

9.77

АВИАЦИЯ

ГРАЖДАНСКАЯ



60
Д

УКРАИНА МОЛДАВИЯ НОВЫЕ АЭРОВОКЗАЛЫ





Генеральный секретарь ЦК КПСС,
Председатель Президиума Верховного Совета СССР
товарищ Леонид Ильич БРЕЖНЕВ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР**

**Об избрании
товарища Брежнева Л. И.
Председателем Президиума
Верховного Совета СССР**

Верховный Совет Союза Советских
Социалистических Республик постановляет:

Избрать товарища БРЕЖНЕВА Лео-
нида Ильича Председателем Президиума
Верховного Совета СССР.

Заместитель Председателя Президиума
Верховного Совета СССР
С. НИЯЗБЕКОВ.

Секретарь Президиума
Верховного Совета СССР
М. ГЕОРГАДЗЕ.

Москва, Кремль. 16 июня 1977 г.



ВО ИМЯ МИРА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ
МАССОВО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ
И МАССОВО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
МИНИСТЕРСТВА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР
И ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 9 сентябрь 1977 г.

ИЗДАЕТСЯ С 1931 ГОДА

© «Гражданская авиация»

На первой странице обложки: новые аэровокзальные комплексы в Донецке и Кишиневе (материалы о работе авиаторов Украины и Молдавии читайте под рубрикой «Поступь братских республик»).

Фото В. ГРЕБНЕВА, Ю. ЛУНЬКОВА.

По приглашению Президента Французской Республики В. Жискара д'Эстэна Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев находился с 20 по 22 июня 1977 года с официальным визитом во Франции.

В беседах, состоявшихся в Рамбуйе, участвовали:

с советской стороны — член Политбюро ЦК КПСС министр иностранных дел СССР А. А. Громыко, министр внешней торговли СССР Н. С. Патолычев, министр гражданской авиации СССР Б. П. Бугаев, посол СССР во Франции С. В. Червоненко, помощники Генерального секретаря ЦК КПСС А. М. Александров, А. И. Блатов, первый заместитель заведующего Международным отделом ЦК КПСС В. В. Загладин, генеральный директор ТАСС Л. М. Замятин, заместитель министра иностранных дел СССР А. Г. Ковалев, член коллегии МИД СССР Ю. В. Дубинин;

с французской стороны — премьер-министр, министр экономики и финансов Р. Барр, министр иностранных дел Л. де Гиренго, министр-делегат по вопросам экономики и финансов Р. Булен, министр внешней торговли А. Росси, генеральный секретарь канцелярии президента Ж. Франсуа-Понсе, посол Франции в СССР Б. де Лесс, помощник по особым поручениям

при президенте Ж.-Ф. Лека, советник канцелярии президента Ж.-П. Дюте, советник канцелярии президента Г. Робен, директор управления внешних экономических связей министерства экономики и финансов Б. Ларрера де Морель, директор департамента по экономическим и финансовым вопросам МИД А. Фроман-Мерис, заведующий европейским отделом МИД Ж. Андреани.

Беседы проходили в обстановке большой сердечности, соответствующей дружественным отношениям и историческим связям, которые существуют между двумя странами, и формирующейся ходом более чем десятилетнего сотрудничества.

Подписаны важные политические документы, а также ряд соглашений, направленных на развитие и углубление сотрудничества между СССР и Францией в политической, торгово-промышленной и научно-технической областях.

Визит товарища Л. И. Брежнева во Францию вышел далеко за рамки советско-французских отношений. В ходе переговоров обсуждались ключевые проблемы современной международной жизни — упрочение мира и разрядки международной напряженности, ликвидация очагов военной опасности, прекращение гоним вооружений, предотвращение угрозы ядерной войны.



Визит товарища Л. И. БРЕЖНЕВА во Францию явился важным вкладом в осуществление решений XXV съезда КПСС и намеченной им программы дальнейшей борьбы за мир и международное сотрудничество, за свободу и независимость народов.

Из постановления Политбюро ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР «Об итогах визита Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнева во Францию».

Подписанное товарищем Л. И. Брежневым и Президентом В. Жискаром д'Эстэнгом Совместное заявление о разрядке международной напряженности говорит о решимости обеих стран идти по пути, проложенному совещанием в Хельсинки, действовать в пользу мира, безопасности, равноправного сотрудничества.

Итоги визита во Францию товарища Л. И. Брежнева вызвали широкую волну откликов во всем мире. Органы печати, видные общественные деятели различных стран подчеркивают, что речь идет о большом успехе политики мира, важном шаге вперед по пути разрядки международной напряженности в интересах всех народов.

Политбюро ЦК КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Совет Министров СССР, заслушав информацию товарища Л. И. Брежнева о его визите во Францию и переговорах с Президентом Французской Республики В. Жискаром д'Эстэнгом, выразили удовлетворение итогами визита и полностью одобрили деятельность товарища Л. И. Брежнева.

Советские люди единодушно поддерживают ленинскую внешнюю политику партии и рассматривают результаты советско-французских переговоров в Рамбуйе как новое подтверждение плодотворности и эффективности выработанного XXIV и XXV съездами КПСС курса в международных делах.

НА ЗЕМЛЕ

На снимках:

Во время переговоров.

Подписание советско-французских документов.

Фото В. МУСАЭЛЬЯНА, В. СОБОЛЕВА, С. ГУРАРИЙ.





ЕДИНОДУШ

ОБСУЖДАЕМ ПРОЕКТ КОНСТИТУЦИИ СССР

ВЕРНОСТЬ ЛЕНИНСКИМ ЗАВЕТАМ

Вместе с моими товарищами по работе я с удовлетворением отметил, что в проекте новой Конституции СССР есть специальная глава, посвященная внешней политике Советского государства. Появление этой главы закономерно.

В своей речи на майском (1977 г.) Пленуме ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев заявил: «Покончено с капиталистическим окружением СССР. Социализм превратился в мировую систему. Сложилось могучее социалистическое содружество. Существенно ослаблены позиции мирового капитализма».

Сказано просто и сжато. Но в этих коротких фразах заключен глубокий смысл. Действительно, в настоящее время, как никогда прежде, велика роль нашей социалистической Родины на международной арене, неизмеримо усилилось ее влияние на ход мировых событий в интересах мира, демократии и социализма. Ленинские принципы миролюбивой советской внешней политики будут еще определеннее закреплены законодательно. Это с большим воодушевлением встречено всем нашим народом, всеми прогрессивными людьми планеты.

Отношения СССР с другими государствами строились и строятся на основе добросовестного выполнения всех обязательств, вытекающих из общепризнанных принципов и норм международного права и заключенных Советским Союзом международных договоров и соглашений. Гражданская авиация СССР всегда являлась эффективным средством сближения стран и народов, проводником нашей миролюбивой политики. Сейчас Советский Союз имеет 87 соглашений о воздушном сообщении с иностранными государствами. За рубежом эффективно работают около 100 представительств Аэрофлота. Мы

осуществляем регулярные полеты в 80 государств мира. В свою очередь в нашу страну выполняют регулярные рейсы самолеты 28 авиакомпаний из 30 стран.

Недавно Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев совершил официальный визит во Францию. Во время исторического визита, в котором в составе советской правительственной делегации принимал участие маршал авиации, министр гражданской авиации СССР Б. П. Бугаев, была принята совместная Советско-французская декларация и подписан ряд других важных документов. В том числе Декларация о нераспространении ядерного оружия, Заявление о разрядке международной напряженности, Соглашение о сотрудничестве в области транспорта. Итоги визита имеют очень большое значение не только для дальнейшего взаимовыгодного развития сотрудничества между СССР и Францией. Они являются новым ярким примером последовательного курса Коммунистической партии и Советского правительства за укрепление дружбы и доверия между народами, весомым вкладом в дело мира.

Ю. СМУРОВ,
старший инспектор
Управления внешних
связей МГА

г. Москва.

ОПРАВДАТЬ ДОВЕРИЕ

Мне, депутату четырех созывов Киевского областного Совета депутатов трудящихся, с особым удовлетворением хочется отметить, что в проекте новой Конституции СССР еще выше поднимается роль депутатов. Помнится, еще на XXIV съезде КПСС, делегатом которого я был, Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев говорил о необходимости повышения роли Советов, о разработке закона, определяющего статус депутатов — от Верховных до местных Советов.

Изменения, внесенные в проект новой Конституции по сравнению с ныне действующим Основным Законом, свидетельствуют о дальнейшем расширении и углублении социалистического народовластия, об осуществлении ленинского курса развития социалистической демократии.

Особое внимание обращает на себя тот факт, что согласно проекту новой Конституции наши Советы должны будут называться

Советами народных депутатов. В Советском Союзе построено развитое социалистическое общество, и ставшее общенародным государство выражает волю всех классов и социальных слоев, всех наций и народностей.

Широки права, которыми наделил народ своего депутата. В статье 101 проекта Конституции записано: «Депутаты являются полномочными представителями народа в Советах народных депутатов».

Участвуя в работе Советов, депутаты решают вопросы государственного, хозяйственного и социально-культурного строительства, организуют проведение решений Советов в жизнь, осуществляют контроль за работой государственных органов, предприятий, учреждений и организаций».

Велика и ответственность народных депутатов перед теми, кто выдвинул их из своей среды на государственные посты. Мандат доверия, который вручили избиратели своим посланцам, обязывает депутатов во всем оправдывать доверие народа, проявлять инициативу и настойчивость, стоять на страже интересов государства, интересов народа. Согласно Закону о статусе депутатов каждый народный избранник призван отдавать все свои силы и знания делу строительства коммунизма, всемерно способствовать неуклонному повышению благосостояния и культуры советских людей, усилению могущества социалистической Родины.

Я и мои товарищи — работники Бориспольского авиапредприятия — горячо одобряем проект новой Конституции СССР и в ответ на заботу партии о благе народа, о всемерном укреплении могущества нашей Родины, о постоянном расширении социалистической демократии будем трудиться еще лучше, еще производительнее, чтобы достойно встретить славный юбилей — 60-летие Великого Октября.

Б. АРТЮХОВ,
командир корабля Ту-134,
депутат Киевского
областного Совета
депутатов трудящихся

а/д Ворисполь.

СОЗИДАТЕЛЬНАЯ СИЛА НАУКИ

В проекте Конституции СССР зримо и емко подведены итоги тех грандиозных перемен, которые осуществлены в нашей стране за последние четыре десятилетия, со времени принятия ныне действующего Основного Закона.

В СССР построен развитый социализм, все полнее и полнее развиваются созидательные силы общества, и одна из них — советская наука. Яркое подтверждение этому — создание в короткий срок современной авиационной науки.

Забота о развитии науки нашла широкое отражение и в проекте Конституции СССР. В документе подчеркивается, что в соответствии с потребностями общества государство обеспечивает планомерное развитие науки и подготовку научных кадров, организует внедрение результатов научных исследований в народное хозяйство и другие сферы жизни.

Наш Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации является головным научно-исследовательским учреждением Аэрофлота. Здесь испытываются и внедряются новые самолеты, разрабатываются планы перспективного развития отрасли, вопросы повышения безопасности, регулярности и экономичности полетов. Для проведения научных работ создана крупная материально-техническая база. В отделах сейчас активно внедряются электронно-вычислительные машины, разрабатывается автоматизированная система управления институтом. В настоящее время в ГосНИИ ГА работает шесть докторов и 122 кандидата наук. Большинство из них подготовлены здесь, в институте.

Проект Конституции СССР содержит гарантии свободы научного и технического творчества, в нем записано, что государство создает необходимые для этого материальные условия. Конечно же, это будет в значительной мере содействовать успеху новых научных поисков.

Е. МУХОРДЫХ,
начальник отдела планирования
и хозяйства ГосНИИ ГА,
доктор экономических наук

РАБОТАТЬ С ПОЛНОЙ ОТДАЧЕЙ

В проекте новой Конституции говорится о том, что граждане СССР имеют право на труд, что труд в нашей стране стал жизненной потребностью каждого советского человека. Ведь именно в нашем государстве, первой в мире стране социализма, положение человека определяется трудом и его результатами, а не капиталом или происхождением. Подтверждение этому я вижу на своем примере, в жизни и работе своих товарищей.

НОВЕ ОДОБРЕННЕ

Восемь лет назад после окончания авиатехникума я пришел в Ташкентскую авиационно-техническую базу работать в бригаде по оперативному обслуживанию самолетов. Знания, конечно, у меня были, а опыта — никакого. Но меня приняли в коллективе очень тепло и помогли стать классным специалистом, руководителем бригады. Уже в самом начале трудового пути я почувствовал, что нашел свое место в жизни, что честно, добросовестное отношение к служебным обязанностям — это главное в нашем социалистическом обществе.

Ни один из членов нашей бригады не может даже представить себе жизни без избранной любимой работы. Наши опытные специалисты охотно делятся своими знаниями с молодежью. Так, авиатехник Б. Мальцев уже подготовил несколько молодых рабочих. Это известный на авиапредприятии человек, которого все уважают за творческое отношение к труду, преданность авиации, умение и желание работать с полной отдачей.

И таких людей в коллективе немало. Благодаря их самоотверженному труду бригада по итогам социалистического соревнования в 1976 году была признана лучшей на авиапредприятии. Во втором году десятой пятилетки, включившись в социалистическое соревнование за достойную встречу Великого Октября, члены нашего коллектива полны решимости удержать это высокое и почетное звание.

В нашей бригаде рука об руку трудятся люди разных национальностей. Все мы живем единым сплоченным коллективом. Отношения между нами строятся на глубоком взаимном уважении и сердечности.

Проект новой Конституции вдохновляет нас, тружеников авиаци-

онного транспорта, на новые трудовые свершения на благо всего советского народа, во имя дальнейшего процветания нашей великой Родины.

Р. БАЙШЕВ,
авиатехник-бригадир АТБ

г. Ташкент.

ДЛЯ ПРОЦВЕТЕНИЯ РОДИНЫ

В проекте Конституции СССР записано, что источником роста общественного богатства, благосостояния народа и каждого советского человека является свободный труд. «Общественно полезный труд и его результаты определяют положение человека в обществе» — читаем в статье тринадцатой Основного Закона. И мы, молодые работники Салехардского авиапредприятия, делаем все возможное, чтобы наша работа стала частью тех больших дел, о которых Ленинский комсомол будет рапортовать Центральному Комитету КПСС в дни празднования 60-летия Великого Октября.

Заполярный Ямал невозможно представить сегодня без авиации, как и авиацию Крайнего Севера — без молодежи. Около шестидесяти процентов личного состава Салехардского авиапредприятия — это специалисты в возрасте до тридцати лет. На современных самолетах и вертолетах (Як-40, Ан-26, Ми-8) они перевозят пассажиров, оборудование, почту

в самые отдаленные уголки полуострова. Комсомольцы и молодежь в трудных климатических условиях обслуживают крылатые машины и разноразнообразную наземную технику, внося тем самым свою лепту в выполнение производственных заданий и социалистических обязательств на 1977 год. В соревновании за достойную встречу 60-летия Великого Октября участвуют 37 комсомольско-молодежных бригад, а комсомольско-молодежный коллектив службы бортпроводников обязался сделать воздушную трассу Салехард — Тюмень трассой высокой культуры обслуживания пассажиров.

Выступая на майском (1977 г.) Пленуме ЦК КПСС, товарищ Леонид Ильич Брежнев подчеркивал: «Нужно, чтобы каждый советский человек ясно сознавал, что главная гарантия его прав в конечном счете — это мощь и процветание Родины». Каждый работник нашего авиапредприятия не пожелает своих сил во имя достижения этой цели.

В. ЛЫЧЕВ,
секретарь комитета
комсомола авиапредприятия

г. Салехард.

ДОЙТИ ДО КАЖДОГО

В подразделениях, службах и отделах Домодедовского авиапредприятия ведется большая работа по широкому разъяснению и пропаганде материалов майского Пленума ЦК КПСС, доклада на ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева, проекта новой Конституции СССР.

Активное участие в этой работе принимают командиры подразделений, руководители отделов и служб, партийные, профсоюзные и комсомольские активисты. Кабинет политического просвещения авиапредприятия (заведующая кабинетом Т. М. Чернова) подготовил методические рекомендации по проведению занятий по изучению проекта Конституции СССР, разработал тематику лекций, бесед, полтинформаций и докладов по этому вопросу.

Деятельно подключилась к этой работе нештатная лекторская группа авиапредприятия (председатель бюро группы А. И. Жильцов). Более сорока лекторов выступило перед авиаработниками с разъяснением основных положений проекта Конституции СССР.

Недавно на предприятии состоялся семинар-совещание пропагандистов системы партийного и экономического образования, а также политинформаторов подразделений и служб. Он был посвящен важнейшим задачам по изучению и пропаганде документов майского Пленума ЦК КПСС и проекта новой Конституции СССР. Этому же вопросу было посвящено собрание партийно-хозяйственного актива авиапредприятия.

Партийный комитет Домодедовского авиапредприятия всю свою работу по пропаганде и разъяснению проекта новой Конституции СССР, материалов майского Пленума ЦК КПСС нацеливает на дальнейший подъем политической и трудовой активности авиаработников, успешное выполнение государственного плана юбилейного года и социалистических обязательств в честь 60-летия Великого Октября.

В. СТАРОВЕРОВ,
секретарь парткома
авиапредприятия

а/п Домодедово.

Митинги, собрания

МАХАЧКАЛА

Новый мощный прилив политической и трудовой активности вызвал у работников Махачкалинского авиапредприятия проект Конституции СССР и постановления майского Пленума ЦК КПСС. На партийных и рабочих собраниях авиаторы горячо одобрили Основной Закон, положения и выводы, содержащиеся в докладе на Пленуме Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева.

«Наше правительство, Коммунистическая партия Советского Союза на деле доказывают, что социализм — единственная в мире реальная сила, которая дает человеку право на труд, право на гармоничное духовное и физическое развитие», — сказал командир самолета Ан-24 М. Ганалиев на откры-

том партийном собрании авиапредприятия.

Командир самолета Ан-2 Г. Бариев призвал авиаработников тщательно проанализировать все использованные резервы и поставить их на службу производству с тем, чтобы успешно выполнить государственный план и социалистические обязательства на 1977 год и пятилетку в целом.

БЫКОВО

С огромным интересом встретили проект Конституции СССР работники Быковского авиапредприятия. На многочасном митинге, состоявшемся в аэропорту, авиаторы горячо одобрили проект Основного Закона, положения и выводы доклада Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Конституционной комиссии товарища Л. И. Брежнева на майском (1977 г.) Пленуме ЦК КПСС.

Выступившие на митинге командир самолета Ан-24 Д. Козлов, бортмеханик самолета Ан-24 Е. Лукьянов, секретарь комсомольской организации летного под-

разделения Ю. Морозов и другие дали слово, что не пожалеют сил и энергии, чтобы в год 60-летия Великого Октября успешно выполнить принятые социалистические обязательства.

БАКУ

Атмосфера большого политического подъема отличала митинг авиаработников, состоявшийся в аэропорту столицы Азербайджана — Баку. Открытый митинг секретарь парткома авиапредприятия Т. Кадыров в своем выступлении подчеркнул, что новая Конституция СССР — это еще одно убедительное свидетельство торжества ленинской национальной политики, нерушимой дружбы всех наций и народностей нашей страны.

О развитии гражданской авиации в республике, добрых переменах в Бакинском аэропорту, славных трудовых традициях коллектива говорили в своих выступлениях ветеран Аэрофлота И. Алиев, техник-комплектовщик авиаци-

онно-технической базы Д. Брагин, бортпроводница А. Агаева и другие участники митинга.

ТЮМЕНЬ

Многолюдный митинг, на котором был единодушно одобрен проект новой Конституции СССР, состоялся в Тюменском авиапредприятии. Секретарь парткома В. Чистяков, заместитель командира вертолетного подразделения Г. Метелев, авиатехник АТБ М. Кулинов, штурман В. Учаев, председатель женсовета предприятия А. Полозова и другие говорили о том, что в каждом трудовом коллективе предприятия, в каждой семье авиаработников с огромным интересом изучают проект Конституции СССР и решения майского Пленума ЦК КПСС, доклад на Пленуме товарища Л. И. Брежнева, единодушно одобряют внутреннюю и внешнюю политику партии и правительства.

На митинге были приняты повышенные социалистические обязательства по досрочному выполнению плановых заданий юбилейного года.



По пути сплошной аэрофикации

А. П. ЛЯШКО,
Председатель Совета Министров Украинской ССР

В обстановке огромного политического и трудового подъема наша республика, как и вся страна, встречает шестидесятилетие Великой Октябрьской социалистической революции — главного события XX века, коренным образом изменившего ход и результаты исторического развития человечества.

Новый прилив творческой активности советских людей вызвали решения майского [1977 г.] Пленума ЦК КПСС и шестой сессии Верховного Совета СССР. Трудящиеся республики, как и весь советский народ, с большим воодушевлением и единодушным одобрением встретили проект новой Конституции Советского Союза, избранное Генеральным секретарем ЦК КПСС Л. И. Брежневом Председателем Президиума Верховного Совета Союза ССР. Всенародное обсуждение проекта Конституции еще раз убедительно показало, что внутренняя и внешняя политика Коммунистической партии пользуется безраздельной поддержкой рабочего класса, колхозного крестьянства, народной интеллигенции, воспринимается ими как своя собственная программа практических действий.

Важнейшим итогом созидательной деятельности нашей партии и народа за годы Советской власти явилось построение в нашей стране развитого социалистического общества, характеризующегося соединением достижений научно-технической революции с преимуществами социализма, высокой степенью зрелости всей системы общественных отношений, нерушимой идейно-политической и социальной сплоченностью трудящихся, монолитным единством всех наций и народностей нашей Родины, объединенных нерасторжимыми узами дружбы и братства, общей борьбой за построение коммунизма.

«Мы создали новое общество, общество, подлинно которому человечество еще не знало, — подчеркивал Л. И. Брежнев на XXV съезде КПСС. — Это — общество бескризисной, постоянно растущей экономики, зрелых социалистических отношений, подлинной свободы. Это — общество, где господствует научное материалистическое мировоззрение. Это — общество твердой уверенности в будущем, светлых коммунистических перспектив. Перед ним открыты безграничные просторы дальнейшего всестороннего прогресса».

Эти выдающиеся революционные завоевания советского народа получили всестороннее отражение и правовое закрепление в проекте

новой Конституции Союза Советских Социалистических Республик.

Трудящиеся Украины по праву гордятся тем, что вслед за рабочим классом России, верные своему интернациональному долгу, они поднялись на борьбу за победу дела Великого Октября, за социалистическое преобразование общества. В братской семье советских народов героическим трудом рабочего класса, колхозного крестьянства, народной интеллигенции достигнуты огромные успехи в развитии экономики, науки и культуры республики.

Героические свершения нашего народа, построившего под руководством Коммунистической партии Советского Союза общество развитого социализма, вызывают законную гордость. Но еще прекраснее наше будущее. XXV съезд КПСС открыл перед страной широкие горизонты дальнейшего продвижения вперед по пути к коммунизму. Десятая пятилетка знаменует собой новый этап в создании материально-технической базы коммунизма, совершенствовании общественных отношений и формировании нового человека, развитии социалистического образа жизни.

В соответствии с экономической стратегией партии в десятой пятилетке обеспечивается стабильное, динамичное развитие всех отраслей народного хозяйства республики. Достаточно сказать, что совокупный общественный продукт за пять лет увеличится на 28,4 процента, или на 45,6 миллиарда рублей, и в 1980 году составит свыше 206 миллиардов рублей.

Дальнейшее значительное развитие получат промышленность, особенно базовые ее отрасли — добыча, энергетика и металлургия, которые являются ведущими в республике. Ускоренными темпами намечено развивать отрасли, оказывающие решающее воздействие на ускорение научно-технического прогресса в народном хозяйстве. Существенно возрастет производство товаров народного потребления. Важный шаг будет сделан в решении такой узловой проблемы нашей экономики, как подъем сельского хозяйства.

Во главу угла развития народного хозяйства Советской Украины, как и страны в целом, в новой пятилетке поставлены задачи всемерного повышения эффективности производства и качества всей работы. Предусмотрено увеличить производительность общественного труда на 29 процентов против 21 процента в предыдущей пятилетке. За счет этого фактора запланировано получить 95 процентов прироста

национального дохода, 91 процент прироста промышленной продукции, весь прирост сельскохозяйственной продукции и строительных монтажных работ. Удельный вес изделий с государственным знаком качества возрастет более чем в два раза.

Таких результатов намечено достичь на основе ускорения темпов научно-технического прогресса, широкого использования в практике достижений науки и техники, повсеместного распространения опыта Сибирского отделения Академии наук СССР и Академии наук УССР по укреплению связей науки с производством, одобренного ЦК КПСС.

В десятой пятилетке предусмотрено осуществить широкую программу социального развития и повышения благосостояния народа. Выполнение этой программы явится крупным вкладом в достижение программных целей нашей партии.

Итоги минувшего года показывают, что трудящиеся всех отраслей народного хозяйства республики успешно претворяют в жизнь решения XXV съезда КПСС, социально-экономические задачи десятой пятилетки.

За успешное выполнение народнохозяйственного плана 1976 года и достижение наивысших результатов во Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества работы Украинская ССР награждена переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Десятки тысяч работников промышленности, строительства, транспорта, сельского хозяйства и других отраслей удостоены орденов и медалей Союза ССР.

Масштабные, захватывающие планы у нас на нынешний год — год 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Трудящиеся республики обязались в юбилейном году взять новые высокие рубежи, значительно повысить темпы экономического роста. Объем производства в промышленности должен увеличиться на 5,3 процента, производительность труда — на 4,7 процента. Предстоит освоить 18,3 миллиарда рублей капитальных вложений, в том числе около шести миллиардов на социальное и культурно-бытовое строительство. В сельском хозяйстве намечено получить 47 миллионов тонн зерна и засыпать в закрома государства более миллиарда пудов, значительно увеличить производство и заготовки мяса, молока, яиц и других продуктов.

Народнохозяйственный план и социалистиче-

ские обязательства юбилейного года успешно выполняются. За 6 месяцев объем промышленного производства в республике возрос на 6,2 процента против 4,2 процента за такой же период прошлого года. Заготовки продуктов животноводства увеличились на 11—15 процентов. Выращен хороший урожай зерна, подсолнечника, сахарной свеклы, картофеля и других культур.

В осуществлении социально-экономических задач десятой пятилетки важная роль принадлежит транспорту, в том числе воздушному. От его четкой, слаженной работы непосредственно зависит устойчивый ритм всего народно-хозяйственного комплекса страны, полное и своевременное удовлетворение потребностей производства и населения в перевозках.

За годы Советской власти в нашей республике благодаря постоянной заботе Центрального Комитета КПСС и правительства СССР создан мощный Гражданский воздушный флот. А начали его создавать, как говорится, с чистой страницы. Сегодня общая протяженность авиатрасс составляет 60 тысяч километров. Сотни голубых дорог соединяют Киев и областные города между собой и с Москвой, столицами союзных республик, крупнейшими промышленными и курортными центрами страны. Местные воздушные линии обеспечивают связь районных центров с областными городами. За последние годы большое развитие получили международные воздушные связи Украинской ССР.

О масштабах и темпах развития гражданской авиации на Украине свидетельствуют такие данные: в 1940 году воздушным транспортом было перевезено 34 тысячи пассажиров, в 1965 году — 5 миллионов 413 тысяч, в 1976 году — 12 миллионов 645 тысяч человек.

При этом значение гражданской авиации в народном хозяйстве не ограничивается перевозками пассажиров, грузов и почты. Авиационная техника широко используется в сельском хозяйстве. О возрастании объемов этой работы свидетельствуют такие цифры. Если в 1950 году самолеты обрабатывали в колхозах и совхозах один миллион гектаров угодий, то в минувшем году — в 17 раз больше. Массовое применение авиационной техники на селе сопровождается развитием сети межколхозных взлетно-посадочных площадок, в том числе опорных пунктов, которые одновременно являются небольшими аэропортами для местных воздушных линий. Некоторые районные центры, например, Болград Одесской области, Александрия Кировоградской области, Тетиев Киевской области и другие располагают хорошо оборудованными аэровокзальными комплексами, которые могут быть образцом для дальнейшей работы по сплошной аэрофикации республики.

