

7-77

# АВИАЦИЯ

ГРАЖДАНСКАЯ



ЮБИЛЕЮ ОКТЯБРЯ —  
ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!  
1917 - 1977

# ДОРОЖИТЬ РА



Маяки десятой пятилетки, лауреаты премии Ленинского комсомола за 1976 год — командиры самолетов Ан-2 Г. Шишов из Павлодара, Н. Аниськов из Хмельницкого и командир корабля Ил-18 Б. Борисов из Москвы (на снимке — слева направо). Они удостоены этой высокой награды за выдающиеся достижения в социалистическом соревновании, большой вклад в освоение новой техники, повышение эффективности использования авиационного транспорта, активное научно-техническое творчество.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## АВИАЦИЯ

ГРАЖДАНСКАЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ

ОРГАН МИНИСТЕРСТВА  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР И  
ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 7 июль 1977 г.

ИЗДАЕТСЯ С 1931 ГОДА

© «Гражданская авиация»

На первой странице обложки: группа курсантов Актюбинского высшего летного училища. Репортаж из этого училища читайте на стр. 15—18.

Фото Б. АЛЕКСЕЕВА.

В условиях развитого социализма, при нынешних масштабах и сложности нашего народного хозяйства фактор времени приобрел особое значение. В речи на XVI съезде советских профсоюзов Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев привел конкретные цифры, дающие представление о том, как важно дорожить рабочим временем. За минуту у нас в стране вырабатывается теперь более двух миллионов киловатт-часов электроэнергии, выплавляется почти 300 тонн стали, добывается свыше тысячи тонн нефти, почти полторы тысячи тонн угля, 650 тысяч кубических метров газа.

Для гражданской авиации, как и для других отраслей народного хозяйства, рациональное использование рабочего времени — главный резерв пятилетки. Именно благодаря этому тысячи авиарботников — новаторов производства и многие наши трудовые коллективы берут новые, все более высокие рубежи в социалистическом соревновании, досрочно выполняя плановые задания и социалистические обязательства.

Успех передовиков производства, которых мы представляем сегодня на страницах журнала, в том и состоит, что они с большим экономическим эффектом и без ущерба качеству работы используют свое рабочее время. Надо как можно шире распространять их опыт, настойчиво вести поиск новых резервов рабочего времени, по-хозяйски беречь каждую рабочую минуту.

# БОЧЕЙ МИНУТОЙ



Уже два годовых плана выполнил с начала пятилетки Д. Дзяткевич, командир самолета Ан-2 Ярославского авиапредприятия.

За успешное решение задач, связанных с разработкой и внедрением новой техники, инженеры завода гражданской авиации № 408 Г. Гиндельман, В. Егоров и П. Вьюн награждены медалями ВДНХ СССР.

Ежемесячно перевыполняет плановые задания и социалистические обязательства, принятые на 1977 год, комсомольско-молодежная бригада авиационно-технической базы Ханты-Мансийского авиапредприятия, которую возглавляет В. Андрейчиков.



Трудовую вахту в честь 60-летия Великого Октября образцово несет оператор информационно-справочного отделения Главного агентства воздушных сообщений Аэрофлота Е. Абдулова.

Один из лучших диспетчеров службы движения Волгоградского авиапредприятия В. Спектор.

Фото В. ГРЕБНЕВА и В. ТИМИРЯЗЕВА.



1. «Гражданская авиация» № 7





ЮБИЛЕЮ ОКТЯБРЯ -  
ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

# ПОСТУПЬ БРАТ

**ПОБЕДА  
ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ,  
ОТКРЫВШАЯ  
НОВУЮ ЭПОХУ  
ВСЕМИРНОЙ ИСТОРИИ,  
СОЗДАЛА ПРОЧНУЮ ОСНОВУ  
ДЛЯ ФАКТИЧЕСКОГО  
РАВЕНСТВА ВСЕХ НАЦИЙ  
И НАРОДНОСТЕЙ  
НАШЕЙ СТРАНЫ,  
ДЛЯ ИХ ВСЕСТОРОННЕГО  
СБЛИЖЕНИЯ.**

**«КРЕПКИ И МОНОЛИТНЫ  
БРАТСКАЯ ДРУЖБА  
И ЕДИНСТВО ВСЕХ НАЦИЙ  
И НАРОДНОСТЕЙ,  
СОСТАВЛЯЮЩИХ  
ВЕЛИКИЙ И МОГУЧИЙ  
СОЮЗ СОВЕТСКИХ  
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ  
РЕСПУБЛИК, —**

**ПОДЧЕРКИВАЕТСЯ  
В ПОСТАНОВЛЕНИИ ЦК КПСС  
«О 60-Й ГОДОВЩИНЕ  
ВЕЛИКОЙ ОКТЯБРЬСКОЙ  
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ  
РЕВОЛЮЦИИ». —**

**ЕГО ОБРАЗОВАНИЕ  
И УСПЕШНОЕ РАЗВИТИЕ  
ЯВЛЯЮТСЯ  
ТРИУМФОМ ЛЕНИНСКОЙ  
НАЦИОНАЛЬНОЙ  
ПОЛИТИКИ КПСС,  
ЯРКИМ СВИДЕТЕЛЬСТВОМ  
ЕЕ ПОДЛИННО  
ИНТЕРНАЦИОНАЛИСТСКОГО  
ХАРАКТЕРА,  
ВЕЛИКИМ ЗАВОЕВАНИЕМ  
СОЦИАЛИЗМА».**

**В ДРУЖНОЙ СЕМЬЕ  
СОВЕТСКИХ РЕСПУБЛИК  
ТВЕРДОЙ ПОСТУПЬЮ  
ПО ПУТИ К КОМУНИЗМУ  
ИДУТ РЕСПУБЛИКИ  
ЗАКАВКАЗЬЯ.**

**ВМЕСТЕ С ТРУЖЕНИКАМИ  
ГРУЗИНСКОЙ,  
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ,  
АРМЯНСКОЙ ССР  
УСПЕШНО РЕШАЮТ  
ЗАДАЧИ ХОЗЯЙСТВЕННОГО  
И КУЛЬТУРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА  
И ГРАЖДАНСКИЕ АВИАТОРЫ.**

**ОБ ИХ ВКЛАДЕ  
В РАЗВИТИЕ  
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ  
БРАТСКИХ РЕСПУБЛИК,  
В ПОДЪЕМ МАТЕРИАЛЬНОГО  
И КУЛЬТУРНОГО УРОВНЯ  
ЖИЗНИ НАРОДА  
РАССКАЗЫВАЕТСЯ  
В ПУБЛИКУЕМОЙ  
ПОДБОРКЕ МАТЕРИАЛОВ.**



**Ф. Т. САРКИСЯН,  
Председатель Совета Министров Армянской ССР**

## Новь древнего края

Год с небольшим отделяют нас от тех незабываемых дней, когда в Москве проходила работа XXV съезда КПСС. Для трудящихся Советской Армении, как и для всего нашего народа, высший форум коммунистов стал той светлой вершиной, с которой во всем своем величии предстают огромные достижения страны, завоеванные под руководством Коммунистической партии, той главной точкой отсчета, с которой берут свое начало новые грандиозные перспективы.

Армянская ССР взяла неплохой старт в десятый пятилетке. План ее первого года по реализации промышленной продукции и выпуску важнейших видов изделий выполнен досрочно — 24 декабря. Достигнут наибольший объем валовой продукции сельского хозяйства. 1976 год ознаменован такими крупными событиями, как пуск первого блока Армянской атомной электростанции, завершение разработки уникальной в своем классе электронно-вычислительной машины «Наири-4».

Напряженная, самоотверженная работа трудящихся Армении получила высокую оценку. За успехи в развитии народного хозяйства в 1976 году республика признана победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании и награждена переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. В число победителей соревнования вошли также города Ереван и Кировакан, три района, более двадцати предприятий, транспортных и строительных организаций, колхозов и совхозов.

Не сбавляют взятых темпов труженики республики и в первом полугодии текущего года. Сверх плана выпущено промышленной продукции на десятки миллионов рублей, последовательно осуществляется курс на всемерное уве-

личение производства сельскохозяйственной продукции, повышение материального и культурного уровня жизни народа.

Выступая на октябрьском [1976 г.] Пленуме ЦК КПСС, Генеральный секретарь ЦК нашей партии товарищ Л. И. Брежнев подчеркнул, что 1977 год «...знаменателен тем, что страна будет отмечать большой юбилей — шестьдесят лет со дня Великой Октябрьской социалистической революции». Он выразил уверенность, что вся наша ленинская партия, весь наш народ подойдут к этим славным дням с новыми трудовыми свершениями, с новыми трудовыми подвигами на всех участках великого фронта борьбы за коммунизм.

Великий Октябрь оставил неизгладимый след на исторических судьбах многих больших и малых народов планеты. Одним он принес подлинное возрождение, другие в его завоеваниях черпают опыт революционной борьбы и социалистического строительства. В многовековой судьбе армянского народа Великий Октябрь явился поворотной вехой, положившей начало его новой истории. Один из древнейших народов мира, две тысячи лет назад имевший свой театр, в пятом веке создавший письменность, располагавший первоклассными средневековыми университетами, к началу нашего столетия оказался в ужасающе бедственном положении. Потеря государственности, часто повторяющиеся набеги и нашествия чужеземцев, бесконечная персидская и османская тирания, наконец, геноцид 1915 года привели народ на грань полного физического уничтожения. Но нашлась сила, которая приостановила, казалось бы, неизбежный ход событий. Революционный русский пролетариат, завоевавший власть в самой России, протянул руку брат-

ской помощи всем угнетенным народам бывшей Российской империи.

29 ноября 1920 года в Армении победила Советская власть. История знает немного таких примеров, чтобы народ, стоявший на грани гибели, обескровленный, ограбленный, мог найти в себе силы для возрождения, строительства новой жизни. Опираясь на завоевания социалистической революции, на бескорыстную братскую помощь советских народов и прежде всего великого русского народа, он сотворил настоящее чудо. Оно материализовано в новых городах и селах, в 700 промышленных предприятиях и 120 научных учреждениях, в цветущих колхозах и совхозах, выросших на веками пустовавших заселенных и каменистых землях.

Впрочем, слово чудо здесь не совсем уместно. В старину люди прикрывались этим понятием от всего, чего не могли осмыслить от явлений, внутренняя сущность и механизм которых казались непостижимыми. А грандиозное перевоплощение Армении, да и любой другой нашей республик, имеет вполне понятную социально-экономическую и политическую основу. Великий Октябрь, ленинская национальная политика, новые, невиданные ранее, формы межнациональных отношений и сотрудничества свободных народов — вот тот фундамент, на котором зиждется успехи армянского народа.

Превратившись в республику с высокоразвитым индустриальным и сельским хозяйством, передовой наукой и техникой, Советская Армения вносит заметный вклад в укрепление экономической мощи страны. Она вышла на одно из ведущих мест в СССР по производству высокоточных станков и некоторых видов приборов, важных химических продуктов и ряда полезных ископаемых. В республике

# СКИХ РЕСПУБЛИК



действуют уникальные научные инструменты — один из крупнейших в Европе телескоп с зеркалом диаметром 2,6 метра, синхрофазотрон, разгоняющий электроны до энергии 6 миллиардов электрон-вольт.

Армянский народ хорошо осознает, что его достижения связаны с огромными материально-техническими возможностями всего Советского Союза, с отношениями братства и взаимопомощи, сложившимися в великой семье Страны Советов.

Сотрудничество, дружба. Наша советская действительность придает новый смысл и значение этим категориям, конкретизировала их в больших и малых делах, планах, задачах. Журналисты любят подчеркивать, что республика, которая полвека назад завозила даже иглолки, ныне экспортирует в десятки передовых зарубежных стран уникальные станки, машины, оборудование. И что характерно — их производство налажено при отсутствии собственной базы по добыче и переработке черных металлов. Золотыми буквами в историю одного из крупнейших в стране Ленинанского текстильного комбината вписана первая страничка его биографии — получение в дар от ивановских ткачей нескольких десятков ткацких машин. Армянскую атомную электростанцию, Разданскую ГРЭС, горно-химический комбинат и другие крупные стройки республики называют интернациональными. Потому что трудятся на них люди многих национальностей, потому что в сооружении их участвует вся страна.

Редкий гость покидает Армению, не поблужившись небесной голубиной Севана, раскинувшегося на двухкилометровой высоте в живописной чаще гор. Одно из красивейших в стране озеро по праву считается национальной гордостью армянского народа. В годы первых пятилеток Севан сыграл важную роль в индустриализации республики. Его вода привела в движение турбины электростанций Севан-Разданского каскада и вдохнула жизнь в новые заводы и фабрики. Она же оросила тысячи гектаров земли, превратив их в цветущие сады, виноградники, плантации. Но уровень воды в озере стал понижаться, озеро начало мелеть буквально на глазах, ставя под угрозу уникальную флору и фауну. На повестку дня встала «севанская проблема». Тогда родился дерзкий по замыслу проект: проложить под горными хребтами 48-километровый тоннель и по нему направить в Севан часть вод реки Арпа. На прокладке тоннеля работают тысячи опытных специалистов, приехавших из разных уголков Советского Союза. Пройдет немного времени, и спасительная артерия Севана вступит в строй, станет вечным символом трудовой доблести и мужества, символом братства советских народов.

Интенсивное развитие экономи-

ческих, культурных, научных связей Армении с другими республиками страны, успехи ее народного хозяйства, специализация и кооперация производства были бы невозможны без быстрого развития транспорта, в том числе воздушного.

Наша республика — самая гористая в Закавказье. Средняя высота ее территории достигает 1800 метров над уровнем моря. Здесь нет низменностей в общепринятом смысле этого слова — самые низменные уголки Армении расположены на 400-метровой отметке. Эти особенности природы и относительная транспортно-географическая изолированность по отношению к другим экономическим районам страны обусловили необходимость развития гражданской авиации.

В середине 30-х годов на зеленой лужайке у юго-восточной окраины Еревана приземлился первый самолет, прибывший пассажирским рейсом из Тбилиси. В 1950 году авиаторы Армении перевезли 40 тысяч пассажиров. А спустя четверть века, в последнем году девятой пятилетки, объем пассажирских перевозок Армянского управления гражданской авиации достиг 1,8 миллиона человек в год.

Сегодня Советская Армения связана прямым воздушным сообщением с 40 крупнейшими городами и здравницами страны. На авиалиниях эксплуатируются современные воздушные корабли Як-40, Ту-134, а совсем недавно появился скоростной многоместный лайнер Ту-154. Помимо пассажирских перевозок воздушный транспорт осуществляет доставку срочных народнохозяйственных грузов, в том числе приборы, электролампы, кабель, химические продукты и другие изделия, вырабатываемые нашими промышленными предприятиями. В летнюю пору самолеты доставляют жителям Москвы, Ленинграда, Урала, Сибири сотни тонн свежих фруктов.

Авиация прочно вошла в уклад жизни больших и малых городов республики. В краю, где автомобильные дороги петляют в заоблачной выси, где строительство каждого километра новой железнодорожной линии связано с огромными затратами, воздушный транспорт является зачастую единственным видом сообщения. Его преимущества перед наземными средствами передвижения стали особенно очевидны после того, как на наших местных авиалиниях появились реактивные машины Як-40. Они открыли реальные возможности не только для резкого увеличения объема пассажирских перевозок, но и связали крупные города Армении, такие, как Ленинанка и Кафан, с промышленными и культурными центрами других советских республик.

Вместе с тем на наших местных воздушных линиях предстоит еще многое сделать. Десятым пя-

тилетним планом предусмотрено интенсивное индустриальное развитие средних и малых городов нашей республики, а решение этой важной задачи тесно связано с воздушным транспортом. Поэтому ЦК Компартии Армении и правительство республики уделяют большое внимание созданию прочной материально-технической базы для развития авиации на местных воздушных линиях. В наиболее труднодоступных и отдаленных от Еревана населенных пунктах идет строительство взлетно-посадочных полос для приема современных скоростных машин, действующие аэропорты оснащаются необходимым оборудованием.

Развитию воздушного транспорта в республике в большой мере способствует каждодневное внимание и помощь со стороны Министерства гражданской авиации СССР и лично министра гражданской авиации, маршала авиации Б. П. Бугаева. С каждым годом пополняется самолетный парк нашего управления, укрепляется материально-техническая база аэропортов, успешно решаются вопросы, связанные с подготовкой высококвалифицированных летных и инженерно-технических кадров.

Быстрыми темпами ведется строительство нового пассажирского комплекса в Ереванском аэропорту, рассчитанного на обслуживание 2100 человек в час. Его оригинальный проект составлен с таким расчетом, чтобы при минимальных геометрических размерах аэровокзала получить максимальную, выражаясь образно, причальную стенку для самолетов, а также обеспечить наибольшее удобство для пассажиров.

Одновременно сооружается новый аэровокзал во втором по величине промышленном и культурном центре республики — городе Ленинанке. После его сдачи в эксплуатацию аэропорт сможет обслуживать 600 пассажиров в час.

Специфика природно-климатических условий Армении требует широкого применения авиации в народном хозяйстве. Речь идет о геологоразведке, монтажных работах, санитарной службе, туризме и, самое главное, сельском хозяйстве. Должен прямо сказать, что в настоящее время использование авиации на этих видах работ пока еще недостаточно. И дело не столько в организационных неувязках, сколько в отсутствии соответствующей авиационной техники. Скажем, для выполнения авиационно-химических работ на виноградниках и в садах нам бы очень пригодился положительно зарекомендовавший себя в горных районах вертолет Ка-26. Он со служил бы хорошую службу и для оказания срочной медицинской помощи. Но из этого вовсе не следует, что у авиаторов республики нет собственных резервов более активного применения авиации в народном хозяйстве, повышения эффективности и качества работы. Многие зависит и от них самих, от

того, как используют они свои силы и возможности.

Важным фактором повышения эффективности производства и качества работы воздушного транспорта является социалистическое соревнование. Коллективом Армянского управления гражданской авиации накоплен определенный опыт в этой области. В частности, хорошие результаты дает трудовое соперничество с молдавскими коллегами. Широкое распространение получило движение за коммунистическое отношение к труду, соревнование по личным творческим планам, организация конкурсов на звание лучшего по профессии. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за 1976 год среди экипажей транспортной авиации это высокое звание завоевал экипаж Ил-18, руководимый Р. Р. Вартачаном. А среди тех, кто трудится в народном хозяйстве, — экипаж вертолета Ми-3 во главе с Т. А. Алавердяном. Лучшей бригадой авиатехников признан коллектив, которым руководит А. Е. Шагинян. В службе движения призовое место заняла смена руководителя полетов Т. К. Исраелиана. На них равняется весь личный состав управления, у них учится молодежь, пришедшая в авиоподразделения из летных и технических училищ гражданской авиации, окончившая инженерные вузы.

Широкий размах социалистического соревнования среди авиаторов дает основание рассчитывать на новые трудовые свершения в юбилейном году. Коллектив управления, встав на вахту под девизом «60-летию Великому Октябрю — 60 ударных недель», обязался государственный план 1977 года выполнить досрочно, к 25 декабря. При этом намерено налетать сверх плана 16 миллионов пассажиро-километров и 1 миллион 940 тысяч участковых тонно-километров, повысить коммерческую загрузку на 0,8 процента, улучшить регулярность полетов против достигнутой в 1976 году на 1 процент. Намечены и другие рубежи, связанные с решением коренных проблем работы воздушного транспорта, таких, как повышение безопасности полетов, улучшение обслуживания пассажиров, сокращение непродвижительных простоев авиатехники.

Мы живем в прекрасное время, время великих свершений и грандиозных планов. Труженики Армении с огромным вдохновением и энтузиазмом претворяют в жизнь начертанную партией величественную программу создания, в дружной семье наших братских народов уверенно идут к 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Вместе с тружениками промышленности и сельского хозяйства, работниками науки и культуры республики стремятся внести достойный вклад в ознаменование славного юбилея Октября и гражданской авиаторы.



# Широкие перспективы

Совсем немного времени осталось до славного юбилея — 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции. В коллективе Грузинского управления гражданской авиации подготовка к этому знаменательному событию проходит в обстановке большого политического и трудового подъема. Авиарботники полны решимости ознаменовать этот светлый всенародный праздник новыми достижениями в социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки.

С первых же дней нынешней пятилетки работники нашего управления неустанно ведут поиск прогрессивных форм и методов работы, настойчиво внедряют новую технику и передовую технологию; планомерно решают вопросы повышения безопасности и регулярности полетов, улучшения культуры обслуживания пассажиров, увеличения коммерческой загрузки самолетов, экономии горюче-смазочных материалов, укрепления производственной, трудовой и финансовой дисциплины. В результате производственная программа прошлого года была завершена по всем основным

экономическим показателям досрочно — к 20 декабря. Этот успех не был случайным. Он стал возможным благодаря солидному заделу, который нам удалось создать в предыдущем пятилетии.

Для коллектива нашего управления, как и для всего Аэрофлота, девятая пятилетка была самой плодотворной. За ее годы из аэропортов республики по воздушному мосту, который связывает Грузию с 55 крупными городами страны, перевезено около девяти миллионов пассажиров. На обслуживании различных нужд народного хозяйства и населения республики самолеты и вертолеты управления налетали около 500 тысяч часов. Почти одна треть прироста объемов работы получена за счет роста производительности труда. Повысился процент занятости мест в самолетах, возросла общая коммерческая нагрузка воздушных судов, улучшились все основные экономические показатели.

Осуществлен ряд мероприятий по укреплению производственной базы управления. Были подготовлены, в частности, два аэропорта для приема самолетов Як-40 и Ту-134 (Кутаиси и Батуми). Кроме того, в Батуми сдано в эксплуатацию современное здание аэровокзала, обновлены средства управления воздушным движением. Все крупные аэропорты Грузии подключены к единой автоматизированной системе бронирования и продажи авиабилетов «Сирена».

Самоотверженный труд грузинских авиаторов отмечен высокими правительственными наградами. Заместитель командира летного подразделения Тбилисского авиа-

предприятия Б. Чимакадзе удостоен звания Героя Социалистического Труда. Командир корабля Ту-104 В. Петров и штурман Г. Ахалбадшвили награждены орденами Ленина. Кавалером ордена Октябрьской Революции стал командир корабля В. Сургуладзе. Ордена Трудового Красного Знамени вручены В. Квиникадзе, Е. Гусеву, В. Белянину, М. Копалейшвили, В. Силенко. Многие авиарботники награждены медалями ВДНХ СССР, знаками «Победитель социалистического соревнования» и «Отличник Аэрофлота». Среди медалистов ВДНХ пилоты В. Надирадзе и Р. Битиев.

Эстафета трудовых побед была принята десятой пятилеткой. Инициатором социалистического соревнования за достижение новых производственных высот у нас выступило Тбилисское авиапредприятие. Коллектив горячо поддерживает начин металлургов города Рустави, призвавших всех рабочих и колхозников, транспортников и трудовую интеллигенцию республики работать под девизом «Ни одного отстающего и нарушителя дисциплины — рядом!» Авиаторы столицы Грузии наметили широкую программу борьбы за дальнейший рост всех технико-экономических показателей, за превращение своего аэропорта в образцовые воздушные ворота республики.

Старт десятой пятилетки был характерен для нас тем, что мы приступили к освоению новой техники — самолета Ту-154. Наряду с этим продолжалась напряженная работа по повышению эффективности эксплуатации всей имеющейся в нашем распоряжении авиатехники, по совершенствованию

летного мастерства, технологии обслуживания самолетов и вертолетов, наращиванию экономического потенциала авиапредприятий.

И вновь дружные усилия производственных коллективов принесли хорошие плоды. Выполнение плана 1976 года по основным показателям было завершено управлением на две недели раньше срока. Во Всесоюзном социалистическом соревновании по итогам работы в четвертом квартале Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников присудили Грузинскому управлению второе место и денежную премию.

Мы с глубокой признательностью восприняли это решение. Оно еще более воодушевило наших авиарботников на успешную реализацию производственной программы, намеченной на второй год десятой пятилетки. Руководство управления и авиапредприятий, партийные, профсоюзные и комсомольские организации активизировали воспитательную работу в коллективах. Она направлена на повышение личной ответственности каждого авиатора за конечные результаты на своем участке производства.

Анализ производственно-хозяйственной деятельности Грузинского управления за прошедшие месяцы свидетельствует о том, что плановое задание на первое полугодие и взятые социалистические обязательства успешно выполняются. По сравнению с аналогичным периодом истекшего года увеличилось отправление пассажиров, грузов и почты, выросли выручка, доходы и рентабель-

Предполетная подготовка экипажа самолета Ту-154 Тбилисского авиапредприятия. Слева направо: командир корабля З. Микаладзе, штурман М. Гочалейшвили, бортинженер П. Арджванидзе и второй пилот Н. Имерлишвили. Экипаж успешно выполняет свое социалистическое обязательство — завершить двухлетний план к 60-й годовщине Великого Октября.

Десять лет работает в столичном аэропорту Грузии Л. Самхарадзе — диспетчер отдела перевозок. За это время она приобрела большой производственный опыт, является наставницей молодежи. Ей вручен Почетный знак ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки».



ность. В числе тех, кто с честью несет трудовую вахту, можно назвать командиров кораблей Ту-154 И. Гурабидзе и З. Микеладзе, командира самолета Як-40 М. Адушвили, командира самолета Ан-2 С. Сихарулидзе, командира вертолета Ми-4 Б. Дубинина, авиатехника Э. Шарадзе, водителя спецавтомашины В. Герасимова, билетных кассиров И. Енукидзе и Ш. Джамбазшвили, телеграфистку Ч. Чернелю и многих других.

Планы развития нашего управления в десятой пятилетке предусматривают рост общего объема перевозок на 33 процента. В 1980 году из аэропортов Грузии будет отправлено примерно 2250 тысяч пассажиров и 14 тысяч тонн народнохозяйственных грузов и почты. Существенно обновится самолетный парк. Завершится реконструкция Сухумского аэропорта, который станет принимать самолеты Ил-62 и полностью возьмет на себя авиатранспортное обслуживание всех, кто отдыхает в абхазских здравницах. Будет расширен аэропорт в Потн. Начнется реконструкция Тбилисского аэропорта. Намечено также внедрение современного оборудования для совершенствования руководства воздушным движением, автоматизированных систем управления производством. Все это позволит повысить эффективность и качество нашей работы, выйти на новые, еще более высокие рубежи.

В общем, и сейчас, и впереди дел у нас много. К осуществлению некоторых своих замыслов мы уже приступили. Воплощение других — на очереди. Ближайшая наша задача — безусловное выполнение государственного плана 1977 года. Коллектив Грузинского управления приложит все силы к тому, чтобы эта задача была полностью решена.

**И. САМАДАШВИЛИ,**  
начальник  
Грузинского управления  
гражданской авиации,  
Герой Социалистического Труда,  
заслуженный пилот СССР

*Передовая бригада по обслуживанию радиоэлектронного оборудования Тбилисской авиационно-технической базы. План первого полугодия и взятые на 1977 год социалистические обязательства бригада выполняет со значительным опережением графика. На переднем плане — техники Л. Эсаулова и Ф. Пышкин; на заднем — техники Е. Дуриханов, Н. Радченко и Р. Моладзе.*

Для службы организации перевозок высокое качество работы — это прежде всего четкость и слаженность действий, настоящая забота об удобствах, которые предоставляет Аэрофлот воздушным путешественникам, корректность в обращении с пассажирами.

Командование, партийная и профсоюзная организации стремятся поднять чувство ответственности людей за порученное дело, повысить заинтересованность каж-

## В интересах пассажиров

дого работника в результатах труда всего коллектива. С этой целью в начале 1976 года в службе внедрена система управления качеством. Суть ее заключается в следующем. Деятельность каждого коллектива оценивается коэффициентом качества, который определяется по балльной системе. Для оценки работы, скажем, смены из единицы вычитается сумма штрафных баллов и к полученной разнице прибавляется специальный коэффициент, равный 0,2. Штрафные баллы начисляются за предпосылки к летным происшествиям, нарушения регулярности полетов, поломку авиационной и другой техники на земле, жалобы пассажиров, нарушения трудовой и технологической дисциплины, неисполнительность руководителя и производственный травматизм.

В зависимости от величины коэффициента производится оценка качества работы коллектива. Если коэффициент равен единице, смена получает оценку пять, если меньше единицы, но больше 0,81 —

## ПОСТУПЬ БРАТСКИХ РЕСПУБЛИК

четыре. При коэффициенте 0,5 и меньше качество труда смены признается неудовлетворительным.

