

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге



№21

# АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



ГАЗ-24-02 «ВОЛГА»

«АЭРОФЛОТ»

DeAGOSTINI

# АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»  
Выпуск № 21, 2012  
Выходит раз в 2 недели

## РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:  
ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес: 105066,  
г. Москва, ул. Александра  
Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному  
адресу не принимаются.  
Генеральный директор:  
Николаос Скилакис  
Главный редактор:  
Анастасия Жаркова  
Финансовый директор:  
Наталья Василенко  
Коммерческий директор:  
Александр Якутов  
Менеджер по маркетингу:  
Михаил Ткачук  
Младший менеджер по продукту:  
Любовь Мартынова

Свидетельство о регистрации  
средства массовой информации  
в Федеральной службе  
по надзору в сфере связи,  
информационных технологий  
и массовых коммуникаций  
(Роскомнадзор)  
ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.  
Для заказа пропущенных  
номеров и по всем вопросам,  
касающимся информации  
о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru),  
по остальным вопросам  
обращайтесь по телефону  
бесплатной «горячей линии»  
в России: 8-800-200-02-01  
Телефон «горячей линии»  
для читателей Москвы:  
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:  
Россия, 170100, г. Тверь,  
Почтамт, а/я 245, «Де Агостини»,  
«Автомобиль на службе»  
Пожалуйста, указывайте  
в письмах свои контактные  
данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).  
Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибушн  
Сервисиз»

## УКРАИНА

Издатель и учредитель:  
ООО «Де Агостини Пабблишинг»  
Юридический адрес: 01032, Украина,  
г. Киев, ул. Саксаганского, 119  
Генеральный директор:  
Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной  
регистрации печатного СМИ  
Министерства юстиции Украины  
КВ №16931-5701Р от 19.08.2010

Для заказа пропущенных  
номеров и по всем вопросам,  
касающимся информации  
о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua),  
по остальным вопросам  
обращайтесь по телефону  
бесплатной «горячей линии»  
в Украине: 0-800-500-8-40  
Адрес для писем читателей:  
Украина, 01033, г. Киев,  
а/я «Де Агостини»,  
«Автомобиль на службе»  
Украина, 01033, м. Київ,  
а/с «Де Агостіні»

## БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к  
Тел./факс: +375 172-999-260  
Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь,  
220040, г. Минск, а/я 224,  
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автомобиль на службе»

## КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО  
«КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная  
цена: 279 руб.

Розничная цена:  
54,90 грн., 990 тенге

Издатель оставляет за собой  
право увеличить розничную  
цену выпусков.

Издатель оставляет  
за собой право изменять  
последовательность номеров  
и их содержание.

Неотъемлемой частью  
каждого выпуска является  
приложение — модель-копия  
автомобиля в масштабе 1:43.

Издатель благодарит  
за оказанную помощь  
в подготовке выпуска  
Константина Андреева  
и Дмитрия Гладкого

Отпечатано в типографии:  
Deaprinting — Officine Grafiche  
Novara 1901 Spa, Corso della  
Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.

Тираж: 80 000 экз.

ISSN 2223-0440

© ООО «Де Агостини» 2011–2012

Дата выхода в России: 02.06.2012

# 2004

Машина сопровождения самолетов «Эскорт»  
в московском аэропорту «Домодедово»



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»; 3: © «ФотоСоюз»;

4–6 (все), 7 (ниж): частная коллекция

Максима Шелепенкова; 7 (верх): © ИТАР-ТАСС;

8–9: © Петр Перешивалов/ООО «Де Агостини»;

10–13 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;

14: © ИТАР-ТАСС; 15: Российская государственная библиотека;  
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».