Экипажи самолетов и вертолетов Украины ежегодно оказывают помощь труженникам села братских союзных республик — Российской Федерации, Белоруссии, Узбекистана, Казахстана. В свою очередь, к нам в период напряженных авиационно-химических работ прибывали самолеты из Гомеля и Брянска, Могилева и Ленинграда, Шахт и Краснодара. Украинские авиаторы, выполняя свой интернациональный долг, помогают специалистам сельского хозяйства Германской Демократической Республики, Народной Республики Болгарии добывать стабильные урожаев зерновых, винограда и табака.

Авиаторы Украины активно участвуют в развитии производительных сил страны, также проводя аэрофотосъемку, аэромагнитную съемку, разведку с воздуха китов в Антарктике и рыбы в Черном и Азовском морях, осуществляют контроль линий электропередач, газопроводов, лесов, выполняют санитарные и много других заданий.

Гражданская авиация республики располагает крупной современной материально-технической базой, которая постоянно расширяется и совершенствуется. Только в девятой пятилетке на реконструкцию и строительство аэропортов было направлено 70 миллионов рублей, в том числе 25 миллионов рублей за счет государственных капитальных вложений Совета Министров Украинской ССР — в основном на развитие местных воздушных линий. Это позволило построить и ввести в эксплуатацию взлетно-посадочные полосы в аэропортах Николаев, Черкассы, Черновцы, Полтава и Херсон, удлинить существующие взлетно-посадочные полосы в аэропортах Донецк, Харьков, Львов,

Жданов, реконструировать наземное оборудование систем посадки в 7 аэропортах, обеспечить ряд аэропортов новейшим радиотехническим и светотехническим оборудованием. Открыты новые аэровокзалы в Днепрпетровске, Донецке, Кировограде, Керчи, Сумах, Тернополе, Бердянске. В республике действует 67 агентств и свыше 1000 касс по продаже авиабилетов.

Важным этапом в дальнейшем количественном и качественном развитии воздушного транспорта Советской Украины является десятая пятилетка. Планом предусмотрено увеличить за пятилетие перевозки пассажиров на 22 процента. В последнем году пятилетки будет отправлено свыше 15 миллионов пассажиров.

Объем капитальных вложений по Украинскому управлению гражданской авиации составит 110 миллионов рублей, что примерно в 1,6 раза превышает их объем в минувшей пятилетке. Планируется завершить строительство второй взлетно-посадочной полосы в аэропорту Симферополь для приема самолетов всех типов и осуществить реконструкцию аэропорта Ворошиловград для приема самолетов Ту-154. Начнется строительство новых аэропортов Харьков и Ужгород, а также реконструкция и расширение аэропорта Борисполь. Для лучшего обслуживания пассажиров будут построены аэровокзал в аэропорту Николаев и пассажирский павильон в аэропорту Киев, гостиницы на 300 мест каждая в аэропортах Донецк и Днепрпетровск.

В десяти аэропортах намечено внедрить наземные системы навигационного и радиотехнического оборудования, обеспечивающие автоматизацию процессов управления воздушным движением, взлетом и посадкой самолетов. В Киеве вводится в действие кустовой информатионо-вычислительный центр, что позволит автоматизировать многие процессы управления производственно-хозяйственной деятельностью авиапредприятий республики. Подразделения Украинского управления гражданской авиации будут оснащены современными самолетами Ту-154, Ил-62, Ан-26, Як-42 и другими новейшими летательными аппаратами.

Придавая большое значение развитию, оснащению и благоустройству аэропортов местных воздушных линий и в соответствии с решениями XXV съезда КПСС и XXV съезда Компартии Украины, Совет Министров УССР в августе прошлого года принял постановление «О мерах по дальнейшему развитию аэропортов местных воздушных линий Украинской ССР на 1976—1980 годы». Реализация намеченных мер позволит к концу текущей пятилетки сделать Советскую Украину республикой сплошной аэрофикации. Постановлением, в частности, предусмотрено ввести в эксплуатацию искусственные взлетно-посадочные полосы в 9 аэропортах, два новых аэровокзала, оснастить радиотехническим оборудованием 11 аэропортов, обеспечить энергоснабжением 32 аэропорта, телефонной связью 45 аэропортов, открыть 112 авиакасс и филиалов агентств воздушных сообщений и многое другое.

В республике, как и в стране в целом, уделяется большое внимание улучшению жилищных и культурно-бытовых условий работников гражданской авиации. За годы текущей пятилетки они получат 90 тысяч квадратных метров жилья, что в 1,8 раза больше, чем в девятой пятилетке. Предусмотрено строительство столовых на 900 посадочных мест, санатория на Южном берегу Крыма на 700 мест, поликлиники на 600 посещений в сутки, дошкольных и других учреждений.

Одним словом, предстоит выполнить большой объем работ по дальнейшему развитию воздушного транспорта республики, повышению его эффективности и качества его деятельности.

Следует отметить, что план 1976 года авиастроениями Советской Украины выполнен по всем основным показателям. Улучшилось использование грузоподъемности самолетов. Получено 8 миллионов рублей сверхплановой прибыли. Продолжалось пополнение авиапредприятий новыми типами самолетов.

Усилия летного состава, инженеров и техники, всех работников гражданской авиации республики в нынешнем, юбилейном году направлены на выполнение новых, более сложных задач. Предстоит перевезти 13,3 миллиона

пассажиров и 225 тысяч тонн грузов и почты.

Все более широкий размах приобретает социалистическое соревнование за достойную встречу 60-летия Великого Октября. Коллегия Министерства гражданской авиации СССР и президиум Центрального комитета профсоюза авиаработников одобрили почин коллектива Черкасского авиапредприятия, который решил досрочно, к 7 ноября 1977 года, выполнить план двух лет пятилетки. Этот патристический почин подхвачен и развит далее во многих звеньях гражданской авиации.

В ходе обсуждения проекта новой Конституции СССР в авиаподразделениях родились новые инициативы, приняты повышенные обязательства, направленные на более полное использование всех имеющихся резервов для улучшения транспортного обслуживания народного хозяйства и населения. Авиаработники Советской Украины трудятся под девизом «Каждому полету — высокую производительность, надежность и качество!».

Среди правофланговых социалистического соревнования на воздушном транспорте республики — командир воздушного лайнера Ту-154 Бориспольского предприятия пилот первого класса В. Н. Ефременко, второй пилот самолета Ан-24 Симферопольского предприятия, депутат Верховного Совета УССР А. А. Кобыляков, командир звена Полтавского предприятия В. А. Кобушко, бортпроводница Львовского предприятия, депутат районного Совета депутатов трудящихся Н. Ф. Юхновская, заместитель начальника авиационно-технической базы Харьковского предприятия, кавалер ордена Трудового Красного Знамени В. Л. Мордовец, авиатехник Ворошиловградского предприятия, заслуженный работник транспорта УССР, ветеран Аэрфлота Р. М. Разинкин и сотни других. Их самоотверженный труд и высокий патристизм являются примером для дальнейшего развертывания соревнования за достижение наивысших производственных показателей в работе коллектива Украинского управления гражданской авиации.

Важным фактором постоянного повышения трудовой активности авиаработников является соревнование между управлениями гражданской авиации — Украинским и Северо-Кавказским. Между собой соревнуются также предприятия, подразделения, экипажи самолетов гражданской авиации Украины и Северного Кавказа. Коллектив Одесского аэропорта заключил договор на соревнование с авиаторами болгарского города-побратима Варны.

Возросшие масштабы и сложность задач, стоящих перед авиаработниками республики, предъявляют все более высокие требования к деятельности партийных, профсоюзных, комсомольских и хозяйственных организаций, к стилю и методам их работы. Усилия их направляются на решение узловых вопросов, преодоление имеющихся недостатков и трудностей.

Подготовка к славной годовщине Октября наполняет глубоким смыслом повседневные дела советских людей, стимулирует трудовую энергию и новаторский поиск масс. Авиаторы Украины, как и все трудящиеся, проявляют большую настойчивость и творческую инициативу в выполнении юбилейных обязательств, полны решимости ознаменовать 60-летие Великой Октябрьской социалистической революции новыми трудовыми свершениями.



С хорошими результатами вступил во второй год десятилетия пятилетки коллектив Черкасского авиапредприятия. План 1976 года был выполнен по всем основным и большинству расчетных показателей. При этом прирост общего объема перевозок составил более

менее производительность полетов возросла на 3,7 процента. За счет чего? Заблаговременно анализируя количество проданных на все рейсы билетов, работники службы ежедневно знали и вовремя заполняли свободный тоннаж грузом.

Не меньшую ответственность за повышение производительности полетов несут и экипажи. Для каждого из них разработаны рейсовые карточки по всем эксплуатируемым авиалиниям. В карточках рассчитана производительность полетов, коммерческая загрузка, норма топлива, время на один рейс. В летных подразделениях разработана система премирования, стимулирующая повышение производительности полетов.

ходит на летное подразделение, специализирующееся на авиационно-химических работах. Одной из особенностей выполнения АХР является то, что 50 процентов обрабатываемых площадей обрабатывается за пределами Черкасской области. Ежегодно наши экипажи направляются в восемь — двенадцать экспедиций. Только в текущем году мы работали в Волтекущем году мы работали в Волтекущеской, Херсонской, Гомельской, Витебской и Новгородской областях.

В этом подразделении с первых дней 1977 года развернулась борьба за повышение эффективности использования техники. Основное внимание уделяется подбору взлетно-посадочных площадок как можно ближе к обрабатываемым

нерадивое отношение к служебному долгу.

Примером хорошей организации дела служит система комплексного управления качеством производственной деятельности, примененная львовскими авиаторами. Сейчас во всех наших службах идет деятельная подготовка к внедрению этой системы. Лучшие других готовятся коллективы АТБ, базы ЭРТОС. Здесь составлены перечни стандартов на качество технологических процессов, видов работ, исполнителей. Во всех службах созданы общественные бюро (рабочие группы) по подготовке и внедрению новой системы. Повсеместно проводится учеба, читаются лекции. Недавно проведена экономическая конферен-

Алгебра эффективности

50 процентов, коммерческая загрузка самолетов возросла на 6,2 процента, доходная ставка на одного пассажира — на 6,7, а на тонну груза — на 18,2 процента. За счет этого получено дополнительно 245 тысяч рублей выручки. Улучшены и другие экономические показатели.

Я коротко сказал об этом для того, чтобы было наглядно видно, что второй год пятилетки коллектив предприятия начал на прочном фундаменте. Это и позволило нам выступить с инициативой о развертывании социалистического соревнования подразделениями Аэрофлота в честь 60-летия Великого Октября, за досрочное выполнение плана 1977 года и пятилетки в целом. Коллектив решил работать под девизом «Каждому полету — высокую производительность, надежность и качество» и выполнить план 1977 года по авиационным перевозкам 25 декабря, а по применению авиации в народном хозяйстве — к 5 декабря.

Скажу прямо, что задачи мы поставили перед собой нелегкие. К тому же с инициаторов особый спрос. Так что с первых дней второго года пятилетки каждый авиатор предприятия принялся за дело, как говорится, засучив рукава. На что мы делаем упор? Конечно же, на всемерное повышение эффективности производства.

Вопрос вопросов для каждого авиационного предприятия — производительность полетов. Многие в успешном решении этой задачи зависят от служб организации перевозок, от компетентности, оперативности и ответственности ее работников.

Вот пример. В апреле текущего года произошел спад потока пассажиров на 28 процентов, и тем не

благодаря этим и другим мерам в первом полугодии повысилась производительность полетов, за счет чего получен рост объемов работ: по ПАНХ — на 30 процентов, по почтово-грузовым отправлениям — на 6,5 процента. Производительность труда возросла на 11,2 процента, опередив рост средней заработной платы на 1,2 процента.

Назову наших правофланговых. Это экипажи во главе с И. Жуль, И. Бондаренко, С. Козачуком, Г. Черненко, авиатехники М. Шаповалов, Б. Карпенко, П. Дзюба, инженер В. Зеленко, работники службы перевозок И. Бас, Л. Буцтенко, Н. Логвинова и другие.

Большой объем работ у нас при-

полям. Лишь одно это дало возможность в первом полугодии повысить доходную ставку летного часа на три рубля. А в целом полугодие задание по обработке сельскохозяйственных площадей, налету приведенных часов и доходам перевыполнено примерно на 30 процентов. Особенно хорошо поработали экипажи, где командирами С. Лысенко и А. Шандра. Они намного перевыполнили утвержденные им плановые задания.

Одним из важных слагаемых повышения эффективности производства является строгое соблюдение трудовой дисциплины. С борьбой за качество несовместимы небрежность, расхлябанность,

посвященная системе управления качеством. Уже в этом году система будет внедрена в ряде служб и подразделений.

Не будет ошибкой сказать, что основой улучшения качества работы, а следовательно, и повышения эффективности производства является планомерный научно-технический прогресс. Мы знаем, что в масштабах Аэрофлота намечено многое сделать в этой области. А могут ли производственные коллективы на местах оказывать влияние на научно-технический прогресс? Конечно, могут. Это видно и на примере нашего предприятия, где улучшением технологии производства занимается большая группа изобретателей и рационализаторов.



Командир подразделения самолетов Ан-2 Черкасского авиапредприятия А. Галкин (на снимке второй справа) знакомит авиаторов с особенностями очередного тура авиационных работ.

ПОСТУПЬ БРАТСКИХ РЕСПУБЛИК

Коротко скажу, что за последние полтора года внедрено около 80 различных предложений с экономическим эффектом 28 тысяч рублей. Но дело не только в экономии средств, что само по себе очень важно. Главное заключается в том, что внедренные предложения позволили повысить эффективность использования авиационной техники и оборудования, улучшить качество работы и культуру производства. Отмечу такие новшества, как установка для промывки маслобаков самолетов Ан-2, приспособление для полной разборки колес самолета Ан-2, стенды для снятия контрольной емкости аккумуляторов и для проверки мембранно-анероидных приборов, комбинированная установка для проверки свечей и проводников зажигания двигателя АШ-62ИР и другие. Авторы этих новшеств — инженеры и техники А. Кудцовский, Н. Науменко, Ю. Соловьев, М. Шаповалов.

Для повышения эффективности производства и качества работы, как подчеркивалось на октябрьском (1976 г.) Пленуме ЦК КПСС, необходимо с наибольшей отдачей использовать каждую рабочую минуту, оборудование, топливо, энергию, повышать фондоотдачу. Мы хорошо понимаем, что здесь кроется немало неиспользованных резервов. Достаточно сказать, что только благодаря повышению фондоотдачи на предприятии получен годовой экономический эффект в 140 тысяч рублей.

В вопросах повышения качественных показателей, экономии топлива, энергии, большую помощь нам оказывает группа народного контроля. За последний год она провела четыре проверки качества работы служб и участков, две — по культуре обслуживания пассажиров, столько же — по безопасности и регулярности полетов, восемь раз проверялась сохранность социалистической собственности. По каждой из этих проверок приняты конкретные меры, получены конкретные положительные результаты.

Выдвижение на первый план задач повышения эффективности и улучшения качества работы предъявляет растущие требования к знаниям, опыту, профессиональному мастерству каждого авиатора, где бы он ни трудился. Это и естественно. Высокое качество работы достигается не только благодаря техническому и организационному совершенствованию производства, но и в результате роста деловой квалификации авиарботников, во многом зависит от степени овладения ими авиационной техникой.

В наших подразделениях и службах много внимания уделяется повышению мастерства авиаторов. Повсеместно проводится техническая и экономическая учеба по повышению классности авиационных специалистов. За последний год на ступеньку выше в классности поднялись 37 пилотов и техников. Различные курсы повышения ква-

лификации прошли 28 авиаторов наземных служб.

Социалистическое соревнование — вопрос для особого разговора. Однако следует сказать о нем хотя бы вкратце. Теперь, когда главное внимание уделяется качественным показателям, мы стали более глубоко и с большей ответственностью относиться к организации соревнования, заботясь о создании всем его участникам необходимых условий для высокопроизводительного труда. Усилия соревнующихся направляются не только на выполнение и перевыполнение плановых заданий, но и на непрерывный рост технического уровня производства, повышение его эффективности.

Мы взяли на вооружение все испытанные методы и формы организации трудового соперничества. Это — соревнование между сменами и службами, по личным творческим планам, за звание лучшего по профессии, за коммунистическое отношение к труду, различные смотры-конкурсы. Осо-

бо хочу отметить то новое, что появилось в этой пятилетке. Наши летные подразделения заключили договоры на социалистическое соревнование с управлениями сельского хозяйства Каменского и Уманского районов по высококачественному проведению авиационно-химических работ. Взаимное выполнение этих договоров привело к сокращению непроизводительных простоев техники и повышению качества обработки участков.

Осуществление курса на повышение эффективности производства и качества работы неизбежно предполагает поиск новых подходов и новых решений, преодоление силы инерции, устранение всего того, что мешает высокопроизводительному труду. Командно-руководящий состав, партийная и общественные организации Черкасского предприятия будут и впредь прилагать все усилия к тому, чтобы работать лучше, эффективнее, с максимальной отдачей.

А. ШИШКИН,
командир авиапредприятия
г. Черкассы.

Первым встречая рассветы

В небе угасти звезды, и робкая полоска рассвета поднялась над горизонтом. Возле самолета Ан-2, силуэт которого все четче просматривался в предутренних сумерках, появились люди. Трудовой день экипажа начинается за час — два до восхода солнца.

Командир экипажа Николай Аниськов просыпается обычно раньше всех. Надо позаботиться о том, чтобы для экипажа вовремя был приготовлен завтрак, чтобы колхозный «газик» без опозданий доставил авиаторов на полевой аэродром. Вчера при последних полетах в баке для химикатов собирались незаметные удобрения. Они, естественно, не рассеивались. Командир решил серьезно поговорить сегодня с рабочими по загрузке, подсказать им разбивать удобрения так, как положено по инструкции. А сколько других вопросов выпадает на эти утренние часы!

С 1967 года трудится Николай Аниськов на «авиахимии». И не было в его летной биографии года, чтобы он не выполнил производственного плана. И все же настоящий успех пришел к нему и его экипажу тогда, когда стали применять прогрессивные, высокопроизводительные методы обработки полей. Таким этапным, переломным, как говорят сами члены экипажа, стал для них завершаю-

щий год девятой пятилетки. Именно в 1975 году Аниськов добился рекордных показателей по Аэрофлоту — налетал 947 часов и обработал 79 500 гектаров.

Передовой экипаж с Украины занял первое место в социалистическом соревновании среди комсомольско-молодежных коллективов Аэрофлота. Коллегия Министерства гражданской авиации, секретариат ЦК ВЛКСМ и президиум ЦК профсоюза авиарботников присудили ему переходящее Красное знамя «Герои пятилетки, ветераны труда — лучшему комсомольско-молодежному коллективу». В Москве, на третьем Всесоюзном слете молодых авиаторов — передовиков сельскохозяйственной авиации экипаж получил это знамя. А на приеме в ЦК комсомола секретарь ЦК ВЛКСМ Д. Н. Филиппов вручил Николаю Аниськову знак «Трудовая доблесть». Имя передового молодого авиатора было занесено в «Летопись комсомольской славы».

В ответ на высокую награду комсомольско-молодежный экипаж принял повышенное социалистическое обязательство на первый год десятой пятилетки и добился новой трудовой победы, обработав с воздуха с отличным качеством почти восемьдесят тысяч гектаров сельскохозяйственных площадей. На Хмельницком

авиапредприятии в честь победителей был поднят флаг трудовой славы.

А ранней весной 1977 года пришла еще одна радостная весть на полевой аэродром, где трудился экипаж Аниськова. Его командира ждала новая встреча с Москвой. Более четырехсот молодых рабочих, колхозников, ученых и специалистов, добившихся в первом году десятой пятилетки выдающихся показателей в труде, научной деятельности, техническом творчестве, стали лауреатами премии Ленинского комсомола 1976 года. В их числе был и Николай Аниськов.

Мне пришлось видеть его в деловой обстановке в колхозе «Прогресс» Каменец-Подольского района Хмельницкой области. Рано утром на колхозный аэродром приземлился самолет Ан-2, который привел Николай Аниськов. В этом хозяйстве экипаж был впервые. Командир сразу установил деловой контакт с руководителем колхоза, уточнил объем работ. Предстояло внести минеральные

удобрения на площади 3200 гектаров. По карте Аниськов изучил расположение полей. Вместе с главным агрономом колхоза А. И. Шкроба он объехал на автомашине все подлежащие обработке поля. Составил схему и расчеты. На схему точно нанес препятствия, определил заносные площадки.

Тут же были решены и все организационные вопросы. Колхоз выделил постоянную рабочую бригаду для обслуживания самолета, сигнальщиков. Аниськов провел инструктаж с членами бригады. Рассказал о порядке дня, технике безопасности. По всем правилам разбил старт.

Четко, слаженно пошла работа. Один за другим следуют взлеты и посадки. Да, умеет Аниськов, дорожить каждой минутой рабочего времени. Есть у него чему поучиться другим.

С. КАЗНАЧЕВ,
корреспондент газеты
«Крылья Украины»

г. Хмельницкий.

ПОСТУПЬ БРАТСКИХ РЕСПУБЛИК

Есть на окраине старинного молдавского села часовня. Многие повидала она на своем веку: набеги иноземных полчищ, восстания крестьян, войны. Дымились вокруг пепелища, сменялись эпохи, а она, как хранительница истории, неизменно стоит на своем посту.

Суждено ей было стать свидетелем и еще одного события. Тридцать три года назад по соседству с ней был открыт первый на молдавской земле аэропорт. Старожилы села хорошо помнят, как в долине приземлились четыре По-2. Летное поле было изрыто воронками от бомб и снарядов. Авиаторам пришлось приложить немало усилий, чтобы уже в июне 45-го начать регулярные рейсы из Кишинева в Москву. В тот год было перевезено 750 человек.

В канун 50-летия установления Советской власти в Молдавии аэропорт переехал. Среди зеленых виноградников поднялся аэро-

вокзал из железобетона, стекла и пластика. В нем — новейшие средства информации пассажиров, механизированные и автоматизированные установки для обработки багажа, большие светлые залы, ресторан, почта, телеграф — словом, все, что необходимо авиапассажиру.

Ныне Кишинев — крупный узел воздушных сообщений. На смену старой технике пришли современные лайнеры Ту-134, Як-40. В течение года аэропорт принимает и отправляет около восьмисот тысяч человек. Порт связан регулярно действующими трассами с крупнейшими промышленными центрами СССР, курортами Крыма, Кавказа, Прибалтики, со многими городами и районами республики. Протяженность воздушных линий Молдавского управления гражданской авиации возросла в двадцать раз, объем перевозок — в девяносто, объем работ

применения авиации в народном хозяйстве — в сорок раз.

Что и говорить, рост внушительный. На авиапредприятии помнят и чтят зачинателей авиации Молдавии И. А. Ковалева, А. Н. Иванова, В. С. Петрова, В. В. Уткина, В. И. Вдовина, П. В. Хлопина, Д. Д. Пудикова, М. П. Зверева, А. А. Бурдули, Е. С. Евсеева, А. И. Передерия, Н. Ф. Малкову.

Подъем авиации непосредственно связан с подъемом экономики Молдавии. За годы Советской власти в Молдавии построены Кишиневский тракторный завод, Бельцкий завод сельскохозяйственного машиностроения, Тираспольский завод литейных машин, объединение «Микропровод». Машины для литья, садовые тракторы, осциллографы, дефектоскопы, центробежные насосы, текстиль, мебель — все это новь Молдавии. Ее продукцию знают не только в Советском Союзе, но и за рубежом.

Промышленные и сельскохозяйственные районы Молдавии связаны между собой и Кишиневом девятнадцатью воздушными линиями. Гражданская авиация принимала самое активное участие в развитии городов Бельцы, Кагул, Сороки, Леово, Каменка... Со всех концов страны идут сюда по воздуху народнохозяйственные грузы, а отсюда — продукция местных предприятий, овощи, фрукты.

Вот что сказал на XIV съезде Коммунистической партии Молдавии первый секретарь ЦК КП Молдавии И. И. Бодюл: «Положительной оценки заслуживают славы авиаторы. Они связывают нашу республику со многими экономическими и культурными центрами страны, оказывают неоценимую помощь сельскому хозяйству. Без преувеличения можно сказать, что эффективную борьбу с вредителями и болезнями сельскохозяйственных культур без авиации невозможно осуществить».

— Какие задачи стоят перед авиаторами республики сейчас? — спрашиваю у начальника Молдавского управления гражданской авиации Е. В. Ермолаева.

— Прежде всего, — говорит Евгений Васильевич, — повышение эффективности использования самолетомоторного парка. Мы стремимся увеличить налет часов на списочный самолет, повысить коммерческую загрузку каждого рейса. Большие перемены в десятой пятилетке произойдут на местных воздушных линиях. Здесь предстоит внедрить средства радионавигации и связи, начать широкое применение самолетов Як-40. Этот вопрос рассматривался на бюро ЦК Компартии Молдавии. Утвержден план развития МВЛ на десятую пятилетку.

В небе цветущей М



Беседу с заместителем командира Кишиневского транспортного подразделения Г. Ф. Богдановым.

— Наш коллектив в числе первых в Аэрофлоте поддержал почин московских авиаторов «Каждому полету — высокую производительность, надежность и качество». И это дало хорошие результаты. В 1976 году наше подразделение получило высокий процент коммерческой загрузки — 91,1, а сверхплановая прибыль достигла полутора миллионов рублей. Лучших показателей по производительности полетов достигли экипажи А. В. Башарова, Е. В. Жданова, Д. В. Красильникова, И. А. Шкатулы. Следует отметить при этом, что транспортное подразделение вот уже тридцать лет работает безаварийно.

Не менее важные задачи решают и трудовые коллективы применения авиации в народном хозяйстве. В 1977 году они обязались налетать 60 тысяч часов и обработать около одного миллиона гектаров площади.

В борьбе за высокий урожай сельскохозяйственных культур объединились усилия агрономов, сеятелей и авиаторов. О роли последних в подъеме экономики хозяйства говорит председатель колхоза имени Дмитрова Кутузского района Э. С. Дрич:

сельскому хозяйству дают специализация и концентрация производства на основе межхозяйственной кооперации и агропромышленной интеграции. Несколько лет назад хозяйства района сообща zaloжили в Золотой Долине фруктовый сад, который дает ныне богатейшие урожаи яблок, груш, персиков. Здесь механизирован труд, внедрена промышленная технология.

К слову сказать, сейчас в сельском хозяйстве республики действует 343 межхозяйственных объединения аграрного, промышленного и научно-производственного типа. Колхозы, кооперируя средства, строят механизированные комплексы по откорму крупного рогатого скота, свиней, выращиванию птицы, создают объединения по производству овощей, фруктов.

Такие крупные объединения открывают большие возможности

для высокоэффективного использования и авиации ПАНХ.

— В экономическом отношении, — рассказывает инженер ПАНХ Кишиневского авиапредприятия М. В. Кодрану, — гораздо выгоднее применять авиатехнику на больших массивах. До недавнего времени организация работы ПАНХ строилась по принципу «один вертолет в одном хозяйстве». А так как техники у нас не хватает, то многие хозяйства не получали своевременной помощи от авиации.

Сейчас по примеру других авиаподразделений Аэрофлота мы переходим на обслуживание колхозов и совхозов с опорных баз на договорных началах. Договоры заключаются с районными управлениями сельского хозяйства, и, уже исходя из их потребностей, мы маневрируем авиатехникой. Таким образом, повышается эффективность полетов, сокращаются простои машин. В республике уже действуют три такие базы.

...Вместе с другими республиками Страны Советов уверенной поступью навстречу юбилею Октября идет Молдавия, превратившаяся за годы Советской власти в богатый цветущий край. И авиаторы гордятся, что в сегодняшних успехах и достижениях республики есть доля их труда.

Н. АРСКАЯ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

Фото В. ГОРЛОВА.

Неузнаваемо изменился Кишиневский аэропорт за последние годы. Здесь получили «прописку» современные воздушные корабли, построен новый красавец-аэровокзал, вошли в строй удобные служебные помещения. Тысячи туристов посещают ежегодно гостеприимную столицу Советской Молдавии. Тепло и радушно их встречают сразу же на территории аэропорта.

АЭРОПОРТ У МОРЕЯ

Лиепая встретила солнцем, теплым погожим днем. Лето — щедрый художник. Оно осыпало изумрудом березы, развесило ажурные зеленые кружева на липах и кленах. Принарядился и помолодел старый приморский город.

Я всегда с удовольствием лечу в Лиепая. Улицы здесь упираются в дюны, а в парках и скверах свободно гуляет бриз. Если остановиться и прислушаться, то в разноголосом шуме явственно различить глуховатый гул моря.

