

# АВИАЦИЯ

ГРАЖДАНСКАЯ





Президиум XV съезда профсоюза авиационных работников. С отчетным докладом выступает председатель ЦК профсоюза В. А. Зуев.

# ВСЕ РЕЗЕРВЫ-

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ

ОРГАН МИНИСТЕРСТВА  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР И  
ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

**№ 4 апрель 1977 г.**

ИЗДАЕТСЯ С 1931 ГОДА

© «Гражданская авиация»

На первой странице обложки: Тюменское ордена Трудового Красного Знамени управление гражданской авиации начало эксплуатировать новый грузовой самолет Ил-76. Его успешно освоил экипаж, где командиром пилот 1-го класса А. А. Дементьев. На снимке (слева направо) бортиженер Н. Г. Михайлов, штурман В. Г. Астапов, командир корабля А. А. Дементьев, второй пилот М. Т. Миглеев и бортрадист М. Г. Кессель.

Фото Ю. ЛУНЬКОВА.

В Москве состоялся XV съезд профсоюза авиационных работников. В Доме офицеров Краснознаменной Военно-Воздушной академии имени профессора Н. Е. Жуковского собрались лучшие представители рабочих, служащих, инженерно-технических работников гражданской авиации, гидрометеорологической службы и других ведомств, объединяемых профсоюзом авиарботников. Среди делегатов — пятнадцать Героев Советского Союза и Героев Социалистического Труда, столько же заслуженных пилотов и заслуженных штурманов СССР. 164 делегата награждены орденами и медалями Советского Союза. На груди многих из тех, кто прибыл на съезд, флажки депутатов, знаки ударников коммунистического труда, победителей социалистического соревнования, отличников Аэрфлота. Достоинно представлены на съезде наши славные женщины, комсомольцы и молодежь. Профсоюз авиарботников — интернациональный, и это также нашло отражение в составе делегатов. В их числе — представители девятнадцати национальностей нашей великой Родины.

В работе съезда приняли участие заведующий отделом ЦК КПСС Н. И. САВИНКИН, заведующий сектором ЦК КПСС Г. А. УСАЧЕВ, секретарь ВЦСПС А. В. ВИКТОРОВ, министр гражданской авиации СССР Б. П. БУГАЕВ, главнокомандующий Военно-Воздушными Силами главный маршал авиации П. С. КУТАХОВ, председатель ЦК ДОСААФ СССР маршал авиации А. И. ПОКРЫШКИН, начальник Политического

управления ВВС генерал-полковник авиации И. М. МОРОЗ, начальник Главного управления гидрометслужбы при Совете Министров СССР Ю. А. ИЗРАЭЛЬ.

С отчетным докладом о работе Центрального Комитета профсоюза выступил председатель ЦК профсоюза В. А. ЗУЕВ. Прошедшие после XIV съезда профсоюза пять лет, отметил докладчик, явились годами напряженного труда авиационных работников, всего советского народа, успешно претворяющего в жизнь величественные планы строительства коммунистического общества.

Событием всемирно-исторического значения стал XXV съезд Коммунистической партии Советского Союза, который подвел итоги гигантской, невиданной по своим масштабам работы, проделанной на протяжении минувшего пятилетия партией и народом, определил программу дальнейшего развития нашей страны.

Боевой программой действий в осуществлении выработанного XXV съездом курса явились решения октябрьского [1976 г.] Пленума ЦК КПСС, речь на Пленуме Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева.

С большим воодушевлением встретили авиарботники, весь советский народ постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки».

# ВЫПОЛНИМ!



## С XV СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Важное место в отчетном докладе было отведено вопросам борьбы за экономию и бережливость. Отмечалось, что в ходе Всесоюзного общественного слюта использования резервов производства и режима экономики, объявленного ВЦСПС, в коллективах авиарботников внедрено более 150 тысяч предложений с экономическим эффектом 234 миллиона рублей. Надо и впредь активно вести борьбу за соблюдение режима экономики и бережливости. Особое внимание следует уделять соблюдению лимитной дисциплины в расходовании авиатоплива. Этот показатель как основной введен в условия Всесоюзного социалистического соревнования авиаколлективов.

Одна из серьезных задач, стоящих перед авиарботниками, — обеспечение безопасности и регулярности полетов, повышение культуры обслуживания пассажиров. Немалая роль в ее решении отводится профсоюзным организациям. Им следует направить свои усилия на укрепление дисциплины и порядка, воспитание у каждого авиатора высокого чувства ответственности за порученное дело.

В десятой пятилетке начат новый этап повышения заработной платы. Комитеты профсоюза должны в связи с этим уделять больше внимания совершенствованию системы оплаты и нормирования труда, повышению роли премирования в росте производительности труда, решению вопросов эффективности и качества.

В отчетном докладе отмечалось, что профсоюзные организации проводят большую работу по повышению культуры производства, внедрению механизации и автоматизации тяжелых и трудоемких процессов, обеспечению авиарботников санитарно-бытовыми помещениями, спецодеждой, средствами индивидуальной защиты. Вместе с тем в некоторых авиаколлективах неполностью осваиваются ассигнования на мероприятия по охране труда, са-

# НА СЛУЖБУ ПЯТИЛЕТКЕ

Новый подъем политической и трудовой активности советских людей вызвало постановление ЦК КПСС «О 60-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции». Отвечая на призыв партии достойно встретить юбилей Великого Октября, авиарботники, как и весь советский народ, активно включились в социалистическое соревнование, новыми успехами в труде стремятся ознаменовать эту славную дату.

К XV съезду профсоюза авиарботники пришли с хорошими производственными показателями. Достаточно сказать, что за отчетный период тринадцать предприятий, более восьми тысяч авиарботников награждены орденами и медалями Советского Союза. Достигнутые успехи, подчеркнул В. А. Зуев, стали возможны благодаря постоянной заботе Коммунистической партии и Советского правительства об авиаторах, самоотверженному труду авиационных специалистов, большой организаторской и воспитательной работе партийных, профсоюзных, комсомольских организаций, хозяйственных руководителей.

Большие и ответственные задачи стоят перед авиарботниками в десятой пятилетке. Значительно возрастут объемы авиане перевозок и масштабы применения авиации в народном хозяйстве. На качественно новую ступень предстоит поднять уровень работы коллективов гидрометслужбы и авиационных подразделений ДОСААФ. Многие должны сделать авиаремонтники.

Одно из важнейших направлений деятельности комитетов профсоюза и хозяйственных руководителей — дальнейшее развитие социалистического соревнования. Постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки» обязывает профсоюзные организации, от профгрупп до республиканских, территориальных и центральных комитетов, усилить работу по совершенствованию организации соцсоревнования, изысканию неиспользованных резервов производства. Однако, как отметил докладчик, не все комитеты профсоюза авиарботников подходят к вопросам организации соревнования с должным вниманием. Порою соцсоревнование носит формальный характер, при подведении его итогов не делается глубокого анализа причин отставания отдельных коллективов, медленно проводится работа по обобщению и внедрению передового опыта.

7 ноября 1977 года исполняется шестьдесят лет Великой Октябрьской социалистической революции. Дстойно встретить всенародный праздник, значительно превзойти задания юбилейного года, создать надежную гарантию для успешного выполнения пятилетки в целом — такова на данном этапе главная цель социалистического соревнования в коллективах ведомств, объединяемых профсоюзом авиарботников.

нитарно-бытовые помещения используются не по назначению. В решении вопросов охраны труда, техники безопасности и производственной санитарии, профилактики производственного травматизма необходимо повысить ответственность технической инспекции, комиссий комитетов профсоюза и общественных инспекторов.

После XIV съезда профсоюза почти на 45 процентов вырос бюджет социального страхования. Более 220 тысяч рабочих и служащих получили льготные и бесплатные путевки в санатории, дома отдыха, туристские базы. Расширена сеть медицинских учреждений, улучшилось их оснащение. В то же время некоторые профсоюзные организации нерационально расходуют средства социального страхования, слабо проводят работу по предупреждению заболеваний среди рабочих и служащих, не проводят глубокого изучения причин заболеваемости. Не везде организовано лечебно-диетическое и специальное питание для летного состава. Есть недостатки в распределении и выдаче путевок в санатории и другие лечебно-оздоровительные учреждения. Следует устранить недостатки в области социального страхования. Работа по охране здоровья авиарботников должна всегда стоять в центре внимания республиканских, территориальных, объединенных, заводских и местных комитетов профсоюза.

За отчетный период многое сделано по улучшению жилищно-бытовых условий рабочих



и служащих, расширению торговли и общественного питания. Однако ряд комитетов профсоюза не обеспечил выполнение постановлений ЦК профсоюза по организации постоянного общественного контроля за освоением средств, выделяемых на жилищное и культурно-бытовое строительство. Не изжиты еще недостатки в распределении жилой площади и учете нуждающихся в улучшении жилищных условий, в организации общественного питания.

Комитетам профсоюза следует взять вопросы капитального строительства, учета и распределения жилой площади под строгий общественный контроль. Особое внимание нужно обратить на создание необходимых бытовых условий для летнего состава. Необходимо принять меры по улучшению общественного питания на предприятиях, особенно в ночных сменах, добиваться повышения качества питания и снижения его стоимости.

Центральный Комитет профсоюза большое внимание за истекший период уделял совершенствованию воспитательной и культурно-массовой работы в свете требований XXIV и XXV съездов КПСС. Усилия профсоюзных организаций были направлены на формирование у рабочих, служащих, всех авиаспециалистов марксистско-ленинского мировоззрения, высоких идейно-политических и моральных качеств, коммунистического отношения к труду, общественной собственности, развитию инициативы и творческой активности.

Однако в воспитательной и культурно-массовой работе отдельных профсоюзных организаций, как отметил докладчик, еще имеют место недостатки. В ряде случаев мероприятия проводятся на низком идейно-политическом уровне, мало внимания уделяется индивидуальной воспитательной работе. Недостаточно активно используются воспитательные функции социалистического соревнования, движения за коммунистическое отношение к труду.

Профсоюзным организациям, учреждениям культуры необходимо принять конкретные ме-

ры по углубленному изучению материалов XXV съезда КПСС, октябрьского [1976 г.] Пленума ЦК КПСС, постановления ЦК КПСС «О 60-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции». Совместно с командно-руководящим составом под руководством партийных органов надо полнее использовать все средства воспитания. Нужно поднять роль трудовых коллективов в воспитательной работе, активнее опираться на силу общественного мнения.

Важный участок деятельности профсоюза авиарботников — налаживание делового сотрудничества с родственными профсоюзами зарубежных стран, международными организациями профсоюзов. Надо и впредь, подчеркивалось в докладе, расширять и углублять это сотрудничество.

Прошедший после XIV съезда профсоюза авиарботников период характерен значительным повышением требований к организационной работе комитетов профсоюза. Однако уровень этой работы во многих профорганизациях пока еще не отвечает предъявляемым требованиям. Из практики работы не изжиты формализм и волокита, предоставленные комитетам профсоюза права используются не в полной мере, слабо осуществляется контроль за выполнением принимаемых решений. Недостаточно внимания уделяется развитию общественного мнения в работе профсоюзных организаций. Дальнейшего совершенствования требует структура профсоюзных органов. Нужно поднять организаторскую работу на новый, более высокий уровень, привести ее в соответствие с теми задачами, которые поставлены перед профсоюзами XXV съездом КПСС.

В заключение В. А. Зуев остановился на некоторых вопросах, связанных с изменениями в Уставе профсоюза авиарботников.

С отчетом о работе ревизионной комиссии выступил А. А. БАТУРИН.

Прения по отчетному докладу открыл председатель Дальневосточного территориального комитета профсоюза Г. С. КОЛОСОВ. Он ска-

зал, что авиарботники Дальнего Востока, как и все советские люди, с огромным политическим и трудовым подъемом претворяют в жизнь великие предначертания Коммунистической партии. Это прежде всего видно на той помощи, которую оказывает авиация строителям Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Для четкого и оперативного обслуживания стройки века в авиапредприятиях созданы оперативные штабы, подобраны лучшие экипажи самолетов и вертолетов, выделена новейшая авиационная техника. В 1976 году налет часов на вертолетах, занятых на работах по обслуживанию стройки, по сравнению с 1974 годом возрос более чем в пять раз, а перевозки пассажиров — в тридцать шесть раз!

В девятой пятилетке авиарботники Тюмени одержали большую трудовую победу — на полгода раньше срока завершили производственную программу пяти лет, — сказал в своем выступлении Герой Социалистического Труда, депутат Верховного Совета РСФСР начальник Тюменского управления И. Т. ХОХЛОВ. Добрые пожелания Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева, высказанные в его приветствии, вдохновляют авиаторов Тюмени на новые трудовые свершения. Образцы самоотверженного, высокоэффективного труда показывают сегодня десятки коллективов управления, сотни авиарботников. Среди тех, кто по праву несет звание правофланговых десятой пятилетки, Герой Социалистического Труда пилот-инструктор Н. М. Белобородов, заслуженные пилоты СССР Г. Н. Зайцев и Г. М. Обухов, делегат XXV съезда КПСС командир вертолета Ми-6 В. А. Курашов, лауреаты премии Ленинского комсомола — авиатехники комсомольско-молодежной бригады, которой руководит Анатолий Тищенко.

Председатель Украинского республиканского комитета профсоюза В. Ф. ВОРОБЬЕВ в своем выступлении отметил, что десятки трудовых коллективов управления обязались к 60-й

годовщина Великого Октября выполнить задания двух лет пятилетки. Отвечая на призыв партии — работать лучше, эффективнее, с максимальной отдачей, профсоюзные организации предприятий и учреждений управления развернули социалистическое соревнование, которое способствует росту эффективности авиационного производства, повышению качества работы. Но в организации соревнования есть и недостатки. Так, социалистические обязательства некоторых коллективов не всегда экономически обоснованы, не в достаточной мере используются моральные и материальные стимулы для поощрения победителей, не везде осуществляется четкий контроль за исполнением принятых обязательств.

На трибуне — командир корабля Домодедовского авиапредприятия М. В. ПОВАЛЯЕВ. Возглавляемый им экипаж выступил инициатором соревнования за высокую экономическую эффективность и отличное качество каждого рейса. Этот замечательный почин нашел широкое распространение в летных подразделениях гражданской авиации. За успехи в социалистическом соревновании М. В. Поваляев, а также штурман П. Д. Кудря и бортрадист Е. С. Стофорандов удостоены высокого звания лауреатов Государственной премии СССР. В основе успеха экипажа, как подчеркнул выступающий, лежит высокая организация каждого полета, неукоснительное выполнение документов, регламентирующих летную работу, постоянное совершенствование профессионального мастерства членов экипажа и, конечно же, неустанный творческий поиск.

Мастер завода № 407, Герой Социалистического Труда Т. Ф. МИХАСЕНКО остановился в своем выступлении на вопросах, связанных с организацией социалистического соревнования по личным творческим планам. Такое соревнование, отметил он, активно способствует повышению качества авиаремонтных работ, помогает развитию рационализаторства и изобретательства, а в конечном счете — повышению эффективности и качества всего авиаремонтного производства.

Председатель объединенного комитета профсоюза Внуковского авиапредприятия А. А. БОРИСОВ отметил, что девиз пятилетки — работать лучше, эффективнее с максимальной отдачей — предьявляет повышенные требования к деятельности профсоюзных организаций. А резервы дальнейшего улучшения профсоюзной работы, безусловно, есть. Так, по инициативе объединенного комитета профсоюза на предприятии многое сделано для совершенствования социалистического соревнования по сквозным сменам, готовятся условия трудового соперничества на основе договора о социалистическом содружестве трех коллективов: завода-изготовителя самолетов Ту-154, Внуковского предприятия и авиаремонтного завода № 400.

Слово начальнику отдела по политико-воспитательной работе Ленинградского управления В. П. СЕМЕНОВУ. Ленинградцы первыми в Аэрофлоте включились в соревнование под девизом «От высокого качества работы каждого — к высокой эффективности труда коллектива». Свои обязательства авиаторы города Ленина успешно выполняют. Это стало возможным, как отметил В. П. Семенов, благодаря высокой трудовой и политической активности авиарботников, постоянной заботе командно-руководящего состава, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций об обобщении и распространении передового производственного опыта, повышении действенности политико-воспитательной работы.

На трибуне съезда Герой Социалистического Труда, командир самолета Ан-2 Краснодарского авиапредприятия А. Н. КУЛАКОВ. Социалистическое соревнование среди экипажей предприятия под девизом: «Каждый день ударного труда — высокому урожаю!» позволило нашему коллективу, отметил выступающий, досроч-

но выполнить план и обязательства первого года десятой пятилетки. Но как бы ни были высоки достигнутые успехи, впереди еще более напряженная и ответственная работа. Принимая это, крылатые земледельцы Краснодаря приняли обязательства завершить десятую пятилетку за четыре года и семь месяцев. Причем, все работы в сельском хозяйстве выполнять только с оценкой «отлично». Среди тех, кто показывает пример в выполнении этих высоких обязательств, командиры самолетов В. Н. Марушко, А. Н. Черкашин, А. Х. Санжаревский.

Делегат XXV съезда КПСС Т. И. ОВЧАРЕНКО доложила XV съезду профсоюза о работе, проводимой в Магаданском управлении по мобилизации авиаколлективов на успешное выполнение государственного плана и социалистических обязательств. Труженики Магаданского управления, отметила она, стремятся успешно выполнить важнейшую народнохозяйственную задачу десятой пятилетки — обеспечить надежную авиационную связь с отдаленными и труднодоступными районами Крайнего Севера.

С большим вниманием делегаты и гости съезда профсоюза выслушали выступление первого заместителя министра гражданской авиации К. К. ГУЛАКОВА. От имени коллегии Министерства гражданской авиации он тепло приветствовал участников съезда, пожелал им новых трудовых успехов. К. К. Гулаков проанализировал работу авиаколлективов по выполнению плановых заданий и социалистических обязательств, назвал рубежи, которые предстоит взять в 1977 году и десятой пятилетке в целом, довел до участников съезда задачи, которые ставят перед трудовыми коллективами Аэрофлота коллегия министерства и министр гражданской авиации Б. П. Бугаев.

На съезде также выступили председатель Волжского теркома профсоюза М. И. ГУДКОВ, начальник ГосНИИ ГА Р. В. САКАЧ, председатель Казахского республиканского комитета профсоюза И. А. АБИШЕВ, заместитель начальника Всесоюзного объединения «Авиаремонт» Л. С. ТАРАСОВ, председатель Узбекского республиканского комитета профсоюза М. А. АХМЕДВАЛИЕВ, авиатехник Красноярского предприятия ударник коммунистического труда А. Т. ЮШКОВ и другие.

С сердечными словами приветствия к участникам съезда обратился Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Л. С. ДЕМИН.

После обсуждения отчетного доклада съезд принял постановление, в котором положительно оценил работу ЦК профсоюза и определил конкретные задачи на последующий период.

Съезд утвердил доклад ревизионной комиссии.

Съезд избрал Центральный Комитет профсоюза авиарботников, ревизионную комиссию, делегатов на XVI съезд профсоюзов СССР.

С огромным подъемом было принято приветственное письмо Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза. Съездом принята Резолюция солидарности с трудящимися и народом Чили, в которой содержится решительное требование положить конец репрессиям против профсоюзных и политических деятелей в Чили, нарушений прав человека, пыткам и убийствам, восстановления профсоюзных свобод, освобождения всех политических заключенных, борцов за права трудового народа Чили.

В адрес XV съезда профсоюза авиарботников поступили приветствия от Центральных комитетов отраслевых профсоюзов СССР, от профсоюзов транспортников ГДР, ВНР, ПНР, НРБ, МНР, ЧССР, СРР, профсоюза транспорта и общественного обслуживания ФРГ, национального профсоюза компании «Авианка» — Колумбия, ассоциации контролеров воздушного движения Финляндии, Канады, национального союза бортмехаников Франции, национальной Федерации гражданской авиации ФКХТ — Франция, Всеобщего профсоюза персонала Эр Франс (ВКТ), а также от международных организаций — МОП трудящихся транспорта, комиссий МОП по гражданской авиации.

XV съезд профсоюза приветствовал большое количество авиаколлективов — бригад, участков, подразделений, предприятий, управлений.

Тепло встретили делегаты и гости съезда приветствие пионеров подшефной школы аэропорта Внуково.

После первого дня работы съезда перед его участниками выступили артисты Москонцерта.

В период работы съезда в фойе Дома офицеров была развернута большая выставка, рассказывающая о труде, быте и отдыхе авиарботников.

В канун съезда его делегаты и участники возложили венки к Мавзолею В. И. Ленина и Могиле Неизвестного солдата, посетили музей-квартиру В. И. Ленина в Кремле, Центр подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина, музей авиации и космонавтики в академии имени Ю. А. Гагарина.

В день закрытия съезда под председательством секретаря ВЦСПС А. В. Викторова состоялся организационный Пленум ЦК профсоюза. Пленум единодушно избрал председателем ЦК профсоюза В. А. ЗУЕВА, секретарями ЦК И. В. КАБАКОВА и В. И. КАТКОВА.

Председателем ревизионной комиссии избран В. И. МАРЫГАНОВ.

XV съезд профсоюза прошел в обстановке высокой деловитости и активности. Он продемонстрировал сплоченность авиарботников вокруг ленинской партии и ее Центрального Комитета, готовность каждого авиатора приложить все усилия для претворения в жизнь исторических решений XXV съезда КПСС, достойно встретить 60-летие Великого Октября.

На снимках:  
Делегаты XV съезда профсоюза в музей-квартире В. И. Ленина в Кремле.

На память — автограф Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР Л. С. Демина.

Фото В. ГРЕБНЕВА и В. ТИМИРЯЗЕВА.





ЮБИЛЕЮ ОКТЯБРЯ -  
ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

# НА МАРШЕ

Каждый день, каждый месяц десятой пятилетки становятся яркими страницами в героической трудовой книге самоотверженной борьбы нашего народа за претворение в жизнь исторических решений XXV съезда Коммунистической партии. С огромным энтузиазмом воспринято в стране постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки». Многотысячный коллектив дважды орденоносного Аэрофлота рассматривает это постановление как документ исключительно важного значения. Встав на трудовую вахту в честь 60-летия Великого Октября, гражданские авиаторы еще выше поднимают знамя социалистического соревнования, последовательно наращивают темпы роста производства, настойчиво приумножают свои личные и коллективные достижения.



В Астраханском авиапредприятии по результатам работы в минувшем году первое место занял экипаж самолета Ан-24 в составе командира корабля Ш. Г. Гамидова, штурмана В. М. Щеглова и второго пилота В. П. Липкина (на снимке — справа налево). И сейчас этот экипаж идет в авангарде социалистического соревнования.

Успеху астраханских авиаторов в борьбе за обеспечение безопасности и регулярности полетов активно способствует коллектив службы управления воздушным движением. Среди передовиков производства этой службы — руководитель полетов Ю. В. Храпов (на снимке — слева). У него перенимает опыт диспетчер-стажер А. В. Коцаренко.

Дежурная по регистрации авиабилетов Новосибирского аэропорта комсомолка О. Г. Банько. За достижения в труде ей присвоено звание «Лучший по профессии».



# ПЯТИЛЕТКИ



ЮБИЛЕЮ ОКТЯБРЯ —  
ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!



Свыше двадцати лет работает в Свердловском аэропорту кавалер ордена Трудового Красного Знамени авиатехник-бригадир Г. М. Пекин. Ветеран Аэрофлота является членом совета бригадиров авиационно-технической базы. К нему — наставнику молодежи часто обращаются за консультацией молодой авиаспециалист Л. В. Скобелин.

Авиатехники Мурманского авиапредприятия Ю. П. Никифоров и А. П. Сверчков (на снимке — слева направо) — выпускники Егорьевского авиационно-технического училища. Но у первого из них уже достаточно большой трудовой стаж, а второй лишь недавно пришел на производство. Когда возникают неясные вопросы, Ю. П. Никифоров помогает своему младшему товарищу. И оба добиваются успехов в социалистическом соревновании за достойную встречу 60-летия Великого Октября.

Передовые специалисты службы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи Брестского авиапредприятия — старший инженер И. С. Пикарский и техник С. С. Каберна. Они успешно выполняют личные творческие планы, взятые на 1977 год.



В аэропорту Уральска хорошо знают шофера службы спецтранспорта В. В. Вирюкова. Для него характерны исключительно добросовестное отношение к своим служебным обязанностям, безупречная исполнительность и дисциплинированность. Он награжден несколькими почетными грамотами.



# ЗАБОТА О ПЛАНЕ- ДЕЛО ВСЕХ И КАЖДОГО



**К. К. ГУЛАКОВ,**  
первый заместитель министра  
гражданской авиации

**Д**есятая пятилетка, пятилетка эффективности и качества, уверенно взяла старт. В минувшем году работники дважды орденосносны Аэрофлота, настойчиво претворяя в жизнь решения XXV съезда партии, добились новых успехов в развитии своей отрасли. Большинство управлений гражданской авиации успешно выполнило и перевыполнило по основным показателям установленный им государственный план.

Вступив во второй год десятого пятилетия, авиарботники полны желания ознаменовать его новыми достижениями на благо своей любимой Родины. Они горячо откликнулись на постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки». Новый прилив политической и творческой активности у гражданских авиаторов вызвало постановление ЦК КПСС «О 60-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции». Во всех трудовых коллективах Аэрофлота широко развернулось соревнование за досрочное выполнение производственного плана 1977 года и принятых социалистических обязательств, за достойную встречу 60-летнего юбилея Великого Октября — выдающегося праздника революционной борьбы и коммунистического созидания.

В решениях XXV съезда партии и постановлении октябрьского (1976 г.) Пленума ЦК КПСС четко определены главные задачи и направления развития всех отраслей народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы. Основной задачей транспорта на десятую пятилетку является более полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, ускорение доставки грузов и передвижения пассажиров на основе существенного повышения мощности и качества работы всей транспортной системы, а также улучшения транспортных связей между экономическими районами страны.

Постановка такой задачи перед транспортом глубоко закономерна. Это диктуется растущими масштабами и высокими темпами развития экономики нашего государства. В повышении эффективности и качества работы всей транспортной системы партия видит важное условие, способствующее осуществлению намеченной на пятилетку обширной экономической и социальной программы.

Будучи составной частью единой транспортной системы, гражданская авиация играет заметную роль в перевозках пассажиров и грузов, оказывает большую и разнообразную помощь народному хозяйству. В результате ши-

роко развернутого социалистического соревнования, повышения политической и трудовой активности авиарботников, реализации комплекса организационно-технических мероприятий Министерство гражданской авиации успешно завершило план первого года десятой пятилетки. Причем по пассажирообороту, являющемуся основным показателем государственного плана, выполнение годового задания было обеспечено досрочно — 29 декабря 1976 года.

По уточненным статистическим данным пассажирооборот по сравнению с последним годом девятой пятилетки увеличился на 6,7 процента, а перевозки пассажиров — на 2,8 миллиона человек. Проведена значительная работа по транспортировке грузов, особенно в отдаленные районы страны. Всего было перевезено 2,6 миллиона тонн грузов и почты. Первостепенное значение придавалось авиационному обслуживанию нефтяных и газовых промыслов Тюменской области, строительства газопровода Оренбург — Западная граница СССР, Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, геологоразведочных и изыскательских работ в северных районах страны, в Сибири и на Дальнем Востоке. Удовлетворены заявки колхозов и совхозов на авиационно-химические работы. Ими охвачены в общей сложности 84,8 миллиона гектаров сельхозугодий.

Анализ хозяйственной деятельности прошедшего года показывает, что вопросам повышения эффективности производства и качества работы в управлениях и на предприятиях гражданской авиации уделяется большое внимание. В результате несмотря на неблагоприятную метеорологическую обстановку, сложившуюся в первом и четвертом кварталах, возрос налет часов на самолетах основных типов. Наибольшее увеличение налета часов относительно 1975 года достигнуто на ведущей авиационной технике текущей пятилетки — самолетах Ил-62 и Ту-154, соответственно на 17,8 и 15,8 процента. Перевыполнен план по налету приведенных часов по применению авиации в народном хозяйстве.

Но, разумеется, налет часов для нас не самоцель. С точки зрения эффективности и качества авиатранспортной работы и применения авиации в народном хозяйстве положительным является то, что рост этого показателя сопровождался улучшением использования техники. В минувшем году повысились процент занятости кресел в самолетах и общая коммерческая загрузка воздушных судов, а следовательно и производительность полетов. Это способствовало достижению более высоких, чем прежде, конечных результатов труда авиарботников, которые смогли полнее обеспечить спрос населения на пассажирские пере-

возки и отраслей народного хозяйства на транспортировку грузов, на выполнение специальных видов работ с помощью самолетов и вертолетов. Подсчитано, что годовой экономический эффект от гражданской авиации в народном хозяйстве составил около двух миллиардов рублей.

Наилучших результатов в отрасли по итогам работы в 1976 году и во Всесоюзном социалистическом соревновании между авиакolleктивами добились Московское ордена Ленина транспортное и Латвийское ордена Трудового Красного Знамени управления, ордена Трудового Красного Знамени аэропорт Сочи и ордена Трудового Красного Знамени ГосНИИ ГА. Они награждены переходящими Красными Знаменами ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Среди победителей социалистического соревнования коллективы Центрального ордена Трудового Красного Знамени управления международных воздушных сообщений, Уральского и Якутского управлений, Сыктывкарского, Львовского и Куйбышевского предприятий и другие. За самоотверженный труд много авиаторов удостоено правительственных наград, дипломов и медалей ВДНХ СССР, нагрудных знаков «Победитель социалистического соревнования» и «Отличник Аэрофлота».

**Т**аким образом, можно с удовлетворением сказать, что в стартовом году десятой пятилетки коллектив гражданской авиации в целом поработал неплохо. Но это не должно, конечно, служить поводом для благодущия. В своей речи на октябрьском Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь ЦК Коммунистической партии товарищ Леонид Ильич Брежнев подчеркнул, что «...крайне важно уже в начале пятилетки внимательно проанализировать, как решаются вопросы эффективности и качества каждым министерством, каждым объединением и предприятием, энергичнее вскрывать пласты нетронутых резервов, шире распространять опыт лучших, помочь отстающим преодолеть сложившееся отставание».

Рассматривая свою работу с этих по-партийному принципиальных позиций, следует признать, что далеко не везде и не во всем наши производственные дела обстоят благополучно. В некоторых управлениях и на предприятиях гражданской авиации не всегда в полной мере используются возможности для наращивания производственных мощностей, не до конца выполняются установленные плановые задания по фондоотдаче, коммерческой загрузке и производительности полетов воздушных судов отдельных типов, доходам, при-



были и рентабельности, не проводится в должной мере работа по своевременному устранению недостатков, препятствующих повышению эффективности производства и качества работы.

