

Влияние гражданской авиации на развитие туризма в послевоенный период

Раппопорт А.В., доцент кафедры «Сервис и Туризм»
РУТ (МИИТ)

Аннотация. Индустрия туризма СССР серьезно пострадала в ходе войны. Быстрому восстановлению отрасли способствовало становление и развитие дальнемагистральной пассажирской авиации. Самолеты Туполева, Ильюшина вывели советскую авиацию на передовой уровень и обеспечили ускоренный рост внутреннего туризма.

Ключевые слова: восстановление туризма, «Интурист», «Аэрофлот», Ильюшин, Туполев, первый пассажирский самолет, реактивный лайнер, рост международных туристских связей СССР.

Вторая мировая война нанесла удар по туризму и прервала международные туристские связи. Было разрушено большое количество туристских объектов на европейской территории страны, в ходе военных действий погибло много сотрудников и руководителей туристской отрасли.

В годы войны продолжал функционировать только «Интурист», на коллектив которого была возложена задача обслуживания военных миссий союзников СССР по антигитлеровской коалиции. В послевоенный период все силы и средства страны были направлены на восстановление экономики. На это ушло примерно 10 лет, кроме того, в условиях начала «холодной войны» огромные средства продолжали вкладываться в развитие военно-промышленного комплекса, в частности в реализацию атомного проекта. Но, только ценой невероятных усилий восстановив экономику, Советская страна уже в середине 50-х годов вновь приступила к развитию туристских связей и восстановлению туристской отрасли. К этому времени обстановка в мире качественно изменилась по сравнению с довоенным периодом. Огромную роль в развитии международных связей, в том числе и туристских, стала играть гражданская авиация, которая стала развиваться еще в довоенный период. Среди авиационного парка «Аэрофлота» самолеты фирмы Ильюшина всегда имели значение, которое трудно переоценить.

Еще в годы войны, когда Великая Отечественная была в самом разгаре и достигла своего апогея, и все силы промышленности были направлены на выпуск продукции для фронта, великий авиаконструктор Ильюшин в инициативном порядке приступает к проектированию новой пассажирской машины. По замыслу конструкторов этот самолет должен был значительно превзойти американский DC-3 и его советский лицензионный аналог Ли-2. Планировалось, что новая машина будет иметь дальность полета 5 тыс. км, потолок – 7 тыс. метров, максимальную скорость – 400 км/ч и коммерческую нагрузку на уровне трех тонн. Конечно, вызывает вопрос, чем именно руководствовался генеральный конструктор, приступивший на свой страх и риск да к тому же в разгар войны к созданию пассажирского самолета. Официально считается, что Ильюшин, так сказать, работал на перспективу и стремился «застолбить» за собой место, прекрасно понимая, что после войны «Аэрофлот» не обойдется без нового комфортабель-

ного авиалайнера. Однако, понимая советскую специфику, тяжело поверить в то, что идея создания Ил-12 возникла без согласования с высшим руководством страны. Ведь изначально в конструкцию самолета закладывалась возможность его двойного использования. То есть, он вполне годился в качестве ночного бомбардировщика или военно-транспортного самолета. Но так или иначе, базовая модификация этого нового для страны самолета, над которой трудились подчиненные Ильюшина, представляла собой именно пассажирскую машину. Первоначально самолет планировали оснастить четырьмя высотными двигателями М-88В. А экипаж и пассажиров разместить в герметичном фюзеляже, в который нагнетался воздух. В пассажирской кабине предполагалось разместить десять рядов кресел с одним центральным проходом между ними. Салон был рассчитан на 29 пассажиров. Для первых послевоенных лет самолет получился довольно удобным для пассажиров. При этом в хвостовой части салона было размещено багажное отделение, а по его левой стороне – буфет. Вообще, следует отметить, что для своего времени Ил-12 получил довольно комфортабельный салон, с хорошим освещением, отоплением и вентиляцией. Все это способствовало началу массовых перевозок пассажиров, и, в перспективе, развитию туризма.

В конце 1946 г., сразу после завершения государственных испытаний Ил-12, конструкторский коллектив С. В. Ильюшина, продолжал работы по совершенствованию своего первого пассажирского самолета и повышению безопасности его полета. 15 мая 1948 г. – Ил-12 выполнил первый регулярный рейс по маршруту Москва – Свердловск – Омск – Красноярск – Чита – Тахтамыгда – Хабаровск – Владивосток. Это был наиболее протяженный – 7600 км – внутрисоюзный маршрут, который обслуживал Ил-12. Перелет занимал 30 часов летного времени или более двух суток пути: из Москвы самолет вылетал в 6.00 утра понедельника, а прилетал во Владивосток лишь в 11.35 среды. Это была своего рода транспортная революция, которая уже для многочисленных авиапассажиров упрощала достижение отдаленных уголков страны. Самолет был способен летать в условиях высокогорья, на нем были совершены перелеты хребтов Кавказа и горных систем Средней Азии. Эти первые пассажирские самолеты Советского государ-

ства налетали по стране около 4000000 км и перевезли более 120 000 пассажиров с большой экономической эффективностью.