Ежедневно местный аэропорт принимает и отправляет сотни пассажиров. Летят моряки, рыбаки, сталевары. Почти каждый третий житель города — пассажир Аэрофлота. Лиепайские авиароботники одними из первых в Латвийском управлении рапортовали о досрочном завершении заданий первого года десятой пятилетки. Им вручены переходящие Красные знамена ЛАУГА и Лиепайского горкома КП Латвии — как победителям социалистического соревнования, добившимся больших трудовых успехов. В помещении агентства воздушных сообщений у одной из касс — седой человек с девочкой лет шести.

— На Сахалин нам нужно, — объясняет он кассиру. — Вот вничью везу, гостила у меня...

— Не тяжело ли вам будет, путь-то неблизкий?

— Летал уже. И ничего — не устал. Дорога понравилась.

Мы познакомились. Матвей Лукич Савин — потомственный рыбак, полвека в морях провел. Сыновья и внуки — тоже рыбаки. Плавают на Каспии, на Дальнем Востоке.

— А я, значит, к ним в гости. Самолетом — недалеко. Быстро добираться.

Да, сегодня авиация — массовый, доступный для всех вид транспорта. И жители Лиепай охотно им пользуются. На самолетах Як-40 и Ан-24 они летают в Ригу, Москву, Ленинград, Калининград, Киев, Симферополь и другие города. За год аэропорт отправляет свыше 140 тысяч пассажиров и более 800 тонн грузов и почты.

Начальник службы организации перевозок Гунар Янович Кипет, работающий в этой должности длительное время, рассказывает:

— У нас прочные связи с предприятиями города. И они часто обращаются с просьбой доставить по назначению срочный груз. Недавно, например, мы отправили в Ереван оборудование, в Челябинск — партию тканей, в Ставрополь — молодняк норков.

Постоянный клиент аэропорта — Лиепайская база океанического рыболовного флота. Как правило, экипажи судов, когда в рейсе происходит смена команды, фрахтуют самолет. Один из последних рейсов, выполненных по заказу рыболовного флота, был выполнен в Африку — в Дакар.

Захожу в другую службу — на базу эксплуатации радиотехнического оборудования и связи. Ее возглавляет Валентин Николаевич Кузнецов. Выпускник Рижского летно-технического училища, он шесть лет проработал в Якутии. Без отрыва от производства окончил Киевский институт инженеров гражданской авиации.

— База, как видите, небольшая, но зато люди как на подбор, — говорит В. Н. Кузнецов. — Знающие, трудолюбивые, настоящие энтузиасты. Чуть ли не каждый рационализатор. Инженеры В. Обидейко, В. Аверкин, В. Пахомов, радиооператоры И. Буткевич, Б. Буш, А. Каркус — все, кого ни возьми, работают с полной отдачей. Внедряем систему бездефектного труда.

Еще одна встреча — с начальником Лиепайского аэропорта Валерием Федоровичем Черновым. Это самый молодой начальник аэропорта в республике. По специальности он радиотехник, а кроме того, имеет диплом Московского государственного университета. В совершенстве владеет двумя иностранными языками. Лиепайский горком партии нередко привлекает В. Чернова как пропагандиста-международника к чтению лекций по актуальным проблемам современности.

Начальник аэропорта рассказал, что производственная программа второго года десятой пятилетки и принятые социалистические обязательства успешно выполняются. С июня на самолетах Ту-134 начаты перевозки пассажиров в Москву.

Т. ПИСЬМЕННАЯ,
литературный сотрудник
газеты «Авиатор Латвии»



ОПЫТ ВЕТЕРАНОВ — МОЛОДЫМ

Министерство гражданской авиации СССР, ЦК ВЛКСМ и ЦК профсоюза авиаработников провели недавно в Ташкенте всесоюзный семинар-совещание председателей советов наставников молодежи. На семинаре-совещании обсуждались задачи дальнейшего улучшения работы по коммунистическому воспитанию молодежи в свете решений XXV съезда КПСС, развитию движения наставничества в гражданской авиации.

С докладами «О дальнейшем развитии наставничества в гражданской авиации в свете решений XXV съезда КПСС» и «О роли наставничества в коммунистическом воспитании молодежи» выступили секретарь ЦК профсоюза авиаработников И. В. Кабаков и член бюро ЦК ВЛКСМ, первый секретарь ЦК ЛКСМ Узбекистана Э. Г. Гафуржанов.

НАУКА ОТДАВАТЬ

По прогнозу погода в горах к середине дня должна была ухудшиться, но время еще позволяло продолжать работу, и Ан-2 уверенно поднимался с аэродрома. На взлете командир одного из самолетов почувствовал легкие толчки восходящих потоков — явление привычное: без болтанки в горах не обходится ни один полет, и это командира не тревожило. Хуже другое: впереди на перевале вытеснялся длинный хвост грозовой облачности. «Проскочу», — мелькнуло в сознании, но тут же эта мысль была отброшена: в подобной ситуации Наставление по производству полетов запрещало находиться в воздухе. Надо было сесть. «А что подумают товарищи? — спрашивал пилот себя. — Возвращусь — скажут: «Слабак! Зря тебя ввели командиром...» Надо лететь...»

Но как ни мучили пилота сомнения, он решительно сделал круг над аэродромом и сел. Потом уже, когда шел очередной разбор полетов, командир подразделения Николай Ильич Казютин объявил пилоту благодарность. Можно было бы обойти вниманием этот факт, но педагогические принципы Казютина не позволяли это сделать, потому что он понимал, как важно в данном случае поощрение. Оно лишний раз убеждало и самого молодого командира, и всех присутствующих в важности соблюдения руководящих документов.

Небольшой штрих, но он — закономерное проявление педагогического умения ветерана Махачкалинского авиапредприятия Н. И. Казютина.

— В воспитании молодых пилотов применяются разнообразные средства: поощрение, требова-

тельность, убеждение, личный пример... — говорит он.

И где бы ни был Николай Ильич, в какую ситуацию он ни попал, — везде действовал так, что молодым было чему у него поучиться.

...Зима 1949 года на Каспий пришла рано, быстро сковала побережье льдом. Подули сильные ветры и погнали ледяные поля в море, где высились над водой морские нефтяные эстакады и буровые установки. Положение складывалось тревожное. Надо было срочно принять меры, не допустить разрушения нефтяных промыслов. Был создан штаб во главе с легендарным полярником дважды Героем Советского Союза Иваном Дмитриевичем Паняным. Но чтобы принять необходимые меры, нужно знать, как перемещаются по Каспийскому морю ледовые поля. Поэтому на ледовую разведку послали экипажи самолетов По-2, один из которых пилотировал Николай Ильич Казютин.

Не совсем приятные ощущения испытывали пилоты при виде открытого моря, когда, казалось, ледовые поля дышали от волн, а берег прятался за горизонтом. И погода не всегда позволяла выполнять полеты на безопасной высоте — приходилось тогда снижаться почти до самой поверхности льда.

Но Николай Ильич летал в любых условиях, потому что понимал, как много от него лично зависело. Был, конечно, в его действиях определенный риск, но риск обоснованный, когда неожиданные осложнения компенсировались тщательным расчетом и мастерством. И оно росло с каждым полетом.

Многому научился он и при выполнении полетов в горах. Здесь каждый новый рейс не похож на предыдущий, каждая посадка, как уравнивание со многими неизвестными. Бывает так, что подходящ

Руководил семинаром-совещанием член коллегии, начальник Управления политико-воспитательной работы МГА Г. И. Полежаев.

Опытом работы наставников на семинаре поделились представители Узбекского, Украинского, Тюменского, Красноярского, Иркутского, Грузинского и других управлений гражданской авиации, а также авиаремонтных заводов №№ 412, 407 и ГосНИИ ГА.

Придавая важное значение развитию движения наставничества, широкому распространению опыта работы ветеранов Аэрофлота, передовиков и новаторов производства, редакция журнала открывает специальный раздел «Опыт ветеранов — молодым». Публикуем первые материалы этого раздела.

к аэродрому — солнце светит прямо в глаза, сплит. Так что без очков посадку не произведешь. А у земли самолет попадает сразу в тень, и переход от яркого света к тени настолько резок, что на мгновение затрудняет ориентировку экипажа.

И тем не менее по десять рейсов за день делал Казютин во время землетрясения в одном из горных селений.

— Был и такой случай, — вспоминает Николай Ильич, — однажды нас послали спасать жизнь роженицы. Метеорологические условия были предельно сложными, но мы вылетели, а когда подлетели к селению, оказалось, что садиться очень сложно — площадка размыта ливнем. Назад возвращаться — значит оставить в беде людей. Однако сели рядом с селением. А скоро выяснилось, что риск наш оправдался ценой четырех спасенных человеческих жизней — матери и трех новорожденных сыновей.

Росло мастерство и накапливался опыт пилота Казютина. С полной уверенностью можно было сказать, что каждый новый полет делал его настоящим мастером. Но опыта и мастерства, к сожалению, еще недостаточно, чтобы быть мастером в полном смысле этого слова. Важно еще умение передавать свой опыт и мастерство. Такого умения Николаю Ильичу не занимать. Каждое задание он использовал для того, чтобы превратить его в наглядный и предметный урок для молодых пилотов.

Однажды в лесах Дагестана появился грозный вредитель — гусеница. На опасный участок был направлен экипаж Казютина.

— Пойдемте-ка в лес, — сказал товарищам Казютин. — Посмотрим что к чему. Решим, как быть.

Лес встретил пилотов задумчивой тишиной, прохладой. Казалось, ничего не говорил о том несчастье, которое подстерегало

лес. Командир задержался около молодых дубков, что-то высматривая. Затем срезал ветку и позвал своих спутников.

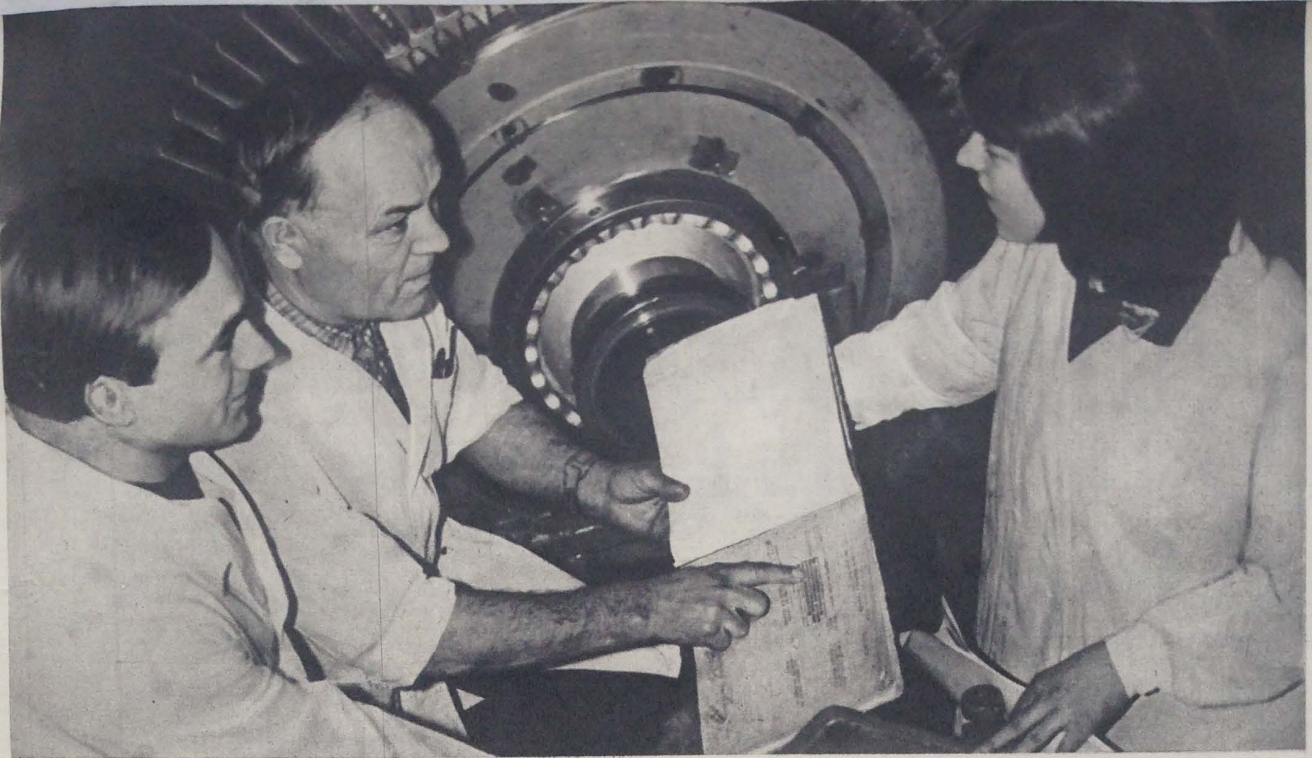
— Видите? — по дубовому листку ползла зеленая с черными бордовками гусеница. — Где-то здесь должен быть и непарный шелкопряд. Его гусеница покрыта длинными волосками. Это создает ей хорошую парусность. Так что ветром переносит ее на большие расстояния. Какие выводы? Будем обрабатывать лес на малой высоте. Сроки сжатые. Время упустим — успеет окуклиться, вся работа пойдет насмарку.

Намеченная «диспозиция» очень помогла. И когда авиаторы в сжатые сроки выполнили задание, они снова пришли в лес. Все здесь было как и раньше, но внимательный взгляд замечал и кое-что новое: земля под дубами была усеяна мертвыми гусеницами. А лес продолжал жить.

И так было каждый раз, когда экипаж Казютина выполнял новое задание. Исподволь, ненавязчиво учил командир своих подопечных выполнять задания не любой ценой, а при минимуме затрат достигая нужных результатов.

Передо мной лежат отзывы о работе экипажей, которыми руководил Николай Ильич. Их много. Каждый подписан директорами совхозов, представителями Министерства сельского хозяйства. С теплотой говорится в отзывах о том, что экипажи работали отлично. И конечно, заканчиваются они просьбами к командованию прислать экипажи Николая Ильича в следующем году. Авторы этих просьб знают, что ученики Казютина работают не хуже своего учителя.

На счету Н. И. Казютина тысячи гектаров обработанных и спасенных от вредителей виноградников. Трижды Николай Ильич был участником Выставки достижений народного хозяйства. Ему вручены две бронзовые и одна серебря-



На снимке: один из лучших наставников молодежи авиаремонтного завода № 402 кавалер ордена Ленина, старейший слесарь по ремонту авиадвигателей Никита Калистратович Дубовой с молодыми рабочими Ларисой Фроловой и Геннадием Шивелевым.

Фото В. ТИМИРЯЕВА.

ная медали. Более пятидесяти благодарностей на счету пилота за хорошую работу. Среди многочисленных наград хранит Николай Ильич именные часы от министра гражданской авиации за развитие авиации в Дагестане.

Неподалеку от здания Махачкалинского аэропорта, около голубенькой скамейки, растут две стройные березы с раскидистыми ветвями. Березы эти имеют прямую связь с именными часами.

— Эти березы с наших гор, — говорит Николай Ильич. — Я их привез и посадил, когда начинались полеты в горы Дагестана.

Нелегкое было то время. Авиаторы шагами вымеряли посадочные площадки в горах, преодолевали изнурительные экспедиции по горным дорогам, советовались с местными жителями. Сам Николай Ильич опробовал различные варианты, думал, где раздобыть бульдозер, чтобы срезать бур, мешающий взлету и посадке.

Эта нелегкая, а порой и изнурительная работа была праздником для пилота Казютина. Впрочем, как и всякая другая, потому что радость труда неизменно подкреплялась мыслью о том, что рядом растут и набираются сил его ученики. За двадцать лет работы на Махачкалинском авиаремонтном предприятии он обучил и ввел в строй более ста пилотов. У многих из них растут и свои ученики, усваивающие истину, которую привил их учителям Николай Ильич Казютин. Не случайно одна из последних наград, которой удостоен Н. И. Казютин, — знак ЦК ВЛКСМ «Наставник молодежи».

Сейчас Николай Ильич Казютин — инструктор тренажера. Возраст сказал свое слово — пришлось уйти с летной работы. Но настоящий мастер своего дела — везде мастер. И его огромный опыт полетов как нельзя кстати и здесь, на земле.

Т. КОНСТАНТИНОВ

г. Махачкала.

4. «Гражданская авиация» № 9

СЕМЬЯ АВИАТОРОВ

Внизу, на глухой лесной поляне, вспыхнули костры. И тут же над макушками деревьев скользнула тень По-2. Вот он уже бежит по земле, негромко тархатя двигателем. Командир партизанской бригады Владимир Иванович Марго крепко жмет руку пилоту. Затем отдает распоряжение быстро выгружать тол, патроны, гранаты. Немало таких рейсов в тыл врага совершил Николай Тимофеевич Кулагин. За оказание большой помощи партизанам полк Гражданского воздушного флота, в котором он служил, был награжден орденом Красного Знамени.

После окончания Великой Отечественной войны Кулагин долго работал в Казахском управлении гражданской авиации. Потом переехал в Ригу. Здесь он освоил самолеты Ан-24, Ил-18, Ту-134А. Закончил ордена Ленина Академию гражданской авиации. Учился сам и учил других в качестве пилота-инструктора.

За безупречную и безаварийную работу, успешную подготовку молодых кадров Указом Президиума Верховного Совета Латвийской ССР Н. Т. Кулагину присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта республики».

В семье Кулагиных еще двое авиаторов — сыновья Владимир и Александр. Старший, Владимир, выпускник Сасовского летного училища, летает ныне на самолете Ту-134А. А младший, Александр, получил высшее образование в Рижском Краснознаменном институте инженеров гражданской авиации имени Ленинского комсомола. Он — начальник смены авиационно-технической базы.

Когда семья Кулагиных собирается вместе, то часто житейские

разговоры перемежаются профессиональными. Сыновья внимательно прислушиваются к советам отца. Они берут с него пример и на работе, и дома.

Сейчас три Кулагина-авиатора несут трудовую вахту в честь 60-летия Великого Октября. Они полны решимости достойно встретить этот большой радостный праздник.

Р. КЕРРЕ

г. Рига.

В ТРУДЕ, КАК В БОЮ

Орден Красного Знамени пилот Михаил Никифоров получил в самом начале войны.

— Нужно выжечь фрицев из кирпичного завода, — сказал командир полка. — Там у них склад боеприпасов. Запасная цель — окопы на передовой.

На рассвете девять У-2 на бреющем полете пересекли линию фронта. Командир, используя складки местности, скрытно повел группу к кирпичному заводу. Но от него остались только дымящиеся развалины. Оказалось, что ночью здесь успели «поработать» наши бомбардировщики.

Тогда Никифоров развернул группу на запасную цель. Немцы открыли огонь из зенитных пулеметов. Очередь прошла плоскость самолета. «Сейчас вспыхну», — подумал Михаил, но с курса не свернул. А вот и траншеи противника. Вниз полетели мешки с самовоспламеняющейся жидкостью. В окопах врага забушевало пламя.

Домой вернулись все девять машин. И хотя они были изрешечены пулями и осколками, а перкаль на плоскостях висел лохмотьями, ни-

кто из пилотов не пострадал. Задание командования было выполнено успешно.

В 1944 году Никифорова, теперь уже кавалера нескольких боевых наград, направили в Войско Польское. Вместе с польскими воинами он освобождал Ковель, Люблин, Варшаву, доставлял боеприпасы в партизанские отряды.

Один полет запомнился особенно. Надо было доставить боеприпасы польскому партизанскому отряду, попавшему в окружение. По расчетам, отряд должен быть уже близко.

— Сбросим груз с первого захода, — передал Никифоров команду штурману.

Внизу лес. Там в глубоком овраге ждут партизаны. Михаил почти пикирует. Вот и площадка. Чуть мигнул огонек фонарика. Три мешка за бортом. Самолет круто разворачивается на обратный курс. «Подарок» с неба был очень кстати: у партизан почти не оставалось боеприпасов.

Польское командование отметило боевые заслуги Никифорова тремя орденами и двумя медалями.

Весной 1947 года майор Михаил Григорьевич Никифоров вернулся на Родину и снова сел за штурвал По-2. Мастерство, сильная воля и умение в трудной обстановке найти единственно верное решение не раз помогли ему выходить победителем в борьбе с воздушной стихией.

За годы работы в гражданской авиации Михаил Григорьевич воспитал немало классных пилотов. Он имеет свыше пятидесяти поощрений командования, награжден именными часами, знаком «Отличник Аэрофлота». Недавно коммунист М. Г. Никифоров удостоен медали «Ветеран труда».

В. САМСОНОВ

г. Свердловск.

ТАК ДИКТУЕТ ВРЕМЯ

Всесоюзное государственное промышленное объединение «Авиаремонт» создано в 1972 году. Перед авиаремонтными заводами, которые входят в его состав, поставлена задача — полностью удовлетворить потребности эксплуатационных предприятий в ремонте самолетов, вертолетов, двигателей, агрегатов и на основе высокого качества работы обеспечить надежность и безопасность полетов. Выступая перед работниками завода 243, министр гражданской авиации, маршал авиации Б. П. Бугаев подчеркнул: «В настоящее время авиаремонтные предприятия являются важнейшей составной частью многогранной производственной деятельности Аэрофлота. Они оказывают непосредственное влияние на результаты работы всей отрасли».

За прошедшие пять лет коллективы объединения достигли определенных успехов. Объем производства продукции на предприятиях увеличился более чем в два раза, причем четыре пятых его прироста получено за счет увеличения производительности труда. Благодаря внедрению достижений научно-технического прогресса удалось значительно снизить себестоимость ремонта и затраты на один рубль товарной продукции. Это позволило, например, только в 1976 году получить в эксплуатационных предприятиях экономию в сумме 21,3 миллиона рублей.

Вместе с тем надо признать, что в деятельности «Авиаремонта» еще немало недостатков. Об этом, в частности, нам было указано в ноябре прошлого года на коллегии МГА. Объединение критиковалось за сверхплановые сроки ремонта Ил-62 и Ту-154, простой в ожидании ремонта вертолетов Ми-8, упущения в нормировании труда и материально-техническом снабжении предприятий.

Руководство объединения и заводов сделали из этого соответствующие выводы. Для устранения указанных недостатков нам пришлось мобилизовать усилия администрации, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Особое внимание было обращено на повышение творческой инициативы, личной ответственности каждого рабочего, специалиста за выполнение плана и принятия социалистических обязательств.

Эти и другие меры оказались плодотворными. Нам удалось сократить сроки ремонта Ан-24, Як-40, Ту-134, Ту-104, Ил-18. Ряд мероприятий проведен в отношении вертолетов Ми-8. «Авиаремонт» поручил наладить ремонт этих вертолетов заводу 402. Коллектив выполнил задание. Хорошо справляется с постоянно растущими планами ремонта двигателей для этого типа вертолетов и коллектив завода 404. За последние два года выпуск двигателей увеличился в три раза.

Успешно решается вопрос организации ремонта Ту-154. Осваивает его завод 400. В прошлом году здесь уже было отремонтировано два первых самолета. Вопросы обеспечения плана рассматривались на партийно-хозяйственном активе и партийном собрании предприятия с участием руководства объединения. Решено прекратить на заводе ремонт Ту-104, а освоить ремонт Ту-134 передать другому предприятию. Завод сосредоточил силы на перестройке производства для массового ремонта Ту-154, поставив одновременно задачу максимально сократить его сроки.

Не менее ответственное обязательство взял на себя завод 243 — сократить сроки ремонта Ил-62. Разработан комплекс вопросов организационно-технического характера. Внедрение некоторых из них позволило коллективу уже в первой половине нынешнего года приблизиться к намеченной цели. По-прежнему серьезное внимание мы уделяем самолетам Ту-104 и Ил-18. Ремонтирующие их заводы принимают меры для того, чтобы обеспечить полную безопасность их эксплуатации на стадии отработки назначенного ресурса.

Надо сказать, что большое значение в успешном выполнении предприятиями поставленных задач играет совет директоров. Собираясь вместе по нескольку раз в год, руководители имеют возможность поучиться друг у друга, подсказать менее опытным коллегам, как улучшить работу. К примеру, за последние два года на советах были рассмотрены такие вопросы, как повышение производительности труда, освоение ремонта новой авиатехники, укрепление финансовой и трудовой дисциплины. Конкретные рекомендации, выработанные на советах, по-

могают руководителям внедрять на предприятиях новые достижения науки и техники, полнее использовать внутренние резервы.

Сейчас усилился авиаремонтников направлены на то, чтобы успешно выполнить план 1977 года и десятой пятилетки в целом, сосредоточив главное внимание на повышении эффективности и качества работы. Намечено существенно повысить уровень механизации и автоматизации производственных процессов, провести реконструкцию ряда предприятий, оснастить их современным оборудованием, улучшить социально-бытовые условия работающих. Все эти вопросы нашли отражение в «Комплексном плане мероприятий по повышению эффективности производства и качества работы и социально-экономического развития заводов гражданской авиации в десятой пятилетке».

Многое по этому плану уже сделано. В объединении последовательно реализуется курс на повышение качества и надежности авиатехники. На всех предприятиях внедрена система бездефектного труда. Около 98 процентов продукции ныне сдается с первого предъявления. Обязательными стали осмотры авиационной техники руководящим составом, проведение конференций по качеству. В 1976 году впервые стали выпускаться изделия с государственным Знаком качества. Он присвоен самоходной установке АПК-12, автолифту АЛ-3А и выпрямителю АВ-2М опытных заводов 85 и 408. За пятилетие намечено представить к Знаку качества еще около 20 видов продукции этих предприятий.

Нами запланировано внедрить «Комплексную систему управления качеством ремонта авиатехники» на основе стандартов, используя при этом опыт предприятий Львовской области. К разработке «Единой методики количественной оценки качества работы завода» и подсчету единого коэффициента качества уже приступил завод 407. Намечено также широко применять средства и методы объективного и неразрушающегося контроля, автоматизацию процессов испытания и проверки отдельных агрегатов и систем. Дальнейшее развитие получат методы многоступенчатого контроля, система «Надежность» по сбору, учету и анализу дефектов и отказов авиатехники.

Качественное изменение авиатехники, выход на эксплуатацию Ил-76, Як-42, Ил-86, увеличение парка самолетов Ту-154, Ту-134А и Ил-62 требуют дополнительных производственных площадей, поэтому особое внимание «Авиаремонт» уделяет капитальному строительству. Широкая реконструкция идет сейчас на многих предприятиях, причем финансовые ресурсы направляются прежде всего на их техническое перевооружение, то есть туда, где можно расширить производственные мощности с меньшими удельными капитальными затратами.

И здесь нельзя не обойтись без цифр. При росте объемов капиталовложений на 16 процентов объем производства за текущую пятилетку увеличится на 44,5 процента. Вот почему 80 процентов всех средств будет направлено на реконструкцию и расширение действующих заводов, остальная часть — на строительство нового завода по производству средств

механизации. Такое направление средств позволит намного повысить прирост площадей и снизить объем незавершенного производства.

Рост производства, повышение эффективности и качества работы неразрывно связаны с условиями труда людей. На авиаремонтных заводах успешно внедряется «Комплексный план улучшения условий охраны труда и санитарно-оздоровительных мероприятий». Основные его направления — повысить уровень механизации и автоматизации технологических процессов, снизить долю ручного труда, построить и реконструировать вентиляционные системы, кондиционирующие установки, улучшить санитарно-бытовое обслуживание, высвободить и постепенно перевести на другие участки женщин, работающих в тяжелых условиях, развить систему общественного питания и медицинского обслуживания.

Реализация намеченных целевых программ опирается на технический прогресс и новую технологию. На заводах объединения изготвлены внутриангарные и внеангарные механизированные доки, которые ликвидировали ручной труд при подъемно-транспортных работах. На 14 предприятиях внедрены механизированные поточные линии, позволившие механизировать основные производственные процессы: ремонт фюзеляжей, крыльев, съемных деталей планера, а также агрегатов, аппаратуры и систем.

Для того чтобы улучшить условия труда маляров и снизить загрязнение малярных помещений аэрозолями, широко применяются установки безвоздушного распыливания лакокрасочных материалов, а на заводе 407 — окрасочные детали в электростатическом поле. На некоторых предприятиях действуют конвейерные линии покраски и терморадикационной сушки деталей самолетов. Эти прогрессивные методы будут внедряться повсеместно.