По системе управления качеством мы работаем почти полтора года. Теперь уже можно подвести кое-какие итоги.

да — не ланца от всех бед. Не всегда она срабатывает так, как нам хотелось бы. Что же, отказать от нее? Конечно, нет. Опыт смены Л. Ю. Копотиловой говорит о том, что система помогает в работе. Да и в других коллективах сами авиаторы стали поговаривать, что не к лицу им тянуться в хвосте.

После всестороннего анализа положения пришли к выводу: нельзя уповать только на систему. Большую роль в повышении эффективности и качества труда должна сыграть воспитательная работа в коллективе.

Должен сказать, что недостатки в различных мероприятиях у нас не было и раньше. Ежемесячно мы проводили так называемый явочный день, когда в присутствии всего личного состава подводились итоги работы, анализировались состояние дисциплины, разбирались поступающие жалобы и предложения. Кроме того, читались лекции на различные темы, проводились беседы о задачах авиапредприятия и службы.

Все это мы делаем и сейчас. Но ценность проводимых мероприятий определяется не количеством, а их действенностью. Вот на это и было обращено пристальное внимание. Наряду с массовыми мероприятиями мы усилили индивидуальную работу с людьми, привлекли к ней передовиков производства, ударников коммунистического труда, коммунистов, профсоюзный и комсомольский актив.

Большую помощь в организации политико-воспитательной и особенно индивидуальной работы оказали службе командиры авиапредприятия Ю. С. Авалиани и партийный комитет. По их совету изменено отношение и к руководителям смен. Наряду с высокой требовательностью и административным воздействием мы стали помогать им в руководстве коллективами. В результате в последние месяцы в службе сделан коленчатый перелом. Вышла из прорыва и набирает силы смена Ковтневского. Улучшились показатели и в других сменах.

Все это говорит о том, что мы выбрали верный путь, подкрепив систему управления качеством усилением политико-воспитательной работы, борьбой за ее высокую действенность. Но это вовсе не значит, что все вопросы решены и можно почивать на лаврах. Одна из проблем — это сокращение разрыва качественных показателей смен. Пока разница коэффициентов качества составляет порядка 0,3—0,4. Мы же стремимся к тому, чтобы при определении победителей учитывались не десятки, а сотни и даже тысячные доли коэффициента.

Одним словом, нам, руководителям, есть над чем подумать. Сейчас наступила самая ответственная пора — период массовых перевозок авиалюдей. От того, как мы будем трудиться в этот период, зависит судьба наших планов и социалистических обязательств, принятых в честь 60-летия Великого Октября.

**Л. МИКИРТИЧЯН,**  
заместитель начальника аэропорта  
по организации перевозок  
г. Тбилиси.



## ПОСТУПЬ БРАТСКИХ РЕСПУБЛИК

Крылья Азербайджана. Они прочно вошли в жизнь народного хозяйства нашей республики. Быстрые крылья гражданской авиации теперь доступны и нужны всем: труженикам городов и аулов, нефтяникам и рыбакам Каспия, геологам, исследующим земные недра, и врачам, спешащим на помощь к больным в отдаленные горные селения. Только в девятой пятилетке азербайджанские авиаторы отправили из своих аэропортов свыше пяти миллионов пассажиров и около ста тысяч тонн грузов. Иными словами, каждый житель республики пользовался услугами Аэрофлота.

Сейчас самолетами, даже реактивными, в Азербайджане никого не удивишь. И седой аскавал, и его внук или правнук привычно и спокойно совершают воздушные

путешествия. Казалось бы, будто все так и было испокон века! А ведь биография наших крыльев не такая уж длинная — она целиком и полностью связана со становлением Советской власти. Первая страница истории авиации республики начинается с того солнечного июньского дня 1918 года, когда к пристани Баку причалили пароходы с необычным грузом.

— Прибыли аэропланы, подарок от Ленина!

Эта весть быстро облетела столицу Азербайджана.

Через несколько часов председатель Бакинского Совнаркома С. Шаумян писал в Москву: «Дорогой Владимир Ильич! Сегодня, наконец, приехал Тер-Габриэлян и привез нам 4 броневика, 13 аэропланов и много другого добра. За все это большое спасибо Вам. Мы получили то, чего нам не доставало и что окажет нам теперь неоценимую услугу».

Боевыми крыльями республики стал присланный В. И. Лениным самолетный парк. Впоследствии, когда иностранные интервенты и мусаватисты были разгромлены, эти самолеты приобрели мирную профессию: на их основе развивалась гражданская авиация. Первопроходцами воздушных трасс Азербайджана были пилоты Теймур Мустафаев, Альбуфас Гулиев, Аркадий Романов, авиаспециалист Иван Бандзо.

Любопытная деталь. Как-то, совершая полет над Каспием, пилот Т. Мустафаев обнаружил в море отсвечивающие радугой огромные масляные пятна. О находке доложили руководителю нефтяной промышленности Азербайджана А. Серебровскому. Так, еще в двадцатых годах гражданской авиаторы дали знать о возмож-

ных запасах «черного золота», скрытых в кладовых морского дна.

В 1937 году открылась авиалиния Баку — Москва. По ней ежедневно перевозились почта и около 15 пассажиров. Эта цифра в наши дни может вызвать улыбку. Но в те времена и такие авиаперевозки, осуществлявшиеся регулярно, были достижением.

Вероломное нападение фашистской Германии на нашу страну прервало созидательный труд авиаторов Азербайджана. Они сменили синие кителя работников Гражданского воздушного флота на зеленые солдатские гимнастерки. И многие не вернулись назад, отдав жизни за Родину на поле боя.

Новый этап в развитии гражданской авиации республики наступил вскоре после победоносного окончания Великой Отечественной войны, когда Аэрофлот перешел на эксплуатацию реактивной техники. Азербайджанские авиаторы освоили многоместные

турбовинтовые самолеты Ил-18 и стали выполнять полеты по маршрутам большой протяженности, в том числе в Ленинград, Киев, Тюмень, Новосибирск и другие города. На местные воздушные линии вышли самолеты Ан-24. Объемы авиаперевозок быстро росли. В 1970 году Азербайджанское управление перевезло столько же пассажиров, сколько авиакомпания Ирана, Ирака и Египта, вместе взятые.

Наи была оказана братская помощь соседнему Дагестану в развитии его горных авиалиний. Там, образно говоря, горным орлам пришлось уступить дорогу самолетам. Раньше, чтобы добраться в Махачкалу, жители отдаленных аулов проводили в пути по нескольку дней. А ныне они затрачивают на это не более часа.

Мастера летного дела нашего управления завоевали уважение и за рубежом. Командиры самолетов М. Манташев, Т. Меликов, А. Гаспарян, А. Багиров и другие плодотворно поработали в развивающихся странах Африки.

В девятой пятилетке коллектив управления приступил к эксплуатации турбореактивных самолетов Ту-134 и Як-40. А недавно мы освоили еще один новый самолет — Ту-154. В настоящее время столица республики Баку связана прямым воздушным сообщением с 57 городами страны.

Большое развитие получили местные авиалинии, соединяющие практически все наши административные районы. Вот уже семнадцать лет действует уникальная вертолетная линия Баку — Нефтяные Камни. За эти годы на нефтяные промыслы, расположенные в море, выполнено свыше 150 тысяч рейсов и перевезено более полу-

тора миллионов пассажиров. Наши вертолетчики регулярно работают и за пределами республики — в соседней Туркмении, на трассе газопровода Средняя Азия — Центр, в северных районах Тюменской области.

На протяжении ряда лет земледельцы Азербайджана добиваются хороших урожаев зерна, хлопка, овощей и фруктов. В каждой тонне сельхозпродукции заложена доля труда гражданских авиаторов. Характерно в этом отношении высказывание председателя колхоза имени Шаумяна Нефтячинского района, депутата Верховного Совета Азербайджанской ССР, кавалера орденов Ленина и Октябрьской Революции Нуруша Алиева:

— Мы давно уже пользуемся услугами авиации, — заявил он, — особенно при внесении в почву удобрений и борьбе с вредителями зерновых культур и хлопчатника. В прошлом году мы собрали в среднем по сорок центнеров хлопка с гектара, что позволило значительно перевыполнить плановое задание. И в это внесли весомый вклад наши воздушные механизаторы.

Председатель колхоза не слу-

хась с их опытом по обслуживанию сельского хозяйства, многие экипажи Забратского, Евлаховского и Кировабадского предприятий приняли повышенные обязательства. Так, комсомольско-молодежный экипаж Э. Рустамова решил свой пятилетний план выполнить за четыре года, дополнительно полетать 600 часов, обработать 40 тысяч гектаров и дать 39 тысяч рублей дохода.

Командование, партийные и общественные организации управления и авиапредприятия большое внимание уделяют вопросам обеспечения безопасности и регулярности полетов, повышению культуры обслуживания пассажиров, улучшения условий труда и быта авиарботников.

В столичном аэропорту внедрены современные радиолокационные средства управления воздушным движением. Авиаспециалисты АТБ Бакинского предприятия разработали и успешно применяют сетевой график обслуживания материальной части, борются за бездефектное выполнение каждого задания. На трудовой вахте в честь 60-летия Великого Октября отлично работают экипажи командиров кораблей А. Джебраилова, Ю. Эфендиева, И. Никитина, Ю. Саркисяна, С. Рабаева, командиров самолетов А. Афияна, Б. Джафарова, Ю. Голованова, С. Габараева, Э. Абдуллаева, женщины Б. Смирнов, Н. Горячев, М. Зуськов, авиатехники В. Иванчиков, С. Лукин, А. Гаджиев, Ч. Зейналов и многие другие.

Большим подспорьем в решении проблемы повышения эффективности производства и качества работы, выданной XXV съездом КПСС, является разработанная в управлении на базе ЭВМ Минск-22 подсистема АСУ-2 для автоматизированного сбора и обработки экономической информации (АССОЭИ), которая недавно вошла в строй. Она позволила, в частности, повысить процент коммерческой загрузки самолетов, взять под строгий контроль расход авиатоплива, улучшить ряд экономических показателей.

Десятая пятилетка раскрывает перед гражданской авиацией Азербайджана новые заманчивые горизонты. Основными машинами в этой пятилетке у нас станут Ту-154, Ту-134 и Як-40. Быстрыми темпами будут развиваться наши крупные аэропорты. В Бакинском аэропорту, например, со временем появится новый аэровокзал. Обновится наше центральное агентство воздушных сообщений. Современный аэровокзальный комплекс получит индустриальный Кировабад. Строительство его уже начато. Авиапредприятия пополнятся вертолетами Ми-8 и Ми-2 для обслуживания работников нефтяной и газовой промышленности.

Нам предстоит многое сделать, чтобы полнее удовлетворять возрастающие потребности населения и народного хозяйства республики в авиационных перевозках, внести достойный вклад в осуществление грандиозных планов партии. И мы не пожалеем сил для успешного решения поставленных перед нами больших и ответственных задач.

Н. АЛИЕВ,  
начальник  
Азербайджанского управления  
гражданской авиации,  
заслуженный пилот СССР

# Эстафета поколений

турбовинтовые самолеты Ил-18 и стали выполнять полеты по маршрутам большой протяженности, в том числе в Ленинград, Киев, Тюмень, Новосибирск и другие города. На местные воздушные линии вышли самолеты Ан-24. Объемы авиаперевозок быстро росли. В 1970 году Азербайджанское управление перевезло столько же пассажиров, сколько авиакомпания Ирана, Ирака и Египта, вместе взятые.

Наи была оказана братская помощь соседнему Дагестану в развитии его горных авиалиний. Там, образно говоря, горным орлам пришлось уступить дорогу самолетам. Раньше, чтобы добраться в Махачкалу, жители отдаленных аулов проводили в пути по нескольку дней. А ныне они затрачивают на это не более часа.

Мастера летного дела нашего управления завоевали уважение и за рубежом. Командиры самолетов М. Манташев, Т. Меликов, А. Гаспарян, А. Багиров и другие плодотворно поработали в развивающихся странах Африки.

В девятой пятилетке коллектив управления приступил к эксплуатации турбореактивных самолетов Ту-134 и Як-40. А недавно мы освоили еще один новый самолет — Ту-154. В настоящее время столица республики Баку связана прямым воздушным сообщением с 57 городами страны.

Большое развитие получили местные авиалинии, соединяющие практически все наши административные районы. Вот уже семнадцать лет действует уникальная вертолетная линия Баку — Нефтяные Камни. За эти годы на нефтяные промыслы, расположенные в море, выполнено свыше 150 тысяч рейсов и перевезено более полу-

тора миллионов пассажиров. Наши вертолетчики регулярно работают и за пределами республики — в соседней Туркмении, на трассе газопровода Средняя Азия — Центр, в северных районах Тюменской области.

На протяжении ряда лет земледельцы Азербайджана добиваются хороших урожаев зерна, хлопка, овощей и фруктов. В каждой тонне сельхозпродукции заложена доля труда гражданских авиаторов. Характерно в этом отношении высказывание председателя колхоза имени Шаумяна Нефтячинского района, депутата Верховного Совета Азербайджанской ССР, кавалера орденов Ленина и Октябрьской Революции Нуруша Алиева:

— Мы давно уже пользуемся услугами авиации, — заявил он, — особенно при внесении в почву удобрений и борьбе с вредителями зерновых культур и хлопчатника. В прошлом году мы собрали в среднем по сорок центнеров хлопка с гектара, что позволило значительно перевыполнить плановое задание. И в это внесли весомый вклад наши воздушные механизаторы.

Председатель колхоза не слу-

хась с их опытом по обслуживанию сельского хозяйства, многие экипажи Забратского, Евлаховского и Кировабадского предприятий приняли повышенные обязательства. Так, комсомольско-молодежный экипаж Э. Рустамова решил свой пятилетний план выполнить за четыре года, дополнительно полетать 600 часов, обработать 40 тысяч гектаров и дать 39 тысяч рублей дохода.

Командование, партийные и общественные организации управления и авиапредприятия большое внимание уделяют вопросам обеспечения безопасности и регулярности полетов, повышению культуры обслуживания пассажиров, улучшения условий труда и быта авиарботников.

В столичном аэропорту внедрены современные радиолокационные средства управления воздушным движением. Авиаспециалисты АТБ Бакинского предприятия разработали и успешно применяют сетевой график обслуживания материальной части, борются за бездефектное выполнение каждого задания. На трудовой вахте в честь 60-летия Великого Октября отлично работают экипажи командиров кораблей А. Джебраилова, Ю. Эфендиева, И. Никитина, Ю. Саркисяна, С. Рабаева, командиров самолетов А. Афияна, Б. Джафарова, Ю. Голованова, С. Габараева, Э. Абдуллаева, женщины Б. Смирнов, Н. Горячев, М. Зуськов, авиатехники В. Иванчиков, С. Лукин, А. Гаджиев, Ч. Зейналов и многие другие.

Большим подспорьем в решении проблемы повышения эффективности производства и качества работы, выданной XXV съездом КПСС, является разработанная в управлении на базе ЭВМ Минск-22 подсистема АСУ-2 для автоматизированного сбора и обработки экономической информации (АССОЭИ), которая недавно вошла в строй. Она позволила, в частности, повысить процент коммерческой загрузки самолетов, взять под строгий контроль расход авиатоплива, улучшить ряд экономических показателей.

Десятая пятилетка раскрывает перед гражданской авиацией Азербайджана новые заманчивые горизонты. Основными машинами в этой пятилетке у нас станут Ту-154, Ту-134 и Як-40. Быстрыми темпами будут развиваться наши крупные аэропорты. В Бакинском аэропорту, например, со временем появится новый аэровокзал. Обновится наше центральное агентство воздушных сообщений. Современный аэровокзальный комплекс получит индустриальный Кировабад. Строительство его уже начато. Авиапредприятия пополнятся вертолетами Ми-8 и Ми-2 для обслуживания работников нефтяной и газовой промышленности.

Нам предстоит многое сделать, чтобы полнее удовлетворять возрастающие потребности населения и народного хозяйства республики в авиационных перевозках, внести достойный вклад в осуществление грандиозных планов партии. И мы не пожалеем сил для успешного решения поставленных перед нами больших и ответственных задач.





В Бакинском авиапредприятии в социалистическом соревновании за экономию и бережливость одно из первых мест занимает комсомольско-молодежный экипаж самолета Як-40 в составе командира корабля Т. Нуриева, второго пилота С. Ахмедова и бортехника В. Чуманова. С начала года экипаж сэкономил 6 тонн топлива и 12 часов летного времени.

Начальник смены отдела перевозок Бакинского аэропорта Р. Добкевич (слева) и дежурная по регистрации авиабилетов и багажа Н. Пономаренко. Смена, которой руководит Р. Добкевич, признана победителем социалистического соревнования за высокую культуру обслуживания пассажиров.

Около ста молодых специалистов подготовил для самостоятельной работы авиатехник-бригадир Бакинской авиационно-технической базы В. Иванчиков. Он — член совета наставников, награжден знаком «Отличник Аэрофлота». На снимке: ветеран производства В. Иванчиков консультирует авиатехника-стажера В. Инягина.

Фото В. ГРЕБНЕВА.



# ЦЕННОЕ, ПЕРЕДОВОЕ- В ЖИЗНЬ

## У ИНИЦИАТОРОВ ПОЧИНА

Главное, на что направлены сегодня усилия нашего коллектива, — это повышение качества строительных работ, совершенствование организации труда и технологии, эффективное использование машин и механизмов, бережное отношение к материалам, деталям и конструкциям. Причем повышение качества работы мы стремимся решать как задачу комплексную, составными частями которой являются сокращение сроков строительства, удешевление его стоимости, четкая организация труда, оснащение объектов современной техникой, налаживание деловых контактов между смежниками.

На расширенном заседании коллегии Министерства гражданской авиации, посвященном итогам октябрьского (1976 г.) Пленума ЦК КПСС, министр гражданской авиации Б. П. Бугаев подчеркнул, что строительная программа на 1975—1980 годы напряженная, что уже на старте пятилетки надо работать с полной отдачей. О том, что строители СМУ-1 правильно поняли эту задачу и успешно ее решают, говорят результаты нашего труда. Мы дважды выходили победителями Всесоюзного социалистического соревнования коллективов Аэрофлота, и нам присуждалось Красное знамя МГА и ЦК профсоюза авиаремонтников. Недавно с высокой оценкой были досрочно сданы в эксплуатацию 100-квартирный жилой дом, здание пожарного депо, радиообъект и, наконец, гордость строителей — красивое и удобное девятиэтажное общежитие авиаторов.

Об общежитии мне хотелось бы сказать особо. Большой объем работ выполнен в рекордные сроки. Именно на этом объекте найдены удачные технические решения всего строительного цикла, впервые внедрен в практику бригадный хозрасчет по профессии, широко использовались передовые методы труда, применялись часовые графики работы, использовались современные строительные механизмы.

Именно на этой стройке проявился передовой стиль работы строителей, характеризующийся высокой деловитостью и взаимной требовательностью. Широко использовался опыт комплексного социалистического соревнования всех участников стройки. С первого и до последнего дня отлично работала комплексная бригада, которой руководил А. Я. Бойцов. Высоких показателей добились электромонтажники, возглавляемые А. А. Везиковым, сантехник В. В. Большаков, столяр Е. П. Игнатьев, каменщик В. Р. Панкратьев, плотник И. П. Дробов.

Мастерство и сознательное отношение к делу — вот что определило успех строителей. Объект был сдан вовремя, с хорошей оценкой. Хозяевами уютных комнат общежития стали свыше 650 молодых авиаремонтников и курсантов Академии гражданской авиации.

Новый подъем трудовой активности у ленинградских строителей вызвало постановление ЦК КПСС «О 60-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции». Коллектив СМУ-1 выступил с инициативой досрочно завершить строительную программу второго года десятой пятилетки.

Принимая встречный план и социалистические обязательства, строители дали слово все законченные объекты сдавать в эксплуатацию с оценками «хорошо» и «отлично», снизить плановую себестоимость строительномонтажных работ на 1,5 процента, сократить расход металла, цемента, лесоматериалов в среднем на три процента, на 65 процентов механизировать производство малярных и штукатурных работ, за счет внедрения рационализаторских предложений и передовой технологии добиться экономического эффекта в сумме девяноста тысяч рублей.

Руководители управления, партийная, профсоюзная и комсомольская организации развернули широкую организаторскую и политическую работу по обеспечению успешного выполнения принятых обязательств. Еще в сентябре прошлого года был создан штаб по проведению шестидесятидневной трудовой ударной вахты в честь юбилея Великой Октябрьской революции. В штаб вошли представители администрации, партийного бюро, местного комитета

профсоюза и комитета комсомола. Вся его работа строится в соответствии с комплексным планом мероприятий, который рассмотрен и утвержден на открытом партийном собрании управления. Партийная организация активно поддерживала и возглавила соревнование под девизом «От высокого качества работы каждого — к высокой эффективности труда коллектива».

Повышению трудовой активности строителей в значительной мере способствовало партийное собрание с повесткой дня «Авангардная роль коммунистов в выполнении встречного плана и повышенных обязательств в честь 60-летия Великого Октября». На этом собрании, в частности, родилась мысль заключить договор о сотрудничестве между нашим управлением и Академией гражданской авиации, многие объекты которой мы строим. Так, коллектив управления дал слово досрочно завершить строительство комплекса учебно-лабораторного корпуса, включая большой спортивный зал, пятиэтажное здание поточных аудиторий и обсерваторию, и сдать его в эксплуатацию на год раньше срока. В свою очередь академия взяла обязательства по плановому обеспечению строителей оборудованием и непредусмотренными проектом материалами, оказанию практической помощи рабочей силой (организация студенческого строительного отряда, проведение субботников и т. д.), активному участию преподавателей и студентов в оформлении наглядной агитации на строительных объектах академии. Ценность такого сотрудничества очевидна.

В ходе социалистического соревнования за достойную встречу 60-летия Великого Октября в коллективе управления родились ценные инициативы и почин, душой которых с полным основанием можно назвать коммунистов. Взяв, например, организацию работы по методу хозрасчетного бригадного подряда. Запелами этого метода, вскрывшего большие резервы повышения эффективности и качества строительных работ, стала бригада электромонтажников, руководивая коммунистом А. А. Везиковым. «Каждый рабочий день — с высокой производительностью и отличным качеством работ!» — такой девиз бригады экскаваторщиков, возглавляемой кавалером ордена Октябрьской Революции коммунистом П. В. Тетериним.

В обращении работников СМУ-1 ко всем строителям Аэрофлота мы заявили, что будем всячески практиковать и развивать метод бригадного подряда на своих стройках. Уже сейчас коллективы, занятые на сооружении зданий общежития городского профессионально-технического училища (на базе нашего управления), трудятся на основе бригадного хозрасчета. Руководит работами прораб коммунист Т. С. Врагов.

Все это, конечно, радует. Однако задания второго года пятилетки настолько значительны, что говорить сегодня нужно в первую очередь о том, какие имеются у нас нерешенные проблемы. Полностью реализовать отпущенные государством капиталовложения — это еще далеко не все. Как на каждый затраченный рубль получить максимальную отдачу? Каким путем сократить сроки сооружения пусковых объектов, улучшить качество строительства?

Как быстрее и эффективнее осваивать фонды капитального строительства? Насколько соответствуют лучшим стандартам наши новостройки? Хорошо ли живется новоселам в новом доме, удобно ли студентам в новых аудиториях? Все эти вопросы непосредственно обращены сегодня к строителям и, в первую очередь, к нам — коммунистам.

С каждым годом строительство все больше переводится на индустриальный метод. Однако доля ручных работ все еще велика, особенно на отделочных операциях. Малая механизация — важный вопрос стройки. И пока не хватает специальных подъемников, машин для приготовления строительных растворов и других механизмов, партийная организация одобряет и поддерживает любую полезную инициативу рационализаторов. Достаточно сказать, что сумма фактической экономии, полученной от внедрения рационализаторских предложений в первом году десятой пятилетки, составила 146,7 тысячи рублей. Наиболее ценными явились предложения коммунистов старшего прораба участка Г. Н. Чупрова, главного механика А. П. Кадашева, электросварщика Н. В. Михеева и других.

Один из наших лучших новаторов, победитель Всесоюзного конкурса рационализаторов начальник производственно-технического отдела Ю. С. Белов предложил новую конструкцию перекрытий и покрытий под профилакторий для летного состава. Внедрение этого предложения позволило сэкономить свыше 47 тонн металлических конструкций балок (стоимость каждой тонны около 400 руб.). Кроме того, на 128 процентов повысилась производительность труда, улучшились качественные показатели строительных работ, на 20 дней сократился срок строительства. В итоге экономический эффект составил 22 112 рублей.

Руководители управления, партийная организация самое пристальное внимание уделяют повышению профессионального мастерства строителей, особенно молодых. С этой целью создан совет наставников, члены которого стремятся помочь молодежи в совершенстве освоить свою профессию. Сотни высококвалифицированных рабочих-строителей воспитали ветераны СМУ-1 коммунисты-наставники: начальник столярной мастерской Д. И. Ларюшкин, ударник коммунистического труда плотник И. П. Дробов, столяр Е. П. Игнатьев, каменщик В. Р. Панкратьев и многие другие. В авиаторке Ленинградского аэропорта на базе нашего СМУ создано городское профессионально-техническое училище, способное готовить высококвалифицированные кадры строительных рабочих. Наши лучшие строители шефствуют над училищем, выпускники которого проходят производственную практику на авиационных строительных объектах.

Аэрофлот ныне переживает пору технического перевооружения. Незунаваемо изменился облик и нашего родного ленинградского предприятия. Сделать его еще мощнее, еще современнее помогаем и мы — строители. И в этом мы видим одну из своих важнейших задач в десятой пятилетке.

А. ГИРИН,  
секретарь партийного  
бюро СМУ-1  
г. Ленинград.

## С ПЛЕНУМА ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

В Москве, в Большом зале ВЦСПС, состоялся второй пленум ЦК профсоюза авиарботников. Он рассмотрел вопрос «О задачах профсоюза авиационных работников по реализации решений XVI съезда профсоюзов СССР, положений и выводов, наложенных в речи Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева на съезде», а также утвердил состав и председателей постоянных комиссий и совета социального страхования ЦК профсоюза.

С докладом по первому вопросу выступил председатель ЦК профсоюза В. А. Зуев.

XVI съезд профсоюзов СССР, отметил докладчик, явился важным событием в жизни советского общества, всего международного и рабочего движения. На съезде представители самой массовой общественной организации, объединяющей в своих рядах более 113 миллионов человек, подвели итоги деятельности за отчетный период, наметили конкретную программу участия профсоюзов в коммунистическом строительстве.

В приветственном письме ЦК КПСС, яркой содержательной речи Генерального секретаря

Л. И. Брежнева, Приветствия ЦК КПСС, решений и материалов XVI съезда профсоюзов СССР. Нужно провести рабочие собрания, встречи с делегатами съезда, организовать цикл лекций и докладов, предусмотреть изучение документов съезда в школах коммунистического труда, системе экономического образования, народных университетах.

Вся разъяснительная, организаторская работа профсоюзных организаций авиаремонтных предприятий должна быть направлена на дальнейший подъем трудовой и политической активности рабочих и служащих, воспитание коммунистического отношения к труду, досрочное выполнение планов и социалистических обязательств по достоянной встрече 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

Важнейшим направлением деятельности комитетов профсоюза и хозяйственных органов в десятой пятилетке, отметил докладчик, является дальнейшее развитие и совершенствование социалистического соревнования за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий пятилетки. Нужно нацелить его на решение

ни установленно контактов с профсоюзами капиталистических государств, способствовать дальнейшему улучшению работы профсоюза в международных объединениях транспортников.

В прениях по докладу выступили делегат XVI съезда профсоюзов СССР, председатель Московского территориального комитета профсоюза Е. И. Романов, начальник Управления по политико-воспитательной работе, член коллегии Министерства гражданской авиации Г. И. Полежаев, председатель Московского городского комитета профсоюза О. И. Ануфриев, делегат XVI съезда профсоюзов СССР, председатель Северного территориального комитета профсоюза В. А. Висицкий, председатель Литовского республиканского комитета профсоюза А. Г. Скуб, командир корабля Куйбышевского авиаремонтного предприятия А. В. Орда и другие участники пленума.

Принятым постановлением определены основные направления работы профсоюзных организаций, а также утвержден развернутый план мероприятий по выполнению решений XVI съезда профсоюзов СССР и XV съезда профсоюза авиарботников.