Так, в Восточно-Сибирском управлении коммерческой загрузки самолетов по сравнению с достигнутым в 1975 году уровнем снизилась на 2,8, а загрузка пассажирских кресел — на 3,1 процента. Дальневосточное управление не справилось с планом производительности полетов на самолетах Ту-104, Западно-Сибирское и Красноярское — на Ил-18, Магаданское — на Ан-12, Грузинское и Туркменское — на Ан-24.

Досадно, что в ряде случаев плановые задания срываются из-за недобора каких-то десятых и даже сотых долей процента. В Ленинградском управлении, например, план истекшего года по отправкам пассажиров не был выполнен всего на 1800 человек или на 0,04 процента, а в Приволжском по общему объему перевозок — на 0,1 процента или на 600 тысяч тонна-километров. Если бы в первом из этих управлений в течение года каждое авиапредприятие отправляло ежедневно хотя бы еще по одному пассажиру, а во втором обеспечили повышение коммерческой загрузки самолетов на 35—40 килограммов, то они успешно справились бы с выполнением указанных показателей.

Казалось бы, не так уж велики эти доли процента. Однако, собранные воедино, они представляют довольно внушительные цифры. В прошлом году из-за невыполнения отдельными управлениями плана коммерческой загрузки воздушных судов потери в целом по Аэрофлоту равнялись 261 миллиону тонна-километров. Выполнение этого показателя дало бы возможность увеличить пассажирские перевозки на два миллиона человек.

Выпускать все самолеты с максимальной загрузкой, безусловно, не легко. Но тем не менее при условии стабильного спроса на авиаперевозки, что характерно для большинства наших магистральных линий, эта задача разрешима. Необходимо лишь не время от времени, а постоянно и как можно активнее заниматься привлечением коммерческой загрузки. Тут у нас были и есть немалые резервы.

Интересы государства требуют от нас большей гибкости, инициативы, качественно нового подхода к решению практических проблем, к управлению хозяйственной деятельностью. Следует повысить уровень аналитической работы, улучшить статистическую информацию, усилить роль и ответственность планово-экономических отделов за конечные результаты труда авиаколлективов, за безусловное соблюдение государственной плановой дисциплины.

На состоявшемся в конце прошлого года заседании расширенной коллегии Министерства гражданской авиации, посвященном итогам октябрьского [1976 г.] Пленума ЦК КПСС, были детально рассмотрены и определены задачи коллектива Аэрофлота на 1977 год. В решении коллегии и приказы министра гражданской авиации, маршала авиации товарища Б. П. Бугаева подчеркнуто, что этот год, год 60-летия Великого Октября, должен стать для авиаработников годом ударного труда, обеспечивающим хороший задел для успешного выполнения всего пятилетнего плана. Предусмотрено, в частности, объем перевозок пассажиров увеличить на пять миллионов человек. Возрастет также объем работ по обслуживанию авиацией народного хозяйства.

Одной из главных особенностей авиатранспортной работы в нынешнем году является обновление авиационной техники и прежде всего дальнейшее внедрение на магистральных воздушных трассах самолетов Ил-62 и Ту-154. На их долю будет приходиться около одной трети всего пассажироборота. Другая важная особенность состоит в том, что свыше 50 процентов прироста общего объема запланированной авиатранспортной работы предстоит выполнить за счет повышения производительности труда, то есть благодаря повышению эффективности и качества.

В борьбе за решение этих задач исключительное значение имеет разработка планов движения самолетов. Чтобы улучшить качество составления таких планов, министерством в последнее время осуществлен ряд прогрессивных организационно-технических меро-

приятий. Внедрены в опытную эксплуатацию автоматизированные подсистемы «Годового и навигационного планирования транспортной деятельности гражданской авиации» с применением электронно-вычислительной техники. Установлен оптимальный перечень информации, которая поступает от министерства и управлений гражданской авиации в Центральный научно-исследовательский институт автоматизированных систем управления ГА и ложится в основу составления расписания полетов. Расписание точнее увязывается с прогнозируемыми данными об исправности самолето-моторного парка и состоянии реконструируемых аэропортов. На электронно-вычислительную технику переключаются теперь анализ загрузки авиалиний, производительности полетов, рекомендации по наиболее экономичной расстановке самолетов. Все это позволяет лучше использовать современную авиационную технику, вводить новые маршруты, увеличивать число беспересадочных рейсов, а также частоту движения самолетов по напряженным воздушным линиям.

В соответствии с планом движения самолетов в нынешнем году открывается около 50 новых авиалиний. Существенно возрастает интенсивность полетов, особенно в летний период. К магистральным трассам, по которым летают самолеты Ил-62, прибавляются новые: Москва — Новосибирск и Ленинград — Ташкент. В расписание полетов заложено свыше 150 рейсов на самолетах Ту-154. Они тоже выходя на новые авиамаршруты, в том числе Москва — Абакан, Иркутск — Якутск, Красноярск — Ленинград, Ленинград — Хабаровск, Хабаровск — Братск, Челябинск — Симферополь и другие.

Как известно, с 1 апреля 1977 года на внутрисюжных линиях Аэрофлота вводятся в действие новые пассажирские тарифы. Дело в том, что к настоящему времени наша гражданская авиация перешла на основанную на эксплуатацию реактивной техники. Ее удельный вес в общем объеме перевозок составляет более 97 процентов. Кроме того, Аэрофлотом осуществлено и ведется большое строительство, связанное с сооружением в аэропортах современных взлетно-посадочных полос, оснащением их новейшими радио- и светотехническими средствами, обеспечивающими высокую безопасность и регулярность полетов, возведением аэровокзалов и пассажирских павильонов, созданием в городах разветвленной сети агентств и касп по продаже авиабилетов и бронированию мест в самолетах.

Понятно, что все это сопряжено со значительными капитальными затратами. Но зато пассажиры получают гораздо больше самых разнообразных услуг и к тому же повышенного качества. Все мы знаем, что, по сравнению с пятидесятью годами, когда только начинала внедряться реактивная техника, резко возросли скорости воздушного движения, на многих линиях — в два-три раза. Улучшилось также обслуживание пассажиров и на борту самолетов, и на земле — в аэропортах и агентствах. Однако в пассажирских тарифах происшедшие качественные изменения на воздушном транспорте не находили отражения.

Отсюда и возникла экономическая необходимость упорядочить систему тарифов, привести их в сбалансированное соотношение с комплексом предоставляемых пассажирам услуг. Но и сейчас пассажирские авиатарифы в нашей стране значительно ниже, чем на воздушном транспорте капиталистических государств.

Министерство гражданской авиации выдерживает твердый курс, направленный на повышение культуры обслуживания пассажиров, пользующихся воздушным транспортом. Только в девятой пятилетке и в истекшем году примерно в 70 аэропортах построены новые вокзалы. До конца десятой пятилетки запланировано ввести в эксплуатацию еще 30 аэровокзальных комплексов. Уже в этом году специально распахнут двери новые аэровокзалы в Ростове-на-Дону, Мурманске, Ханты-Мансийске, Уральске, Гурьеве.

Расширяет географию обслуживания пассажиров первая в нашей стране автоматизиро-

ванная система массового обслуживания населения «Сирена», с помощью которой производится продажа авиабилетов и бронирование мест в самолетах. С нею связаны сейчас более 500 городов и населенных пунктов страны. Во всех крупных агентствах Аэрофлота введена централизованная система продажи билетов — в любой кассе на любой рейс. Сроки предварительной продажи билетов повсеместно увеличены с 10 до 15 дней. Дальнейшее развитие получают прием заказов на билеты по почте или телефону с доставкой на дом. Для жителей 17 городов Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока, вылетающих в Москву и на юг, в курортные города, организована предварительная продажа обратных билетов.

С учетом развития иностранного туризма в СССР более чем в 50 аэропортах созданы международные секторы. На основе нового Генерального договора между Аэрофлотом и «Интуристом» в текущем году увеличивается количество специальных рейсов с индексом «Т», совершенствуется стыковка международных и внутренних рейсов, принимаются меры к повышению авиасервиса.

Многое предстоит сделать в 1977 году в такой важной области деятельности гражданской авиации как удовлетворение потребности народного хозяйства в грузовых перевозках. Большие надежды мы возлагаем на новые грузовые самолеты Ил-76, к эксплуатации которых первыми в Аэрофлоте приступили тюменские авиаторы. По-прежнему в центре внимания наших управлений и предприятий будет находиться обслуживание крупнейших новостроек пятилетки на севере и востоке страны, обеспечение заказов на самолеты и вертолеты министерств геологии, сельского и лесного хозяйства, других ведомств и организаций.

Чтобы все, что намечено, претворить в жизнь, надо добиться ритмичной работы, трудиться с полной отдачей, настойчиво бороться за безусловное выполнение как основных, так и расчетных плановых показателей, государственного плана в целом и принятых повышенных социалистических обязательств. Необходимо строго соблюдать лимитную дисциплину, экономно, по-хозяйски, распоряжаться ресурсами техники, фондируемыми материалами и особенно авиационным топливом, не допускать случаев его расхода сверх установленных норм.

Увеличивающиеся масштабы работ и разнообразие задач, которые поставлены перед гражданской авиацией, предусматривают постоянное улучшение руководства производственно-хозяйственной деятельностью на каждом предприятии, в подразделении, службе. Необходимо коренной поворот к интенсивным факторам экономического роста, более полную использование резервов, в частности, к росту производительности труда, улучшению использования пассажироместности и грузоподъемности самолетов. Следует иметь в виду, что повышение коммерческой загрузки по сравнению с плановой только на один процент дает Аэрофлоту увеличение объема перевозок на 201 миллион тонна-километров или прибыль в размере 42 миллионов рублей.

Степень отдачи, более эффективное использование материально-технических и людских ресурсов, обеспечение количественных показателей с одновременным повышением их качественной стороны — непреложная норма всей нашей производственной деятельности. Под неослабным контролем каждого авиаработника, на каком бы посту он ни трудился, обязаны быть вопросы обеспечения безопасности и регулярности полетов, являющиеся важнейшими качественными показателями нашей отрасли.

Приказом министра товарища Б. П. Бугаева утвержден Комплексный план мероприятий по повышению эффективности производства и качества работы гражданской авиации. Этот план должен быть положен в основу практической деятельности управлений и предприятий, в том числе на текущий год. Залогом успешного выполнения коллективом Аэрофлота государственного плана 1977 года, юбилейного года Великого Октября, и взятых высоких социалистических обязательств является строгое соблюдение плановой дисциплины, настойчивая борьба за повышение эффективности производства и качества работы.

Проводил экипаж в полет, командир подразделения Мячковского авиапредприятия Александр Кондратьевич Кошман долго не уходил с аэродрома. Он представил себе тот нелегкий путь, который предстоит проделать пилотам вместе с экспедицией после того, как вертолеты будут разобраны и погружены на корабль. Особенно тяжело плыть по Атлантическому и Индийскому океанам: изнуряющая жара, волны, ветры... Долгих полтора месяца пройдет, прежде чем глазам откроется шестой континент, где на тысячи километров друг от друга расположены наши научные станции Ленинградская, Мирный, Молодежная.

Он явственно представил себе ураганы, бури, метели, ослепительное солнце и крошечную полярную ночь Антарктиды. И вдруг почувствовал, как неуклонно влечет его к себе этот континент. Александр Кондратьевич работал там в 1973 году в составе восемнадцатой антарктической экспедиции. До этого дизель-электроход «Обь» семнадцать раз благополучно достигал берегов Антарктиды. А в семьдесят третьем удалось сравнительно близко подойти лишь к станции Ленинградская.

С помощью вертолетов произвели смену зимовщиков, доставили с корабля продовольствие, научную аппаратуру, другие грузы. Корабль сквозь льды начал пробиваться к станции Мирный. Но по пути, что часто случается в Антарктиде, разразился шторм. Ветер, многометровые волны, расколотый лед обрушились на «Обь». Несколько суток не унималась стихия, а когда все успокоилось, ударил сильный мороз. Ледяные глыбы смерзлись и намертво сковали судно.

На помощь поспешил дизель-электроход «Наварин». Но из-за толщи льда ближе чем на 300 километров подойти не смог.

«Оби» грозила гибель. Было принято решение вывезти людей на вертолетах. За штурвалом одного из них сидел Александр Кондратьевич. Курс — на «Наварин». Туда с людьми, обратно с продуктами. И так раз за разом.

Но это было не самым трудным делом. Сложности оказались впереди. Короткое антарктическое лето (два-три месяца в году) закончилось. Наступила зима. Ледяная крошка отнесла корабль все дальше и дальше от берегов континента. А на научных станциях уже больше года находились наши зимовщики, ждали смену.

«Наварину» необходимо было максимально приблизиться к берегу, чтобы вертолеты могли летать по прямому маршруту: корабль — станция — корабль.

Капризная местная погода совсем испортилась. Почти ежедневно налетал ураган, и «Наварин» постоянно маневрировал, чтобы не оказаться в положении «Оби».

Прошли недели, а ближе к берегу пробиться не удалось. Рас-



# ПОЛЯРНИК

стояние от корабля до станции намного превышало предельную дальность полета Ми-8. Ничего не оставалось, как выбирать площадку для промежуточного аэродрома. На нее люди должны были доставляться на самолетах, а на «Наварин» — вертолетом.

В один из дней, когда установилась благоприятная для полетов погода, со станции Мирный в сторону «Наварина» вылетел экипаж Ил-14 с заданием найти промежуточный аэродром. Пилоты сообщили, что в семидесяти километрах от корабля обнаружили площадку, но не уверены, пригодна ли она для посадки. Необходима разведка вертолетом.

И тут опять низко опустились облака, усилился ветер, замела пурга.

Что предпринять? Отложить вылет? Но неизвестно, когда установится сносная погода. К тому же наступила полярная ночь, а с ней в сотню раз усложнилось проведение работ.

Никто не имел права заставить Александра Кондратьевича лететь при таких условиях. Всем было ясно, как невероятно трудно придется командиру и его экипажу. Но Александр Кондратьевич понимал, что на станции ждут люди, и долг — самый главный судья человека в сложных ситуациях — не

мог предоставить ему каких-либо возможностей для выбора.

Понимая, насколько сложен этот полет, все, находящиеся на «Наварине», волновались за экипаж. С нетерпением ждали момента, когда на горизонте появится винтокрылая машина.

Наконец на корабле услышали команду: «Авиатехникам приготовить к приему вертолета».

Через пять минут Александр Кондратьевич докладывал руководителю экспедиции: «Льдина пригодна для приема самолета. Мы на нее сядились и бочками обозначили полосу».

Мела пурга, не стихал ветер, но самое главное было сделано: по трассе уже пролетели люди, и она больше не пугала своей неизвестностью.

Не просто долг двигал в этом полете Александром Кондратьевичем. Успеху сопутствовало и высокое летное мастерство пилота.

Так случилось и в тот раз, когда в районе Северного полюса пришлось разыскивать дрейфующую станцию СП-16. Из-за аварийной ситуации полярники покинули станцию. На льдине остались домики, техника, запасы продовольствия, научная аппаратура.

Расстояние до станции велико, а точных координат ее нахождения не было. Задача осложнялась еще

одним обстоятельством: топлива хватало для того, чтобы долететь до станции и вернуться обратно. А на поиски оставалось всего 15 минут. Кто-то высказал предложение отказать от задания, но Александр Кондратьевич настоял на том, чтобы лететь.

И вот он с экипажем в воздухе. Низкая облачность. Изредка в просветах мелькнет белоснежная льдина и снова скроется в тумане. Идти приходится только по пеленгу и астрокомпасу. Через каждую минуту штурман и радист дают данные...

В район станции вышли вовремя. Но где же сама станция? Прошли несколько квадратов — не обнаружили. Половина времени, отпущенного на поиск, истекла. Возвращаться?

— Юрий Викторович, — обратился командир к штурману, — я посажу машину на лед... Сможете точно сориентироваться?

Штурман согласно кивнул головой.

Через час по солнцу определили точный курс, а еще через семь минут полета услышали радостный голос второго пилота: «Вижу станцию».

Я сопоставляю рассказанные два эпизода и думаю: в каком же Александру Кондратьевичу было легче. Все-таки, наверное, в первом. Во всяком случае, морально. Люди, их судьбы и жизни заставляли делать сложное дело.

А во втором случае все по-другому. Не найди экипаж станцию, возражавшие сказали бы: «Вернулись не солоно хлебавши. Хвастуны». И это еще не беда. Главное,

что сам Александр Кондратьевич не простил бы себе неудачу. Порой человек — самый пристрастный по отношению к себе судья.

— Нам нравятся его требовательность, — рассказывает об Александре Кондратьевиче опытный полярный штурман Ю. В. Порай. — Он никогда не прощает ошибок ни себе, ни другим. Если высказывает мнение о человеке, то не отводит глаза в сторону. Так было с одним пилотом, который отказался лететь к полюсу. Нашлись тысячи разных причин. Но в конце концов выяснилось, что он просто струсил. Александр Кондратьевич так и сказал: «Для нас этот человек чужой». Почему Александр Кондратьевич быстро вошел в наш коллектив? Опять же благодаря требовательности. На сей раз к самому себе.

У полярников есть свои нравственные правила и законы. Например, можно работать в высоких широтах десяток лет, а в кругу своих же товарищей полярником в полном смысле этого слова не быть. Александр Кондратьевич звание полярника заслужил. И лучшее подтверждение тому — орден Ленина, которым Родина отметила его трудовые заслуги.

В. ЧИБИСОВ,  
нештатный корреспондент  
«Гражданской авиации»

**Н**а многих предприятиях Западно-Сибирского управления гражданской авиации экономическое образование авиаработников стало важным средством повышения их творческой активности, что способствует росту эффективности производства и улучшению качества работы. Положительное влияние экономической учебы на решение задач, стоящих перед трудовыми коллективами, особенно заметно в новом 1976/77 учебном году, когда главное внимание уделяется глубокому изучению материалов XXV съезда КПСС, октябрьского (1976 г.) Пленума ЦК КПСС, речи на Пленуме Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева, постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки».

Полученные знания помогают слушателям экономических семинаров, школ коммунистического труда и экономических школ с партийных позиций подходить к любому делу, направлять свои усилия на улучшение производственных показателей бригад, цехов, участков и предприятия в целом.

Приведу такой пример. На Новокузнецком авиапредприятии трудится летное подразделение, возглавляемое В. Д. Арсеньевым. В него входят экипажи коммунистического труда В. В. Гашникова, В. А. Селиванова, В. В. Телятникова. В первом году десятой пятилетки они выступили с инициативой «Каждому рейсу — максимальная производительность с обеспечением безопасности полетов». И это не случайно. Личный состав этого подразделения успешно овладевает экономическими знаниями и умело применяет их в практической деятельности.

Идя навстречу 60-летию Велико-Октябрь, подразделение В. Д. Арсеньева решило выполнить план двух лет пятилетки к 7 ноября. Кроме того, авиаторы обязались увеличить налет на один процент, снизить себестоимость одного тонна-километра на полтора процента, увеличить производительность полетов на один процент, сэкономить за 10 месяцев 150 тонн топлива.

Можно привести немало других примеров, когда экономическое образование способствует успехам в работе. И каждый из них еще раз подтвердил бы ту мысль, что эффективность труда каждого авиаработника находится в прямой зависимости от уровня его экономической подготовки. Вот почему партийные организации предприятий управления делают все возможное для того, чтобы повышалась идейно-теоретический уровень занятий, укреплялась учебно-материальная база, усиливалось влияние экономической учебы на повышение эффективности производства и качества работы, на развитие социалистического соревнования, на успешное выполнение заданий десятой пятилетки.

В настоящее время в системе экономического образования рабочие и служащие авиапредприятий управления изучают курсы «Основы экономических знаний», «Социализм и труд», инженерно-технические работники и руко-

водители подразделений — «Основы экономики и управления производством», «Инженерный труд в социалистическом обществе». Высшее звено управления охвачено курсами «Наука и практика управления» и «Труд руководителя».

Готовясь несколько месяцев назад к учебному году, партийные организации предприятий тщательно подошли к подбору пропагандистов, произвели их перестановку. Сегодня в сети экономического образования работают лучшие из лучших коммунистов. Так, на Толмачевском авиапредприятии хорошо знают начальника

до сведения руководства управления с тем, чтобы по ним были приняты необходимые меры. Например, в ходе одного из занятий старший инженер инженерно-авиационной службы управления К. М. Яковенко предложил более эффективно использовать самолеты по налету часов.

— Наши Ту-104, — сказал он в своем выступлении, — во Владивостоке простаивают в ожидании вылета по двенадцать с лишним часов. То же самое с Ан-24 в Ташкенте. В результате нам приходится добирать норму налета в «пожарном» порядке.

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ ПОМОГАЮТ В РАБОТЕ

аэродромной службы Константина Васильевича Азарова. Его пропагандистский стаж насчитывает много лет. Активной формой учебы отличаются занятия в школе коммунистического труда Барнаульского предприятия, которую ведет опытный пропагандист, депутат городского Совета Василий Демьянович Дармограй. Много внимания уделяется учебному процессу, повышению влияния экономической учебы на производственные дела слушателей уделяет ветеран Аэрофлота, заведующий на общественных началах кабинетом политического просвещения Томского авиапредприятия Иван Андреевич Лысов.

Партийные организации предприятий управления, разрабатывая перспективные планы экономической учебы, вовлекая в нее максимальное число авиаработников, постоянно заботятся и о подготовке кадров пропагандистов и преподавателей, популяризируют передовой опыт. В этих целях проводятся открытые занятия, по итогам которых готовятся рекомендации по совершенствованию методики занятий. Кроме того, разрабатываются мероприятия по развитию движения «Пропагандист — пятилетке эффективности и качества».

Все это помогает пропагандистам тесно увязывать преподаваемый материал с конкретными делами своего коллектива, с задачами, которые выдвинул перед гражданской авиацией XXV съезд КПСС. Характерен в этом отношении опыт пропагандиста В. М. Корнеева из Новосибирска, который возглавляет теоретический семинар «Труд руководителя». Занятия ведутся в форме дискуссии, что дает возможность слушателям в непринужденной форме высказать пожелания, направленные на улучшение экономической деятельности коллективов. В ходе этих дискуссий рождаются многие ценные предложения. Затем они доводят-

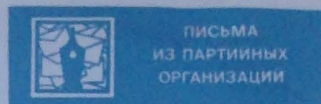
ся до сведения руководства управления с тем, чтобы по ним были приняты необходимые меры.

Другой пример. Старший инженер-инспектор управления В. В. Огнев в результате анализа пришел к выводу, что двигатели вертолетов Ми-8, обслуживающих геологов, не отработывают положенного им ресурса. В. В. Огнев выяснил, что заказчики плохо готовят посадочные площадки. Это и приводит к преждевременному износу двигателей. По сигналу слушателя теоретического семинара положение было исправлено.

Можно с уверенностью сказать, что ориентация на практическую реализацию знаний, почерпнутых в ходе занятий, оправдывает себя и приносит весомые результаты. Этому способствует такая форма работы со слушателями, как выдача им практических заданий, значение которых трудно переоценить. Слушатели учатся мыслить широко и масштабно, прочно усваивают изученный материал. Кроме того, разъясняя друг друга суть своих разработок, приобщая их к изучению экономических дисциплин.

То же самое относится и к низшим звеньям экономического образования. Теоретический материал там тоже увязывается с той или иной производственной задачей. В этом отношении характерен опыт пропагандиста В. Д. Дармограя. Он дал своим слушателям практические задания по таким, например, темам: проверка качества ремонта авиационной техники, внесение предложений по улучшению организации ремонта, меры, направленные на снижение себестоимости ремонтных работ.

На многих предприятиях управления пропагандисты вместе со слушателями изучают и внедряют у себя передовой опыт труда. Этому способствуют прочные экономические знания авиаторов. Только благодаря им коллектив базы



эксплуатации радиотехнического оборудования и средств связи Колпашевского авиапредприятия успешно внедрил Симферопольский метод обслуживания техники. В итоге была увеличена полезная занятость дежурного персонала, уплотнено рабочее время людей, обслуживающих автоматизированные объекты. Вполне закономерно, что передовой коллектив перевыполнил все плановые показатели 1976 года.

Важное место в учебном процессе отводится написанию слушателями рефератов на экономические темы. Больше всего их приходится на выявление резервов роста производительности труда, повышения эффективности производства и качества работы. Много рефератов посвящено вопросам воспитания, совершенствованию системы управления. Например, командир летного предприятия Н. Н. Шашников подробно разработал тему «Особенности руководства первичным коллективом». Командир летного коллектива Ю. А. Горелов много сил и времени посвятил решению проблемы «Сущность и задачи внедрения научной организации труда на Толмачевском авиапредприятии». Старший инженер А. С. Курочкин написал реферат «Опыт и проблемы воспитания коммунистического отношения к труду в коллективе».

Эффективность организаторской и воспитательной деятельности пропагандиста во многом возрастает, если он работает по личному творческому плану. Такой план помогает пропагандисту четко спланировать учебный процесс, предусмотреть использование в ходе занятий технических средств обучения, определить задачи по повышению творческой активности слушателей.

На Толмачевском предприятии по личным творческим планам работает большинство пропагандистов. Все планы утверждены цеховыми партийными бюро, за их выполнением установлен строгий контроль.

Большую помощь в организации учебного процесса оказывает нам Совет по экономическому образованию Министерства гражданской авиации. Партийные организации авиапредприятий Западно-Сибирского управления тщательно изучают все решения и рекомендации, которые выносит Совет МА. Так, в текущем учебном году слушатели всех звеньев были ориентированы на выполнение заданий, в которых анализируется хозяйственная деятельность коллективов, ищутся резервы производства, предлагается внедрение передового опыта.

Методические рекомендации Совета в сочетании с тем новым и передовым, что накопили наши пропагандисты, окажут большое влияние на работу по пропаганде и изучению исторических решений XXV съезда КПСС, скажутся на результатах практической деятельности коллективов.

**В. МЕХЕД,**  
заведующий кабинетом  
политического образования  
Западно-Сибирского управления  
гражданской авиации



В РАБОЧИХ  
КОЛЛЕКТИВАХ

# В ПОИСКЕ-НОВАТОРЫ

**В** июне 1975 года наш коллектив выступил инициатором соревнования за звание образцовой службы. Почин был поддержан всеми связистами Северо-Кавказского управления. С такой же инициативой одновременно с нами выступили работники базы ЭРТОС Симферопольского аэропорта. Оба начинания одобрены Министерством гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников.

Основная цель этого соревнования — обеспечение высокой регулярности, безопасности полетов и культуры обслуживания пассажиров. Условия широко обсуждались и были утверждены во всех коллективах службы. А затем последовательно, изо дня в день, осуществлялись мероприятия по выполнению принятых обязательств. Стимулом к дальнейшему улучшению работы объектов стало также соревнование с другими службами аэропорта Сочи и трудовое соперничество на основе договора с базой ЭРТОС аэропорта Симферополь. Оба коллектива регулярно обмениваются рейдовыми бригадами по проверке выполнения обязательств, стремятся быстрее перенять все лучшее, что есть у соперника. Итоги соревнования оперативно доводятся до соревнующихся. Им регулярно посвящают свои страницы многотиражные газеты Северо-Кавказского и Украинского управлений. Так, в октябре 1976 года в обеих газетах выступили радиоинженеры А. Балыков, А. Белкин, А. Никифоров, журналисты И. Ларин, А. Кучменко. Они рассказали читателям о делах связистов двух баз ЭРТОС, раскрыли опыт передовиков и новаторов производства.

Соревнование в значительной степени помогло поднять трудовую активность связистов. Например, работники передающего радиопередатчика, возглавляемые молодым коммунистом В. М. Балыковым, своими силами отремонтиро-

вали и расширили помещения, сделали перемонтаж всего оборудования.

На других объектах внедрены передовые методы технического обслуживания техники. В результате этого продлены ресурсы до капитального ремонта радиооборудования в общей сложности на 42 000 часов. Большой вклад в эту работу внесли старшие инженеры базы Ю. Г. Прошукайло, Б. А. Зауль, инженеры В. И. Зараменский, Д. И. Крец, техники Е. И. Скрынников, О. В. Стульнев, М. Т. Ляхманов и другие.

Хороших успехов добились наши рационализаторы. Так, в 1976 году внедрено 46 рационализаторских предложений с экономическим эффектом 10 891 рубль. Основное внимание рационализаторов направлено на более эффективное использование оборудования, всемерное повышение его надежности и качества работы. Высокую оценку, в частности, получили устройства с применением интегральных схем в микромодульном исполнении.

Среди рационализаторов службы большим авторитетом пользуется инженер А. К. Бойко. Он изготовил устройство по преобразованию сигналов времени в цифровой вид, записываемый на магнитофонах кодом Морзе. Это устройство освобождает оператора, контролирующего запись, от одновременного прослушивания сигналов времени и радиосвязи между диспетчером и экипажем самолета. За эту разработку А. К. Бойко награжден серебряной медалью ВДНХ СССР.

Кроме того, А. К. Бойко совместно с инженером Н. Н. Гусаровым сделал телевизионное знакоформирующее устройство, обеспечивающее изображение на телевизионных индикаторах диспетчеров московского времени в цифровом виде одновременно с радиолокационным изображением. Оно создало для службы движения единую систему времени. После соответствующей доработки, устройство позволи-

ло одновременно с визуальной информацией о времени получать изображение даты захода самолета на посадку, его бортового номера, атмосферного давления, горизонтальной видимости, высоты нижней кромки облаков и посадочного курса. Такая информация подается на экраны индикаторов всех диспетчеров пульты одновременно. Тут же производится автоматическое фотографирование. За разработку и внедрение телевизионного знакоформирующего устройства инженеры А. К. Бойко и Н. Н. Гусаров, радиотехники О. Г. Ткачев и А. И. Ольховский удостоены звания лауреатов Всесоюзного научно-технического творчества молодежи, награждены в 1976 году серебряными и бронзовыми медалями ВДНХ СССР.

Занимаясь совершенствованием технической эксплуатации техники, руководство и партийная организация базы уделяют большое внимание техническому кругозору специалистов. Для роста творческих групп организовано сотрудничество с научно-исследовательскими организациями гражданской авиации и других ведомств, куда инженеры и техники направляются в творческие командировки для получения необходимых консультаций.