Естественно, что достигнуть производственных успехов можно только при широкой инициативе масс, создании в коллективах высокой нравственной атмосферы. И большую роль здесь играет социалистическое соревнование. Авиаремонтники активно поддерживали ряд начинаний передовых предприятий страны и Аэрофлота. Соревнования под девизами: «Ни одного отстающего рядом», «Рабочей инициативе — инженерную поддержку», «Пятилетке качества — рабочую гарантию» стали основой достижений коллективов многих цехов, участков и бригад. Особенно широко развернулось на предприятиях социалистическое соревнование за достойную встречу 60-летия Великого Октября, начатое по инициативе ордена Ленина завода 400. Итоги работы пяти месяцев юбилейного года показывают, что коллективы заводов с напряженными планами успешно справляются.

Безусловно, выполнение поставленных задач во многом зависит от совершенствования управления отраслью, работы на местах, ответственности кадров, их компетентности и организованности. И мы уверены, что авиаремонтники приложат все силы, знания, опыт, чтобы успешно претворить намеченное в жизнь.

В. КУЗЬКИН,
начальник Всесоюзного
объединения «Авиаремонт»

ЗА ЕДИНСТВО ДЕЙСТВИЙ

26 сентября с. г. в Москве открывается 7-я Международная профессиональная конференция трудящихся транспорта, портов и рыбного промысла. Она созывается Международным объединением профсоюзов (МОП) трудящихся транспорта — классовой отраслевой организацией, действующей в системе Всемирной федерации профсоюзов (ВФП). В настоящее время МОП объединяет в своих рядах свыше 100 национальных профсоюзов железнодорожников, авиационных работников, моряков, портовых рабочих, трудящихся автомобильного транспорта более 50 социалистических, капиталистических и развивающихся стран с общей численностью 16,5 млн. членов.

На повестку дня конференции выносятся многие важные вопросы, волнующие транспортных рабочих на современном этапе, и прежде всего вопрос «О развитии единства действий трудящихся транспорта в защиту своих прав и интересов, против последствий кризиса и господства многонациональных монополий на транспорте в капиталистическом мире». Нет сомнения, что обсуждение этих вопросов и принятие соответствующих решений послужит новым стимулом к расширению солидарности трудящихся транспорта, к укреплению их братского союза с рабочими других отраслей, со всеми демократическими и антиимпериалистическими силами и что сама эта конференция явится важной вехой на пути подготовки IX Всемирного конгресса профсоюзов, который собирается в апреле 1978 г. в Праге.

Участникам конференции предстоит проанализировать борьбу трудящихся транспорта и подвести итоги работы международного объединения профсоюзов за последние четыре года. Как известно, за этот сравнительно короткий отрезок времени на мировой арене произошли важные сдвиги в пользу сил мира, демократии и социализма, еще больше возросло влияние международного рабочего класса. «Наше время — время неуклонного подъема всемирно-исторической роли человека труда», — подчеркнул Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев в речи на XVI съезде профсоюзов СССР. — Везде трудящиеся идут в авангарде борьбы за мир и международную безопасность, за национальное освобождение и социальный прогресс. Они берут в свои руки судьбы цивилизации».

Транспортные рабочие представляют собой один из крупных отрядов международного пролетариата, отличающийся своими давними революционными традициями, высоким уровнем классового сознания. Однако необходимо отметить, что борьба рабочих транспорта протекает и протекает в крайне сложной для них обстановке.

Во-первых, в мире капитала труженики этой отрасли сталкиваются с такими мощными классовыми противниками, как крупные монополистические тресты, устанавливающие фантасматический контроль над всей сетью транспорта и определяющие транспортную политику на основе единственного критерия — получить максимальные прибыли, совершенно не считаясь при этом ни с интересами общества в целом, ни с интересами обслуживающих транспорт рабочих.

Во-вторых, транспортникам приходится вести борьбу в условиях затнувшейся кризисной ситуации на транспорте многих капиталистических стран. При этом, как и в других отраслях экономики, транспортные монополии и послушные их воле правительства не прекращают попытки переложить тяготы кризиса на плечи трудящихся, прибегая к массовым увольнениям, усилению эксплуатации, замораживанию зарплат, отмене ранее завоеванных трудящимися социальных льгот и ведя ожесточенное наступление на демократические свободы и профсоюзные права рабочих и служащих. Особенно нещадно монополии эксплуатируют трудящихся и народы «третьего мира», используя имеющиеся там транспортные артерии для вывоза сырья и других ресурсов.

В-третьих, научно-техническая революция на транспорте обернулась в странах капитала усилением интенсификации труда рабочих отраслей, уменьшением для них возможностей получить работу, увеличением травматизма, появлением новых профессиональных заболеваний и другими социальными бедствиями. Наконец, в то время, как усиление интернационального характера транспорта и объединенное наступление монополий на жизненный уровень и права

трудящихся настоятельно требовали совместных усилий транспортников для решительной защиты своих классовых интересов, их профессиональное движение во многих капиталистических странах и в международном масштабе продолжало оставаться разобщенным.

Однако, несмотря ни на какие трудности и вопреки утверждениям, будто в условиях кризиса борьба трудящихся не может быть эффективной, именно в эти годы боевые выступления работников транспорта приняли невиданный ранее размах. Эти выступления проводятся в самых различных формах — начиная от участия транспортников в широких общенациональных забастовках и отраслевых стачках до работы «по правилам», т. е. в замедленном темпе, проведения дней действий и организации демонстраций. При этом трудящиеся транспорта, как и рабочие других отраслей экономики, не ограничиваются чисто экономической борьбой, а все чаще выдвигают радикальные политические требования.

В этой обстановке деятельность МОП трудящихся транспорта как координирующего профсоюзного центра приобрела чрезвычайно важное значение. Эта деятельность, направленная на отстаивание жизненных интересов трудящихся транспорта капиталистических и развивающихся стран, пронизана не только профессиональным подходом, учетом особенностей положения и специфических требований отдельных категорий работников транспорта, но и стремлением укреплять в них взаимопомощь и пролетарский интернационализм, обеспечить их выступлениям поддержку со стороны самых широких слоев трудового населения. Объединение стремится усилить позиции трудящихся транспорта в борьбе с монополистическими группировками, содействовать сплочению профсоюзных организаций на классово-антиимпериалистической основе.

В поле зрения МОП постоянно находятся и вопросы оказания помощи работникам воздушного транспорта капиталистических стран, которые за эти годы провели многочисленные акции, направленные против пагубных социальных последствий усилившейся капиталистической конкуренции, слияния и ликвидации других авиакомпаний, против негативного влияния технического прогресса на условия жизни и труда работников отрасли, против плохого состояния материально-технической базы наземных служб в аэропортах и т. п. Достаточно упомянуть о состоявшихся в этот период забастовках различных категорий авиаработников Англии, Франции, ФРГ, Испании, Швеции, США, Японии, Венесуэлы, Австралии, которым МОП и его членские организации в той или иной форме выразили свои симпатии и моральную поддержку.

Вместе со всеми прогрессивными силами мира Объединение содействовало международной солидарности с борьбой героического народа Вьетнама, патриотов Кампучии, Лаоса, Мозамбика и Анголы, оказывая поддержку трудящимся арабских стран, борющимся за вывод войск Израиля с оккупированных им в 1967 г. территорий, за восстановление законных прав арабского народа Палестины. Особое внимание МОП уделяло и уделяет организации солидарности с рабочими транспорта и народами Чили, Уругвая и других стран, где господствуют фашистские и реакционные режимы, с борьбой нагодов Южной Африки против расизма и апартеида. По призыву Объединения профсоюзов и трудящихся транспорта, прежде всего моряки, докеры и авиационные работники многих стран мира, приняли активное участие в международной кампании бойкота перевозок военного снаряжения и других товаров, поставляемых империалистами военной хунте в Чили и расистским властям ЮАР. Так, в 1976—1977 гг. южноафриканская авиакомпания «Саут-Африкан Эйрэйс» не раз была вынуждена отменять свои рейсы в страны Западной Европы и Австралию в связи с бойкотом ее самолетов профсоюзами этих стран.

В целях обмена опытом борьбы профсоюзов Международное объединение организовало ряд международных и региональных семинаров по наиболее актуальным профессиональным вопросам. МОП, в частности, принимало участие в Московском международном семинаре по проблемам трудящихся воздушного транспорта, проводимом ЦК профсоюза авиарботников. В 1975 г. в Дамаске по инициативе МОП была проведена встреча профсоюзов транспортных рабочих арабских стран, в июне 1976 г. в Гава-

не — семинар профсоюзов транспортников стран Латинской Америки. В сентябре того же года делегация Объединения участвовала в Азиатском региональном семинаре транспортных рабочих, идея организации которого впервые была высказана на 6-й профессиональной конференции МОП. Эти и другие семинары и встречи представителей как входящих, так и не входящих в МОП профсоюзов со всей очевидностью показали, что существует полная возможность вырабатывать совместные заключения и рекомендации по основным профессиональным проблемам транспортников, несмотря на различие политических взглядов участников семинаров.

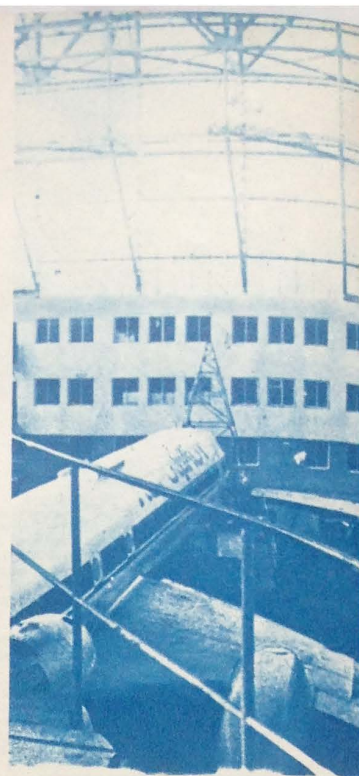
Эффективную работу по изучению положения отдельных категорий транспортников, по подготовке предложений, с которыми МОП выступает затем в Международной организации труда (МОТ), во Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), ЮНЕСКО и других специализированных учреждениях ООН, проводят отраслевые технические комиссии. Например, на заседании отраслевой комиссии МОП по гражданской авиации, состоявшемся в марте 1976 г. в Праге, был разработан проект Меморандума, излагающего позицию МОП по широкому кругу вопросов, касающихся условий труда авиаработников. После одобрения этого документа на сессии Административного комитета МОП он был направлен в Международную организацию труда, которая, учитывая стремительное развитие воздушного транспорта, приступает к выработке соответствующих трудовых норм и стандартов.

Безопасность полетов, — подчеркивалось в Меморандуме МОП, — должна быть высшей целью на воздушном транспорте, и в этой связи правительства и предприниматели должны принимать все необходимые меры как в отношении материально-технической базы и оборудования (аэропортов и самолетов), так и в отношении обеспечения надлежащих условий труда и охраны здоровья авиаработников. В январе с. г. комиссия МОП по гражданской авиации обобщила основные социально-экономические требования авиаработников капиталистических и развивающихся стран, предложив включить их в общую программу требований трудящихся транспорта, которая будет вынесена на обсуждение участников 7-й Международной конференции в Москве.

7-я Международная конференция трудящихся транспорта будет проходить в знаменательное время, когда советский народ, все прогрессивное человечество готовится торжественно отметить 60-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции, которая коренным образом изменила весь ход общественного развития и проложила магистральный путь борьбы трудящихся за свободу народов и прочный мир, демократию и социализм. В Москве зарубежные делегаты смогут убедиться, какими замечательными трудовыми успехами встречают советские люди, в том числе авиаработники, шестидесятилетие Великого Октября, претворяя в жизнь исторические решения XXV съезда КПСС. Для них будет, безусловно, также интересно ознакомиться с богатым опытом деятельности советских профсоюзов, за которыми в конституционном порядке закрепляются самые широкие права — право участвовать в управлении государственными и общественными делами, в решении политических, хозяйственных и социально-культурных вопросов, право законодательной инициативы, о чем могут лишь мечтать трудящиеся буржуазных стран.

Принимая активное участие в деятельности МОП, профсоюзы советских транспортников неоднократно на деле демонстрировали свою солидарность с классовой борьбой трудящихся капиталистических стран, с национально-освободительным движением народов. Верные своему интернациональному долгу, советские авиа- и транспортники, как и все транспортные рабочие нашей страны, будут и впредь всемерно содействовать консолидации профсоюзного движения в борьбе за жизненные права и интересы рабочих всех стран, против империализма и монополий, за мир и социальный прогресс. Они горячо приветствуют в нашей стране участников 7-й Международной профессиональной конференции транспортников и желают им плодотворной работы в духе пролетарской солидарности, дружбы и тесного сотрудничества.

В. БАТЩЕВ



Успешно несет вахту второго года в лективе участка сборки лобового картонов социалистического соревнования А. И. Барышников. На снимке (слева) А. И. Барышников, В. В. Исагунов, В. В. Петров, Ю. Ю. Ножкин и И. А. М.

Цех радиоэлектронного оборудования двадцать человек работают с личным клеем



НА ОСНОВЕ ВСТРЕЧНЫХ

С большим энтузиазмом трудится коллектив нашего завода, неся ударную вахту в честь 60-летия Великого Октября. Борьба за повышение эффективности производства и качества работы идет во всех цехах, на всех участках. Повсеместно вводятся в действие неиспользованные резервы, совершенствуется организация социалистического соревнования. Мы убедились, что наиболее полно используются резервы производства при разработке встречных планов. Сам факт их принятия свидетельствует о горячей заинтересованности самих рабочих улучшать экономические показатели; встречные планы дают возможность органично сочетать интересы государства с интересами отдельных коллективов и каждого трудящегося.

При разработке и принятии встречных планов на 1977 год из цехов и отделов поступило 280 предложений, направленных на максимальное использование резервов и возможностей. Это позволило коллективу завода взять высокие обязательства и стать инициатором соревнования в отрасли по достойной встрече 60-летия Великого Октября. Решено, в частности, план 11 месяцев по объему производства завершить к 7 ноября, а годовой — 25 декабря.

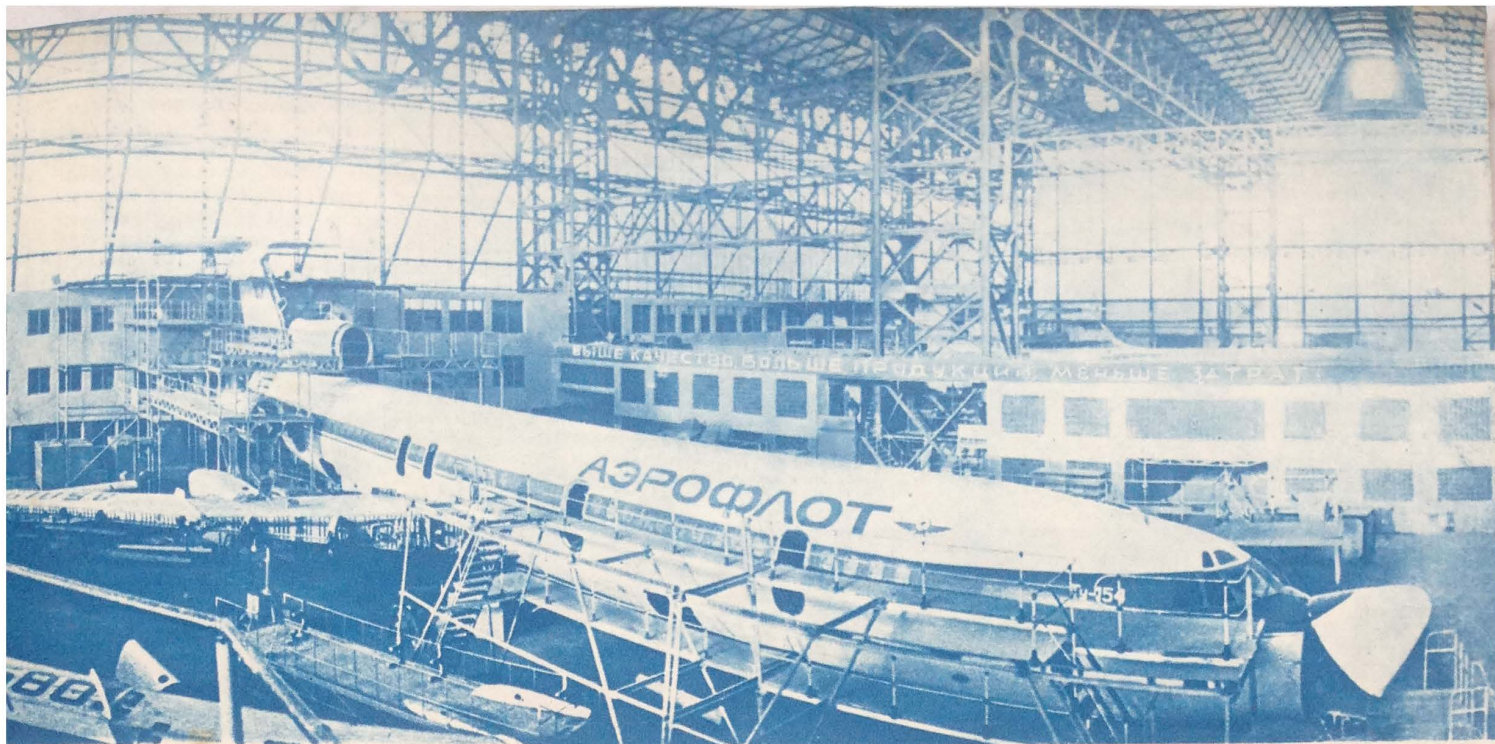
Широкое развитие на заводе получил почин ильичевцев «Пятилетке качества — рабочую гарантию», принятие комплексных планов повышения производительности труда на каждом рабочем месте. Первой поддержала эту инициативу бригада слесарей-сборщиков, которую возглавляет Ю. А. Перфильев. Изыскав резервы повышения производительности труда и увеличения выпуска продукции, бригада обязалась выполнить пятилетний план за четыре года.

Взяли мы на вооружение еще одно хорошее начинание — создание бригад рабочей гарантии качества, обеспечивающих успешную работу по всему технологическому потоку.

Первое полугодие показало, что коллектив завода успешно справляется со своими обязательствами. В первом квартале этого года предприятию присуждено переходящее Красное знамя МГА и ЦК профсоюза авиаремонтников. Темпы в труде не снижаются и сейчас. В этом — залог успешного выполнения социалистических обязательств в честь 60-летия Великого Октября.

Л. РАЗУМОВ,
секретарь парткома
авиаремонтного завода № 400





пятилетки кол-
восте передови-
ческой бригады
(с): В. Н. Мор-
за, И. Тихонов,

Сборочный цех — сердце завода.

Уверенно чувствует себя молодой рабочий Владимир Логинов, когда рядом его наставник, мастер медницкого участка И. Н. Чабелец.

уже четырна-

Ветеран завода слесарь-юстировщик Петр Филиппович Артемов.

Постоянный контроль выполнения социалистических обязательств — важный момент в организации соревнования. Тщательно анализирует результаты своей работы бригада Н. К. Дорошевича.

На снимке (слева направо): В. В. Панченко, Н. К. Дорошевич, В. В. Кондаков, Е. П. Яшин и начальник участка О. В. Рылов.

Фото В. ТИМИРЯЗЕВА.





XXV съезд КПСС, обобщив громадный опыт хозяйственного строительства, определил пути дальнейшего экономического развития нашей страны на 1976—1980 годы. Характерная черта государственного плана, намеченного на десятое пятилетие, состоит в том, что его задания ориентированы прежде всего на повышение эффективности производства и качества работы, преимущественное использование интенсивных факторов роста с учетом конечных народно-хозяйственных результатов. На современном этапе одним из важнейших требований ко всем отраслям хозяйства является комплексный подход при изучении и анализе их развития, при принятии управленческих решений. Принципы комплексного анализа и конкретное применение их в гражданской авиации освещаются в публикуемой статье.

Десятым пятилетним планом развития народного хозяйства СССР перед гражданской авиацией поставлены большие и разнообразные задачи, затрагивающие все

экономическое использование результатов анализа.

Эти ленинские указания полностью сохраняют свое значение и на современном этапе коммуни-

стического строительства. В настоящее время при разработке планов, в оперативной деятельности по практическому их осуществлению и, наконец, при контроле и анализе производственно-хозяйственной деятельности необходим комплексный, системный подход. Он обеспечивается научно обоснованным подбором системы показателей, способных гарантировать комплексность, объективность, сравнимость и динамичность анализа, приемлемость полученных данных и выводов на перспективу.

точность арифметических подсчетов средних величин, относительных показателей. Проверка доброкачественности материалов имеет целью выяснение объективности методологические приемы анализа. К числу технических приемов относятся способы проверки, обработки плановых, отчетных и учетных данных, а также построение

ПРИНЦИПЫ КОМПЛ

стороны ее производственно-хозяйственной деятельности. Определены, в частности, и главные направления совершенствования экономической работы в отрасли. Это прежде всего усиление комплексного воздействия плана, всех экономических рычагов и стимулов, самой системы управления в интересах дальнейшего роста производства, повышения его эффективности и общего уровня качества работы. Успешное решение выдвинутой проблемы невозможно без глубокого и всестороннего экономического анализа, постоянного совершенствования его методов, приемов, технических средств.

Основными задачами экономического анализа являются: оценка работы коллектива предприятия по выполнению государственного плана; выявление положительных или отрицательных факторов, обуславливающих конечные результаты труда; изыскание внутрихозяйственных резервов и разработка мероприятий по их использованию с целью повышения эффективности производства и качества работы.

По своему характеру анализ может быть общим или частным, общэкономическим или технико-экономическим, оперативным (текущим) или периодическим, разовым или эпизодическим. Он подразделяется также на виды, в зависимости от того, где и кем проводится, например, в масштабе предприятия или в каком-то из его подразделений, должностными лицами отраслевой вышестоящей организации или межведомственными органами — народным контролем, Госпланом, Стройбанком.

Уже в первые годы становления нашего социалистического государства В. И. Ленин дал сжатый и в то же время исчерпывающий перечень требований к советскому экономическому анализу: глубокое, со знанием всех деталей изучение деятельности предприятий с привлечением конкретного цифрового материала, четкая формулировка выявленных ошибок и недостатков, обязательное практи-

ческое использование результатов анализа.

Эти ленинские указания полностью сохраняют свое значение и на современном этапе коммунистического строительства. В настоящее время при разработке планов, в оперативной деятельности по практическому их осуществлению и, наконец, при контроле и анализе производственно-хозяйственной деятельности необходим комплексный, системный подход. Он обеспечивается научно обоснованным подбором системы показателей, способных гарантировать комплексность, объективность, сравнимость и динамичность анализа, приемлемость полученных данных и выводов на перспективу.

В системе показателей комплексного экономического анализа выделяются следующие: характеризующие затраты предприятия, их состав, объем и дающие представление о его производственно-технической базе, организации производства, потенциальных возможностях; определяющие результаты деятельности — производство продукции, ее качество, прибыль от реализации; отражающие эффективность производства (эффективность использования живого труда, орудий и предметов труда, а также производительность труда, фондоотдача, материалоемкость).

Особое место занимают показатели, характеризующие эффективность использования всех ресурсов производства в целом. Имеются в виду синтетические показатели эффективности производства — такие, как прибыль и рентабельность.

Наряду с данными, зафиксированными в планах и отчетах, к анализу должны широко привлекаться различные внеучетные материалы — служебная переписка, протоколы производственных совещаний, акты финансового, партийного и общественного контроля.

Материалы, отобранные для анализа, подвергаются предварительной проверке. Она бывает трех видов — техническая, проверка доброкачественности материалов и встречная проверка. В процессе технической проверки исследуются соответствие представленных документов действующим формам, полнота заполнения отчетных таблиц, их взаимосвязка,

отображения ими хода производства, степени напряженности плана, выводов прежних анализов, реализации намечавшихся мероприятий. И, наконец, проводится встречная проверка тех или иных показателей. Например, показатели отчетности предприятия по платежам в бюджет должны полностью совпадать с соответствующими данными финансовых органов.

После подбора и проверки исходные материалы обрабатывают. Процесс обработки включает в себя пересчет абсолютных показателей в относительные величины и условные измерители (проценты, коэффициенты, индексы); группировку показателей, при помощи которых сложные явления, отличающиеся многообразием форм, расчленяются на характерные типы и виды, группы и подгруппы; выведение средних арифметических, геометрических или квадратных величин, необходимых для обобщающей характеристики плановых и отчетных данных по качественно-однородным совокупностям (средние производительность труда, заработная плата, срок службы авиатехники и т. д.). Следующим этапом обработки является систематизация и обобщение собранных материалов с помощью таблиц, графиков и диаграмм.

На основе обработки и анализа материалов дается оценка деятельности предприятия, устанавливаются связи между различными показателями и определяется степень влияния отдельных факторов на результаты работы. Рассчитываются размеры и составляется сводка резервов и потерь в натуральном или денежном выражении по всем разделам и направлениям плана. Многообразие и широта предмета исследования обуславливают и сложность аналитического метода. Метод анализа подразумевает исследование итоговых данных посредством различных приемов и комплексное изучение факторов, воздействующих на результаты деятельности предприятия, их группировку и количественное измерение.

Существуют технические и ме-

аналитических таблиц, графиков, диаграмм. А к методологическим — приемы сравнения показателей, цепных подстановок, процентных соотношений, детализации общих результатов выполнения плана, балансовых сопоставлений, математической статистики, факторного анализа.

Сравнение показателей является одним из основных логических приемов анализа. Обычно сравнивают отчетные показатели с плановыми, отчетные и плановые данные с данными предшествующих периодов, с результатами работы родственных предприятий, передовых коллективов, со среднеотраслевыми показателями.

К числу часто применяемых относится прием цепных подстановок, позволяющий определить влияние отдельных факторов на тот или иной показатель, характеризующий определенные результаты работы. Разновидностью этого приема являются приемы исчисления разниц, процентных соотношений и индексный.

Широко распространен прием балансовых сопоставлений для анализа использования рабочего времени, материалов, запасных частей, финансового состояния предприятий, а также факторов, обуславливающих отклонение фактических показателей от плановых.

Выполнение плана предприятия зависит, как известно, не только от обеспеченности рабочей силой (далее рассматривается категория рабочих), но и от того, насколько производительно используется рабочее время. Использование его можно оценивать путем сравнения календарного и планового фондов времени, что имеет существенное значение для оценки причин отклонения от запланированного объема работы. По выявленным отклонениям от планового баланса рабочих дней определяется влияние отдельных факторов на среднегодовую выработку одного рабочего. Делается это путем умножения плановой дневной выработки на количество дней неявок в среднем на одного рабочего.

Рассмотрим условный пример. На предприятии из-за того, что фактически было отработано на 7,7 дня меньше, чем предусматривалось планом, потеряно значительное количество человеко-дней.

Такой анализ можно провести двояко: либо путем разложения общей величины на слагаемые, допустим, изучить изменение фонда заработной платы работающих в зависимости от колебания его составных элементов; либо путем

Показатели	По плану	Фактически
Среднесписочное число рабочих, чел.	60	70
Среднее количество дней, отработанных одним рабочим за год	273	265,3
Отработано человеко-дней	16380	18571

отчетный год (Ф — фактические данные, пл. — плановые, цифры — условные).

Влияние количества рейсов:

$$\pm \Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} = (R_{\text{ф}} - R_{\text{пл}}) \times q_{\text{пл}}^{\text{п}} \times L_{\text{пл}}$$

$$\pm \Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} = (4685 - 4375) \times 113 \times 1621 = + 56,7 \text{ миллиона пассажиро-километров (млн. пкм.)}$$

Влияние отправок на один рейс:

$$\pm \Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} = R_{\text{ф}} \times (q_{\text{ф}}^{\text{п}} - q_{\text{пл}}^{\text{п}}) \times L_{\text{пл}}$$

Важное место занимает анализ в условиях функционирования автоматизированных систем управления предприятиями (АСУП). Среди основных функций АСУП — планирование, регулирование, учет и анализ. Последний представляет один из этапов процесса принятия решений, а именно — информационный процесс (сбор, обработка, передача данных).

Последовательность проведения анализа по разделам плана может быть различной. Она зависит от поставленных перед анализом целей. Как правило, начинают с анализа выполнения производственной программы. Затем рассматриваются показатели плана по труду и заработной плате. Анализируются эксплуатационные рас-

ЕКСНОГО АНАЛИЗА

Как вытекает из таблицы, фактически рабочими отработано на 2191 человеко-день больше, чем планировалось. Но 2730 человеко-дней (273 × 10) являются результатом труда сверхпланового числа рабочих, а 539 человеко-дней (7,7 × 70) — потерями. Уменьшение рабочих дней в данном случае равноценно сокращению среднегодового числа рабочих на 2,3 (539/273) человека. Установив это, следует проанализировать факторы, повлиявшие на отклонение фактической продолжительности рабочего дня от плановой и на использование рабочего времени в течение дня.