# КЛЮЧЕВАЯ ЗАДАЧА ПЯТИЛЕТКИ

ЦК партии товарища Л. И. Брежнева всесторонне раскрыта роль советских профсоюзов в развитии социалистическом обществе, с ленинских позиций определены их задачи в современных условиях, дана высокая оценка деятельности профсоюзов. За заслуги в революционном движении и Великой Октябрьской социалистической революции, в решении задач хозяйственного и культурного строительства, активное участие в коммунистическом воспитании трудящихся профессиональные союзы СССР награждены орденом Октябрьской Революции.

С глубоким содержательным докладом о работе ВЦСПС и задачах профсоюзов СССР в свете решений XXV съезда КПСС выступил на съезде председатель ВЦСПС А. И. Шибанов.

Съезд продемонстрировал непоколебимое единство партии и народа, монолитную сплоченность советских профсоюзов вокруг ленинского Центрального Комитета КПСС. С огромным воодушевлением на съезде было принято Приветственное письмо ЦК КПСС, Генеральному секретарю ЦК партии товарищу Л. И. Брежневу.

Съезд отметил, что профсоюзы СССР, развивая братские связи с профсоюзами социалистических стран, крепя единство международного профсоюзного движения, высоко несут знамя пролетарского интернационализма. Делегаты съезда единодушно приняли обращение к трудящимся и профсоюзам мира.

В центре внимания съезда находились вопросы, связанные с участием профсоюзов в реализации решений XXV съезда КПСС. При этом особое внимание уделялось широкому развертыванию Всесоюзного социалистического соревнования за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки, за достойную встречу 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

Далее докладчик проанализировал работу профсоюзных организаций гражданской авиации и других ведомств, объединяемых профсоюзом авиарботников, раскрыл их роль в решении ключевой задачи пятилетки — повышении эффективности производства и качества работы.

Говоря о задачах профсоюзных организаций, В. А. Зуев подчеркнул, что комитетам профсоюза необходимо организовать широкую пропаганду и разъяснение среди авиаторов речи Генерального секретаря ЦК КПСС товари-

главных задач, поставленных перед авиарботниками, — повышение эффективности использования самолетов и вертолетов, обеспечение безопасности и регулярности полетов, улучшение культуры обслуживания пассажиров и грузоотправителей, сокращение сроков технического обслуживания и ремонта авиатехники, повышение ее надежности, подготовку авиационных специалистов высокого класса. Комитетам профсоюза и хозяйственным руководителям следует повысить уровень работы по обобщению и распространению передового производственного опыта, активнее поддерживать ценные инициативы и починки.

Пристальное внимание профсоюзных органов требует укрепление связей науки с производством, расширение и совершенствование практики заключения договоров о творческом сотрудничестве, развитие соревнования инженерно-технических и научных работников по личным творческим планам.

Следует еще больше развернуть работу по соблюдению режима экономии и бережливости, укреплению дисциплины и порядка. В этих целях совершенствовать систему морального и материального стимулирования, а также строго спрашивать с тех, кто допускает перерасход топливно-энергетических ресурсов, нарушает лимитную дисциплину.

Профсоюзными организациями, подчеркивается в докладе, необходимо активнее содействовать претворению в жизнь широкой социальной программы, определенной XXV съездом КПСС, добиваться безусловного выполнения планов жилищного и социально-культурного строительства, улучшения медицинского обслуживания авиарботников, организации общественного питания, строгого соблюдения законодательства, создания здоровых и безопасных условий труда.

Комитетам профсоюза надо постоянно совершенствовать стиль и методы своей деятельности, проявлять больше деловитости, шире привлекать членов профсоюза к активному участию в общественной и производственной жизни трудовых коллективов, усилить контроль исполнения, повышать эффективность работы.

Одна из важнейших задач профсоюзных организаций — проведение в жизнь внешнеполитического курса партии, укрепление братской дружбы с профсоюзами социалистических и расширение связей с профсоюзами развивающихся стран. Нужно уделять постоянное внима-

С информацией об утверждении состава и председателей постоянных комиссий и совета социального страхования ЦК профсоюза выступил секретарь ЦК профсоюза И. В. Кабаков. Пленум утвердил комиссию производственно-массовой и экономической работы (председатель комиссии — заместитель начальника всесоюзного объединения «Авиаремонт» Л. С. Тарасов, заместитель председателя — заведующий отделом производственной работы и заработной платы ЦК профсоюза О. П. Фролов); комиссию по охране труда рабочих и служащих (председатель комиссии — директор завода № 400 Е. Н. Китов, заместитель председателя — заведующий отделом охраны труда ЦК профсоюза Е. А. Ефремов); комиссию по работе среди женщин (председатель комиссии — старший научный сотрудник Гидрометцентра СССР Е. А. Чистякова, заместитель председателя — председатель Московского объединенного комитета профсоюзных организаций авиаремонтников В. П. Ратникова); комиссию по жилищно-бытовой работе (председатель комиссии — председатель Московского территориального комитета профсоюза авиарботников Е. И. Романов, заместитель председателя — заведующий жилищно-бытовым отделом ЦК профсоюза Н. Ф. Филоненко); комиссию по культурно-массовой и физкультурной работе (председатель комиссии — председатель Белорусского республиканского комитета профсоюза В. С. Тарасов, заместитель председателя — заведующий культурно-массовым отделом ЦК профсоюза В. Д. Цибулевский); комиссию по работе среди молодежи (председатель комиссии — председатель местного комитета профсоюза авиаремонтного предприятия Ф. И. Минский, заместитель председателя — заведующий организационно-инструкторским отделом ЦК профсоюза В. В. Нефедов). Пленум утвердил также совет социального страхования ЦК профсоюза (председатель совета В. И. Могильный, заместитель — председатель Украинского республиканского комитета профсоюза В. Ф. Воробьев).

Пленум ЦК профсоюза заверил Центральный Комитет Коммунистической партии, ВЦСПС, что профсоюзные организации авиационных работников, рабочие и служащие объединяемых им отраслей отдадут все силы, опыт и знания успешному претворению в жизнь исторических решений XXV съезда КПСС, задач, определенных XVI съездом профсоюзов СССР, ознаменуют 60-летие Великого Октября новыми трудовыми достижениями.

Каждый новый год знаменует собой дальнейшее развитие гражданской авиации Казахской ССР. Большой вклад в общее дело вносят авиаторы Чимкентского авиапредприятия, которое играет большую роль в хозяйственной жизни не только Чимкентской области, но и всей республики. О командире Чимкентского авиапредприятия, депутате областного Совета депутатов трудящихся, члене горкома КПСС, заслуженном работнике транспорта Казахской ССР Г. Н. Каплуне рассказывается в публикуемом материале.



# Беспокойный жарактер

В Чимкент я летел на Ту-154. По теперешним временам событие обыденное: новый воздушный корабль ходит по многим трассам Аэрофлота. Тем не менее сам факт послужил, как принято ныне говорить, информацией к размышлению. Чимкент—областной центр с населением в триста тысяч человек. Таких городов в нашей стране немало. Однако далеко не все их аэропорты принимают Ту-154. А Чимкент принимает. Его «воздушные ворота» отвечают самым строгим авиационным требованиям.

Примечательно, что аэропорт этот отнюдь не «ветеран» в Казахстане. Однако о зрелости коллектива предприятия, о заслуженном авторитете в управлении говорят его многочисленные трудовые победы. За высокие показатели в

социалистическом соревновании, посвященном 50-летию образования СССР, ему вручен Юбилейный почетный знак ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС. Предприятие дважды занесено на областную Доску почета, неоднократно выходило победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании среди трудовых коллективов Аэрофлота.

Все это — результат больших усилий авиаторов, которыми умело руководит командир предприятия заслуженный работник транспорта Казахской ССР Григорий Никонович Каплун. Почти пятнадцать лет жизни отдал он родному аэропорту. Под его началом воздвигались добротные служебные помещения, асфальтировались перрон и стоянки, разбивались сады и газо-

ны. Его заслуга в том, что своим энтузиазмом, деловитостью и смекалкой он зажигал людей, поддерживал их начинания и инициативу.

Велика роль чимкентских авиаторов в выращивании высоких урожаев сельскохозяйственных культур, в особенности зерна и хлопчатника. Судите сами. В 1966 году авиаторы обработали с воздуха 354 тысячи гектаров колхозных и совхозных полей. А через десять лет, в 1976 году, — более миллиона гектаров. План авиационных работ в первом году десятой пятилетки коллектив по применению авиации в народном хозяйстве выполнил на 115,4 процента. Налет часов составил 101,9 процента. «Крылатые земледельцы» области внесли с воздуха свыше пятисот тонн удобрений и химикатов. Прошлой осенью хлебоборы

Чимкентской области продали государству зерна в два с лишним раза больше, чем в 1975 году. Росту продуктивности каждого гектара бесспорно способствуют интенсивные авиационные работы. Так, в колхозе имени Свердлова Сайрамского района, с которым у авиаторов давний и надежный контакт, урожай в два с лишним раза выше, чем у соседей, где авиация пока еще редкий гость.

В области на сегодняшний день построено двадцать два сельских аэродрома с твердым покрытием взлетно-посадочных полос, четыре таких аэродрома вступят в строй в этом году. Что дает такой аэродром земледельцам, можно убедиться на примере того же колхоза имени Свердлова. В девятой пятилетке там зафиксирован стабили-

ный рост урожайности зерновых культур в среднем на три центнера с гектара ежегодно.

Выиграли и авиаторы. Подсчитано, что при проведении авиационных работ с аэродромов с твердым покрытием предприятие на 87 процентов увеличило количество рабочих дней на каждый самолет Ан-2, а дневной налет повысился на 38 процентов. Все это в конечном итоге привело к повышению производительности полей, к снижению себестоимости и улучшению качества обработки полей.

Интенсивное строительство колхозных аэродромов в области — несомненная заслуга командира Чимкентского авиапредприятия. Будучи депутатом областного Совета депутатов трудящихся и членом горкома партии, Григорий Иванович Каплун не устает на всех уровнях доказывать эффективность этого мероприятия. Учитывая, что создание сети аэродромов с твердым покрытием связано с обязательным выполнением ряда технических требований, в том числе и по обеспечению безопасности полетов, командир сам участвует в разработке проекта каждого из таких аэродромов. Вместе с хозяйственниками подбирает самый недорогой проект, помогает в подборе площадки, оказывает помощь в период строительства. Вот почему в беседе со мной председатель колхоза имени Ленина Сайрамского района Ниязали Юлдашев Юлдашев, где построен отличный агрохимический центр с колхозным аэродромом, складами для химикатов, жилым домом для авиаторов, в шутку назвал Григория Ивановича «крестным отцом» сельскохозяйственной авиации в области.

Об этом разговоре с председателем колхоза я вспомнил, когда посетил штаб по оперативному руководству авиационно-химическими работами. В течение всего сезона штаб координирует усилия авиапредприятия и хозяйства по своевременной и качественной обработке полей с воздуха, маневрирует самолетами, учитывая каждый погодный час, состояние и фазы развития зерновых культур и хлопка.

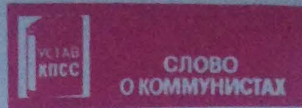
Штаб расположен в новом здании КДП. Он обеспечен радиосвязью со всеми оперативными аэродромами. Удобная карта области, планы-графики работы каждого экипажа лаконичные отчеты о проделанном за день — все отвечает современным требованиям. И не зря учиться оперативному руководству авиационными работами в Чимкентской областной штаб едут сегодня авиаторы многих предприятий Казахстана.

Шестидесятилетие Великого Октября «крылатые земледельцы» Чимкента решили отметить новыми трудовыми победами. Они обязались обработать в 1977 году 1 миллион 240 тысяч гектаров полей; досрочно, к 7 ноября, выполнить производственную программу второго года десятой пятилетки. Инициатива авиаторов Чимкента, их призы достойно встретить юбилей Великого Октября нашли широкую поддержку на всех предприятиях Казахского управления.

Б. ОРЛОВ

г. Чимкент.

3\*



# С а м о е б о л ь ш о е с ч а с т ь е

Пришедший невесть откуда утренний туман расплылся по стоянке, утопив самолеты в матовой пелене. Туман всегда гость незваный, а этот еще и неожиданный, метеорологи не предвидели столь неуместную шутку погоды. Вылет задерживался, и, неожиданно оставшись без дела, экипаж коротал время на летно-испытательной станции: кто за шахматами, кто курил в коридоре.

Сергей Андреевич Совин стоял, опершись руками на подоконник, и смотрел на поле. Из тумана проступал силуэт Ил-18, который экипажу предстояло испытать после ремонта. Как всегда, Совин вспоминал свой первый самостоятельный полет, когда еще, будучи мальчишкой, занимался в клубе ДОСААФ. Не потому ли и прихотила на память одна и та же картина, что испытание заново рожденного самолета и для пилота, и для машины — всегда начало.

... Курсант Совин, выйти из строя, — скомандовал тогда инструктор.

У Сергея перехватило дух. «Ну, сейчас начнется чистка». — подумал он. А основания к этому были. Несколько минут назад, выполняя последний «вывозной», он так «заложил» вираж, что бедняга У-2 заскрипел всеми своими старыми фанерными суставами, и сразу последовал хлопок инструктора по плечу: «На посадку!». — «Теперь наверняка выгонят».

— Вам, как полностью выполнявшему учебную программу, — прервал размышления голос инструктора, — разрешаю самостоятельный вылет. — И добавил: — А вечером два наряда на уборку аэродрома. За хулиганство в воздухе.

Что только не передумал Сергей, когда после набора высоты он снова увидел внизу знакомые очертания родного Балакова, свой дом, зеленое поле аэроклуба, пологатую «колбасу» ветроуказателя. «Если полет закончится благополучно, — загадал он тогда, — то авиация — это навсегда, поступлю в училище...»

Даже бегло просматривая личное дело коммуниста Сергея Андреевича Совина, обращаешь внимание на обилие свидетельств, оценочных и наградных листов. Очень много накопилось их за тридцать семь лет летной службы.

И большинство получено на заводе 402, где он уже работает 18 лет. Здесь он выпустил в небо свыше сотни Ил-18 различной модификации. Ему довелось поднять в небо первый стоместный вариант этого самолета. В 1973 г. за успешное освоение новой техники был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

— Кажется, скоро распогодится, редет туман, — сказал Сергей Андреевич подошедшему штурману В. Кулакову. — Собери экипаж, еще раз машину проверим. — И, застегнув наглухо куртку, направился к выходу.

Предполетный осмотр длился почти час. Наконец, Сергей Андреевич скомандовал второму пилоту:

— Проверить управление. Повернулся к радисту Е. Кому:

— Запроси погоду. Кажется, кончатся наши мучения. — И добавил: — Надоел этот туман.

Сказал и вспомнил другой туман, 22 мая 1942 года.

...Служил он тогда в авиации погранвойск НКВД. Выполняя срочное задание командования, летел на скоростном бомбардировщике в Алма-Ату. Приблизился к горной гряде. Чтобы перевалить через нее, стал набирать высоту. На 3500 метрах самолет вошел в плотную облачность. Сразу же началось обледенение, Совин щелкнул тумблером включения системы противообледенения и поблел: «Отказ». Самолет, фонарь — все покрылось льдом, который тянул вниз, к земле. Решил по возможности подняться выше облаков, но прибор скорости показывал, что она неудержимо падает. Прибавил обороты двигателя и, отдав штурвал от себя, перевел самолет на снижение. По ощущениям, скорость значительно возросла, но прибор словно издевался: показывал скорость, на которой машина давным-давно была бы в штопоре. Самолет «вывалился» из облачности прямо в ущелье между двух гор. С трудом удалось вывести бомбардировщик из пикирования. Из перегрузки сорвалось остекление фонаря, открылись все лючки на крыльях и фюзеляже. При выходе на высоту с положительной температурой прибор вновь показал нормальную скорость. Оказалось, что всему ви-

ной была замерзшая трубка ПВД...

После войны Сергей Андреевич летал на линиях Аэрофлота, получив квалификацию командира корабля Ли-2. В 1959 г. Совин переступил порог проходной завода. С тех пор и стоит последняя запись в его личном деле: «Пилот-испытатель, командир корабля». И следовало бы добавить: наставник, воспитатель молодых пилотов. Сколько их у него было — всех не упоминишь. Кто летает на реактивных, кто командует подразделениями, занимает ответственные посты. Но почти все помнят о нем, своем инструкторе, шлют письма, делают радость, бедой, советуются.

...Полет продолжался уже около часа. Закончили проверку систем шасси, бортовую систему автоматического управления, опробовали на всех режимах двигателя и взяли курс в зону испытаний. В конструкции машины командир был уверен: сам при сборке присутствовал. Не из недоверия, а так, для верности, по привычке испытателя. Ради того целыми днями в сборочном пропадал. Машина вела себя прекрасно. Предстояла заключительная проверка управляемости на критических режимах полета.

— Внимание, зона, — предупредил штурман.

— Двигатели — на малый газ, — скомандовал Совин, подбирая штурвал на себя. Самолет начал постепенно терять скорость. Все меньше и меньше показания на приборе. Вдруг хвост самолета начинает с силой трясти. Теперь уже весь самолет занялся крупной дрожью — началась предштопорная вибрация.

— Точка срыва, — говорит Сергей Андреевич и отдает команду увеличить обороты.

Программа испытания продолжается: разгон до максимально допустимой скорости. Совин — весь внимание. Здесь, в небе, он хозяин. И любая машина ему послушна.

...Легкое касание, и загудела, зашпешила под колесами бетонка. Вот и закончен полет, в котором самолет получил вторую жизнь из рук человека, имя которому — испытатель.

И. БАКУМОВ,  
нештатный корреспондент  
«Гражданской авиации»



# ТАМБОВ авиационный

А. КОЧЕТКОВ,  
секретарь Тамбовского обкома КПСС

Трудящиеся ордена Ленина Тамбовской области за годы девятой и первый год десятой пятилеток добились новых успехов во всех областях хозяйственного и культурного строительства. Дальнейшее развитие получила промышленность и особенно химическая, машиностроение, металлообработка. Высокими темпами велось капитальное строительство. Ускоренно наращивались и обновлялись основные производственные фонды в сельском хозяйстве, что позволило повысить уровень механизации работ в совхозах и колхозах, поднять их техническую вооруженность.

В минувшем году объем производства промышленной продукции вырос на 2,2 процента, или на 51 миллион рублей. Расширен ассортимент и улучшено качество выпускаемых изделий. В строительстве общий объем освоенных государственных капиталовложений составил 323 миллиона рублей. Сданы в эксплуатацию новые заводы, ряд крупных цехов на действующих предприятиях, объекты транспорта, связи, торговли, а также социального и культурно-бытового назначения. Земледельцы области, несмотря на крайне неблагоприятные условия погоды, вырастили и собрали хороший урожай зерна. Валовой сбор его составил 3 миллиона 110 тысяч тонн. В государственные закрома засыпано 1 миллион 451 тысяча тонн хлеба. Во многих хозяйствах возросло поголовье и достигнута высокая продуктивность скота и птицы. Выполнены планы заготовок всех видов животноводческой продукции.

В развитии производительных сил области вносит свой вклад все имеющееся у нас отрасли народного хозяйства. Важное место среди них принадлежит и такой быстроразвивающейся отрасли, как гражданская авиация. С каждым годом она все полнее удовлетворяет постоянно увеличивающийся спрос на перевозки пассажиров, транспортировку срочных грузов, оказывает все более весомую помощь труженикам села в повышении плодородия полей.

Хотелось бы подчеркнуть, что Тамбов давно уже тесно связан с Аэрофлотом. Здесь еще в тридцатые годы была организована школа

гражданских летчиков. Из ее стен вышли многие известные пилоты, прославившиеся в период Великой Отечественной войны и на мирных трассах. В нашей области, в Кирсанове, находится крупное авиационно-техническое училище. Его питомцев можно встретить, пожалуй, во всех аэропортах страны. Промышленность города выпускает пластмассы, эмали, интролаки, асбестовые, резинотехнические и другие изделия, которые широко используются при создании самолетов и вертолетов.

Однако в послевоенный период обстоятельства сложились так, что большая авиация как бы обошла наш город. Повсюду на воздушных трассах появлялись скоростные реактивные машины, реконструировались и строились аэропорты и аэровокзалы. А в Тамбове на стареньком аэродроме эксплуатировались лишь тихоходные поршневого самолеты. Причем полеты выполнялись в основном в пределах области, по авиалиниям местного значения.

Вспоминается 1969 год, когда к нам прилетела рейдовая бригада газеты «Известия», журнала «Гражданская авиация» и Выставки достижений народного хозяйства СССР, совершавшая полет по центральным районам России. Журналисты и представители ВДНХ справедливо подметили, что Тамбов, город с авиационными традициями, остался, как это ни странно, в стороне от главных воздушных магистралей. Из него было гораздо труднее и дольше по времени добираться в Москву или на курорты Черноморского побережья, чем, например, из Сибири и с Дальнего Востока.

Разумеется, такое положение не могло сохраниться неизменным. Совместно с Министерством гражданской авиации областные организации разработали, рассмотрели и утвердили комплексный план развития Тамбовского аэропорта. На эти цели по линии Аэрофлота, а также из местного бюджета были выделены немалые средства. Авиационное строительство, осуществлявшееся подразделениями Минтрансвострой и частично своими силами, проходило под постоянным контролем обкома партии и облисполкома.

Принятые энергичные меры принесли положительные результаты. В Тамбове сооружен практически новый аэропорт, оснащенный современным радио- и светотехническим оборудованием для двусторонней посадки и рассчитанный на прием самолетов первого класса. Он имеет бетонированные взлетно-посадочную полосу, рулежные дорожки и перрон со стоянками для самолетов. Возведены аэровокзал с пропускной способностью 200 пассажиров в час, гостиница на 265 мест, коммерческий склад, обеспечивающий переработку 120 тонн груза в сутки, котельная. Произведена газификация аэропорта, проложены подъездные пути, проведена большая работа по благоустройству и озеленению территории. Кроме того, для коллектива авиапредприятия построена база отдыха, около 100 семей авиаторов получили новые квартиры или улучшили свои жилищные условия.

Всего за последние семь лет для Тамбовского авиапредприятия построено и введено в эксплуатацию различных объектов и сооружений на сумму около тринадцати миллионов рублей. Коллектив успешно освоил новую авиационную технику — турбовинтовой самолет Ан-24 и турбореактивный Як-40. Заметно расширилась география полетов, изменилась структура перевозок, возросли объемы авиатранспортной работы.

Сегодня Тамбов имеет регулярное воздушное сообщение с тридцатью пятью столицами, областными и курортными городами. В том числе с Москвой, Ленинградом, Киевом, Минском, Свердловском, Уфой, Волгоградом, Харьковом, Ворошиловградом, Краснодаром, Минеральными Водами, Сухуми, Сочи, Симферополем, Одессой и другими. Если в 1970 году местные линии приходилось 90 процентов общих отправок пассажиров и только 10 на союзные, то в 1976 году на долю последних приходилось уже свыше 40 процентов. А общий объем перевозок пассажиров достиг почти 300 тысяч человек.

Параллельно с транспортной авиацией у нас развивается и сельскохозяйственная. Она ока-

зывает все более ощутимую помощь земледельцам области в выращивании зерновых и технических культур. Как наиболее производительная и, следовательно, экономически выгодная техника, самолеты находят широкое применение в сельскохозяйственном производстве. Услугами авиации сейчас пользуются 345 совхозов и колхозов области.

До недавнего времени круг работ, выполняемых в сельском хозяйстве с воздуха, ограничивался внесением минеральных удобрений, борьбой с сорняками и вредителями полей. В прошлом году с помощью авиации стали проводить зачернение снега, химическую обработку против полегания хлебов, десикацию подсолнечника, предпосевное опрыскивание почвы гербицидами под сахарную свеклу. Общая площадь, охваченная авиационно-химическими работами, составила 937 тысяч гектаров. По сравнению с первым годом девятой пятилетки объем работ против сорняков возрос более чем в 3,5 раза, а по внесению минеральных удобрений — в 10 раз.

В области полностью механизированы процессы загрузки удобрений в самолеты. Для этого используются в основном выпускаемые промышленностью погрузчики с приспособлением ПСМ-30. Однако эти механизмы недостаточно эффективны и к тому же не исключают возможности повреждения самолетов. Надо, очевидно, добиваться, чтобы хозяйства были обеспечены более высокопроизводительными и безопасными погрузчиками типа ЗУН-1,5.

Тамбовские авиаторы досрочно, к 15 ноября, справились с выполнением производственного задания первого года текущей пятилетки. Этому во многом способствовало социалистическое соревнование, широко развернутое во всех подразделениях и службах. Оно проходило под девизом «Пятилетке качества — рабочую гарантию». Инициатором этого патристического почина выступили командир корабля Ан-24 Н. М. Зазулин, командир самолета Ан-2 В. А. Рязанцев и бригада авиационных техников, которой руководит Е. М. Гончаров. Их инициатива была поддержана во всех звеньях производственного коллектива. Трудовая со-



перничество направлено на решение таких важных задач, как достижение наивысшей производительности полетов, выполнение авиационно-химических работ с высоким качеством и в наиболее благоприятные агротехнические сроки, сокращение времени нахождения самолетов на техническом обслуживании, безупречная подготовка их в рейсы, обеспечение безаварийной работы.

В процессе соревнования среди передовиков производства появились новые имена. Это прежде всего экипажи самолетов Ан-2, возглавляемые Г. Г. Чебеляевым и Н. А. Клыковым. В прошлом году они записали на свой лицевой счет по 25 тысяч гектаров, обработанных в колхозах и совхозах. И ныне эти экипажи идут в авангарде тех, кто особенно успешно несет трудовую вахту пятилетки.

Коллектив предприятия за последние годы пополнился молодыми пилотами, техниками, работниками других специальностей. Воспитанию молодежи на богатых трудовых и боевых традициях помогают ветераны труда, посвятившие авиации всю свою жизнь. Это Б. В. Ревин, В. С. Бородин, С. В. Николаев, П. А. Гераськов и другие. За штурвалами самолетов, у пультов управления полетами, на базе технического обслуживания, в службе перевозок — всюду они передают свой богатый практический опыт и знания молодым специалистам.

Наряду с совершенствованием профессионального мастерства авиаторы овладевают политическими и экономическими знаниями. Большой вклад в это важное дело вносят пропагандисты В. В. Чертухин, И. П. Шитников, В. И. Прохоров, политинформаторы В. И. Николаев, Б. С. Петкович, П. Н. Незнанов. Во всех формах учебы большое внимание уделяется изучению документов XXV съезда КПСС, материалов Пленумов ЦК КПСС, вопросов внутренней и внешней политики нашей партии и Советского государства.

Труд авиаторов получает высокую оценку. По итогам работы в девятом пятилетии и за 1976 год 28 человек награждены орденами и медалями, 48 человек удостоены знаков «Победитель социалистического соревнования» и «Ударник 9-й пятилетки».

Авиарботники Тамбова 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». Принятые высокие социалистические обязательства. Производственную программу 1977 года по объему авиатранспортной работы и приведенному налету часов на специальных видах применения авиации предусмотрено выполнить досрочно — к 20 декабря. Дополнительно к годовому заданию решено выработать 1,5 миллиона пассажиро-километров и 150 тысяч тонно-километров, сэкономить не

менее 2 процентов горюче-смазочных материалов, внедрить более 70 рацпредложений с экономическим эффектом 25 тысяч рублей, повысить на 0,2 процента производительность труда. Коллективные обязательства подкрепляются индивидуальными. В творческих планах специалистов — проблемы интенсификации производства, повышения эффективности и качества работы.

Осуществляются меры по улучшению гласности соревнования, усилению роли моральных и материальных стимулов труда. Организовано соревнование за право получить почетное звание «Коллектив имени 60-летия Великого Октября».

Все это позволило с первых же дней второго года пятилетки взять хороший ритм работы. Производственная программа выполняется успешно.

Областная партийная организация направляет усилия трудовых коллективов на претворение в жизнь исторических решений XXV съезда КПСС. Намеченные и обоснованные съездом задачи социально-экономического и культурного развития, повышения благосостояния народа, программа дальнейшей борьбы за укрепление мира и безопасности во всем мире оказывают и оказывают глубокое воздействие на все стороны жизни тружеников тамбовских городов и сел. Включившись во Всесоюзное социалистическое соревнование за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки, за достойную встречу 60-й годовщины Великого Октября, коллективы предприятий, строек, колхозов и совхозов обеспечивают реализацию планов промышленного и сельскохозяйственного производства, ввода в эксплуатацию основных фондов и жилой площади. Вся организаторская и идейно-воспитательная работа подчинена сейчас одной первоочередной цели — мобилизации трудящихся области на досрочное завершение производственных заданий 1977 года, успешное выполнение принятых социалистических обязательств.