Конструкторское бюро приступило также к решению сложной и совершенно новой в практике мирового самолетостроения того времени проблемы – обеспечения взлета двухдвигательного самолета после отказа одного двигателя на взлете в процессе разбега или сразу после отрыва от земли. По завершении государственных испытаний предыдущей версии Ил-12 конструкторы бюро Ильюшина приступили к проектировке нового аппарата, который сможет совершать безопасное приземление с одним рабочим двигателем. Первые наработки внешне очень напоминали самолет Ил-12. Но Ил – 14 создавался уже как более мощный, надежный и всепогодный самолет.

Полеты показали надежность и неприхотливость машины, эффективность принятых технических решений. Уникальность новой машины была в том, что даже при отказе одного из двигателей, обеспечивался надежный взлет, причем при полном полетном весе. Самолет мог совершать длительный горизонтальный полет с одним работающим двигателем и выпущенным шасси. Это была исключительно надежная машина и не только для того сложного послевоенного времени. В 1952 году самолет, получивший обозначение Ил-14, поступил в серийное производство. По своей схеме, аэродинамическим и компоновочным особенностям первый вариант нового пассажирского самолета Ил-14 повторял самолет Ил-12, отличаясь от него только несколько большими размерами и массой. На Ил-14 предполагалось установить два успешно разработанных в то время самых мощных поршневых двигателя воздушного охлаждения АШ-73 с взлетной мощностью 1765 кВт (2400 л. с.). Возросшая энерговооруженность нового самолета обеспечивала ему возможность продолжения взлета при отказе двигателя на скорости, превышавшей критическую, а увеличение до 48 мест пассажировместимости делало экономическую эффективность этого варианта Ил-14 сравнимой с эффективностью Ил-12. Так, Аэрофлот получил исключительный самолет, ставший надолго «рабочей лошадкой» воздушных линий. Ил-14 летал по всему миру, завоевывая повсеместно любовь и восхищение. Способный приземляться и взлетать с небольших грунтовых аэродромов, надежный, удобный в эксплуатации и комфортный, он превратился в летающий междугородний автобус. Потребность в таких перевозках была столь велика, что постоянно росло количество перевозимых в салоне пассажиров.

Новый самолет не только перевозил больше пассажиров, но и был значительно комфортабельнее. Все это сделало еще более мобильным население страны, которое все чаще стало путешествовать не только по земле, но и по воздуху. Воздушный транспорт стал намного доступнее населению страны.

1 августа 1954 года – начало регулярных полетов во Францию: новая авиалиния Внуково – Прага – Париж в то время была стыковочной: до Праги летали аэрофлотовские Ил-12, а из Праги в Париж – самолеты «Дуглас ДС-4» французской авиакомпании Air

France. Но уже 30 ноября 1954 г. – новый поршневым самолет Ил-14 выполнил первый регулярный рейс по маршруту Внуково – Тбилиси. С его появлением начался реальный рост пассажирских перевозок «Аэрофлота». До начала 60-х годов Ил-14 являлся основным самолетом на внутренних и международных авиалиниях. Этот самолет стал одним из самых массовых и популярных в Советском Союзе, он перевозил очень много не только обычных пассажиров, но и туристов, как отечественных, так и зарубежных.

И если первые модификации Ил-14 были рассчитаны на перевозку только 18-24 пассажиров в креслах первого класса, то последние вмещали уже от 36 до 42 человек в тесном экономе. Конструкторы стремились удовлетворить постоянно растущие требования «Аэрофлота» по комфорту и пассажировместимости самолетов. Благодаря Ил-14, стали возможны массовые перевозки пассажиров и советская авиакомпания начала быстро наращивать объемы перевозок и развиваться. С регулярных внутренних рейсов этот самолет сняли только в 1989 году (в то время он ещё эксплуатировался в региональных аэропортах). Ил-14 стал вторым (после Ан-24) рекордсменом в «Аэрофлоте» – на регулярных линиях он летал 45 лет! Туристы, направляясь в различные регионы нашей огромной страны, все чаще пользовались воздушным транспортом, который стал не только очень надежным, но и массовым, доступным и позволял не только пассажирам, но и многим путешественникам быстро добраться до привлекательных туристских мест и удаленных регионов.