*Аэропорт — это не только пристанище самолетов, но и место, где сосредоточена самая разнообразная техника. Жизнь самолета в аэропорту тесно связана с жизнью автомобиля. Чем сложнее становится авиатехника и чем увереннее чувствуют себя крылатые машины в воздухе, тем неповоротливее и беспомощнее они оказываются на земле и тем сильнее нуждаются в помощи наземного спецтранспорта. К взлетной полосе и от взлетно-посадочной полосы до места высадки пассажиров самолет сопровождают легковые автомобили-проводники.*



# АВТОМОБИЛЬ

## НА СЛУЖБЕ

*Производственно-диспетчерская служба аэропортов обеспечивает быстрое и безопасное наземное обслуживание, в том числе погрузку и выгрузку грузов, передвижение самолетов и пассажиров*

Автомобильное движение в современных аэропортах своей интенсивностью не уступает городскому. По перрону (месту стоянки и обслуживания самолетов) непрерывно перемещаются самые разные транспортные средства. Это и специальные автобусы, подвозящие пассажиров к месту посадки, и фургоны, обеспечивающие авиалайнеры завтраками, и транспорт, доставляющий к бортам для послеполетного досмотра пограничников. А также топливозаправщики и спецмашины, оснащенные оборудованием для обработки самолетов антиобледенительным составом, самоходные трапы, автопоезда с багажными тележками, машины дистанционной проверки навигационного оборудования бортов и многие-многие другие.

За кажущимся хаосом скрывается отработанная схема. Весь перемещающийся по перрону транспорт подчиняется строгим правилам движения. Автомобили могут передвигаться между стоянками воздушных судов (ВС) только по специально выделенным полосам и только в том направлении, для которого она предназначена. Зачастую, для того чтобы попасть на соседнюю стоянку, машине приходится объезжать



Автомобиль «Эскорт-21043»

по кругу весь аэропорт, но такова плата за безопасность. Ведь главными в аэропорту всегда остаются самолеты — они имеют безоговорочное преимущество перед всем остальным транспортом.



# 1985

Передвижной пункт руководителя полетов «Уран-452» на базе УАЗ-2206 (452)

# 2000



Передвижной пункт руководителя полетов «Уран-469» на базе УАЗ-3151 (469)

Причастные к авиаперевозкам автотранспортные средства печатляют своим разнообразием. В современном аэропорту наземная техника применяется для технического и коммерческого обслуживания воздушных судов, эксплуатационного

содержания аэродромов и обеспечения техногенной безопасности. Автомобили каждой группы при выполнении возложенных на них задач не выходят за рамки узкой специализации, но при этом все они подчиняются единой диспетчерской службе,

# 1995

Автомобиль сопровождения самолетов «Эскорт-2108» на базе ВАЗ-2108



# АВТОМОБИЛЬ

## НА СЛУЖБЕ

### *При выезде на рулежную дорожку самолет встречает специальная машина сопровождения и ведет его до самой стоянки*

которая регламентирует их передвижение по летному полю. Поэтому, в большинстве своем, машины в аэропорту оборудованы радиостанциями и имеют постоянную связь с диспетчерами. Кроме того, всем автомобилям, за исключением специального транспорта непосредственного обслуживания самолетов, запрещено приближаться к «крылатым машинам» на расстояние менее трех метров, а со стороны двигателей — пятидесяти метров.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) в инфраструктуре аэропорта занимает особое место. Без специального разрешения руководителя полетов ни одно транспортное средство не имеет права не то что проехать, а даже просто пересечь ее. Вся техника, которой по роду службы необходимо выезжать на ВПП, оборудуется специальными огнями и проблесковыми маячками, включаемыми во время работы, независимо от времени суток. Кроме того, все машины, работающие на ВПП, рулевых дорожках, местах стоянок ВС и перроне, в обязательном порядке снабжены буксировочными приспособлениями для быстрой эвакуации в случае поломки или других непредвиденных обстоятельств.

Все эти ограничения и строгие правила призваны обеспечить безопасность эксплуатации воздушных судов. Пассажирские лайнеры на земле достаточно неповоротливы, а обзорность из кабин экипажа оставляет желать лучшего, поэтому о безопасности

передвижения и стоянке авиалайнеров прежде всего должны думать водители обслуживающих их автомобилей.

Современный аэропорт, ежедневно принимающий и отправляющий десятки рейсов, нуждается не только в четких правилах организации движения по перрону, но и в сложной многоуровневой системе диспетчерского управления ВС и всем транспортом в зоне аэропорта, а также в продуманной системе взаимодействия всех подразделений и служб.