На снимках:

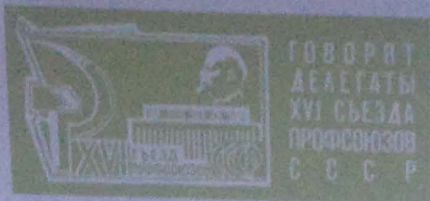
Самолет Як-40 в Тамбовском аэропорту.

Экипаж самолета Ан-24 Тамбовского авиапредприятия — инициатор социалистического соревнования за успешное выполнение заданий десятой пятилетки. Справа налево: командир корабля Н. М. Зазулин, штурман А. И. Блинов, второй пилот В. П. Цебуленко и бортехник Н. М. Кочегаров.

В зале аэровокзала.

Фото А. КАБАНКОВОЙ.





Командир корабля Ту-154 Куйбышевского авиапредприятия Владимир Алексеевич Чеканов — делегат XVI съезда профсоюзов СССР. Высокой честью представлять авиаторов Поволжья на форуме армии труда он удостоен за большие успехи в социалистическом соревновании, активную профсоюзную работу в летном коллективе.

Возглавляемый им экипаж коммунистического труда первым на предприятии завершил производственную программу девятой пятилетки, досрочно, к 5 декабря, выполнил план 1976 года, успешно трудится во втором году десятой пятилетки.

Коммунист В. А. Чеканов ведет большую общественную работу — он председатель совета командиров кораблей, член профсоюзного бюро подразделения самолетов Ту-154.

# НАМЕЧЕННОЕ - ВЫПОЛНИМ

Глубоко символично, что XVI съезд профсоюзов СССР проходил в Кремлевском Дворце съездов, где полтора года назад состоялся исторический XXV съезд КПСС. Это лишнее подтверждает, что высокий форум армии труда работал под знаком мобилизации тружеников всех отраслей народного хозяйства нашей страны на борьбу за превращение в жизнь решений партийного съезда.

Никогда не изгладится из памяти тот факт, что в работе профсоюзного съезда участвовали члены Политбюро ЦК КПСС во главе с выдающимся политическим деятелем современности Генеральным секретарем Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза товарищем Л. И. Брежневым.

Речь Леонида Ильича оставила у каждого из нас самое яркое впечатление. Мы прослушали ее с большим вниманием и волнением. Особенно тронули меня слова о том, что главным в работе является сегодня не только борьба за выполнение планов, но и прежде всего отношение каждого члена трудового коллектива к своему делу, творческий подход к решению ключевой задачи пятилетки — повышению эффективности производства и качества работы.

«Современный этап развития Советского Союза налагает на всех нас высочайшую ответственность, — сказал Леонид Ильич Брежнев, — побуждает каждого из нас предъявлять к себе, к своей работе более высокие требования, чтобы внести достойный вклад в решение поставленных партией задач. Это полностью относится и к профсоюзам».

Только самоотверженный труд, инициатива и творчество, постоянная готовность выполнить любое задание партии могут стать гарантией дальнейшего подъема любого производства, в том числе и авиационного. Социалистическому соревнованию за досрочное выполнение производственных заданий, борьбе за эффективность и качество работы профсоюзные организации Куйбышевского авиапредприятия уделяют самое пристальное внимание. В трудовых коллективах предприятия родились новые починки и инициативы, развились новые формы социалистического соревнования, получившие путевку в жизнь в передовых подразделениях и службах Аэрофлота. Так, в летном подразделении, где я работаю, широко подхвачена инициатива экипажей Домодедовского авиапредприятия — соревноваться под девизом «Каждый рейс — с высокой эффективностью и качеством». Причем профсоюзная организация нашего коллектива после тщательного анализа и всестороннего обсуждения этого начинания на рабочих и профсоюзных собраниях пришла к выводу, что почин московских авиаторов можно расширить и развить. В итоге в передовых экипажах, которыми руководят командиры Г. И. Воздвратев, И. А. Коньшин и А. К. Касаткин, возник призыв «Выполнять каждый рейс с максимальной производительностью и высокой культурой обслуживания пассажиров».

Этот призыв не мог не найти поддержки среди летных коллективов нашего авиапредприятия. Патриотическое начинание было подхвачено всеми командирами, пилотами, штурманами. Но, конечно, оно бы не окрепло и не набрало бы сил, если бы не планомерная работа объединенного комитета профсоюза Куйбышевского авиапредприятия в этом направлении. А работа была проведена немалая: почин широко освещался средствами наглядной агитации, обсуждался на профсоюзных собраниях. Думается, всем памятен и тематический вечер «Доброму почину — могуче крылья», на котором выступили его инициаторы.

Сейчас можно с уверенностью сказать, что почин обрел права гражданства во всех наших экипажах и летных коллективах. Наибольших успехов в этом соревновании добились летные подразделения, которыми руководят Н. А. Литвинов, М. Ф. Евстропов, заслуженный пилот СССР К. К. Васильев.

Не отставать от передовиков старается и наш экипаж, в который, кроме меня, входят второй пилот Г. Г. Синайский, штурман В. П. Шмыров, бортинженер Н. А. Лазарев. Все мы понимаем: чтобы успешно использовать все факторы эффективности и качества, нужен кропотливый упорный труд, повышение личной ответственности за выполнение каждого рейса, неуклонный рост профессионального мастерства. Каждый из нас — специалист первого класса, но на этом мы не успокаиваемся — учимся в сети экономического образования. Полученные знания помогли нам достичь неплохих результатов. Достаточно сказать, что в 1976 году производительность полетов у нас достигла 106 процентов. За это же время было сэкономлено около 40 тонн авиационного топлива. Идя навстречу шестидесятилетию Великой Октябрьской социалистической революции, наш экипаж взял еще более высокие обязательства. В частности, решено за счет неиспользованных резервов поднять производительность труда на полтора процента.

Надо сказать, что наши успехи во многом зависят еще от работников наземных служб, которые поддерживали почин экипажей «Выполнять каждый рейс с максимальной производительностью и высокой культурой обслуживания пассажиров». И здесь мне хотелось бы особо отметить трудовое соперничество комплексных смен.

Отдавая себе ясный отчет в том, что современное авиационное предприятие — сложный комплекс, в котором очень тесно связаны службы, отделы и подразделения, профсоюзная организация задалась целью обеспечить четкость и ритмичность их взаимодействия. Командование, партийные и профсоюзные организации подразделений и служб мобилизовали все средства и формы организаторской и воспитательной деятельности на то, чтобы каждый авиарботник вел активную борьбу за превращение в жизнь решений XXV съезда КПСС,

направлял свои усилия на максимальное повышение эффективности и качества производства.

Благодаря верной позиции наших партийных и профсоюзных организаций удалось работу по выявлению резервов направить в одно планомерное русло, суммировать предложения отдельных работников и коллективов. В итоге был создан «Комплексный план повышения эффективности производственно-хозяйственной деятельности и качества работы в свете решений XXV съезда КПСС на 1976—1980 годы».

Этот план объединяет и оправдывает себя временем формы социалистического соревнования, которые способствуют росту эффективности и качества работы, с учетом требований технического прогресса.

В числе этих форм прежде всего надо отметить движение за разработку и реализацию встречных планов, труд инженерно-технических работников по личным творческим планам, заключение договоров между цехами и бригадами, проведение различных конкурсов — их у нас практикуется более десяти. Это смотрят конкурсы по рационализации, экономии и бережливости, культуре производства и т. п.

С целью пропаганды передового опыта победителей трудового соперничества авиаторов совершенствуются такие основополагающие принципы социалистического соревнования, как гласность и сравнимость результатов. Так, теперь до работников каждой комплексной смены доводятся задания, а также оперативные итоги предыдущей смены. Один раз в пять дней подводятся итоги выполнения главных производственных показателей. Кроме того, анализируется состояние трудовой и производственной дисциплины, безопасности полетов и техники безопасности.

Именно соревнование комплексных смен помогло распространению трудового соперничества под новым девизом «От высокого качества работы каждого — к высокой эффективности труда всего коллектива».

Трудовые успехи головного авиапредприятия Поволжья, как говорится, налицо. Однако мы не собираемся успокаиваться на достигнутом. Впереди у авиарботников Куйбышева большие и ответственные задачи. XVI съезд профсоюзных организаций определил конкретные направления деятельности профсоюзных организаций в свете выводов и положений, вытекающих из речи товарища Леонида Ильича Брежнева. Мы восприняли их как боевую программу действий и строим свою повседневную работу так, чтобы еще выше поднять политическую активность авиаторов, сосредоточить их силы на достижении новых успехов.

В. ЧЕКАНОВ,  
командир корабля Ту-154  
Куйбышевского  
авиапредприятия,  
делегат XVI съезда  
профсоюзов СССР





В УЧЕБНЫХ  
ЗАВЕДЕНИЯХ

# ВЫСОКОЕ НЕБО

Оно действительно высокое — небо над Актюбинском. Триста дней в году стоят здесь ясные солнечные дни, и видимость, как говорят пилоты, «миллион на миллион». А вокруг города, насколько хватает глаз, простыраются удивительно равнинные степи. По весне, когда зазеленеют хлеба, поля, разграфленные лесополосами, кажутся гигантскими бильярдными столами. Здесь практически нет никаких препятствий для полетов. И если ко всему этому добавить, что и воздушная зона не очень-то загружена, то можно понять, почему именно в Актюбинске было решено открыть Высшее летное училище.

Актюбинск — город со своими авиационными традициями. Первый самолет приземлился здесь в 1930 году, а через три года в местном аэропорту уже числилось девять «своих» По-2. Аэровокзал и все службы располагались в одном двухкомнатном домике, а доставка к самолетам горючего, материалов и вообще все транспортное обеспечение осуществлялось с помощью... одной лошади. И тем не менее аэропорт обслуживал тогда две союзные и четыре местные авиалинии. Правда, за весь год перевозили меньше пассажиров, чем сейчас за один день.

В годы войны Актюбинск был одним из центров подготовки летчиков. Актюбинскую школу пилотов окончили Б. П. Бугаев, ныне маршал авиации, министр гражданской авиации СССР, Ю. А. Луговой — начальник Московского

транспортного управления, М. И. Митяшин — теперешний начальник Высшего летного училища и многие другие.

Каковы же главные задачи, стоящие перед новым высшим учебным заведением Аэрофлота? Заместитель начальника училища по учебной и научной работе кандидат технических наук Б. Я. Кудряшов ответил на этот вопрос так:

— Наша главная задача — подготовка высококвалифицированных инженерно-летных кадров для гражданской авиации с глубокими теоретическими знаниями и твердыми практическими навыками по специальности, владеющих марксистско-ленинской теорией, знакомых с новейшими достижениями отечественной и зарубежной науки и техники, воспитанных в духе высокой коммунистической сознательности, советского патриотизма, дружбы народов и пролетарского интернационализма, обладающих навыками организаторской и общественно-политической работы.

Заметьте: подготовка высококвалифицированных инженерно-летных кадров. Это и есть отличительная черта нового училища. Впервые выпускники средних школ, пройдя четырехлетний курс теоретического и летного обучения и сдав государственные экзамены, получают квалификацию инженера-пилота. Это [по определению первого заместителя начальника училища Л. Ф. Чатковского] — качественно новый

скачок в учебной практике; из училища будет выходить пилот высокой квалификации.

Что ж, это очень своевременно. Уже сейчас в Аэрофлоте эксплуатируется сложная техника, такая, как самолеты Ил-62, Ту-154. В десятой пятилетке придут новые машины — Ил-86, Ил-76, Як-42. Управлять такими воздушными кораблями, предельно насыщенными электронным оборудованием и автоматикой, должны пилоты с высшим образованием.

Актюбинскому училищу без малого два года, но, несмотря на молодость, оно имеет необходимую учебно-лабораторную базу, оснащено и продолжает оснащаться новейшим оборудованием. Смонтированы и действуют тренажеры самолетов Як-18Т и Як-40, позволяющие в лабораторных условиях полностью «проигрывать» полет от руления и взлета до посадки, имитировать любые отказы агрегатов и систем самолета.

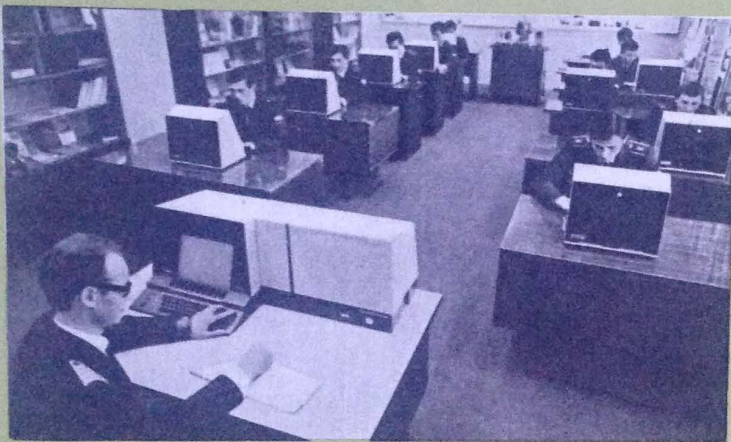
Это, как говорится, без отрыва от земли. А в воздухе, на самолетах Як-18Т и Як-40, курсантов будут учить летать опытные командиры и инструкторы, прошедшие хорошую школу летного мастерства. Для учебных полетов уже сейчас построен и продолжает расширяться

На снимке: на аэродроме Актюбинского высшего летного училища за несколько минут до учебных полетов.

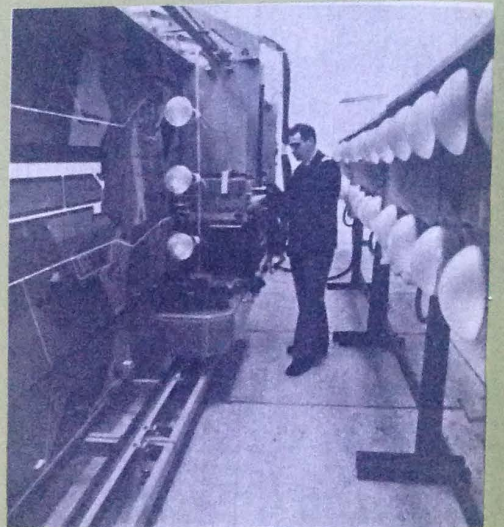


# ВЫСОКОЕ НЕБО

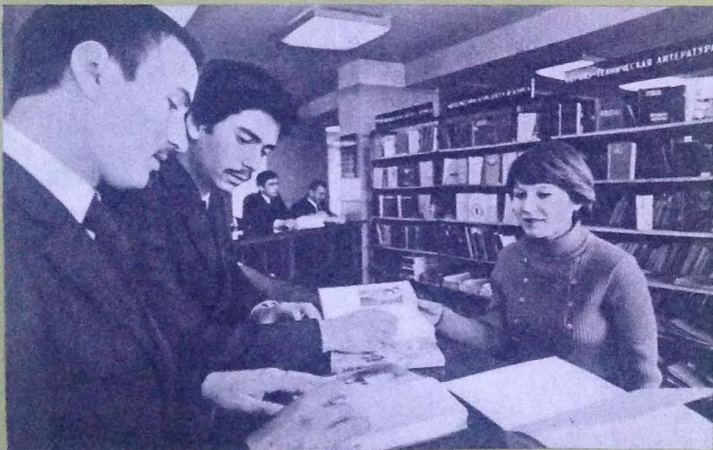
1



2



5



3



6



4



7

Авиация и молодость. Эти понятия всегда стояли и стоят рядом. Дерзание и стремление к неизведанному, преодоление трудностей во имя больших и благородных целей — эти черты, свойственные молодым, всегда отличали и отличают авиацию. Оставаясь вечной молодостью человечества, она притягивает к себе сердца молодых, зовет их к новым, пока еще не взятым высотам. И кто знает, может быть, из этих никому еще не известных юношей, одетых в летную курсантскую форму, выйдут со временем прославленные

покорители заоблачных высей, легендарные командиры могучих крылатых машин двадцать первого века. А пока они постигают премудрости авиационной теории, совершенствуют первые «полеты» на тренажерах и, конечно же, мечтают о том времени, когда сядут за штурвалы воздушных кораблей, чтобы повести их в дальние рейсы, чтобы с каждым полетом приумножать авиационную славу своих отцов.

На снимках:

1. Первое знакомство с самолетом Як-18Т.

2. Класс программированного обучения. Занятия проводит начальник кафедры летной эксплуатации и воздушной навигации кандидат технических наук В. Е. Поляков.

3. Курсантами училища стали граждане братской Венгерской Народной Республики. Двоих из них — Хюллера Габера и Полони Дьердя — фотокорреспондент встретил в учебной библиотеке. Помогает им выбрать нужную литературу Людмила Шевченко.

4. Курсанты В. Кудрявцев, А. Вотановский, С. Кривокрысенко, Н. Месяц и В. Гребенников (слева направо) готовятся к семинарским занятиям.

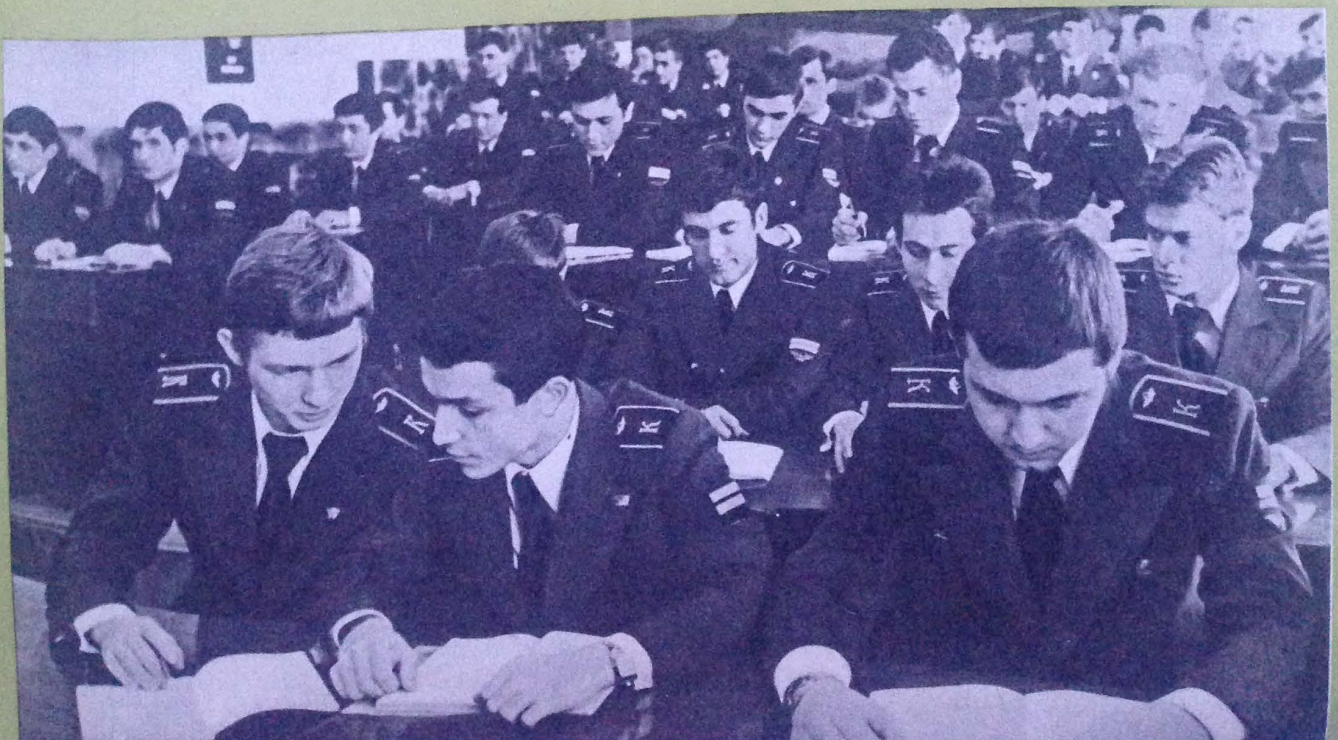
5. Старший инженер комплексного тренажера Як-40 А. Рябов готовит к работе телевизионную установку тренажера.

6. В классе авиационных двигателей.

7. В лаборатории бортовых радиотехнических средств курсанты В. Клейменов (справа) и В. Мартыненко знакомятся с работой радиокомпыаса.

8. В поточной аудитории училища идут лекционные занятия. Фото Б. АЛЕКСЕЕВА.

8



# ВЫСОКОЕ НЕБО

аэродромный комплекс километрах в тридцати от Актюбинска.

Теоретическая подготовка курсантов ведется на одиннадцать кафедр, которые укомплектованы высококвалифицированными научно-педагогическими кадрами, возглавляемыми специалистами, имеющими степени кандидатов наук и ученые звания. Первыми в Актюбинск приехал начальник училища М. И. Митяшин и его заместитель Б. Я. Кудряшов. Это они формировали кафедры, подбирали научные кадры. Сейчас факультет и кафедру авиационного электрорадиооборудования возглавляет кандидат технических наук, доцент Э. О. Брудный, кафедру марксизма-ленинизма — кандидат исторических наук Ж. О. Оромахов, высшей математики — кандидат физико-математических наук В. И. Маркованин, физики — кандидат технических наук В. Г. Валеев, аэродинамики и конструкции летательных аппаратов — кандидат технических наук В. С. Демьяненко, летной эксплуатации и воздушной навигации — кандидат технических наук В. Е. Поляков и другие.

Простой перечень дисциплин, изучаемых курсантами, дает представление, насколько глубокие и всесторонние знания получают в училище будущие инженеры-пилоты. Это: история КПСС, марксистско-ленинская философия, политэкономия, английский язык, физика, высшая математика, техническая механика, инженерная графика, аэродинамика и динамика полета, конструкция летательных аппаратов и двигателей, электро- и радиооборудование самолетов, авиационная метеорология, воздушная навигация, летная эксплуатация самолетов и двигателей, организация летной работы и безопасность полетов, управление воздушным движением — всего 42 дисциплины.

Следует подчеркнуть, что вся учебно-летная и политико-воспитательная работа в училище ведется по единому перспективному плану. В ее основу положен комплексный подход к постановке всего дела воспитания, то есть обеспечение тесного единства идейно-политического, трудового и нравственного воспитания.

В этом направлении большую работу проводит кафедра марксизма-ленинизма. Все планы семинарских занятий тесно увязаны с решения-

ми и материалами XXV съезда КПСС, на самих занятиях практикуются обсуждения докладов и рефератов, написанных курсантами. Кстати, в течение учебного года каждый курсант написал реферат или выступил с докладом. Оценки по ним учитываются при общественно-политической аттестации.

В проведении идейно-воспитательной работы важную роль играет факультет общественных профессий, который возглавляет Т. М. Несмелянина. Он состоит из восьми отделений — молодого курсанта, комсомольского и профсоюзного активиста, лектора-пропагандиста, спортивного, художников-оформителей, руководителей кружков художественной самодеятельности и технического творчества, кино- и фотокорреспондентов. По окончании отделений слушателям вручаются удостоверения о присвоении общественных профессий.

Все это способствует приобретению курсантами знаний и навыков организаторской и общественно-политической работы в коллективе, приобщает к научным исследованиям.

Научно-исследовательские работы в училище находятся в начальной стадии, и это естественно. Однако тематика показывает, что преподаватели и курсанты — члены курсантского научного общества — самым серьезным образом подходят к основным проблемам, стоящим перед Аэрофлотом. Так, начиная с 1976 года успешно ведутся работы по оснащению летательных аппаратов МВЛ средствами связи, навигации и посадки с учетом электромагнитной совместимости; параметрические исследования характеристик турбулентного вихревого следа и его влияние на безопасность полетов; исследование методов очистки ГСМ и определение оптимальных параметров очистительных устройств. Созданы отраслевые научно-исследовательские лаборатории: профессионально-психологического отбора, научным руководителем которой является начальник училища, заслуженный пилот СССР М. И. Митяшин, и лаборатории психофизиологии летного труда, руководимой первым заместителем начальника училища Л. Ф. Чатовским.

Работа лабораторий представляет большой интерес в плане подготовки инженеров-пилотов. Их значение комментирует начальник ка-

федры летной эксплуатации и воздушной навигации, кандидат технических наук В. Е. Поляков:

— Рост скоростей и высот полетов, увеличение грузоподъемности самолетов, внедрение систем автоматического управления полетами, снижение посадочных минимумов повышают роль профессиональной подготовленности членов экипажа. Это требует пересмотра сложившейся системы подбора, обучения и переучивания летного состава. Научные исследования, выполняемые в Академии гражданской авиации и ГосНИИ ГА, позволят в ближайшем будущем решить проблему совершенствования летных навыков пилотов производственных подразделений.

Однако вопросы первоначального летного обучения исследованы пока недостаточно. Существующие учебные планы и программы еще не полностью отражают современный уровень развития авиационной науки и техники, недостаточно приближены к реальным условиям производственной деятельности будущих выпускников. Нужны научно обоснованные программы первоначального обучения и нормативы техники пилотирования. Весь процесс летного обучения должен быть построен с учетом индивидуальных психофизиологических качеств личности курсантов при максимальном использовании возможностей тренажерной аппаратуры.

Сейчас еще рано говорить о результатах этой работы. Одно можно сказать, что, как показывает опыт обучения в других летных учебных заведениях, абитуриенты, обследованные по профессионально-психологическим методикам и обнаружившие высокие показатели, намного успешнее осваивают летное дело. Они в два-три раза реже отчисляются из училища и в три-четыре раза меньше допускают ошибок в работе по сравнению с теми, у кого были низкие показатели психологического обследования.

Есть ли трудности в деятельности училища? Есть. Но это трудности роста. Они связаны в основном с развитием материально-технической базы. Сейчас учебный городок, выросший на окраине Актюбинска, состоит из учебно-лабораторного корпуса с тренажерным блоком и спортзалом, общежития курсантов, столовой и 90-квартирного дома для преподавательского и инструкторского состава. Слов нет, тесновато. Но многое уже делается и будет делаться по созданию всех условий для успешной работы училища.

В текущей пятилетке предусмотрено построить целый ряд зданий и сооружений производственного и культурно-бытового назначения, отвечающих всем современным требованиям.

По пятилетнему плану развития училища на 1976—1980 годы намечено уже в этом году открыть подготовительное отделение на сто человек. Будет открыт заочный факультет, на котором планируется вести подготовку инженеров-пилотов по программам соответствующего факультета Академии гражданской авиации.

Позади два учебных года. Для курсантов, окончивших второй курс, уже началась большая летная жизнь — они впервые поднялись в небо Актюбинска. Высокое небо — в прямом и переносном смысле. Ведь выпускники училища, придя в производственные подразделения, начнут летать на самолетах Як-40, то есть сразу поднимутся на «реактивную» высоту.

В этом главная особенность нового училища Аэрофлота, ибо его выпускники имеют возможность стать командирами первоклассных воздушных судов гораздо раньше, чем те, кто оканчивает средние летные училища.

И ХВОРОСТИНА,  
специальный корреспондент  
«Гражданской авиации»

г. Актюбинск.



В Актюбинском училище проводятся встречи курсантов со значными людьми, ветеранами войны и труда. На снимке: начальник училища, заслуженный пилот СССР М. И. Митяшин и командир Актюбинского авиапредприятия Герой Социалистического Труда П. Н. Николаев среди курсантов училища.

# В ПОИСКЕ ВЕСЬ ЭКИПАЖ



Читатели журнала уже знают, что за выдающиеся достижения в труде и инициативу в изыскании и использовании резервов повышения эффективности производства командир корабля М. В. Поваляев, штурман П. Д. Кудря и бортрадист Е. С. Стофорандов удостоены Государственной премии СССР 1976 года.

Сегодня М. В. Поваляев делится опытом своей работы, рассказывает о резервах повышения производительности и качества полетов.

Авиационная молодость моя связана с Якутией. Помнится, стажировку на Ли-2 проходил сразу у двух командиров. Оба были классными пилотами, с отличной выучкой, настоящие мастера своего дела. Лишь в одном они резко отличались друг от друга. Один не мог спокойно смотреть на пустые пассажирские кресла, а другой к загрузке относился равнодушно, любил даже возить «воздух» и скорость побольше, и забирать можно повыше.

