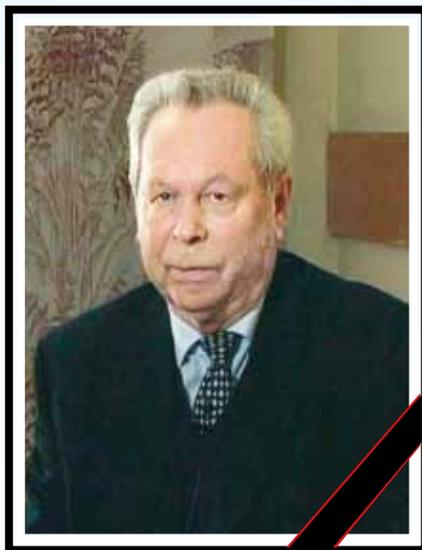


*Светлая память о ПАНЮКОВЕ Борисе Егоровиче,
ЛИПАЕВЕ Георгии Яковлевиче, МАКАРОВЕ Иване Сергеевиче,
САМОРУКОВЕ Владимире Дмитриевиче, ШАЛАГИНОВЕ
Алексее Валентиновиче навсегда останется в наших сердцах.*



ПАНЮКОВ БОРИС ЕГОРОВИЧ

*последний Министр гражданской авиации СССР (1990–1991 гг.)
и верный рыцарь отечественной авиации*

*Сопредседатель Клуба ветеранов высшего руководящего
состава гражданской авиации (Клуб «Опыт»).*

Председатель Совета директоров

ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата».

Заслуженный работник транспорта РСФСР.

Лауреат премии Совета Министров СССР

и высшей профессиональной премии «ИКАР» –

«За личный вклад в развитие гражданской авиации».

Кандидат технических наук.

Член-корреспондент Международной инженерной академии.

Член МАРАП с января 1997 года.

(15 мая 1930 года – 14 апреля 2012 года)

О таких людях, как Борис Егорович, в гражданской авиации говорят «человек-глыба», «гигант». Трудно и больно говорить о нём в прошедшем времени...

Вся жизнь Бориса Егоровича до последнего дня без остатка была посвящена отечественной гражданской авиации. Он пришел в неё в 1947 году 17-летним юношей и прошёл вместе с ней через все «шторма» бурной истории страны второй половины XX века трудный путь от авиатехника до Министра гражданской авиации СССР.

Борис Егорович всегда стремился быть первым в деле, которому посвятил всю свою жизнь. Он был в числе лучших среди курсантов первого выпуска Егорьевского авиационно-технического училища ГВФ и слушателей первого выпуска Высшего авиационного училища ГВФ (впоследствии – Академия ГА) в Ленинграде. Таким же зарекомендовал он себя и в своей профессиональной деятельности.

На всех должностях, где бы ни работал Борис Егорович, – авиатехником аэропорта Бина (Баку), начальником аэропорта Минеральные Воды, командиром Внуковского ОАО или Министром гражданской авиации страны и Председателем Комиссии СССР по делам ИКАО – его всегда отличали высочайший уровень профессионализма, требовательность к себе и коллегам в сочетании с атмосферой дружелюбия, взаимного уважения и поддержки, стремление к самосовершенствованию, внедрению в гражданскую авиацию новейшей авиационной техники, передовых отечественных технологий и зарубежного опыта.

Вклад Бориса Егоровича в отечественную (и не только) гражданскую авиацию трудно переоценить. Память его хранила множество событий, участником которых ему довелось быть за долгую жизнь в авиации. Это и строительство столичного аэропорта в городе Конакри (Гвинея), и работа генеральным представителем Аэрофлота в Венгрии... В бытность начальником аэропорта Минеральные Воды он осваивал перевозки на Ту-124. В период, когда он возглавлял Внуковский ОАО, совершил свой первый регулярный рейс по маршруту Москва – Минеральные Воды легендарный отечественный авиалайнер Ту-154. За почти 20 лет напряженного труда на ключевых постах в Министерстве гражданской авиации СССР Борис Егорович имел