Взлетающими и заходящими на посадку самолетами руководят не несколько служб авиадиспетчеров. В зависимости от стадии процесса и степени удаления от ВПП, это могут быть диспетчеры старта, диспетчеры круга или диспетчеры подхода. Все они размещаются в стационарных вышках, позволяющих контролировать местоположение того или иного борта не только по приборам, но и визуально. Даже в крупных аэропортах взлетно-посадочных полос, как правило, одна-две, реже — больше. Это означает, что ни при взлете, ни при посадке самолет не может на ней задерживаться, поскольку нужно как можно скорее освободить полосу для следующего борта. При этом перронов может быть несколько. На какую именно стоянку отправить тот или иной самолет, определяет диспетчер руления. Для наиболее эффективного и безопасного перемещения авиалайнера с ВПП на перрон или с перрона на ВПП существует система рулевых дорожек — порой весьма



# 2006

Автомобили руководителя полетов имеют яркую окраску и световую сигнализацию, дабы пилоты самолетов безошибочно их распознавали среди другого аэродромного транспорта

# 2012



Эскортный автомобиль сопровождает *Airbus A-380* (виакомпания *Lufthansa*, самый большой самолет в мире аэропорт Внуково)

сложная. Кроме того, маршрут движения самолета по перрону, площадь которого измеряется сотнями квадратных метров, а количество стоянок — сотнями единиц, сам по себе достаточно тяжел. Восседающий на вышке диспетчер руления, располагающий всей необходимой фактической и визуальной информацией, заранее просчитывает этот маршрут, однако далеко не всегда командиру того или иного борта можно на словах объяснить, куда сейчас «схват» и куда поворачивать. Автотуристы со стажем знают: никакой GPS-навигатор не заменит толкового объяснения местного жителя. Именно поэтому в век тотальной автоматизации и компьютеризации авиалайнеры в аэропортах от перрона до взлетно-посадочной полосы и обратно, как и полвека назад, следуют за автомобилем-проводником.

Для встречи и сопровождения ВС в аэропортах используют специальные легковые автомобили «Эскорт», оснащенные аппаратурой, обеспечивающей устойчивую связь и с диспетчерскими службами аэропорта, и с сопровождаемым бортом. Они позволяют повысить оперативность управления и безопасность движения самолетов на аэродроме. Аналогичные функции на себя может взять дежурный автомобиль руководителя полетов. Для быстрого визуального распознавания на крыше таких автомобилей устанавливается большое световое табло с надписью «*Follow me*/Следуйте за мной». В случаях, когда оперативная обстановка не позволяет диспетчеру руления вывести борт с перрона на ВПП или проводить с ВПП на перрон одними лишь командами по радио, на помощь приходят мобильные пункты сопровождения самолетов. Водители этих машин прекрасно ориентируются в дорожной инфраструктуре аэропорта. Автомобиль пристраивается перед самолетом и, руководствуясь указаниями диспетчера, движется по намеченному маршруту. Пилоту самолета остается лишь следовать за проводником.

# 2009

Автомобиль сопровождения самолетов «Эскорт»  
на базе *Chevrolet Niva*



# ГАЗ-24-02 «ВОЛГА» «ЭСКОРТ»

## ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

### *Автомобиль «Эскаорт», разработанный на базе ГАЗ-24-02 «Волга», предназначался для встречи и сопровождения самолетов в аэропортах*

Введенный в 1964 году в строй новый аэровокзальный комплекс «Шереметьево-1» был рассчитан на обслуживание регулярных авиарейсов, осуществляемых зарубежными авиакомпаниями. К этому времени аэропорт регулярно принимал самолеты 18 зарубежных авиакомпаний. Работа многочисленных служб аэропорта была организована по международным стандартам. Так, для встречи и сопровождения самолетов создали специальный автомобиль на базе ГАЗ-22 «Волга», который выполнял возложенные на него обязанности многие годы. По примеру «Шереметьево-1» подобными автомобилями со временем стали обзаводиться и другие аэропорты страны (в Киеве и Ленинграде), обслуживающие международные рейсы. Потребность Гражданской авиации в таких автомобилях исчерпывалась единицами, поэтому об их централизованном серийном выпуске никто не задумывался. Тем более что с 1969 года на московском опытном заводе №408 ГА был освоен выпуск схожих по назначению передвижных пунктов руководителя полетов ППРП-67 на базе автомобилей УАЗ-452. Передвижные пункты оснащались всеми видами связи и сигнализации, позволяющими руководителю полетов выполнять свои функции с любой точки аэродромного поля, а в случае необходимости — сопровождать воздушное судно к месту стоянки. Потребность в новом специализированном автомобиле «Эскаорт» возникла неожиданно. В мае 1974 года при организации визита