Если первый чувствовал себя настоящим хозяином самолета (во время рейса не раз выйдет к пассажирам, спросит о самочувствии), то второй с кресла не поднимался, словно прикипел к штурвалу. Ни задержки на земле, ни удобства пассажиров его не волновали. Главное — выполнить рейс без замечаний, увеличить налет. Экономическая сторона работы во внимание не бралась, да и не учитывалась в то время.

Жизнь подтвердила, что прав оказался первый командир. Он был не только отличным пилотом, но и незаурядным экономистом. И я вспомнил его, когда в нашем летном коллективе по инициативе Героя Социалистического Труда заслуженного пилота СССР А. Г. Барышникова развернулось социалистическое соревнование за повышение эффективности и качества каждого рейса.

Постепенно мы привыкли к тому, что стали учитывать и конт-

ролировать заправку топлива (чтобы побольше брать коммерческого груза), занятость пассажирских кресел, причины задержек вылета и т. д. Одним словом, научились делать всесторонний анализ каждого рейса, считать каждый рубль, каждый килограмм сэкономленного топлива.

Разумеется, борьба за высокую производительность и качество полета потребовали от экипажа полной отдачи сил, дополнительных экономических знаний, даже, я бы сказал, какого-то психологического перелома. И в этом нам помогла экономическая учеба, хорошо поставленная в подразделении. Штурман Петр Дмитриевич Кудря, бортрадист Евстафий Спиридонович Стофорандов и я очень серьезно относились к занятиям в теоретическом семинаре «Вопросы экономики и управления».

Полученные знания мы стремились использовать в нашей повседневной работе. Увереннее находили все новые и новые неиспользованные резервы повышения производительности полетов, возможности роста эффективности каждого рейса. Именно на семинарских занятиях уточняли и конкретизировали планы на месяц, квартал, год, а затем и на девятую пятилетку. Обсуждали и подробно разбирали различные варианты полетов по маршрутам, действия экипажа при конкретных метеорологических условиях на трассе, производили расчеты максимальной заправки топливом, коммерческой загрузки самолета и т. д.

Четкий расчет и правильная организация полета — вот главный и основной резерв повышения экономической эффективности каждого полета. Что же помогает нам обеспечить выполнение каждого рейса на отлично по нормативам летных оценок и новой системы отчетности?

Прежде всего играет роль такой фактор, как мастерство экипажа. В связи с этим командир обязан проявлять постоянную заботу о росте квалификации членов коллектива. Жизнь подтверждает непреложную истину: чем грамотнее экипаж, чем увереннее вы-

полняет он полет, тем выше эффективность и качество каждого рейса.

Успех дела во многом определяет кропотливая предполетная подготовка. Мы и раньше никогда не были равнодушными к ней. Только больше внимания уделяли техническому состоянию воздушного корабля, грамотной эксплуатации материальной части на земле и в воздухе, четкому знанию документов, регламентирующих летную работу. Об экономичности полета думали лишь в последнюю очередь.

Иное дело теперь. Известно, что каждый полет не похож на другой даже по давно изученной трассе. Взять хотя бы маршрут Москва — Хабаровск. На протяжении семи тысяч километров порой приходится встречать до десяти грозных фронтов. И каждый раз экипаж должен выбирать лучший вариант обхода, заготовленный еще на земле. Тогда и времени на маневр меньше потратишь, и горючее сэкономишь.

Или выбор наимыгоднейшего эшелона. Если представляется возможность и позволяет полетный вес, мы всегда занимаем высший эшелон. В этих условиях и истинная скорость выше, и расход топлива минимальный, а значит, — растет производительность полета, повышается эффективность рейса.

В борьбе за эффективность большую роль играет выбор трассы. При маршруте на Хабаровск у нас их три. Во время предполетной подготовки мы выбираем ту, которая наиболее благоприятна в данных погодных условиях. При наибольшей попутной составляющей ветра добиваемся наивысшего экономического эффекта. Важно также принять грамотное решение на вылет после тщательного анализа погоды по трассе, на аэродроме посадки, а также на запасных аэродромах.

Приведу такой пример. Летом прошлого года вместе с нами к полету из Хабаровска в Москву готовился еще один экипаж из Домодедова. Проанализировав метеос обстановку в московской зоне, мы приняли решение задерживать рейс на пять-шесть часов.

Наши же коллеги стартовали в Москву по расписанию, надеясь, что ко времени их прибытия погода в Домодедове улучшится. Ожидания не подтвердились, и экипажу пришлось уйти на запасной в Киев. Через сутки самолет вернулся в Домодедово пустым. Мы же благополучно доставили пассажиров в Москву, обеспечив тем самым должную эффективность рейса и высокое качество полета.

Можно привести и другие примеры, когда хорошая профессиональная выучка и кропотливая подготовка к полету обеспечивают экономическую эффективность рейса. Это и грамотный выбор эшелона в разные времена года, и готовность экипажа к четкому выполнению захода на посадку с прямой и многое другое.

Сложнее решается вопрос с расчетом и контролем за оптимальной заправкой топливом, за увеличением коммерческой загрузки самолета. Конечно, мы максимально стремимся к тому, чтобы не возить лишнее топливо. Ищем постоянные контакты со службами организации перевозок, стараемся оперативно связаться с ЦДА, чтобы максимально повлиять на оптимальную коммерческую загрузку. Именно эта озабоченность, стремление вынуждают в каждую мелочь при подготовке и выполнении рейса помогли нам добиться хороших показателей в работе. Наш экипаж выполнил девятую пятилетку досрочно — за четыре с половиной года. За девятую пятилетку и первый год десятой пятилетки мы выполнили 440 рейсов без посадки в промежуточных аэропортах по трассе Москва — Хабаровск — Москва, перевезли 80 тысяч пассажиров и дали государству дополнительной прибыли на сумму более 200 тысяч рублей.

Приближается знаменательная дата в истории нашего государства — 60-летие Великой Октябрьской социалистической революции. Встретить юбилей Великого Октября новыми трудовыми достижениями — в этом мы видим свой важнейший партийный долг.



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
ЛЕКТОРИЙ

«Для того, чтобы успешно решать многообразные экономические и социальные задачи, стоящие перед страной, — говорил в Отчетном докладе ЦК КПСС XXV съезду партии товарищ Л. И. Брежнев, — нет другого пути, кроме быстрого роста производительности труда, резкого повышения

по авиапредприятию и порядок расчета темпа ее роста на пятилетие (данные условные). Как видно из таблицы, темп роста производительности труда в приведенном случае равен:

$$K_{пт} = \frac{62,5}{50} \cdot 100 = 125 \%$$

Чтобы добиться выполнения запланированного на пятилетие темпа роста, необходимо выдержать среднегодовой темп роста производительности труда ( $K_{пт}$ ) на уровне:

$$\bar{K}_{пт} = \sqrt[5]{1,25} = 1,046;$$

или 104,6%.

Обеспечение высоких и устойчивых темпов роста производительности труда является предметом заботы всего коллектива авиапредприятия. Этого можно достигнуть путем выявления и использования резервов производства, которые дают экономию затрат труда на производство единицы продукции.

В гражданской авиации применяется следующая единая классификация факторов роста производительности труда: повышение технического уровня производства; совершенствование управления, организации производства и труда; изменение объема и структуры выполняемой работы; отраслевые и прочие. Эти комплексные группы факторов объединяют технические, технологические и организационные мероприятия, разработанные коллективом предприятия и включенные в план технического развития и организации производства по годам пятилетки.

Этот план представляет собой тот фундамент, на котором формируются показатели эффективности труда. По каждому запланированному мероприятию технико-экономическими расчетами определяется эффект (результат) в виде относительной экономии затрат труда (численности работников). Делается это путем сравнения численности работников, необходимых для выполнения планового объема работы при существовавших на данном рабочем месте (или участке) и новых условиях производства. Если рассматриваемое мероприятие обеспечивает экономию по нескольким факторам роста производительности труда и меру влияния каждого из них трудно определить, то результат относится к тому фактору, воздействию которого наиболее активно.

Повышение производительности труда по годам пятилетки устанавливается по данным роста объема работы и выявленной в процессе оценки мероприятий относительной экономии численности работников. По этим данным определяется прирост производи-

тельности труда на планируемый период:

$$\Delta ПТ = \frac{\Delta N \cdot 100}{N_{баз} \cdot J_R - \Delta N} \%$$

где  $\Delta ПТ$  — прирост производительности труда в плановом периоде, проценты;  $N_{баз}$  — численность эксплуатационного контингента работников в базисном периоде, человек;  $J_R$  — индекс роста объема работы в плановом периоде;  $\Delta N$  — экономия затрат труда (численности работников)

технических самолетов сопровождается увеличением затрат труда на техническое обслуживание в расчете на летный час, но с уменьшением их на единицу транспортной продукции в связи с ростом производительности полетов. Если, например, затраты труда на техническое обслуживание в базовом периоде были равны 10 человеко-часам на летный час и они увеличатся примерно на 20 процентов в плановом периоде, то экономия затрат труда на такое обслуживание при установленном фонде рабочего времени в

# ЭФФЕКТИВНО

эффективности всего общественного производства». Это требование в полной мере относится и к Аэрофлоту.

Как и во всех отраслях народного хозяйства, эффективность труда работников гражданской авиации характеризуется системой показателей: темпами роста производительности труда; экономией живого труда; долей прироста продукции за счет повышения производительности труда. Рассмотрим содержание и методику расчета указанных показателей.

Под производительностью труда понимается эффективность затрат общественно полезного труда, его способность создавать в единицу времени определенное количество продукции. Рост производительности труда проявляется в экономии рабочего времени на производство единицы продукции. Уровень производительности труда в гражданской авиации характеризуется показателем выработки. Методическими рекомендациями разработки пятилетнего плана определен условно-натуральный метод измерения производительности труда (ПТ). В соответствии с этим методом выработка исчисляется как частное от деления объема работы (R) в условных тонно-километрах на численность эксплуатационно-производственного ( $N_{экс.}$ ) персонала:

$$ПТ = \frac{R}{N_{экс.}} \text{ ткм/чел.}$$

Выработка характеризует уровень производительности труда в абсолютном выражении за календарный период. Динамика выработки позволяет судить о характере и степени изменения производительности труда во времени. Тем самым обеспечивается возможность определения темпов роста производительности труда ( $K_{пт}$ ), исчисляемых в процентах, как отношение выработки рассматриваемого периода к достигнутому уровню базисного года.

$$K_{пт} = \frac{ПТ_{пл.}}{ПТ_{баз.}} \cdot 100 \%$$

где  $ПТ_{пл.}$  и  $ПТ_{баз.}$  — соответственно производительность труда в планируемом и базисном годах.

В таблице 1 даны в сводном виде исходные показатели определения производительности труда

по всем мероприятиям, человек.

Определение повышения производительности труда по факторам является центральным моментом разработки показателей эффективности труда. На базе данных о приросте производительности труда устанавливаются темпы его роста на перспективу. А качественная сторона расчетов характеризует надежность результатов, то есть возможность достижения плановой выработки путем реализации запланированных мероприятий.

Для лучшего понимания разберем подробнее методику расчета экономии затрат труда и прироста производительности труда по факторам. Известно, что главный фактор роста производительности труда — повышение технического уровня производства. Оно обеспечивается широким внедрением в производство достижений научно-технического прогресса. Вследствие применения более совершенных средств труда предприятие получает возможность увеличить объемы работ с минимальными дополнительными затратами труда.

Предположим, что планом внедрения новой техники в эксплуатационном предприятии предусмотрено применение самолета Ту-154 на воздушных линиях, ранее обслуживаемых самолетами Ту-104. Определим влияние этого мероприятия на численность летного состава и технического персонала. Исходные данные: плановый объем работы — 50 миллионов тки, плановая производительность самолетов — соответственно 5840 и 9360 ткм/час, средний налет на экипаж — 700 часов, состав экипажей — по 8 человек, включая бортпроводников (здесь и далее по тексту статьи все цифровые данные условны).

В результате осуществления этого мероприятия вот как будет выглядеть экономия затрат труда по летному составу:

$$\Delta N_{лс} = \frac{50\,000\,000 \cdot 8}{5840 \cdot 700} - \frac{50\,000\,000 \cdot 8}{9360 \cdot 700} = 37 \text{ человек.}$$

Внедрение более производи-

количество 1750 часов в год составит:

$$\Delta N_{т.о.} = \frac{50\,000\,000}{5840} \cdot \frac{10}{1750} - \frac{50\,000\,000}{9360} \cdot \frac{10 \cdot 1,2}{1750} = 12 \text{ человек.}$$

Аналогичным способом оценивается влияние на трудовые затраты по всем другим мероприятиям, связанным с повышением уровня механизации и автоматизации производственных процессов. Для раскрытия темы условно примем относительное сокращение численности за счет внедрения мероприятий по повышению технического уровня производства в количестве 210 человек.

Значительные резервы роста производительности труда скрыты в совершенствовании управления, организации производства и труда. Эффективность мероприятий по совершенствованию структуры управления и улучшению организации производства определяется в большинстве случаев прямым счетом (сопоставлением расстановки работников до и после внедрения мероприятий). Обратимся к мероприятиям, направленным на улучшение организации труда. Здесь большие возможности заложены в применении прогрессивных нормативов по труду, сокращении потерь рабочего времени, улучшении условий труда, повышении роли моральных и материальных стимулов выполнения плановых заданий.

Необходимо обратить особое внимание на использование рабочего времени в течение года. Анализ баланса рабочего времени раскрывает его потери из-за прогулов, невыходов на работу с разрешения руководства. Материалы анализа определяют направления работы по полной или частичной ликвидации причин потерь. А размер возможного увеличения эффективного фонда рабочего времени является базой расчета экономии затрат труда.

Теперь в соответствии с данными авиапредприятия (таблица 1) допустим, что эксплуатационный контингент составлял по отчету 2000 человек. Благодаря сокращению потерь фонд рабочего времени увеличивается с 252 до 255 дней. Мероприятие распространя-

ется на базисную численность эксплуатационного персонала, уменьшенную на величину экономии в результате проведения комплекса технических, технологических и организационных мероприятий. Экономию примем в размере 320 человек (210 человек — за счет повышения технического уровня производства и 110 человек — за счет совершенствования организации производства). При этих условиях экономия затрат труда вследствие улучшения баланса рабочего времени достигнет:

шению численности личного состава. В большинстве авиапредприятий на один процент прироста объема работы приходится 0,25 процента роста численности работников аппарата управления. И снова вернемся к примеру. Предположим, что увеличение объема работы по эксплуатационному предприятию запланировано в размере 130 процентов. Численность эксплуатационного персонала без летного состава и персонала техобслуживания самолетов составляет 720 человек. За предшествующее пятилетие, при

показатели роста производительности труда по факторам (см. таблицу 2). Поясним формирование некоторых показателей, приведенных в таблице.

Производительность труда на перспективу получена по данным выработки базисного года и рассчитанному приросту, а именно:

$$50 \left( 1 + \frac{25}{100} \right) = 62,5 \text{ тыс. ткм/чел.}$$

С учетом плановой производительности труда численность производственного персонала

индекс роста объема работы в плановом году.

В нашем примере экономия живого труда составила:

$$\Delta N = 2000 \cdot 1,3 - 2080 = 2600 - 2080 = 520 \text{ человек.}$$

Из приведенных расчетов можно сделать следующие выводы. В связи с ростом объема работы в плановом периоде предприятию потребовалось бы 2600 человек при условии сохранения производительности труда на уровне базисного года. Вследствие предусмотренного в плане комплекса мероприятий обеспечивается рост

# ОСТЯТЬ ТРУДА

$$\Delta N_{p.v.} = 1680 \left( 1 - \frac{252}{255} \right) = 20 \text{ человек.}$$

Отсюда по совокупности мероприятий, направленных на совершенствование организации производства и труда, относительная экономия численности составит 130 человек.

В комплексе факторов, обеспечивающих повышение производительности труда, особое место отводится увеличению объема рабо-

аналогичных темпах увеличения объема работы, численность непропорционально растущего контингента работников повысилась на 105 процентов. При изложенных исходных данных экономия затрат труда составит:

$$\Delta N_R = \frac{720 \cdot 130}{100} - \frac{720 \cdot 105}{100} = 180 \text{ человек.}$$

По совокупности всех мероприятий определяется суммарная

планируется в количестве 2080 человек (130 000 : 62,5). За счет экономии затрат труда по всему комплексу мероприятий обеспечивается прирост производительности труда в размере 25 процентов. Прирост производительности труда по каждой группе влияющих на нее факторов (или по отдельному мероприятию) рассчитывается так же, но с одной поправкой: в числитель выносятся экономия затрат труда по данному фактору (мероприятию), а не общая экономия.

Планирование роста производительности труда требует учета влияния всех факторов производства. К ним относятся и такие, которые понижают уровень производительности труда (реконструкция ВПП, достижение проектной мощности объектов и комплексов, освоение новой техники). В этих случаях целесообразно использовать опыт передовых предприятий, сумевших успешно преодолеть подобные трудности. Полезно также увязать премирование работников на этих участках производства со сроками освоения техники и ввода в строй объектов. Источником премирования служит фонд материального поощрения в части, выделяемой на поощрение работников за выполнение особо важных производственных заданий.

Эффективность труда характеризуется, как уже было сказано, и вторым показателем — экономией живого труда. В этом показателе отражаются усилия коллективов предприятий по уменьшению потребности в личном составе для выполнения планового объема работы. Количественная оценка экономии живого труда получается как разность между потребностью в работниках на плановый объем работы по производительности труда базисного года и установленной их плановой численности:

$$\Delta N = N_{\text{баз.}} \cdot J_R - N_{\text{пл.}} \text{ человек,}$$

где  $\Delta N$  — относительная экономия работников в среднегодовом исчислении, человек;  $N_{\text{баз.}}$ ,  $N_{\text{пл.}}$  — численность эксплуатационно-производственного персонала — соответственно в базисном и плановом периодах, человек;  $J_R$  —

производительности труда на 125 процентов. И для выполнения плана требуется лишь 2080 человек. Экономия живого труда определилась в количестве 520 человек в среднегодовом исчислении.

И, наконец, третий показатель эффективности использования труда. Он представляет собой долю прироста объема работы за счет повышения производительности труда. Прирост продукции может быть получен двояко: путем вовлечения в производство дополнительного количества работников; вследствие повышения производительности труда без увеличения персонала рабочих и служащих. Доля прироста объема работы благодаря повышению производительности труда ( $\Delta R_{\text{пт}}$ ) рассчитывается по формуле:

$$\Delta R_{\text{пт}} = \left( 1 - \frac{K_N}{K_R} \right) \cdot 100\%,$$

где  $K_N$  — темп прироста численности работников и  $K_R$  — темп прироста объема работы, то и другое — в процентах.

Приведем в связи с этим расчет, основанный на таблице 2. Приведенные в ней данные характеризуют прирост численности работников в размере 4 процентов и объема работы — 30 процентов. В этом случае доля прироста объема работы вследствие роста производительности труда составит:

$$\Delta R_{\text{пт}} = \left( 1 - \frac{4}{30} \right) \cdot 100 = 87\%.$$

В десятой пятилетке предусмотрено увеличение объема всех видов работ, выполняемых гражданской авиацией. Причем не менее половины прироста транспортной продукции и работ по ПАНХ запланировано получить за счет повышения производительности труда. Поэтому повышение производительности труда является ведущей проблемой. Борьба за успешное решение этой задачи должна стать неотъемлемой частью социалистического соревнования, встречных планов и решаться общими усилиями всех без исключения работников эксплуатационных авиапредприятий.

А. КОЖЕВНИКОВ,  
доцент ордена Ленина Академии гражданской авиации,  
кандидат экономических наук  
г. Ленинград.

Таблица 1

Показатели	1975 г. отчет	1980 г. проект	Темпы роста, проценты
Объем транспортной работы, тыс. ткм	100 000	130 000	130
Численность производственного персонала, чел.	2 000	2 080	104
Производительность труда, тыс. ткм/чел.	50	62,5	125

Таблица 2

Показатели	1975 г. отчет	1980 г. проект	Прирост, проценты
Объем транспортной работы, тыс. ткм	100 000	130 000	30
Численность производственного персонала, чел.	2 000	2 080	4
Производительность труда, тыс. ткм чел.	50	62,5	25
Численность по условиям базисного периода, чел.	2 000	2 600	30
Экономия затрат труда всего (чел.), в том числе за счет факторов: повышения технического уровня производства	—	210	10,1
совершенствования управления организацией производства и труда	—	130	6,3
изменения объема и структуры выполняемой работы	—	180	8,6

ты. В связи с увеличением объема работы за счет действия рассмотренных ранее мероприятий происходит рост численности отдельных категорий работников (инженерно-технических работников, служащих, некоторых групп рабочих). Однако их численность возрастает в меньшей степени, нежели происходящее увеличение объема работы. Опережающее увеличение объема работы приводит к относительному умень-

экономия затрат труда. В нашем примере экономия численности работников по предприятию равна 520 человекам. В этом случае прирост производительности труда на пятилетие определяется в размере:

$$\Delta \text{ПТ} = \frac{520 \cdot 100}{2000 \cdot 1,3 - 520} = 25\%.$$

На основе проведенных выше расчетов составляются сводные



# ДАЛЬНИЙ ВОСТОК. БУДУТ НОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ

Основными направлениями развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы, принятыми XXV съездом КПСС, выдвинуты большие задачи в области гражданской авиации. Предусмотрено обеспечить дальнейший рост воздушных перевозок, особенно на дальние расстояния и в труднодоступные районы. Поставленные задачи исключительно актуальны для Дальневосточного управления гражданской авиации, которое обслуживает обширные районы, удаленные на многие тысячи километров от европейской части страны.

На десятую пятилетку нашему управлению запланировано увеличить пассажирооборот в 1,4 раза, а объем работ, выполняемых по специальным заказам отраслей народного хозяйства, в 1,3 раза. Все это за пятилетку намечено перевести свыше 21 миллиона пассажиров, отправить более 650 тысяч тонн грузов и почты. Чтобы все это успешно осуществить, требуется значительно обновить имеющийся у нас самолетный парк, продолжить работу по расширению аэродромной сети. Немаловажную роль играют также вопросы улучшения условий труда и быта личного состава авиапредприятий. Поэтому для нас, как и в прежние годы, очень важной проблемой является капитальное строительство.

В прошлой пятилетке коллектив управления тоже уделял много внимания капитальному строительству. За 1971—1975 годы объем освоенных капиталовложений и строительно-монтажных работ возрос у нас в 1,6 раза. Были построены аэродромные покрытия общей площадью около 200 тысяч квадратных метров в аэропортах Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Владивосток, Петропавловск-Камчатский; склады горюче-смазочных материалов; производственные здания для инженерно-авиационной службы в Южно-Сахалинске, Оке, Благоевщенске, Николаевске-на-Амуре; объекты радионавигации и посадки. Введено 54,7 тысячи квадратных метров полезной площади жилых домов.

Большую помощь в развитии аэродромной сети местных воздушных линий нам оказывают краевые и областные исполкомы Советов депутатов трудящихся. За счет выделенных ими средств реконструированы аэродромы в населенных пунктах Бабстово и Вознесенское Хабаровского края, Пластуи, Озерные Ключи и Малая Кема Приморского края, Тигиль и Мильково Камчатской области. Сооружены аэровокзалы в аэропортах Хабаровск, где обслуживаются пассажиры МВЛ, Лазарев, Мильково, Уркан, Новокиевка.

Вопросы развития авиапредприятий, ход строительства объектов в аэропортах находятся под контролем и регулярно рассматриваются бюро Хабаровского и Приморского крайкомов КПСС, областными комитетами партии, комитетами народного контроля.

Однако итоги капитального строительства в девятом пятилетии не совсем нас удовлетворяют. Несмотря на прилагавшиеся усилия, мы не смогли обеспечить ввод ряда крупных объектов, в том числе во Владивостоке и Комсомольске-на-Амуре. Сроки окончания строительства этих объектов пришлось перенести на текущее пятилетие, что отрицательно сказалось на наших производственных показателях по освоению капитальных вложений.

На состоявшейся в ноябре минувшего года расширенной коллегии МГА министр гражданской авиации, маршал авиации товарищ Б. П. Бугаев определил главные направления капитального строительства в Аэрофлоте, вытекающие из решений XXV съезда и октябрьского (1976 г.) Пленума ЦК КПСС. Одной из коренных задач для Дальневосточного управления будет подготовка наших аэропортов для эксплуатации самолетов Ил-62 и Ту-154. Это позволит существенно повысить культуру обслуживания пассажиров благодаря организации прямых беспосадочных рейсов из дальневосточных городов в центральные районы и курортные зоны страны.

Единственным на Дальнем Востоке пунктом, куда совершают регулярные рейсы самолеты Ил-62, является пока аэропорт Хабаровск. Через него проходят и международные рейсы. Резко возросший за последние годы объем перевозок, интенсивная эксплуатация аэродромных покрытий тяжелыми самолетами вызывают необходимость соответствующей подготовки аэропорта. В соответствии с утвержденным техническим проектом он будет оснащен радиотехническими средствами посадки по II категории. В состав проекта включено строительство аэровокзала с пропускной способностью 1500 пассажиров в час, сблокированного с командно-диспетчерским пунктом, грузового комплекса на 300 тонн, базы механизации на 250 спецмашины, столовой на 530 мест, гостиницы на 432 пассажира. В связи со значительным объемом предстоящих работ принято решение произвести их силами двух генподрядных организаций — «Главдальстрой» Минтяжстроя СССР и СМУ-12 «Авиастрой».

В 1978 году планируется завершить первый этап работ в Петропавловск-Камчатском аэропорту, а к концу пятилетки — во Владивостокском, где, кстати сказать, недавно уже вошел в строй новый аэровокзальный комплекс пропускной способностью 700 пассажиров в час. Оба аэропорта получат современное оборудование, обеспечивающее прием и выпуск самолетов в самой сложной метеорологической обстановке. Аналогичная работа будет проделана в аэропортах Южно-Сахалинск и Благоевщенск, куда начнут летать самолеты Ту-154. Кроме того, предусмотрено строительство многих производственных объектов.

На местных воздушных линиях за счет средств из бюджетов исполкомов краевых и областных Советов депутатов трудящихся и других ведомств также будет интенсивно вестись строительство и реконструкция аэродромов. На эти цели выделено около 15 миллионов рублей. Намечено постро-

ить и сдать аэродромы, позволяющие эксплуатировать самолеты Як-40, в населенных пунктах Тындинский и Усть-Камчатск; аэродромы для самолетов Ан-2 в поселках Сусанино, Чумикан, Лазарев, Нелькан; аэровокзалы в Дальнереченске на 100 пассажиров и в Николаевске-на-Амуре — на 200 пассажиров в час; командно-диспетчерский пункт в аэропорту Охотск и ряд других объектов.

Дальнейший размах получит жилищное строительство. Запланировано ввести в эксплуатацию жилые дома общей площадью около 70 тысяч квадратных метров.

Позади первый год десятой пятилетки. Анализируя его итоги, можно отметить слаженную работу строителей и заказчиков. В 1976 году введены в строй действующих объекты средств посадки, связи и радионавигации в аэропортах Комсомольск-на-Амуре, Петропавловск-Камчатском, аэровокзалы во Владивостоке и Комсомольске-на-Амуре и другие объекты общей стоимостью более 13 миллионов рублей. За счет средств местных Советов построена искусственная взлетно-посадочная полоса, позволяющая принимать самолеты Як-40, в аэропорту Кавалерово Приморского края.

Успешно выполнены планы строительно-монтажных работ СМУ-12 «Авиастрой», Благоевщенским, Николаевским и другими нашими авиапредприятиями. Имеется хороший задел под производственную программу 1977 года.

Включившись во Всесоюзное социальное соревнование за выполнение и перевыполнение плановых заданий текущего года и пятилетия в целом, а также взятых повышенных обязательств, авиарботники Дальнего Востока последовательно наращивают темпы капитального строительства.

Н. ЛАПТЕВ,  
начальник Дальневосточного управления;  
Е. САДОВОЙ,  
заместитель начальника  
отдела капитального строительства



Пожалуй, не стоит доказывать, как много значит для любого коллектива деловые товарищеские отношения между людьми, спортивная творческая обстановка. В такой атмосфере и работа спорится, и отдача весомее, и трудности преодолеваются легче.