При подведении итогов соревнования в 1976 году коллективу базы присуждено первое место с вручением переходящего Красного Знамени и Диплома Северо-Кавказского управления и теркома профсоюза авиаработников. Воодушевленные этим успехом, связисты аэропорта Сочи делают все возможное для завоевания новых высот, для досрочного выполнения производственной программы и социальных обязательств на второй год десятой пятилетки, для достойной встречи 60-летия Великого Октября.

Л. ШАЛОБАЛОВ,  
начальник базы ЭРТОС  
аэропорта Сочи

## С ОПОРНЫХ БАЗ

Повышению эффективности и качества работ, проводимых с помощью авиации в сельском хозяйстве, способствуют опорные базы, создаваемые в зонах интенсивного применения самолетов и вертолетов. Такие базы позволяют организовывать на месте, без переездов в АТБ, регламентное обслуживание техники, обеспечить ее высокую исправность и увеличить производственный налет. В результате экономия трудовых и материальных ресурсов авиапредприятий. А колхозы и совхозы, в которых за счет этого выполняется больший объем авиационных работ в оптимальные агротехнические сроки, получают более высокие урожаи.

Впервые опорные базы были организованы в 1968 году в колхозе «Россия» Ставропольского края и в аэропорту местных воздушных линий Киевского авиапредприятия Тетиев. Их опыт был обобщен ВНИИ ПАНХ и широко распространен. С прошлого года МГА СССР ввело в действие «Типовое положение об опорной базе применения авиации в народном хозяйстве».

В настоящее время опорные базы имеют многие предприятия Северо-Кавказского, Украинского, Казахского, Узбекского и других управлений гражданской авиации. Их умелое использование положительно сказывается на экономических показателях как авиапредприя-

тий, так и колхозов и совхозов. Это убедительно подтверждает анализ работы опорных баз, в частности, в первом году десятой пятилетки.

Опорная база «Григоропольская», например, действовавшая с 15 февраля по 30 июля, обеспечивала работу 11 самолетов Ан-2, которые обслуживали хозяйства трех соседних районов Ставропольского края. За этот период в зоне ее деятельности было обработано 420 тысяч гектаров при общем производственном налете 3400 часов. Экипажи Шахтинского авиапредприятия, работая с опорной базой «Сальск», записали на свой счет свыше 688 тысяч гектаров (производственный налет — 14 595 часов).

Днепропетровское авиапредприятие, придавая большое значение сокращению простоев самолетов по техническим причинам, организовало регулярный выезд на полевые аэродромы оперативных бригад авиаспециалистов. Они провели в течение года 43 обслуживания самолетов по форме № 1 и 8 — по форме № 2 (соответственно после 100 и 300 часов налета). Это дало возможность существенно повысить коэффициент отдачи авиационной техники.

В целом подразделения Северо-Кавказского управления обработали в минувшем году с

опорных баз 1813,7 тысячи гектаров и сэкономили за счет сокращения непроизводительных полетов и простоев самолетов на техническом обслуживании 34,4 тысячи рублей. По Украинскому управлению эти цифры равны соответственно 2296,1 и 23,1, а по Казахскому — 4500 тысяч гектаров и 8,7 тысячи рублей.

Благодаря экономии летного времени только эти три управления дополнительно обработали более 402,7 тысячи гектаров полей, с которых колхозы и совхозы собрали солидную прибавку сельскохозяйственной продукции.

Многолетний опыт показывает, что проведение авиационно-химических работ с опорных баз представляет собою прогрессивную и весьма перспективную форму организации труда. Они вполне оправдывают себя и на других видах применения авиации в народном хозяйстве. Так, в Тюменском управлении на территории, которую обслуживают Сургутское, Березовское и Салехардское авиапредприятия, в 1976 году действовали 11 постоянных и 4 временных опорных базы. За счет уменьшения непроизводительного налета было сэкономлено около 18 тысяч рублей и выполнен дополнительный объем работ на сумму более 300 тысяч рублей.

Все это еще раз говорит о том, что организация опорных баз — важный резерв дальнейшего роста эффективности и качества использования гражданской авиации в народном хозяйстве нашей страны.

В. ПЯСКОВСКИЙ,  
начальник отдела ВНИИ ПАНХ,  
кандидат экономических наук;  
В. ХАРЧЕНКО,  
младший научный сотрудник

**В** речи на октябрьском (1976 г.) Пленуме ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев говорил: «Борьба за эффективность и качество означает, что каждый советский человек, каждый трудовой коллектив должен добиваться наивысшей производительности труда, строго соблюдать производственную дисциплину и режим экономии, изо дня в день улучшать качество своей работы, качество выпускаемой продукции».

Смысл этих слов прост и ясен — забота о добротности продукции, сокращении брака, различных потерь становится делом каждого. В связи с этим значительно изменились и задачи технического контроля. Для работников ОТК авиаремонтного завода № 404 главной целью стало не отделять годную продукцию от бракованной, не регистрировать дефекты, а проводить профилактическую работу, принимать срочные меры для предотвращения возможных ошибок, контролировать нормальный ход производства и безусловное соблюдение каждым исполнителем технологического процесса.

Возьмем такой пример. Мы привыкли к тому, что широкой гласности придается работа передовиков производства. Об их успехах говорят на собраниях, сообщают молнии. И это само собой разумеется. О недостатках же обычно предпочитают умалчивать. Бывало и так: контролер обнаружит брак в работе исполнителя, исполнитель понесет соответствующее наказание и, как правило, за пределы бригады случай старались не выносить. Теперь каждое нарушение правил технологии, любая ошибка становятся предметом обсуждения в бригаде, во всех сменах и на всех производственных участках. По этому поводу выпускаются сигнальные листы, вывешиваются бюллетени на «Экране качества». Работники ОТК производят анализ дефекта, вскрывают причины его появления, заслушивают исполнителя.

Так, в цехе ремонта поршневой авиатехники слесарь-сборщик А. И. Кулева при сборке двигателя АШ-82Т обнаружила, что внутренняя пружина одного клапана сделана из тонкой проволоки, предназначенной для двигателя другого типа. Старший контрольный мастер цеха вместе с мастером участка разобрали причины брака. Оказалось, что проводивший дефектацию пружин А. А. Журавлев нарушил ее технологию. Дефектовщик понес соответствующее наказание, а старший контрольный мастер проверил знания рабочего по технологии всех процессов, с которыми ему приходится иметь дело.

Нарушение было обсуждено на участке дефектации и со всем личным составом цеха. Контролеры ОТК объяснили рабочим, от чего произошел дефект, и подробно разобрали с ними технологию всей операции. Подобные случаи в цехе уже не повторялись.

Для того, чтобы придать профилактической работе более направленный характер, по вторникам на заводе проводится «День качества». Утром в цехах вновь прорабатываются допущенные за неделю ошибки, при этом особое

внимание уделяется принятым мерам. Вся эта информация поступает в ОТК завода. Начальник отдела готовит доклад и вечером выступает с ним на совещании ИТР у директора завода. Здесь руководители цехов еще раз читаются о том, что сделано для предотвращения нарушений.

Таким образом, ни один случай не остается без внимания администрации, по каждому проводится комплекс организационных мероприятий. Значение совещаний еще и в том, что инженерно-технические работники берут на заметку все, что произошло в других цехах, и вместе с контролерами ОТК принимают в своих подразделениях своевременные меры.

## НА СТРАЖЕ КАЧЕСТВА

Была перестроена и организация социалистического соревнования. Теперь качество продукции рассматривается как основной показатель деятельности каждого цеха при ежемесячном подведении итогов соревнования на предприятии. Это обязывает администрацию цехов, сменных мастеров, бригадиров и технологов заниматься вопросами качества постоянно. На всех участках ведется наглядный учет сдачи продукции в ОТК с первого предъявления и учет состояния рабочих мест. Исполнители знают о результатах своей деятельности за предыдущий день и видят, на что им надо обратить особое внимание.

Так, из отдельных элементов, своего рода кирпичиков, на заводе создан надежный контроль за качеством, который осуществляют все, начиная от администрации и кончая исполнителями на местах.

Однако качество продукции зависит не только от профессионального мастерства исполнителя, но и от состояния его рабочего места, от отношения человека к оборудованию. Кажется мелочью — рабочий не отнес вовремя в ремонт инструмент или не заменил его новым. Но именно такие «мелочи», как показывает практика, приводят к нежелательным результатам. Чтобы их избежать, на заводе по понедельникам введен «санитарный час», во время которого контрольные мастера проверяют исправность инструмента, состояние каждого рабочего места, наличие технологической документации. По всем недостаткам они составляют акты и передают их руководству цеха. Все нарушения и принятые по ним меры также обсуждаются на совещании ИТР в «День качества».

Дело это сложное, кропотливое. Оно потребовало поднять на высокий уровень работу отдела снабжения и служб, занятых ремонтом инструмента и оснастки, но главная задача — обеспечить высокое качество обслуживания закрепленного оборудования сейчас на заводе достигнута.



В РАБОЧИХ  
КОЛЛЕКТИВАХ

Контрольные мастера следят, как исполнители выполняют производственные процессы, насколько верно соблюдают условия технологии ремонта в соответствии с документацией. Раз в год выполнение технологии ремонта на участках проверяют специальные комиссии,

создающиеся по приказу директора. Цель таких проверок — своевременно преградить дорогу браку.

В этих условиях значительно повысились требования и к самим работникам ОТК. Для них организованы специальные инструктажи и техническая учеба, они постоянно повышают свою квалификацию. При присвоении более высокого разряда техническим контролерам учитывается, как проводится ими на участках профилактическая работа. Больших успехов добились контролеры Г. К. Королева, Т. П. Деметьева, К. А. Арефьева, контрольные мастера А. М. Леонов, В. Ф. Бабин, мастера производственных участков И. Е. Щемелев, А. А. Рязанов, Г. И. Кучугурный, А. В. Бесов и другие.

Жизнь показала, что коллектив завода взял верный курс на создание прочной гарантии качества. В девятой пятилетке и в первый год текущей пятилетки по вине предприятия не было летных происшествий и предпосылок к ним. В этом направлении мы будем работать и дальше.

Как и на других авиаремонтных заводах, у нас успешно действуют система бездефектного труда и система управления качеством продукции. Цельный комплекс научных, технических, экономических и организационных методов позволяет систематически повышать качество ремонта авиатехники на всех этапах производства. Все больше людей включается в движение за право работать с личным клеймом, которое свидетельствует о том, что рабочая совесть — лучший контролер.

В этом году мы планируем внедрить внутризаводскую аттестацию качества. Коллектив приложит все усилия, чтобы заводской Знак качества был присвоен нескольким нашим изделиям.

**А. СЕРЕБРЯКОВ,**  
начальник ОТК  
авиаремонтного завода № 404

Двадцать лет работает на авиаремонтном заводе № 400 слесарь В. А. Котов. Он ударник коммунистического труда, шесть раз награждался Почетными грамотами Министерства гражданской авиации. Личные обязательства прошлого года передовой производитель выполнил досрочно. Участвуя в социалистическом соревновании за достойную встречу 60-летия Великого Октября, В. А. Котов успешно трудится и во втором году десятой пятилетки.

Фото В. ТИМИРЯЗЕВА.





XXV съезд КПСС поставил перед работниками высшей школы ответственные задачи. Главная из них — дальнейшее повышение уровня подготовки и идейно-политического воспитания специалистов. Решая эту задачу, коллектив Московского института инженеров гражданской авиации направляет свои усилия на то, чтобы повысить содержание и эффективность учебно-воспитательного процесса, приблизить его к реальным потребностям народного хозяйства, создать в вузе атмосферу творческой активности.

Институт располагает хорошей учебно-производственной базой. Кабинеты и лаборатории оснащены новейшим оборудованием и аппаратурой, стендами, макетами, действующими образцами авиационной техники, электронно-вычислительными машинами и техническими средствами обучения и контроля знаний. Введена первая очередь учебно-эксплуатационной базы. На учебном аэродроме и радиополигоне студенты изучают самолеты и оборудование в условиях, близких к производственным.

Ныне обучение и воспитание студентов в институте ведут 24 кафедры, возглавляемые видными учеными. Из числа преподавателей института почти десять процентов — профессора и доктора наук. Действует четыре факультета: механический, электрорадио-технический, заочный и факультет автоматики и вычислительной техники. С 1973 года институт готовит специалистов по новым учебным планам. Реализуется принцип — направленный профиль на широкой основе.

Для гражданской авиации характерны высокие темпы технического прогресса. Сфера деятельности инженерно-авиационной службы постоянно расширяется. Ее работники призваны обеспечить безопасность полетов, безотказность авиационной техники и ее эффективное использование, техническую подготовку личного состава, участвовать в доводке новых машин, проводить анализ их надежности. Учитывая это, мы непрерывно совершенствуем учебные планы, вводим новые курсы, уточняем учебные программы. Например, в учебные планы всех специальностей включены такие курсы, как «Исследование операций», «Техническая диагностика», «Управление трудовыми коллективами». Эти курсы дополняют подготовку инженеров по вопросам эксплуатации техники, прививают им навыки организаторов производства.

Принятая в институте система изучения конкретной авиационной техники начинается в цикле общеинженерных и специальных дисциплин, продолжается при изучении профилирующих и заканчивается сборами в учебно-тренировочных подразделениях Московского аэроузла и аэродромной практикой. Практическая подготовка студентов, обучающихся по специальным АСУ и ЭВМ, проводится на предприятиях отрасли непрерывно на протяжении всего периода обучения.

Наибольший эффект, как мы убедились, достигается при органическом сочетании учебного процесса с научными исследованиями, когда проблемное изложение материала и творческий поиск оказываются неотъемлемыми атрибутами обучения, когда участие студентов в исследованиях становится массовым и обязательным. В студенческом научном обществе МИИ ГА насчитывается сейчас 960 человек. Активное участие студен-

летки завершено 14 крупных научно-исследовательских работ, девять из которых сейчас успешно внедряются в практику. Экономический эффект втрое превысил затраты на их научную разработку.

Вот только некоторые из них: «Оценка эффективности методов межмашинного обмена информацией в АСУ ГА», «Автоматизированный комплекс стендов для измерения параметров бортовой радионавигационной посадочной ап-

эффективность научных исследований, улучшать квалификацию педагогических кадров.

Мы планируем создать на крупных авиапредприятиях филиалы специальных кафедр, которые позволят приблизить обучение к производственным условиям. На таких кафедрах студенты смогут выполнять текущие производственные задания и вести проблемные разработки курсовых и дипломных проектов. Тесный союз вуза с предприятиями позволит также обогатить учебные программы, формировать у будущих инженеров практические навыки и умение работать с людьми.

В 10-й пятилетке мы продолжим совершенствование учебного процесса. Будут введены технологические карты, обновлен программный материал. Шире станут использоваться технические средства обучения, тренажеры, новейшая авиационная техника. Дальнейшее развитие получит учебно-исследовательская работа студентов, а также внедрение автоматизированных систем управления различными сторонами деятельности института. К созданным подсистемам добавятся новые, охватывающие кадровые, финансовые и административно-хозяйственные вопросы.

Коллектив института будет решать теоретические и прикладные задачи комплексной оценки эффективности использования самолето-моторного парка, моделирования отрасли, системного анализа, оптимального распределения ресурсов, программного-целевого планирования и прогнозирования технических средств.

Профессорско-преподавательский состав серьезное внимание уделяет вопросам научной методики. Речь идет о методах коммунистического воспитания, определения модели специалистов гражданской авиации и содержания инженерного образования, постановки курсового и дипломного проектирования и т. д. Эта работа позволит поднять на новый уровень преподавание в вузе общественных наук и идейно-воспитательный процесс.

В этом году МИИ ГА отмечает свое шестилетие. Получает путевку в жизнь первый выпуск наших питомцев, и мы надеемся, что они с честью будут трудиться в авиапредприятиях. Во второе пятилетие коллектив института вступил обогащенным опытом, уверенный в своих силах. Эта становления успешно завершено.

С учетом перспективного плана развития Аэрофлота на предстоящие 10—15 лет институт будет готовить кадры по новым направлениям. В текущей пятилетке мы предполагаем выпускать следующих специалистов: по надежности и испытанию авиационной техники, коммерческой эксплуатации международных воздушных линий, эффективности использования самолето-моторного парка, технической эксплуатации автоматизированных систем УВД, организации и планированию коммерческой работы (на заочном факультете), технической эксплуатации бортовых пилотажно-навигационных комплексов. Таким образом, в десятой пятилетке будет окончательно определен профиль института.

И. ГОЛУБЕВ,  
ректор Московского института  
инженеров гражданской авиации,  
доктор технических наук,  
профессор

## НА НОВОМ ЭТАПЕ

Московский институт инженеров гражданской авиации — один из самых молодых вузов Аэрофлота. В этом году ему — шесть лет. Институт готовит инженеров-механиков по технической эксплуатации самолетов и двигателей, инженеров-систематиков по электронно-вычислительным машинам и автоматизированным системам управления, инженеров-экономистов по экономике и организации воздушного транспорта, инженеров-электриков по технической эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования летательных аппаратов, радиоинженеров по технической эксплуатации авиационного радиооборудования. В марте нынешнего года состоялся первый выпуск высококвалифицированных специалистов. В публикуемой статье рассказывается о сегодняшнем дне института и перспективах его развития.

ты принимают во всесоюзных конкурсах и конкурсах министерства. Семьдесят две научные работы отмечены медалями и дипломами. Так, на конкурсе по общественным наукам четыре работы награждены дипломами, а на VI Всесоюзном конкурсе студент В. Приведенцев получил диплом II степени. Кроме того, МИИ ГА постоянно принимает участие во Всесоюзном общественном смотре использования изобретений и рационализаторских предложений в народном хозяйстве. Два раза (в 1974 и 1975 гг.) по результатам смотров институт выходил на первое место и награждался переходящим Красным знаменем и денежной премией.

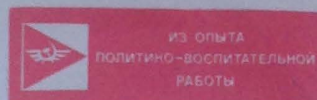
Сейчас в институте разработан системный подход к организации научных работ. На кафедрах проводятся комплексные исследования, имеются долгосрочные творческие связи с базовыми предприятиями отрасли. Коллектив решает задачи, нацеленные на обеспечение технического прогресса. Это — повышение эффективности технической эксплуатации самолетов и их систем, надежности и ресурса спецоборудования, двигателей и летательных аппаратов, разработка автоматизированных систем управления производственными процессами в гражданской авиации и т. д. Достаточно сказать, что за годы девятой пяти-

паратуры в лабораториях АТБ», «Анализ методов и технических средств автоматизации и документирования измерений параметров бортовой радионавигационной аппаратуры в АТБ», «Учет налета самолетов». Важные результаты получены в работах по методике расчета бортовой электрической сети на ЭВМ, по разработке технологического оборудования и процессов с использованием лазерной техники.

Большой упор мы делаем на то, чтобы темы курсовых и дипломных работ также исходили из нужд предприятий, чтобы уже со студенческой скамьи будущие инженеры становились соучастниками научно-технических исследований. Каждый третий проект сейчас выполняется по заявкам авиапредприятий и каждый второй из них представляет практический интерес. Так, студент А. Таганов разработал технологический процесс ремонта вертикального оперения самолета Ту-134. Новшество успешно внедряется на заводе № 400. Студенты А. Алексашин и Ю. Озернев предложили систему оповещения пассажиров в аэропорту первого класса. Ее сейчас делает завод № 408.

Десятая пятилетка — пятилетка эффективности и качества. Коллектив института стремится постоянно совершенствовать учебно-воспитательный процесс, повышать

# С УЧЕТОМ ЛИЧНЫХ КАЧЕСТВ



Неуклонное повышение качества подготовки специалистов, совершенствование методов коммунистического воспитания, улучшение учебного процесса — вот основные вопросы, которые решаются в настоящее время коллективом преподавателей Выборгского авиационного училища.

Политико-воспитательная работа ведется у нас по комплексному плану на весь период обучения. Главной задачей этого плана — выработка системного подхода, логическая последовательность и взаимосвязь всех ее форм и методов с целью достижения конечного результата — целенаправленного формирования личности активного строителя коммунизма.

Составной частью комплексного плана является индивидуальная работа с курсантами. Эта работа начинается с первых шагов курсанта в училище. В начальный период обучения командиры-воспитатели и классные руководители училища как можно больше общаются с курсантами, стремясь отыскать в характере каждого из них то лучшее, что укрепляет в человеке веру в себя, дает ему моральную поддержку. В процессе индивидуальных бесед быстрее выявляются и способности того или иного курсанта. Так, командир-воспитатель А. Н. Герасимов в разговоре с вновь прибывшими в училище юношами выяснил, что некоторые из них мечтали стать летчиками, но состояние здоровья, необходимое для этого, помешало им осуществить мечту. Командир вдумчиво занимался с этими учащимися, раскрывая перед ними перспективы и все лучшие стороны в работе авиационного техника, подкрепляя сказанное многочисленными примерами. И курсанты

постепенно перестроились на «технический лад».

Важно, чтобы ни один курсант не вышел из поля зрения преподавателя или командира-воспитателя. Если это условие соблюдено, то легче вскрываются причины того или иного проступка, и многие необдуманные решения курсанта можно своевременно предупредить или поправить. Например, в учебной группе, которой руководил В. П. Старостин, учился курсант Н. Успеваемость у него была слабой, случалось, что нарушал он и дисциплину. Чувствовалось, что курсант не уверен в себе, он даже написал рапорт об уходе из училища по собственному желанию. Однако вдумчивая индивидуальная работа преподавателя, чуткий душевный подход к курсанту дали положительные результаты. Он обрел уверенность, закончил училище и с успехом трудится на одном из предприятий Аэрофлота.

Большое значение в индивидуальной воспитательной работе принадлежит активу учебной группы. Надежный контакт с ним командира-воспитателя — залог повышения дисциплины. Это видно на примере командира В. П. Невиданова. На первом этапе он умело подобрал себе помощников и добился того, что активисты осознали свою ответственность за состояние дисциплины и успеваемости в подразделении. Теперь ни одна неудовлетворительная оценка, ни одно нарушение не остаются незамеченными — они обсуждаются в подразделении. Это отразилось при подведении итогов социалистического соревнования — группа заняла первое место.

Однако нельзя ограничиваться работой только с активом. Практика показывает, что нужно как

можно шире охватывать курсантов различными поручениями. В училище в течение всего периода обучения практически все курсанты занимаются общественно-политической практикой и организаторской работой. Более восьмидесяти процентов курсантов выполняют постоянные поручения, а остальные имеют разовые.

Мы хорошо понимаем, что только в спящем здоровом коллективе можно воспитать человека с коммунистическим мировоззрением. Наши воспитатели в своей деятельности широко используют такие формы политико-воспитательной и культурно-массовой работы, как групповое посещение кино, туристические походы, спортивные соревнования, художественная самодеятельность. Участвуя в различных общественно-полезных мероприятиях, каждый курсант осознает значимость своего труда для всего коллектива. Взять хотя бы кружки технического творчества. Под руководством преподавателей курсанты изготовили сотни действующих макетов, стендов, тренажеров, моделей вертолетов. Этим интересным делом увлечены более 250 учащихся. Между участниками того или иного кружка поддерживается постоянный дружеский контакт, основанный на общности творческих интересов. У них, как правило, выше и результаты учебы. Работы многих курсантов училища неоднократно экспонировались на ВДНХ, где были удостоены двух серебряных и семи бронзовых медалей, а четырнадцать рационализаторов стали лауреатами Всесоюзной выставки.

Около семидесяти процентов личного состава училища являются участниками художественной

самодеятельности. У нас интересно проходят часы отдыха курсантов, а главное — это способствует укреплению дисциплины. То же самое можно сказать и о спортивных секциях, которых в училище пятнадцать.

Большую воспитательную работу ведет библиотека училища. С курсантами, интересующимися литературой и искусством, проводятся беседы, им даются обзоры книг, читаются лекции о творчестве советских писателей. В училище бывали писатели и поэты В. Сосюра, Л. Барбас, Г. Горбовский и другие. В отделе техники работники библиотеки постоянно пропагандируют литературу об авиационных конструкторах, летчиках, космонавтах, а также журналы «Гражданская авиация», «Авиация и космонавтика», «Крылья Родины». Формы индивидуальной работы с курсантами, такие, как личная беседа, совет, консультация или оказание помощи по тому или иному вопросу, также применяются работниками библиотеки.

За годы своего существования Выборгское авиационное училище имени Маршала авиации С. Ф. Жаворонкова подготовило немало специалистов Аэрофлота. Здесь сложились определенные традиции, а у преподавателей выработался свой почерк. Характерно, что большинство выпускников имеют высокую теоретическую подготовку и хорошую практическую выучку.

Коллективу воспитателей и преподавателей предстоит еще много потрудиться над усовершенствованием методов и форм политико-воспитательной работы, и они приложат максимум усилий для выполнения задач, поставленных XXV съездом КПСС в области специального среднего образования.

**Я. ВАСИЛЬЕВ,**  
заместитель  
начальника училища  
по политико-  
воспитательной работе

г. Выборг.

## СЕМИНАР ПРОШЕЛ УСПЕШНО

В Москве состоялся семинар начальников отделов по политико-воспитательной работе управлений. Обсуждался вопрос: «О дальнейшем совершенствовании политико-воспитательной работы в гражданской авиации в свете решений XXV съезда партии, октябрьского (1976 г.) Пленума ЦК КПСС».

С докладом выступил заместитель начальника Управления по политико-воспитательной работе МГА В. Ф. Сацюк.

Опытом организации и проведения политико-воспитательной работы в коллективах Аэрофлота поделились начальники отделов ПВР — Е. Корешков (Украинское управление ГА), М. Нестеров (Приволжское управление ГА),

Л. Николас (Северо-Кавказское управление ГА), Е. Алтунин (Восточно-Сибирское управление ГА), Л. Марычев (Дальневосточное управление ГА), Н. Чернов (Литовское управление ГА), С. Романок (Тюменское управление ГА), М. Завацкий (Белорусское управление ГА).

Для участников семинара были прочитаны лекции: «О совершенствовании работы с кадрами в свете решений XXV съезда КПСС» (начальник Управления кадров МГА С. П. Мамичев), «Внешнеполитическая деятельность КПСС по осуществлению решений XXV съезда КПСС» (лектор Всесоюзного общества «Знание» В. П. Лысенко), «Актуальные проблемы идеологической борьбы на совре-

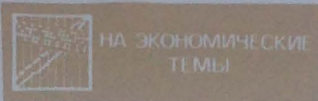
менном этапе» (лектор ЦК КПСС В. И. Плетников), «Актуальные проблемы нравственного воспитания молодежи в свете решений XXV съезда партии» (кандидат философских наук А. Т. Эффендиев) и другие.

Перед участниками семинара выступил член коллегии МГА, начальник Управления политико-воспитательной работы Г. И. Полежаев.

Семинар прошел под знаком мобилизации авиарботников на успешное выполнение заданий и социалистических обязательств на 1977 год и десятой пятилетки в целом, на дальнейшее повышение эффективности и качества работы.

**А. СТАРЫХ**

г. Москва.



В своей речи на торжественном собрании, посвященном вручению городу-герою Туле медали «Золотая Звезда», Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев сказал: «Неуклонный подъем уровня жизни народа был и остается стержневым направлением всех наших планов — и на ближайшее время, и на длительную перспективу». По мере последовательного наращивания экономического потенциала, совершенствования социалистических общественных отношений все более укрепляется материально-техническая база для реализации лозунга партии: «Все во имя человека, для блага человека». В условиях развития социализма открываются новые широкие возможности для успешного осуществления этой программной цели.

Главным источником доходов советских людей является оплата их труда. Поэтому дальнейший рост народного благосостояния, усиление материального стимулирования труда находятся в прямой связи с общегосударственными мероприятиями по повышению заработной платы трудящихся.

За годы девятой пятилетки, как известно, были подняты тарифные ставки и оклады 55 миллионам тружеников производственных отраслей народного хозяйства. На финансирование этого крупномасштабного мероприятия государство ежегодно выделяет примерно 11 миллиардов рублей.

В гражданской авиации на новые ставки и оклады переведено 83 процента личного состава: работники эксплуатационных предприятий, ремонтных заводов, строительно-монтажных управлений, производственных подразделений, научных учреждений и учебных заведений. В результате средняя заработная плата в отрасли возросла на 13,6 процента, в том числе рабочих и служащих — на 18,6 и инженерно-технических работников — на 16 процентов (при фактическом росте ставок и окладов у рабочих и служащих — на 21,4 и ИТР — на 18,9 процента).

Введение новых ставок и окладов позволило улучшить соотношение уровня оплаты труда различных категорий авиаработников, обеспечило преимущественный рост зарплат для тех, кто занят на таких участках, как заправка, мойка, загрузка самолетов и другие. Так, средняя заработная плата заправщиков возросла на 23 процента, мойщиков самолетов — на 26, техников баз эксплуатации радиотехнического оборудования и связи — на 25 процентов. Значительную прибавку получили квалифицированные рабочие, мастера, техники, инженерно-технические работники и служащие. Существенно увеличилась заработная плата ведущих и старших специалистов эксплуатационных авиапредприятий и авиаремонтных заводов.

Хозяйственные руководители, комитеты профсоюза провели большие организационно-технические мероприятия, чтобы выявить

внутренние источники средств для введения новых условий оплаты труда. Часть таких средств была изыскана за счет совершенствования технологии, организации производства, внедрения новых типов авиатехники, машин и оборудования, повышения эффективности и качества использования самолето-моторного парка, совмещения профессий.

Много внимания было уделено улучшению нормирования труда. Всем предприятиям, с учетом имеющих резервов, установлены задания по повышению действующих норм выработки. На ремонтных заводах число рабочих-сдельщиков, имеющих технически обоснованные нормы, возросло на 7 процентов и достигло 65,8 процента. Нормы выработки стали более напряженными, в результате чего сократилось число производственников, которые немало перекрывали их. Например, на предприятиях Всесоюзного объединения «Авиаремонт» контингент рабочих, выполняющих полторы нормы, уменьшился более чем в 2,5

производительности, безопасности и регулярности полетов, качеством ремонта и технического обслуживания самолетов и вертолетов, экономией и рациональным расходованием сырья, материалов и топливно-энергетических ресурсов.

Министерством и ЦК профсоюза уточнены «Рекомендации по премированию работников эксплуатационных предприятий гражданской авиации». Определение размеров премий и других выплат из фонда материального поощрения, его распределение, утверждение смет расходования этого фонда производятся администрацией предприятия совместно с комитетом профсоюза. Основная часть фонда материального поощрения в управлениях гражданской авиации направляется на текущее премирование и вознаграждение по итогам работы предприятия за год.