**Автомобиль сопровождения самолетов «Эскаорт» на базе ГАЗ-24-02 «Волга»**

Президента США Ричарда Никсона в Минск понадобился автомобиль, соответствующий встрече борта №1 ВС США. Задание создать такую машину получил завод №408, имевший опыт проектирования и изготовления подобной техники. В отличие от передвижных пунктов руководителя полетов, новый автомобиль «Эскаорт» не стали оснащать радиостанцией, работающей на канале связи с наземными службами, — машине



# 1987

**Автомобиль руководителя полетов «Уран-469» на шасси УАЗ-31514**



# 1974



«Эскорт» на базе ГАЗ-24-02 был создан специально для встречи Президента США Ричарда Никсона в аэропорту Минска

сопровождения бортов это было ни к чему. Зато оставили две других радиостанции: «Пальму», работающую на фиксированных каналах двухсторонней радиотелефонной связи, и ультракоротковолновую приемопередающую радиостанцию Р-860. Это оборудование позволяло экипажу «Эскорта» поддерживать постоянную радиосвязь с диспетчерскими службами аэропорта и радиотелефонную связь с ВС, находящимися в воздухе и на земле.

Так как окраска автомобилей типа «Эскорт» никак не регламентировалась стандартами, новый автомобиль получил необычный

и в то же время весьма приметный внешний вид. Чтобы машина легко распознавалась среди другого внутриаэропортового транспорта, имевшего на тот момент преимущественно желтую окраску, для автомобиля-проводника выбрали сочетание красного и коричневого. При этом все поверхности машины, просматриваемые с высоты кабины пилотов, были темно-красными. Сверху на машину установили большое световое табло с надписью на английском языке «Follow me». Ниже, на стекле подъемной двери, эта надпись была продублирована по-русски — «Следуйте за мной».

# 1995

Автомобиль руководителя полетов «Уран-21213» на базе ВАЗ-21213



# ГАЗ-24-02 «ВОЛГА» «ЭСКОРТ»

## ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

*На крыше автомобиля «Эскаорт» размещено  
табло с надписью «Следуйте за мной»  
на русском и английском языках, а для связи  
с экипажем самолета и диспетчером  
в машине установлена рация*

В Советском союзе на всей территории страны действовала единая национальная авиакомпания «Аэрофлот». Соответственно, все сервисные службы аэропортов имели символику только этой авиакомпании. Не стали исключением автомобили типа «Эскаорт», на боковинах которых наносился логотип «Аэрофлота».

С увеличением количества международных рейсов и плановым обновлением техники в осуществляющих такие рейсы советских аэропортах новый автомобиль «Эскаорт» на базе ГАЗ-24-02 получал все большее распространение. В течение нескольких лет было выпущено 39 таких машин. При этом для большинства аэропортов страны продолжался серийный выпуск автомобилей ППП-67 на базе УАЗиков, объем производства которых превышал «Эскаорты» в несколько раз.

В середине 80-х годов автомобили «Эскаорт» начали изготавливать на базе легкового автомобиля ВАЗ-2104 («Эскаорт-2104») и на базе автомобиля ВАЗ-2108 («Эскаорт-2108»). В это же время (1986–1987 годы) были закончены приемочные испытания новых подвижных пунктов руководителя полетов «Уран-469»



В салоне автомобиля «Уран-452» имеется дополнительное рабочее место

на базе УАЗ-469 (УАЗ-31512) и «Уран-452» на базе УАЗ-452 (УАЗ-3741).

В начале 90-х в Москве на заводе №408 были созданы автомобиль руководителя полетов «Уран-21213» и автомобиль сопровождения «Эскаорт-21213» на базе ВАЗ-21213 «Нива», а также автомобиль «Эскаорт-2141» на базе «Москвич-2141».