К сожалению, нельзя назвать такой обстановку, сложившуюся в учебно-тренировочном подразделении Приволжского управления гражданской авиации. Вот что написали в редакцию преподаватели В. С. Семенов, Ю. И. Стожаров, А. П. Головин и другие: «Понимая задачи, которые ставит перед нами партия и правительство по подготовке специалистов, коллектив отдает все силы для успешного их решения, а И. Ф. Фролов вместо того, чтобы внести достойный вклад в общее дело, без конца пишет жалобы, которые выдает за критику, отнимая у нас массу времени и создавая обстановку нервозности и недоверия».

Кто же такой Фролов? После окончания авиационного института работал в АТБ Куйбышевского авиапредприятия. Был выдвинут на должность главного инженера. Но в 1965 году за неудовлетворительную организацию работы, в результате чего произошло повреждение самолета, приказом начальника Приволжского управления был снят с этой должности и переведен в учебно-тренировочное подразделение.

Грамотный, хорошо подготовленный специалист, поначалу он неплохо зарекомендовал себя и здесь. Но так получилось, что спустя несколько лет командиром подразделения стал бывший руководитель Куйбышевского авиапредприятия В. Д. Агеев. Трудно сказать, какое отношение он имел к снятию Фролова с должности главного инженера АТБ. Но обиду на него Фролов наверняка затаил. А тут еще к незажившей ране прибавилась новая: была упразднена временно введенная должность помощника командира подразделения, которую Фролов занимал. И родился первая жалоба на Агеева. Затем появились другие: в Приволжское управление, в Куйбышевский обком КПСС, в Москву.

С тех пор в подразделение едет комиссия за комиссией. Только с апреля 1976 по февраль 1977 года их было четыре. В общей сложности в них участвовало более двадцати работников управления, Министерства гражданской авиации, райкома и обкома КПСС.

На разбор жалоб Фролова они потратили не один десяток рабочих дней. К тому же на различные беседы и выяснения от дела отрывались тридцать преподавателей и столько же инструкторов подразделения.

Если суммировать все жалобы Фролова, то они сводятся к следующему. Командование подразделения, и в частности Агеев, проявляют бездействие по отношению к дельным предложениям, направленным на улучшение учебного процесса. Командир подразделения занимается администрированием; окружил себя льстеца-

ми и подхалимами, допускает безнаказанное гонение за критику, злоупотребляет служебным положением.

## ЗАТЯНУВШИЙСЯ КОНФЛИКТ

ми и подхалимами, допускает безнаказанное гонение за критику, злоупотребляет служебным положением.

Не берусь оспаривать выводы комиссий. Да и в этом нет необходимости. Жалобы Фролова проверяли люди, достаточно компетентные и ответственные. Они в состоянии принять нужное решение. Но почему тогда письма Фролова в разные инстанции в коллективе подразделения воспринимались отнюдь не как тревожные сигналы. На мой взгляд, прежде всего потому, что, став в позу критика, он не только выступает против Агеева, но и бросает тень на всех преподавателей, зачастую просто не считаясь с мнением коллектива. Причем в его действиях просматривается одна характерная особенность. Есть люди, которые ведут себя тихо до той поры, пока их в чем-то не ущемили. Стоит только сделать это, они тут же отыщут у начальника десятки недостатков и, как говорится, во всю ивановскую начнут кричать: смотрите, мол, другие наказывает, а сам... Начинают звать к коллективу, в ко-

мандир подразделения по учебной части С. Д. Васильков издал указание руководителям предметно-методических комиссий дать сведения о проделанной работе в истекшем квартале и планы на следующий квартал. Вместо того, чтобы выполнить распоряжение, Фролов на этом документе пишет: «Эти указания даются по недомыслию. Не в свои сани не садись». Вот так: ни больше ни меньше. А по его жалобе выходит, что во всем виноват Агеев.

В начале 1976 года в коллективе подразделения подводились итоги социалистического соревнования. Решением профсоюзного собрания девятнадцати работников было присвоено звание ударника коммунистического труда. Решение это поддержали все, за исключением... Фролова. И когда ему попытались разъяснить, что он во многом не прав, Фролов предпринимает поразительный демарш. Он пишет заявление в местный комитет подразделения, в котором заявляет, что больше не будет участвовать в соревновании, поскольку оно носит якобы формальный характер. Естественно-

но, что командир подразделения, комитет профсоюза не могли мириться с такой позицией руководителя предметно-методической комиссии. Ведь по своей должности он призван правильно ориентировать подчиненных, показывать им личный пример. И Фролова переводят в преподаватели. После этого он начинает стучать во все двери: помогите, Агеев обижает, а сам... И опять одни и те же доводы. И снова комиссия за комиссией. Коллектив опять взбудоражен, ему некогда заниматься улучшением учебного процесса, успевай только готовить справки по «делу» Фролова.

Ради объективности надо сказать, что в ходе затянувшегося конфликта руководители подразделения во главе с его командиром В. Д. Агеевым допустили ряд досадных ошибок, которые дали Фролову лишний повод для очередных писем. Конечно, будь в подразделении более спокойная обстановка, этих накладок могло не быть. Но даже в конфликтных ситуациях руководителям необходима выдержка, трезвый подход к решению любого вопроса. Но об этом в учебно-тренировочном подразделении будто забыли.

С другой стороны, Фролову не мешало бы самокритичнее оценивать свои поступки. Мы не против критики. Ее существо, как говорил Л. И. Брежнев, состоит «в том, чтобы все стороны деятельности той или иной организации, того или иного работника получили объективную оценку, в том, чтобы имеющиеся недостатки подвергались всестороннему анализу с целью их устранения». Но нельзя критику превращать в своего рода пугало: не тревожьте меня, а то я вас... Именно так поступает у Фролова. Он и сейчас заявляет: «Буду писать до тех пор, пока командиром подразделения Агеев».

Положим, Агеева отстранят от руководства подразделением. Но разве новый командир, кто бы им ни стал, будет проходить мимо нарушений Фролова, мимо его пренебрежительного отношения к коллективу. Да и согласится ли с этим коллектив?

Н. ГУЩИН,  
специальный корреспондент  
«Гражданской авиации»

ИЗ  
РЕДАКЦИОННОЙ  
ПОЧТЫ

## ВИНОВНИКИ НАКАЗАНЫ

В редакцию пришло письмо, автор которого указывал на нарушения в организации работы службы движения аэропорта «Западный» Ереванского авиапредприятия. Это письмо было направлено начальнику Армянского управления

гражданской авиации Д. А. Атабашьяну. Он сообщил, что все критические замечания автора доведены до командно-руководящего состава службы движения управления.

Как показала проверка, все случаи нарушения в управлении воздушным движением, имевшие место в Ереванском авиапредприятии за 1976 год, обсуждались на разборах личного состава, рассматривались в ежеквартальных анализах состояния УВД в управленческих документах, о них сообщено в УДС МГА СССР. Виновники понесли соответствующее наказание. В частности, начальник службы движения аэропорта «Западный» М. С. Тащян за серьезные недостатки в работе приказом начальника управления предупрежден о неполном

служебном соответствии. На заседании парткома Ереванского авиапредприятия за слабое руководство службой коммунист М. С. Тащян объявлен выговор.

## ВПЕРВЫЕ В ДОНЕЦКЕ

Самолеты Ту-154 продолжают расширять географию своих полетов. Экипаж Ленинградского авиапредприятия, возглавляемый пилотом 1-го класса В. М. Басовым, проложил на Ту-154 новую воздушную трассу — из города на

Неве в шахтерскую столицу Донецк.

Первые регулярные полеты по этой трассе начались в 1950 году на самолетах Ли-2. Продолжительность рейса составляла около семи часов. Сменивший Ли-2 самолет Ил-18 сократил время в пути в два с лишним раза. Теперь на скоростном лайнере Ту-154 от Донецка до Ленинграда, как говорится, рукой подать — всего 1 час 50 минут полета.

Аэропорт Донецк — крупная воздушная гавань Донбасса. Он связан воздушным сообщением более чем со ста городами страны.

Д. ПЕТРЕНКО,  
заместитель начальника  
Донецкого аэропорта  
по политико-воспитательной работе



Таисия Григорьевна сразу даже не поняла, в чем дело: вроде и по-русски написано, но уж очень странно. Потом еще раз посмотрела на конверт и сообразила: письмо-то из Болгарии. Но почему ей? Стала внимательно читать, и сердце заколотилось. Она почувствовала, что ей трудно стоять, присела на диван и заплакала.

# СУДЬБА ПИЛОТА

Письмо было от парторга ЦК БКП, начальница политотдела Болгарских гражданских авиалиний «Балкан» В. Дапчева. Он сообщал, что в Софии создается Музей болгарского воздухоплавания и гражданской авиации. «По нашим данным, Ваш брат супруг др. Кириченко Петр Яковлевич като летец с извѣршил полет по авиолинии Москва — София и на 23.III 1940 година е качнал на летище София. За този случай Вие разполагаете със снимки и други материали. Обръщаме се към Вас и най-учтиво Ви молим за съдействиє като ни изпратите снимки, документи, вещи и др. материали с каквито разполагаете...».

Годы... Только человек, проживший долгую жизнь, может понять, что такое ее быстротечность и что такое память. Когда десятилетието проходит, не тускнеет, образ любимого человека. Кажется, что еще вчера это было: молодой, подвижной как ртуть, он минуты не мог сидеть спокойно. Влетает Петр в квартиру после рейса обязательно с каким-нибудь подарком, шумный, веселый. Ему было всего двадцать пять, но все звали его только по имени-отчеству. Такой он завоевал авторитет.

Воспоминания нахлынули, закружили. Неужто прошло уже сорок лет? Она достала семейный альбом с фотографиями. Довоенными. Потом позвонила Гризодубовой, сообщила о письме. Валентина Степановна обрадовалась — молодцы болгары, хорошее дело затеяли, — обещала помочь с документами.

Спустя несколько дней после встречи с Таисией Григорьевной я был в гостях у Гризодубовой. Наша прославленная летчица, которая первой из женщин удостоена звания Героя Советского Союза, в 1938 году возглавила Управление международных воздушных линий Аэрофлота.

— В 1939 году, — рассказывала Валентина Степановна, — было заключено межправительственное соглашение между Болгарией и СССР. Стали мы готовиться к открытию новой линии. Зима ушла на оборудование трассы Москва — Харьков — Херсон — Бургас — София. Первый полет назначили на март. Я рекомендовала Кириченко. Он уже два года работал в УМВЛ и не имел ни одного замечания. К тому времени налетал миллион километров. Тогда статья «миллионером» было не так-то просто. Нашего Кириченко чествовали и в Берлине, и в Стокгольме. Это был необыкновенный летчик. И необыкновенный человек. Я затребовала из архива его личное дело, — и Гризодубова протянула пухлую папку. — Остались в живых некоторые его сослуживцы. Да и в старых газетах, может быть, что-то найдете.

Личное дело. Сухие, короткие характеристики, данные о продвижении по службе. За ними постепенно вставал живой человек.

«Родился в 1911 году 25 июня, в Донбассе, гор. Артемьевск, ст. Стулки, в семье рабочего. Отец работал мастером-наддувщиком на стекольном заводе и забойщиком в шахте им. Артема. В 1927 г. мною окончена 7-летка, в 1930 г. — ФЗУ. В 1933 г. — летная школа, пос-

ле чего работаю пилотом в г. Ташкенте». (Из автобиографии).

Он не мечтал о небе, собирался стать шахтером. В 1931 году, когда комсомол объявил шефство над Воздушным флотом и ЦК ВЛКСМ выдвинул лозунг «Комсомолец — на самолетах», в их ячейке прошло собрание. Постановили: направить в летное училище комсомольцев, которые пройдут медицинскую комиссию. Петр прошел.

А потом оказалось, что небо — его призвание. Он удивительно чувствовал машину, и фигурами высшего пилотажа овладевал, что называется, с лета. После окончания летной школы его оставили в ней инструктором.

«Будучи инструктором, подготовил летчиков-узбеков Исакова, Абдураимова, Алиева, Сулейманова, Халикова». (Из личного дела).

«Готовясь к X съезду ВЛКСМ, комсомольский экипаж в составе командира корабля пилота Петра Кириченко, бортмеханика Павла Триодина, техника Печенова, мотористов Григорьевского и Лыжкова взял обязательство без ремонта отработать 500 часов вместо 300 на моторах «М-17» и налетать на АНТ-9 1300 часов вместо 800». (Из служебной характеристики).

Все было одногодками. Все молодые, влюбленные в свое дело. Одним из лозунгов, выдвинутых партией, был: «Техника решает все». По комсомольскому призыву юноши и девушки осваивали самолеты, трактора, станки, учились бережно и умело пользоваться ими.росло и мужало новое поколение рабочего класса, набирало силы социалистическое соревнование. Комсомольский экипаж Кириченко одним из первых в Аэрофлоте стал участником соревнования за лучшее использование авиационной техники. Обязательства свои комсомольцы блестяще выполнили. И, в частности, отработали на моторах «М-17» 510 часов. После этого приехала специальная комиссия из Москвы. Убедившись, что благодаря правильному уходу «М-17» может надежно работать гораздо больше 300 часов, межремонтный ресурс ему увеличили до 400 часов.

«О загрузке машины начальник порта не беспокоится, не беспокоится и о том, чтобы отправить машину вовремя. Если пилот сам не будет заботиться о загрузке, то можете быть уверены, что машина будет стоять 3—4 дня. Должен еще отметить, что у нас никак нельзя критиковать начальство, не любят наши главки критику. Если покритикуешь, то на второй день будешь плохим». (Из выступления П. Кириченко на слете стахановцев, опубликованного в газете «Ударная трасса»).

Он не боялся критиковать начальство. Требовавал, чтобы все работало с полной отдачей. И сам не щадил себя.

В 1936 году Кириченко награждается нагрудным знаком ГВФ «За безаварийный налет 300 000 километров». Тогда же он успешно сдал экзамен на звание пилота 1-го класса и подал заявление в партию.

Самолет Кириченко выгодно отличался от других. Газета «Ударная трасса» приводит его в пример: «В кабине имеется фотомонтаж, библиотека для пассажиров. Введена жалобная книга, куда пассажиры могут внести свои жалобы».

Таисия Григорьевна сохранила письмо редактора этой газеты, в котором он пишет: «Редакция может только гордиться таким работником, который действительно является командиром общественного мнения и который не только рассказывает о лучших образцах стахановской работы на страницах газеты, но и сам показывает образцы ударного труда».

Редактор имел в виду Кулябскую эпопею. В личном деле Кириченко об этом сказано в двух строчках: «Осенью 1936 года во время скопления грузов в Сталинабадском авиаузле экипаж Кириченко явился инициатором соревнования за своевременный их вывоз».

Поиск привел меня к Трофиму Афанасьевичу Заеву. В ту осень его только назначили начальником Сталинабадского узла.

— Уродился очень большой урожай хлопка, — рассказывает Заев. — А вывезти его нечем, дорог нет. В Гарме и Кулябе — горы хлопка. Мы с АНТов сняли кресла, набивали в самолеты тюки. Норма была — 700 килограммов. Однажды подходит ко мне Кириченко и говорит: «Вот расчеты. Трасса до Куляба короткая, можно брать тонну двести груза за счет горячего».

Попробовали — все подтвердилось. Тут подключились другие экипажи. В общем, завал мы ликвидировали. Представили Петра Яковлевича к ордену Красной Звезды. Всего пять человек получили тогда в Аэрофлоте эту награду. Среди них был и Кириченко.

Летал он исключительно хорошо. Запомнил я такой случай. Из Турткуля, бывшего тогда столицей Каракалпакии, надо было срочно вывезти человека оперировать. Погода стояла плохая, это было поздней осенью 37-го. Вызываю добровольцев. Все добровольцы. Тогда поручаю Петру Яковлевичу. Он первый освоил четырехмоторный Г-2, первым научился летать вслепую по приборам. Отправился он в Турткуль, взял больного и назад. Подлетает к Турткулю, а у нас сплошной туман. Слышим, как жужжит над аэродромом (все-таки четыре мотора), а не видно. Даю ему команду: «Ищите место». Он нашел площадку между Сыр-Дарьей и Ташкентом, посадил машину без единой царапинки.

В мае 1938 года двадцатисемилетний пилот Кириченко начинает работать в Управлении международных воздушных линий. Сам факт перевода в УМВЛ означал признание его как аса: на международных линиях летают самые лучшие пилоты.

«Представитель Аэрофлота в Берлине рассказывал, что английские и французские летчики жаловались, что их подвергают дискриминации. Русского (то есть Кириченко) выпускают, а их нет, на что директор порта всегда отвечает: «Сначала научитесь летать, как русский. Он в тумане видит, как кошка». (Из воспоминаний В. С. Гризодубовой).

Таисия Григорьевна говорила, что Петр Яковлевич достал самоучитель немецкого языка и по утрам будил сынишку: «Гутен морген, майне кляйне киндер». Очень любил читать, всегда брал с собой в рейс книгу.

«Развит всесторонне, много работает над собой по повышению как политического, так и технического уровня. Требуется к себе и подчиненным. Дисциплинирован к земле и в воздухе». (Из служебной характеристики).

Требуемость успешно сочеталась в нем с общительностью и доброжелательностью. Его улыбка очень напоминает гагаринскую: такая же светлая и открытая. В Стокгольме ассоциация линейных пилотов подарила Петру Яковлевичу памятный приз — хрустальный бокал-вазу тончайшей работы. Вазу наполнили вином и дали Кириченко. Он отпил несколько глотков и пустил бокал по кругу — почти два литра вмещал подарок.

И вот, наконец, памятный полет в Софию. Возвратился Петр Яковлевич оттуда радостный и привез огромный букет цветов. Конец марта, только снег стоял в Москве, а тут — цветы: «Болгары, Тася, — делился он своими впечатлениями, — наши самые близкие, самые настоящие друзья. Запомни мои слова. Как нас встречали! «Урал Братушки — русские!» Народу — полон аэродром, в городе не пройти — все тянут выпить за Россию. Язык почти родной, переводчика не надо, и все такие сердечные люди».

«Часто, бывало, над Болгарией портилась погода. Низкая, почти до земли, облачность. Но нас это не смущало. В Софии находилась прекрасная и чуткая привоная. А справа и слева от Софии высокие горы, вершины ко-

горых часто были открытыми. По этим вершинам мы убеждались, что находимся именно над Софией, настраивались на приводную и ныряли в облако. Глядишь — под тобой аэродром. И когда произведешь посадку, обязательно благодарить болгарских связистов на приводной за их мобильность и чуткость. А они в ответ: «Ну, знаете, в такую погоду, кроме русских, у нас никто не садится».

С Кириченко мы в Болгарию летали часто, сразу двумя самолетами. Он был один из лучших летчиков управления. Ему, как правило, поручали самые ответственные рейсы. Некоторое время у него летел вторым пилотом Краснухин. Живет он в Москве, вы его найдете. (Из письма Героя Советского Союза С. Швеца, живущего ныне в Днепропетровске, автора интересной книги воспоминаний о летчиках-бомбардировщиках «Под крыльями — ночь»).

Найти Краснухина оказалось нетрудно. Александр Михайлович во время войны перешел в дальнюю бомбардировочную авиацию, за боевые заслуги был удостоен звания Героя Советского Союза. Вот что он рассказывал:

— Когда меня назначили в экипаж Кириченко, я был очень рад, потому что все ребята говорили: летать с ним было удовольствие. Действительно, он умел создать спокойную обстановку, даже когда нервы были на пределе. В нашем деле такое часто случалось. А с болгарией остался в памяти такой эпизод: на аэродроме в Софии было много солдат, мы даже удивились: с чего бы? Но они приветствовали нас, шапки подбрасывали, окружили самолет, а один даже поднялся в кабину, пожимал руки и все повторял: «Братушки, братушки»... Кириченко дал ему термос с водой, говорит: «Московская вода».

Солдат выскочил из самолета и закричал: «Московская вода! Московская вода!» — и отхлебнул пару глотков. У него захватили термос, и каждый старался отпить, как будто это была не вода, а какой-нибудь необыкновенный напиток. У нас аж дух захватило.

Это был один из последних полетов в Софию. Надвигалась война. 22 июня сорок первого года Тасия Григорьевна и Петр Яковлевич встретили в Кисловодске, отдыхали в санатории. Сразу после выступления по радио В. М. Молотова, в котором он сообщил о вероломном нападении фашистской Германии на Советский Союз, состоялся стихийный митинг. Тасия Григорьевна вспоминает, что одним из первых Петр Яковлевич поднялся на трибуну, произнес страстную речь (он вообще был отличным оратор) и в заключение сказал: «Враг будет уничтожен, мы победим!»

В тот же вечер он уехал в переполненном поезде в Москву, сразу подав заявление о переводе в Военно-Воздушные Силы. Но ему отказали, оставили на спецрейсах. Кириченко буквально закидал рапортами начальство. В конце июля он пишет жене, которую отправил с сыном Женей в Ташкент: «Прилетел из Анкары. Буду проситься на фронт и только туда. Мое место там. Если погибну, то смертью храбрых».

Через несколько дней он встречает во Внукове Завева. Анатолий Афанасьевич перебрал в Москву эскадрилью аэрофлотских самолетов, теперь они поступали в распоряжение армии. Петр Яковлевич сообщил, что своего добился, переходит в бомбардировочную авиацию. Здесь же, на аэродроме, написал жене письмо, которое передал с Завевым:

«Сегодня, то есть 2.VIII.41 г., получаю полный расчет в Аэрофлоте и новое назначение в ВВС. На днях, по всей вероятности, пойдем громить Берлин. В общем, поведу корабль по старой дороге. Будет наше Красное знамя реять над Берлином».

Это письмо жене было последним. Спустя две недели Тасия Григорьевна получила сообщение из полка: «10 августа 1941 г. при выполнении боевого задания Ваш муж Кириченко Петр Яковлевич героически погиб, защищая нашу Родину».

За выдающиеся достижения в социалистическом соревновании лауреатами премии Ленинского комсомола стали недавно четыре молодых командира Аэрофлота. Это все твои наследники, Петр Кириченко, наследники твоих дел, твоего характера. Ты с нами, Петр Яковлевич, в одном строю с комсомольцами семидесятых.

В. КАДЖАЯ

# ТРАССОЙ МУЖЕСТВА

И. МАЗУРУК,  
Герой Советского Союза, генерал-майор авиации

В 1942 году, когда от Баренцева до Черного моря советские войска вели ожесточенные сражения с фашистскими полчищами, в далеком тылу, на северо-востоке нашей страны, спешно создавалась воздушная трасса. По ней должны были перегоняться из США боевые самолеты. Американская помощь была не так уж велика и не шла ни в какое сравнение с тем количеством авиационной техники, которую выпускала советская промышленность после того, как она перестроилась на военный лад. Но в начале Великой Отечественной войны, когда заводы, перебазируемые из западных районов на восток, еще не были введены в строй или работали не на полную мощность, Красная Армия очень нуждалась в авиации. Транспортировка самолетов морем занимала более двух месяцев. Кроме того, на суда нападали гитлеровские подводные лодки и авиация. Поэтому воздушный способ доставки авиатехники был наиболее безопасным и быстрым.

По заданию Государственного Комитета Обороны специалисты Аэрофлота, Военно-Воздушные Сил и полярной авиации изучили различные варианты воздушной трассы с Аляски в СССР. После тщательного рассмотрения всех предложений был выбран маршрут, пролегающий над Беринговым проливом, центральными районами Чукотки, Колымы, Якутии и заканчивающийся в Красноярске. Преимущество этой трассы перед другими заключалось в том, что здесь преобладала сравнительно устойчивая погода и были расположены крупные узловые пункты Анадырь, Магадан, Якутск, Киренск. Из Красноярска же самолеты можно было доставлять на фронт по железной дороге.

Чтобы перегнать их к месту назначения, экипажам надо было проделать немалый путь: три тысячи километров от заводов США через Канаду и Аляску до Фербенка, затем 6,5 тысячи до Красноярска и от него до фронта еще примерно 4,5 тысячи километров.

Когда вопрос об авиатрассе Аляска — Сибирь был решен, предстояло быстро создать сеть сухопутных аэродромов в труднодоступных местах для скоростных по тому времени боевых самолетов на колесах.

В сжатые сроки были построены аэродромы и служебные здания, созданы запасы горючесмазочных материалов, организована техническая и метеорологическая службы. Среди специалистов, вложивших много труда и энергии в решение этих вопросов, были начальник строительства аэропорта М. В. Самохвалов, заместитель начальника строительства по связи К. И. Новиков, инженер П. Ф. Фалунин, второй пилот П. Ф. Лынов, бортмеханик А. Н. Подолькин, бортрадист М. Н. Тырышкин и другие.

Одновременно была сформирована перегоночная авиационная группа, в которую наряду с военными летчиками вошли пилоты Аэрофлота и полярной авиации.

На всей трассе применялся эстафетный метод перелетов. Каждый из шести авиалетов действовал только на своем участке. Перелет, как правило, шел группами в строю «клин». Вел группу на самолете-бомбардировщике опытный летчик или командир подразделения. В его экипаж входили штурман и радист. За ведущим в строю шли истребители. Транспортные самолеты и бомбардировщики следовали, главным образом, одиночно.

Аэродром одного из авиалетов располагался на берегу Анадырского залива в субарктике. Летчики мужественно переносили суровый климат, неустроенный быт, трудности пе-

релетов по чрезвычайно сложному участку от Анадыря до аэродрома на Колыме.

Самым сложным на трассе был отрезок пути до Якутска. Маршрут проходил над обширной высокогорной территорией, пересекаемой Черским и Верхоянским хребтами. Летчикам часто приходилось летать при очень низких температурах и на больших высотах, использовать кислородные маски. Большой участок пути истребители преодолевали с подвесными бензобаками, что усложняло пилотирование, особенно в плохую погоду.

Трассы от Якутска до Киренска и от Киренска до Красноярска проходили частично вблизи реки Лены, частично — над сибирской тайгой. Зимой здесь полеты затрудняли сильные морозы и туманы, а летом — густой дым от лесных пожаров.

Хорошо организованная работа политоргана, высокое чувство патриотизма и самоотверженный труд летчиков, большая помощь местных партийных организаций определили успех дела. Пригодился и опыт полярников, а также экипажей Аэрофлота, ранее летавших на Севере.

С заданиями пилоты справлялись, несмотря на лютые морозы, достигавшие 60 градусов. Самолеты на стоянках покрывались ледяной коркой, масло в баках и моторах застывало, лопались дюритовые шланги. Из-за отсутствия ангаров обслуживание самолетов велось под открытым небом, моторы подогревались самодельными приспособлениями с примусами.

У меня в памяти свеж такой случай. В феврале 1943 года группа из двенадцати самолетов, которую я возглавлял, села на замерзшую песчаную косу реки Колымы у поселка Зырянка, так как аэродром посадки закрыл туман. Нам предстояла ночевка. Подогревателей не было, а мороз стоял около 46 градусов. Выход нашел бортмеханик моего лидерного самолета Д. Островенко. Он предложил накрыть самолеты большими брезентами, которые принесли рыбаки поселка, и установить под ними железные печки. Столь необычный подогрев оправдал себя, и утром вся группа благополучно улетела.

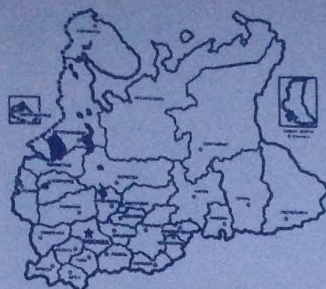
Невозможно даже перечислить, сколько трудностей пришлось преодолеть летному и инженерно-техническому составу, чтобы обеспечить бесперебойное движение самолетов по трассе. И если планы перегоночной техники не были сорваны, то только потому, что наши люди целиком отдавали себя делу победы над врагом, не жалея для этого ни сил, ни здоровья, ни самой жизни.

Образцово выполняли свой долг пилоты Аэрофлота Н. А. Ануриев, Б. М. Дзуготов, В. А. Пушинский, И. И. Моисеев и многие другие. Умело действовал инженерно-технический состав, которым руководил главный инженер трассы И. В. Крайнов.

Все перегонощики отлично знали, что вынужденная посадка практически на любом участке трассы, и особенно в сильные морозы, почти неминуемо могла привести к самым печальным последствиям, тем более, что применение парашютов в горных и болотистых районах почти исключалось. Однажды летчик Дьяков приземлился на неисправном самолете среди Верхоянских гор. К счастью, его довольно быстро обнаружили с воздуха и больше месяца сбрасывали ему все необходимое, пока не вывезли на оленьих упряжках. Однако и в тех труднейших условиях аварийность была ничтожно мала.

