЕТ РАН и Руководителя Комиссии воздухоплавания РГО. Поэтому в нашем лице чаяния английской стороны нашли всемерную поддержку.

Российский Фонд «Воинский собор» с 2012 года занимается военно-мемориальной работой, и кроме заслуженного авторитета в родном Отечестве, имеет также

Крест, установленный Р.А. Фирсовым на могиле В.В. Дыбовского в 2013 г.

опыт работы с зарубежными странами. К примеру, в 2014-м году Фондом был установлен памятник на могиле командующего Русским экспедиционным корпусом во Франции, генерал-лейтенанта Н.А. Лохвицкого на парижском кладбище Сент-Женевьев-де-Буа (Cimetiire communal de Sainte-Geneviive-des-Bois, Франция).

Этот проект стал возможен после начатой петербургскими историками авиации работы по сохранению памяти о героях Неба России и Франции В.Г. Фёдорова и П.В. Аргеева, яркой страницей которой стал созданный вместе с московскими кинодокументалистами документальный фильм «Рыцари неба» (2013 г.).

Мы с радостью поддержали данную инициативу и инициировали в «Воинском соборе» работу по её реализации, быстро найдя поддержку у руководства Фонда. При этом, имея в т.ч. художественное образование, вместе со специалистами я также принимал непосредственное участие в обсуждении художественно-архитектурного решения памятника.

Должен отметить, что к этому моменту у нас уже был вариант памятника, подготовленный Р.А. Фирсовым. Но после короткого обсуждения он был отклонён, т.к. предполагал прямолинейное, без внутреннего содержания, решение поставленной задачи, что не соответствовало уровню и роли Дыбовского в Истории.

Архитектором Фонда Евгенией Владимировной Филипповой было предложено уже зарекомендовавшее себя художественное решение памятника в виде вырубленного из серого гранита православного креста. Его образ создан на основе проектов крестов-памятников павшим героям Первой мировой войны, разработанных специалистами Фонда «Воинский собор» и получивших благословение Патриарха Московского и Всея Руси Кирилла.

Проект был одобрен всеми заинтересованными сторонами, и мы уже были готовы к началу нового этапа — изготовлению и установке. Но столкнулись с неожиданной и существенной проблемой: законодательство Великобритании.

Необходимо отметить, что помимо общего регламента установки памятников, существуют также правила, относящиеся к определенному кладбищу. То есть, каждое отдельное кладбище Англии может иметь свои собственные нормативы. Так произошло и в нашем случае. Со стороны Администрации мы получили конкретные требования к памятнику. В первую очередь это касалось его размеров (высота — 46 см, ширина — 35 см.), которые в корне поменяли концепцию памятника.

Все наши просьбы о возможности установить памятник высотой более метра не находили понимания со стороны Администрации. В конечном итоге фондом «Воинский собор» был предложен вариант, который устроил все заинтересованные стороны. И который был создан не вопреки, а благ одаря жёстким ограничениям английского законодательства.

Воплощая предложение петербургского историка авиации В.В Лебедева отразить в памятнике символы русской военной авиации, главный архитектор проектов Фонда «Воинский собор» Е.В. Филиппова нашла уникальное с точки зрения мемориального строительства решение. При воинской лаконичности внешнего вида, все стороны памятника несут яркую декоративную и смысловую нагрузку. Причем размеры памятника были выполнены в английской системе мер.

В результате данный проект был успешно принят английской стороной.

Памятник был выполнен из полированного гранита, чёрный цвет которого символизирует цвет российской военно-морской формы капитана Дыбовского с золотым шрифтом текста. В полированных гранях памятника отражается небо, в котором проявил своё героизм Виктор Владимирович. А на верхней стороне памятника размещён, смотрящий в небо золотой знак «Военного лётчика» Военно-воздушного Флота России, образца 1913 года, истинным воином которого он был. Надписи на памятнике выполнены на русском и английском языках.

Памятник изготовлен английскими мастерами на самом высшем профессиональном уровне под руководством проживающего в Лондоне нашего соотечественника Александра Кирилина.