В тех случаях, когда показатели экономической эффективности носят вероятностный характер, а это нередко имеет место, для определения количественной закономерности таких явлений применяются методы математической статистики. Экономические явления могут быть выражены линейными зависимостями. Тогда для анализа хозяйственных задач используется линейное программирование. При нелинейных зависимостях практикуется динамическое (нелинейное) программирование.

Особо надо подчеркнуть значение так называемого факторного анализа, использующего строение исследуемых показателей. В основе такого анализа лежат приемы расчленения, подстановки, последовательного элиминирования (исключения). Строение одних показателей уже предвещает ход анализа, поскольку они являются комбинированными, то есть состоят из показателей-факторов. Так, величина показателя рентабельности зависит, с одной стороны, от прибыли, причем связь здесь прямая, а с другой стороны, от стоимости основных производственных фондов и нормируемых оборотных средств — тут связь обратная (чем больше стоимость, тем ниже уровень рентабельности).

Чаще, однако, встречаются некомбинированные показатели. Они представляют собою общий итог, относительную или среднюю величину. В этом случае фактор-

разложения ее на сомножители — рассмотреть тот же фонд заработной платы как произведение среднего заработка работающего на численность личного состава и отработанное время.

Использование приема факторного анализа можно проиллюстрировать на примере исследования выполнения плана эксплуатационным предприятием по одному из директивных показателей — участковому пассажирообороту. Влияние различных факторов на выполнение участкового пассажирооборота может быть определено способом разниц. Расчеты, произведенные по самолетам всех типов, дадут возможность установить причины потерь участкового пассажирооборота и возможные резервы роста объема перевозок в предстоящем плановом периоде.

К факторам, влияющим на выполнение плана по участковому пассажирообороту ($W_{\text{пкм}}^{\text{уч}}$) относятся: количество самолетов-вылетов (R) по типам самолетов, количество пассажиров на один рейс ($q^{\text{п}}$) и средняя дальность полетов до первого пункта посадки (L).

Определим влияние факторов на величину участкового пассажирооборота, выполненного предприятием на самолетах Ту-154 за

$$\pm \Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} = 4685 \times (128 - 113) \times 1621 = + 113,5 \text{ млн. пкм.}$$

Влияние средней дальности полета:

$$\pm \Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} = R_{\text{ф}} \times q_{\text{ф}}^{\text{п}} \times (L_{\text{ф}} - L_{\text{пл}})$$

$$\pm \Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} = 4685 \times 128 \times (1587 - 1621) = - 20,4 \text{ млн. пкм.}$$

Суммарное влияние составляет:

$$\Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} = \Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} + \Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} + \Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}}$$

$$\Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} = 56,7 + 113,5 - 20,4 = + 149,8 \text{ млн. пкм.}$$

Проверим правильность расчетов:

$$\Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} = W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} \text{ ф} - W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} \text{ пл.}$$

$$\Delta W_{\text{пкм}}^{\text{уч}} = 948,8 - 799,0 = + 149,8 \text{ млн. пкм.}$$

Рассчитав влияние различных факторов на выполнение плана по участковому пассажирообороту в отчетном году по самолетам всех типов, определим размер влияния каждого из этих факторов на выполнение плана по этому показателю в целом по предприятию (см. таблицу, итоговую строку).

Расчет влияния различных факторов на выполнение плана по участковому пассажирообороту в отчетном году (цифры — условные)

Типы самолетов	Перевыполнение (+), невыполнение (—) плана, всего, млн. пкм	В том числе за счет перевыполнения (невыполнения) плана по		
		самолето-вылетам	количеству пассажиров на 1 полет	средней дальности полета до 1 пункта посадки
Ту-154	+ 149,8	+ 56,7	+ 113,7	+ 20,4
Ту-104	+ 26,4	— 10,0	+ 40,9	— 4,5
Ан-24 и др.	— 6,7	+ 8,0	— 14,0	— 0,7
Итого	+ 339,9	+ 119,9	+ 193,2	+ 26,8

ходы и себестоимость, выполнение плана выручки и доходов, прибыли и рентабельности, образование и расходование фондов экономического стимулирования.

Основная роль в организации и проведении анализа работы предприятия принадлежит экономическим службам: планово-экономическому и планово-производственному отделам, отделу организации труда и заработной платы, финансовому отделу, бухгалтерии. Наряду с персоналом этих служб к анализу широко привлекаются организаторы производства, инженеры, технологи и другие работники, партийный, профсоюзный и комсомольский актив. Наибольшая эффективность в этом деле достигается там, где создаются специальные координационные центры по проведению аналитической работы.

Исходя из целей, объема и места анализа его результаты оформляются различными документами — отчетами с объяснительными записками, таблицами, графиками, приказами. Выводы о результатах работы предприятия за год, квартал оформляются в виде отчета с объяснительной запиской. Результаты анализа могут быть отражены в сводке выявленных резервов, в плане организационно-технических мероприятий. План мероприятий должен быть направлен на решение наиболее важных проблем производства. После его рассмотрения и утверждения руководством предприятия он становится составной частью плана повышения эффективности производства и качества работы.

Организация и проведение ответственного комплексного экономического анализа на предприятиях гражданской авиации является важным средством, способствующим успешному выполнению им заданий десятого пятилетнего плана, принимаемых встречными планами, коллективных и личных социалистических обязательств.

Н. ГРОМОВ,
доктор экономических наук,
профессор;
Л. САТАЕВА,
кандидат экономических наук,
доцент



В СОЮЗЕ С

В Киевском институте инженеров гражданской авиации стало привычным, когда в лабораториях рядом с преподавателями трудятся студенты. Они проводят эксперименты, участвуют в разработках новых образцов техники. Молодой исследователь — словосочетание, которое прочно вошло в вузовскую терминологию.

Привлечение будущих специалистов к научной работе — процесс закономерный. В условиях, когда объем программного материала резко и быстро возрастает, уже невозможно делать главную ставку на усвоение студентами определенной суммы знаний. Важно, чтобы они умели работать самостоятельно, четко разбирались в огромном потоке научной информации, творчески подходили к решению стоящих перед ними задач. Другими словами, речь идет о выработке целостной системы мышления и кругозора специалиста высокой квалификации. А для этого необходимо участие молодежи в подлинном научном поиске.

В настоящее время на кафедрах и в лабораториях института работает более 80 научных групп. Каждый второй студент — член научно-технического студенческого общества, а каждый студент I—IV курсов участвует в работе научных групп по проблемам общественных наук. В его распоряжении новейшее современное оборудование, вычислительные машины, сту-

денческие вычислительные залы. Созданы специальные конструкторские, проектные и экономические бюро, которые координируют деятельность молодых исследователей по главным научным направлениям.

Надо заметить, что до недавних пор студенты занимались научно-исследовательской работой только во внеучебное время. Сейчас же все шире ставится вопрос о превращении этой работы в обязательную часть учебного процесса. Научные исследования включаются в учебный план, с учетом новых требований на кафедрах пересматривается содержание лабораторных практикумов. Так, на кафедре технической эксплуатации электроприборного оборудования летательных аппаратов на лабораторных занятиях изучаются эргономические характеристики системы «пилот—самолет». Студенты выполняют эксперимент, строят гистограммы и рассчитывают эргономические характеристики системы. Затем проводят анализы и делают выводы о выборе оптимальных характеристик системы. Подобные работы внедряются на многих кафедрах института.

Другая форма выполнения научных исследований в рамках учебного процесса — выполнение курсовых и дипломных проектов по заказам производства. Например, на факультете аэропортов уже более пяти лет большинство тем дип-

ломных проектов включают вопросы, в решении которых остро нуждаются предприятия. Для установления творческих контактов используются производственная практика и встречи студентов с руководителями подразделений Аэрофлота.

В 1976 году группа студентов факультета во время производственной практики вместе с преподавателями провела обследование работы служб организаций перевозок девяти аэропортов Украины. Результаты сбора, обобщения и анализа материалов студенты отразили в курсовых проектах, и почти в каждом из них были даны рекомендации по реконструкции аэропортов для увеличения их пропускной способности. Во время другой производственной практики студенты А. Мамедов и Н. Хлыстов разработали проект генерального плана одного из аэропортов страны, получив за него первую премию в конкурсе МГА на лучшую студенческую научную работу. Проект внедрен в производство с экономическим эффектом более 100 тысяч рублей.

По-прежнему стала проходить и преддипломная практика старшекурсников. Теперь она носит элементы исследования, глубокого обобщения и осмысливания процессов производства. Характерен в этом отношении пример кафедры технической эксплуатации летательных аппаратов и двигателей.

Исследовательской работой здесь занимаются около 200 студентов четвертых — шестых курсов. Темы их работ, как правило, совпадают с темами дипломных проектов, направленных на решение практических задач, таких, как эффективность использования транспортных самолетов, диагностика функциональных систем, техническое обслуживание «по состоянию», качество технического обслуживания и т. д. Естественно, что, проходя потом практику на авиапредприятиях, студенты проявляют уже научный подход к изучению производственных вопросов, способны делать анализ и обобщения на высоком инженерном уровне.

Большое воспитательное значение имеет участие студентов в государственных и хозяйственных исследованиях. В студенческом конструкторском бюро института выполнялись работы по договорам с заводом № 410, Киевским механическим заводом «Машпром», объединением «Заря», Магаданским управлением гражданской авиации. Несомненно, работа над проблемами, имеющими практическую ценность, способствует профессиональному взрослению наших питомцев. При их конкретном участии реализуется программа совершенствования техники и технологии производства: от новой идеи до ее материализации и внедрения. Значит, можно быть уверенным, что молодой инженер

БЛИЖЕ К ПРОИЗВО

Выпускники авиатехнических училищ, придя в АТБ авиапредприятий, не сразу находят свое место в трудовом коллективе. Одна из основных причин этого — отсутствие опыта работы в условиях производства. Поэтому руководителям и активу предприятий приходится затрачивать определенные усилия и время для того, чтобы молодые специалисты, как говорят, вошли в строй.

Учебная АТБ Троицкого авиатехнического училища создана именно с той целью, чтобы максимально приблизить практическую работу курсантов к условиям производства. Таким образом, достигается повышение качества подготовки авиационных техников, способность их быстрее войти в ритм работы АТБ авиапредприятий.

Десять лет исполнилось с того момента, когда коллектив училища начал разработку, экспериментальное внедрение и совершенствование практических занятий на собственной учебной авиатехнической базе. С тех пор сделано немало. Сейчас на учебном аэродроме имеются и автогараж с машинами спецтранспорта, и технические мастерские, и аккумуляторная, и компрессорная, и механические мастерские с необходимым станочным оборудованием. Цехи, участки и технические клас-

сы оформлены стендами, установками, наглядными пособиями. Для размещения курсантов, прибывающих на учебную практику, построены общежитие и столовая. Коротко говоря, создан производственный комплекс, оснащенный современным оборудованием и приспособлениями. Рядом с учебной АТБ на бетонированных стоянках размещены транспортные самолеты, на которых курсанты выполняют все виды регламентных работ. Расположение объектов учебной базы, их оборудование и оснащение были согласованы с эксплуатационными предприятиями гражданской авиации. Особенно большую помощь училищу оказал коллектив Челябинского авиапредприятия, который поддерживает с нами тесные шестские связи.

Учебная практика организована так, чтобы в процессе ее прохождения курсанты изучили все виды технического обслуживания самолетов, начиная с оперативного и кончая трудовыми регламентами. Курсанты начинают проходить практику на втором году обучения. Их разбивают на группы, и каждая группа по графику выезжает на аэродром, где в течение недели живет и занимается. Затем прошедшие практический курс возвращаются в училище, а на их

место прибывают другие. За учебный период каждый курсант несколько недель проводит в АТБ. Занятия начинаются с азов, то есть учащиеся знакомятся с базой, овладевают элементарными навыками обращения с инструментом. Постепенно задания усложняются.

Прибывшая в АТБ учебная группа делится на несколько бригад по пять—семь человек. Согласно графику перехода бригады направляются по своим цехам, группам и участкам и там под руководством опытных руководителей выполняют то или иное задание. Так, в первом цехе курсанты по картам-нарядам проводят оперативные виды технического обслуживания самолетов Ан-2, Ан-24, Як-40. Здесь учащиеся приобретают навыки подготовки самолетов к полету, изучают порядок и методы выполнения трудовых регламентов. Другие бригады на участке авиадвигателей занимаются практикой обслуживания их агрегатов и систем. Особенно большое внимание уделяется регулярным операциям. Остальные изучают обслуживание электротехнического и приборного оборудования, а в группе подготовки производства готовят механизмы и приспособления, знакомятся с порядком и методами их использо-

вания, проводят комплекточные работы.

При планировании заданий учебный отдел добивается, чтобы все службы действовали взаимосвязано. Например, курсанты, которые проводят техническое обслуживание шасси, снимают с самолета колеса и передают в цех, где другие учащиеся производят их ремонт. В цехе авиадвигателей демонтируют агрегаты и отправляют для технического обслуживания и на агрегатный участок.

Умело проводит практические занятия по эксплуатационному обслуживанию самолета Ан-2 опытный инструктор В. Н. Соколов. Выполняются, скажем, регламентные работы на топливной и масляной системах. Основное внимание он уделяет анализу неисправностей. Путно отвечает на вопросы, связанные с особенностями эксплуатации этих систем. Рассказывает, какую роль играет процесс разжижения масла в осенне-зимний период, поясняет, что это именно сокращает подготовку двигателя к запуску. Наконец, подчеркивает, что при эксплуатации нужно обращать особое внимание на соблюдение технологии разжижения, следить за герметичностью крана, тщательно его проверять, так как нарушение установленных норм может при-

НАУКОЙ

и на производстве также будет бороться за новое, прогрессивное.

Чем шире размах научно-исследовательской работы студентов, тем больше совершенствуются формы ее работы. Большое развитие, например, за последнее время получили олимпиады, конкурсы, командировки студентов в институты и на предприятия других городов, публикация статей в институтских сборниках и специальных журналах.

Несколько лет назад в КИИ ГА открыта постоянно действующая выставка научно-технического творчества наших студентов. Ежегодно на ней демонстрируется более 40 экспонатов: приборы, лабораторные установки, машины программированного контроля и т. д. Лучшие после отбора жюри направляет на городские выставки, выставку ДОСААФ, ВДНХ СССР.

Традиционными стали у нас студенческие научно-технические конференции, проводимые ежегодно 12 апреля, в День космонавтики. Студенты читают доклады, обсуждают полученные результаты. Лучшие работы направляются на всесоюзные, республиканские конкурсы и конкурсы МГА. О значимости тем, которые разрабатывают студенты, говорит тот факт, что ежегодно многие авторы получают дипломы и грамоты, награждаются медалями ВДНХ СССР. В качестве примера можно назвать такие работы, как «Мето-

дика оценки эффективности навигационных комплексов воздушных судов» А. Герасимца, А. Самуся, И. Цензуры (научный руководитель профессор В. Г. Денисов); «Разработка алгоритмов и программ расчета радиоэлектронных схем на ЭЦВМ» А. Романовского, М. Нечиталюка, В. Денищева, Е. Романенко (научный руководитель профессор Л. Я. Нагорный). В 1974 году за участие во Всесоюзном смотре студенческих работ механический факультет института был награжден почетным дипломом. Предметом особой гордости студенческого научно-технического общества является Почетный диплом ВДНХ СССР.

Совершенствование форм научно-исследовательской работы студентов продолжается. На некоторых курсах в качестве эксперимента сейчас читаются лекции по теоретической подготовке молодежи к научным исследованиям. Тем самым мы хотим, чтобы каждый студент понял необходимость своих научных исследований. И совсем не обязательно, чтобы потом он стал большим ученым. Главное — научить его творчески мыслить, выполнять сложные инженерные задачи. В этом профессорско-преподавательский состав КИИ ГА видит важный фактор повышения качества специалистов.

Ю. УРБАНСКИЙ,
председатель совета
научно-исследовательской работы
студентов КИИ ГА

ДСТВУ

вести к падению давления масла и к отказу работы двигателя. И тут же, непосредственно на авиатехнике, В. Н. Соколов показывает курсантам, как все это делается.

Заключительный этап учебной практики — подготовка и осуществление запуска, а также опробование двигателей с обязательным соблюдением всех режимов и правил техники безопасности.

Практические занятия по техническому обслуживанию проводятся на стоянках самолетов. Молодые специалисты приходят на производство не только технически грамотными, но и физически выносливыми людьми. Выпускников училища хорошо характеризуют по месту работы на Севере и Востоке. Руководители АТБ Пермского авиапредприятия, например, выразили благодарность преподавательскому составу училища за отличную подготовку В. А. Черкасова, за воспитание у него высоких моральных и деловых качеств. Подобных отзывов в наш адрес поступает немало.

Большое значение в привитии практических навыков курсантам в условиях, приближенных к работе производственных АТБ, имеет подбор технических кадров. Все наши инструкторы-авиатехники прошли трудовую школу на авиапредприятиях. Так, инженер

П. Н. Кирилов до прихода в училище работал в Ханты-Мансийске, Н. В. Семенчук — в аэропорту города Охотска. Многие преподаватели повышают свой теоретический уровень, учатся в вузах. И важно еще то, что все они постоянно поддерживают связи с АТБ предприятий.

В прошлом году было организовано творческое содружество одной из учебных групп с бригадой участка трудоемких работ АТБ Челябинского авиапредприятия. Курсанты несколько раз выезжали в областной центр, познакомились с производством. А работники бригады посещали нашу учебную АТБ, делились опытом, давали практические советы. И в результате эта группа заняла ведущее место в училище по теоретической и практической подготовке. Ее руководитель Н. В. Грузинский сделал все возможное для того, чтобы будущие специалисты почувствовали себя на производстве так же уверенно, как и в училище.

С каждым годом возможности учебной авиатехнической базы расширяются, что создает хорошие предпосылки для более плодотворного обучения курсантов.

В. ДУБОВОВ,
заместитель начальника
Троицкого
авиационно-технического училища



В Краснокутском летном училище для контроля за выполнением полетов широко используются технические средства. На снимке: диспетчер службы управления воздушным движением В. Филиппов наблюдает за предпосадочным маневром учебного самолета.

Фото В. ГРЕБНЕВА.



СЛАГАЕМЫЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

В наставлении по производству полетов (НПП ГА—71) сказано, если командир воздушного судна принимает решение о выполнении рейса в зоне грозовой деятельности, то он должен учитывать характер гроз (внутримассовые или фронтальные), расположение и перемещение опасных очагов, маршруты по их обходу. При подходе к зоне грозовой деятельности командир воздушного судна оценивает возможность пролета через нее и докладывает об условиях полета диспетчеру. Если такой возможности в рамках установленных ограничений нет, то принимается решение о порядке обхода очагов грозовой деятельности или полета на запасной аэродром. В любом случае все члены экипажа в самой высокой бди-

Едва удержались в горизонтальном полете. Самолет тащило вверх на 200—300 метров или бросало вниз. Скорость «гуляла» на приборе ± 100 км/час. Было принято решение развернуться. Я старался удержать крен 15 градусов, но он то увеличивался на 15—20 градусов, то уменьшался до нуля. С большим трудом вышли из опасной зоны, снизились до визуального полета.

Пересекая этот «размытый» фронт на высоте 600 метров, наблюдали, как выпадали ливневые осадки, а кое-где сверкали зарницы. Очевидно, еще не все очаги гроз потеряли силу. Безусловно, решение развернуться было правильным. Но можно было бы вообще избежать этой ситуации, если бы консультация синоптика была более объективной.

Но, как говорится, на синоптика подожди, а сам не плошай. Успех полета в сложных метеорологических условиях во многом зависит от того, насколько грамотно могут оценить их сами члены экипажа, как глубоко понимают они суть

прессор, что вызывало останов двигателя. Сильная турбулентность может прозвляться и аблизии мощнокучевых, грозowych облаков и высоко над ними. Поэтому необходимо всегда придерживаться рекомендованных расстояний, проверяя их визуально или по локатору. При обходе расстояние до любого обнаруженного грозowego очага должно быть не менее 10 километров, а полет над верхней границей облака с превышением не менее 500 метров.

Большим препятствием на трассе полета являются фронтальные грозы, когда их очаги хаотично разбросаны на несколько сотен километров в длину и на десятки километров в поперечнике. Нередко бывает, что грозовые облака прикрыты слоистой облачностью, чаще всего в тыловой части фронта. При отсутствии локатора на борту самолета можно внезапно попасть в грозовой очаг.

Пролетая аблизии грозowego облака, пилоты, очевидно, наблюдали, как его контуры на глазах меняются: облако как бы кипит.

их обхода можно с помощью бортового локатора, который в режиме «Обзор» и «Обзор дальний» дает вполне удовлетворительную картинку грозowych очагов. По мере приближения к ним масштаб увеличивается, и обход осуществляется при масштабе 50 километров. Несколько сложнее отличить грозовые засветки при полете в горной местности и на снижении самолета, когда на кинескопе появляются засветки от земных ориентиров при положении антенны 0 градусов и работе узким лучом. Периодически меняя режим работы локатора — «Горы—Грозы» и «Обзор», можно заметить, что засветки от грозowych облаков оставляют за собой тень в отличие от наземных ориентиров.

В режиме препятствия (положение «Изо—Эхо») в засветке видна темная дыра. Это отраженный радиосигнал от наибольшего количества осадков в облаке. При замере расстояния край темного пятна не должен приниматься в расчет для обхода, так как облако имеет значительно большие размеры с сильной турбулентностью. Определяя верхнюю границу грозowego облака, необходимо помнить о том, что радиолуч локатора поглощается в сухих осадках града и снега. Полагаясь на свой многолетний опыт летной работы, основанный на строгом соблюдении правил и норм полетов в особых случаях, хочу напомнить о таких основных требованиях.

Не следует выполнять взлет и посадку при грозовой деятельности над аэродромом. Составляя план полета, надо выбирать маршрут в более благоприятных условиях, исключающих попадание в опасные метеорологические условия. При наличии грозовой деятельности в зоне подхода надо проконсультироваться с прилетевшими экипажами, ознакомиться с обстановкой по диспетчерскому локатору. Пересечение фронтальных разделов надо осуществлять под прямым углом, по найкратчайшему пути. При необходимости включаются противообледенительные устройства и полное освещение кабины. Устанавливается рекомендованная скорость полета в турбулентной атмосфере, автопилот отключается, осуществляется ручное пилотирование. Надо быть готовым ко всяким неожиданностям, связанным со сложными метеорологическими условиями.

Попав в турбулентность, командир воздушного судна должен уменьшить скорость полета до рекомендованной постепенным снижением режима двигателей. В условиях сильной турбулентности основное требование — удержать самолет в прямолинейном и горизонтальном полете, управляя им плавнo и уверенно. Не следует изменять тягу двигателей, если это не вызвано длительным подъемом самолета, нарастанием скорости или снижением. Пилотирование осуществляется по авиационному, без резких движений органами управления за исключением тех случаев, когда это необходимо. И самое главное, что необходимо экипажу, попавшему в сложную воздушную обстановку, — это высокая собранность, четкое взаимодействие, полная мобилизация всех знаний и навыков на успешное завершение полета.

В. КАЛМЫКОВ,
пилот первого класса

ПО КУРСУ ГРОЗА

тельностью и ответственностью должны отнестись к вероятности встречи с этим метеорологическим явлением.

В истории авиации есть примеры, когда самолет попадал в грозовые облака. Были они и в моей летной практике. В годы войны, в один из летних дней, закончив патрулирование объекта от немецких самолетов-разведчиков, мой истребитель попал в мощное кучевое облако, вершина которого достигала высоты 9000 метров. В кабине стало так темно, что не разглядеть приборов. Самолет бросало во все стороны, как щепку, восходящими и нисходящими потоками. Из-за сильной вибрации я не слышал работы двигателя. Еле рассмотрел стрелку на приборе скорости. Она прыгала и достигала отметки 600 км/час, а затем застопорилась.

Самолет обледенел и вывалился из облака с креном 80 градусов на высоте 5000 метров. Полет завершился, к счастью, благополучно. И я подумал: «Хорошо, что истребитель «Як» имеет девятикратный запас прочности. Но здесь, как говорится, — дело случая, непредвиденности, что бывало во фронтальной обстановке. Но вот другой пример.

Вылетев летом 1947 года из Курска на Ленинград на самолете Ли-2, набрал заданный эшелон. Через час полета начала подниматься облачность сверху. Высота 3000 метров, затем 3600. Экипаж предполагал, что облачность должна скоро кончиться, потому что синоптик перед полетом заверил: «На маршруте хоть и есть холодный фронт, но он размыт и опасности для полета не представляет».

Летели в светлых облаках. Самолет слегка вздрагивал, попадая в кучевую облачность. Впереди начало темнеть, усилилась «болтанка». Потом — опять светлая облачность. И вновь — сумерки, «болтанка» возобновилась, по обшивке ударил град.

происходящих физических явлений.

На образование гроз в первую очередь влияет температура воздуха и его влажность. Распределение числа грозowych дней на обширной территории нашей страны неравномерно. Например, в районе Ленинграда, Москвы, Смоленска, Тамбова наблюдается 20—25 грозowych дней. В Архангельске, Мурманске 5—10, на юге страны, в районе Кавказа, — 30—40, а в некоторых местах — 60.

Во многих полетах, особенно большой протяженности, экипажи встречают на маршруте опасные метеорологические явления. Следовательно, экипаж должен весьма серьезно относиться к закреплению необходимых знаний и навыков.

Определенную опасность представляют молнии, которые наблюдаются в зоне, простирающейся на 1500—2000 метров в каждую сторону от нулевой изотермы. Однако можно встретиться с молнией и в другой части облака на больших высотах. Чтобы самолет не стал проводником двух мощных по напряжению электрических полей, пересекая фронт с грозой, нужно выдерживать расстояние между двумя засветками на локаторе не менее 50 километров.

Град размером от нескольких миллиметров до фасолины и больше можно встретить в любой грозовой облачности. Чем мощнее облако, тем больше в нем скорости восходящих и нисходящих потоков, тем крупнее в нем градины. Всякий град потенциально опасен, и необходимо избегать его. В грозовом облаке — усиленная турбулентность с восходящими и нисходящими потоками до 25 и более метров в секунду, с порывами ветра большой интенсивности, которые скрыты в зоне перемешивания потоков.

Были случаи, когда при резких бросках самолета происходил обрыв струи воздуха на входе в ком-

На высотах от 5 до 8 километров оно имеет меньший диаметр, чем основание и вершина, все темного цвета со свинцовым оттенком. На локаторе штурман видит такое облако ярким пятном (засветкой).

Нижняя кромка облачности фронтальных гроз обычно достаточно высока — 500—600 метров. Несмотря на то, что полет осуществляется под нижней кромкой на расстоянии не менее 200 метров, самолет сильно «болтает» даже над равнинной местностью. Отсюда, — следует проявить предостережения по взлету и посадке, когда гроза над аэродромом. На предпосадочных углах атаки очень трудно противостоять нисходящему порыву ветра, который будет прижимать самолет к земле.

Грозовые очаги по фронту находятся в различных стадиях своего развития. Облако, достигшее кульминации, обрушивает ливневые осадки, наблюдаются и молнии. В ночное время зарницы с самолета видны за 200—250 километров. Положение грозowych очагов, расстояния между ними быстро меняются. Нередко бывает так, что впереди летящий самолет 10—20 минут тому назад прошел грозовой фронт в данном районе, а для следующего за ним дорога может быть закрыта. При визуальном полете под облачностью следует выбирать светлые места, видимые на горизонте, где выше нижняя кромка облаков. Во всех случаях необходимо избегать полет под темным крутящимся вращением, называемым «шкваловым вихором». Ветры в нем усиливаются, а нижняя кромка может понижаться до земли.

Сильноперегретая местность увеличивает «агрессивность» грозowych явлений, делает их более продолжительными. Циркуляция воздуха грозowego облака и динамическая турбулентность ускоряет движение потоков.

Выявить опасные метеорологические явления, определить пути

Если ты полюбишь Север

Готовясь к осенне-зимней навигации 1977—1978 годов, коллектив оперативного цеха АТБ Сыктывкарского авиапредприятия разработал комплекс организационно-технических мероприятий, к выполнению которых приступил уже летом.