Опыт работы предприятий гражданской авиации свидетельствует о том, что правильная разработка и внедрение различных систем пре-

ского и некоторых других управлений предусмотрены показатели качества работы.

В последнее время все больше средств фонда материального поощрения направляется на премирование победителей внутрипроизводственного и индивидуального соревнования. Только в прошлом году управления гражданской авиации израсходовали на это более четырех миллионов рублей.

Выплаты авиаработникам из фонда материального поощрения по итогам года рекомендовано производить независимо от продолжительности непрерывного стажа работы на данном предприятии, но с учетом личного вклада в результате труда коллектива в течение года. Иначе говоря, — за выполнение и перевыполнение производственных заданий, участие в создании и внедрении новой технологии, в рационализаторской и изобретательской работе. А работникам неосновной деятельности, не получающим вознаграждения за выслугу лет, размер годового вознаграждения определя-

# КАЖДОМУ-

раза при одновременном росте производительности труда и заработной платы.

Проведена также определенная работа по совершенствованию нормирования труда рабочих-повременщиков. Это сделано за счет более широкого применения нормированных заданий, норм обслуживания и нормативов численности. На авиаремонтных заводах удельный вес рабочих-повременщиков, труд которых нормируется, составляет 60,5 процента, а в эксплуатационных предприятиях — 85 процентов. Улучшение условий труда и уточнение перечней профессий и работ, оплачиваемых по повышенным тарифным ставкам, дали возможность сократить число рабочих, занятых на тяжелых производственных операциях.

Продолжается совершенствование нормирования труда инженерно-технических работников и служащих. В настоящее время 90 процентов ИТР и 95 процентов служащих эксплуатационных предприятий охвачено нормативами численности и нормативами обслуживания.

Осуществлены меры по улучшению форм и систем оплаты и премирования в целях повышения их стимулирующей роли в повышении эффективности производства и качества работы. На ремонтных заводах и в эксплуатационных предприятиях большинство рабочих-сдельщиков переведено на сдельно-премиальную систему оплаты труда. Они премируются прежде всего за выполнение и перевыполнение количественных показателей в сочетании с качественными, а также за работу по технически обоснованным нормам. На всех предприятиях пересмотрены условия и размеры премирования. При этом больше стало уделяться внимания взаимосвязи размеров премий с конечными результатами труда, повышением

мирования способствуют усилению заинтересованности рабочих, летно-подъемного состава, инженерно-технических работников и служащих в улучшении общих итогов производства. Так, в Бориспольском, Тбилисском, Ростовском, Курском и многих других авиапредприятиях разработаны и применяются положения о премировании летно-подъемного состава из фонда материального поощрения за выполнение и перевыполнение плана по производительности полетов. На авиационно-технической базе Минского предприятия размер премии поставлен в прямую зависимость от качества подготовки самолетов и вертолетов. При условии выполнения месячного норматива выработки премии техническому составу может быть уменьшена в случае сдачи продукции со второго или последующих предъявлений. При четырех предъявлениях премия совсем не начисляется. Специалистам, имеющим право на самоконтроль качества выполняемых работ, премия из фонда материального поощрения повышается на 50 процентов.

В Симферопольском и Иркутском авиапредприятиях внедрен метод технико-экономического планирования и материального стимулирования на базах эксплуатации радиотехнического оборудования и связи. Проведенное там совершенствование нормирования и разработка карт технического обслуживания аппаратуры позволили выполнять работы с меньшим по численности составом. Существенно повысились производительность труда и качество обслуживания радиосредств. Размер премии находится в прямой связи от конкретных результатов работы каждого исполнителя. В положении о премировании руководителей, инженерно-технических работников и служащих Белорус-

ется и с учетом продолжительности непрерывного стажа.

Широкое распространение в Аэрофлоте приобрела практика принятия встречных планов. При выполнении их отчисления в фонд материального поощрения производятся по полным нормативам. В результате этого управления и предприятия в 1976 году дополнительно начислили в этот фонд свыше 5 миллионов рублей.

Однако наряду с положительными фактами в деятельности администрации и комитетов профсоюза по введению новых тарифных ставок и окладов, усилению стимулирующей роли заработной платы и премий в повышении эффективности и качества работы имеются недостатки. В основном они связаны с тем, что в отдельных коллективах подготовка к переходу на новые условия оплаты труда не подкреплялась широкой разъяснительной работой. Некоторые республиканские и территориальные комитеты профсоюза слабо контролировали осуществление этого важного дела, допускали формализм при проверке готовности предприятий к введению новых тарифных ставок. Объединенные и местные комитеты профсоюза еще мало привлекают к участию в разработке положений о премировании и контроле за их правильным применением.

В Армянском, Коми, Молдавском, Якутском и ряде других управлений допущено несоответствие размера премий, выплачиваемых из фонда материального поощрения рабочим, ИТР и служащим, с установленными рекомендациями. В Тбилисском авиапредприятии средства на премирование рабочих из фонда материального поощрения снизились с 9,4 до 4,3 процента, а на премирование ИТР и служащих возросли с 37,8 до 58 процентов.



## ХОРОШИЙ СТАРТ

Для Нефтеюганска, второго города Тюменской области по добыче нефти, регулярная связь его с «большой землей» имеет исключительное значение. И авиаторы с этой задачей успешно справляются. В короткие сроки летный и инженерно-технический состав освоил вертолеты Ми-8. Много сил и энергии в подготовку экипажей вложили опытные командиры Н. Круленев, Н. Власов, В. Чурбаков, бортмеханик М. Сабитов и другие. В трудных условиях работы коллектив АТБ. Не имея доков и ангаров, под суровым северным небом комсомольцы и молодежь сумели овладеть сложной техникой, обеспечить выполнение плана и безопасность полетов. Большая заслуга в этом комсомольско-молодежных бригад, возглавляемых С. Смагиным, А. Писаренко, А. Пяткиным.

Не щадили сил коллективы базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи, службы движения, отдела перевозок и наземных служб, которые также справились со стоящими перед ними задачами.

Летом 1977 года из Нефтеюганска проложат прямые воздушные линии в Москву, Сочи, Куйбышев, Свердловск, Омск и другие промышленные и культурные центры страны.

Большое будущее «воздушных ворот» Нефтеюганска ждет в десятой пятилетке. В этом году начнется строительство нового аэровокзала, объектов производственного и служебного назначения.

**В. ПЫСЕНКО,**  
заместитель командира  
авиапредприятия  
по политико-воспитательной  
работе

## НАЙТИ СЕБЯ

Добрая слава идет в коллективе Центрального авиатехсклада о бригадире комплектовщицы Р. М. Малкиной. Раиса Мартьяновна пришла сюда сразу после окончания восьмого класса. Ей, как самой старшей в семье, пришлось помогать родителям поднимать на ноги братьев и сестер. Сначала она вела учет материальных ценностей, а через некоторое время стала комплектовщицей.

Нелегко было ей на первых порах. Но Раиса Мартьяновна старалась не отставать от старших товарищей, хорошо понимая, что от четкой работы здесь, на складе, во многом зависит своевременное обслуживание самолетов на предприятиях.

С тех пор прошло двадцать четыре года. Сейчас Р. М. Малкина возглавляет бригаду комплектовщиц, которая считается лучшей на складе. Коллектив досрочно выполнил план первого года десятой пятилетки, успешно справился с высочайшими социалистическими обязательствами, взятыми на первый квартал 1977 года.

Труд комплектовщицы по заслугам отмечен. За успехи, достигнутые в девятой пятилетке, Раиса Мартьяновна награждена медалью «За трудовую доблесть».

**С. ПАНТЮХИНА**

г. Москва.

Дополнительные средства, поступающие в фонд материального поощрения, не всегда распределяются пропорционально, в соответствии с запланированной сметой. Несмотря на то, что в 1973—1976 гг. размер этих средств увеличился с 3 до 5 процентов, многие управления использовали их не полностью. А производимые выплаты далеко не везде еще связаны в должной мере с условиями соревнования. Премии по итогам соревнования нередко выдаются без достаточного учета действительного трудового вклада коллектива и отдельного работника.

С переходом на новые условия оплаты труда в авиапредприятиях производятся переосмотр действующих положений о премировании из фонда заработной платы и фонда материального поощрения. При этом предлагается устанавливать более высокие премии на работах, где применяются технические обоснованные нормы выработки и прогрессивные нормативы численности труда. Однако в Домодедовском и Внуковском авиапредприятиях по-

торских и проектных организациях; около 5 миллионов — в учреждениях материально-технического снабжения, заготовок, сбыта, аппарате управления и других.

Повышение ставок и окладов вводится постепенно: с декабря 1976 года по февраль 1977 года — в районах Крайнего Севера и в местностях, приравненных к ним, а также в районах Дальнего Востока, Сибири и Европейского Севера; в декабре 1977 года — в районах Урала, Казахстана, Средней Азии, в Волго-Вятском районе и в Поволжье. Сроки введения новых условий оплаты труда в других районах страны будут определены в планах на последующие годы десятой пятилетки.

Постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС о повышении ставок и окладов труженникам непроизводственных отраслей народного хозяйства затрагивает большую круг авиаработников. Оно открывает возможность осуществить дальнейшее улучшение соотношения в оплате работников различных категорий и

правлений организации труда и нормирования имеет распространение передового опыта. В настоящее время министерство и ЦК профсоюза обобщают опыт пересмотра норм труда по инициативе рабочих и разрабатывают соответствующие рекомендации.

Распространению таких начинаний способствуют проводимые в ряде управлений экономические совещания по вопросам организации труда. В прошлом году на хорошем деловом уровне они прошли в Северо-Кавказском, Приволжском, Таджикском и ряде других управлений. В Таджикском управлении, в частности, на такое совещание были приглашены не только экономисты, но и весь командно-руководящий состав. На основе внесенных предложений намечены конкретные меры повышения эффективности производства за счет роста производительности труда без увеличения численности работников.

Большие и ответственные задачи по повышению эффективности и качества всей нашей работы, ус-

# ПО ТРУДУ

ложение о премировании работников АТБ было составлено так, что почти все они получали премии в максимальном размере, что не стимулировало рост производительности труда. Сейчас это положение исправлено.

Имеются случаи использования средств, выделенных на одновременное поощрение за выполнение особо важных заданий, на другие цели: премирование за оформление стенов, досок почета, участие в смотрах... В отдельных предприятиях недостаточно заботятся о материальном стимулировании личного состава в борьбе за повышение производительности полетов, улучшение использования самолетов и вертолетов, экономии материалов, авиатоплива, электроэнергии.

В соответствии с программой социального развития и дальнейшего подъема уровня жизни народа, выработанной XXV съездом партии, ЦК КПСС, Совет Министров СССР и ВЦСПС в конце минувшего года приняли постановление о повышении минимальной заработной платы рабочих и служащих с одновременным увеличением ставок и окладов среднеоплачиваемых категорий работников, занятых в непроизводственных отраслях народного хозяйства. Заработная плата будет повышена 31 миллиону работников — в среднем на 18 процентов. Затраты государства на это в расчете на год составят 7 миллиардов рублей.

Предусматривается поднять заработную плату новому большому отряду специалистов и служащих. Среди них — 10 миллионов работников просвещения, здравоохранения, культуры и искусства; 11 миллионов труженников торговли, общественного питания, жилищно-коммунального хозяйства и бытового обслуживания населения; 5 миллионов человек, занятых в научно-исследовательских, конструкторских и проектных органи-

зациях; около 5 миллионов — в учреждениях материально-технического снабжения, заготовок, сбыта, аппарате управления и других.

Повышение ставок и окладов вводится постепенно: с декабря 1976 года по февраль 1977 года — в районах Крайнего Севера и в местностях, приравненных к ним, а также в районах Дальнего Востока, Сибири и Европейского Севера; в декабре 1977 года — в районах Урала, Казахстана, Средней Азии, в Волго-Вятском районе и в Поволжье. Сроки введения новых условий оплаты труда в других районах страны будут определены в планах на последующие годы десятой пятилетки.

Постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС о повышении ставок и окладов труженникам непроизводственных отраслей народного хозяйства затрагивает большую круг авиаработников. Оно открывает возможность осуществить дальнейшее улучшение соотношения в оплате работников различных категорий и

усилить стимулирующую роль заработной платы в реализации задачи пятилетнего плана. Ставки и оклады авиаработников непроизводственной сферы поднимаются до уровня ставок и окладов близких им по характеру деятельности и квалификации труженников, работающих непосредственно на производстве. Таким образом, в гражданской авиации, как и в других отраслях народного хозяйства, обеспечивается неуклонное претворение в жизнь принципа равной оплаты за равный труд.

Хотелось бы подчеркнуть, что перевод на новые тарифные ставки и оклады нельзя рассматривать как эпизодический этап. «Повышение заработной платы, — подчеркивал товарищ Л. И. Брежнев, — это закономерный результат роста общественной производительности труда. Зависимость здесь простая: чем эффективнее наша работа, тем выше возможности нашего государства».

Надо признать, что подчас на авиапредприятиях недооценивается такое действенное средство повышения производительности труда, как нормирование труда рабочих-повременщиков. Устанавливаемые плановые задания (где они имеются) и нормативы выработки иногда не требуют особых усилий для их выполнения и даже значительно перевыполнения. Это отрицательно сказывается на росте производительности труда и является причиной необоснованной сверхплановой численности штата, что влечет за собой повышенный расход фонда заработной платы.

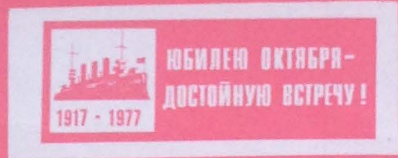
Для внедрения прогрессивных нормативов выработки необходимо настойчиво осуществлять мероприятия по комплексной механизации технологических процессов, связанных с подготовкой авиатехники к полету и техническим обслуживанием. Большое значение для внедрения прогрессивных на-

пешному выполнению планов 1977 года и десятой пятилетки поставлены перед коллективом Аэрофлота министром гражданской авиации товарищем Б. П. Бугаевым. В десятой пятилетке за счет повышения производительности труда предстоит получить свыше половины прироста общего объема запланированной авиатранспортной работы. Поэтому проблема эффективного использования трудовых ресурсов, дальнейшая разработка и внедрение прогрессивных, научно обоснованных нормативов труда по-прежнему является исключительно важной. От ее успешного решения зависит все наши производственные достижения и реализация намеченной на пятилетку социальной программы, обеспечивающей последовательный рост материального благосостояния авиаработников.

С большим воодушевлением восприняли гражданские авиаторы постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки». В ответ на этот призыв они еще выше поднимают свою трудовую активность и творческую инициативу. Все авиационные коллективы приняли высокие социалистические обязательства на 1977 год — год 60-летия Великого Октября — и пятилетку в целом, стремятся умножить свой вклад в выполнение исторических решений XXV съезда КПСС.

**В. ТЕРЕШКИН,**  
начальник Управления  
организации труда  
и заработной платы МГА;

**О. ФРОЛОВ,**  
заведующий отделом  
производственной работы  
и заработной платы  
ЦК профсоюза авиаработников,  
кандидат экономических наук



Каждый ульяновец гордится тем, что живет и трудится в городе, где родился вождь мирового пролетариата, основатель Коммунистической партии и Советского государства Владимир Ильич Ленин. С таким чувством трудятся и работники Ульяновского авиапредприятия.

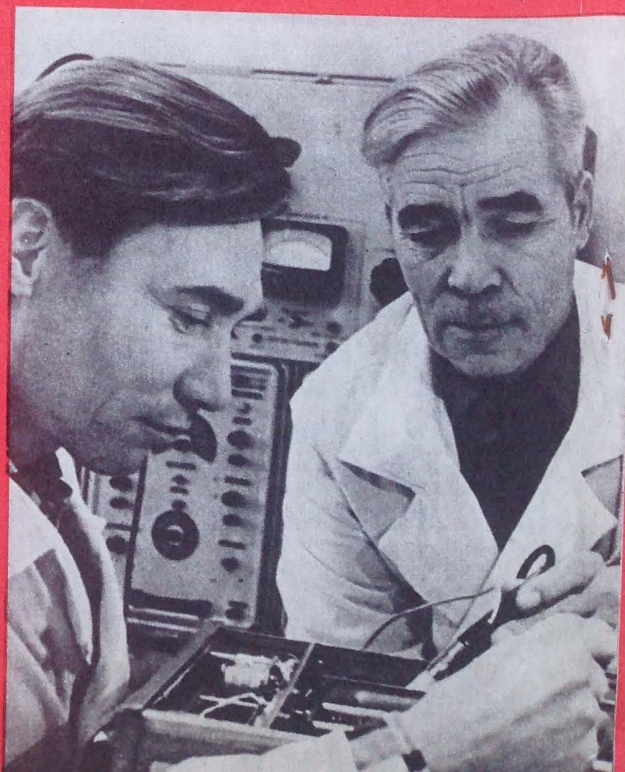
Большое воодушевление в коллективе вызвали решения октябрьского [1976 г.] Пленума ЦК КПСС, положения и выводы, содержащиеся в речи Генерального секретаря ЦК партии товарища Л. И. Брежнева. Ульяновские авиаторы досрочно выполнили государственный план и социалистические обязательства 1976 года. С высокой творческой активностью работают они и во втором году десятой пятилетки.

Отвечая конкретными делами на постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки», коллектив авиапредприятия принял встречный план — перевыполнить годовую программу по участковому пассажирообороту на два миллиона пассажиро-километров и получить не менее 20 тысяч рублей сверхплановой прибыли. Государственное задание 1977 года по всем основным показателям авиарботники решили завершить к 29 декабря, а по авиационно-химической обработке полей колхозов и совхозов области — к 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции. За счет использования внутренних резервов на 0,5 процента по сравнению с планом возрастут коммерческая загрузка и занятость кресел, производительность полетов и налет на один списочный самолет Як-40.

Среди служб авиапредприятия, бригад, смен и экипажей развернулась борьба за выполнение плана первых четырех месяцев к 107-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. Авиаторы прилагают все силы, чтобы сдержать данное слово, порадовать Родину новыми успехами в труде.

*За проверкой радиоаппаратуры самолета Ан-24 — молодой авиатехник лаборатории АИРЭО Л. А. Сидоров и его наставник ветеран труда И. И. Кирик. По итогам социалистического соревнования в прошлом году им обоим присвоено звание «Лучший по профессии». Успешно трудятся они и во втором году пятилетки.*

# НА РОДИНЕ ИЛЬИЧА



Экипаж самолета Ан-2, где командиром В. А. Марсаков, план авиационно-химических работ на 1976 год завершил еще в сентябре прошлого года и вышел победителем социалистического соревнования в подразделении, которое возглавляет В. А. Протасов. Этот коллектив — один из инициаторов борьбы за выполнение четырехмесячного задания к 107-й годовщине со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Обязательство, принятое авиаторами, подкрепляется конкретными делами. По традиции перед каждым вылетом на авиационно-химические работы экипаж обсуждает задание с командиром подразделения. На снимке (слева направо): В. А. Протасов, второй пилот И. В. Меркулов, авиатехник В. А. Бизяев, авиамеханик С. П. Семенов и командир корабля В. А. Марсаков.



Пилоты всегда спокойны, когда за пультом управления воздушным движением находится коммунист диспетчер В. Е. Белоусов. Его отличает прекрасное знание своего дела, собранность и дисциплинированность. Он возглавляет совет общественных инспекторов по безопасности полетов. За успехи в труде В. Е. Белоусову присвоено звание «Лучший по профессии».



Заслуженной славой в коллективе пользуется диспетчер службы организации перевозок Л. М. Чебурова. За восемь лет работы в предприятии она в совершенстве овладела своей профессией и вышла в число победителей социалистического соревнования. По призыву Лидии Михайловны и других передовиков производства в службе развернулось соревнование за достойную встречу 60-летия Великого Октября.



На участке трудоемких регламентов авиационно-технической базы неизменных успехов добивается бригада, которой руководит Н. В. Коннов. Встаёт на трудовую вахту в честь 107-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина, коллектив ежедневно выполняет сменные задания на 130—140 процентов. На снимке (сверху вниз): Н. В. Коннов, авиатехники Н. П. Мурзин и А. В. Шибалов за обслуживанием двигателя самолета Як-40.

Фото В. ГРЕБНЕВА.





# ЧЕМ ПЛАТИТ ГЕКТАР

**ТЕСНАЯ ДРУЖБА СВЯЗЫВАЕТ АВИАТОРОВ С ТРУЖЕНИКАМИ КОЛХОЗОВ И СОВХОЗОВ СТАВРОПОЛЬЯ. СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО КРАЯ ВЕДЕТСЯ В СЛОЖНЫХ ПОГООДНО-КЛИМАТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ. ПОЭТОМУ ПОЛУЧЕНИЕ ВЫСОКИХ И УСТОЙЧИВЫХ УРОЖАЕВ ЗЕРНОВЫХ, КОРМОВЫХ И ДРУГИХ КУЛЬТУР ВО МНОГОМ ЗАВИСИТ ОТ СВОЕВРЕМЕННОГО ВНЕСЕНИЯ УДОБРЕНИЙ, ПРОВЕДЕНИЯ МЕЛИОРАТИВНЫХ И ДРУГИХ ВИДОВ РАБОТ, В КОТОРЫХ САМОЕ НЕПОСРЕДСТВЕННОЕ УЧАСТИЕ ПРИНИМАЮТ ЭКИПАЖИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ АВИАЦИИ.**

**НЕДАВНО В ОДНОМ ИЗ ПЕРЕДОВЫХ РАЙОНОВ СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ — ИПАТОВСКОМ — СОСТОЯЛАСЬ ВСТРЕЧА АВИАТОРОВ И ЗЕМЛЕДЕЛЬЦЕВ ЗА «КРУГЛЫМ СТОЛОМ» ЖУРНАЛА «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ». В НЕЙ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ПЕРВЫЙ СЕКРЕТАРЬ ИПАТОВСКОГО РАЙКОМА КПСС В. В. КАЛЯГИН, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ А. А. ЯРОВОЙ, КОМАНДИР СТАВРОПОЛЬСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ В. Г. ХАЙРУЛЛИН, РУКОВОДИТЕЛИ И ГЛАВНЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ХОЗЯЙСТВ, РАБОТНИКИ РАЙОННОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА, ЗНАТНЫЕ ХЛЕБОРОБЫ И ОВЦЕВОДЫ, ПИЛОТЫ.**

**РЕЧЬ ЗА «КРУГЛЫМ СТОЛОМ» ШЛА О ТОМ, КАК СДЕЛАТЬ ДОСТОЯНИЕМ КАЖДОГО ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ, НАКОПЛЕННЫЙ В РАЙОНЕ И ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ НА ВДНХ СССР.**

Многое ли способна дать ставропольская земля? С этого, по всему видно, самого актуального для земледельцев края вопроса начал разговор за «круглым столом» первый секретарь Ипатовского райкома КПСС **В. В. КАЛЯГИН**. И тут же ответил: «Да, многое. Но задача эта отнюдь непростая».

**В. В. Калягина** понять нетрудно. Район расположен в засушливой зоне, значительная часть земель — солончаки. В пятнадцати хозяйствах — 400 тысяч гектаров угодий, из них 285 тысяч — пашня. Каждый из этих гектаров требует пристального внимания и умелой обработки. И, если в местах с достаточным количеством осадков, поле может простить оплошность, в здешних условиях любой недосмотр непременно обернется потерями.

Ипатовцы не только выращивают хлеб, хотя интенсивное производство товарного зерна — одна из основных задач района. Гордость ипатовцев — тонкорунное племенное овцеводство. Согласно генеральной схеме специализации к концу пятилетки в районе будет свывезено полумиллиона голов высокопродуктивных овец. Стало быть, к работам о хлебном поле прибавляется не менее важная забота о пастбищах и развитии кормовой базы.

Как же сделать ниву тучной, а луг щедрым? Жизнь показала, что самый верный путь — химизация. При внесении на поля удобрений зерновые дают прибавку по 3—4 центнера с гектара. Что касается многолетних трав, то здесь результаты еще весомее. Например, в 1971 году урожай люцерны составлял в районе 246 центнеров с гектара. В 1976 году удобрений внесено в два раза больше и урожайность достигла 416 центнеров.

В связи с этим, отметил **В. В. Калягин**, перед работниками колхозов и совхозов встает еще одна проблема: как внести большое количество удобрений в лучшие агротехнические сроки, чтобы получить от них максимальную отдачу? Если пользоваться наземной техникой, то ее можно применять, как правило, только при посевном внесении удобрений. Между тем наибольший эффект достигается при подкормке посевов поздней осенью, в февральско-мартовские «окна» и ранней весной, то есть в те периоды, когда наземная техника не может выехать в поле. Таким образом, само собой напрашивается вывод в пользу авиации. К тому же ее производительность в 3,5—4 раза выше, чем наземной техники. Так что земледельцы нашего района давно уже оценили преимущества авиации.

— Хотелось бы проиллюстрировать слова первого секретаря райкома цифрами, — вступил в беседу главный агроном племзавода «Ипатовский» **И. К. ОХРИМЕНКО**. — Затраты, связанные с приобретением одного центнера аммиачной селитры и внесением ее в почву наземной техникой, обходятся хозяйству в 7 рублей 14 копеек. Если тот же центнер селитры внести под посевы с воздуха, затраты возрастут до 7 рублей 83 копеек. На первый взгляд складывается впечатление, что самолет невыгоден. Кстати, до недавних пор такого мнения придерживались многие руководители и специалисты наших хозяйств.

Но давайте посмотрим на дело с другой стороны. Наилучший срок внесения удобрений в нашей зоне — вторая половина февраля и первая половина марта. В этот период удобрения ложатся в таломерзлую почву и дают наи-

большой эффект. Однако именно в этот период наземная техника бессильна. Если же сделать подкормку в более ранние или поздние сроки, когда наземная техника может выехать в поле, коэффициент использования удобрений резко падает. Между тем при своевременной подкормке посевов аммиачной селитрой мы получаем прибавку урожая, которая дает только чистого дохода пять рублей на каждый центнер удобрений. Таким образом, первоначальные издержки окупаются сторицей. Если взять не аммиачную селитру, а суперфосфат, то здесь эффективность применения авиационного метода еще выше.

К аналогичным выводам пришли также в колхозе «Вторая пятилетка» и племзаводе «Большевик». Как рассказали главные агрономы этих хозяйств **Ф. Т. ИЛЬЧЕНКО** и **С. К. СИГИДА**, благодаря своевременному внесению удобрений под многолетние травы и посевы кормовой свеклы урожайность этих культур из года в год повышается. Например, в племзаводе «Большевик» каждый гектар дает 695 центнеров зеленой массы люцерны. В колхозе «Вторая пятилетка» получен рекордный урожай кормовой свеклы — 928 центнеров с гектара.

Как уже говорилось, значительную часть сельхозугодий района составляют солончаковые земли. Нельзя ли их улучшить, заставить работать на урожай? С таким вопросом обратился к участникам «круглого стола» Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии СССР мастер овцеводства госплемзавода «Ипатовский» **В. С. РУДЕНКО**. Вопрос вызвал оживленный разговор. И это далеко не случайно, ибо в комплексе мер по увеличению эффективности сельскохозяйственного производства на Ставрополье работе по улучшению солонцовых земель отводится чрезвычайно важное место.

Основной прием улучшения солонцовых почв, как объяснил заместитель начальника районного управления сельского хозяйства **А. С. ДАВИДЬЯНЦ**, — химическая мелиорация с внесением в землю веществ, содержащих кальций. Таким веществом является фосфогипс, который в больших количествах скапливается в виде отходов производства на расположенном неподалеку Невинномысском химкомбинате. В десятой пятилетке в районе планируется провести гипсование на площади более тринадцати тысяч гектаров, для чего потребуются внести не менее 100 тысяч тонн фосфогипса. Ставропольские авиаторы, к сожалению, никогда не занимались этой работой, между тем без их помощи в хозяйствах не обойтись.

— Согласен, — откликнулся на затронутую проблему заместитель начальника Северо-Кавказского управления гражданской авиации **А. А. ЯРОВОЙ**. — Гипсование солонцовых почв — нужное и полезное дело. Со своей стороны мы готовы принять все меры к тому, чтобы освоить этот новый для нас вид авиационно-химических работ. Тем более, что подобные работы успешно ведутся в Прибалтике и других районах страны. Как говорится, съездим за опытом и возьмем на вооружение все передовое, что там имеется. Но и в хозяйствах должны позаботиться о том, чтобы к началу этих работ было все необходимое. Я имею в виду прежде всего добротные посадочные площадки с твердым покрытием, механизированные загрузчики и тому подобное. В против-

**Центральный Комитет КПСС призывает колхозников, рабочих совхозов, механизаторов, ученых, специалистов сельского хозяйства, работников промышленности, поставляющей селу материально-технические средства, активно включиться в социалистическое соревнование за достижение в 1977 году высоких рубежей в сельском хозяйстве и выражает уверенность, что они впишут в юбилейном году новую, яркую страницу в развитие этой жизненно важной отрасли нашей экономики.**

Из письма Центрального Комитета КПСС колхозникам, рабочим совхозов, механизаторам, ученым, специалистам сельского хозяйства, работникам промышленности, поставляющей селу материально-технические средства, всем трудящимся Советского Союза.

ном случае нам будет сложно выполнить все заявки в срок и с высоким качеством.

На замечание А. А. Ярового тут же отозвался В. В. КАЛЯГИН. Он сказал, что на пленуме краевого комитета КПСС, посвященном мерам по развитию сельского хозяйства в засушливых районах Ставрополя, перед колхозами и совхозами поставлена задача в кратчайшие сроки создать необходимую базу для работы с минеральными удобрениями, в том числе и с фосфогипсом. Среди этих неотложных мер — строительство взлетно-посадочных площадок для использования сельскохозяйственной авиации.

А главный инженер-строитель управления сельского хозяйства Р. М. МОИСЕЕНКО добавила, что в районе уже ведется активная работа по реализации постановления пленума крайкома КПСС. В частности, строятся два межхозяйственных склада на пять тысяч тонн удобрений каждый. Хозяйства, расположенные поблизости от районного центра, будут получать удобрения со складских помещений спецсельхозтехники, емкость которых увеличивается до десяти тысяч тонн. Кроме того, каждое хозяйство имеет свои склады. Что касается взлетно-посадочных площадок с твердым покрытием, то они будут построены в достаточном количестве.