Необходимо отметить, что данный проект был бы невозможен без деятельного участия коллекционера, мецената и почётного председателя «Русского наследия в Великобритании», князя Никиты Дмитриевич Лобанова-Ростовского и секретаря комитета «Русского наследия...» Юлии Пляукшта.

Монумент получил своё реальное воплощение в ноябре 2018 года. Однако, слякоть и снег не лучшее время для торжеств на промозглом осеннем лондонском ветре. К тому же, это было накануне предстоящего католического Рождества. В результате был принято решение открыть его в конце мая 2019 года, приурочив это событие к VI-й Международной конференции «Русского наследия в современном мире. История. Культура. Идентичность».

Накануне радостного события, венчающего многолетнюю работу в лондонском русскоязычном еженедельнике «Англия» вышла статья о Дыбовском и предстоящей церемонии. В торжественной процедуре открытия памятника приняли участие представители Посольства РФ в Великобритании — первый советник И. Ерофеев и советник по культуре К. Шлыков, руководители «Русского наследия в Великобритании» Ю. Пляукшта и И. Багно, общественный деятель и член семьи известных английских политиков Мейтлендов, виконт Джон Мейтленд (John Maitland), а также представители русской диаспоры и прессы.

Церемония прошла в тёплой спокойной обстановке, в ходе которой протоирей, клирик Успенского собора Сурожской епархии (Лондон), отец Максим отслужил панихиду, а гости в своих речах отметили вклад В.В. Дыбовского в развитие авиации в России и в Англии.

В рамках этих приветствий секретарь комитета «Русского наследия в Великобритании» Ю. Пляукшта зачитала приветственное письмо Благотворительного Фонда «Воинский собор», внёсшего историко-научный и проектный вклад в осуществление этого российско-английского проекта.

Свои поздравления в связи с открытием памятника передал большой друг России, бизнесмен и автор множества книг, пропагандист самбо в Британии и организатор Кубка Президента по самбо Майкл Винн-Паркер, сожалея, что у него не было возможности лично присутствовать на мероприятии.

В заключении этого повествования хочу высказать слова благодарности всем причастным к этой большой и благородной работе!

Ваш Виталий ЛЕБЕДЕВ

ИНТЕГРАЦИЯ

Крупнейший европейский лоукостер Wizz Air свяжет прямым авиасообщением Москву и Лондон

Крупнейшая низкобюджетная авиакомпания в Центральной и Восточной Европе Wizz Air объявила о старте продаж билетов на рейсы из Международного аэропорта «Внуково» в Лондон (аэропорт «Лутон»), говорится в сообщении пресс-службы московского аэропорта. В пресс-релизе уточняется, что полёты в столицу Великобритании будут выполняться ежедневно с 1 октября 2019 года на самолётах Airbus A321. Обслуживать рейсы будет дочерняя авиакомпания Wizz Air UK. Напомним, что сотрудничество «Внуково» и Wizz Air началось в 2013 году с открытия полётов в Будапешт. В 2017 году перевозчик запустил рейс во второй по величине город Венгрии - Дебрецен.

Наземные станции для российской системы ГЛОНАСС могут установить в Саудовской Аравии

«Стороны выразили свою готовность продолжить дальнейшие консультации о перспективе и взаимовыгодных областях двусторонней деятельности в области космоса: спутниковая навигация и установка наземных станций ГЛОНАСС на территории Саудовской Аравии», — говорится в тексте итогового протокола заседания совместной межправительственной комиссии. ГЛОНАСС — одна из нескольких в мире глобальных навигационных спутниковых систем. Кроме нее глобальные навигационные услуги предоставляют американская GPS, европейская Galileo и китайская Beidou. В настоящее время орбитальная группировка ГЛОНАСС включает 27 спутников при потребности 24.