непосредственное отношение к оснащению отрасли новейшей авиационной техникой и массовому увеличению объемов перевозок, расширению международного сотрудничества в области авиации, созданию разветвленной сети аэропортов (от комплексов общесоюзного значения до посадочных площадок в отдалённых «глубинках») и завершению процесса аэрофикации страны, превращению её в одну из мощнейших авиационных держав мира. В ходе перевода отрасли на новые условия хозяйствования он активно внедрял прогрессивные формы производства и способствовал организации совместных предприятий.

Судьба возложила на Бориса Егоровича и тяжелейшую миссию – возглавить министерство гражданской авиации в самое трудное, переломное для отрасли и государства время, стать последним Министром гражданской авиации великой страны...

Но и после ликвидации МГА СССР и ухода с ответственных государственных постов Борис Егорович остался верен авиации, боролся всеми силами за её сохранение, вывод из кризиса и развитие. Он возглавлял акционерное предприятие «Тесис», был Председателем Совета директоров Транспортной Клиринговой Палаты, являлся одним из учредителей и Сопредседателем Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт»), вел огромную работу по поддержке ветеранов гражданской авиации и патриотическому воспитанию молодежи, входил в состав Группы экспертов и Общественных советов при Росавиации и Ространснадзоре, возглавлял Общественный Совет премии «Крылья России».

Борис Егорович посвятил гражданской авиации более 60 лет. За свой самоотверженный труд он награждён орденами Октябрьской Революции, «Знак Почета», двумя орденами Трудового Красного Знамени, многими медалями и другими знаками отличия. Ему присвоено почётное звание «Заслуженный работник транспорта РСФСР». Авиационное сообщество удостоило Бориса Егоровича высшей профессиональной премии «ИКАР» – «За личный вклад в развитие гражданской авиации».

Борис Егорович был настоящим патриотом своей страны и просто обаятельным, добрым и внимательным к людям человеком, которого глубоко уважали профессионалы отрасли, высоко ценили и искренне любили все, кому посчастливилось знать его лично, работать рядом с ним и дружить.



Я БЫЛ ПОСЛЕДНИМ МИНИСТРОМ ГА СССР

– Вся жизнь моя связана с авиацией. Родился в Подмоскowie. После окончания десяти классов в 1947 году, в возрасте 17 лет, поступил в созданное в этом же году Егорьевское авиационно-техническое училище Гражданского Воздушного Флота. В 1950 – закончил. Это был первый выпуск училища. Нам, слушателям, было присвоено звание лейтенантов ГВФ, с погонями.

Я был направлен в Азербайджанское управление ГВФ, аэропорт Бина, города Баку, где и проработал техником, старшим мастером и главным инженером отдела технического контроля Линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских. В 1954 году был назначен замполитом начальника ЛЭРМ в аэропорту Бина. Мне было всего 24 года, а в ЛЭРМЕ тогда работало 1380 человек, так что должность была большая.

Проработав чуть больше года, был направлен в двухгодичную партийную школу ГВФ в Ленинград. Когда закончил первый семестр, летом 1955 года Постановлением Совета Министров СССР на базе партийной школы было организовано Высшее авиационное училище ГВФ – первое училище для «подпитки» кадров: летных, инженерно-технических, коммерческих. Сейчас это – Академия гражданской авиации. Желающих перевели на первый курс училища. В 1959 году закончил тоже первый выпуск ВАУ ГВФ.

Получил назначение в Северо-Кавказское территориальное управление ГВФ, аэропорт Минеральные Воды – заместителем начальника аэропорта по наземным службам (вопросы ремонта, строительства, общие вопросы). Через год стал начальником аэропорта. Проработал в этой должности 9 лет.