Прежде всего мы позаботились о том, чтобы создать нормальные условия для работы людей. В помещениях, где обслуживается техника, была проверена отопительная система, на некоторых рабочих местах проведено дополнительное освещение. Полностью отремонтирован и расширен бытовой корпус. Здесь теперь есть комната отдыха для технического состава, большая раздевалка.

Перроне создана цеховая расходная кладовая, в которой имеются наиболее необходимые запасные части и материалы. Это улучшило качество технического обслуживания, сократило сроки подготовки самолетов к вылету.

Очень важно к осенне-зимней навигации вооружить авиатехников знаниями всех особенностей эксплуатации воздушных судов в этот период. Инженеры провели специальные занятия со всем личным составом цеха. В первую очередь были изучены руководящие приказы и указания министерства, а также Коми управления гражданской авиации. Особое внимание на учебе обращалось на дефекты и неисправности, которые

Ровный дневной свет заливал неоглядную тундру, еще укутанную снегами. Солнце не заходило, а катилось невысоко над горизонтом, оплавляя гребни сугробов. Снежный наст проседал, покрывался ледяной коркой. На ней играли такие яркие блики, что глаза заливали слезой.

Мой спутник Николай Сложенкин был одет в теплую куртку с откидным капюшоном, на ногах были высокие меховые унты. В автобусе, куда мы вошли, было немало так вот одетых авиаторов. Все они ехали в аэропорт с ласкательным именем Валек. Еще в штабе авиапредприятия, который разместили в самом центре Норильска, Николай многое рассказал мне об этом аэропорте и о том, как начинал здесь свою трудовую жизнь.

В автобусе его с улыбкой приветствовали:

- Салют полярнику!
- Здравствуй, рыбак!
- Привет геологу!

За каждым из этих восклицаний стоит какой-то этап в трудовой биографии Николая, маршруты, по которым он летал.

Когда экипаж Н. Сложенкина идет на вылет, пилоты спрашивают его: «В какие края следует рефрижератор?» Так в шутку они называют его самолет Ан-2, занятый на перевозке рыбы. Шутки шутками, а в прошлом году комсомольско-молодежный экипаж Николая Сложенкина перевез около 150 тонн кумжи, чира, муксуна — почти три железнодорожных вагона. Чем не рефрижератор!

Тогда в одном из рейсов командир самолета Николай Сложенкин, второй пилот Алексей Захаров и бортмеханик Андрей Ющенко обговорили свои социалистические обязательства и первыми в летном подразделении ветерана Заполярья Г. Чабанова выступили с инициативой выполнить годовой план ко дню рождения комсомола — 29 октября.

Алексей Захаров сказал тогда: — По плечу ли все это, товарищ командир?

Второй пилот имел в виду то, что их экипаж сформирован совсем недавно, а Николай всего лишь месяц летал командиром самолета. Не рановато ли брать на себя ношу инициаторов?

— Ты коммунист, Алексей, вот и позаботься о том, чтобы экипаж достиг цели, — ответил Сложенкин.

Второй пилот постарше командира. Служил в армии десанником. Он подтянут, физически натренирован, бодр. Впрочем, командир ему в этом не уступит. В Бугрусланском летном училище (он закончил его семь лет назад) несколько раз занимал первенство по классической борьбе, дважды был чемпионом Норильска.

Почин подхватили девять комсомольско-молодежных экипажей Ан-2. Один из них — Владимира Мищенко — вызвал на соревнования инициаторов. Соперник, надо сказать, для Николая серьезный. Тщательно проанализировав все резервы, Николай Сложенкин ре-

шил не уступать в трудовом соперничестве. И победа была одержана. Годовое задание Н. Сложенкина, А. Захарова и А. Ющенко выполнили за девять месяцев.

Подсчитав свои возможности, экипаж взял обязательство выполнить план двух лет десятой пятилетки к 60-й годовщине Великого Октября, увеличить достигнутый в 1976 году налет на пять, а производительность полетов на четыре процента. Эти рубежи — самые высокие среди намеченных экипажами Ан-2. Уверенно идти к ним помогает Николаю вот эта телеграмма.

«...Командиру самолета Ан-2 Сложенкину Николаю Николаевичу. Сердечно поздравляю Вас с присуждением премии Ленинского комсомола за выдающиеся достижения в социалистическом соревновании... Ваш самоотверженный труд является замечательным примером образцового выполнения служебного долга, проявлением высоких деловых и моральных качеств. Выражаю твердую уверенность, что Вы и впредь будете идти в первых рядах комсомолец и молодежи.

Министр гражданской авиации, маршал авиации Б. Бугаев».

Бывает так, что под действием похвалы человек думает лишь о себе и не вспомнит о тех, кто ему помог завоевать признание. Николай не из таких. Он помнит своих наставников. Рассказывая об учебе, самыми добрыми воспоминаниями делится о своем первом инструкторе Валерии Вениаминовиче Сырванове. Первым командиром на авиапредприятии был у него Анатолий Борисович Тропин, который теперь летает на Ил-18 в Красноярск.

Николай хорошо запомнил работу с Рифом Загидуллиным. Летали с ним на самую северную точку материка — мыс Челюскин. Обслуживали оттуда работников Диксонского радиометеорологического центра, выполняя посадки на дрейфующий лед. Доставляли продовольствие и исследовательскую аппаратуру для гляциологической экспедиции, которая изучала знаменитый ледник Вавилова. То были одни из самых сложных полетов. Бывали дни, когда делали десятки рейсов к леднику и все — с разными посадочными курсами, потому что все время менялся ветер.

Впитав в себя все хорошее от товарищей и наставников, Сложенкин сам щедро делится опытом. Он уже вывел на левое сиденье трех вторых пилотов. Его воспитанник Валерий Макшанцев отлично освоил маршруты не только за Полярным кругом, но и на экваторе, выполняя недавно полеты в Африке. Владимир Коннов — образцовый командир самолета и секретарь комсомольского бюро летного коллектива.

...Николай Сложенкин нарочно осел на далекой таймырской земле. Белые весенние сады Тамбовщины — его родины, наверно, неотделимы в его понятии от белых снегов Заполярья.

Л. БЫКОВСКИХ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

К ЗИМЕ ГОТОВЫ

Одновременно шла подготовка наземного оборудования, применения для обслуживания самолетомоторного парка в осенне-зимний период. Проверены все спецмашины, зарядно-аккумуляторная станция, измерительная аппаратура и стенды лаборатории авиационного и радиоэлектронного оборудования.

Серьезное внимание уделено обеспечению авиатехников персональным инструментом. Каждый исполнитель имеет небольшой переносной ящик, где находится необходимый для обслуживания той или иной системы инструмент. Проверку их укомплектованности, согласно описи, осуществляют инженеры смен. Это сокращает потери инструмента, исключает производительные расходы рабочего времени на его получение.

Из опыта прошлых лет мы знаем, как важно обеспечить оперативность связи перронных бригад с цехом и складом запчастей. В настоящий момент за нашим цехом закреплена радиофицированная машина технической помощи. Все начальники смен имеют переносные радиостанции и держат непрерывную связь с производственно-диспетчерским отделом и машиной техпомощи. Доставка оборудования к месту, где обслуживаются самолеты, значительно улучшилась, а сроки их простоя в аэропорту сократились.

Многое сделано по совершенствованию организации работ на перроне. Нередко бывало так, что обнаружив сложный дефект в авиационном или радиоэлектронном оборудовании, обслуживающая бригада снимала прибор и направляла его в лабораторию АиРЭО, на что уходило немало времени. Теперь в АТБ создана специальная группа, которая тут же, на месте, устраняет сложные дефекты. Разработана технология взаимодействия между нашим цехом и лабораторией АиРЭО.

С успехом используется изготовленное в АТБ приспособление для зарядки стабилизирующих амортизаторов на Ту-134А без вывешивания самолета. В ближайшее время на перроне, где обслуживаются самолеты союзных линий, будет внедрено оборудование, обеспечивающее стационарное питание авиатехники. Кроме того, на

были допущены в АТБ из-за нарушений правил технического обслуживания или халатного отношения к своим обязанностям. Ежемесячный анализ замеченных неисправностей, дефектов и отказов позволил обратить внимание на вопросы, в которых работники имеют недостаточные знания или практические навыки.

Одна из форм совершенствования технической учебы — введение в цехе стенда «Информационный бюллетень». В нем имеются два раздела — «Дефекты» и «Сигнальный лист». В первом вывешиваются материалы с наиболее характерными отказами деталей и изделий. Здесь же излагаются нарушения, которые стали причиной грубого брака в работе. В другом разделе указываются мероприятия и меры, проведенные по каждому конкретному случаю.

В АТБ разработаны бюллетени по особенностям эксплуатации воздушных судов в осенне-зимний период, а также «Памятки технического состава». Эти документы каждый год пересматриваются с учетом новых требований.

Качество самой технической учебы во многом зависит от помещения, в котором она проводится. Сейчас в нашем цехе оборудован новый технический класс. В нем находятся бюллетени, плакаты, где с помощью рисунков и чертежей наглядно показаны узлы и детали отказавшего агрегата или изделия. Тут же даны рекомендации, выполнение которых обеспечивает качественное обслуживание самолетов.

Несомненно, успех любого дела зависит от ответственности самих людей за порученное дело. Об этом шел разговор на собраниях смен и бригад перед началом подготовительного периода. Воспитательная работа, которую провела в цехе партийная, комсомольская и профсоюзная организация, позволила мобилизовать людей на выполнение сложных задач. И то, что оперативный цех хорошо подготовился к осенне-зимнему периоду, результат работы всего коллектива.

В. ШИРЯЕВ,
начальник
оперативного цеха АТБ
Сыктывкарского авиапредприятия



ТВОРЕЦ ВЕРТОЛЕТОВ

К 75-ЛЕТИЮ
СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ
СОВЕТСКОГО
АВИАКОНСТРУКТОРА,
ГЕРОЯ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО
ТРУДА,
ЛАУРЕАТА
ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПРЕМИИ
Н. И. КАМОВА

В науке и технике многие идеи нередко проходят долгий и тернистый путь. Идея полета на несущем воздушном винте впервые была высказана в работах гениального итальянца Леонардо да Винчи. В середине XVIII века наш великий соотечественник М. В. Ломоносов построил модель летательного аппарата с пружинным механизмом для подъема приборов на высоту, чтобы определить «градус теплоты» в атмосфере. Но дальше этого дело не пошло. Оно, можно сказать, застыло и находилось втуне. Так продолжалось до 1911 года. В тот год на международной выставке студент Московского высшего технического училища Б. Н. Юрьев, один из учеников отца русской авиации профессора Н. Е. Жуковского, представил свою оригинальную модель вертолета. Схема, по которой была построена эта модель, выпала завидная доля: она стала классической для вертолетов, признанной во всех странах. Уже в наше советское время ее развила и воплотила в жизнь блестящая плеяда ученых и инженеров. Видное

место среди них занимает Н. И. Камов, выдающийся авиационный конструктор.

Отец Николая Ильича Камова прочил его в коммерсанты. Однако сын рассудил по-другому — тяга к техническим знаниям привела молодого человека в 1918 году в Томский политехнический институт. Здесь он увлекся авиацией, получил диплом инженера, а потом уехал в Москву, где стал работать в мастерских по ремонту самолетов. Позднее ему посчастливилось работать с такими авиаконструкторами, как Д. П. Григорьевич, С. П. Королев, С. А. Лавочкин, М. И. Гуревич, Г. М. Бериев, прославившими нашу Родину.

Аналитический пылкий ум, стремление к неизведанному выделяли Н. И. Камова в среде сослуживцев. Изучив более чем скромную зарубежную информацию о попытках полетов на несущем винте, он решил создать на этом принципе летательный аппарат своей конструкции. Нашлись и единомышленники, пока еще немногочисленные. Ими были инженер Н. К. Скржинский и механик Э. А. Крейндин.

Ноябрь 1928 года. Скромная квартира Камова превращена в импровизированное конструкторское бюро. Не зная ни выходных, ни праздничных дней, он с добровольцами-помощниками одержимо трудится над проектом. Через три месяца проект рассматривается технической комиссией Центрального совета Осоавиахима под председательством Б. Н. Юрьева. В протоколе записано: «Комиссия всячески поддерживает начинание инженеров Камова и Скржинского в деле развития нового способа летания, могущего принести реальную пользу для воздушного флота СССР».

Открыленные столь высокой оценкой, инженеры совершенствуют проект. В марте 1929 года на президиуме авиасекции ЦС Осоавиахима под председательством П. И. Баранова, известного организатора ВВС и нашей авиационной промышленности, было признано «целесообразным произвести отпуск средств для постройки автожира как аэроконструкции, открывающей новые принципы в завоевании воздуха и дающей большие перспективы в примене-

нии этого аппарата как для мирных, так и для военных целей».

С этого момента начался следующий этап — от чертежей к натурному экземпляру, от мечты — к полету. Ежедневная работа на авиационном заводе, поиск технологий производства, подбор материалов. И все это без отрыва от своих прямых обязанностей по службе. Осенью 1929 года автожир КАСКР-1 (Камов — Скржинский) покинул ангар. А 25 сентября того же года летчик-испытатель И. В. Михеев и Н. И. Камов совершили первый в нашей стране полет на аппарате с несущим винтом. Правда, длина их маршрута была небольшой — всего... 250 метров. Эта дата заслуживает того, чтобы быть занесенной в историю авиации.

Вместе с другими новинками авиационной техники КАСКР-1 демонстрировался руководителям партии и правительства на Центральном аэродроме в Москве 21 мая 1931 года и получил одобрение. Короткий разбег и пробег автожира на земле, устойчивость в воздухе, хорошая управляемость, безопасный спуск на авто-

ротурующем винте привлекли к нему внимание авиационных специалистов.

Вскоре Н. И. Камова перевели в Центральный аэрогидродинамический институт — крупнейший научный авиационный центр страны. Он пришел туда сложившимся конструктором со своими взглядами, идеями и опытом. Там Камов осуществил проект двухместного крылатого автожира А-7, рассчитанного на широкое применение в народном хозяйстве и для нужд обороны. Он использовался в борьбе с вредителями лесов и фруктовых деревьев в предгорьях Тянь-Шаня, в боевых операциях против белофинов, в Великой Отечественной войне.

После окончания войны Н. И. Камов приступил к дальнейшей реализации своих планов. На этот раз — к проектированию вертолета с соосным ротором, то есть с двумя расположенными на одной оси несущими винтами. Первенец этого направления работы конструктора одноместный вертолет Ка-8 на баллонном шасси появился на московском воздушном параде в 1948 году. Демонстрируя непривычный пилотаж и посадку на платформу грузовика, машина не оставляла сомнения в возможности посадки ее на палубу идущего полным ходом корабля.

Вслед за Ка-8 были созданы другие вертолеты соосной схемы — Ка-10, Ка-15 и Ка-18.

Вертолет Ка-18 был удостоен золотой медали на Всемирной Брссельской выставке 1958 года. Машины этого типа, выпущенные большой серией, нашли применение в народном хозяйстве как почтовые, пассажирские, санитарные. Их брали на борт китобойные флотилии и научно-исследовательские суда.

Летом 1959 года в небо поднялся тяжелый винтокрыл Ка-22. Он представлял собою двухмоторный моноплан с винтовой несущей системой поперечной схемы. Взлетая и садясь по-вертолетному, машина обладала скоростью самолета. На ней в 1961 году было установлено восемь мировых рекордов, в том числе рекорд грузоподъемности — 16,5 тонны на высоту 2000 метров и скорости — 365 километров в час.

По заданию правительства опытно-конструкторское бюро, которым руководил Н. И. Камов, спроектировало для северных и восточных бездорожных районов страны аэросани «Север-2», и Ка-30. Надежные и простые, они хорошо зарекомендовали себя при эксплуатации по снегу на лыжах и по воде на поплавках.

Свидетельством широты и перспективности замыслов конструктора стал новый вертолет Ка-25К. Это мощный транспортный верто-

лет с трехкилевым оперением, тяжело нагруженными соосными винтами и складывающимися лопастями. На нем установлено два газотурбинных двигателя, применено много оригинальных конструктивных решений, использована автоматика. Вертолет демонстрировался на Международном Парижском салоне в 1967 году, совершил ряд демонстрационных полетов по государствам Европы.

Большой творческой удачей ОКБ Н. И. Камова по праву считается создание многоцелевого вертолета Ка-26. Это в сущности летающее шасси (носитель) с быстро сменяемым в аэродромных условиях оборудованием для авиационно-химических работ или ледовой разведки, санитарным или пожарным, с кабиной для пассажиров или грузов, патрульной службы ГАИ, геологических партий. Над обширными площадями полей, садов, виноградников, причем не только в нашей стране, но и за рубежом, успешно летают эти труженики, выполняя очень важную работу по борьбе с сельскохозяйственными вредителями. С Ка-26 знакомы Арктика и Антарктида, океаны и архипелаги, где бывает советские промысловые или научно-исследовательские морские суда.

В документальных фильмах и телерепортажах с учений и маневров Вооруженных Сил, с празднований Дня Военно-Морского Флота мы видим и боевое применение соосных вертолетов.

Конструктору Н. И. Камову и коллективу, который он возглавлял, принадлежит заслуга в исследовании и создании различных конструкций лопастей несущих воздушных винтов как из традиционных материалов, так и из стекловолокна. Последние получили высокую оценку советских и зарубежных специалистов как лопасти практически неограниченного ресурса.

Уже будучи в преклонном возрасте, Н. И. Камов по-прежнему много работал, неустанно экспериментировал, по-юношески мечтал. Конструктор был глубоко убежден, что вертолет, как транспортное средство, в недалеком будущем войдет в жизнь и был бы больших городов наравне с автобусом, троллейбусом, такси, что он значительно раздвинет границы пригородных сообщений.

В талантливом ОКБ имени Н. И. Камова вместе со старыми опытными кадрами работают молодые, такие же, как и они, увлеченные и преданные своему делу специалисты. Все они бережно хранят и приумножают традиции ОКБ, свято чтут имя и память своего выдающегося наставника.

А. БУБНОВ

ИЗ
РЕДАКЦИОННОЙ
ПОЧТЫ

ПО ЗАКОНАМ МУЖЕСТВА

Поздно вечером в диспетчерскую аэропорта Апапельхино поступило сообщение из поселка Балькарай Шмидтовского района о несчастном случае, происшедшем с несколькими работниками совхоза. Пострадавшим была нужна медицинская помощь. Предстоял полет с посадкой в сложных условиях. И командир авиапредприятия Николай Герасимович Первалов назначил вылет на рассвете. Однако вторая телеграмма сообщила, что пострадавшие находятся в шоковом состоянии и в избушке охотника и с ним есть радиосвязь. Охотник заверил, что в их районе погода хорошая, и он разожжет костры для обозначения посадочной площадки.

Снова были взвешены все условия полета. Особенность его заключалась в том, что он проходил по границе горной местности и океана, возможность светового обозначения места для приземления была. Наставлением по производству полетов предусмотрено, что в определенных случаях организация и выполнение спасательных работ ведется под личную ответственность руководителя и по его указанию. Но для этого надо быть уверенным, что есть люди, которые справятся с заданием.

Николай Герасимович понимал всю тяжесть ответственности, которая ложилась на него. Взвесив все «за» и «против», он принял решение немедленно готовить вертолет.

Полет ночью, поиск посадочной площадки — задача, которая под силу опытному экипажу. Нужен ювелирный штурманский расчет, чтобы прийти в намеченную точку.

В санитарный рейс назначили командира летного подразделения В. Волокитина, командира вертолета В. Ильченко, старшего штурмана Е. Курышкина и бортмеханика С. Ильчева. Экипаж внимательно изучил предстоящий маршрут, радионавигационные ориентиры, превышения местности, метеорологическую обстановку в районе полетов.

Сообщили о предстоящем полете диспетчеру управления в Магадан. К вылету прибыла бригада медиков: хирург М. Салманов, анестезиолог К. Тулый, сестры В. Симяхина и В. Федотова. Быстро погрузили на борт необходимое снаряжение.

Вертолет взял курс на поселок Балькарай. Там, на усадьбе совхоза, взяли на борт проводника, который знал, где находится избушка охотника. И снова старт. Высота полета более двух тысяч метров, которая гарантирует безопасный полет над горами. Позади остаются горы Пырканая, Медвежье Ло-

гово. Растаял в ночи световой ориентир — поселок Северный.

Штурман Евгений Дмитриевич Курышкин быстро и точно определял необходимые навигационные элементы полета. Начался встречный ветер. Большую часть пути предстояло выполнять без помощи диспетчера. Над горизонтом появился красный выщербленный диск луны. Пилотирование производилось по приборам. По расчету времени экипаж установил, что скоро выйдет в район посадки. И вот командир вертолета В. Ильченко заметил свечение зеленой ракеты. Потом экипаж увидел первый костер. Значит, штурман вывел точно. С северным курсом снизились в сторону от берега. Обстановка была сложная: далеко отходить нельзя, потому что можно потерять огни костров. Несколько раз повторяли маневр снижения, строго контролируя пространственное положение вертолета по приборам и визуально.

Посадка получилась с первого захода. С включенными фарами вертолет коснулся снега. Бортмеханик Станислав Ильчев выпрыгнул на снег, и когда убедился, что машина прочно стала на все колеса, дал знак: выключить двигатели.

Наступила тугая тишина. Затем послышался чей-то голос. Подбежал охотник Григорий Майский. Это он спас потерпевших бедствие, обеспечил радиосвязь и разожег костры. В тесной охотничьей избушке, где прилетели и стать было негде, лежали трое работников совхоза, получившие переломы и серьезные ушибы. Они обезбали на вездеходе охотничье уголье, развозили продукты. Разыгралась метель, и вездеход сорвался с обрыва. По счастливой случайности Григорий Майский видел огни вездехода, пошел на его розыск. Был сорокаградусный мороз, не прекращалась метель. Но молодой охотник, не щадя себя, перенес людей в теплое место. Они были без сознания.

Осмотрев пострадавших и оказав им первую помощь, врачи пришли к выводу, что их необходимо немедленно доставить в больницу. Назад лететь было спокойнее. Начинало светать.

Командиру авиапредприятия, который не сомкнул глаз все эти часы, доложили об успешном выполнении задания. На следующий день, позвонив в больницу, он узнал, что жизнь пострадавших вне опасности.

Ф. БАРДЫШЕВ,
штурман-инструктор ЛШО
Магаданского управления

г. Магадан.



СРЕДИ РЯДА УЗЛОВЫХ ПРОБЛЕМ, ВЫДВИНУТЫХ ПЕРЕД АЭРОФЛОТОМ НА ДЕСЯТУЮ ПЯТИЛЕТКУ, ОДНОЙ ИЗ АКТУАЛЬНЫХ ЯВЛЯЕТСЯ ЗАДАЧА ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ И КАЧЕСТВА АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИХ РАБОТ. УСПЕШНОЕ РЕШЕНИЕ ЭТОЙ ЗАДАЧИ ВО МНОГОМ ЗАВИСИТ ОТ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ ТАКИХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ БЫ ПОЗВОЛИЛИ БОЛЕЕ ОБЪЕКТИВНО ОЦЕНИВАТЬ ТРУД АВИАТОРОВ, ЗАНЯТЫХ ОБСЛУЖИВАНИЕМ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА, И АКТИВНЕЕ НАЦЕЛИВАТЬ ИХ НА БОРЬБУ ЗА ПОЛУЧЕНИЕ ВЫСОКИХ УРОЖАЕВ. ПУБЛИКУЯ В ПОРЯДКЕ ОБСУЖДЕНИЯ СТАТЬЮ «НЕ ЧАСЫ, А ГЕКТАРЫ», РЕДАКЦИЯ РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ОТКЛИКИ НА НЕЕ, А ТАКЖЕ ДРУГИЕ ОПТИМАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ С МЕСТ.

НЕ ЧАСЫ, А ГЕКТАРЫ

Химизация — важное направление интенсификации сельскохозяйственного производства. И вести эту работу в колхозах и совхозах в настоящее время не мыслится без широкого использования самолетов и вертолетов. Только в первом году десятой пятилетки с воздуха обработано 84,8 миллиона гектаров полей, садов и виноградников. Это примерно третья часть всех химических работ, выполняемых на селе.

Однако большее разнообразие АХР осложняет измерение их объемов и планирование. Дело в том, что в силу технологических особенностей они различаются по затратам труда, материальных и денежных средств. Так, затраты труда на обработку 100 гектаров самолетом Ан-2 составляют: на борьбе с грызунами — 0,9, с сорняками — 2,8 и на внесении минеральных удобрений — 10,2 человеко-дня. Если допустить, что для измерения этих работ за основу берутся физические гектары, то несопоставимыми окажутся фактические объемы с плановыми, а также объемы работ экипажей, подразделений и авиапредприятий. Поэтому по аналогии с другими работами по применению авиации в народном хозяйстве измерителем и основным плановым показателем авиационно-химических работ был принят налет часов.

Однако по своему существу налет часов не может выражать объем производства. Объясняется это тем, что его величина зависит не только от обработанной площади, но и от производительности летного часа. Снижение производительности приводит к относительно увеличению налета часов. А ведь за счет такого «увеличения» объема производства народное хозяйство не получает никакой дополнительной продукции. Оно несет лишь излишние затраты труда, материальных и денежных средств.

По вопросам совершенствования планирования авиационно-химических работ высказывался ряд предложений. Некоторые из них применялись на практике. Так, в течение нескольких лет выполне-

ние планового задания экипажами и авиаподразделениями определялось с учетом плановой производительности в летный час. Иначе говоря, путем сопоставления нормированного налета часов с фактическим. Использование этого метода показало, что при одном и том же плане и фактически выполненном объеме работ процент выполнения оказывался различным (от невыполнения до значительного перевыполнения). Естественно, что такой диапазон в оценке результатов одного и того же производства нельзя считать нормальным.

Кроме этого, применение указанного выше метода связано со сложными расчетами необходимых показателей и трудностями их контроля. Этот метод можно использовать только при оценке работы экипажей, а не подразделений или авиапредприятий. При чем обязательным условием является измерение авиационно-химических работ в сопоставимых единицах, позволяющих контролировать уровень производительности полетов по экипажам, подразделениям и авиапредприятиям.

Высказывалось далее предложение о планировании авиационно-химических работ в рублях, то есть определении их объемов по доходам. Существо предложения заключается в том, что, чем больше затраты на производство работ, независимо от причин, их обуславливающих (в том числе из-за плохой организации труда, других недостатков), тем выше должны быть тарифные расценки, а следовательно, и объем производства продукции.

Правомерность такого понимания результатов труда крайне сомнительна. Безусловно, доходы являются важным показателем, поскольку участвуют в формировании финансовых результатов. Они планировались и планируются авиапредприятиями. Новизна предложения состояла в том, что этот показатель рекомендовался в качестве критерия для оценки работы всех звеньев производства. В данном случае перед исполнителями на первый план выдвигалась бы задача любыми

пути «зарабатывать деньги», а не производить нужную для народного хозяйства продукцию.

Наши исследования по совершенствованию планирования авиационно-химических работ выявили возможность использования широко применяемого в отраслях народного хозяйства условного измерителя продукции. Таким измерителем был взят приведенный гектар. Другими словами, обработка одного гектара при внесении минеральных удобрений с нормой расхода 100 кг/га. На все остальные нормы и виды авиационно-химических работ для перерасчета объемов в приведенные гектары разработаны переводные коэффициенты.

Расчет коэффициентов осуществлялся следующим образом. По нормам авиационно-химических работ были определены производительность в летный час и себестоимость обработки одного гектара. Затем отношением производительности в летный час по эталонному гектару, то есть при выполнении работ по внесению минеральных удобрений с нормой 100 кг/га, к производительности по той или иной норме находился необходимый переводной коэффициент. Последний можно определить и соотношением себестоимости работ.

Например, при внесении минеральных удобрений с нормой 100 кг/га производительность составляет 50 га/час, а себестоимость 1,6 руб./га; при норме 170 кг/га — соответственно 38,5 га/час и 2,08 руб./га. Тогда переводной коэффициент для нормы 170 кг/га будет равен — через отношение производительности $50 : 38,5 = 1,3$ или через себестоимость $2,08 : 1,6 = 1,3$.

Из существа переводных коэффициентов видно, что приведенный гектар является не абстрактной величиной, а представляет собой определенную нормированную технологическую трудоемкость.