# 2011

Автомобиль руководителя полетов «Уран-452»



Основное рабочее место руководителя полетов в автомобиле «Уран-452»

С середины 90-х спецоборудование машин-проводников освободилось от строгой привязки к базовому шасси. Теперь подвижной пункт руководителя полетов «Уран» или автомобиль сопровождения типа «Эскорт» могли быть выполнены на базе любого легкового автомобиля отечественного или зарубежного производства, в зависимости от пожеланий заказчика. Именно тогда

специализированные автомобили «Эскорт» стали строить на базе удлиненной «Нивы» (ВАЗ-2131), а в 2000-х эскортные обязанности были возложены на *Chevrolet Niva* и иномарки, в частности, *Ford-Focus*. В 2008 году Опытный завод №408 Гражданской авиации, много лет специализировавшийся на производстве «Эскортов» и «Уранов», прекратил свое существование.

# 2008

Автомобиль сопровождения самолетов «Эскорт» на базе легкового автомобиля *Ford-Focus*



# АВТОМОБИЛЬ

## ФАКТЫ

■ Суточный рекорд взлетов и посадок в аэропорту Домодедово — 724 операции. Максимальная часовая интенсивность при работе с двух параллельных ВПП составляет 43 самолета. Все операции контролируются авиадиспетчерами, работающими на командно-диспетчерском пункте (КДП), или «вышке» (от английского *tower*). Всего в московском аэропорту Домодедово работает 6 смен диспетчеров по 10 человек в каждой. Профессия авиадиспетчера занимает одно из первых мест по психоэмоциональной нагрузке.

■ В крупных аэропортах функции, связанные с управлением взлетом, посадкой и маневрированием самолетов на земле, разделены между разными диспетчерами. Находясь на самом верхнем этаже высотного здания с круговым остеклением и наблюдая за взлетающими, заходящими на посадку и рулящими по перрону самолетами, диспетчер старта координирует взлет и посадку самолета, а диспетчер руления руководит движением воздушных судов по аэродрому.

■ Опытный завод № 408 Гражданской авиации, помимо производства специализированных автомобилей, занимался созданием и выпуском целого комплекса технических средств для аэропортов различных классов. В связи с увеличением воздушного движения объем работы производственно-диспетчерской службы предприятий и диспетчеров служб аэропорта по подготовке воздушного судна к вылету каждый год существенно возрастал. В 70-х годах предложенная заводом автоматизированная система для центральной диспетчерской аэропорта (АС-ЦДА) успешно прошла испытания в аэропорту «Борисполь» и оказала заметное влияние на подготовку воздушных судов к вылету. В системе использовалось множество интегральных схем, встроенный автоконтроль и оригинальные малогабаритные модули, из которых было синтезировано информационное табло, позволяющее диспетчеру осуществлять контроль за ходом подготовки всех воздушных судов к вылету. Эта система была прообразом локальной вычислительной сети (ЛВС), в основе которой лежали персональные ЭВМ.

■ К 1964 году аэропорт Шереметьево регулярно принимал рейсы 18 зарубежных авиакомпаний, на аэродроме приземлялись до десятка воздушных судов различных типов. К концу 1964 года воздушные перевозки по внутренним и зарубежным линиям возросли вдвое и достигли 822 тысяч пассажиров, 23 тысяч тонн почты и грузов. Только по международным линиям было перевезено 245 тысяч пассажиров и 12 тысяч тонн почты и грузов. К концу 1965 года «Аэрофлот» имел соглашения о воздушных сообщениях с 47 государствами, в 40 из которых экипажи ТУ МВЛ выполняли регулярные рейсы. Абсолютное большинство международных рейсов обслуживал аэропорт Шереметьево. С 1975 года Международный аэропорт Шереметьево — член Международной ассоциации аэропортов.

■ 1 января 1980 года, в преддверии московской олимпиады, в эксплуатацию был введен новый международный аэровокзальный комплекс «Шереметьево-2». Знаменитый терминал включил в себя пассажирский аэровокзал с телетрапами, привокзальную площадь, гостиницу, перрон с техническим обслуживанием и ряд производственных зданий. Возведение комплекса стало вторым рождением аэропорта «Шереметьево». Комплекс был рассчитан на обслуживание 6 миллионов пассажиров в год. Его пропускная способность составляла 2100 человек в час. За время проведения Олимпийских игр аэропорт обслужил более 460 тысяч иностранных пассажиров. Оргкомитет «Олимпиады-80» дал высокую оценку организации авиационных перевозок и качеству обслуживания пассажиров международных рейсов.

Санкт-Петербург. Башня диспетчерского пункта по управлению полетами в аэропорту «Пулково-1»