Затем в 1968 году был направлен в Венгрию, в Будапешт – генеральным представителем Аэрофлота. Там я работал 2 года. В марте 1970 года был назначен начальником аэропорта «Внуково», а через год – командиром Внуковского объединенного авиаотряда. Тогда во Внуково работало 11 тысяч 900 человек. Вообще надо сказать, что Внуковское авиапредприятие – это кузница кадров. Практически все новые самолеты, которые поступали в эксплуатацию в гражданской авиации, апробировались, осваивались, эксплуатировались коллективом Внуковского авиапредприятия. Мы там освоили один из массовых самолетов по тем временам, да и сейчас – Ту-154. Первый пассажирский рейс на этом типе самолета был выполнен 9 февраля 1972 года.

Ранее мне самому приходилось обслуживать, а затем обеспечивать эксплуатацию разных типов самолетов, начиная с По-2, Ан-2, Ли-2, Ил-12, Ил-14, Ил-18 и заканчивая всеми Туполевскими машинами. Кстати, Ту-124 мы в Минеральных Водах (там был создан летный отряд) начали осваивать одновременно с Внуково, одним из первых в ГВФ.

Довелось мне покомандовать в славном Внуковском авиапредприятии два с небольшим года. Затем, приказом Министра авиации Бугаева Бориса Павловича, был переведен из Внуково на должность начальника Управления перевозок и коммерческой эксплуатации Министерства гражданской авиации. Приказ Министра был в марте 1972 года, а приступил я к работе в июне. Причина задержки была в том, что готовился первый визит Президента США Никсона в Советский Союз и я был оставлен в прежней должности до лета. С 1 июня 1972 до 2 декабря 1991 года работал в Министерстве гражданской авиации СССР в должности начальника Управления, заместителя Министра, Первого заместителя и Министра гражданской авиации (1990-1991 гг.). После развала Союза и ликвидации Советского Правительства весь Кабинет министров был отправлен в отставку. Так что я – последний Министр гражданской авиации СССР.

Последнее решение, которое я принял, как Министр, было таким. Я собрал всех замов, помов, поблагодарил коллектив за огромную работу, совместный труд. Попрощался и передал кабинет Ларину А.А. Решение было непростым, я же с 17-ти лет

в авиации, ей посвятил всю жизнь. Конечно, уход этот был сопряжен с большими моральными издержками. Мы расстались очень по-доброму, все замы здравствуют, мы имеем хорошие контакты, поддерживаем добрые отношения, тесно взаимодействуем. Продолжаем со своими коллегами и руководителями авиапредприятий и сейчас работать на нашу авиацию.

Анализируя сегодняшнее состояние гражданской авиации, вызванное многими причинами, и, в основном, состоянием экономики страны и тем, что летать сегодня могут далеко не все желающие, уместно вспомнить, что Министерство гражданской авиации Союза было сильной государственной структурой, которая управляла всеми производственными процессами в гражданской авиации на территории СССР. Всего было 30 территориальных управлений ГА, по одному в каждой союзной республике и 16 – в РСФСР.

Проводилось жесткое управление всей деятельностью – от заказов, получения и освоения самолетов и другой авиатехники, до их эксплуатации и ремонта, строительства аэродромов, аэровокзалов, подготовки летных, инженерных, авиатехнических кадров. Вся инфраструктура гражданской авиации, в том числе финансы, экономика, кадры, – все было в единых руках. Министр руководил Коллегией министерства, которая создавалась решением правительства. Все процессы осуществлялись под руководством Министра и Коллегии. Наиболее крупные вопросы рассматривались с привлечением начальников территориальных управлений и решения принимались коллегиально.

Ежегодно росли объемы производства, ежегодно мы получали много самолетов и за счет бюджета. С 1977 года наша отрасль вышла на полную самоокупаемость.

Сегодня о тех объемах перевозок авиации России и стран СНГ приходится только мечтать!

Например, в 1991 г., в последний год моей работы Министром, на воздушных трассах было перевезено свыше 140 млн. пассажиров.