Переводные коэффициенты определялись только в зависимости от изменения нормы расхода пошквидного химиката или рабо-

чей жидкости. Величина этой нормы по видам авиационно-химических работ обусловлена технологией и обеспечивает необходимую эффективность обработки. Следовательно, норма оказывает влияние на результаты производства, или на количество и качество продукции.

Изменение других факторов, например, расстояния полета от рабочего аэродрома до обрабатываемого участка, длины обрабатываемого участка, сказывается на производительности в летный час и, конечно, на себестоимости работ. Однако количество или качество продукции как в части обработанной площади, так и величины урожая, в этом случае остаются неизменными. Так, обработанные 100 гектаров с нормой внесения минеральных удобрений 150 кг/га при полете 5 км и 15 км в части производимой продукции будут равноценными. Иное дело себестоимость продукции: во втором случае она будет выше, чем в первом. Значит, увеличиваются лишь затраты на производство одного и того же объема работ, а не сам объем.

Установление переводных коэффициентов с учетом условий производства (расстояния полета, длины гона и т. п.) и применение их в планировании чревато тем, что приведенные гектары превратятся в завуалированный налет часов со всеми вытекающими из этого отрицательными последствиями для экономической эффективности производства авиационно-химических работ. В этом случае исчезнут предпосылки для улучшения организации производства, поскольку оно неизбежно приведет к уменьшению объема работ в приведенных гектарах.

Исходя из определения работ в приведенных гектарах, была подготовлена методика планирования авиационно-химических работ. В ней разработаны вопросы составления производственной программы, определения показателей использования самолетного парка, планирования расходов и доходов по авиапредприятию, подразделению и экипажу.

По указанию Министерства гражданской авиации проводилась производственная проверка методики. В процессе эксперимента надлежало выявить объективность оценки результатов производства в условиях планирования авиационных работ в приведенных гектарах; влияние замены летного часа, как измерителя продукции, приведенным гектаром на производительность полетов; возможные осложнения в планировании работ.

На опытное планирование в разное время были переведены три подразделения различных предприятий и целиком три авиапредприятия — Барнаульское, Рязанское и Сумское. Выбор авиапредприятий и подразделений осуществлялся с учетом различных объемов работ и организационных условий их производства. До начала авиационных работ в соответствии с методикой были разработаны производственные программы: определены объемы работ в приведенных гектарах, производительность в летный час по типам самолетов и вертолетов, видам авиационных работ и другие плановые показатели. Исходными данными послужили контрольные цифры по обработке площадей, налету часов и доходам, ранее утвержденные этим авиапредприятиями соответствующими управлениями гражданской авиации.

В конце года подводились и обобщались результаты опытного планирования. Во всех указанных авиапредприятиях достигнутая производительность в 1976 году была выше плановой (и выше фактической за предыдущий год). Перевыполнение задания по производительности полетов, как показывают данные анализа, позволило только на прямых эксплуатационных расходах сэкономить более 30 тысяч рублей.

Из этого следует, что измерение и планирование работ в приведенных гектарах создают предпосылки к относительной экономии летного времени. А повышение производительности в летный час только на один процент позволяет при современных масштабах производства в стране авиационно-химических работ ежегодно экономить около 1,5 миллиона рублей.

В заключении Рязанского авиапредприятия по результатам опытного планирования указывается: «Практическое применение методики не усложняет плановую работу, ведение учета. Вместе с этим она позволяет более правильно оценивать результаты производства. Повышение производительности полетов в данном случае не ухудшает основного показателя работы и тем самым способствует экономии летного времени».

Примерно такое же мнение высказали специалисты других авиапредприятий, в которых проводилось опытное планирование. Они, как и специалисты Рязанского авиапредприятия, рекомендовали методику для внедрения в практику планирования авиационных работ.

М. СЛАВКОВ,
старший научный сотрудник
ВНИИ ПАНХ ГА,
кандидат экономических наук;

Ю. ЛАЙКОВА,
начальник
планово-экономического отдела
Рязанского авиапредприятия

МОНОКУЛЯРНАЯ ТРУБА



ТРЕБУНА
РАЦИОНАЛИЗАТОРА
И ИЗОБРЕТАТЕЛЯ

В авиационно-технической базе Домодедовского авиапредприятия изготовлен прибор «Монокюлярная оптическая труба с подсветкой лампой РСР-45» для осмотра и дефектации самолетов всех типов в дневное и ночное время. Основ-

ное его назначение — выявлять трещины на высоко расположенных частях самолета и в труднодоступных местах.

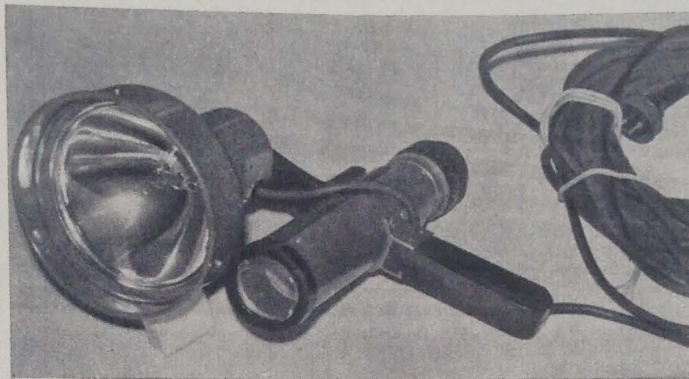
После того, как самолет прибывает из полета, с помощью трубы осматривают фюзеляж, крыло,

шасси, хвостовое оперение, gondoly и лопатки турбин двигателя.

Прибор имеет следующие данные. Его рабочий диапазон — от 0,7 до 12,5 м (с расстояния 15 м размер осматриваемой поверхности равен 1 м²). Увеличение — восьмикратное, поле зрения — 12°, предел разрешения — 3,5 сек., световой диаметр объектива — 50 мм, длина оптической трубы в рабочем положении — 330 мм, вес в собранном виде — ≈ 2 кг, напряжение РСР-45 — 27 В, сила света РСР-45 — 35 000 свечей, длина электрошнура — 10—17 м.

Перефокусировка трубы на нужное расстояние осуществляется перемещением окулярной трубы на величину 45 мм. Точную наводку на резкость проводят вращением-диоптрийного кольца окуляра.

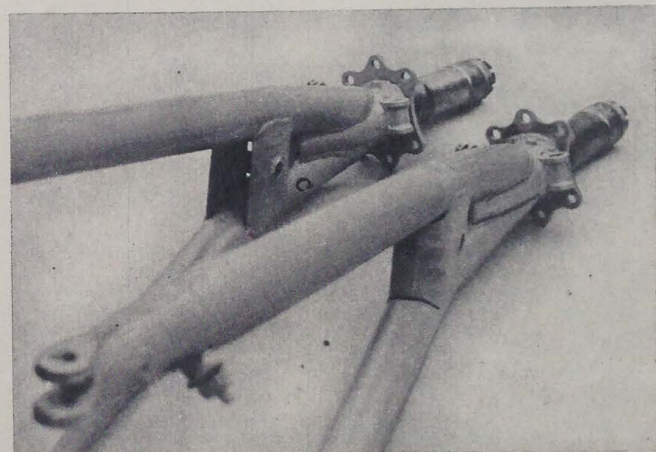
Е. СОТСКОВ,
инженер ОТК АТБ
Домодедовского
авиапредприятия



НЕТ- КОРРОЗИИ

На вертолетах Ми-2, производящих агрохимические работы, глубокой коррозии подвергаются трубы ферм шасси. Они находятся в закрытой полости коробки. Стыки между коробкой и трубами не герметичны, поэтому во внутрь легко попадают пыль, грязь, ядохимикаты и вода. Эта агрессивная среда разрушает защитное покрытие, а затем и сам материал труб до образования критических утонений стенок и сквозных отверстий. Нарушается герметичность воздушной системы вертолета, и фермы преждевременно выходят из строя. Опасность дефекта усугубляется еще и тем, что нет возможности контролировать и устранить его в начале развития коррозии.

Мною в соавторстве с Л. Н. Наумовым предложено во время ре-



монта вертолетов обрезать стенки с обеих сторон коробки. Обрез производится абразивным кругом на уровне окончания сварных швов. Полость коробки становится доступной для осмотра и очистки

от продуктов, вызывающих коррозию труб. На фотографии доработанная ферма обозначена знаком «С».

Н. ДЕНИСЕНКО,
авиатехник завода № 411

СВОИМИ СИЛАМИ

Тепловая машина ТМ-59, с помощью которой удаляется лед с рулевых дорожек и взлетно-посадочных полос, имела ряд недостатков. Один из них — большая разница в мощности реактивного двигателя ВК-1 и двигателя трактора «Беларусь», на шасси которого установлен ВК-1. В результате во время работы машины возникла вибрация, которая выводила из строя раздаточные коробки, гидравлику, задний мост, сцепление, лопались рамы. Как правило, уже после пяти-шести часов работы машина шла в ремонт.

Следуя примеру домодедовцев, рационализаторы автобазы Внуковского авиапредприятия полностью переоборудовали машину. С тягача был снят кузов и вместо него установлена цистерна под топливо для двигателя ВК-1 емкостью семь тонн. Этого количества стало хватать для работы двигателя в течение всей смены (на ТМ-59 цистерна была меньше в два с лишним раза). Полностью реконструирована рама подвески турбины реактивного двигателя. При ее изготовлении использовали испытанный на прочность металл со спи-

санных автопогрузчиков. Усилены рессоры, заменена золотниковая коробка, привод гидравлического насоса НШ-32. Цилиндры, с помощью которых меняется угол атаки воздушной струи, заменены авиационными.

Надежная конструкция новой машины позволила приблизить обороты двигателя ВК-1 к максимальным, увеличить тем самым скорость обработки взлетно-посадочной полосы и рулевых дорожек. Значительно улучшились условия труда водителей. Экономия составила 43 тысячи рублей.

Д. ЗВОНЦОВ,
начальник авиаремонтных
мастерских
автобазы Внуковского
авиапредприятия



**АЭРОФЛОТ:
СТРАНИЦЫ
ИСТОРИИ**

На самолетах Ту-104, которые осенью 1956 года вышли на внутрисоюзные и международные трассы Аэрофлота, Советский Союз открыл новую эру на воздушном транспорте — эру массовых перевозок пассажиров на реактивной технике.

Первый регулярный рейс на самолете Ту-104 за рубеж был совершен 12 октября 1956 года по маршруту Москва — Прага. Экипаж возглавлял командир корабля Б. П. Бугаев, ныне маршал авиации, министр гражданской авиации, Герой Социалистического Труда. А спустя одиннадцать месяцев, в сентябре 1957 года, экипаж Б. П. Бугаева проложил на Ту-104 воздушную трассу Москва — Нью-Йорк. Расстояние до Нью-Йорка и обратно общей протяженностью 18 тысяч километров было преодолено за 24 часа 36 минут.

В мае 1960 года на самолете Ил-18 состоялся полет из Москвы в Буэнос-Айрес, куда по приглашению аргентинского правительства следовала советская делегация. Самолет пилотировал командир корабля Е. П. Барабаш. Рейс проходил с промежуточными посадками в Риме (Италия), Рабате (Марокко), Конакри (Гвинея) и Натале (Бразилия).

Знаменательным событием стал беспосадочный перелет в конце 1962 года экипажа Х. Н. Цховребова на самолете Ту-114 из Москвы в Гавану. Этот полет по сверхдальней трассе (более 10 тысяч километров) над бескрайними пространствами Атлантического океана еще раз убедительно продемонстрировал высокую надежность советской авиационной техники и отличное мастерство пилотов гражданской авиации.

Активный выход СССР на международную арену во второй половине 50-х годов, рост торгового, культурного и спортивного обмена вызвал широкое развитие воздушных сообщений со странами Западной Европы, Азии и Африки. Начинается этап бурного развития международных воздушных сообщений Советского Союза.

В 1957—1958 гг. заключаются соглашения о воздушном сообщении между СССР и Англией, Бельгией, Голландией, Францией, Индией, Объединенной Арабской Республикой. В соответствии с принятыми соглашениями в 1958 году открываются авиалинии, соединившие Москву с Брюсселем, Амстердамом, Парижем, Дели, Каиром, а в 1959 году — с Лондоном.

Во всех этих пунктах учреждаются представительства Аэрофлота. На них возлагается осуществление непосредственных связей с ведомствами гражданской авиации, авиатранспортными предприятиями, туристическими и другими организациями иностранных государств по вопросам эксплуатации договорных воздушных линий. Среди первых полпредов Аэрофлота за рубежом были Н. А. Опришко, П. Ф. Соловей, И. В. Крайнов, М. М. Жеронкин, Т. А. Глушаев, С. С. Павлов, Н. М. Евдокимов, Г. А. Яроцкий.

С наступлением 60-х годов связано интенсивное развитие дальних межконтинентальных трасс Аэрофлота в Азию, Африку, Америку. На основе заключенного в 1961 году соглашения о воздушном сообщении между СССР и Республикой Индонезия открывается (январь 1962 г.) самая длинная для того времени международная авиатрасса Советского Союза Москва — Джакарта. Ее протяженность 10 500 километров. Полеты по ней производились на самолетах Ил-18 с посадками в Ташкенте, Дели и столице Бирманского Союза Рангуне.

В течение 1962 года заключаются соглашения о воздушном сообщении с рядом стран Африки — Гвинейской Республикой, Республикой Гана, Республикой Мали, Королевством Марокко, Республикой Судан, а также со странами Ближнего и Среднего Востока — Сирией и Ираком. Открываются полеты на самолетах Ил-18 по новым международным авиалиниям: Москва — Каир — Хартум — Бамако — Конакри и Москва — Белград — Рабат — Бамако — Конакри — Аккра.

В июле того же года в Гаване подписывается соглашение между Советским Союзом и Республикой Куба об установлении регулярного прямого воздушного сообщения между Москвой и Гаваной. В 1963 году, в тяжелые для героического народа Кубы дни блокады, Аэрофлот проложил функционирующий и поныне воздушный мост Москва — Гавана. Большое

мастерство, мужество и выдержка требовались от наших экипажей при выполнении беспосадочных полетов на самолете Ту-114 по этому сложному маршруту, проходившему вначале через Мурманск и Северную Атлантику, а позднее через Рабат (Марокко).

В 1963—1964 гг. устанавливается регулярное воздушное сообщение между Москвой и Карачи (Пакистан), Коломбо (Цейлон), Дамаском (Сирия), Багдадом (Ирак), Тегераном (Иран), Тунисом, Алжиром; заключаются соглашения о воздушном сообщении с Республикой Кипр, Народной Республикой Конго (Браззавиль).

Быстрое развитие гражданской авиации потребовало новых организационных структур и форм уп-

равления. В 1964 году было образовано общесоюзное Министерство гражданской авиации. На министерство в качестве одной из главных задач возлагалось проведение мероприятий по дальнейшему развитию международных воздушных сообщений, заключение соглашений на эксплуатацию международных авиалиний, создание представительств гражданской авиации за границей, разработка и утверждение тарифов на международные авиаперевозки, обслуживание иностранных самолетов в аэропортах и на воздушных линиях СССР.

Широкое развертывание авиасвязей с другими странами вызвало необходимость изменения организационных форм, методов управления и эксплуатации международных авиалиний. В 1964 году по решению МГА было образовано Транспортное управление международных воздушных линий гражданской авиации (ТУМВЛ ГА). Ему вменялась в обязанность летно-техническая и коммерческая эксплуатация международных линий Аэрофлота. Основной материально-технической базой этого управления стал открывшийся в Москве специально для международных воздушных сообщений Шереметьевский аэропорт.

Сближая страны и народы

В ИЮНЬСКОМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА БЫЛА НАПЕЧАТАНА СТАТЬЯ В. САМОРОКОВА «ПЕРВЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ». В СТАТЬЕ РАССКАЗЫВАЛОСЬ О ЗАРОЖДЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА И ИХ РАЗВИТИИ ДО СЕРЕДИНЫ ПЯТИДЕСЯТЫХ ГОДОВ. ПУБЛИКУЕМАЯ СТАТЬЯ ОСВЕЩАЕТ ПОСЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД В РАЗВИТИИ АВИАЦИОННЫХ СВЯЗЕЙ СТРАНЫ СОВЕТОВ С ДРУГИМИ ГОСУДАРСТВАМИ.

Любопытен факт открытия регулярного воздушного сообщения между СССР и Италией. Оно было установлено благодаря активизации культурных и спортивных связей — приезде Миланского театра «Ла Скала» в Москву и ответному

визиту Большого театра в Италию, проведению футбольных матчей на первенство Европы. Артисты, сборная футбольная команда и около полутора тысяч туристов-болельщиков были доставлены в 1963 году из Италии в Москву так называемыми чартерными (арендованными по договору на определенный срок) рейсами Аэрофлота. Эти рейсы, успешно выполненные на самолетах Ту-114 и Ту-104, вызвали восторженные отзывы итальянских пассажиров, туристических фирм, печати. Власти итальянских городов вручили советским летчикам памятные золотые медали и сувениры.

Такая реакция итальянской общественности привела к открытию в мае 1965 года прямого воздуш-

ного сообщения между Москвой и Римом. Некоторое время полеты осуществлялись только Аэрофлотом. Однако затем авиакомпания «Алиталиа» также начала выполнять регулярные полеты в Москву.

Ускоренными темпами развивались международные воздушные сообщения СССР в восьмой пятилетке (1966—1970 гг.). Этому способствовали возросший экономический и научно-технический потенциал нашей страны, крепнущий международный авторитет Советского Союза, дальнейшая активизация взаимовыгодных связей в сферах экономики, науки и культуры со многими государствами мира. В 1966 году заключаются соглашения о воздушном сообщении с такими ведущими капиталистическими странами мира, как Соединенные Штаты Америки, Япония, Канада, а также с Ливанской Республикой. Открывается новая межконтинентальная трансатлантическая авиатрасса Москва — Монреаль. Первый рейс по этой трассе совершил на самолете Ту-114 экипаж командира корабля Героя Социалистического Труда А. К. Витковского. Устанавливается прямое воздушное сообщение на самолетах Ил-18 между Москвой и Бейрутом.





международных воздушных сообщений СССР. В этом же году подписываются соглашения об установлении прямого воздушного сообщения между СССР и Швейцарией, Турцией, Федеративной Республикой Нигерией, Йеменской Арабской Республикой.

Одним из памятных событий 1967 года было открытие регулярных полетов между Москвой и Токио по транссибирской магистрали. Дело в том, что в силу географического положения нашей страны проходящие над ее территорией международные воздушные трассы создают возможности для многих транспортных комбинаций, выбора наикратчайших и, следовательно, наиболее экономичных маршрутов. Особенно это относится к воздушным путям из Западной Европы на Дальний Восток, в страны Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии.

Не случайно успешные международные рейсы в Токио через Сибирь вызвали за рубежом большой интерес и получили продолжение. В марте-апреле 1970 года по транссибирскому маршруту стали производиться полеты самолетов Аэрофлота и иностранных авиакомпаний («Джал» (Япония) и «Эр Франс» (Франция). В июне того же года к ним присоединилась английская авиакомпания «БОАК». Частота рейсов по этой трассе, соединившей через Москву Лондон и Париж с Токио, увеличилась до 12 рейсов в неделю.

Транссибирская трасса — самый прямой воздушный путь из Западной Европы в Японию. Она на 2,5 тысячи километров короче, чем трасса через Северный полюс, по которой осуществляются полеты самолетов ряда иностранных авиакомпаний. Благодаря этому пассажиры получили значительный выигрыш во времени. Полеты стали более безопасными, так как они проходят теперь над сушей, где имеется сеть запасных аэродромов. Трасса хорошо оборудована в аэронавигационном отношении. Всего лишь за 14 часов самолет Ил-62 доставляет пассажиров из Парижа в Токио, сделав одну короткую остановку в Москве.

Открытие международных полетов по транссибирской магистрали было новым качественным этапом в развитии международных воздушных сообщений СССР. Это выражалось прежде всего в том, что Аэрофлот получил право осуществлять перевозки пассажиров и грузов из стран Западной Европы в Японию и обратно, то есть меж-

ду третьими странами. Таким образом, в 1970 году Аэрофлот прочно и уверенно вышел на широкую международную арену коммерческого сотрудничества с иностранными авиакомпаниями.

В девятой пятилетке авиационные связи СССР с другими государствами получили дальнейшее развитие, которое проявилось в заключении новых соглашений и расширении сети международных линий. Наиболее плодотворно развивалось авиационное сотрудничество с социалистическими странами. На них приходится третья часть международных авиатрасс, открытых в течение девятой пятилетки. Эти трассы соединили Москву с Бургасом, Варной, Лейпцигом, Загребом; Ленинград с Софией, Бургасом, Белградом; Киев с Бургасом, Братиславой, Белградом; Хабаровск с Пхеньяном. Частота полета Аэрофлота в социалистические страны возросла в среднем на 25 процентов. Объем транспортной работы увеличился в два раза и составил 41 процент от всех международных перевозок Аэрофлота. Полеты осуществлялись на самолетах Ил-18, Ту-154 и Ту-134А.

Плодотворно развивались и международные воздушные сообщения с рядом ведущих капиталистических стран.

В ноябре 1971 года было подписано соглашение о воздушном сообщении между СССР и Федеративной Республикой Германии, имеющее важное политическое и экономическое значение для обеих стран. В соответствии с этим соглашением в феврале 1972 года была открыта регулярная авиалиния между Москвой и Франкфуртом-на-Майне, обслуживаемая Аэрофлотом и авиакомпанией ФРГ «Люфтганзой».

Установлению регулярного воздушного сообщения между СССР и ФРГ предшествовала широкая серия чартерных полетов, выполнявшихся самолетами Аэрофлота из западногерманских городов — Франкфурта-на-Майне, Кельна, Мюнхена, Гамбурга, Ганновера, Дюссельдорфа в Москву, Ленинград и Киев для перевозки туристов в обоих направлениях. Рост объемов авиaperезовок между СССР и ФРГ потребовал увеличения частоты регулярных полетов и открытия новых авиалиний.

Во время визита Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева в ФРГ в мае 1973 года в Бонне был подписан дополнительный протокол к согла-

шению о воздушном сообщении. С советской стороны за правительство СССР протокол подписали министр иностранных дел А. А. Громыко и министр гражданской авиации Б. П. Бугаев, с западногерманской — за правительство ФРГ — министр иностранных дел В. Шеель и министр транспорта Л. Лауритцен. Этим документом Аэрофлоту и западногерманской авиакомпании «Люфтганза» предоставлены широкие права, отвечающие интересам обоих партнеров.

В соответствии с дополнительным протоколом в июле 1973 года была открыта авиалиния Франкфурт-на-Майне — Москва — Токио, обслуживаемая Аэрофлотом и «Люфтганзой». За последующие два года частота полетов на прямой авиалинии Москва — Франкфурт-на-Майне увеличилась до четырех рейсов в неделю для самолетов Аэрофлота и трех рейсов — для самолетов «Люфтганзы». В 1974 году открыта новая авиалиния, связавшая Ленинград с одним из крупных промышленных и деловых центров ФРГ — Гамбургом.

23 июня 1973 года во время визита Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева в Соединенные Штаты Америки был подписан протокол по вопросам расширения сотрудничества в области воздушных сообщений между СССР и США. В соответствии с этим протоколом была открыта авиалиния Москва — Париж — Вашингтон (апрель 1974 г.).

В 1973 году была открыта новая авиалиния во Францию, которая связала Москву с одним из центров политической, экономической и культурной жизни Франции — Марселем. Авиалиния проходит по маршруту Москва — Милан — Марсель.

С установлением в 1974 году прямого воздушного сообщения между СССР и Перу авиамаршрут Москва — Лима стал самой протяженной трассой Аэрофлота (более 16 тысяч километров). Трасса проложена через Франкфурт-на-Майне, Рабат и Гавану.

Большим событием в политическом и экономическом плане явилось заключение в 1974 году советско-португальского соглашения о воздушном сообщении — первого межправительственного соглашения между СССР и Португалией. Указанное соглашение дало возможность уже в начале 1975 года установить регулярное воздушное сообщение между Москвой и Лиссабоном. В 1975 году подписано соглашение и установ-

лено прямое воздушное сообщение с Люксембургом.

Исторические решения XXV съезда КПСС, последовательное осуществление ленинского внешнеполитического курса нашей партии прокладывают все более широкую дорогу внешнеэкономическим связям СССР с другими государствами, в том числе и в области авиационного транспорта. В начале десятой пятилетки были заключены соглашения о воздушном сообщении с пятью странами: Республикой Острова Зеленого Мыса, Демократической Республикой Мозамбик, Народной Республикой Ангола, Испанией и Мексикой. На основании этих соглашений Аэрофлот стал выполнять регулярные полеты в эти страны. В 1976 году открыты новые авиалинии, соединившие Москву с Бисау (Республика Гвинея-Бисау), Котону (Республика Бенин), Калькуттой (Индия), Ларнакой (Кипр), Нуадибу (Мавритания), а также возобновлены полеты в Аккру (Гана).

Во втором году текущей пятилетки была проложена еще одна трасса Аэрофлота на американский континент — в Мехико. Мексика стала 78 страной, куда регулярно летают самолеты советской гражданской авиации. Были заключены межправительственные соглашения о воздушном сообщении с Мадагаскаром и Эфиопией. Открыты полеты в эти страны. Установлено регулярное воздушное сообщение между Москвой и Дубровником, Киевом и Варной. В июле нынешнего года заключено 87-е соглашение — о воздушном сообщении с Замбией.

Подводя итоги развития международных воздушных сообщений СССР, можно сделать общий вывод. Суть его состоит в том, что постоянно увеличивается количество стран, с которыми Советский Союз имеет соглашения о воздушном сообщении, расширяется сеть наших международных авиалиний, возрастают объемы авиaperезовок. Все это подтверждает устойчивый характер развития международных воздушных сообщений СССР. Они являются важным фактором, содействующим развитию разносторонних связей и широкого сотрудничества СССР с зарубежными странами, сближению и дружбе народов.

В. САМОУКОВ

На снимках: в международном аэропорту Шереметьево.

Фото В. ГОРЛОВА.

ТРЕТЬЕГО НЕ ДАНО

Иван ХВОРОСТИНА

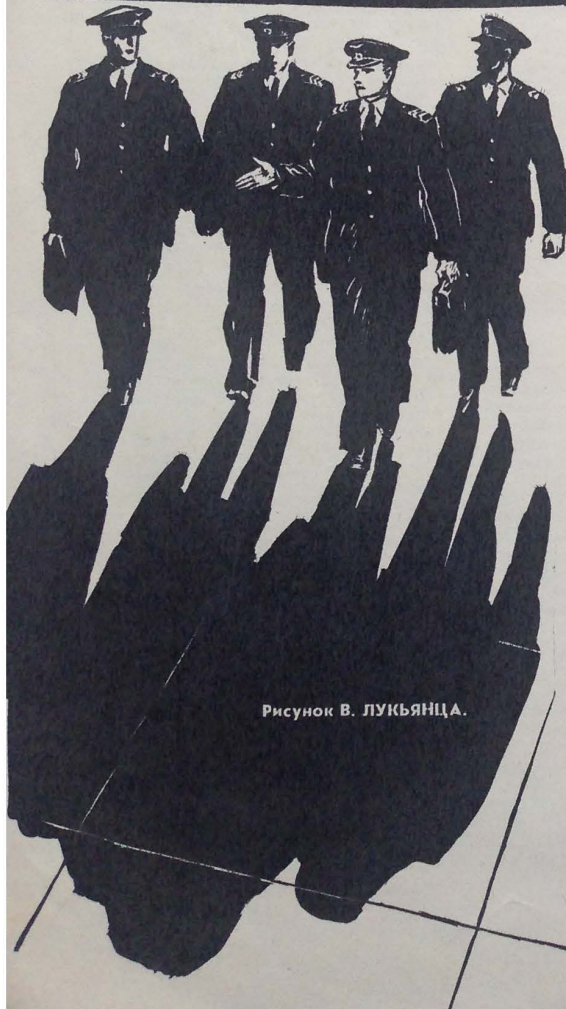


Рисунок В. ЛУКЪЯНЦА.

Вадим автобусом не поехал. Он любил пройтись пешком эти четыре километра, отделяющие аэропорт от аэродрома. К городку вела прямая, как самолетный след, дорога, обрамленная аккуратными рядами тополей. Летом они весело курились пухом, оседавшим белым покрывалом на асфальт, а осенью, как-то разом уронила листву, грустно стояла по обочинам, уткнув в небо голые пики ветвей. В такую пору они щемили сердце своей обнаженной беззащитностью.