Советские летчики оправдали высокое доверие.

НА КАРТЕ



НЕЧЕРНОЗЕМЬЯ

# ОБОЮДНАЯ ВЫГОДА

● ОПЫТ МАРИЙСКОЙ АССР ● ОРГАНИЗАЦИЯ АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИХ РАБОТ ЧЕРЕЗ АГРОХИМОБЪЕДИНЕНИЕ ● РОСТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА, СНИЖЕНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ ОБРАБОТКИ ПОЛЕЙ ● УПРОЩЕНИЕ ВЗАИМОРАСЧЕТОВ МЕЖДУ КОЛХОЗАМИ, СОВХОЗАМИ И АВИАПРЕДПРИЯТИЯМИ ● КОНЕЧНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ — ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ И КАЧЕСТВА АВИАХИМРАБОТ, УВЕЛИЧЕНИЕ УРОЖАЯ

Более одной трети административных районов, обслуживаемых Приволжским управлением гражданской авиации, относится к нечерноземной зоне РСФСР. Сюда входят Марийская, Мордовская, Чувашская АССР и Горьковская область.

За годы девятой пятилетки в этих районах обработано авиационно-химическими способами около шести миллионов гектаров. Это в 1,2 раза больше, чем было выполнено за восьмое пятилетие. По структуре проводимые авиационно-химические работы распределяются следующим образом: 83,3 процента приходится на внесение минеральных удобрений, 11,5 процента — на борьбу с вредителями и болезнями сельскохозяйственных культур, 4,9 процента — на уничтожение сорной растительности.

Авиация давно уже нашла признание у труженников села и пользуется у них высоким авторитетом. Свыше двадцати лет самолеты вносят минеральные удобрения на поля колхоза «Дружба» Урмарского района Чувашской АССР. И как результат — здесь выращивают и собирают самые богатые в республике урожаи зерновых и зернобобовых. Хорошие урожаи хлеба получают и в хозяйствах Медведевского района Марийской АССР, где широко применяют авиационную технику. По данным колхозов и совхозов, каждый рубль, затраченный на химизацию земельных угодий, приносит 4—7 рублей чистого дохода.

В решении задач, направленных на крутой подъем сельского хозяйства Нечерноземья, важная роль принадлежит постановлению ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему повышению эффективности использования минеральных удобрений, сокращения их потерь при транспортировке, хранении и внесении в почву и совершенствованию агрохимического обслуживания колхозов и совхозов». Организационная работа по реализации этого постановления особенно успешно поставлена в Марийской АССР.

Еще в 1972 году в этой республике при объединении «Сельхозтехника» был создан трест агрохимических и мелиоративных работ, имевший сеть районных специализированных отделений. Они выполняли заказы хозяйств на внесение минеральных удобрений, известкование почв, борьбу с сельскохозяйственными вредителями и болезнями растений. Эти же отделения обслуживали самолеты в части подготовки и загрузки химикатов, подвоза горюче-смазочных материалов, получая с колхозов и совхозов определенную временными расценками плату.

В 1974 году трест преобразован в республиканское производственное объединение по агрохимическому обслуживанию колхозов и совхозов — «Марогрохимобъединение». В него входят 15 районных спецотделений, в каждом из которых от одного до четырех агрохимпунктов. Каждый агрохимпункт располагает складом для хранения минеральных удобрений, взлетно-посадочной площадкой, как правило, с искусственным покрытием, соответствующими механизмами, служебными помещениями и обслуживает 3—5 хозяйств.

Строительство агрохимпунктов осуществлялось за счет совхозов и колхозов. Затем они были переданы на баланс районным спецотделениям с расчетом возмещения произведенных хозяйствами материальных издержек в течение 4—5 лет.

Теперь авиапредприятия вступают в производственные взаимоотношения только с районными спецотделениями на договорных началах. А те, в свою очередь, заключают договоры с колхозами и совхозами на все услуги, связанные с химизацией, используя для этого как собственную наземную технику, так и самолеты. Такая форма взаимоотношений представляется наиболее целесообразной. У хозяйств отпадает необходимость закупать средства механизации для приготовления и за-

грузки химикатов в самолет, нести издержки по оборудованию и содержанию аэродромов, охране самолетов и авиамущества, доставке и хранению ГСМ.

Указанные затраты спецотделение включает в виде накладных расходов во взаиморасчеты с колхозами и совхозами за обработанную площадь. Так как одно спецотделение обслуживает несколько хозяйств, то их издержки, связанные с обеспечением работы самолета, существенно уменьшились. Наряду с этим повысилась производительность самолетов в рабочий день и в целом за сезон. Здесь сказывается то, что спецотделения имеют постоянный и более квалифицированный состав механизаторов и рабочих, лучшие технические средства и, в конечном итоге, более благоприятные условия для организации труда. Это обоюдовыгодно и авиапредприятиям, и хозяйствам.

В прошлом году в колхозе «Рассвет» Советского района Марийской АССР, где все обслуживание самолета на подкормке озимых минеральными удобрениями с нормой расхода 100 килограммов на гектар производилось своими силами, стоимость авиаобработки гектара (без учета затрат на удобрения) была равна 1 рублю 68 копейкам. Производительность самолета в рабочий день составила 258 гектаров. При производстве аналогичных работ, но с полным обслуживанием самолета Сержским районным спецотделением «Марогрохимобъединения» стоимость обработки одного гектара для каждого колхоза, совхоза была снижена до 1 рубля 61 копейки, а средняя производительность самолета в рабочий день достигла 305 гектаров.

На авиационно-химических работах по борьбе с вредителем гороха — тлей стоимость обработки каждого гектара в том же колхозе «Рассвет» составила 1 рубль 50 копеек, производительность самолета за день — 144 гектара. Для хозяйств, обслуживаемых Сержским спецотделением, эти показатели были соответственно равны

1 рублю 17 копейкам и 264 гектарам.

Из приведенных результатов можно сделать вывод, что при использовании самолетов на расходе минеральных удобрений через специализированные отделения химобъединения стоимость обработки одного гектара уменьшается на 7 копеек, а дневная производительность самолета возрастает на 19 процентов. На работах по борьбе с сельскохозяйственными вредителями стоимость обработки гектара снижается на 33 копейки, дневная же производительность самолета увеличивается до 80 процентов.

Однако в организации авиационно-химических работ через спецотделения «Сельхозтехники» есть серьезный недостаток. Дело в том, что для них основным плановым показателем является объем работ по химизации, выполняемый только наземными машинами. Это вынуждает спецотделения в своей производственно-хозяйственной деятельности ориентироваться прежде всего на наземную технику, а работы с помощью авиации отодвигаются как бы на задний план. В результате из-за ведомственного барьера страдают общегосударственные интересы.

В десятой пятилетке заметно увеличиваются поставки нечерноземной зоне РСФСР минеральных удобрений и химических средств защиты растений. Это требует дальнейшего совершенствования приемов и методов внесения их на поля, в том числе с помощью авиации. Нам нужно всемерно использовать для решения поставленных задач прогрессивную форму производственных взаимосвязей со спецотделениями агрохимслужбы «Сельхозтехники», что будет способствовать повышению эффективности и качества авиационно-химических работ, росту урожайности сельскохозяйственных культур.

В. ШУМИЛИН,  
заместитель начальника  
Приволжского управления

За последние годы в технической эксплуатации авиационной техники за рубежом произошли существенные изменения. Они вызваны значительным усложнением конструкций самолетов, резким увеличением их стоимости и повышением затрат на обслуживание и ремонт. Если цена самолета ДС-3 — 800 тысяч долларов, то ДС-10 — 15,5 миллиона долларов. А расходы на обслуживание и ремонт современной авиатехники составляют 25—30 процентов прямых эксплуатационных затрат.

В связи с непрерывным ростом годового налета на самолет (с 2000 часов в среднем в 1954 г. до 3000 часов в 1974 г.) резко сократилось время на его обслуживание и ремонт, и возросла стоимость каждого часа простоя. Например, час планового простоя Б-747 стоит 1562 доллара, а непредвиденного — 8250 долларов. В этих условиях зарубежные авиакомпании уделяют самое серьезное внимание совершенствованию методов обслуживания и ремонта самолетов.

До конца 50-х годов эти методы разрабатывались, как правило, на основе фиксированных ресурсов агрегатов. Последние демонстрировались с самолета после отработки ресурса и полностью восстанавливались независимо от их фактического технического состояния. Все эти работы выполнялись до момента отказа агрегата.

Появление воздушных кораблей с газотурбинными двигателями послужило одновременно и началом внедрения более прогрессивных методов их технической эксплуатации: обслуживания и ремонта систем, оборудования и агрегатов по состоянию, регламентированного блочного ремонта планера. Это, в свою очередь, потребовало соблюдения определенных условий. Во-первых, конструкция планера, его систем и агрегатов должна быть контролепригодной, с высоким уровнем доступности, легкосъемности и взаимозаменяемости. Во-вторых, на предприятиях необходимо иметь эффективные средства технической диагностики и обработки статистической информации.

В настоящее время различаются две разновидности метода обслуживания по состоянию: с контролем уровня надежности и с контролем параметров. В первом случае агрегаты и узлы при отказах снимаются с эксплуатации и проводится целый ряд мероприятий (от конструктивных решений до изменения объема и технологии работ), которые разрабатываются на основе контроля надежности авиатехники и инженерного анализа отказов. Важная особенность метода — его исследовательская направленность. Авиакомпания регулярно оценивают пригодность самолета к безопасной и экономичной эксплуатации.

Второй метод предусматривает непрерывный или периодический контроль и измерение параметров, определяющих состояние агрегатов и узлов. Таким образом поддерживается заданный уровень их надежности при эксплуатации и полнее используются индивидуальные ресурсы каждого агрегата. Решение о дальнейшей эксплуатации принимается по результатам контроля. Данный метод построен на технической диагностике, то есть получении достоверной информации о состоянии авиатехники.

Насколько широко применяются разновидности методов обслуживания, видно из табл. 1.

В ремонте авиатехники за рубежом также произошли существенные изменения. Раньше после вы-

явления неисправности. При проектировании отрабатываются перечни отказов и неисправностей, с которыми разрешены вылеты из базового и промежуточного аэропортов.

Таблица 1

Метод обслуживания	Количество агрегатов на самолете, %		
	Типы самолетов		
	ДС-3	ДС-10	Б-747
По ресурсу . . . . .	2	10	6
По состоянию, всего . . . . .	98	90	94
в том числе:			
с контролем параметров . . . . .	24	30	31
с контролем уровня надежности . . . . .	74	60	63

работки установленных ресурсов на самолете проводился капитальный ремонт с полной разборкой и восстановлением его конструкции. Сейчас в основном делается ремонт, ограниченный по объему. Длительность простоев не превышает двух-трех недель.

Обслуживание по техническому состоянию широкофюзеляжных самолетов выполняется по следующей схеме. Через определенные промежутки времени (обычно по форме А через 50—200 часов налета) двигатели и системы проверяются без демонтажа с ис-

## ПО ЖЕСТКИМ НОРМАМ

Применяется также система регламентированного ремонта самолетов и выборочного контроля силовых элементов конструкции и ее отдельных зон. Ремонт по всем формам проводится последовательно с заданной периодичностью. Объем и содержание восстановительных работ зависят от состояния планера.

Выборочный контроль основных силовых элементов, включая внешние и внутренние, осуществляется последовательно по блокам самолета при выполнении профилактических регламентных работ. Здесь широко используются средства неразрушающего контроля. Объем выборки составляет от 4 до 16 процентов самолетного парка, причем внутренние элементы проверяются не более чем на 10 процентах авиатехники.

Новые методы обслуживания и ремонта закладываются при проектировании самолетов и совершенствуются впоследствии авиакомпаниями совместно с фирмами-изготовителями.

Интерес представляет опыт эксплуатации широкофюзеляжных самолетов фирм Боинг, Дуглас и Локхид. Эти машины конкурентоспособней и на 25—30 процентов экономичней своих предшественников. При их создании реализуются новые конструктивно-технологические принципы, а при эксплуатации внедряются более эффективные методы обслуживания и ремонта.

Конструкция Б-747, ДС-10, Л-1011 выполнена с учетом принципа «безопасного разрушения». На них предусмотрено многократное резервирование ряда важнейших силовых элементов, систем и агрегатов. Отказ в работе отдельного агрегата и даже системы не влияют на безопасность одного или нескольких полетов до устра-



ремонт авиатехники проводится по специальной программе, которая формируется уже в процессе создания самолета. Конструкция его сделана так, что позволяет распределить обслуживание и ремонт в удобных для авиакомпании объемах и последовательности. Обязателен легкий доступ ко всем без исключения контролируемым узлам и деталям без демонтажа. Системы самолета для удобства обслуживания монтируются в единых центрах (например, центр гидродневматики, электроснабжения и т. д.). По тем же причинам на всех рассматриваемых типах самолетов двигатели имеют модульную схему, позволяющую заменить отдельную часть (модуль), не снимая двигатель. Операция снятия и замены его в технологическом отношении также совершенна и занимает не более трех часов.

Важной является задача эффективного анализа отказов агрегатов и узлов. Все отклонения от расписания вылетов (задержки более 15 минут) по правилам ФАА регистрируются авиакомпаниями. Анализ причин отказов проводят также и самолетостроительные фирмы. Особенно четко эта работа организована на фирме Боинг. Здесь один раз в месяц данные авиакомпаний обобщаются и направляются обратно уже в виде информации-рекомендаций. По мере накопления сведений делаются выводы об уровне техники и качестве эксплуатации (уровне подготовки летного и технического состава). Следует заметить, что на основе статистики фирмы совершенствуют конструкции самолетов, считая, что устранение первопричинных отказов упрощает и удешевляет эксплуатацию, повышает авторитет фирмы и конкурентоспособность самолетов.

Переход на новые способы обслуживания и ремонта положительно отразился на безопасности полетов и экономических показателях. Трудоемкость работ в авиакомпаниях снизилась на 25—30

Таблица 2

Контроль	Число узлов (зон)	Объем выборки, %	Интервал, ч. налета	Трудоемкость, чел.-ч.
Зоны конструкции				
внутренние . . . . .	81	6	12000—16000	260
внешние . . . . .	81	100		22
Основные узлы конструкции				
внутренний контроль . . . . .	440	5—15	10000—16000	1145
внешний контроль . . . . .	221	100	1000—10000	Совмещается с формой С

Как отмечалось выше, силовые узлы и зоны конструкции подвергаются выборочному контролю. В табл. 2 показаны объемы выборки самолетов для контроля, его периодичность и трудоемкость на примере самолета Л-1011.

Внутреннему контролю подлежат силовые узлы, места, подверженные коррозии и усталости, а также узлы, не доступные визуальному контролю. Обслуживание и

процентов, а потребное количество агрегатов оборотного фонда сократилось более чем в два раза. Преимущества прогрессивных методов обеспечили их широкое внедрение в зарубежной практике.

Н. СМРНОВ,  
заведующий кафедрой МНН ГА,  
доктор технических наук;  
Ю. ЧИНОЧКИН,  
старший научный сотрудник



# Главный показатель

По объему грузовых перевозок Магаданское авиапредприятие занимает одно из первых мест в Аэрофлоте. Для нужд народного хозяйства и населения нашими самолетами ежегодно доставляется около 34 тысяч тонн оборудования, промышленных и строительных материалов, продуктов питания. При этом наряду с внедрением новых средств механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ, улучшением организации грузовых перевозок важнейшей задачей коллектива летного подразделения было и остается обеспечение безопасности полетов.

Почти половина наших экипажей длительное время работает в отрыве от базы. В зависимости от предстоящих заданий проходит и соответствующая предварительная подготовка летного состава. Для этих полетов отбираются наиболее опытные экипажи. Предпочтение отдается тем, кто уже не первый раз и успешно летал в том или ином районе. Например, в

этом году в Тюмень был направлен экипаж коммуниста Ю. Ипатова, который трудится там уже четвертый сезон.

Для всех экипажей, работающих в отрыве от базы, периодически один-два раза в месяц выпускаются информационные бюллетени, в которых приводятся итоги работы летного коллектива за прошедший период. Один из главных разделов бюллетеня содержит анализ состояния безопасности полетов. В нем отмечаются случаи умелых, грамотных действий пилотов по предотвращению летных происшествий и предпосылок к ним, а также примеры недобросовестной работы, которые могут отрицательно сказаться на безопасности полетов.

Постоянное внимание мы уделяем глубокому и всестороннему изучению особенностей предстоящих полетов, их штурманскому, метеорологическому обеспечению. Грузовые рейсы выполняются часто по новым направлениям, в непривычных условиях. Приходит-

ся летать на аэродромы с твердым покрытием, на грунтовые и ледовые, по направлениям, которые имеют ограниченное радиотехническое обеспечение, с резкими перепадами температур.

Все эти факторы учитываются на предварительных подготовках, где идет напряженная летная учеба. С октября прошлого года на авиапредприятии начал эксплуатироваться комплексный тренажер самолета Ан-12. Занятия на нем проходят ежедневно. Ими охватывается весь летный состав. Много внимания уделяется отработке действий в особых случаях полета.

Исходя из накопленного опыта полетов, мы составляем памятки-рекомендации, которые вручают командирам летных подразделений, пилотам-инструкторам, командирам экипажей. Так, памятки имеют командиры экипажей, работающих в северных широтах, а также те, кому во время массовой доставки на Колыму и Чукотку фруктов и овощей приходится

летать в южные районы страны. В места, где работают экипажи, постоянно вылетает командно-инструкторский состав. Изучаются объемы и виды работ, планы полетов, организация предполетной подготовки и отдыха экипажей. Командиры и инструкторы знакомят пилотов с происшедшими за время их отсутствия на базе изменениями, помогают в изучении документов, приказов и распоряжений по министерству, управлению, авиапредприятию. Особенно хорошо работают в отъезде командиры-инструкторы коммунисты А. Байков, Е. Столярков. По их инициативе составлены вопросники, по которым ежемесячно делаются отчеты о работе экипажей по обеспечению безопасности полетов. В отчеты записывают также все жалобы и предложения по техническому и коммерческому обслуживанию, по организации грузовых отправок. После изучения и анализа на нашем авиапредприятии эти материалы доводятся до сведения ответственных работников по месту командировок. Если надо, туда вылетают руководители управления. Так, недавно в Тюмени побывала заместитель начальника медико-санитарной службы В. Влащенко по поводу жалобы наших экипажей на неудовлетворительное обеспечение бортовым питанием.

Своевременно выполняется план-график проверок организа-

## В свете новых задач

Учебно-методический центр (УМЦ), созданный при Ульяновской школе высшей летной подготовки в январе 1975 года, призван вооружить командно-летные кадры единой методикой обучения летного состава и на этой основе повысить качество летной работы эксплуатационных предприятий.

Решая эту задачу, центр разрабатывает основные документы, регламентирующие деятельность командного состава и экипажей воздушных судов транспортной авиации, методические пособия по технике пилотирования, обоснованные требования к уровню профессиональной подготовки летного состава, нормативы ее оценки и контроля. Кроме того, с целью внедрения передовых методов управления подразделениями и службами УМЦ проводит методические сборы командно-инструкторского летного и руководящего диспетчерского состава управлений и авиапредприятий.

Учебно-методический центр располагает опытными кадрами и современной материальной базой. Успешно преодолены некоторые трудности становления, и теперь, можно сказать, УМЦ активно развернул свою деятельность. В связи с тем, что в настоящее время многие пилоты осваивают новую технику в учебно-тренировочных подразделениях, коллектив центра направляет усилия в первую очередь на оказание методической помощи этим подразделениям. Так, мы регулярно проводим сборы председателей

цикловых комиссий, инженеров летно-штурманских отделов управлений по спецподготовке кадров, пилотов и инструкторов.

При центре действуют постоянные курсы повышения квалификации и первоначальной подготовки перед назначением на должность командно-инструкторского состава, где обучаются командиры летных коллективов и подразделений, их заместители, которые руководят экипажами самолетов с газотурбинными двигателями. Ранее эти курсы были при Академии гражданской авиации. Мы использовали накопленный там опыт, учли предложения с мест. Совместно с академией переработали и внедрили новые программы, которые приближены к практике организации летной работы. Например, введен курс летно-методической подготовки, при прохождении которого командно-инструкторский состав знакомится с методами обучения пилотов на тренажерах и самолетах.

Улучшению деятельности УМЦ способствуют тесные контакты с высшими учебными заведениями и научно-исследовательскими учреждениями гражданской авиации. Так, совместно с академией и ГосНИИ ГА разработана методика анализировать организацию летной работы и состояния безопасности полетов в подразделениях, авиапредприятиях и управлениях с учетом возможности обработки данных на электронно-вычислительных машинах. Единый подход и системность в этом деле, как свидетельствуют отзывы с мест, зна-

чительно улучшают организацию летного труда, повышают его эффективность и качество.

Для проведения разборов в летных коллективах мы рекомендовали иллюстрированные сборники по эксплуатации некоторых самолетов, в частности Ту-154 и Як-40. В содружестве со специалистами Академии ГА, ГосНИИ ГА, Кировградской школы высшей летной подготовки создаются методики полетов на Ту-154, Ту-134, Як-40. Хорошим подспорьем для предварительных подготовок и разборов будут карты действий экипажей в особых случаях полета, над составлением которых мы сейчас трудимся. Летно-методический отдел составил технологию работы экипажа Ан-24, определил тематику летно-методических кабинетов.

Учебно-методический центр все больше становится местом широкого обмена опытом организации обучения экипажей, летной эксплуатации воздушных судов. У нас проведены летно-технические конференции по эксплуатации самолетов Ту-134 и Ту-154 при минимуме первой категории ИКАО, совещания командно-руководящего состава управлений и авиапредприятий по подготовке к различным периодам навигации. Инструкторы управлений на летных тренировках отработывают действия при отказе авиагоризонтов.

В настоящее время коллектив учебно-методического центра составляет программы подготовки летного состава для воздушных судов всех типов. При этом учиты-

ваются результаты психофизиологических исследований экипажей в условиях полета. Такие исследования мы проводим совместно с филиалом авиационной медицины ГосНИИ ГА.

Специальный отдел УМЦ занимается рекомендациями по оформлению летно-методических кабинетов на авиапредприятиях и в управлениях гражданской авиации. Отдел обобщает опыт изготовления макетов и использования действующих макетов и стендов, диафильмов по отдельным предметам, пропагандирует все передовое в этом деле.

Методические пособия по технике пилотирования и самолетовождению создаются на основе всесторонних теоретических исследований, неоднократных практических проверок в условиях производства. Любой теоретический расчет полета по специальным методикам сопровождается летным экспериментом, анализом данных бортовой контрольно-записывающей аппаратуры.

Цель наших разработок — помочь не только командно-инструкторскому составу подразделений, но и экипажам в предотвращении ошибок на различных этапах полета. Именно для этого в УМЦ созданы группы техники пилотирования, штурманская, бортинженерная, бортрадиостов. Авиаспециалисты этих групп осуществляют методические полеты на самолетах всех типов, оборудованных контрольно-записывающей аппаратурой. Инженеры-методисты проводят аэродинамические, графоаналитические и траекторные расчеты полета, вносят предложения по оптимизации технологических процессов деятельности членов экипажа. При этом учитываются как современные требования к уровню подготовки пилотов, так и

ции летной работы, отдыха, дисциплины и полноты-морального состояния экипажей. Особенно тщательно контролируется работа вновь укомплектованных экипажей, недавно введенных в строй командиров кораблей.

В нашем коллективе серьезно относятся к подбору и расстановке кадров, к выдвижению на командные должности, что также способствует повышению безопасности полетов. Партийный, комсомольский и профсоюзный актив заботится о создании в коллективе хорошей моральной атмосферы. Особым почетом пользуются те пилоты, которые на протяжении многих лет не имеют предостережений к летным происшествиям. Это кавалер ордена Ленина командир корабля Н. Коротицкий, командир корабля В. Мезинов и другие.

Существует такая закономерность: где выше требовательность к соблюдению летных норм, там выше и безопасность полетов. Поэтому мы, готовясь достойно встретить 60-летие Великого Октября, и дальше будем поднимать чувство ответственности экипажей за главный показатель — базаварийную работу.

**Ю. ХАНКОВ,**  
командир летного коллектива,  
пилот первого класса

г. Магадан.

перспективы использования новых пилотажно-навигационных систем и средств управления воздушным движением.

При центре работает высшая квалификационная комиссия для проверки знаний и техники пилотирования на присвоение 1-го класса летному составу и продления сроков действия летных свидетельств командно-руководящему составу управлений и авиапредприятий, аппарата МГА и Госавианadzора. С помощью наших специалистов составлены единые вопросы по различным дисциплинам.

В своей деятельности мы опираемся на научный подход в разработке каждого из наших мероприятий, на предложения опытных летных коллективов, командиров и воспитателей. Крепится наша взаимосвязь с авиапредприятиями.

Летные экипажи центра одними из первых осваивают новую авиационную технику, а затем передают свой опыт командно-летному составу с мест. Поэтому отбору и расстановке кадров мы придаем первостепенное значение, создаем благоприятные условия для профессионального роста каждого члена коллектива.

Задачи, решаемые учебно-методическим центром, постоянно расширяются. Он оснащается новой техникой. И мы сделаем все для того, чтобы внести достойный вклад в повышение эффективности производства и качества работы гражданской авиации.

**И. ТАРАЩАН,**  
начальник Ульяновской ШВЛП;

**Н. НИКУЛИН,**  
начальник летно-штурманского отдела УМЦ

Профессиональная деятельность пилота требует надежного здоровья, высокой психофизиологической выносливости. Он должен быстро ориентироваться, иметь хорошую реакцию и устойчивую память, четко и правильно распределять и переключать внимание, мгновенно принимать правильные решения.

Все эти процессы сопровождаются сложными изменениями функционального состояния организма. Так, при полете в обычных (нормальных) условиях частота сердечных сокращений у многих пилотов повышается до 100—120 ударов, артериальное давление — до 150—160 миллиметров ртутного столба, частота пульса колеблется в пределах 80—90 ударов в минуту (на взлете или посадке — 90—130 ударов).

## АКТИВНЫЙ ОТДЫХ

Высокоинтенсивная работа организма требует постоянного пополнения его энергии путем рационального чередования работы и отдыха, соблюдения норм летного труда, специальных медицинских предписаний. Нарушение режима труда и отдыха, пренебрежение лечебно-оздоровительными процедурами ведут к появлению в организме условий, способствующих быстрому развитию утомления и переутомления.

Утомление чаще всего сопровождается падением чувствительности некоторых анализаторов. Например, снижается острота зрения, притупляется слуховая и мышечная чувствительность. Одновременно уменьшаются мышечная сила и скорость реакции, нарушается координация движений. Большое утомление снижает активность запоминания и интенсивность умственной деятельности.

Развитию этих отрицательных явлений способствуют высокая температура окружающей среды, повышенная влажность. Явными признаками утомления являются тяжесть в голове, общая слабость, разбитость, чувство замедленного течения времени, снижение работоспособности. Длительное пребы-

вание в таком состоянии может привести к переутомлению, если его не предупредить активным отдыхом.

Установлено, что при утомлении функциональные сдвиги возникают прежде всего в нервной и двигательной системах. В первую очередь отмечаются изменения в деятельности нервных клеток коры головного мозга, ослабляется внутреннее торможение, устойчивое равновесие возбуждения и торможения. Как следствие, начинают нарушаться дифференцировочные условные рефлексы, возбуждательный процесс широко распространяется по коре головного мозга.

Нарушение корковой нейродинамики является причиной регресса рабочих навыков, потери возможностей их автоматического испол-

нения. Пилот начинает сосредотачивать внимание на движениях, порой затрудняясь правильно оценить степень необходимых усилий, прикладываемых к тем или иным рычагам управления.

Чувство большой усталости чаще испытывают люди с избыточным весом, который появляется при небольших энергозатратах (в среднем 3200—3500 килокалорий). Излишняя полнота уменьшает физическую выносливость организма в условиях летной деятельности.

Профилактика утомления летного состава требует правильной организации труда и отдыха в сочетании с определенной физкультурно-оздоровительной работой.

Вовлекая в работу почти все мышечные группы, спортивные занятия улучшают дыхание и кровообращение. Мышцы требуют усиленного подвода питательных веществ. Это ускоряет ток крови. Улучшается и венозный отток, облегчающий работу сердца. Глубокая вентиляция легких способствует значительному увеличению (на 20—25 процентов) их жизненной емкости.