Хочу отметить неосценимый вклад двух Министров – Логинова Евгения Федоровича и Бугаева Бориса Павловича – в становление гражданской авиации. Министерство было создано на базе Главного Управления ГВФ при Совете Министров СССР, которым с 1959 года руководил Логинов Е.Ф. (ныне покойный) – маршал авиации, боевой генерал, в годы войны командовавший большими соединениями военно-воздушных сил. Благодаря его усилиям, поддержке правительства, ЦК партии и было создано Министерство гражданской авиации, которое он возглавлял до 1970-го года.

С мая 1970 по май 1987 – 17 лет (без двух с половиной недель) Министром гражданской авиации был Бугаев Б.П. – главный маршал авиации, дважды Герой Социалистического Труда.

Эти два человека со своими коллегами сделали очень много для развития гражданской авиации в нашей стране. Тогда была поставлена задача – полная аэрофикация всей страны. Практически так и получилось. Страна по территории огромная. Дорог-то не было, да и сейчас их нет, ни железных, ни автомобильных. Реки наши замерзают, моря замерзают. Во многих регионах страны, в России особенно, авиация была единственным видом транспорта, единственным средством передвижения. Решение требовало волевых методов, и они были оправданы. Велики заслуги этих людей и всех тех, кто делал историю нашей гражданской авиации.

ПАНИУКОВ БОРИС ЕГОРОВИЧ
Председатель Совета директоров
ЗАО «Транспортная клиринговая палата» (Москва)

*Перепечатка из пилотного выпуска
журнала «МАРАП», 2003, февраль, с. 4*



ЛИПАЕВ ГЕОРГИЙ ЯКОВЛЕВИЧ

Заслуженный работник транспорта РФ (1996).

Лауреат Государственной премии СССР.

Посвятил гражданской авиации СССР и России более 50 лет.

(26 августа 1936 года – 23 апреля 2012 года)

В гражданской авиации с 1959 г. Окончил Ульяновскую школу высшей летной подготовки, командный факультет Высшего авиационного училища ГА (1969).

В 1959–1980 гг. работал авиадиспетчером в Уральском УГА, командиром Свердловского авиаотряда. Организатор развития материально-технической и социальной базы Свердловского

аэропорта, участник разработки единой системы УВД на Урале. В 1980–1987 гг. – начальник Московского центра АУВД. Под его руководством в 1981 г. введены в эксплуатацию АСУ УВД

в Московском районе Единой системы УВД. Хороший организатор, всю деятельность подчинял безусловному обеспечению безопасности полетов при управлении воздушным движением. Придавал огромное значение решению социальных вопросов работников. С 1994 по 1999 гг. возглавлял Московское городское региональное управление ВТ, а после его реорганизации – Московское территориальное управление Федеральной авиационной службы России. В конце 1990-х – первом десятилетии XXI века – генеральный директор ЗАО «Авиапредприятие ТЕСИС», советник генерального директора ЗАО «Авиационная транспортная компания «Русь», заместитель генерального директора ЗАО «Авиационная страховая компания «Аскор». Принимал активное участие в патриотическом воспитании молодежи и в экспертной работе.

За заслуги в области транспорта и многолетний добросовестный труд награжден медалями, нагрудными знаками «Отличник Аэрофлота», «Отличник воздушного транспорта», многими почетными грамотами, в том числе – Почетной грамотой Правительства РФ.

Член МАРАП с февраля 1998 года.



МАКАРОВ ИВАН СЕРГЕЕВИЧ

Генеральный директор ОАО «УТЦ-авиа-22» ОТУ ВТ Центральных районов Росавиации (май 2005 – май 2011).

Заслуженный работник транспорта РФ (1995). Почетный академик

Международной академии человека в аэрокосмических системах (2004).

Посвятил гражданской авиации СССР и России более 45 лет.