Латвийская национальная авиакомпания AirBaltic получила лучший рейтинг пунктуальности в ЕС

Свыше 88 из каждых 100 рейсов авиакомпании в период с июня 2018 года по май 2019 года прибыли в пункт назначения в предусмотренное время. Это данные мирового лидера в сфере авиационной информации — британской компании OAG, которая составила список лучших авиакомпаний после анализа показателей пунктуальности. В этот же период времени AirBaltic достигла наивысшего уровня регулярности полетов, выполнив 99,8 процента всех запланированных рейсов. Это означает, что только 0,2 процента из более чем 55 тысяч запланированных полетов авиакомпании были отменены по различным причинам, в том числе из-за неблагоприятных погодных условий или забастовок в Европе.

Аэропорт Баку и «Азербайджанские авиалинии» выбирают прописку в облачной среде Amadeus

Международный аэропорт им. Гейдара Алиева в Баку начал внедрение полного комплекса решений для аэропортов, чтобы первым в мире перейти к использованию только облачных сред. Развернутые в международном аэропорту им. Гейдара Алиева IT-решения Amadeus для аэропортов содержат базовые системы управления аэропортом (рабочую базу данных, систему управления ресурсами и систему отображения полетной информации). Аэропорт также заменит свои ключевые системы оформления пассажиров облачным решением Airport Common Use Service от Amadeus. Это будет первый в истории случай, когда аэропорт перенесет все свои базовые системы в облачную среду.

При «Сомон Эйр» открылся собственный АУЦ для подготовки специалистов разного профиля

«Данный учебный центр создан для таджикской авиации в целом. Наши двери открыты для всех. Мы очень горды, что сделали свой вклад в подготовку профессиональных кадров», — рассказал генеральный директор Томас В. Халам II. Учебный центр «Сомон Эйр» сертифицирован Агентством гражданской авиации при Правительстве Республики Таджикистан и имеет лицензию Министерства образования и науки РТ на право ведения образовательной деятельности. АУЦ вправе проводить курсы первоначальной подготовки инструкторского состава членов лётного и кабинного экипажей воздушных судов, а также курсы подготовки по аварийно-спасательным процедурам и авиационной безопасности.

Делегация Республики Армения посетила аэропорт «Платов» с официальным визитом

Цель визита официальной делегации Главного управления гражданской авиации Республики Армения во главе с председателем Татевик Ревазян — развитие авиационного сообщения между Республикой Армения и Ростовской областью. Программа пребывания делегации началась с ознакомления с работой Платова — первого в России аэропорта федерального значения, построенного с нуля. Члены делегации отметили удобные трансферные коридоры для пассажиров, пересаживающихся с рейса на рейс. Визит делегации в Донской регион продлился три дня. Программа также включала посещение авиакомпании «Азимут» и переговоры в Правительстве Ростовской области.

ГК по ОрВД получила благодарность за помощь в проведении чемпионата мира Red Bull Air Race

В адрес филиала «Татаэронавигация» поступило благодарственное письмо за содействие и вклад в организацию Чемпионата мира по авиагонкам Red Bull Air Race, который проходил на протяжении трех лет в Казани. «Хочу поблагодарить Вас за содействие и вклад в организацию Чемпионата, который позволил провести мероприятие на самом высоком международном уровне и в очередной раз продемонстрировать профессионализм и слаженную командную работу организаций г. Казани и Татарстана при проведении крупнейших международных событий, и выразить надежду на дальнейшее сотрудничество», — подчеркнул Министр спорта Республики Татарстан Владимир Леонов.

«Финвал» представит на авиасалоне МАКС 2019 проекты повышения эффективности предприятий

Эксперты группы компаний «Финвал» проведут презентации успешно реализованных на предприятиях России и СНГ проектов, позволивших увеличить производительность труда на существующем оборудовании, повысить качество выпускаемой продукции. Интерес для специалистов в области авиастроения может представлять разработанная в группе компаний «Финвал» методика повышения эффективности существующих производств без инвестиций, за счёт задействования внутренних резервов предприятия. Ряд проектов инжиниринговой компании относятся к созданию цифровых двойников предприятия и выполнению имитационного моделирования производств.