Самолеты Ил-14П на 18 пассажирских мест и Ил-14М на 24 пассажирских места очень долго являлись основными типами советских пассажирских самолетов на магистральных внутренних и международных воздушных линиях. Для удовлетворения потребностей советских пассажиров зарубежных заказчиков был создан ряд специальных высококомфортабельных вариантов самолета. Большую помощь оказывали самолеты Ил-14 арктического исполнения при освоении Арктики и Антарктики.

К середине 1950-х гг. стало ясно, что самолеты с поршневыми двигателями не удовлетворяют бурному росту пассажирских перевозок. Появилась потребность в самолетах с большей пассажировместимостью и с большей скоростью полета, чем располагали поршневые самолеты, т. е. с большей производительностью. К этому времени появилась и техническая возможность. Были созданы и освоены принципиально новые газотурбинные двигатели (ГТД), имевшие тогда две разновидности – турбовинтовые (ТВД) и турбореактивные (ТРД), которые уже применялись на военных самолетах. Именно с использованием ГТД можно было удовлетворить потребности народного хозяйства, связанные с ростом объема перевозок.

Первым советским самолетом с ГТД стал Ту-104 (1956 г.), который был успешно переделан из бомбардировщика Ту-16 в пассажирский самолет с ТРД, позволившим значительно повысить скорость полета и пассажировместимость. Это было великое достижение НТР, всей советской науки. Реактивные самолеты нашли широкое применение в нашей стране – вся авиация постепенно переводилась на реактивные

двигатели, воздушные линии стали обслуживаться высокоскоростными самолетами, СССР резко расширил сеть международных авиалиний.

В 1956 г. самолет Ту-104 была открыта эра гражданской реактивной пассажирской авиации – на несколько лет раньше, чем в США, Англии и Франции. Однако экономичность самолета все еще была на низком уровне, двигатель потреблял слишком много топлива и, несмотря на достаточно высокую скорость, самолет не мог в полной мере удовлетворить требования Аэрофлота. Вопрос о создании гражданских самолетов для авиалиний Аэрофлота обсуждался на заседаниях правительства с участием главных авиационных конструкторов. Вначале было принято решение о создании многоцелевого самолета, используемого как пассажирский и как транспортный самолет. С. В. Ильюшин отстаивал идею специализированного пассажирского самолета с присущей ему классической схемой, позволяющей создать высокоэффективную экономичную машину, полагая, что летные и эксплуатационные характеристики многоцелевого самолета будут хуже. Эта идея была признана правильной, и ОКБ С. В. Ильюшина было поручено разработать специализированный пассажирский самолет.

К 1960 году фирмой Ильюшина был разработан новый дальнемагистральный пассажирский самолет ИЛ-18. Это был самолет с повышенным уровнем комфорта и использованием более совершенного пилотажно-навигационного оборудования. В 1964–65 годах в ОКБ был разработан самолёт Ил-18Е, рассчитанный на 120 мест и имевший ещё более комфортабельный салон. Самолет Ил-18 с ТВД (турбовинтовым двигателем) стал основным массовым и экономичным самолетом Аэрофлота, подтвердив тем самым правильность идеи С. В. Ильюшина. Самолет Ил-18 – самый массовый самолет первого поколения пассажирских самолетов с газотурбинными двигателями, воплотивший в себе все основные черты современного пассажирского самолета. Самолет был построен и совершил свой первый полет в 1957 г. После успешных государственных эксплуатационных испытаний самолет был запущен в серийное производство и с 1959 г. до настоящего времени, пережив все другие самолеты первого поколения, находится в эксплуатации и является самым экономичным самолетом. В 1958–1960 гг. на Ил-18 установлен ряд рекордов дальности и высоты полета с различной коммерческой нагрузкой.

Отличительной особенностью самолета Ил-18 является применение герметичного фюзеляжа с системами кондиционирования и наддува воздуха от компрессора двигателя, обеспечившими нормальные условия для пассажиров и экипажа на любой высоте полета. Несмотря на то, что самолет Ил-18 был первым в ОКБ самолетом с герметичным фюзеляжем, спроектированным в 1950-х гг., условия для пассажиров в нем были созданы на уровне, сравнимом с комфортом современных самолетов. Система кондиционирования воздуха внутри пассажирских салонов создает искусственный климат с температурой воздуха во время полета на любой высоте и в любое время года около 20 С, и до высоты 5200 м давление в салонах равно давлению на земле, на высоте 8000

м – давлению на высоте 1500 м над уровнем моря, а на высоте 10 000 м – давлению на высоте 2400 м. Полный обмен воздуха производится в салонах менее чем за 2 мин. Пассажир имеет возможность воспользоваться индивидуальной вентиляцией, лампочкой для индивидуального пользования, когда в ночное время общее освещение выключается. Пассажирские места оборудованы удобными креслами с отклоняющимися спинками. На спинке кресла в кармане хранится съемный полированный столик, который может быть установлен на подлокотниках.