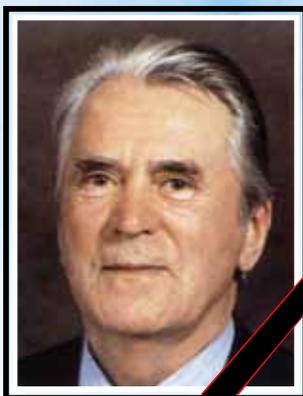
(1 февраля 1945 года – 20 апреля 2012 года)

В гражданской авиации с 1966 г. Окончил Красноярское ЛУ ГА (1966), командный факультет Академии ГА (1973).

Трудовую деятельность в авиации начал вторым пилотом самолета Ан-2 Ивановского ОАО. На командной работе – с 1969 г. В 1969–1992 гг. прошел последовательно все ступени от командира ВС Ан-2 Ярославского ОАО до начальника УГА Центральных районов /руководителя ОМТУ ВТ ЦР Росавиации, которое возглавлял до 2005 гг. Пилот 1-го класса. В совершенстве освоил самолеты Ан-2, Ан-30 и вертолет Ми-8. Безаварийный налет – более 10 тыс. часов. Один из инициаторов внедрения новых технологий на авиаработах в народном хозяйстве. Внес большой вклад в организацию авиационно-химических и аэрофотосъемочных работ, развитие сети международных аэропортов (Воронеж, Иваново, Белгород и др.) и введение в строй новых аэропортов (в Брянске, Старом Осколе, Туношне). В эти годы авиапредприятиями Управления были освоены новые типы авиатехники – Ту-134СХ, Ил-76, Ил-96, Ил-86, Ил-76, Як-42, вертолеты Ми-25, Ми-26, Ка-32 и др. Возглавлял несколько экспедиций сводных отрядов ПАНХ в республики Средней Азии, Украину, Молдавию, Чехословакию, Германию. Умело и четко провел работу по авиационному обеспечению 22 советских и российских антарктических экспедиций, в том числе – работу по спасению из ледового плена экипажа дизель-электрохода «Михаил Сомов», а также экспедиций в Заполярье, на архипелаг Шпицберген и в Арктику. Руководил сводным авиаотрядом, принимавшим участие в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС в 1986 г. Выполнил более 30 полетов над блоком № 4 Чернобыльской АЭС в качестве командира экипажа и проверяющего работу по тушению пожаров, радиационной разведке, аварийно-спасательным работам. Всего им было организовано и осуществлено в условиях, приближенных к боевым, около 3000 самолето- и вертолето-вылетов экипажами сводного отряда.

За личное мужество и четкую организацию работы экипажей в радиационной зоне Чернобыльской АЭС награжден орденом Ленина и занесен в Книгу почета Аэрофлота (1988). В числе других наград – нагрудные знаки «Отличник Аэрофлота», «Отличник воздушного транспорта», Почетная грамота Правительства РФ.

Член МАРАП с марта 1998 года.



САМОРУКОВ ВЛАДИМИР ДМИТРИЕВИЧ

Кандидат экономических наук.

Академик Международной академии транспорта.

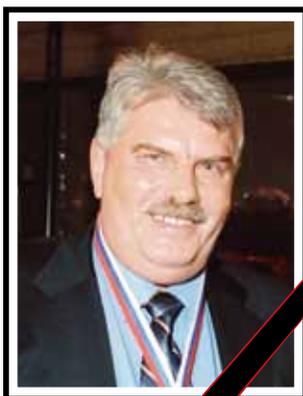
Посвятил гражданской авиации СССР и России более 55 лет.

(8 сентября 1931 года – 14 февраля 2012 года)

В гражданской авиации с 1952 г. Окончил Егорьевское АТУ ГВФ (1952), Высшее авиационное училище ГВФ (1959).