В основе всех тренировок и занятий должно лежать постепенное наращивание физической нагруз-



ки. Вначале следует передвигаться в равном темпе, избегать перегрузок или длительных остановок. Важно с самого начала занятий отработать дыхание, добиваться его устойчивости. Эффективны систематические тренировки с целью выполнения спортивных нормативов в зависимости от возрастной категории. Исследования показывают, что время прохождения пилотами, например, лыжной дистанции находится в тесной связи с показателями функциональных проб, характеризующих дееспособность сердечно-сосудистой системы. На дистанции частота пульса может повышаться до 120—180 ударов в минуту. Высокой интенсивности достигает и дыхание, при котором легочная вентиляция достигает 50—60 литров в минуту.

Физкультура и спорт стимулируют работу защитно-приспособительных механизмов, существенно повышающих сопротивляемость организма к воздействию различных неблагоприятных факторов среды.

Физические упражнения предпочтительней выполнять в открытом помещении или на улице с передвижением на местности. В конце занятий для приведения сердечно-сосудистой системы в спокойное состояние рекомендуется медленный бег, спокойная ходьба. Тренировки должны проходить при постоянном самоконтроле за своим самочувствием. После умеренных и правильных занятий спортом настроение обычно бодрое, сон крепкий, аппетит хороший. Если же отмечается повышенная усталость, не покидающая и после отдыха, то, скорее всего, нагрузка была завышена. В последующие 2—3 занятия ее следует несколько уменьшить, снизив скорость движений.

Регулярный активный отдых способствует установлению точной координации движений, воспитывает выдержку; умение быстро анализировать обстановку, принимать верные решения.

**Н. МИХАЙЛОВ**

### ПИСЬМА ЧИТАТЕЛЕЙ

Коллектив Выборгского авиатехнического училища многое делает по подготовке высококвалифицированных специалистов. Весь учебно-воспитательный процесс построен так, чтобы обеспечить единство идейно-политического, трудового и нравственного воспитания курсантов.

Особое место в этой работе занимает анализ результатов первого и второго этапов государственных экзаменов и характеристик, которые воспитанники училища получают на авиапредприятиях после прохождения практики. Сравнение оценок, замечания с производства помогают выявить недостатки в теоретической подготовке и воспитании курсантов, увидеть слабые места в деятельности общественных организаций и клас-

### ХАРАКТЕРИСТИКА НЕ ФОРМАЛЬНОСТЬ

саны работают в отрыве от училища. И здесь важно знать, как они входят в коллектив, принимают ли участие в общественной жизни предприятия, как себя ведут на производстве и в быту. Ведь одно дело, когда ребята находятся под опекой классного руководителя и с ними ведется повседневная воспитательная работа, и совсем другое, — когда они попадают в большой коллектив и начинают самостоятельную жизнь. Наблюдения наставников, бригадиров и мастеров, отраженные в характеристиках, также оказали бы хорошую помощь преподавателям.

К сожалению, на многих авиапредприятиях администрация формально относится к составлению характеристик. Преподавателям, например, интересно знать, почему в одной группе учащиеся получили только хорошие оценки, а в другой — только тройки. Видимо, здесь имеет значение не только теоретический запас знаний курсантов, но и их отношение к делу, интерес к своей профессии, который особенно проявляется на практике. Однако об этом редко указывается в характеристиках.

Далее. Производственная практика длится несколько месяцев, довольно-таки большой срок кур-

санты работают в отрыве от училища. И здесь важно знать, как они входят в коллектив, принимают ли участие в общественной жизни предприятия, как себя ведут на производстве и в быту. Ведь одно дело, когда ребята находятся под опекой классного руководителя и с ними ведется повседневная воспитательная работа, и совсем другое, — когда они попадают в большой коллектив и начинают самостоятельную жизнь. Наблюдения наставников, бригадиров и мастеров, отраженные в характеристиках, также оказали бы хорошую помощь преподавателям.

**М. ЮРКЕВИЧ**

г. Выборг.

# ЭТАЖИ ЗДОРОВЬЯ



Планами социального развития, намеченного на десятую пятилетку, предусмотрено дальнейшее улучшение санаторно-курортного и лечебно-профилактического обслуживания гражданских авиаторов.

Только в прошлом году на эти цели профсоюзные организации израсходовали 5428,8 тысячи рублей. Это на 5,7 процента больше, чем было затрачено в последнем году предыдущего пятилетия. Путевки в санатории, дома отдыха, туристические лагеря и лечебное питание были

предоставлены 83 тысячам человек. Кроме того, многие тысячи авиарботников провели отпуска на 37 оздоровительных базах, в десятках профилакториев, а также в пансионатах, которыми располагают ныне наши предприятия и управления, научно-исследовательские учреждения и учебные заведения.

Самым крупным в Аэрофлоте лечебно-оздоровительным комплексом является Объединение северо-кавказских здравниц. Об их работе и перспективах развития рассказывается в публикуемой статье.

В районе Адлера, буквально в пяти шагах от Черного моря, стоит, как бы поднявшееся из его синих вод, многоэтажное здание, увенчанное неоновой надписью: «Аэрофлот». Это — пансионат для гражданских авиаторов, работающий круглогодично и рассчитанный на одновременное размещение в нем 500 человек. К услугам отдыхающих хорошо оборудованный блок питания, двухместные комнаты с душами, просторные холлы с телевизорами, спортивные площадки. А вокруг — обилие цветов, пальм, разнообразной зелени, которыми так богат наш благодатный и гостеприимный южный край.

У пансионата «Аэрофлот» пока еще короткая биография. Его начал строить в конце шестидесятых годов. А уже в 1971 году он вошел в строй. Точнее сказать, вступила в эксплуатацию его первая очередь. Несколько позже, в 1973 году, на территории пионер-

ского лагеря Северо-Кавказского управления «Якорная Щель», расположенного в Лазаревском районе Большого Сочи, был сооружен спальный корпус на 400 мест, который предназначен для отдыха родителей с детьми.

Лишь в прошлом году пансионат «Аэрофлот» принял около 6 тысяч авиаторов и членов их семей, а «Якорная Щель» — примерно 4 тысячи человек, в том числе более 600 детей. Всего же со времени открытия обоих пансионатов, в финансировании строительства которых на долевых началах участвовали многие предприятия и организации гражданской авиации, в них отдохнули свыше 40 тысяч авиарботников со всех концов страны.

И, наконец, в октябре прошлого года вступил в строй профилакторий для летного состава в Теберде. Он расположен в живописной горной местности с очень

благоприятными климатическими условиями.

Все указанные пансионаты и профилакторий входят в недавно организованное Объединение северо-кавказских здравниц гражданской авиации.

Министерством гражданской авиации принято решение о строительстве второй очереди адлерского пансионата «Аэрофлот». На это в десятой пятилетке выделено около двух с половиной миллионов рублей капитальных вложений. Во вторую очередь войдут лечебный корпус на 500 мест с плавательным бассейном, зимний клуб с киноконцертным залом, летняя эстрада с танцплощадкой, спортивный комплекс, пляжные сооружения. Благоустроенные пляжные сооружения появятся также и в пансионате «Якорная Щель». Кроме того, предусмотрено долевое участие МГА в развитии бальнеологии на курорте Сочи с тем, что-

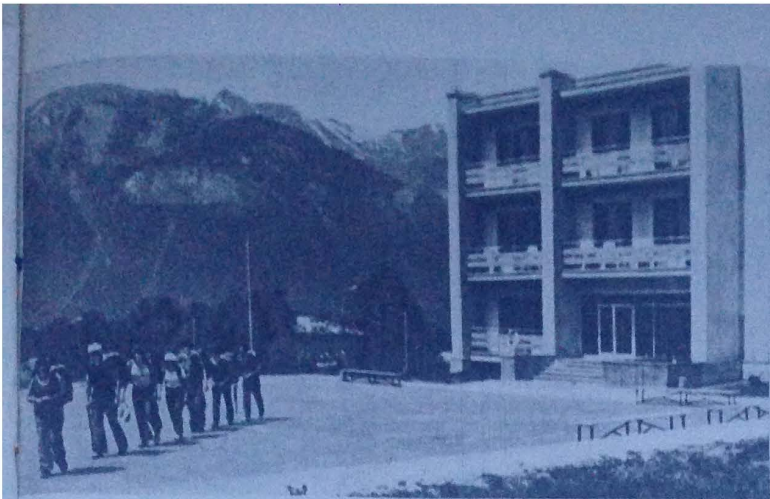
бы отдыхающие в своих пансионатах авиаторы могли принимать лечение «Мацестой».

В 1979 году в Анапе планируется сдача в эксплуатацию спального корпуса, который строится на долевом участии с ВЦСПС на базе санатория «Анапа». Сюда работники Аэрофлота будут ежемесячно получать 400 санаторных путевок для лечения взрослых с детьми с заболеванием органов дыхания. Министерством решается вопрос о строительстве в Анапе ведомственного пионерского лагеря в детском санаторном комплексе ВЦСПС «Жемчужина».

Таким образом, на Черноморском побережье Кавказа формируется оздоровительный комплекс, в котором каждый месяц смогут отдыхать и лечиться около полутора тысяч работников гражданской авиации и членов их семей.

В разгаре лето — пора массовых отпусков. Коллективы пансион-





натов гражданской авиации на Кавказе проделали большую работу с тем, чтобы своевременно и качественно подготовиться к нынешнему курортному сезону.

В пансионате «Аэрофлот»; в частности, обновлены окраска помещений, полы, мебель, светильники, драпировка. Сотрудники прилагают много усилий к тому, чтобы все прибывающие сюда авиарботники остались довольны отдыхом. Среди обслуживающего персонала 52 человека заслужили звание ударников коммунистического труда. В социалистическом соревновании коллектива за образцовый порядок и высокий сервис первое место на протяжении длительного времени удерживают работники пятого этажа во главе со старшей горничной А. Макаровой. Отлично трудятся ее помощницы Н. Тух, А. Мельникова, а также администратор Р. Кульбакина, официантки А. Фролова, В. Баева и Г. Плотникова, лифтеры Т. Хаблова, М. Терешина и многие другие.

Хорошо встречают своих гостей и в пансионате «Якорная Щель». Здесь проведен ремонт спального корпуса, пляжного хозяйства, столовой. В столовой расширены линия раздачи и посудомоечная, современному оформлен интерьер обеденного зала. Пансионат дооснащен мебелью. Для малышей оборудованы две детские

комнаты, игровые площадки. В штаты дополнительно введены няни-воспитатели, врач-педиатр.

Короче говоря, растут и благоустраиваются этажи здоровья на Черноморском побережье Кавказа. С каждым годом наши пансионаты все более приближаются к тому, чтобы стать по-настоящему удобными, всесторонне оснащенными здравницами авиаторов.

**Е. ИВАНОВА,**  
директор Объединения  
северо-кавказских здравниц  
гражданской авиации

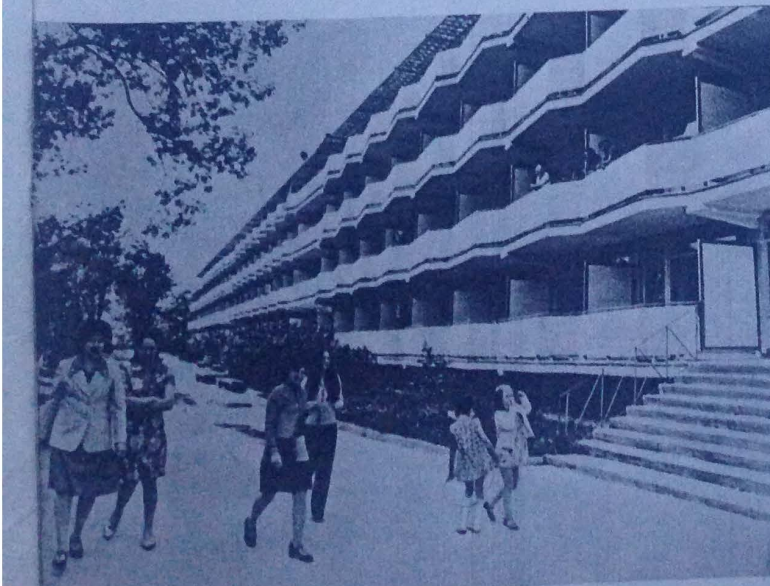
На снимках:

*Пансионат «Аэрофлот» в Адлере, где ежегодно с комфортом проводят отпуска гражданские авиаторы со всех концов страны.*

*Из пансионата в Теберде открывается прекрасный вид на горы, куда проложены оздоровительные туристские маршруты.*

*В пансионате «Якорная Щель» на Черноморском побережье Кавказа созданы хорошие условия для отдыха родителей с детьми.*

Фото Б. АЛЕКСЕЕВА  
и Е. ТАРАСЕНКО.



Раздел ведет  
международный арбитр  
Юрий ЗАРУБИН

## ЧЕМПИОНАТ КОНТИНЕНТА

Крупнейшим шахматным событием первой половины нынешнего года стал VI командный чемпионат Европы, проходивший в Москве. На предварительных этапах за право приехать в нашу столицу сражались более двух десятков национальных сборных. И только семь из них — Англии, Болгарии, Венгрии, Румынии, ФРГ, Чехословакии, Югославии — завоевали его. Восьмым участником турнира стала команда СССР, пятикратный чемпион континента.

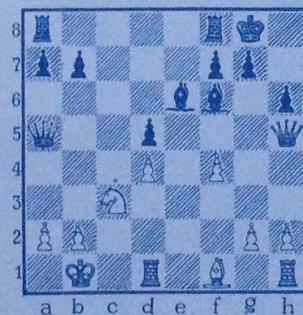
Кстати, первенства Европы имеют небольшую историю. Первый подобный турнир был разыгран всего два десятилетия назад. Соревнования вызывают повышенный интерес, помимо прочего, еще и потому, что в составах команд здесь в два раза больше игроков, чем на всемирных олимпиадах.

Дружины, сражавшиеся в Москве, выглядели весьма грозно. Скажем, венгерская, югославская и советская полностью состояли из гроссмейстеров.

Победителем в шестой раз стала сборная Советского Союза, которую возглавлял чемпион мира Анатолий Карпов (в последующих шахматных разделах мы покажем лучшие партии этого соревнования).

## АТАКУЕТ Э. ЛАСКЕР

Продолжаем знакомить читателей с красивейшими комбинациями, которые удавалось осуществить чемпионам мира.



Эта позиция возникла в партии молодого Эмануила Ласкера, второго в истории шахмат чемпиона мира (он сохранял высокое звание дольше всех — с 1894 по 1921 гг.).

Белыми играл один из лучших шахматистов прошлого века американец Гарри Пильсбери, черными — Ласкер.

16... Лас8 17. f5 Л:c3! 18. fe (в случае, если бы белые ответили 18. bc, последовало бы 18... Ф:c3!

19. fe Ф:b4+) 19... Л:a3!! 19. e4+ Л:17 20. ba Ф:b6+ 21. С:b5 (если 21. Крс1, то 21... С:d4!) 21... Ф:b5+ 22. Кра1 Лс7 23. Лd2 Лс4 24. Лh1 Лс3 25. Фf5 Фс4 26. Крb2 Л:a3! 27. Фе6+ Крh7 28. Кр:a3 Фс3+ 29. Кра4 b5+ 30. Кр:b5 Фс4+. Белые сдались.

Эту великолепную комбинацию чемпион мира осуществил на турнире в Петербурге через год после того, как завоевал мировую корону.

## ШАХМАТИСТЫ УЛЫБАЮТСЯ

В командном первенстве Венгрии 1900 г. мастер Штерк в ожидании ответного хода уснул. Ему приснилось, что партию он выиграл, противник приносит свои поздравления, а публика аплодирует. Штерк был разбужен, когда соперник, делая ход, нечаянно стукнул фигуркой по доске. Проснувшись, старый мастер встал, надел шляпу и направился к двери. Пораженный партнер, не понимая, в чем дело, крикнул вдогонку:

— Мастер, ваш ход!  
— Неужели вы думаете, что я буду тратить время на показ вариантов, — возмутился Штерк. — Сдались, значит, все уже кончено!

## ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО...

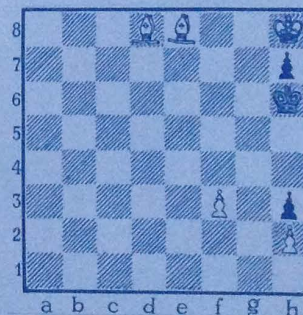
...международная шахматная федерация (ФИДЕ) была создана 20 июля 1924 г. в Париже. В 1947 г. в нее вступила Шахматная федерация СССР, тогда же был учрежден ныне действующий устав этой демократической спортивной организации;

...имя символической покровительницы шахмат — Каисса;

...Иван Сергеевич Тургунев был большим любителем нашей мудрой игры и даже в 1870 г. в Ваден-Бадене избирался вице-президентом шахматного конгресса.

## ШАХМАТНАЯ ОЛИМПИАДА

### ЗАДАНИЕ № 7



Белые: Крh8, Cd8, Ce8, пешки — f3, h2 (5 фигур).

Черные: Крb6, пешки — h7, h3 (3 фигуры).

Белые начинают и дают мат в четыре хода. 4 очка.

Проверьте, правильно ли вы решили внеконкурсный этюд братьев Платовых, который очень нравился В. И. Ленину. Мы давали его в апрельском номере журнала.

Вот основной вариант: 1. Сf6 d4 2. Ke2!! a1—Ф. 3. Кс1!! Фa5 4. С:d4+ Кр:d4 5. Kb3+ и 6. К:a5. Ошибкой было бы 2. Кf3 из-за a1—Ф 3. С:d4+ Ф:d4 4. К:d4 Кр:d4 5. Кpg4 Кр:d3 6. Кpg5 Крe4 и ничья.

# ПРИГЛАШАЮТ В АСПИРАНТУРУ в 1977 году с отрывом и без отрыва от производства

## ОРДЕНА ЛЕНИНА АКАДЕМИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Обучение по специальностям: аэродинамика, динамика и управление полетами летательных аппаратов; двигатели летательных аппаратов; электробоорудование летательных аппаратов; радиолокация и радионавигация; управление в социальных и экономических системах; навигация и управление воздушным движением; эксплуатация авиационной техники; аэропорты и наземное оборудование; экономика, организация управления и планирования в гражданской авиации; метеорология, климатология и агрометеорология (применительно к требованиям эксплуатации летательных аппаратов ГА, воздушной навигации и управления воздушным транспортом).

Заявления принимаются до 15 сентября. Вступительные конкурсные экзамены — с 5 октября по 5 ноября. Адрес академии: 196210, Ленинград, М-210, аэрогородок, аспирантура.  
Справки по телефону: 295-98-98.

## МОСКОВСКИЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Обучение по специальностям: динамика, прочность и надежность машин, приборов и аппаратуры; аэродинамика, динамика и управление полетом летательных аппаратов; конструкция и проектирование летательных аппаратов; строительная механика и прочность летательных аппаратов; двигатели летательных аппаратов; электробоорудование летательных аппаратов; радиолокация и радионавигация; техническая кибернетика и теория информации; автоматизированные системы переработки информации и управления; вычислительная техника; металловедение и термическая обработка металлов; эксплуатация авиационной техники; экономика и организация управления и планирования гражданской авиации.

Заявления принимаются до 15 сентября. Вступительные экзамены — в октябре. Адрес МИИ ГА: 125495, Москва, ул. Пулковская, д. 6а, аспирантура.  
Справки по телефону: 452-50-21, доб. 5-83.

## КИЕВСКИЙ ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Обучение по специальностям: теория функций и функциональный анализ; дифференциальные и интегральные уравнения; теория вероятностей и математическая статистика; математическая логика; вычислительная математика; теоретическая механика, теория механизмов, машин и автоматических линий; сопротивление материалов и строительная механика; динамика, прочность и надежность машин, приборов и аппаратуры; физика твердого тела; молекулярная физика; органическая химия; химия нефти и нефтехимический синтез; прикладная геометрия и инженерная графика; трение и износ в машинах; аэродинамика, динамика и управление полетом летательных аппаратов; конструкция и проектирование летательных аппаратов; аналитическая химия; строительная механика и прочность летательных аппаратов; технология производства летательных аппаратов; двигатели летательных аппаратов; системы запуска и управления летательных аппаратов; электрические машины; электробоорудование летательных аппаратов; теоретические основы радиотехники; радиосвязь; радиовещание и телевидение; радиолокация и радионавигация; радиопередающие устройства; радиоприемные устройства; антенно-фидерные устройства; техническая кибернетика и теория информации; элементы и технические средства управления и регулирования; вычислительная техника; автоматическое управление и регулирование в ГА; теоретические основы электротехники; технология тяжелого (или основного) органического синтеза; эксплуатация авиационной техники; испытание сооружений; гражданские, промышленные и сельскохозяйственные здания и сооружения; экономика и планирование материально-технического снабжения; экономика, организация управления и планирование ГА; математические методы и применение вычислительной техники в экономических исследованиях, планировании и управлении народным хозяйством и его отраслями.

Заявления принимаются до 20 сентября. Вступительные конкурсные экзамены — в октябре. Адрес КИИ ГА: 262058, Киев-58, проспект Космонавта Комарова, 1, аспирантура.  
Справки по телефону: 43-33-45.

## УСЛОВИЯ ПРИЕМА В АСПИРАНТУРУ

В аспирантуру с отрывом от производства принимаются лица в возрасте до 35 лет, а без отрыва от производства — до 45 лет, имеющие законченное высшее образование, проявившие способности к научно-исследовательской работе и имеющие опыт работы по избранной специальности (профилю), а также молодые специалисты после окончания вуза по рекомендации совета вуза (факультета).

Заявление о приеме в аспирантуру подается на имя начальника академии (ректора института) с приложением: служебной характеристики с последнего места работы с ходатайством о зачислении в аспирантуру, личного листка по учету кадров с двумя фотокарточками (4x6 см) и двумя (3x4 см), автобиографии, справки о стаже практической работы, справки о состоянии здоровья и пригодности работы в гражданской авиации, справки с места жительства о наличии жилищных условий и прописки (для очного обучения), удостоверения по форме № 6 о сдаче кандидатских экзаменов, предусмотренных согласно избранной специальности (для лиц, полностью или частично сдавших кандидатские экзамены), выписки из протокола заседания совета вуза (для молодых специалистов); списка научных трудов (статей) и изобретений и отзывов на них, научного реферата (доклада) по избранной специальности на тему будущей диссертации (для тех, кто поступает в Академию и Киевский институт); списка опубликованных научных работ, научно-технических отчетов, сведений об изобретениях, опытно-конструкторских работах. Лица, не имеющие этих работ, представляют научные доклады (рефераты) по избранной специальности (для тех, кто поступает в Московский институт).

Паспорт и диплом об окончании вуза предъявляются лично.

Желающие поступить в аспирантуру проходят обязательное собеседование с предполагаемым научным руководителем, который сообщает в

приемную комиссию свое заключение и согласие осуществлять научное руководство.

Все специалисты, поступающие в аспирантуру, сдают конкурсные вступительные экзамены по специальной дисциплине, истории КПСС и одному из иностранных языков в объеме программы вуза. Вначале сдается экзамен по специальности.

Лица, полностью сдавшие кандидатские экзамены, предусмотренные по данной специальности, освобождаются от вступительных экзаменов. Предоставление научного реферата по избранной специальности обязательно.

Лицам, сдавшим кандидатские экзамены частично и имеющим научные труды, изобретения, разрешается сдавать кандидатские экзамены вместо вступительных.

Аспиранты, обучающиеся с отрывом от производства, обеспечиваются стипендией в размере основного оклада, получаемого на последнем месте работы, но не более 100 рублей в месяц. Аспирантам академии из числа командно-летного состава с действующим летным свидетельством назначается стипендия на условиях слушателя командного факультета.

Лицам, допущенным к сдаче вступительных экзаменов, по месту работы предоставляется дополнительный отпуск на 30 календарных дней с сохранением заработной платы.

Лица, принимаемые в аспирантуру с частично сданными кандидатскими экзаменами, пользуются оплачиваемым отпуском для сдачи оставшихся экзаменов из расчета 10 дней на каждый экзамен.

Основанием на право получения отпуска является извещение о допуске к собеседованию и сдаче экзаменов.

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. СПОТКАЯ, В. П. СТЕПАНЕНКО, И. Н. ХВОРОСТИНА [заместитель главного редактора], В. П. ЮДАШКИН.

Оформление художника И. Г. САГАЙДАК.

Корректор А. А. СОЛОВЬЕВА.

Подп. и печ. 24.05.1977 г.  
Адрес редакции: 125836, ГСП, Москва, А-167.

Т-07658.

Печ. л. 4.

Уч.-изд. л. 8,76.

Формат 70x108<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Зан. 1038.  
3-я типография Военназда.

Ленинградский проспект, дом 37а. Тел. 155-55-44, 155-58-07.

Рукописи не возвращаются.



ТВОРЧЕСТВО НАШИХ  
ЧИТАТЕЛЕЙ

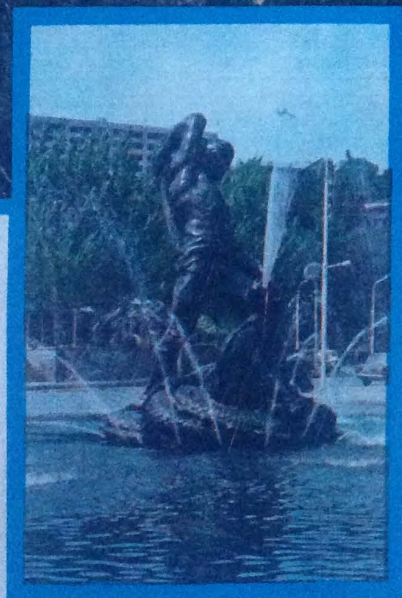
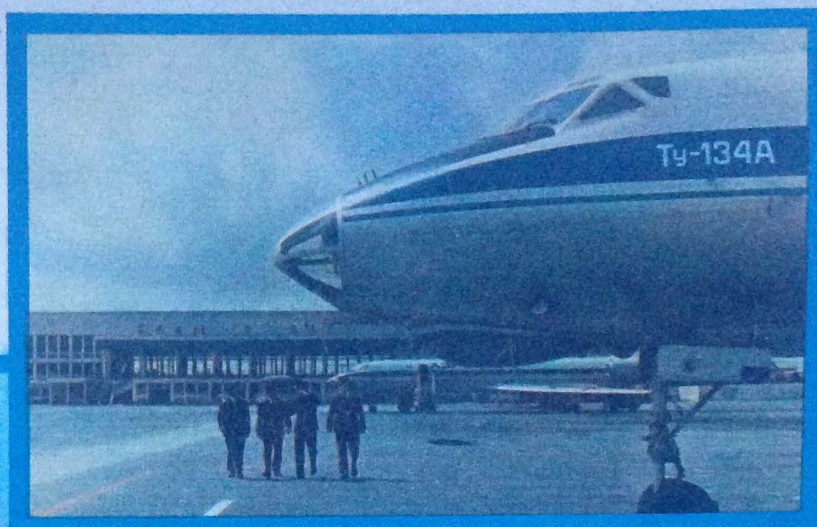


ЗДРАВСТВУЙ, МОРЕ!  
ПАПИНА ФУРАЖКА.  
КЛЮНЕТ — НЕ КЛЮНЕТ...  
ЖИВОЙ КОВЕР.  
НЕНАСТНЫЙ ДЕНЬ.

Фото Е. ГЛАЗАЧЕВОЙ  
и В. ТИМИРЯЗЕВА.



# МОСКВА — БАКУ за 3 часа



В этом году исполнилось сорок лет со времени открытия авиационной трассы Москва — Баку.

Ныне столица Азербайджана связана прямым воздушным сообщением с 57 крупными городами страны.

Авторы республики успешно освоили эксплуатацию новой техники — турбореактивных самолетов Ту-154, Ту-134 и Як-40.

На скоростном самолете Ту-154 рейс между Баку и Москвой длится всего лишь 2 часа 50 минут.

Услугами Азербайджанского управления гражданской авиации теперь пользуются свыше 1200 тысяч пассажиров в год.

Приглашаем совершить полет в Азербайджан!

АЗЕРБАЙДЖАНСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

На снимках:

Самолет Ту-134 в Бакинском аэропорту.

Общий вид столицы Азербайджана.

Фонтан на Приморском бульваре.

Памятник 26 Бакинским комиссарам.

Фото В. ГРЕБНЕВ  
и В. ТИЖИРЗЕВ