В полете пассажир получает питание по установленным международным нормам. Для этого в самолете оборудован буфет-кухня. К услугам пассажиров гардеробы, багажные помещения и хорошо оборудованные туалетные комнаты. В интерьере салонов для отделки используются отечественные материалы с хорошо подобранной расцветкой. Обеспечена звуко-теплоизоляция. Поэтому был создан ряд модификаций самолета Ил-18. От модификации к модификации увеличивалось число пассажирских мест, повышался комфорт, повышались надежность и безопасность пассажирских перевозок, увеличивалась дальность полета и тем самым повышалась рентабельность самолета. Последней пассажирской моделью стал самолёт Ил-18Д, на котором вместо ТВД АИ-20К были использованы АИ-20М, добавлены топливные баки в центроплане крыла, а также установлена система управления заходом на посадку. За счёт дополнительного топлива была увеличена дальность полёта.

При летных эксплуатационных испытаниях самолета Ил-18 с мощными турбовинтовыми двигателями выяснилось, что проблема борьбы с шумом и вибрациями очень сложна. А мнения пассажиров, среди которых много туристов, необходимо было учитывать. Все это требовало значительного увеличения массы звукоизоляции; поэтому Генеральный конструктор принял решение о перекомпоновке пассажирских салонов с размещением в самых шумных зонах помещений, где во время полета пассажиры совсем не бывают или заходят туда лишь на некоторое время. Таким образом, в зоне винтов оказались гардероб и буфет.

На самолётах Ил-18 было установлено 20 мировых рекордов дальности полёта и высоты с различной полезной нагрузкой. Самолёты Ил-18 по причине своей экономичности, уровню комфорта и безопасности вызвали интерес на мировом рынке, поэтому многие зарубежные компании приобрели эти самолёты. Самолёт стал первым советским пассажирским самолётом, пользовавшимся широким спросом на мировом рынке: для 17 иностранных компаний было построено свыше 100 самолётов. Это был поистине уникальный, надежный и экономичный самолет. Этот самолет сыграл исключительную роль в росте передвижений советских граждан, дав очередной импульс развитию путешествий и туризма. Затем, в будущем, последовали Ту-114, Ту-134 и другие самолеты этой же серии вплоть до Ту-204, гораздо более экономичного предыдущих, а также самолеты других конструкторских бюро (Антонова, Ильюшина и других). В те же годы была создана и отечественная вер-

толетная промышленность – многие северные районы страны, занимавшие около двух третей территории, получили современную, хотя и недешевую, но круглогодичную транспортную связь.

С конца 50-х начала 60-х гг. вследствие развития мирового туристского движения и значительно возросшего интереса к Советской стране резко расширились международные туристские связи СССР. Период 1953–1993 в истории «Аэрофлота» без преувеличения можно назвать золотым: в это время наша авиакомпания развивается такими темпами, каких не знала до сих пор ни одна другая, и становится мировым лидером в области пассажирских авиаперевозок. Этому успеху способствовала, главным образом, новая авиационная техника – современные авиалайнеры, некоторые из которых не имели аналогов в мировой гражданской авиации.

Именно в это время формируется гигантский авиапарк «Аэрофлота»: новейшие ближне-, средне- и дальнемагистральные воздушные суда практически из конструкторских бюро выходят на внутренние и международные рейсы. Ввод в эксплуатацию современной техники вызвал гигантский рост пассажиропотока и расширение маршрутной сети в сотни раз. Менялся не только технологический уклад авиакомпании, но и стратегия её развития – новые самолеты требовали обслуживания на качественно ином уровне, в связи, с чем модернизировались старые аэропорты и открывались новые, развивалась и совершенствовалась авиационно-техническая база, менялась технология обслуживания пассажиров. Все это ускоряло развитие путешествий и туризма не только внутри страны, но и расширяло международные контакты. Иностраный туризм в СССР выходил на принципиально новый уровень.

Роль воздушного транспорта в жизни страны продолжала увеличиваться. Кроме коммерческих задач («Аэрофлот» все-таки приносил и валютную прибыль), компания решала и политические: практически по всему миру были офисы «Аэрофлота», которые выполняли и представительскую функцию – обозначали присутствие Советского Союза. Ради этого «Аэрофлот» выполнял даже убыточные рейсы, но наш флаг видели там, где того требовала актуальная геополитическая обстановка.