— Поскольку речь зашла о том, чтобы создать все условия для высокоэффективной работы авиаторов, — заметил командир Ставропольского авиапредприятия В. Г. ХАЙРУЛЛИН, — неплохо бы предоставить экипажам, закрепленным за колхозами и совхозами, жилье непосредственно в хозяйствах. Такая практика оправдала себя в Ново-Александровском, Труновском, Нефтекумском и других районах края. Получив квартиру в хозяйстве, пилоты как бы становятся членами этого коллектива, им не приходится волноваться за семью, от которой они оторваны практически на весь сезон авиационно-химических работ.

Мысль В. Г. Хайруллина пришлась по душе директору совхоза «Софиевский» В. А. ЖЕРНОВОМУ, секретарю парткома племзавода

«Ипатовский» П. П. КУЛИНЧЕНКО и другим хозяйственным и партийным руководителям. Однако поддержав ее, они высказались и за то, чтобы в будущем прочнее связать авиаторов с землей, организовать их работу по методу звеньевых системы. Другими словами, нужно сделать так, чтобы экипаж был заинтересован не только в количестве обработанных с воздуха гектаров, но и в конечных результатах своей работы, то есть в получении высокого урожая. В свою очередь хозяйства должны определить дополнительную оплату тем экипажам, которые трудились особенно добросовестно.

— Может быть это и правильно, — вступил в беседу командир летного подразделения Пятигорского авиапредприятия А. И. ЮРЧЕНКО. — Но мне думается, сегодня на первый план выдвигается другая проблема. Имеется в виду организация четкого взаимодействия между авиаторами и работниками сельского хозяйства. Чего греха таить, многие колхозы и совхозы нередко прибегают к помощи авиации в «пожарном порядке», то есть в случаях крайней необходимости. А это не дает возможности спланировать рациональное использование самолетного парка. В результате и хозяйства, и летные подразделения оказываются в накладе. Путь здесь один: заключение договоров. В этом плане есть чему поучиться у наших соседей — краснодарцев. Работникам сельского хозяйства Ставрополя было бы нелишне ознакомиться с их опытом и использовать его применительно к местным условиям. Что касается авиаторов, то мы сделаем все для максимального удовлетворения заявок труженников села. Не случайно Пятигорское предприятие теперь будет специализироваться только на применении авиации в народном хозяйстве.

Большой разговор зашел о качестве авиационно-химических работ. На этой проблеме заострили внимание председатель колхоза имени Ленина В. П. КОЛБАСИН, председатель колхоза имени Кирова В. И. СКЛЯРОВ, главный агроном племзавода «Советское руно» П. Ф. ГОЛУБЬ и другие участники встречи. Это

и понятно. Девиз десятой пятилетки — эффективность и качество, и каждый советский человек стремится осуществить его не на словах, а на деле.

Среди авиаторов Ставрополя широкое распространение получил почин Героя Социалистического Труда командира Ан-2 Краснодарского авиапредприятия А. Н. Кулакова и командира Ан-2 Шахтинского предприятия А. Н. Бойко, которые выступили с инициативой развернуть социалистическое соревнование за высокую эффективность и качество авиационно-химических работ. В частности, участник встречи за «круглым столом» командир Ан-2 В. Э. ПЕВЦОВ взял со своим экипажем высокие обязательства и успешно их выполняет. Только в совхозе «Ипатовский» он обработал за сезон свыше 26 тысяч гектаров угодий. Что касается качества, то все заявки выполняются только на «хорошо» и «отлично».

В ответ на письмо Центрального Комитета КПСС колхозникам, рабочим совхозов, механизаторам, ученым, специалистам сельского хозяйства, работникам промышленности, поставляющей селу материально-технические средства, всем трудящимся Советского Союза экипаж обязался работать еще лучше. Свои трудовые достижения пилоты посвящают 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции.

Так же ударно трудятся присутствующие за «круглым столом» М. П. ГОЛУБЬ и Е. А. КОБУС. В графе «качество», которая имеется в каждой заявке на выполнение авиационно-химических работ, у них, как и у В. Э. Певцова, только хорошие и отличные оценки.

Говоря о вкладе авиаторов в подъем сельскохозяйственного производства, многие участники беседы высказали мысль о том, что при современных масштабах авиационно-химических работ селу нужна более мощная и производительная авиатехника, более совершенное специальное оборудование. Отсюда понятен интерес, который был проявлен к новому сельскохозяйственному самолету М-15. В колхозах и совхозах Ставрополя ждут эту машину и надеются, что она поможет сделать колос еще полновеснее, а ниву — щедрее.

Что может дать ставропольская земля? Чем заплатит гектар земледельцу? Говоря словами первого секретаря Ипатовского РК КПСС В. В. Калягина, земля эта может дать многое, гектар не забудет вложенного в него труда. Не случайно в десятой пятилетке перед краем поставлена задача — довести производство зерна до 4,5 миллионов, мяса — до 377 тысяч тонн, молока — до 1035 тысяч, шерсти — до 37 тысяч тонн, яиц — до 1 миллиарда 200 миллионов штук. Внести свою лепту в решение этой задачи — почетный долг не только труженников села, но и авиаторов.

Беседу за «круглым столом» вели А. ТРОШИН, Е. ТАРАСЕНКО.

Развитию и укреплению содружества авиаторов и земледельцев большое внимание уделяют местные партийные и советские органы Ставропольского края. На снимке: первый секретарь Ипатовского РК КПСС Виктор Владимирович Калягин (в центре) с экипажем самолета Ан-2 В. П. Роговым и В. К. Андреевым перед началом авиационно-химических работ.





СЛАГАЕМЫЕ  
БЕЗОПАСНОСТИ  
ПОЛЕТОВ

Постоянное совершенствование квалификации летного состава — одно из главных условий успешной летной работы. Согласно новому Положению о классификации, введенному в январе 1976 г., срок действия летного свидетельства — один год. Чтобы продлить его и подтвердить ранее присвоенный класс, надо сдать зачеты по специальным дисциплинам, технике пилотирования и самолето-вождению. Записи о подтверждении и оценки заносятся в летные книжки.

Таким образом, в Аэрофлоте систематически проверяются теоретические знания и практические навыки пилотов и штурманов, борtmехаников и бортрадистов, а также других членов экипажей, что создает благоприятные условия для их роста. Как свидетельствуют данные высшей и местных квалификационных комиссий, уровень летного мастерства специалистов гражданской авиации непрерывно повышается. В настоящее время более 94 процентов командиров кораблей Ту-154 имеют высший класс, на Ил-62 — все командиры экипажей, на других реактивных самолетах — около половины.

Рост квалификации летных кадров обеспечивает высокую эффективность и качество нашей работы, повышает регулярность и безопасность полетов. Кроме того, специалисты высшего класса — основной резерв для переучивания и освоения современной авиатехники. От прочности и разносторонности их знаний и навыков в немалой мере зависит успех эксплуатации поступающих в Аэрофлот самолетов. И, наконец, уровень классности командиров кораблей и руководителей подразделений, старших штурманов и борtmехаников во многом определяет качество ввода в строй других специалистов, в частности, вторых пилотов.

Иными словами, борьба за высокое мастерство — это одна из надежных основ успеха всей летной работы. Поэтому ей уделено большое внимание в плане мероприятий министерства на десятую пятилетку. Согласно этому плану и приказу министра, в текущем году переосвидетельствование проходит летный состав самолетов Як-40 и Ан-24.

Опыт такой работы уже имеется. В свое время проверялась классность пилотов Ил-62 и Ту-154 в Центральном управлении международных воздушных сообщений и Московском транспортном и Казахском. Основная масса летчиков тяжелых транспортных самолетов показала тогда отличную теоретическую и практическую подготовку.

Но были обнаружены и посредственные и даже неудовлетворительные знания. На основании недостатков, вскрытых комиссиями по переосвидетельствованию, министерство разработало меры, направленные на улучшение организации теоретической учебы и тренировок на авиапредприятиях,

в учебно-тренировочных подразделениях, в школах высшей летной подготовки, потребовало более активно и действенно использовать такие эффективные формы обучения, как послеполетные разборки, конференции, методические совещания.

Летные подразделения получили большую практическую помощь. Они укреплены высококвалифицированными и опытными кадрами инженеров-пилотов. Созданы благоприятные предпосылки для повышения технической грамотности пилотов и других специалистов. Значительно расширилась база тренажеров. Насколько эффективно использована ее по-

освидетельствования — повысить ответственность командно-руководящего состава управлений и авиапредприятий, командиров кораблей за безопасность полетов.

На случай комиссиям предоставлено право повышать классность без сдачи экзаменов тем, кто в особых условиях полета проявил высокие знания и практические навыки, строго выдержал указания инструкций и наставлений. И, наоборот, те, кто допустил серьезную оплошность, могут быть понижены в классе. Так случилось с заместителем командира летного подразделения Б. Осадчим из Дальневосточного управления, который понижен до второго

классности местных комиссий на то, чтобы они заранее организовали необходимые консультации по перечню вопросов, подлежащих проверке, объективно подошли к оценке знаний и навыков авиаторов. Представители ВКК могут выборочно проверить несколько специалистов второго и третьего классов.

Серьезное внимание, как уже говорилось, уделяется переосвидетельствованию командиров летных подразделений, инструкторов. Они в немалой степени отвечают за становление молодых специалистов, ввод их в строй, осуществляют текущие контрольные проверки. Поэтому от уровня их

## ВЫСОКИЙ КЛАСС- ГАРАНТИЯ МАСТЕРСТВА

мощь, покажет начавшееся переосвидетельствование экипажей Ан-24 и Як-40.

Почему именно они оказались первыми в плане очередной проверки? Во-первых, указанные самолеты наряду с другими эксплуатируются в подавляющем большинстве авиапредприятий. Во-вторых, они выполняют полеты в различных климатических и географических условиях Сибири, Дальнего Востока, Алтая и Кавказа. В-третьих, по многим трассам полеты производятся с несколькими промежуточными посадками. Таким образом, работа на самолетах Як-40 и Ан-24 сопряжена с определенными трудностями, которые особенно проявляются при обслуживании местных воздушных линий.

Учено и другое. В составе экипажей этих самолетов — много пилотов, которые не так давно летали на самолете Ан-2. А переход на реактивные воздушные корабли, как известно, сопряжен с преодолением некоторых психологических барьеров. Например, немало усилий требуется, чтобы перестроить себя на пилотирование по приборам, на комплексное использование средств навигации, самолето-вождения и УВД. Да и сами полеты в экипаже, состоящем теперь уже не из двух, а трех-четырех человек, требуют более четкого взаимодействия.

Работа на Як-40 и Ан-24 для многих пилотов — не только переход на новую авиатехнику, но и, можно сказать, один из кульминационных моментов профессионального роста. Именно летный состав этих самолетов в большинстве авиапредприятий является резервом подготовки кадров на воздушные корабли высшего класса. Следовательно, его переосвидетельствование — своего рода смотр этого важного резерва.

Нельзя не отметить, что в некоторых авиапредприятиях, число специалистов первого и второго классов незначительно. Отсюда вытекает еще одна задача пере-

класса и назначен командиром корабля. Переведен на должность второго пилота и понижен в классности командир корабля Восточно-Сибирского управления И. Майоров.

Основная работа по переосвидетельствованию возложена на высшую и местные квалификационные комиссии. Активную помощь им должны оказывать руководители управлений и авиапредприятий. Они призваны заранее подготовить специальное помещение для приема зачетов. Там необходимо иметь нужные средства и наглядные пособия. Ко времени зачетов следует позаботиться о наличии экипажей на базах, то есть продумать план проведения полетов и отпусков.

В предприятия заблаговременно разосланы указания по проверке, установлена очередность. В этом году будет переосвидетельствован летный состав тринадцати управлений. В первом квартале — Якутского и Молдавского, во втором — Дальневосточного, Белорусского и Эстонского, в третьем — Архангельского, Армянского и Грузинского. Переосвидетельствование пилотов и штурманов первого класса ведется только представителями высшей квалификационной комиссии (ВКК) с привлечением специалистов местных комиссий и учебно-тренировочных подразделений.

Остальной летный состав местных квалификационных комиссий проверяют по графику, утвержденному министерством. Этим комиссиям предоставлено право отстранять от полетов лиц, знания которых не соответствуют присвоенному ранее классу. В дальнейшем они будут направляться в Учебно-методический центр при Ульяновской ЦВЛП на дополнительную подготовку, после чего их аттестует высшая квалификационная комиссия.

В связи с высокими требованиями к переосвидетельствованию хотелось бы обратить внимание ру-

ководителей местных комиссий на то, чтобы они заранее организовали необходимые консультации по перечню вопросов, подлежащих проверке, объективно подошли к оценке знаний и навыков авиаторов. Представители ВКК могут выборочно проверить несколько специалистов второго и третьего классов.

Проверка в Якутском управлении показала, что отдельные руководители авиапредприятий безответственно отнеслись к этому делу. В результате часть летных специалистов понижена со второго до третьего класса. А отдельные пилоты и штурманы показали недостаточные знания по воздушнo-правовой подготовке. В процессе работы комиссии выяснилось, что в летных подразделениях не хватает документов, регламентирующих летную работу. Многие экземпляры руководств по летной эксплуатации не укомплектованы дополнениями и изменениями, хотя в централизованном порядке они выслаивались в управление.

Выводы и обобщения, сделанные по ходу и результатам переосвидетельствования в Якутском управлении, обсуждены с представителями местных квалификационных комиссий. Выработаны дополнительные рекомендации и указания. Дело теперь за тем, чтобы неуклонно их выполнять.

Таким образом, главная цель переосвидетельствования — поднять класс и трудовую активность летного состава на достижение высоких показателей производительности полетов, обеспечить их регулярности и безопасности, составляющих основу летной работы высокого качества.

**В. ПОТЕМКИН,**  
первый заместитель  
начальника Управления  
летной службы МГА

# НА ЛИНИИ КУРСА

Самолет заходит на посадку. И командир экипажа, и диспетчер внимательно следят за тем, чтобы выдерживалась линия заданного курса. Существует несколько способов определения отклонений от нее. Одни из них — с помощью посадочного радиолокатора. И хотя они применяются довольно часто, все же обусловлены некоторыми ограничениями.

Например, способ интерполяции применим, начиная с удаления не более 5 км от точки начала отсчета дальности. На удалениях, превышающих эти нормы, линии равных отклонений почти сливаются с линией курса и данный способ уже непригоден.

Сравнение линейной величины отметки и удаления ее от линии курса возможно только при отклонениях, не превышающих тройной величины самой отметки. Как известно, размер засветки изменяется в зависимости от места нахождения самолета, от установленного усиления приемника, режима работы радиолокатора, степени поляризации радиоволн и других факторов. Влияние их в определенной мере и вносит погрешность в расчеты.

Нельзя признать оптимальным и метод использования контрольных линий угловых меток. В этом случае расчет бокового уклонения требует много времени, особенно когда положение отметки произвольно и не совпадает с угловыми метками. В этот момент диспетчеру надо уделять больше внимания руководству посадкой, и задержки в подаче команд или передаче информации о положении воздушного судна недопустимы.

Освободиться от указанных недостатков позволяет специальная номограмма, построенная в тех же координатах, что и радиолокационное изображение на экране индикатора курса. Отличается она лишь наглядностью представления о положении самолета относительно линии курса. Линии номограммы являются линиями равных отклонений, которые распространены на всю зону действия радиолокатора (рис. 1).

В основе расчета номограммы закон геометрического соответствия радиолокационного изображения на экране плану местности (рис. 2).

Линии отклонений параллельны оси взлетно-посадочной полосы и располагаются симметрично на расстояниях  $d$  от нее ( $d=0 \pm 50, \pm 250, \pm 500, \pm 750, \pm 1000, \pm 1500, \dots, \pm 5000$  м). Это расстояние больше нуля, если отклонение происходит в сторону, противоположную месту установки радиолокатора относительно полосы (ВПП). Когда отклонение происходит в сторону установки радиолокатора, то  $d$  меньше нуля.

Линии отклонений в точках  $C_d, N$  пересекаются с рядом концентрических дуг, соответствующих меткам дальности. Центром этих дуг является точка установки антенны

курса, а величины радиусов определяются по формуле:

$$r_N = 1000 N + \sqrt{d_0^2 + d_T^2},$$

где  $N$  — номер метки дальности;  $d_0$  — расстояние от точки  $A$  до оси ВПП в метрах;  $d_T$  — расстояние от точки начала отсчета дальности до проекции точки  $A$  на ось ВПП. Точки  $B_d, N$  являются проекциями точек  $C_d, N$  на линию, параллельную оси взлетно-посадочной полосы и проходящую через точку установки антенны курса. Находим угол:

$$\alpha_{d, N} = \arcsin \frac{d + d_0}{r(N)}$$

Он больше нуля при всех положительных значениях  $d$ , а также при отрицательных, если  $d < d_0$ .

При отрицательных значениях  $d$ , если  $d > d_0$ , то  $\alpha_{d, N}$  меньше нуля.

Построение номограммы осуществляется в прямоугольных координатах. По оси абсцисс откладываются номера меток дальности в логарифмическом масштабе, соответствующем масштабу развертки дальности на экране индикатора курса. На оси ординат обозначаются величины  $d, N = k \alpha'(d, N)$ , где  $k$  — коэффициент пропорциональности, который равен ширине изображения на индикаторе, разделенной на зону обзора радиолокатора в горизонтальной плоскости. Величина угла  $\alpha'(d, N)$  определяется по формуле:

$$\alpha'_{d, N} = \frac{\alpha}{n} + \alpha_{d, N},$$

где  $n=2$ , если линия, параллельная оси ВПП и проходящая через точку  $A$ , делит зону обзора на две равные части;  $n=3$ , если зона обзора делится в отношении 1:2, причем увеличенная часть зоны обзора направлена к ВПП.

$$d_{d, N} = \frac{1}{\alpha} \left( \frac{\alpha}{n} + \arcsin \frac{d + d_0}{1000N + \sqrt{d_0^2 + d_T^2}} \right)$$



СПАСАЕМЫЕ  
БЕЗОПАСНОСТИ  
ПОЛЕТОВ

Предлагаемая номограмма может быть выгравирована на прозрачной пластине из органического стекла и подсвечиваться, что позволяет применять ее в затемненном помещении диспетчерского пункта. Она должна быть установлена в непосредственной близости от экрана. Более полно реализовать достоинства данного способа определения отклонений позволяет аппаратура, которая с помощью шкафа графической информации может совместить изображение на бумаге и «картинку» на экране индикатора.

Кроме задач управления воздушным движением, номограмма может быть использована при обучении диспетчерского состава и для расшифровки фотоснимков заходов воздушных судов на посадку.

А. КРЫНИН,  
начальник лаборатории НОТ  
авиапредприятия  
г. Уфа.

Рис. 1.

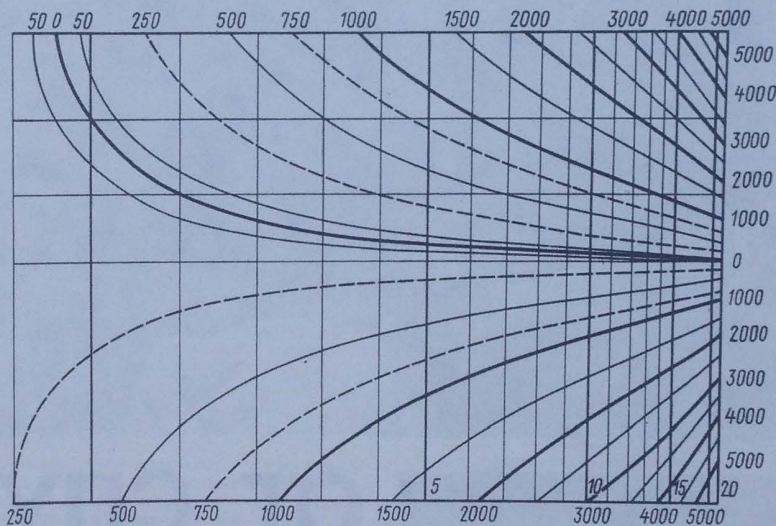
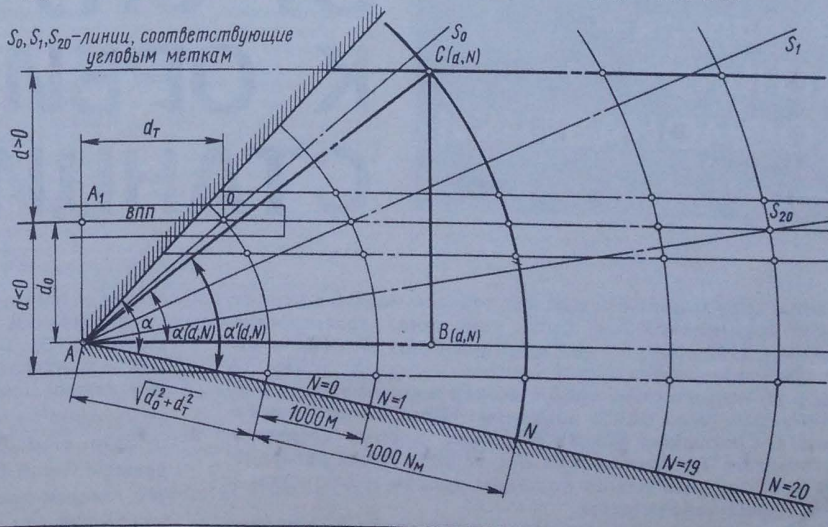


Рис. 2.





**12 апреля —  
ДЕНЬ  
КОСМОНАВТИКИ**

## **ОТ СПУТНИКА- К ОРБИТАЛЬНЫМ СТАНЦИЯМ**

В этом году исполняется 20 лет первого полета в космос. Начало космической эры было положено, как известно, 4 октября 1957 года, когда Советский Союз впервые в мире осуществил запуск искусственного спутника Земли. А вскоре на космическую орбиту вышел первопроходец Вселенной, гражданин СССР, коммунист Юрий Алексеевич Гагарин. Он проложил дорогу в космос другим советским космонавтам. Так начали свой отсчет часы новой исторической эры, которые можно с полным правом назвать звездными часами человечества.

Со времени запуска первого искусственного спутника

Земли и полета Ю. А. Гагарина произошло много выдающихся событий, связанных с освоением космического пространства. Знаменательным и памятным в этом отношении был и минувший 1976 год. Как он прошел, какие конкретные задачи решались, что было сделано! На эти вопросы по просьбе редакции журнала отвечает руководитель подготовки советских космонавтов, летчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза, кандидат технических наук, генерал-лейтенант авиации Владимир Александрович ШАТАЛОВ.



— Владимир Александрович, расскажите, пожалуйста, об итогах очередного «космического года».

— Прошедший год, первый год десятилетия, был ознаменован новыми крупными достижениями отечественной космической науки и техники. Трудно даже перечислить все, что удалось выполнить в этой области. Поэтому остановлюсь лишь на некоторых из них.

В истекшем периоде, как вы знаете, на околоземной орбите находилась и функционирует поныне орбитальная научная станция «Салют-5». На этой станции экипажем корабля «Союз-21» в составе Б. В. Волюнова и В. М. Жолобова во время сорокадвятисуточного полета был проведен комплекс разнообразных исследований. Эта работа внесла большой вклад в развитие науки о нашей планете, в дальнейшее изучение природных ресурсов страны. Часть собранных ими очень ценных материалов уже обработана и используется учеными.

Важным этапом в исследовании космоса явился полет корабля «Союз-22», которым управляли В. Ф. Быковский и В. В. Аксенов. Основной целью этого полета были отработка и усовершенствование научно-технических средств изучения из космоса географических характеристик поверхности нашей планеты в интересах народного хозяйства. Для решения поставленных задач на борту «Союза-22» была установлена многозональная фотоаппаратура, разработанная специалистами ГДР и СССР и изготовленная на народном предприятии «Карл Цейс Йена» в Германской Демократической Республике.

В процессе восьмисуточного полета члены экипажа проводили фотографирование участков земной поверхности территории Советского Союза и ГДР. Съемки осуществлялись в шести спектральных диапазонах. Выполнен ряд медико-биологических экспериментов по дальнейшему изучению влияния факторов космического полета на живые организмы.

— Каковы перспективы международного сотрудничества в космосе?

— Тенденция к совместным работам, к широкому международному сотрудничеству ясно проявляется в национальных космических программах.

Советский Союз сотрудничает в области освоения и изучения космического пространства со многими странами. Это государства Европы, Азии, Африки, Америки. Достаточно вспомнить о совместном советско-американском космическом полете на кораблях «Союз» и «Аполлон» с образованием на околоземной орбите комплекса, который Леонид Ильич Брежнев назвал прообразом будущих международных космических станций.

Более десяти лет ведется плодотворное сотрудничество с братскими социалистическими странами в рамках «Интеркосмоса». Эта программа основана на полном равноправии, взаимопомощи и товарищеской поддержке. Усилиями девяти социалистических стран — Болгарии, Венгрии, ГДР, Кубы, Монголии, Польши, Румынии, СССР и Чехословакии, помимо искусственных спутников, запущены десятки метеорологических ракет, осуществлено более двадцати экспериментов по различным отраслям науки.

Запуск спутника «Интеркосмос-15» ознаменовал появление нового поколения спутников — автоматических универсальных орбитальных станций. Несомненно, что с каждым годом будут открываться все более широкие перспективы социалистической интеграции в космических исследованиях.

*Недавно общественность нашей страны отметила 70-летие со дня рождения академика Сергея Павловича Королева, лауреата Ленинской премии, дважды Героя Социалистического Труда, выдающегося конструктора ракет и космических летательных аппаратов. На снимке: академик С. П. Королев и первый полетчик космоса, летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза Ю. А. Гагарин. Май, 1961 г.*

Фото А. СЕРГЕЕВА.

— Уже сегодня изучение нашей планеты с помощью космических кораблей и аппаратов создало целое направление в современной науке — космическое земледевие. Какие достижения в этом плане вы можете выделить?

— Выступая на XXV съезде КПСС, президент Академии наук СССР А. П. Александров сказал, что выдающиеся работы по исследованию космического пространства сегодня неизмеримо расширили возможности телевидения и связи, позволили через систему «Орбита» приобщить к Центральному телевидению миллионы людей, обеспечивают навигацию и штормовые предупреждения, начинают использоваться в геологической разведке, лесоведении, в сельском хозяйстве.

Космонавтика значительно увеличила поступление новой научной информации. Лишь за десять дней работы на орбите только одного геофизического спутника можно получить такое количество сведений, скажем, о магнитном поле Земли, какое в обычных условиях удалось бы собрать примерно за десять лет. А, допустим, прогнозы Гидрометеослужбы СССР, для составления которых используются спутники «Метеор», позволяют ежегодно сохранить материальные ценности на многие миллионы рублей. Служба наблюдения и предупреждения стихийных бедствий, служба навигации, картография любого участка земного шара — все это дает нам сейчас космическое земледевие.

— В последнее время все чаще приходится слышать упоминания о требованиях эргономики применительно и к космической, и к авиационной технике.

— В космонавтике, как нигде, строжайше учитываются все рекомендации эргономистов, направленные на создание таких условий труда, при которых он становится наиболее производительным. Ведь в космосе так необходимы слаженность и четкость во взаимодействии человека со сложными автоматическими системами. Все эти требования учитываются при проектировании и строительстве орбитальных станций.

Объем орбитальной станции «Салют» около ста кубических метров. Компоновка ее жилых и рабочих отсеков очень удобна, предусмотрен необходимый комфорт. Специальная автоматическая аппаратура поддерживает нужную температуру и влажность. А несколько регенерационных установок поглощают углекислый газ, обогащая атмосферу станции кислородом. Приятные для восприятия интерьеры и общая эстетика станции также не остались без внимания конструкторов.

— Владимир Александрович, чтобы вы хотели в заключение беседы пожелать нашим гражданским авиаторам!

— С работниками Аэрофлота у нас, космонавтов, давно уже сложились самые наилучшие отношения. Мы много летаем с гражданскими летчиками, часто видимся с ними. По установившейся традиции космонавты, завершившие очередной полет в космосе, приходят на встречу с работниками центрального аппарата Министерства гражданской авиации и рассказывают о проделанной работе.

Мы благодарны авиаторам за то, что они с большим пониманием относятся к нашему труду и заинтересованно следят за развитием космонавтики. Экипажам космических кораблей «Союз-18» и «Союз-21» было очень приятно получить во время их орбитальных полетов теплые приветствия министра гражданской авиации маршала авиации Бориса Павловича Бугаева с пожеланием успешного выполнения запланированных заданий.

Со своей стороны мы горячо желаем работникам доблестного Аэрофлота новых больших достижений в деле превращения в жизнь исторических решений XXV съезда КПСС. Желаем им в совершенстве освоить новую авиационную технику десятой пятилетки и, в частности, грузовой самолет Ил-76 и самолет-аэробус Ил-86.

Новых вам успехов, дорогие наши друзья и товарищи, на нелегких дорогах воздушного океана!

Беседу вела Р. КУЗНЕЦОВА.

## ДОМ-МУЗЕЙ С. П. КОРОЛЕВА

Нельзя без волнения идти по тихой, осененной березами, улице Житомира к дому, где семьдесят лет назад сделал свои первые шаги будущий главный конструктор космических кораблей.

Сейчас здесь дом-музей С. П. Королева. В его экспозиции — тысячи документов, личных вещей, переданных родными, друзьями, коллегами прославленного ученого. По-прежнему, как и много лет назад, отсчитывает время маятник старинных часов в доме Королевых. А маленький школьный глобус, подаренный любимому внуку бабушкой, как-будто только что остановил свое вращение от усилия детской руки.

И, наверно, не случайно напоминает стремительную ракету металлическая чернильница на письменном столе. Ее собственными руками смастерил учащийся строительной профессионально-технической школы Сергей Королев, получивший здесь свои первые земные специальности — кровельщика и каменщика.

А вот копия объявления: «Кто всем, кто интересуется проблемой «межпланетных сообщений», просьба сообщить об этом по адресу...»

Это объявление напоминает о тридцатых годах, когда начинала и развивала свою деятельность группа изучения ракетного движения (ГИРД), начальником которой вскоре стал Сергей Павлович. В августе 1933 года эта группа начала готовиться близ подмосковной станции Нахабино к запуску первой в нашей стране жидкостной ракеты. Королев заявил тогда: «Пусть ракета взлетит накануне Дня Воздушного Флота». И она взлетела. В специальном номере газеты ГИРДа, посвященном этому событию, С. П. Королев писал: «Первая советская ракета на жидком топливе пущена. День 17 августа, несомненно, является знаменательным днем в жизни ГИРДа и, начиная с этого момента, советские ракеты должны летать над Союзом Республик...»