Работал авиатехником в 68-м авиаотряде ГВФ, затем – учеба в Ленинграде, преподавательская деятельность в ВАУ ГВФ, работа в течение нескольких лет за границей (возглавлял ряд региональных и генеральных представительств Аэрофлота в странах Европы и Америки). Был первым генеральным представителем Аэрофлота в США. После возвращения из заграникомандировки работал заместителем начальника и начальником Управления внешних сношений МГА СССР (1980–1988), начальником Коммерческого управления МГА СССР. Внес значительный вклад в развитие авиационного сотрудничества и расширение географии международных полетов, подготовку авиационных специалистов и совершенствование коммерческой деятельности в гражданской авиации. Один из инициаторов создания и освоения транссибирского маршрута. Активный исследователь истории развития международных воздушных сообщений. Выйдя на пенсию, вел активную общественную работу в АЭВТ (председатель Совета по внешним связям), Группе экспертов при ГСГА Минтранса России, Росавиации и Ространснадзоре, Клубе ветеранов высшего руководящего состава ГА (Клуб «Опыт»). Автор книг «Международные воздушные сообщения СССР», «Дипломат Аэрофлота».

Награжден орденами Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, «Знак Почета», многими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».



ШАЛАГИНОВ АЛЕКСЕЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ

Директор Компании «LAS-1», SIA (Рига),

независимый член Совета МАРАП и Совета СРО АБ,

Представитель МАРАП в Латвийской Республике

Отличник Аэрофлота.

Член Ассоциации с июля 2000 года. Почётный член МАРАП.

Председатель 33-го заседания Клуба командиров авиационного производства России.

Победитель (золотой лауреат) Второго Открытого национального конкурса «Руководитель года гражданской авиации России» (2002–2003).

(3 июня 1951 года – 26 июня 2012 года)

Это известие, как гром среди ясного неба, вызвало шок и потрясение... До сих пор трудно... нет... просто невозможно смириться с тем, что этого большого, сильного, удивительно светлого и влюбленного в жизнь человека больше нет...

Алексей Валентинович честью и совестью служил гражданской авиации более 35 лет, с самого первого своего трудового дня и до последнего, был предан ей всей душой. И в те годы, когда Советский Союз был нашей единой, общей Родиной... И после того, как составляющие его республики стали самостоятельно строить свою судьбу... Несмотря на все перипетии бурной истории второй половины XX – начала XXI века, он всегда оставался патриотом России, хотя и прожил большую часть жизни за её пределами. Искренне радовался нашим достижениям и победам и вместе с нами глубоко переживал за все неудачи и беды...

Алексей Валентинович пришёл в авиацию в 1975 году после окончания Пермского политехнического института и прошёл достойный трудовой путь от мастера цеха Ташкентского завода по ремонту авиадвигателей, инженера группы и заместителя начальника КБ Рижского завода № 85 до директора Инженерно-промышленной компании «LAS-1», которую он возглавлял в течение 19 лет и которая за многие годы стабильной, успешной работы на российском авиарынке снискала в авиационных деловых кругах России репутацию добросовестного и надёжного партнёра. А высочайший профессионализм и безупречная деловая и человеческая порядочность самого Алексея Валентиновича заслужили ему авторитет и глубокое уважение у руководителей авиационных структур и авиационной общественности России и Латвии.

В его фамилии, имени и отчестве гармонично слились качества человека добродушного, доверчивого и вместе с тем неугомонного, человека, способного защищать, отражать напасти, здорового и сильного, из той породы людей, на плечах которых ещё держится этот хрупкий мир.

Алексей Валентинович и был таким – пытливым, неутомимым, надёжным, добрым, мудрым, всё понимающим, глубоко порядочным, щедрым и бескорыстным! А ещё – в его душе был Свет, которого нам так часто не хватает...

У российского артиста и барда Альфреда Тальковского есть песня «Уходя, оставьте свет», посвящённая всеми любимому артисту и барду – Юрию Визбору. Она – и об Алексее Валентиновиче тоже...

Он оставил Свет... Осталось всё, что он успел сделать для людей, для гражданской авиации... Осталась добрая память о нём у тех, кто его знал...

Таким навсегда запомним его и мы...