В марте 1955 года было выдано правительственное задание на проектирование дальнемагистрального пассажирского самолета. Для больших перелетов нужен был не просто мощный, экономичный и вместительный, но и совершенно надежный лайнер с отработанными системами, двигателями и планером. Тем более что правительство требовало создать дальний пассажирский самолет в максимально сжатые сроки, не позволявшие проводить долгих испытаний и доработок. Как всегда, первопроходцами стали туполевцы. Уже имея опыт переделки военного самолета в гражданский (Ту-16 – Ту-104), А.Н.Туполев сразу же выбрал прототип новой машины – хорошо зарекомендовавший себя бомбардировщик Ту-95. Главным конструктором при создании Ту-114 был Н.И. Базенков. При проектных работах новое изделие обозначали шифром бюро как самолет 114 или Ту-95П. Разработка данного проекта проходила достаточно быстро, поэтому новый самолет был готов уже через

1,5 года, а свой первый полет машина совершила в конце осени 57 года.

Надежность самолета оказалась столь высокой, что в 1959 году на нем была также осуществлена беспрецедентная акция, не имеющая аналогов в истории мировой авиации: на самолете, эксплуатационные испытания которого еще не были закончены, перевезли правительство СССР Генеральным секретарем ЦК КПСС Никитой Хрущевым через Атлантический Океан в Соединенные Штаты Америки. Сначала советский новый лайнер Ту-114 произвел фурор и в аэропорту им. Джона Кеннеди – лайнер-гигант доставил в Нью-Йорке, а затем в столице этой страны Вашингтоне.

Первый регулярный пассажирский рейс в Хабаровск был выполнен из Внуково 24 апреля 1961 года. Особое место в истории этого самолета занимают перелеты в Кубу. А с 1967 года началась совместная эксплуатация самолетов на трассе Москва-Токио вместе с авиакомпанией «Джал». Рейс совместно обслуживали японские и советские бортпроводники, прошедшие специальную переподготовку. Самолеты (было переоборудовано две машины) имели наружную символику как «Аэрофлота», так и «Джал». При изготовлении аппарата в массовом количестве Ту-114 ему не было равных в мире по числу пассажиров, которые могли разместиться на борту, и до начала 70-х годов Ту-114 был самой огромной пассажирской машиной. Наши самолеты присутствовали теперь во всех странах мира. Такое присутствие было вполне оправданным: в то время наша страна являлась сверхдержавой – экономически развитым государством, с мощным научно-оборонным комплексом, с богатейшими культурно-историческими традициями, с неиссякаемыми запасами природных ресурсов, с неисчерпаемым интеллектуальным потенциалом.

В целях рекламирования туристских поездок в Советский Союз «Интурист» издавал и распространял как в СССР, так и за рубежом туристские проспекты, буклеты, плакаты, рекламные туристские фильмы, проводил рекламу по радио и телевидению, а также и через советскую и иностранную прессу. Печатная реклама «Интуриста» рассылалась иностранным турфирмам, пароходным компаниям, раздавалась в самолетах Аэрофлота и в аэропортах Советского Союза, распространялась на пароходах, курсирующих по международным линиям. «Интурист» старался учитывать пожелания иностранных туристов в отношении справочников, атласов, путеводителей и других информационно-туристских изданий.

И в то время, в 50–60-е годы именно «Аэрофлот» был символом Советского Союза, его представителем в мире, международным советским брендом. Впечатляющий и масштабный рост советской индустрии туризма стал возможным во многом благодаря усилиям страны по развитию транспортной инфраструктуры. Повторить сегодня такие темпы развития не представляется возможным. Государство активно участвовало как в развитии туризма, так и в постоянном совершенствовании транспортной инфраструктуры страны. В наше время советский опыт развития туризма и транспорта является очень полезным. В



www.esa-conference.ru

условиях пандемии Covid 19 международная индустрия туризма испытала удар невероятной силы и в настоящий момент, при закрытых границах большинства государств, актуальной является ставка именно на развитие внутреннего туризма.

Литература:

1. Большая энциклопедия транспорта: В 8 томах. Том 4. Железнодорожный транспорт/ Главный редактор Н.С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2003.
2. Артемьев А. Крылья сверхдержавы. Гражданская авиация России 1914-2009. М., 2009.
3. Воронкова Л.П. История туризма и гостеприимства. М., 2004.
4. Сытин Л.Е. Легендарная гражданская авиация мира. М.: Астрель, 2012.