Восемнадцать секунд продолжался полет этой ракеты. За ним последовали десятки, сотни других. И вот наступило 4 октября 1957 года вместе с запуском первого искусственного спутника Земли зажглась космическая заря человечества. Об этом напоминает модель спутника, висящая под потолком музея. И здесь же в углу стоит другая модель: трехступенчатой ракеты «Восток».

По экспонатам музея можно зримо проследить этапы космической эпопеи. 12 апреля 1961 года гражданин Советского Союза коммунист Юрий Гагарин на корабле «Восток» открыл эру полетов человека в космос. И поэтому бесконечно дорог посетителю музея красный кусок материи — стартовая повязка С. П. Королева, которую он носил на космодроме Байконур в тот исторический день.

Одна за другой перед взором проходят фотографии, где запечатлен Сергей Павлович. В их числе снимок, на котором Леонид Ильич Брежнев вручает С. П. Королеву вторую Золотую Звезду «Серп и Молот».

Недалеко от дома-музея, на площади Советов, сооружен памятник дважды Герою Социалистического Труда, творцу первых космических кораблей С. П. Королеву. Авторы этого памятника — скульптор, народный художник Украины, лауреат Государственной премии СССР профессор А. П. Олейник и архитектор А. Д. Корнеев. В левой руке фигуры Королева — модель первого искусственного спутника Земли. Взор его устремлен вдаль.

Тридцать лет назад С. П. Королев сказал о Циолковском, что тот жил впереди своего времени. Сегодня то же самое мы можем сказать о Сергее Павловиче.

Все новые и новые космические корабли уходят в неизведанные миры. Штурм космоса продолжается.

Р. ЕФИМОВ,  
инженер



КОМСОМОЛЬСКИЕ  
БУДНИ

# ИДЕТ ЛЕНИНСКИЙ ЗАЧЕТ

Придавая исключительно важное значение дальнейшему усилению коммунистического воспитания молодежи, мобилизации комсомольцев на активное участие в выполнении исторических решений XXV съезда партии, планов десятой пятилетки, ЦК ВЛКСМ принял постановление о Всесоюзном Ленинском зачете «Решения XXV съезда КПСС — в жизнь!» Он будет проходить в три этапа.

Первый этап посвящается 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Комсомольцам и молодежи предстоит продолжить глубокое изучение материалов XXV съезда КПСС, Отчетного доклада Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева на съезде. В этот период комсомольские организации призваны помочь каждому молодому человеку активно включиться в патриотическое движение «Пятилетке эффективности и качества — энтузиазм и творчество молодых», широко развернуть массовое соревнование за почетное право подписать Рапорт Ленинского комсомола Центральному Комитету КПСС к 60-летию Великого Октября.

Второй этап посвящается 60-летию Ленинского комсомола. Во всех комсомольских организациях развернется работа по дальнейшему совершенствованию марксистско-ленинской учебы в свете решений XXV съезда КПСС, изучению ленинских заветов, героической истории Ленинского комсомола. Дальнейшее развитие получит социалистическое соревнование.

Третий этап Всесоюзного зачета посвящается 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. В этот период предстоит широко развернуть изучение жизни и революционной деятельности В. И. Ленина, его гениальных трудов, исторической речи на III съезде комсомола. Дальнейшее развитие социалистического соревнования среди комсомольско-молодежных коллективов должно проходить под лозунгом борьбы за успешное завершение десятой пятилетки.

Всесоюзный Ленинский зачет «Решения XXV съезда КПСС — в жизнь!» прочно вошел в практику работы комсомольских организаций предприятий, учреждений и учебных заведений гражданской авиации, стал важной частью всей системы коммунистического воспитания молодых авиаработников. Он помогает обеспечить единство идейно-политического, трудового и нравственного воспитания, играет важную роль в повышении общественной и трудовой активности молодых авиаторов, в их стремлении работать лучше. В соответствии с указанием министра гражданской авиации товарища Б. П. Бугаева в 1977—1980 годах в Аэрофлоте проводится смотр работы комсомольских организаций по выполнению решений XXV съезда партии и Всесоюзный Ленинский зачет. С этой целью разработан комплексный план мероприятий по коммунистическому

воспитанию молодежи гражданской авиации в свете требований XXV съезда партии и октябрьского (1976 г.) Пленума ЦК КПСС.

Уверенные в своих силах, полные творческой энергии и оптимизма трудятся комсомольцы и молодежь Аэрофлота во втором году десятой пятилетки. Молодые авиаработники активно включились во Всесоюзное социалистическое соревнование под девизом «Работать лучше, повышать эффективность и качество!» Около двадцати тысяч членов ВЛКСМ борются за почетное право подписать Рапорт Ленинского комсомола ЦК КПСС к 60-летию Великого Октября.

Большую роль в повышении общественной и трудовой активности молодых авиаработников призвана сыграть общественно-политическая аттестация. Во всех комсомольских организациях созданы аттестационные комиссии. В них включены представители администрации, партийных и профсоюзных организаций, передовики производства, ветераны труда. Комиссии в ходе подготовки к Ленинскому зачету помогают молодежи глубоко проанализировать итоги своей работы и учебы, наметить новые рубежи.

В настоящее время все участники Ленинского зачета приняли личные комплексные планы «Учиться коммунизму — строить коммунизм!» На их основе ведется и комсомольская работа. Организаторская деятельность комитетов ВЛКСМ подкрепляется общественно-политическими мероприятиями. Например, в предприятиях Красноярского управления стало традицией проведение кинолекториев «Герой и эпоха», в Грузинском управлении постоянно действует школа комсомольского политпросвещения. В практику работы комсомольской организации Псковского авиапредприятия прочно вошло заслушивание отчетов членов ВЛКСМ на бюро, собраниях о выполнении ими личных комплексных планов. Чтобы активизировать участие молодежи в Ленинском зачете, комитет комсомола авиапредприятия разработал темы лекций и рефератов и объявил конкурс.

Хорошо работает аттестационная комиссия в комсомольской организации службы бортпровод-

*На Горьковском авиапредприятии широкое распространение получил почин передовых коллективов города «Ни одного отстающего рядом». Одной из первых в это движение включилась комсомольско-молодежная смена службы перевозок. В принятых повышенных обязательствах девушки записали: нетерпимо относиться ко всем недостаткам, экономить каждую рабочую минуту, создать в коллективе атмосферу взаимопомощи и поддержки. На снимке (слева направо): работницы смены В. Сазонтова, Л. Малышева, С. Копылова и Н. Костина.*

Фото В. ГРЕБНЕВА.

ников Псковского предприятия. Члены комиссии совместно с пропагандистами помогают молодым авиаторам готовить рефераты, составлять личные планы, постоянно контролируют их выполнение.

Поддержав инициативу комсомольских организаций Ленинградской области о проведении 60-ти ударных недель в честь 60-летия Великого Октября, комсомольцы и молодежь Аэрофлота встали на трудовую вахту. Так, шестьдесят комсомольско-молодежных коллективов Домодедовского авиапредприятия обязались к 7 ноября выполнить производственные задания двух лет десятой пятилетки. И свое слово комсомольцы держат крепко. Впереди идут бригады, возглавляемые В. Карбовским, В. Гольяевым, Е. Бакаловым, Г. Великим.

Широкий размах среди молодежи этого авиапредприятия получило движение за коммунистическое отношение к труду. В комплексном плане каждого участника Ленинского зачета есть обязательство — добиться или подтвердить звание «Ударник коммунистического труда», а 512 человек уже подтвердили это высокое звание.

На Красноярском авиапредприятии одним из первых инициативу

молодых ленинградцев поддержал комсомольско-молодежный коллектив авиационно-технической базы, которым руководит В. Гасиц (комсорг В. Дюндин). На общем собрании этого коллектива были приняты повышенные социалистические обязательства. Комсомольцы летного подразделения, где командиром Н. Дуж (секретарь комсомольской организации В. Чашин), приняли решение налетать в фонд пятилетки более 100 часов.

Коммунистическая идейность — это сплав знаний, убеждения и практического действия. Поэтому комсомольские организации авиапредприятий, совершенствуя работу по формированию коммунистического мировоззрения юношей и девушек, обеспечивая тесное единство идейно-политического, трудового и нравственного воспитания молодежи, стремятся к тому, чтобы Ленинский зачет «Решения XXV съезда КПСС — в жизнь!» стал подлинной школой воспитания комсомольцев и молодежи в духе преданности партии, стал частью общей системы формирования нового человека.

В. МАСЕНКОВ,  
начальник отдела  
по работе среди молодежи  
Управления по политико-  
воспитательной работе МГА



Пятилетке эффективности и качества — энтузиазм и творчество молодых» — под таким девизом живут и трудятся комсомольцы и молодежь Челябинского авиапредприятия. Задача нашего актива, всех комсомольских организаций — не только сохранить тот трудовой накал, с которым молодые авиарботники начали первые месяцы второго года пятилетки, но и повысить его. Прежде всего мы стремимся мобилизовать юношей и девушек на достойную встречу 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции. В комсомольско-молодежных коллективах авиапредприятия развернулось социалистическое соревнование за почетное право подписать Рапорт Ленинского комсомола Центральному Комитету КПСС к 60-летию Великого Октября.

Трудовые успехи второй смены отмечены почетной грамотой Челябинского горкома ВЛКСМ и вымпелом «Победитель социалистического соревнования среди комсомольско-молодежных коллективов в честь XXV съезда КПСС». Неудивительно, что именно эти две смены стали инициаторами соревнования за достойную встречу юбилея Октября, выступили с интересными починками и начинаниями, которые поддержали многие молодежные коллективы предприятия. Например, комсомольцы одного из летных подразделений решили на сэкономленном топливе провести агитационные полеты по селам области с целью пропаганды решений и документов XXV съезда КПСС. Участники агитперелета подготовили концерты художественной самодеятельности, с которыми выступают перед сельскими жителями.

## В ЧЕСТЬ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ

Цель этого соревнования — активным участием в выполнении решений XXV съезда партии и октябрьского (1976 г.) Пленума ЦК КПСС ознаменовать славный юбилей новыми трудовыми победами. На достижение этой цели направлена вся организационная и идейно-политическая работа комитета ВЛКСМ.

В настоящее время соревнование широко развернуто в каждом трудовом коллективе. Итоги подводятся еженедельно. На собраниях «летучках» комсомольских групп и организаций определяется победитель за месяц, квартал. Окончательные результаты трудового соперничества молодых авиаторов будут подведены в октябре. Те, кто добьется почетного права подписать рапорт комсомольской организации авиапредприятия, будут награждены памятными вымпелами и грамотами комитета ВЛКСМ. Лучшим из лучших будет предоставлено право фотографироваться у легендарного крейсера «Аврора» в Ленинграде.

Сейчас правопланговыми борьбы за достойную встречу 60-летия Великого Октября являются комсомольцы службы управления воздушным движением (секретарь П. Шершнев). Молодые диспетчеры, добиваясь отличных результатов в труде, проявляют и высокую общественную активность. Будучи участником Ленинского зачета «Решения XXV съезда КПСС — в жизнь!», каждый комсомолец принял личный творческий план. В службе соревнуются две комсомольско-молодежные смены, и каждая из них не собирается уступать друг другу. Так, первая смена признана лучшей в Аэрофлоте, за досрочное выполнение производственных заданий девятой пятилетки награждена вымпелом и дипломом Министерства гражданской авиации. Многие члены ВЛКСМ получили ценные подарки.

У нас стали традиционными курсы профессионального мастера, которые особенно интересны, с творческим вдохновением проходят в службах бортипроводников, перевозок, базе ЭРТОС, АДС, АТБ. Победители получают возможность досрочно сдать экзамен на повышение в классе, награждаются почетными грамотами и бесплатными путевками в международные молодежные лагеря. Например, наивысших показателей в конкурсе служб перевозок добилась комсомолка Л. Глухова, у бортипроводников — Н. Логинова, а молодой диспетчер П. Шершнев признан лучшим диспетчером Уральского управления гражданской авиации.

Большую помощь комитету оказывает Совет ветеранов предприятия (председатель В. В. Тушенцов). Заслуженные люди, прошедшие нелегкий трудовой и боевой путь, встречаются с молодежью, рассказывают о славном прошлом нашей страны и авиации, дают полезные советы.

Решения XXV съезда КПСС настоятельно требуют дальнейшего совершенствования всей политической и организаторской работы среди комсомольцев и молодежи, повышения ее эффективности и качества. Этому во многом способствует смотр комсомольских организаций авиапредприятия в честь 60-летия Великого Октября. Бюро ВЛКСМ стремится обеспечить высокий уровень смотра в течение всего года, чтобы каждый комсомолец, каждый молодой авиарботник проникся чувством ответственности за состояние производства, стремился к повышению общего и политического образования, профессионального мастерства, активно участвовал в техническом творчестве, в общественной жизни предприятия.

В. ГЛУХОВ,  
секретарь  
комсомольской организации  
Челябинского авиапредприятия

## БЫТЬ ВЕДУЩИМ

Им предстояло лететь по одной трассе. И полет этот был необычным. Среди штурманского состава Хабаровского авиапредприятия проводилось соревнование на звание лучшего штурмана воздушного корабля. И если Виктор Иванович Маракулин уже неоднократный его участник и победитель, то молодой навигатор лишь второй раз меряется мастерством. Сначала ему, прямо скажем, несколько повезло — попался экипаж, в котором пилоты имели отличную штурманскую подготовку. И благодаря этому он занял третье место. Первым тогда был В. И. Маракулин.

Получая грамоту за третье место, молодой штурман поставил себе цель — на следующем соревновании обойти ветерана. Цельный год он упорно готовился к этому. В. И. Маракулин не знал о намерениях своего воспитанника, но если бы ему и сказали об этом, он бы только порадовался: плох тот ученик, который не старается догнать своего учителя.

В автобусе они ехали молча. молодой штурман, достав из портфеля тетрадь, прикидывал возможные варианты полета. Виктор Иванович сидел с раскрытой книгой, но тоже мысленно готовил себя к предстоящему полету. Бросив взгляд на соседа, он отметил: «Да, в теории силен. И настойчив».

На первом этапе соревнования проверялись знания по теоретической подготовке штурмана: воздушной навигации, метеорологии, наземному и самолётному навигационному оборудованию, руководящим документам. Штурман попросил Виктора Ивановича накануне поспрашивать его. Уж какие только занозистые вопросы не задавал наставник! И вовсе не для того, чтобы посеять сомнение в молодом штурмане, подорвать его уверенность. Он, словно тренер, готовил своего воспитанника к нелегкому зачету. И зачет был выдержан с наибольшим количеством баллов. Виктор Иванович остался доволен своим учеником.

Уже пятнадцать лет В. И. Маракулин летает в дальневосточном небе. Одним из первых на предприятии осваивал реактивные самолеты. Делал облеты новых авиалиний, составлял их навигационное описание, учитывал местные метеорологические особенности полетов. За долгие годы летной работы у него на каждую навигационную задачу накопилось минимум по четыре решения, которые он помнил почти наизусть.

С хорошим настроением для Виктора Ивановича и начался очередной этап соревнований — проверка штурманского мастерства в рейсовых условиях. Надо было выполнить полет из Хабаровска в Иркутск. На семь минут раньше по тому же маршруту вылетал его воспитанник.

Самолет вышел на курс, набрал эшелон. На подходе к Чите поступила информация: «В нашем районе — фронтальная гроза. Будьте осмотрительны». Виктор Иванович принял к экрану бортового радиолокатора. И тут по радию он услышал голос с другого борта, который уведомлял диспет-

чера о том, что самолет отворачивает от маршрута вправо и начинает маневр обхода грозовых очагов севернее трассы.

В. И. Маракулин представил на миг прибайкальскую воздушную зону, огромные лавины облаков по курсу. Там часто подстерегают неожиданности. Воздушные потоки, образованные над Байкалом, захлываются над горными хребтами, нагоняют грозовые тучи.

Первый экипаж обходит опасную зону. «Решение верное, — подумал Виктор Иванович. — Но единственное ли?» Он еще внимательнее вгляделся в экран. Засветки на нем показали, что немного севернее Читы есть окно, через которое можно пройти между грозовыми облаками на допустимых расстояниях. «Будем обходить грозу севернее Читы. Возможность есть», — доложил он.

В этой последней фразе был весь В. И. Маракулин: найти лучший вариант, максимально помочь командиру. Даже в самых сложных условиях полета он никогда не теряет инициативы, грамотно и своевременно принимает решения.

В его служебной аттестации отмечено: «Выдерживает полеты строго по трассе, по оптимальным профилям. Точно рассчитывает навигационные элементы, строго соблюдает схемы захода на посадку, нормы и допуски при полетах в горах, в сложной метеорологической обстановке». Эти качества были сполна проявлены и в зачетном полете на право называться лучшим штурманом авиапредприятия.

Вскоре самолет, на борту которого находился В. И. Маракулин, преодолел опасную зону и продолжил путь по назначенному маршруту. В эфире вновь прозвучало сообщение, что предыдущий борт обходит грозовые очаги севернее трассы на сто пятьдесят километров. «Значит, посадку в Иркутске сделает после нас, — подумал Виктор Иванович, — а вылетел из Хабаровска первым».

И все-таки он не осуждал молодого штурмана. Напротив, даже одобрял его решение. Ведь тот не поддавался соблазну во что бы то ни стало быть первым, не принял решение, в котором, наверное, был неуверен. Он, В. И. Маракулин, сам его так учил.

После рейса молодой штурман подошел к Виктору Ивановичу:

— Поздравляю...

— Полно вам, — Маракулин ответил рукопожатием. — Верю, и вы будете первым...

Победителей соревнования на звание лучшего штурмана авиапредприятия чествовали на собраниях всего коллектива. Среди них были штурманы экипажей В. И. Маракулин, А. В. Бондаренко, А. Т. Пустовет, В. Л. Занин. Командир авиапредприятия вручил им почетные грамоты и призы.

Для Виктора Ивановича Маракулина это была вторая победа. И она становилась еще значимее, потому что вела за собой других.

А. КВАРТНИКОВ,  
старший штурман  
авиапредприятия

г. Хабаровск.



# ЯК-42

## ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

Схема и конструкция гидравлической системы определены совокупностью требований к самолету Як-42, выполнение которых обеспечивает высокую надежность, большой срок службы, простоту и автономность обслуживания. При проектировании, создании и доводке системы были учтены опыт эксплуатации, статистика и анализ отказов, результаты стендовых и эксплуатационных испытаний по увеличению срока службы агрегатов до первого ремонта, а также опыт сертификации гидросистемы самолета Як-40 на соответствие требованиям норм летной годности зарубежных стран.

Гидравлическая система Як-42 выполнена как две автономные системы питания силовых приводов — основная и аварийная. Каждая имеет свои источники питания, обособленный запас рабочей жидкости в гидробаке и независимые магистрали.

**ОСНОВНАЯ ГИДРОСИСТЕМА** имеет резервирование по источникам питания — два насоса переменной производительности НТ72МВ. Установленные на левой и средней силовой установке, они работают на общую нагнетающую магистраль. Производительность каждого насоса при номинальном режиме работы силовой установки — 25—28 литров в минуту. Контроль за их работой осуществляют реле ГА135Т/30, обеспечивающие автоматическую сигнализацию на лампы «отказ гидронасоса левого» и «отказ гидронасоса среднего».

В магистралях всасывания каждого насоса установлены отсекающие (противопожарные) клапаны, позволяющие прекращать подачу жидкости при пожаре в отсеке соответствующей силовой установки.

В магистралях нагнетания и слива установлены фильтры тонкой очистки. Их конструкция — отстойного типа с отсекающими устройствами, перекрывающими утечки жидкости из магистралей системы при снятии фильтроэлемента для промывки.

В системе используются гидроаккумуляторы шарового типа с круглой диафрагмой из резины В14Д, газовая полость которых управляется азотом.

Основная гидросистема обеспечивает выпуск и уборку передней и главных стоек шасси, управление поворотом колес передней стойки шасси, торможение колес главных стоек шасси, выпуск и уборку закрылков, управление механизмом перестановки стабилизатора (гидромотор привода винта), выпуск и уборку спойлеров, привод стеклоочистителей.

**АВАРИЙНАЯ ГИДРОСИСТЕМА** питается от двух насосных станций — резервной с приводом от электродвигателя переменного тока и аварийной с приводом от электродвигателя постоянного тока. Первая получает электропитание от генераторов трех двигателей, ВСУ и наземного источника питания, а вторая — от генерато-

ров трех двигателей и ВСУ, а также от бортовых электродвигателей и от наземного источника питания.

В магистралях нагнетания и слива аварийной системы установлены фильтры тонкой очистки. Их конструкция аналогична фильтрам основной гидросистемы.

От аварийной гидросистемы получают питание силовые приводы резервного управления механизмом перестановки стабилизатора (гидромотор привода гайки), аварийного выпуска шасси, аварийного выпуска закрылков, стояночного торможения, аварийного торможения колес шасси и аварийного выпуска спойлеров.

В наземных условиях аварийная гидросистема обслуживает также выпуск и уборку входного трапа, открытие и закрытие люка. Системы аварийного торможения колес шасси и выпуска трапа с автономным гидроаккумулятором отсечены от остальных потребителей обратными клапанами. Емкость гидроаккумулятора обеспечивает 6—10 полных затормаживаний колес без включения насосных станций. В полете контроль зарядки гидроаккумулятора осуществляется реле давления с сигнализацией на лампу «зарядка авар. торм. спойлеры».

Включение резервной и аварийной насосных станций осуществляется ручными переключателями и автоматически от аварийных включателей силовых приводов. В случае необходимости на земле (при отсутствии гидротележки) резервная насосная станция с помощью ручного клапана переключения может быть подключена на обслуживание основной гидросистемы.

Система наддува гидробака питается от компрессоров двигателей. Воздух через патрон-осушитель и фильтр подается в редуктор низкого давления, а затем через обратный клапан поступает в гидробак. Последний имеет два автономных отсека: для основной и аварийной гидросистем. При нормальном уровне жидкости отсеки сообщаются между собой через верхнюю половину гидробака. При потере рабочей жидкости в одном из отсеков (системе) во втором жидкость сохраняется, что обеспечивает нормальную работу соответствующей системы.

Контроль уровня рабочей жидкости в баке осуществляется по мерному стеклу и датчиком сигнализатора ДСМКЗ-2Т, выдающим сигнал на лампы «нормальный уровень гидро» и «низкий уровень гидро».

Задуманная как система автономного обслуживания, гидросистема Як-42 позволяет вести на земле оперативный контроль, а при необходимости и отладку всех ее элементов и обслуживаемых силовых приводов от бортовой резервной насосной станции.

**СИСТЕМА ИНДИКАЦИИ И СИГНАЛИЗАЦИИ** в гидросистемах обеспечивает:

— индикацию величины давления в общих нагнетающих магистралях основной и аварийной

систем на двухстрелочном указателе УИ2-240 «давление в гидросистеме» — «основная система», «аварийная система»;

— индикацию величины давления в тормозных системах по двухстрелочным указателям: «основная торм. система» — «лев.» — «прав.»; «аварийная торм. система» — «лев.» — «прав.»;

— индикацию величины давления в гидроаккумуляторе аварийной тормозной системы по манометру МА-250М;

— индикацию величины давления при стояночном торможении по двухстрелочному указателю «аварийная тормозная система» — «лев.» — «прав.»;

— сигнализацию при отказе одного из гидронасосов основной гидросистемы (загораются сигнальные лампочки «отказ гидро левый» или «отказ гидро средний»);

— сигнализацию при падении давления в аварийной тормозной системе ниже 108 кгс/см<sup>2</sup> на лампу «зарядка авар. торм. сист. спойл.»;

— сигнализацию отказа двух гидронасосов и падения давления в аварийной тормозной системе ниже 108 кгс/см<sup>2</sup> (загораются сигнальные лампы «отказ гидро левый», «отказ гидро средний», «зарядка авар. торм. спойл.» и «отказ гидро»);

— сигнализацию нормального уровня жидкости в гидробаке (загорается зеленая лампочка «норм. уровень гидро» после запуска левого или среднего двигателя при рабочем уровне давления в гидроаккумуляторе системы аварийного торможения);

— сигнализацию недостаточного уровня жидкости в гидробаке (загорается желтая лампа «низкий уровень гидро»).

**СИСТЕМА ВЫПУСКА И УБОРКИ ШАССИ** при работе от основной гидросистемы обеспечивает выпуск и уборку всех стоек шасси через трехпозиционный распределительный кран, имеющий электродистанционное управление от переключателя «шасси» на среднем пульте в кабине экипажа.

От аварийной гидросистемы обеспечивается открытие замков убранного положения стоек шасси и выпуск всех стоек через двухпозиционный распределительный кран, имеющий электродистанционное управление от переключателя «шасси авар. выпуск» на среднем пульте в кабине.

**СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПОВОРОТОМ ПЕРЕДНЕЙ СТОЙКИ ШАССИ** работает от основной гидросистемы и при помощи распределительно-демффирующего механизма РДМ-42 обеспечивает поворот передней стойки шасси влево-вправо от нейтральной малый угол при подаче давления в штуцер «М» механизма РДМ-42 или на большой угол 55°—65° при подаче давления в штуцер «Б» механизма РДМ-42.

При соединении штуцеров «М» и «Б» со сливом система управ-

ления поворотом передней стойки работает в режиме демфирования (самоориентации). Подача давления на распределительно-демффирующий механизм осуществляется через трехпозиционный распределительный электронасос, управляемый от переключателей «разворот передн. шасси» и «рулевая».

**ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА** колес главных стоек шасси при работе от основной гидросистемы обеспечивает раздельное и одновременное торможение колес тормозными педалями педалей левого и правого летчиков. Основная система торможения оснащена противоюзными устройствами гидромеханического типа. Она автоматически растормаживает колеса при юзе. Контроль давления в тормозах левой и правой стоек шасси производится по двухстрелочному указателю на приборной доске кабины экипажа.

Система аварийного торможения обеспечивает раздельное и одновременное торможение колес главных стоек шасси при помощи рукояток аварийного торможения. При частичном обжатии этих рукояток с фиксацией их стопором в заданном положении обеспечивается стояночное торможение колес главных стоек шасси продолжительностью не менее 24 часов. Противоюзовой автоматикой система не имеет.

Давление в рабочих магистралях аварийной тормозной системы контролируется по двухстрелочному указателю давления на приборной доске, а давление в автономном гидроаккумуляторе — по манометру в кабине экипажа.

**СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ЗАКРЫЛКАМИ** при работе от основной гидросистемы выпускает и убирает закрылки с помощью двух реверсивных гидромоторов через трехпозиционный распределительный кран с электродистанционным управлением от наземной кабины на среднем пульте в кабине экипажа. Двухстрелочный указатель положения закрылков (левый, правый) установлен на приборной доске.

В крайнем выпущенном и убранным положениях закрылков при помощи концевых выключателей автоматически отключается в нейтраль распределительный кран. При перемещении закрылков можно остановить и зафиксировать в любом промежуточном положении за счет самоторможения в винтовых механизмах при соединении гидромоторов со сливом.

**СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ МЕХАНИЗМОМ ПЕРЕСТАНОВКИ СТАБИЛИЗАТОРА** (МПС) при работе от основной гидросистемы обеспечивает перестановку стабилизатора в полном диапазоне углов отклонения при помощи реверсивного гидромотора, приводящего в дей-

жение винт МПС через планетарный редуктор. Управление МПС осуществляется и тормозом электрогидравлических через два электродистанционных крана с трехпозиционных управлением переключателей «стабилизатор основной» на колонках управления левого и правого летчика. При установе стабилизатора в крайние положения концевыми выключателями автоматически отключаются краны.

Фиксацию стабилизатора в любом положении производит самоотключающийся винтовой пара МПС при отсутствии давления на входе в гидромотор. Это свойство системы используется для дискретного (поступного) перемещения стабилизатора с «шагом» два градуса.

При перемещении стабилизатора от основной гидросистемы тормоз привода винта МПС должен быть расторможен (под давлением), а тормоз резервной системы — заторможен (без давления).

Указатель положения стабилизатора расположен на приборной доске кабины экипажа.

ОТ РЕЗЕРВНОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ (привод на гайку МПС) обеспечивается также перестановка стабилизатора в полном диапазоне углов отклонения при помощи реверсивного гидромотора, приводящего в движение гайку МПС. Питание резервной системы МПС получает от аварийной гидросистемы. Управление распределительными кранами аналогично основной системе, включая дискретность перемещения.

При перемещении стабилизатора в этом случае тормоз привода гайки МПС должен быть расторможен (под давлением), а тормоз основной системы МПС — заторможен (без давления).

УСКОРЕННАЯ ПЕРЕКЛАДКА СТАБИЛИЗАТОРА происходит при совместной работе силовых приводов (гидромоторов) винта и гайки МПС. При этом автоматически обесточиваются переключатели основной и резервной систем управления стабилизатора, а распределительные краны гидросистемы МПС подключаются к нажимным трехпозиционным пере-

ключателям «ускор. перекл. стаб.» на колонках управления левого и правого летчика.

**СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ СПОЙЛЕРАМИ** при работе от основной гидросистемы выпускает и убирает все секции спойлеров с помощью силовых цилиндров. Управление системой электрогидравлическое дистанционное через трехпозиционный распределительный кран от переключателя «спойлеры» на среднем пульте кабины экипажа. Переключатель имеет два фиксированных положения: «уборка» и «автомат»; полетное положение переключателя на «уборку» фиксируется защитной скобой. В положение «автомат» переключатель устанавливается летчиком на выравнивании перед посадкой с целью подготовки системы к автоматическому выпуску спойлеров от сигналов центробежных датчиков при раскрутке внутренних колес обеих главных стоек шасси до 350—440 об/мин.

Синхронизация выпуска симметричных секций спойлеров на левой и правой консолях крыла обеспечивается гидравлическими реверсивными порционерами, через которые подключены к магистралям попарно цилиндры соответствующих секций спойлеров.

При включении системы на «уборку» происходит уборка спойлеров независимо от сигналов по автоматической цепи управления. Выпущенное положение фиксируется за счет давления в гидроцилиндрах, а убранное — механическим замком соответствующего силового цилиндра.

На цилиндре каждой секции спойлеров установлен концевой выключатель для сигнализации убранного положения спойлеров (замки цилиндров закрыты) и перевода распределительного крана в нейтральное положение.

Для выпуска спойлеров в основной и аварийной гидросистемах в дополнение к насосам используются гидроаккумуляторы, автономность подключения которых осуществляется распределительными кранами и системой обратных клапанов.

**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ГИДРОСИСТЕМЫ.** При разработке гидросистемы Як-42 конструкторы учли опыт

эксплуатации самолета Як-40 в разных условиях, проанализировали критические замечания по его эксплуатационной технологичности, ремонтнопригодности. Более широко использован принцип автономности основной и аварийной гидросистем, размещения агрегатов в отдельных отсеках с панельированием по функциональному назначению. Например, обеспечен хороший подход к агрегатным панелям, что сократит время на обслуживание при регламентных работах.

В ходе заводских летных испытаний самолета Як-42 проведены специальные исследования гидросистемы на проверку ее техниче-

ских параметров и функциональной работоспособности на различных режимах работы самолета, которые подтвердили расчетные характеристики и соответствие параметров силовых приводов заданным техническим условиям.

В настоящее время гидросистема Як-42 предъявлена ГосНИИ ГА на государственные сертификационные испытания с целью контрольной проверки и подтверждения соответствия ее требованиям норм летной годности ИЛГС-2.

**В. СЕЛИВАНОВА,**  
ведущий конструктор,  
кандидат технических наук

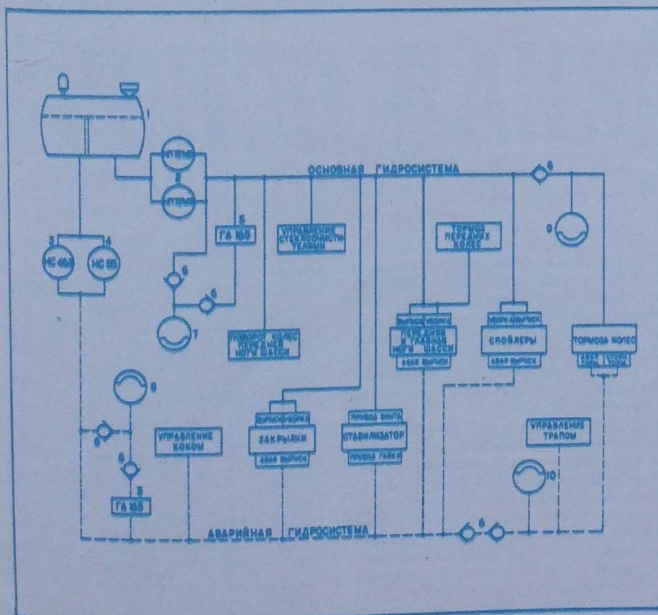


Рис. 1. 1 — гидробак; 2 — гидронасос НП72МВ; 3 — резервная насосная станция НС46-3; 4 — аварийная насосная станция НС55; 5 — электромагнитный кран ГА165; 6 — обратный клапан; 7 — гидроаккумулятор основной гидросистемы; 8 — гидроаккумулятор основной тормозной системы; 9 — гидроаккумулятор основной тормозной системы; 10 — гидроаккумулятор аварийной тормозной системы.

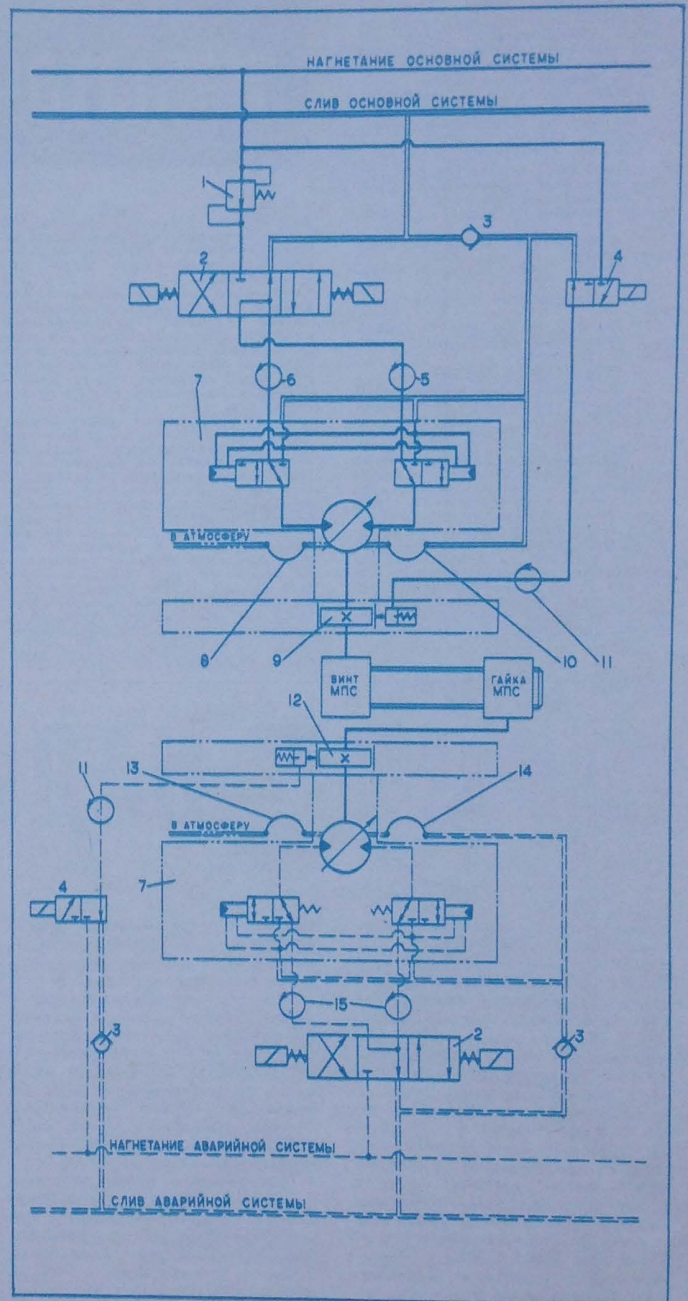
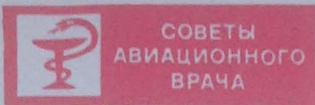


Рис. 2. 1 — регулятор расхода ГА34/1-3; 2 — электромагнитный кран ГА163Т/16; 3 — обратный клапан ОК-6А; 4 — электромагнитный кран ГА165; 5 — гидрошарнир; 6 — гидрошарнир; 7 — гидромотор ГМ40А; 8 — рукав 4568А-У4-230; 9 — гидротормоз привода винта МПС; 10 — фторопластовый рукав 8Д0.447.018-02-25; 11 — гидрошарнир; 12 — гидротормоз привода гайки МПС; 13 — фторопластовый рукав 8Д0.447.018-02-60; 14 — рукав 4796А-У4-600; 15 — гидрошарниры.



## СОВЕТЫ АВИАЦИОННОГО ВРАЧА

В кабинет врача вошел молодой пилот.

— На что жалуетесь? — спросил доктор.

— Понимаете, вялость какая-то появилась...

Врач, осматривая пациента, как бы между прочим заметил:

— Вам ведь всего двадцать восемь. Почему же так пополнили?

— Видите ли, три года назад бросил играть в хоккей, перестал заниматься гимнастикой и начал быстро поправляться. Стал курить: кто-то из товарищей сказал, будто от этого худеешь.

— А ходите много?

— Мало. До метро — автобусом. А дальше — пешком десять минут до службы. А в полетах, сами понимаете, больше сидишь.

— Зарядку по утрам делаете?

— Пытался, но быстро устаю. Одну знакомый посоветовал лечебную гимнастику, дескать, и нагрузка меньше, и худеешь быстрее.

— А ваши знакомые, которые дают советы, — медики?

— Да нет. Тоже, как и я, — пилоты...

Врач осуждающе покачал головой:

— Не по адресу вы со своей озобоченностью обращались, вот и усугубили болезнь.

— Как, разве я болен?

— Выходит так, потому что чрезмерная полнота — не признак здоровья.

...И началось лечение, нелегкое и продолжительное. Давно известно: восстановить здоровье куда труднее, чем его потерять. А быстро полнеть — значит быстро стареть. Если пилот в течение года набирает несколько килограммов в весе, то организм неминуемо теряет двигательную активность, пропадает интерес к физическим упражнениям, спортивным играм. И все это ведет к преждевременному нарушению обмена веществ с последующими атеросклеротическими изменениями в сосудах сердца

и головного мозга, к отложению солей в суставах и позвоночнике. Появляются боли в груди, одышка, быстрая утомляемость.

Самым «чудодейственным» средством предотвращения этих последствий для пилота является соблюдение определенного режима труда, отдыха и питания, физических нагрузок. Академик И. П. Павлов мудро заметил: «В движении — радость жизни». Эту радость каж-

дают врачевские рекомендации и не извлекаются от таких вредных привычек, как курение и употребление спиртных напитков.

Известно, что из каждых 100 «тучников» у 50—60 человек повышенное кровяное давление, в 2—3 раза чаще бывают у них стенокардия и инфаркты. Согласно статистике смертность тучных людей на 50 процентов выше, а средняя продолжительность жизни на

тия в спортивных секциях, активное участие в соревнованиях, наконец, гармоничное сочетание физического и умственного труда.

Но когда заканчивается период учебы и наступает самостоятельная жизнь, у многих рушится привычный уклад (стереотип), снижается физическая активность, допускаются поправки привычкам и ленным желаниям. В это время и надо найти силу воли и сохранить активность, прежних физических нагрузок. Точно установлено, что падение обменных процессов, во многом еще зависящих от систематической работы всех мышц организма, ведет к ранним проявлениям полноты, старения организма.

Физическая работа, тонизируя нервную систему, создает лучшие условия для достаточного питания тканей, усиливает кровообращение, активизирует обменные процессы, способствует поддержанию стабильного нормального веса тела. Человек, оставивший занятия спортом, должен, если он не хочет преждевременно состариться, найти достаточную компенсацию былой физической нагрузке. Выбор вида упражнений будет зависеть от многих факторов. Но, если вблизи дома есть спортивная площадка, стадион, теннисный корт, каток или лыжная база, надо их использовать.

А если в силу определенных обстоятельств такой возможности нет? Не теряйте дорогого времени, занимайтесь ходьбой не менее трех—пяти километров ежедневно, легкими пробежками. Предварительно посоветуйтесь с врачом. Главное — не в виде физических упражнений, хотя это тоже важно, а в их регулярности. Чтобы сохранить здоровье и устойчивый стабильный вес, следует использовать каждую возможность движения: работать физически дома, на дачном участке, не лениться сделать несколько упражнений в коротких паузах между «сидячей» работой, во время отдыха в кафе. Не надо забывать подвижные игры: настольный теннис, бадминтон, волейбол и другие. Отличные средства для поддержания физической формы и устойчивого нормального веса — велосипед и дозированная ходьба, дающая равномерную, постепенно возрастающую нагрузку организму. Благоприятны и туристские походы, в которых человек мобилизует многие защит-

## ЧЕМ ОПАСЕН ИЗБЫТОЧНЫЙ ВЕС

дый должен добывать сам. Не зря же о человеке, который инертен, малодвижен в делах и мыслях, говорят, что он мохом оброс, то есть постарел.

Современная медицинская наука далеко продвинулась вперед и открыла много разнообразных средств, способных лечить и предупреждать многие болезни, в том числе и ожирение. Но передоверять свое здоровье только лекарствам — не лучший способ сохранения его.

В век бурного технического прогресса физическая работа все более перекладывается на машины и аппараты, на механические помощники человека. Все больше вступают в действие законы гиподинамии (малой физической подвижности), которые обуславливают многие распространенные болезни современности. Атеросклероз, гипертоническая болезнь и инфаркты все чаще встречаются у молодых людей, деятельность которых связана с «сидячей» работой, и к тому же они нередко теряют чувствительность в питании, недооцени-

в 8—10 лет меньше, чем у лиц с нормальным весом.

Определяя меры профилактики гипертонической болезни, быстрого увеличения веса, атеросклеротических изменений с недостаточностью сердечного и мозгового кровообращения, медики обеспокоены и тем, чтобы устранить причины, ведущие к патологическим обострениям. Иными словами, авиационному врачу все чаще приходится изучать не только историю, но и предисторию болезни. Только таким путем можно определить эффективную профилактику.

К сожалению, нередко становись свидетелем того, что человек прибегает к ней лишь тогда, когда его, как говорится, припрет болезнь. А ведь основная часть рекомендаций рассчитана на вполне здоровый организм. Можно признать оптимальными те условия, которые созданы в учебных заведениях гражданской авиации для профилактики увеличения веса, гипертонической болезни. Это прежде всего — насыщенный распорядок дня, сдача норм ГТО, заня-



## ПОЛЕТ ГОТОВИТСЯ НА ЗЕМЛЕ

Еще летом во всех подразделениях нашей авиационно-технической базы началось изучение особенностей эксплуатации и технического обслуживания авиационной техники в условиях низких температур. По документам МГА и Архангельского управления тщательно были проанализированы причины летных происшествий и предположений к ним в зимнее время. В цехе оперативного технического обслуживания его начальник А. В. Лукьянов провел занятия по особенностям удаления льда с поверхности самолета. На каждом рабочем месте были вывешены плакаты, рассказывающие о технологии этих работ. Сейчас полученные знания помогают специалистам своевременно и качественно готовить технику к полетам, исключают повторение ошибок и упущений при ее обслуживании.

Особенно внимательно были изучены случаи отказов отдельных агрегатов. Чтобы своевременно избежать их, мы проводим предупредительные работы, используя рекомендации МГА и собственный опыт. Так, специалисты лаборато-

рии АиРЭО разработали целый комплекс мероприятий, направленных на повышение надежности антенно-фидерных систем.

Техучеба не прекращается и зимой. Особое внимание уделяется изучению документов, поступающих из МГА. Инженерно-технический состав анализирует их, а затем на разборках и занятиях доводит до каждого исполнителя. Причем, начальники цехов, старшие инженеры ведут контроль за изучением этих документов.

Теоретические знания постоянно совершенствуют и все руководители, включая начальников цехов и мастеров. Для них разработан 25-часовая программа повышения квалификации. Наши специалисты проходят ее по определенному плану с отрывом от производства.

Мы считаем, что глубокие технические знания — основа основ качества работы, то есть безопасности полетов. Поэтому для техучебы в АТБ имеются хорошо оборудованные классы, где представлены основные принципиальные схемы различных систем са-

молетов, разрезы двигателей, действующие электрические схемы и стенды авиационного и радиоэлектронного оборудования, плакаты, которые наглядно показывают характерные отказы узлов и деталей агрегатов, дают рекомендации по предупреждению и устранению дефектов. Создание технических классов позволило приблизить процесс обучения к реальным условиям. Большой вклад в их оснащение внесли специалисты Д. П. Резанов, В. П. Коптяев, В. П. Коротаев и другие.

Замечу, что каждый случай брака на предприятии рассматривается как «ЧП». Что могло привести к нему: недостаточность знаний или халатность? Инженерно-технические работники анализируют такой случай и, чтобы исключить повторение, изучают его с авиационными разборами. В качестве наглядной агитации сразу же выпускаются сигнальные бюллетени, где подробно описываются причины брака, даются рекомендации по его предупреждению.

Одной из важных мер, которые мы приняли для повышения каче-

ства обслуживания техники в зимний период, — своевременная подготовка стремянок, подъемников, средств подогрева, инструментов, швартовочных устройств. Также тщательно были подготовлены измерительная аппаратура и стенды в лаборатории АиРЭО. Для более оперативного обслуживания самолетов на перроне созданы «каптечки», в которых находятся необходимые для замены агрегаты и запасные части. На ежедневных разборках командно-руководящего состава АТБ всегда присутствует представитель отдела материально-технического снабжения. Здесь он узнает, из-за дефицита каких запчастей могут произойти простои, и в отделе срочно принимаются необходимые меры.

Мы постоянно совершенствуем организацию технического обслуживания и ремонта, внедряем новые прогрессивные методы работы. Обслуживание самолетов Ил-18, Ан-24, Ан-26 производится поэтапным методом, что значительно сокращает сроки их простоя и повышает коэффициент исправности. В ближайшее время

ные резервы организма и тем самым быстро восстанавливает бодрость и силы.

Основная задача — не давать мышцам продолжительного покоя (бездействия). У нетренированных людей сердце в среднем делает на 10—12 ударов больше, чем у тренированных, а частота дыхания составляет 18—20 вдохов-выдохов в минуту. У тех, кто регулярно занимается физкультурой, число сердечных сокращений в среднем составляет 60 ударов, а частота дыхания 14—16 вдохов и выдохов в минуту. При таком режиме работы сердце и легкие значительно медленнее изнашиваются.

Лучший заряд бодрости дают умеренные систематические и непродолжительные физические нагрузки. Лицам, которые имеют значительный перерыв в занятиях спортом, следует при возобновлении их посоветоваться с врачом или инструктором по физической культуре.

Учеными доказано, что большое употребление в пищу животных жиров, богатых холестерином, насыщенных жирными кислотами, ведет к увеличению веса, развитию атеросклеротических изменений в сосудах сердца и головного мозга. В Японии, где главным образом в пищу вливаются растительные жиры, заболеваемость атеросклерозом значительно меньше. Следовательно, наперекор некоторой привычности надо разнообразить рацион питания и особенно в среднем возрасте.

Немаловажное значение это имеет для летного состава. Отрицательное воздействие факторов полета на функции различных органов, в частности на моторные функции желудка, может быть ограничено, если рацион питания летчика состоит из продуктов, легко перевариваемых и усваиваемых.

Меню пилота должно содержать оптимальное количество основных продуктов, калорийность которых покрывает энергетические затраты организма, а качественный состав учитывает влияние на организм неблагоприятных факторов полета. В пище должны присутствовать в необходимых количествах и соотношениях белки, жиры, углеводы, минеральные соли, витамины.

Не следует перед полетом есть бобы, кукурузу, брюкву. При полетах в ранние часы пища, как пра-

вило, принимается неохотно и тем труднее, чем она больше содержит жировых веществ. Поэтому утром предпочтительнее принимать более легкие продукты, которые быстрее и полностью усваиваются. Следует принять второй, более калорийный завтрак.

В связи с повышенной потребностью организма пилота в витаминах, а также с учетом того, что витамины при хранении и кулинарной обработке продуктов разрушаются, необходимо принимать поливитаминные препараты. Полезны чай с лимоном или клюквенным экстрактом. Прием богатой углеводами пищи перед полетом повышает выносливость пилота, предотвращает нарушение функции зрительного анализатора, улучшает координирующее действие мозга в условиях кислородной недостаточности.

Продукты, предназначенные для бортового питания экипажей, сохраняют свои качества, если они используются в сроки, установленные для их хранения. Приготовление пищи для летного состава в предприятиях общественного питания аэропортов осуществляется по специальному меню, согласованному с медицинской службой аэропорта.

Рекомендуется включать в питание творог, простоквашу, кефир, треску, продукты, содержащие вещества, препятствующие отложению избыточного холестерина в стенках кровеносных сосудов. Должны быть морковь, капуста, шпинат, шиповник и другие богатые витаминами продукты. Например, листья салата, содержащие витамины С, Р, и группы В, способствуют укреплению стенок кровеносных сосудов, нормализуют процессы свертывания крови, а также наличие холина — вещества, обладающего противосклеротическим действием.

Разумеется любая из рекомендаций будет полезной, если стимулом к выполнению ее послужат не недуги, а сознательная, своевременная перестройка режима жизни, отказ от привычек, наносящих вред здоровью.

Н. МИХАЙЛОВ,  
врач

будет осуществлен также переход на поэтапное обслуживание самолета Ту-134А.

Введенные технологические графики подготовки самолета к вылету. Большую роль здесь играет контакт инженерно-технического состава АТБ с экипажами воздушных судов. Находясь еще в воздухе, бортмеханик сообщает о неисправностях в аппаратуре, давая тем самым возможность авиатехникам подготовиться к их устранению.

Важный вопрос — контроль за работой исполнителей. В ОТК предприятия разработан специальный стенд-график инспекторских осмотров самолетов старшими инженерами. Но это ни в коей мере не снижает ответственности за порученное дело с авиатехников. Успех всего коллектива определяет личная сознательность, техническая грамотность и дисциплина каждого его члена. Он должен болеть душой и за свой участок, и за предприятие в целом. Именно так, в духе коммунистического отношения к труду, воспитывают людей партийная, комсомольская и профсоюзная организации АТБ.

Работники предприятия активно поддержали начин ильичевцев «Пятилетке качества — рабочую гарантию!» Почти все авиатехники борются за присвоение званий «Лучший по профессии», «Лучший мастер участка», «Ударник коммунистического труда».

У нас есть на кого равняться. Бригада С. Беляева, которая обслуживает самолеты Ил-18 и Ту-134А, досрочно выполнила план 1976 года. По вине этого коллектива не бывает задержек вылетов самолетов. Творчески подходит к своей работе бригада С. Хохлушина. В ней много активных рационализаторов. Дружный, трудолюбивый коллектив неоднократно занимал первое место в социалистическом соревновании в АТБ, а в 1975 году был признан лучшим по министерству. Только на котлично работают авиатехники В. Юрьев, В. Шуваев, Г. Слободнюк, К. Ивахин, В. Родионов и многие другие.

Есть в работе АТБ и некоторые трудности. Но, несмотря на это, коллектив успешно завершил 1976 год, обеспечив хороший налет часов на самолеты. Такой же темп держим мы и в новом году. Отвечая делом на постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки», коллектив развернул борьбу за достойную встречу 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

А. АНАНИН,  
главный инженер АТБ  
Архангельского  
авиапредприятия



## АН-26

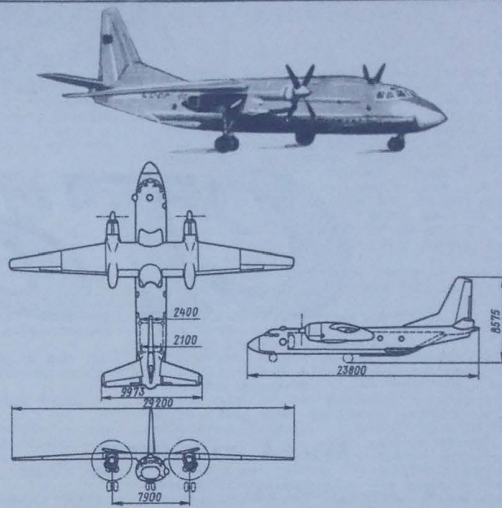
В начале 70-х годов на линиях Аэрофлота появился грузовой самолет Ан-26 — транспортный вариант пассажирского самолета Ан-24. Он предназначен для перевозки грузов, различной техники. Максимальный взлетный вес

24 000 килограммов, высота полета — 6000 метров, крейсерская скорость — 400—435 километров в час.

Ан-26 — цельнометаллический, свободнонесущий моноплан. В фюзеляже под крылом размещены два турбовинтовых двигателя АИ-24ВТ с взлетной мощностью по 2820 э. л. с., а в хвостовой части правой гондолы двигателя установлен турбореактивный двигатель РУ19А-300 с тягой 800 килограммов.

В хвостовой части фюзеляжа находится грузовой люк. Он закрывается специальной рампой, которая может использоваться как трап для погрузки и выгрузки различных грузов.

Высокие взлетно-посадочные качества и специальные шасси позволяют эксплуатировать самолет круглый год практически на любых аэродромах.



## ТУ-124

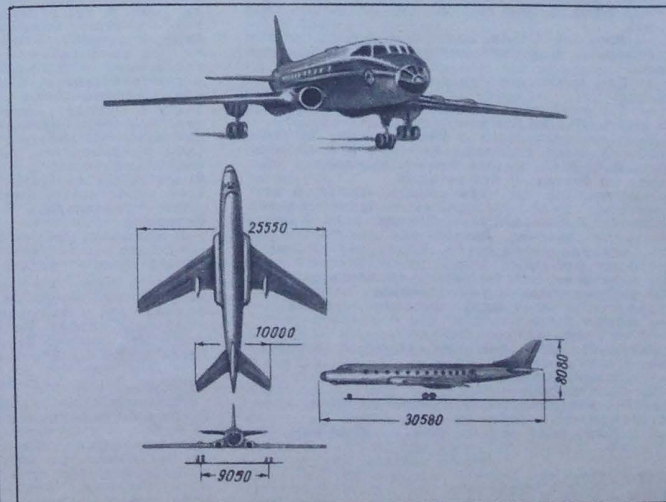
В 60-х годах на авиалинии страны вышел пассажирский реактивный лайнер Ту-124 — «младший брат» прославленного Ту-104. Коллектив конструкторов во главе с А. Н. Туполевым разработал его для обслуживания линий средней протяженности.

По аэродинамической схеме и конструкции цельнометаллический Ту-124 почти не отличается от своего предшественника. Но он значительно меньше. В его салоне размещается от 44 до 56 пассажиров. В стреловидном тонком крыле смонтированы два двигателя Д-20П тягой по 5400 килограммов каждый. Взлетный вес

машины с максимальной нагрузкой — 38 тонн. Дальность беспосадочного полета в зависимости от нагрузки — от 1250 до 2100 километров.

Высокая энергооборуженность и мощная механизация крыла обеспечили Ту-124 хорошие взлетно-посадочные качества. Крыло оборудовано двухцелевыми закрылками, эффективно изменяющими его подъемную силу во время взлета и посадки. Помимо этого, на верхней части крыла есть воздушные тормоза, а под фюзеляжем — дополнительный посадочный щиток, сокращающий длину пробега и позволяющий пилоту в широких пределах регулировать крутизну планирования самолета при заходе на посадку.

На линиях средней протяженности рейсы на Ту-124 выполняются обычно на высоте 9—10 тысяч метров со скоростью 800—850 километров в час.





# СТАРШИЙ БРАТ

Валерий ХАЙРЮЗОВ  
ПОВЕСТЬ

Во дворе школы, где учились Костя и Вера, возвышалась большая ледяная горка. Ребятишки, подложив под себя портфели, весело катились вниз. Кто посмелее — съезжали на ногах. Поначалу я не узнал своего брата. Пальто у него было в снегу, из-под шапки в разные стороны торчали темные волосы. Он тоже пытался спускаться на ногах, но всякий раз где-то на середине горы валился на бок.

Осинцев Степан! — окликнул меня знакомый голос. Я оглянулся. В дверях школы стояла Ирина Васильевна — моя бывшая классная руководительница. Была она все такая же полная, высокая, только волосы совсем побелели. Ей уже за пятьдесят, и, если где-нибудь заходил разговор о школе, то прежде всего вспоминали Ирину Васильевну. Почти все жители поселка учились у нее.

— Вот ты какой стал! — ласково оглядела она меня. — Решил школу навестить?  
— За братом пришел, — оглянулся я на горку. — Нас сегодня в детдом пригласили.  
— Думаешь все-таки в детдом определить ребятшек?

— Нет, с собой возьму в город. Вот документы только оформить не могу. Сегодня в райисполкоме был. Серикова говорит характеристику надо, а мне за ней не ближний свет ехать.

— Вот что, Степа. Если есть время, пойдём поговорим. А характеристику и я могу написать.

— Так я уже четыре года, как не учусь в школе!

— Ты у меня на глазах вырос, мне ли тебя не знать. Пошли без разговора.

Она привела меня в учительскую. За годы учебы я лишь однажды побывал в этой комнате. В десятом классе Ирина Васильевна вызвала на беседу. И вот сегодня.

— Нелегкий ты путь избрал, может, в детдоме им было бы лучше, — первой начала разговор учительница. — Правда, родной человек детям нужнее. Детдом для некоторых ребят, что холодный ветер. Верю, ребятки с тобой не пропадут, вырастут, но какими станут — это во многом будет зависеть от тебя.

В добрых глазах учительницы я прочитал усталость, и меня вдруг охватило чувство вины, может быть от того, что я никогда и ничего не смогу для нее сделать.  
Костя все еще был на горке, я подошел, взял его за рукава.

— Пошли, опоздаем.

Он нехотя подчинился.

— Ой, я вас жду, жду, думала не придете, — встретила нас у ворот детдома Таня. Она была рада, что мы пришли и не скрывала этого.

— Автобус долго ждали, — сказал я.  
— Нового ничего придумать не мог? — она, как это бывало раньше, в детстве, прищурила глаза. Костя исподлобья смотрел на Таню.

— Ну что, сердитый мужчина, — сказала она брату, — пойдём в столовую именинникам уши драть, пироги есть. Она обхватила Костю за плечи, и он, неожиданно для меня, покорно согласился. В столовой, в небольшом гардеробе сняли пальто. Я сразу обратил внимание на нарядную кофточку Тани и поспешно оглядел свой костюм, унты, поправил галстук. Хорошо, что сегодня утром Вера выстирала рубашку. Таня пригласила меня в столовую, я отказался.

— Тогда подожди нас в клубе, — сказала она.

Столовая и клуб находились в одном здании. Дверь в зал была открыта. Я видел, как ребятки что-то сооружают на сцене. Зал небольшой, теплый, уютный. Я сел на скамейку. Ребята, не сговариваясь, прекратили работу, посмотрели на меня и начали шептаться. Среди них я сразу заметил конопатого парнишку, которого приметил еще утром. Он улынулся мне, как старому знакомому. Кисти рук у него были покрыты розовыми пятнами. И тут я вспомнил все, что было связано с этим мальчишкой, вспомнил нашу первую встречу. В конце ноября мы прилетели по санзаданию в маленькую таежную деревеньку — Бакалей. Площадка находилась рядом с поселком. Было отчетливо видно, как над крышами домов висели тихие дымки. По снегу и самолету, оставшаяся рваный ломаный лед, рывками, проваливаясь по самое брюхо, двигалась запряженная в сани лошадь. Когда сани приблизились, мы увидели, что в санях сидит мальчишка с забинтованными руками. Возле саней семенила пожилая женщина, по всей вероятности, фельдшер, чуть поодаль бежали, проваливаясь в снег, деревенские ребятки.

Я поспешил на встречу.

— Надо бы носилки, — сказала женщина. — У него руки и грудь обожжены.

Я взял мальчишку на руки и понес к самолету. Лешка Добрецов открыл пошире дверь, принял его и положил на чехол, головой к пилотской кабине. Вслед за мальчишкой в самолет неожиданно прыгнула собака. Привычно легла рядом с хозяином.

— Это еще что за пассажира, — сердито крикнул Леша. — Сейчас же из самолета!

Мальчишка испуганно посмотрел на Добрецова: забинтованной культий поглядил собаку.

— Она его из огня вытащила, — пояснила фельдшерка. — Мать у него сильно выпивает, без присмотра рос, вот и привязался к собаке. Вечером придет из школы, растопит печку, сварит картошки, поест и спать. А собака рядом. Все не так страшно. А здесь

дрова сырые попались, решил бензином облить, — женщина горько вздохнула... — А мальчишка, можно сказать, талантливый. Вы бы посмотрели, как он на аккордеоне играет. «Вот где мы свиделись», — ласково подумал я, наблюдая за «поторьяем». Мальчишка, по всей вероятности, именник (на нем белая рубашка, новые брюки, новые ботинки), с любопытством разглядывал меня, даже забыл о работе.

Вскоре пришла Таня.

— Молодец, Костя, такой нигде не пропадет, уже познакомился с ребятами, — сказала она.

— У него живот вперед головы думает, — уточнил я.

— Он же ребенок.

Подбежал конопатый мальчишка, быстро стрельнул в меня глазами.

— Татьяна Васильевна, начинаем.

— Я сегодня буду петь для ребят, а Саня у нас главный музыкант.

Мальчишка улынулся, довольно шмыгнул носом.

Вначале выступали шефы, комсомольцы с комбинаторского завода. Они приехали сразу после работы. Ребята их хорошо знали, называли каждого по имени. Потом выступали детдомовцы. На аккордеоне играл Саня. Он старался во-всю. Особенно, когда аккомпанировал Тане. Она вышла в красивом расшитом сарафане. Сверху самодельными разноцветными прожекторами ребята освещали сцену. Все было, как в настоящем театре.

После того, как праздничный вечер закончился, Таня проводила меня к директору. Он выслушал меня, молча выдвинул ящик письменного стола, подал документы.

— И нам попасть трудно, но мы пошли на встречу. Если же решили сами воспитывать детей, мы не возражаем, — только и сказал он.

Куча дел, как огромный снежный ком, обрушилась на меня. Нужно было срочно оформить пенсию, опеку, переписать дом на Ефима Михайловича. Пришлось просить справки, писать заявления, рыться в архивах, ходить к нотариусу. И здесь меня вновь выручила Ирина Васильевна. Она несколько раз звонила в районо (там ее хорошо знали), просила помочь, и эта поддержка помогла мне получить все необходимые бумаги.

Перед тем, как зайти к председателю, я заглянул в зернало, провел рукой по щеке. В эти минуты мне очень хотелось выглядет по-старше, постарше, мне очень хотелось выглядет по-старше. В комнате было много народу. Некоторых я знал еще с детства, с другими познакомился, когда оформлял бумаги. Тут же была Ирина Васильевна. Меня это обрадовало: если что, она не даст в обиду.

Начало в № 3, 1977 г.



Председатель глухим голосом прочитал мое заявление, отложил его в сторону, посмотрел на присутствующих.

— Какие будут вопросы?

Молодая женщина, сидевшая рядом с Ириной Васильевной, спросила:

— Как вы собираетесь воспитывать детей, если ваша работа — сплошные полеты, — она помахала рукой над столом. — Леткины почти не бывают дома, вечные командировки... К тому же, я помню, по этому вопросу уже было решение — направить детей в детдом.

За столом заспорили, заговорили все разом. Первой поднялась Ирина Васильевна.

— Вы хорошо понимаете — детдом это не благо, а горькая необходимость. Зачем же отравлять ребят от старшего брата. Я в него верю так же, как верят люди, садясь к нему в самолет.

— Ирина Васильевна, дети — не самолет, — несмело возразил кто-то.

Председатель постучал карандашом по столу, гланул на меня.

— Давайте послушаем Степана. Не нам жить с ребятами — ему.

— А их воспитаю, — тихо сказал я. Все молча переглянулись.

— Хорошо, пока выходи, мы тебя вызовем, — сказал председатель.

Через несколько минут меня снова позвали. Председатель вручил три листочка. Они были отпечатаны заранее, только фамилия написана чернилами: на каждом в отдельности, на Веру, на Костю и на Наташу.

После заседания я зашел в универсам, купил два чемодана: один для Веры, другой для Кости, несколько пар детского белья, мыло, зубные щетки.

Дома мы всей семьей готовились в дорогу. Вера, сложив в чемодан школьную одежду, убежала прощаться с подружками. Костя продолжал рассматривать покупки. Он вытер рукавом пыль с чемодана, долго щелкал замками, крутил ключиком. Убедившись, что все исправно, притащил игрушки, сломавший складной ножик, моток медной проволоки, какие-то гайки, болтики. Этого показалось мало, он сбегал в кладовку, принес старый бушлат, перешитый из отцовской шинели, выдавшие виды ботинки и положил все это рядом с чемоданом. Я взял бушлат, завернул в него ботинки и забросил под кровать.

— Ты что? — крикнул Костя. — Его мама сшила, а ты...

— В городе новый куплю, — пытался я успокоить Костю.

— Как бы не так! Борька мне за него щенка предлагал, а я не сменялся.

Легкий на помине прибежал Борька — сын Глухова Михайловича. Маленький, толстый, как самовар, он прощмыгнув в комнату, принялся что-то искать в узлах, и, не найдя ничего интересного, позвал Костю погулять перед отъездом.

Брат сдернул с вешалки пальто, быстро оделся, сунул в карманы рукавицы, плечом толкнул дверь. Вслед за ним выбежал и Борька. Некоторое время они о чем-то спорили под окном, потом Костя вернулся в сени, заремел ведром. Я открыл шкаф, размышляя, что еще взять с собой. И тут неожиданно в комнату бежал Борька.

— Там, там, Костя в колодец упал! — прокричал он и тут же захлопнул дверь.

Я, как был в одной рубашке, выскочил на улицу.

— Мы горку полить водой хотели, а Костя скользянулся. Он сам, я не виноват, — испуганно лепетал Борька.

Я бросился и колодец. Сквозь легкий парок разглядел внизу голову брата. Стенки у колодца обмерзали, заросли льдом. Пальто у Кости зарделось, и он, как пробка, торчал посредине. Сердце ледянячком куском ухнуло вниз, ноги обмякли, потеряли силу. Я опустившись на колени, трясущейся рукой обхватил сруб. Брат зашевелил головой, шапка съехала на глаза.

— Не сжимайся, — закричал я, — иначе проскользнешь дальше.

Я свесился вниз, попытался достать Костю рукой. Пальцы скользнули по льду, до воротника было еще добрых полметра. Я вскопчил на ноги, заметался по двору. Неожиданным взглядом натолкнулся на багор, который вытаскивали из колодца оборвавшиеся ведра. Как огромную сосульку запустил багор в колодец, подцепил Костю крючком. Пальто его вслухло, из-под крючка, лохматясь, полезло темное место. «Не выдержит, надо зацепить побольше» — мелькнуло в голове.

Костя вскрикнул, видимо крюк сильно зацепил его. Оттуда-то из-за сены, услышав крик, высочился Полкан. Едва показалась голова брата, он схватил хозяина за воротник и уперся лапами в снег. Точно рана из банки вытянула мы Костю. Я подхватил его на руки и понес в дом. Посадил на печку, снял с вешалки куртку, набросил на брата.

И вечеру, когда вот-вот должен был подняться Ефим Михайлович, у Кости поднялась температура. Он стонал, жаловался на боль в руке. «Только бы не перело!» — подумал я. Когда вернулась Вера, я тут же отправил ее в больницу за врачом.

— Забегу в аптеку и куплю аспирин.

Она убежала, я присел на кровать рядом с Костей, потрогал ладонью лоб. Голова была горячая. Через несколько минут хлопнули ворота, и в дом вошла бабка Черника.

— Здравствуй, соколик, — проговорила она и перекрестилась на передний угол. Коричневыми руками несла растегнутого петельки на овчинном полушубке.

— Покажи, где малец, — требовательно сказала она.

«Фигуда-то узнала, старая, — пронеслось у меня в голове, — живет-то в конце улицы».

Старуха прошла в комнату, высохими пальцами потрогала лоб у Кости. Зыркнула на меня черными глазами:

— Ставь на печь чуток с картошкой.

Черника слыла на нашей улице знахаркой. Она заговаривала грыбку, лечила от испуга, правила головы. На крыше ее дома и в сенях всегда торчали пучки лекарственных трав. Хотя в поселке была аптека, и те же травы свободно продавались без рецептов, лечились только теми, которые рекомендовала Черника.

Старуха осторожно ощупала Костю руку. Тот слабо морщился, охал. И тогда Черника резко потянула ее. Костя громко взвизгнул, дернулся и тут же замолк.

— Выих у него был, — спокойно сказала она. — Сварится картошка, ты ему дай паром подышать, потом пусть выпьет аспирин и чаю с малиной. В пакетики возьмешь. — Она показала глазами на сверток.

— Как же это ты миленок, в колодец попал? — обратилась она к Косте.

— С Борькой играли. Пскользнулся.

— Нет, это он тебя толкнул, — уверенно сказала Черника. — Осенью но мне в огород зашел. Яблоня у меня там рясная-рясная. Я бему стул подставила — обрывай! Так нет, тайком забрался. Ветки пообломал. Я его схватила, а он — меня, поганец, ногой и через заплот. Он тебя толкнул Помино, и Ефимка такой был.

Вот про отца твоего не скажу. Отец смирным рос, работячим как Ефим; тот и ворота мелом мазал, и по крышам камнями кидал. И сын в него. Не родится от свиньи бобреню, все тот же поросенок!

Старуха смала в узел тряпичные губы, вновь перекрестилась на пустой угол, поносила на собранные в углу вещи.

— Узелжать думаешь?

— Куда уж с ним, — кивнула я на Костю.

— Верно. Пусть поправится.

— Мне на работу надо, — признался я.

— Ничего. Ты позвони начальству, поймут. Знают, что ты не гулять поехал.

Вскоре в дверях появились Вера и Таня. Сестра, как хозяйка, показала, куда повесить пальто. Я бросился собирать разбросанные по комнате тряпки, книги.

— Я, пожалуй, пойду, — прикрыла рот ладонью Черника. — На ночь горчичники и ладно поставь».

— Мы врача вызвали, — сообщила Вера. — Скоро должен приехать.

— Тогда мне и вовсе делать нечего, — понимающе усмехнулась старуха. Держась за поясницу, она поднялась со стула, и, прихрамывая, подошла и вешалке. Таня подала ей полушубок, помогла одеться.

— Спасибо, красавица, — пропела Черника. — Дай бог тебе здоровья.

Черника ушла, за окном проскрипел снег, Глухов брякнул залочка на воротах. Таня подошла к брату, поправила одеяло.

— Ты что это, Котья, болеть вздумал? Саня присил тебе марку передать. Про собак.

Она протянула конверт. Костя похрюкал на меня, как бы нехотя взял конверт, вытащил марку и стал рассматривать. Я отозвал Веру на кухню, шепнул на ухо: «Я в магазин, займи губы».

Купил конфет, сыру, селедки, бутылку красного вина, я кое-как расставал все по карманам. Когда вернулся, дома весело потрескивали дрова в печи, кипела картошка, пахло свежесваренным чаем.

— Мужички, как всегда, недогадливые, — сказала Таня. — Чтобы сумку взять, так нет — обязательное все в карманы напихают.

— Улыбаясь, она поглядывала то на меня, то на Костю.

Когда все улеглось за стол, я открыл вино, налил в два стакана.

— Нет, что ты, я не буду, — запротестовала Таня.

— Выпейте, Татьяна Васильевна, — попросила Вера. — За то, чтоб вы и нам почаще приходили.

— Ладно, Вера, приду, — согласилась Таня. После ужина она вдруг засобиралась домой.

— Поздно, мне надо валеко.

— А вы у нас оставайтесь, — неожиданно предложил брат. — С Верой спать будете, предложила она ноги складывать любит.

Таня смутилась, быстро ответила:

— Мне и завтрашнему дню план писать.

— Я провою вас, — неожиданно предложил Костя.

— Что, лучше стало? — засмеялась Таня. — Как-нибудь в другой раз, когда совсем поправится».

Она поднялась, повязала платок. Ее тонкие пальцы проворно застегнули пуговицы у платка.

— Ну, ладно. Саньке спасибо за марку спасибо. Я в долг не останусь, — вздохнул Костя.

— Вот и подари Саше аккордеон, — предложил я. — Может, из него великий музыкант получится».

— Правильно! — согласился Костя. — Чего ему без дела валеться.

Я бросился в комнату, достал из шкафа аккордеон, обмахнул его первой попавшейся под руку тряпкой. Вспынула перламутровая отделка, весело блеснула на свету белые клавиши.

— Зачем? Ему Павел Григорьевич скоро новый купит, растерянно проговорила Таня.

— Когда это купят, — не соглашался я. — А здесь футбол есть.

Я обжег взглядом комнату, заглянул под кровать.

— У него замок сломался, мама в кладовку вынесла, — подказала Вера.

Я сбегал в кладовку, принес футбол. Он был матовый от ины и пыли. Вера протрла его сырой тряпкой. Я решительно положил футбол аккордеон.

По дороге к детдому я все время нес аккордеон на плече, так было удобнее. Таня шла впереди. Каблуки сапожек впились в снег. Тропинка петляла между кочек. По верхушкам деревьев, перелазиваясь с боку на бок, сопровождала нас, прыгала луна.

— Давай помогу, он, наверное, тяжелый, — Таня остановилась, преградила мне дорогу.

— Посторонись! — шутило дакнулся я на нее.

— И не подумаю, — засмеялась она. — Ты не сердись, что я к вам пришла.

— Таня, что ты говоришь! — взмолился я. — И как только такое пришло в голову. Ребята в тебе души не чают.

— А ты? — тихо, почти шепотом спросила она.

Сегодня, когда она вошла к нам в дом, я почувствовал, что Таня со своей стороны ей примотой, пошла навстречу. Правда, я боялся поверить в это. Все было так неожиданно. Меня пугало другое: может она это сделала из-за жалости к ребяташкам.

Сегодня я самый счастливый человек на свете, — только и ответил.

\*\*\*

Чтобы заставить командира в аэропорту, приехал пораньше. По деревянной лестнице пристроенной к зданию с боку, поднялся на третий этаж. Соронин был у себя. Перед ним, как парашютная стропа, тнулся Лешка Добрецов.

— Не просись, все равно не полетишь, — глухо, как из бочки, ронял командир.

— Так сколько можно сидеть! — воскликнул Лешка. Голос у него звенел, как винт на больших оборотах. Это его метод: давить сразу же без остановки, а не уступать, здесь был сменить пластинку. Судя по всему, можно было пустой номер, на Соронина такие штуки не действовали.

— Придет Осинцев, тогда и разговаривать будем, а сейчас у меня нет лишних вторых пилотов.

Я догадался: Лешка просится на север. Там для него раздолье, нет командирской опеки, можно вздохнуть свободно.

— Тебя, как я вижу, домовой не любит. Иди устраивай свои семейные дела.

— Вы думаете я не пробаловал, — донесся голос Лешки. — Недавно решил сына поводить. Накупил разных конфет и в детсад.

Объяснил воспитательнице, что к чему. Вызвала она его, а он на меня как на чужого смотрит, признавать не хочет и рвется обратно в группу.

Ну я ему яблоки, конфеты пихать стал. Не берет, отворачивается. «Не надо», — говорит, — выдумка папа покупает». Меня словно обухом по голове — значит замуж вышла. Хотел сказать, что я настоящий отец, а воспитательница взяла его на руки и унесла. Говорит, нечего ребенка травмировать, надо было раньше думать. Как оплеванный ушел оттуда.

Разве после такого я могу пойти к этой женщине, — с предыхком закончил он.

Эту историю я уже слышал от Лешки раз десять, и каждый раз рассказывал он ее поновому, но в конце концов выходило так, что во всем виновата бывшая жена.

— Ты мне дурана не строй! — громыхнул Соронин. — С большой головой на здоровую валяйш».

И уже тише добавил: — Надоел ты мне хуже горькой редьки.

Лешка высочил из комнаты, пронесся по коридору мимо. На подорожке остановился:

— Фу, черт, а ты откуда здесь? — удивленно спросил он, направляясь ко мне. — Тысячу лет прожилеши! Только что к тебе вспоминали.

Добрецов улыбаючись, хлопнул меня по плечу. Не умер он, долго печалится. Я пошел к Соронину, Лешка дернулся было и вышел, но потом передумал, махнул рукой, затопал следом.

Командир разговаривал с кем-то по телефону. Увидев меня, показал глазами на стул. Рядом плюхнулся Лешка. Соронин похныкался на него, спрятав глаза под лохматыми бровями.

В понедельник утром полетели с Добрецовым в Холодные ключи, — сказал он, прикрыв ладонью трубку.

Чего, чего, а вот этого я не ожидал. Только приехал, не устроился как следует и вот тебе на — опять командирова. Не хотелось именно теперь оставлять ребятних одних. А тут еще с командой не ясно. Просить я не любил, для меня это было как нож острый.

— Может пока здесь полетает, — сказал я.

— Ты в своем уме? — торопливо зашел Лешка. — И так почти месяц зря пропал.

Он снова расстроился, губы обидчиво оттопырились.

Хоть бы ты помолчал, — тихо ответил я. Соронин положил трубку, молча посмотрел на меня. Был он широкий и мощный. Черные густые брови, маленькие медвежьи глазки делали лицо угрюмым и неприветливым.

— Тебе, Степан, надо как можно быстрее за штурвал беда скорее забудется. Как говорит, не ты первый, не ты последний, — неожиданно мягко сказал он.

— Держи нос по горизонту, — подданнул Добрецов и хлопнул меня по плечу.

— Я-то держу, да ребяташки со мной. Брат и сестра.

— Как с тобой, где они? — быстро спросил Соронин и даже привстал, заглянув за дверь. — Ты у хошь? Я хотел квартиру подыскать, но не могу пока.

Соронин на некоторое время замолчал, хмурился, барабанил пальцами по столу.

— А что, хозяйка гонит?

— Нет. Но стесняя я ее. К ней племянница приехала. А тут еще управдом грозится нас выселить.

(Продолжение следует).



Раздел ведет  
международный арбитр  
**Юрий ЗАРУБИН**

22 апреля — день рождения Владимира Ильича Ленина. И шахматисты рады напомнить друг другу, что Ильич был большим поклонником мудрой древней игры. Об этом сегодня наш рассказ.

### «ГИМНАСТИКА УМА»

Владимир Ильич научился играть в шахматы в раннем детстве. «...Шахматы любил наш отец, — вспоминает А. И. Ульянова, — и любовь эта передалась всем братьям. Для каждого из них была радость, когда отец звал их к себе

в кабинет и расставлял шахматы. Мы все выучились в них играть».

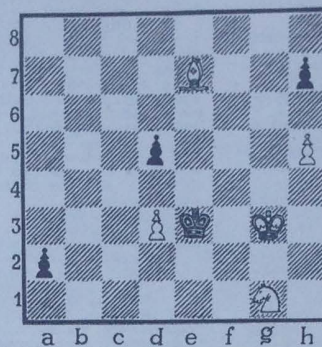
Шахматы для Ленина стали не только игрой, он считал их своего рода «гимнастикой ума» и не любил «легких», как он говорил, «гусарских партий», предпочитая играть с равным противником или более сильным. Вопрос шахматного «самолюбия» для него не существовал. Дмитрий Ильич Ульянов так объяснял взгляды старшего брата на шахматное творчество: «У него главный интерес в шахматах состоял в упорной борьбе, чтобы сделать наилучший ход, в том, чтобы найти выход из трудного, иногда почти безнадежного положения; выигрыш или проигрыш сами по себе меньше интересовали его. Ему доставляли удовольствие хорошие ходы противника, а не слабые».

В ссылке Ленин иногда играл, не глядя на доску, даже одновременно с тремя партнерами, причем все партии выигрывал. В эмиграции Ильичу уже реже доводилось садиться за доску. Напряженная политическая и литературная работа оставляли мало времени на любимое занятие. Однако из мемуарной литературы видно, что до самой революции 1917 года, он, хотя и редко, но все же играл в шахматы и решал задачи и этюды.

Получив однажды составленную Дмитрием Ильичем двухходовую задачу, Ленин пишет брату, что он «чутьочку раззадорился» на шахматы, а то было совсем все пере-

был. «Задачку твою я решил легко. Ld8—d6, — сообщает он далее. — А вот в «Речи» увидел сегодня этюд, который решил не сразу и который мне очень понравился (№ от 1 февраля № 31 (1269), этюд № 195). Положение такое: белые Kpg3, Kg1, Ce7 и пешки h5 и d3. Черные Кре3 и пешки 1,7, d5 и a2 (т. е. последняя за ход до превращения в королеву). Белые начинают и выигрывают. Красивая штука!»

Предлагаем решить этот изящный этюд братьев Платовых.



Московское шахматное общество избрало Владимира Ильича почетным председателем на 1922—1923 годы. Об этом свидетельствует сохранившийся членский билет № 1, выданный на имя Ленина.

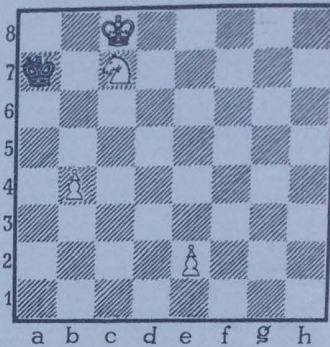
### ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО...

...шахматы — один из самых массовых и популярных у нас видов спорта, им регулярно занимаются около 5 миллионов человек;

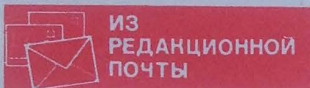
...в рядах советской шахматной организации 38 гроссмейстеров и 564 мастера;

...мужская сборная СССР 12 раз становилась чемпионом мира, женская сборная добивалась этого титула 6 раз.

### ШАХМАТНАЯ ОЛИМПИАДА ЗАДАНИЕ № 4



Белые: Крс8, Кс7, пешки — 4, 5, 6, 7, 8 (4 фигуры).  
Черные: Кра7 (1 фигура).  
Ход белых. Мат в 7 ходов. 4 очка.



ИЗ  
РЕДАКЦИОННОЙ  
ПОЧТЫ

## ЧТЕНИЯ

### К. Э. ЦИОЛКОВСКОГО

В Калуге стали традиционными научные чтения, посвященные разработке творческого наследия и развития идей К. Э. Циолковского. Со всех концов страны съезжаются сюда ученые, инженеры, чтобы прослушать доклады по проблемам ракетной и космической техники.

О том, что интерес к этим встречам возрастает, свидетельствуют следующие цифры: если на первых чтениях в 1966 году было обговорено 14 докладов, то на последних — уже свыше 100. Особенно интересный из них доклад летчика-космонавта дважды Героя Советского Союза А. Г. Николаева о первом полете человека в космос и планах дальнейшего освоения Вселенной.

Кроме пленарных заседаний, работа чтений проходила по секциям: «Исследование научного творчества К. Э. Циолковского», «К. Э. Циолковский и философские проблемы освоения космоса», «Проблема ракетной и космической техники», «Механика космического полета», «Проблемы космической биологии и меди-

цины», «Авиация и воздухоплавание». На секциях выступили академики, доктора и кандидаты технических наук институтов Академии наук СССР и учебных институтов.

Большой интерес, например, вызвал доклад «Расчетная система определения аэродинамических характеристик летательных аппаратов на дозвуковых и сверхзвуковых скоростях полета», который на секции «Авиация и воздухоплавание» представили М. И. Ништ и Ф. И. Ганиев.

Ряд докладов был посвящен вопросам теории воздухоплавления, а также перспективам развития средств воздушного транспорта и проблемам надежности и безопасности полетов.

Оргкомитет чтений при комиссии АН СССР по разработке научного наследия К. Э. Циолковского ежегодно издает и распространяет научные труды чтений.

г. Калуга.

А. МИРОНОВ

## НА АЛЬПИЙСКИХ ЛУГАХ

Горные пастбища — главная кормовая база животноводческих хозяйств Ставрополья. Здесь в летний период набирают силу многочисленные отары овец, крупный рогатый скот, быстرونгие карачаевские скакуны.

С каждым годом поголовье скота растет. А площади выпаса остаются прежними. Возникает проблема обеспечения хозяйств кормами. Откуда их взять?

— Надо улучшать луга и пастбища, — говорят специалисты. — Другого пути нет.

Недавно я побывал на Малокарачаевском конном заводе, где директором Хийса Алиевич Аджиев. В течение ряда лет этим заводом проводятся опыты по минеральной подкормке альпийских лугов с воздуха. И снимают гораздо больше, чем без удобрений, урожай трав.

По приглашению Аджиева я отправился с ним на вертолете Ми-1 в горы. Директор хотел посмотреть, в каком состоянии находятся луга. Неторопливо пересекли пологий склон, покрытый яркой густой зеленью. А дальше за глубоким каньоном травостой был белесым и с проплешинами.

— Вот вам наглядный пример эффективности химизации, — пояснил Хийса Алиевич. — Вначале вы видели удобренные луга, а эти — нет. Есть разница!

Пролетая гребень Скалистого хребта, мы заметили в стороне самолет Ан-2. Позади него, четко выделяясь на фоне синего неба, стелился белый шлейф. Как я узнал позже, это проводил авиационно-химические работы на лугах экипаж Р. Ю. Байрамукова, одного из лучших пилотов Пятигорского авиационного предприятия, кавалера ордена Трудовой Славы III степени.

— Я глубоко убежден, — заявил мне Х. А. Аджиев, — что улучшение альпийских лугов нужно производить с применением авиации. Наземная техника в условиях высокогорья соперничать с самолетом не может.

На Северном Кавказе есть большое горное плато Бечосын, на котором летом содержатся десятки тысяч овец и голов крупного рогатого скота. Активное использование авиации для повышения продуктивности лугов этого плато принесет большую помощь многим хозяйствам Ставропольского края.

Е. ИВАНОВ

г. Пятигорск.

Главный редактор А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия: К. К. ГУЛАКОВ, Н. А. ГУЩИН [ответственный секретарь], И. В. КАБАКОВ, Е. Н. КИТОВ, Б. С. ОРЛОВ, С. С. ПАВЛОВ, Г. И. ПОЛЕЖАЕВ, И. И. СПОТКАЙ, В. П. СТЕПАНЕНКО, И. Н. ХВОРОСТИНА [заместитель главного редактора], В. П. ЮДАШКИН.

Подп. и печ. 24.02.1977 г.

T-01847

Печ. л. 4.

Уч.-изд. л. 9,164.

Адрес редакции: 125836, ГСП, Москва, А-167, Ленинградский проспект, дом 37а. Тел. 155-55-44, 155-58-07.

Формат 70×108<sup>1</sup>/<sub>8</sub>.

Зак. 807.

3-я типография Воениздата.

Рукописи не возвращаются.

● Казалось бы, вдоль и поперек искожена и изъезжена наша страна. На ее географическом атласе давно уже не осталось белых пятен. А на атласе геологическом еще много неясных, до конца неизведанных мест. Они по-прежнему ждут своих первопроходцев, своих первооткрывателей, которым предстоит дать ответ на интересующий народное хозяйство вопрос: «Что там, под толщей земли, в ее недрах!»

Было время, когда на поиски полезных ископаемых человек отправлялся преимущественно пешком и лишь с геологическим молотком в руке. Теперь разведчики земных кладов вооружены самой разнообразной поисковой техникой. В их распоряжении сложные приборы, мощные механизмы и самые современные средства передвижения, вплоть до самолетов и вертолетов.

В условиях научно-технической революции роль минерально-сырьевых ресурсов в экономике страны значительно возросла. Основными направлениями развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы перед геологической наукой поставлены новые задачи. Предусмотрено существенно улучшить обеспечение промышленности в районах действующих предприятий и вновь осваиваемых зонах нефтью и газом, рудами черных, цветных и благородных металлов, сырьем для производства минеральных удобрений, химической продукции, строительных материалов.

Разностороннюю помощь геологам в решении этих важных задач оказывают гражданские авиаторы. В общем объеме налета часов по применению авиации в народном хозяйстве удельный вес авиационного обслуживания геологических организаций составляет более 20 процентов. В десятой пятилетке наибольшие объемы авиационного обслуживания намечено выполнить для поисковых геологических партий, работающих на Крайнем Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке.

Всемерно укрепляя и расширяя свое сотрудничество с многотысячным отрядом советских геологов, работники Аэрофлота активно способствуют успешному претворению в жизнь программных решений XXV съезда КПСС по дальнейшему росту экономического могущества Родины.

На снимках: сверху — группа геологов, доставленная вертолетом в один из труднодоступных районов Хабаровского края; внизу — разведчики земных недр на Таймыре.

Фото Ю. МУРАВИНА и В. ТИМИРЯЗЕВА.

3 апреля —  
ДЕНЬ ГЕОЛОГА



## ПОМОЩНИКИ ПЕРВОПРОХОДЦЕВ





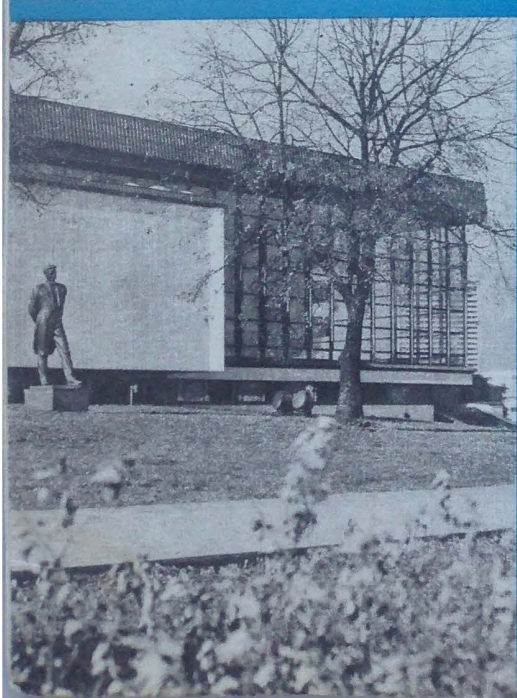
# В ЛИТВУ НА СОВРЕМЕННЫХ САМОЛЕТАХ

Неузнаваемо изменилась литовская земля за годы Советской власти. Обновилась и похорошела ее столица — Вильнюс, где с седой стариной соседствуют современные жилые кварталы.

Литва связана прямым авиационным сообщением с Москвой, Ленинградом, Ригой, Киевом, Минском, Тбилиси, Баку и многими другими крупными городами страны. Ежегодно из аэропортов республики отправляется около 800 тысяч воздушных путешественников. К их услугам комфортабельные турбореактивные самолеты Ту-134 и Як-40.

Добро пожаловать в Советскую Литву на быстрых крыльях Аэрофлота!

**ЛИТОВСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.**



На снимках: 1. Взлетает самолет Ту-134. 2. Самолеты Як-40 в аэропорту Вильнюс. 3. Театр оперы и балета Литовской ССР. 4. Новый торговый центр.

Фото Н. ШОТИНА.