Представив эту грустную картину, Вадим даже поемился, будто холодом подуло в самую душу. Такому обостренному состраданию к полям было объяснение: он и сам чувствовал себя неуютно и сиротливо. Просто не верилось, что такое произошло сегодня с ним, вторым пилотом, налетающим в общей сложности больше трех тысяч часов и не имевшим ни одного нарушения.

Он брел прямо по середине дороги, загребая ногами опавшие листья. Листья шуршали и, подхваченные ветром, казались по асфальту буро-желтыми комочками. Глядя на них, Вадим вспомнил школьную учительницу русского языка и литературы Марию Степановну. Она была требовательна к ученикам, ребята ее побаивались и, что греха таить, недолюбливали. Только по простовитию нескольких лет он понял, что Мария Степановна хотела одного: чтобы ученики уходили в жизнь грамотными и образованными, любящими родной язык и литературу так, как любила их она.

Как-то учительница продиктовала предложение «Старушка пошла к шалашу», попросила подумать и ответить, какая в то время была пора года. Все в классе затихли. Мария Степановна ждала долго, но ответа так и не дождалась. Заметила с укоризной: «Как же так, а? Да вы вслушайтесь в каждое слово: «Старушка, — она нажимала на букву «ш», — пошла к шалашу». Все предложение шуршит, как опавшие листья. Осень же была».

Вадим поймал себя на мысли, что именно после этого, поразило его урока он по-другому стал относиться к языку и литературе. Уже к десятому классу он прочитал почти всю русскую и зарубежную классику, хорошо знал советскую литературу. В летном училище был бессменным организатором читательских конференций, литературных диспутов, выступал как признанный авторитет по спорным философским вопросам. Любовь к книге была в нем, и, наверное, не один интеллигент позовидовал бы его теперешней библиотеке.

Под ногами шуршали и шуршали пожелтые листья, и под этот шорох память раскрывала события недавнего утра.

...Напротив штаба на скамейке уже сидели командир корабля Никодим Прохоров и бортмеханик Иван Невзоров. Завидев их издали, Вадим невольно улыбнулся. Прохоров — косая сажень в плечах, литая борцовская шея. Невзоров ростом не вышел, худенький. Он словно подчеркивал богатырскую фигуру командира.

Прохоров, как всегда перед рейсом, был спокоен, казался даже меланхоличным и говорил чуть приглушенным голосом. Он как бы настораживался на полет и в уме проигрывал его. В подразделении знали его манеру и поначалу посчитали это чудачеством. А потом многие заметили для себя перенимали его «чужачество». Этому в немалой степени способствовало то, что Прохоров быстро стал одним из лучших командиров, обойдя в мастерстве ветеранов. Ему даже предложили переучиться на Ту-154 и переехать в столицу, но он наотрез отказался, ничем не мотивируя свой отказ. Впрочем, никто и не спрашивал его об этом. Знали, если Прохоров принял решение, то оно не изменит. Поговаривали, правда, что по каким-то личным мотивам он решил никогда не расставаться с родным городом.

Вадим летал с Прохоровым уже год, многому у него научился и с грустью думал о том, что скоро придется расстаться с этим не очень-то разговорчивым, но удивительно душевным и добрым человеком — скоро Вадима должны ввести в командиры. Прохоров, заметив своего второго пилота, поднялся, радушно протянул руку:

— Здравствуй! — Он снял со скамейки туго набитый портфель желтой кожи. — Садись! Как спалось?

Это был его любимый вопрос. Он задавал его каждому члену экипажа. Прохоров был глубоко убежден, что от того, как выспался человек, зависит его настроение, душевное состояние, работоспособность, быстрота реакции и многое другое, без чего пилоту нечего делать в воздухе.

— Нормально, — привычно ответил Вадим. Вскоре подошел и штурман Николай Бректов. В подразделении он всего три месяца, а с Прохоровым должен был вылетать в пятый рейс. Среднего роста, с бледноватым, по-женски нежным лицом, на котором броско чернела тонкая полоска усов, он был безукоризненно, словно с иголочки, одет, до глянца вышит.

— Вот это блеск! — воскликнул Невзоров. А Вадим добавил:

— Мой батя-мореман сказал бы: сиеет, как корабельный колокол громкого боя, или — как матросская бляха. А вы против соблюдения формы одетый — удивился штурман. Он придирчиво осматривал с ног до головы второго пилота и бортмеханика. Не нашел, видать, изъянов и в задумчивости потрогал кончиками пальцев точеные усики. Не в первый раз его щеголеватый вид становится предметом подшучивания. Какой оборот примет разговор сегодня?

— Коля, признайся по-честному, — подмигнув Вадиму, продолжал Невзоров, — откуда у тебя это самолюбие, самолюбование?

Бректов ничуть не смутился. Наоборот, кар-

тинно выставив вперед ногу с ярко начищенными ботинками с лафосом продекламировал:

— Я проклинаю самолюбие, которым ум наш обман, и проклинаю мир явлений, обманчивых, как слои румян!

— Фауст? — Вадим вопросительно посмотрел на штурмана.

— Точно! Питерку заработал.

— Истину, по этому поводу существует и такое изречение: «Я ненавижу то, что имеет подобие истины, но не есть истина. Я ненавижу плесели из опасения, что их смешают с хлебом».

Бректов не уловил в этих словах скрытой иронии и неуверенно спросил:

— Это... Это тоже Фауст?

Вадим усмехнулся:

— Нет, Конфуций.

— Тот самый, из-за которого в Китае шумок прошел?

Вадим пропустил мимо ушей легковесное «шумок прошел» и подтвердил:

— Тот самый.

— Ну, а как ты относишься к Фаусту?

— Сдержанный, чем к Онегину.

Бректов театрально всплеснул руками:

— Вы только подумайте, он против великого

Гёте!

Вадим успокоил его:

— Я не против Гёте, он гений. Но я за Пушкина, он тоже гений.

— Правильно! — вскричал со скамейки Невзоров. — Помните: «У лукоморья дуб зеленый, златая цепь на дубе том?»

Вадим поморщился: не очень сильное подкрепление. А Бректов тут же пошел в атаку:

— Эх, ты, философ! Это же для детей!

Невзоров обиделся:

— Ну и что? Зато не дьявольская философия твоего Мерфиостфелли!

— Дьявольская, говоришь?.. А кому принадлежат эти, ставшие классическими слова: «Суха, мой друг, теория везде, а древо жизни пышно зеленеет?»

Прохоров все время молчал, полузакрыв глаза. Неразговорчивый сам, он не мешал, однако, таким беззлобным перепалкам — своеобразным разминкам перед рейсом. Следил только, чтобы далеко они не заходили. Вот и сейчас он до хруста в суставах потянулся, посмотрел на часы и встал:

— Все, спектакль окончен! В медсанчасти!

Стартовый врач Тамара Ивановна, старейший работник аэропорта, уже ждала их, стоя в дверях кабинета. Она хорошо знала всех, вылетающих в рейс в ее дежурство. Пилоты шутили, что степень годности к полету любого члена экипажа она может определить за версту. И еще в аэропорту заметила, что Тамара Ивановна питает особое чувство к Вадиму Голубеву, второму пилоту, летящему с Прохоровым.

Так оно и было. Но мало кто знал, чем вызвано это чувство. Тамара Ивановна видела в Вадиме своего сына, тоже летчика, погибшего совсем молодым в самом конце войны. Такой же высокий, гармонично сложенный, с каштанными волосами, всегда аккуратно подстриженными чуть выщипанными волосами. Такие же живые карие глаза.

Тамара Ивановна быстро осмотрела командира, штурмана, бортмеханика. К этому уже привыкли — второго пилота она осматривала в последнюю очередь. Вадим не чувствовал себя уязвленным и не протестовал по поводу «нарушения субординации», как говорил Бректов. Мало ли какая у кого метода. Тут командует эта милая старушка. Так он думал, пока Тамара Ивановна считала у него пульс, а затем трижды (никогда такого не было) измерила давление. Не спеша собрала инструменты, сочувственно посмотрела на Вадима:

— Что случилось, сынок?

И Вадим, и все остальные тут же отметили, что Тамара Ивановна впервые произнесла слово «сынок». Обычно ко всем без исключения — и к молодым, и к пожилым — она обращалась — вставила свое любимое «голубчик». Вадим не успел сообразить, в чем дело, как к столу подошел Прохоров.

— Вы что имеете в виду, Тамара Ивановна? Тут него повышенное давление.

Тут Вадим все понял и почувствовал, как краской заливают лицо. Неужели из-за такой-то мелочки! Накануне вечером Бректов предложил взглянуть к его другу на день рождения. Поехали, поехали песни. Друг Бректова настоял, чтобы они выпили по рюмке коньяка. Постой, постой! Но у Бректова Тамара Ивановна не наша никакая отклонений! Странно! Впрочем, что тут странного? Штурман оказался покрепче. Вадим смотрел в лицо сочувствовавшей Тамаре Ивановне, и первым его порывом было все ей рассказать. Он поколебался мгновение, и услышал растерянный голос Прохорова:

— Как же так? Это, наверное, недоразумение. Я с ним летаю год. Может, прибор привирает?

— Нет, не привирает, — покачала головой Тамара Ивановна. Давление выше нормы.

И сколько в этом голосе было невысказанного, чего-то личного, что Прохоров сник. Лишь машинально спросил:

— Намного выше нормы?

— Нет, не намного, но выше.

— Вот-вот! — думая, что помогает, воскликнул Невзоров. — Что для такого здоровяка это немного?

Прохоров так посмотрел на бортмеханика, что у того пропала охота спорить с врачом.

— Здоровье, правда, у него отменное, но сегодня он к полету не готов. — Тамара Ивановна развела руками и, глядя Вадиму прямо в глаза, неожиданно жестко закончила:

— Извините, в рейс пойдет резервный экипаж.

Они молча вышли из медсанчасти.

РАБОТАЮТ С ОГОНЬКОМ

Наш самолет Ту-154 Западно-Сибирского управления загружался в ленинградском аэропорту «Пулково». Два молодых парня, один из которых исполнил еще и обязанности шофера МАЗа, буквально за десять минут поставили в самолет крупногабаритные ящики общим весом свыше семи тонн. Не успел инженер закрыть багажники, как ребята уехали за партией груза для очередного самолета.

Нередко приходится сталкиваться с тем, что загрузка таких самолетов, как Ту-154, производится нерасторопно. Это и понятно: работа ручная, кропотливая, трудоемкая. А грузчики, которых мы встретили в «Пулково», доказали, что можно работать быстро, с огоньком.

Б. БОЛЬШАНИН,
2-й пилот самолета Ту-154

Редакция связалась с аэропортом «Пулково». Нам сообщили, что этот рейс обслуживали бригады грузчиков В. Григорьев и водитель автомашины, грузчик-совместитель А. Иванов.

ЗАЛОГ УСПЕШНОГО ПОЛЕТА

«Тихо, экипаж отдыхает», — висят таблички на дверях спальных комнат профилактория Красноярского авиапредприятия. Здесь чисто, уют, для экипажей, выполняющих ночные полеты, выделены спальные комнаты, приспособленные для сна в дневное время и удаленные от городских шумов.

К услугам гостей профилактория — два холла оборудованные удобной мягкой мебелью, где можно сыграть партию в шахматы, почитать свежие газеты и журналы. В «Уголке здоровья» врач Г. А. Пустовалова даст необходимые консультации, ответит на вопросы.

Находясь много времени в пути, пилоты и бортрадисты, штурманы и бортпроводники по той порою оторваны от семьи и дома. Работники пищеблока профилактория стараются готовить по-домашнему, угощать с чисто сибирской щедростью и гостеприимством. Вот некоторые из записей в книге отзывов:

«Очень приятно после дальних перелетов поспать в Красноярский профилакторий, где вас угостят вкусными блюдами. Здесь вас ждут заботливые руки, теплые сердца и улыбки», — пишет экипаж командира В. Шенгура. А вот письмо бортпроводников из Ленинграда: «Милые женщины, дорогие хозяйки, спасибо вам за то, что вы своим благородным трудом удлините нам летную жизнь». «Красноярский профилакторий — один из лучших в Советском Союзе», — считают бортехники Дальневосточного управления И. Я. Кожухарь, Н. Х. Габдаев и другие.

«Работать творчески, с высоким чувством ответственности, ответственности. Повышать культуру обслуживания летного состава», — такие обязательные пункты коллективом профилактория Красноярского авиапредприятия. С этими обязательствами коллектив успешно справляется, и ему по праву принадлежит первое место в соревновании среди наземных служб авиапредприятия.

В. АНТИПОВ,
командир корабля Ил-18

ПРОСТОН, ПРИПИСКИ...

Мы выполняем полеты из Воркуты в Норильск с грузами для горно-металлургического комбината. Эти полеты имеют исключительно важное значение для нормальной работы предприятия. Но вот в аэропорту Норильска обслуживание поставлено из рук вон плохо. Бывают случаи простоя самолетов Ан-12 по 5-7 часов под погрузочно-разгрузочными операциями, тогда как при нормальной работе простой может быть сокращен до одного часа.

Основная причина такого положения — плохая организация работы грузовой службы. В аэропорту, который принимает десятки грузовых самолетов за сутки, работает один автопогрузчик. Причем, как правило, он подвозит лишь через 30-40 минут после заруливания самолета на стоянку.

Есть и другие недостатки в работе аэропорта. В погоне за легким выполнением плана некоторые недобросовестные работники идут на приписки. Например, 24 мая самолет Ан-12, следующий в Воркуту, согласно документации был загружен тринадцатью тоннами груза. При контрольном взвешивании в аэропорту Воркута его оказалось всего три тонны.

А. СТОЛЯРОВ,
С. НИКИТИН,
В. МОЩЕНКОВ,
Е. КУБИКОВ,
А. КРУГЛОВ,

командиры кораблей Ан-12
Сыктывкарского авиапредприятия

— Что наконец произошло, черт возьми? — резко спросил Прохоров, глядя на штурмана, но тот шел, отвернувшись в сторону. Вадим пожал плечами.

— А ничего не случилось. Допоздна читал. (Это было правдой). Думал днем отдохнуть, понаряду нам вылетать только вечером. Кто знал, что вызовут раньше.

— Прохоров подозрительно посмотрел на него, и Вадим снова почувствовал, что краснеет. Прохоров махнул рукой:

— Можно идти по домам. Я в штаб. Выйдя на привокзальную площадь, Вадим оглянулся. Брекеты догнал командира и вошел в штаб вместе с ним...

Дома Вадим снял пиджак, ботинки и прилеп на кушетку. На него нахлынуло ощущение полной опустошенности и апатии. Он какое-то время с удивлением прислушивался к этому незнакомому чувству, поддаваясь его расслабляющему действию. Но тут же озлился на себя, вскочил с кушетки: «Этого еще не хватало! Размазали!» Он разделся до пояса, зашел в ванную и долго плескался в холодной воде. Затем докрасна растерся полотенцем, оделся и подошел к телефону. Как это раньше он не подумал позвонить Люсе? Дома ее не оказалось, и он набрал номер диспетчерской. Люся не дала ему и рта раскрыть:

— Вадим, я все знаю! Будь мужественным. Вечером созвонимся. Сейчас я очень занята. «Сам мог бы сообразить, что у нее дел не впролорот», — ругнул себя Вадим и прошелся по комнате. Остановился у стеллажей с книгами. Пробежал рассеянным взглядом по разноцветным корешкам и увидел в самом верхнем ряду серую папку. Слово тоном ударил: «Отец!» В этой папке он хранил заметки из военных газет об отце, его письма к нему в летное училище.

Вадим повертел в руках папку, заколебавшись — открывать или не открывать? И поставил ее на место. Не хотело бередить душу. И все же память услужливо подбросила ему отцовскую фразу: «Стой на земле, сын, как кнехт на причале, — надежно и прочно». Не устоял! Что-то скажет ему теперь старый морской волк? Зазвонил телефон, и Вадим торопливо схватил трубку:

— Слушаю!

— Домовничкаешь? — Это был Брекеты. — А ты настоящий товарищ. Я думал, признаешься старушечки и меня заложисши. Так вот, добро за добро: я звоню по заданию командира. Завтра на предварительную подготовку, а послезавтра — на вылет.

— Что-то?! — Вадим не верил своим ушам. Брекеты рассмеялся.

— Оторопел? Все верно. Мы были у командира подразделения и убедили его, что врачиха просто придирается. Правда, Прохоров поначалу упирался, не хотел вылезать с этим вопросом, как он говорит. Но я настоял. Все теперь шито-крыто.

Вадим некоторое время молчал, ошарашенный этой новостью.

— Алло! Ты куда пропал? — спросил штурман.

— Не разыгрываешь? — неуверенно проговорил Вадим.

— Ты что? Разве это предмет для шуток? Значит, все уяснил?

— Да, да! Большое тебе спасибо!

— Не за что, — небрежно бросил Брекеты. — Надо же выручать друг друга. До завтра. Вадим положил трубку. Как же он мог подудать о штурмане плохо? Вадим вдруг рассмеялся и пустился по комнате впрысидку. Затем, отдышавшись, набрал номер Люси. Когда в трубке раздался ее голос, торжествующе сказал:

— Люсенька, все в порядке! Послезавтра на вылет!

— Как на вылет? — и все тут! Ребята уладили.

— Ну, что ж, — медленно проговорила Люся, и Вадим уловил в ее голосе холодок. — Счастливого полета!

В трубке послышались частые гудки.

2.

Прохоров еще раз окинул взглядом приборную панель и убедился, что все системы работают отлично. Стрелка высотомера застыла на отметке заданного зшелона. Пожалуй, пора включить автопилот и позволить себе немного расслабиться. Он так и сделал, предупредив во внутренней связи экипаж:

— Включаю автопилот!

Прохоров давно заметил: как только самолет переводится на автоматический режим полета, экипаж оживляется, как бы стравливая с себя стартовое напряжение. Сейчас он этого не увидел. И еще он вспомнил, что сегодня перед рейсом не было привычной словесной перепалки. Правда, ребята держались вполне по-дружески, и посторонний не увидел бы того, что заметил Прохоров: между ними словно полета обязательно поговорит с экипажем на чистоту, а сейчас хотел сказать что-нибудь обидное, но не успел. На приборной доске ярко вспыхнула красная лампочка. И тут же послышался не доклад, а скорее удивленный возглас бортехника:

— Стружка в масле первого двигателя!

Прохоров тотчас принял решение и командовал:

— Второму пилоту взять управление на себя!

— Есты! — Вадим выключил автопилот и крепко сжал в руках штурвал.

Повышенное внимание — снова раздался голос командира. — Включаю первый! — Он перевел рычаг на малый газ, а затем выключил двигатель совсем. В то же мгновение Вадим почувствовал на педалях и штурвале перегрузку, самолет попытался «вилить» в сторону нера-

ботающего двигателя, но Вадим энергично парировал рулями эту попытку. «Молодец!» — отметил про себя Прохоров и вслух:

— Беру управление! Бортехнику: выключить генератор, пожарный кран и надув кабины первого! Открыть кран перекрестного питания двигателя!

Невозро уже пришел в себя и четко выполнял все команды. Прохоров спросил у штурмана:

— Где находимся? Погода по трассе? Брекеты ждал эти вопросы и тут же ответил:

— До конечного пункта двести километров. Заспанный аэродром тоже в двухстах километрах. Погода отличная.

— Ясно! Идем в конечный пункт.

Прохоров нажал на кнопку и, когда в дверях пилотской кабины появилась бортпроводница, распорядился:

— Света, лично проверьте, как застегнули привязные ремни пассажиры. Лично!

— Понятно, — спокойно ответила проводница и скрылась за дверью.

— А Прохоров вышел в эфир:

— Отказал двигатель! Иду на одном! Прошу вынужденную посадку!

— Поняли! Принимаем меры! — ответила земля.

Прохоров хорошо знал, что это за меры. Диспетчер немедленно очистит воздушную зону, направляет на запасные аэродромы подлетающие самолеты и не выпустит ни одного в полет. К посадочной полосе помчатся «скорые помощи» и пожарные машины. Все службы аэропорта теперь начеку.

Уже перед самой посадкой Прохоров сносил глаза на Вадима. Тот плотно сжал губы, был спокоен и решителен. Впрочем, командир мог и не смотреть на своего второго пилота, чувствуя, как уверенно держит Вадим штурвал и синхронно помогает Прохорову переключать на грузки на рулях управления.

Когда самолет погрузил в аэровокзал и затих на стоянке, Прохоров откинулся на спинку кресла и так сидел некоторое время, закрыл глаза. Потом встал и вышел в пассажирский салон. Здесь царил знакомое будничное оживление. Морзя в щеголеватой форме помогал девушке надеть плащ, парень с вислыми усами доставал с полки зачехленную гитару, одетая по-старомодному старушка урезонивала внучку, которая весело хлопала в ладоши и приговаривала:

— Пляхали! Пляхали!

Прохоров подождал, пока последний пассажир покинет самолет, подошел к бортпроводнице и пожал ей руку:

— Спасибо, Света!

И сел в машину на землю. Вслед за ним вышли остальные члены экипажа. Все четверо молча зашагали по бетону к диспетчерской. Они все еще находились под впечатлением этого полета и могли только гадать, почему вышел из строя двигатель. Позже они узнают, что в нем был заводской дефект, а экипаж действовал исключительно четко и честно.

Отвиги мысленно эти действия экипажа, Прохоров подумал, что ему не придется заводить с ребятами разговор на чистоту, который он планировал в полете. Вряд ли была теперь в этом необходимость. Такой случай, не часто выпадающий на долю пилота, наверняка все поставит на свои места. Люди, и частью вышедшие из подобной ситуации, не могут не проникнуться друг к другу особым чувством дружбы, симпатии. Прохоров похлопал по плечу второго пилота:

— Такие вот пироги. Молодцом все держался. А тебя от полетов отстраняют.

Сказал это и почувствовал в своих словах фальшь. Конечно же, пад, что в Вадимом все обошлось благополучно. Но чуть подкашивало, что второй пилот сказал ему неправду, и в глубине души Прохоров не мог простить себе того, что поддавался уговорам штурмана и пошел к командиру подразделения. Он даже не знал, на кого больше злиться: на себя, на Вадима или на Брекеты. А молчать, и впрямь, как говорил Брекеты, дело выведенного яйца не стоит? Так ли уж велика вина Вадима? Эка беда — давление чуть подскочило! Оно может повыситься от элементарного нервного возбуждения. И, наверное, второй пилот прав: к вечеру, к сроку их вылета, оно вошло бы в норму.

Но чем больше Прохоров убеждал себя в этом, тем больше чувствовал зыбкость своих доводов. Такая мягкотелость серьезно покачнуло его авторитет в его же собственных глазах. Понимая это, он нервничал, но изо всех сил сдерживался, хотя в общем-то это было заметно.

— Такие пироги, — повторил Прохоров, чтобы чем-то заполнить паузу.

Вадим чуть улыбнулся и ответил:

— Сто лет проживем.

— Послуша ветерку волна, но прочь бежит от валуна, — глубокомысленно заметил Брекеты.

«Опять «Фауст», — отметил Вадим. И вдруг вспомнил, что штурман и тогда на днях ридился, бравировал изречениями Гёте. Наклонившись к своей соседке по столу, он с чувством горючил: «Хочет пить — пусть гроздь давит, кто ждет чудес — пусть чудо славит». Девушка покраснела, приняв за «чудо» себя. Это воодушевило Брекеты, и он с еще большим подъемом прошептал ей: «Неутомимо клал я и сжал и находил лишь уголь и отвал». Тут девушка засмеялась: «Плохо искали!»

Сейчас Вадим подумал, что Брекеты хорошо проштудировал «Фауста», выписал и заучил образные реплики и пересыпал ими свою речь. Интересно, почему он взял «Фауста»? Может, не читал больше ничего? Вадим отмахнулся от этих мыслей: надо с собой разобратся.

(Окончание следует).



Раздел ведет
международный арбитр
Юрий ЗАРУБИН

ПАССАЖИРЫ «БЕЛОЙ ЛАДЬИ»

Играет ли ваш сын или дочь в шахматы? Нет еще? Жаль!

Шахматы — прекрасное средство для развития и совершенствования волевых качеств и навыков. В этой игре необходимы дисциплинированность мысли, решительность, хладнокровие, мужество, стойкость. Несколько часов продолжается иногда партия. Трудно не отвлекаться столько времени и провести партию без этих качеств последовательно, логично нельзя.

Занятия шахматами, требующие усидчивости, хорошо влияют на детей: исчезает рассеянность, ребята становятся собранными, луч-

ше учатся. Процесс игры, особенно атака и защита в партии, способствуют формированию волевых качеств. Успех сопутствует тем, кто смело атакует, мужественно обороняется, не боится риска, борется до конца.

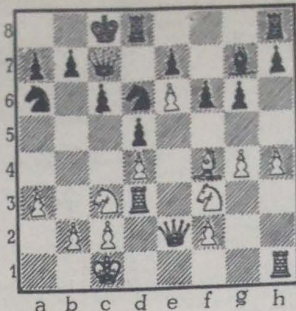
Несколько слов о «Белой ладье». Это — всесоюзные пионерские соревнования. В нынешнем году они проводились уже в девятый раз. Финал состоялся летом в старинном украинском городе Житомир. Место было выбрано не случайно. Здесь, на родине основоположника практической космонавтики академика С. П. Королева, шахматы очень популярны, а команда городской школы № 25 четвертый год подряд становится чемпионом Украины. В этой школе шахматы уже многие годы — полноправный предмет, по которому выставляются оценки в журнал. Конечно, не все ученики станут звездами первой величины. Да это и не нужно. Но если Древняя игра поможет им дисциплинировать себя, воспитать характер, привьет им чувство прекрасного — этого немало. Старайтесь, чтобы и ваши дети стали пассажирами «Белой ладьи».

А теперь посмотрите, как играют лучшие ребята. Партия, которую мы приводим, сыграна в Москве, в соревновании команд пионерских дружин, борющихся за право представлять столицу на финальных состязаниях в Житомир.

СТЕПАНЯН — КИСЕЛЕВ

«ЗАЩИТА КАРО-КАНН»

1. e4 c6 2. d4 d5 3. Kc3 g6 4. Kf3 Cg7 5. e5 Cf5 6. Cd3 C: d3 7. Ф: d3 Kh6 8. e6! f6 (если 8... le, то 9. Kf5 с угрозами 10. K: e6 и 10. K: h7) 9. Cf4 Ka6 10. 0—0 Kf5 11. g4 Kb6 12. h4 Kh4 13. Fe2 Fc7 14. a3 Ka6 15. Ld3 0—0



16. Kb5! Фb6 (на 16... cb7 следует 17. Лс3) 17. K: d6+ ed 18. e7 Лd e8 19. Фe6+ Kpb8 20. C: d6+ Kpa8 21. Лb3 Фа5 22. Фd7 и через два хода черные сдались.

Армен Степанян учится в московской школе № 891.

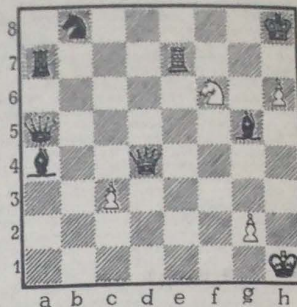
ПОБЕГ НЕ СОСТОЯЛСЯ

В 1933 году в городе Аустерлице (Австрия) на специальной выставке вещей, связанных с Наполеоном I, демонстрировались шахматы из слоновой кости и перламутра. Шахматы эти, преподнесенные друзьями Наполеону в последние годы его жизни, интересны тем, что внутри нескольких фигурок был спрятан план побега Наполеона с острова Святой Елены.

Шахматы должен был вручить Наполеону один из доверенных офицеров, который внезапно умер по пути через океан. Подарок вручил другой человек, не знавший их тайны, и Наполеон, ничего не подозревая, до конца дней пользовался им, а умирая, завещал своему сыну. Если бы он знал...

НАШ КОНКУРС

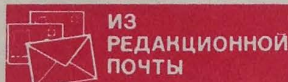
ЗАДАНИЕ № 9



Белые: Kph1, Фd4, Le7, Kf6, пешки — c3, g2, h6 (7 фигур). Черные: Kpb8, Фа5, La7, Ca4, Cg5, Kb8 (6 фигур). Белые начинают и дают мат в два хода. 2 очка.

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО...

...шестеро из 12 чемпионов мира — ученые. Ласкер — профессор математики и философии, Капабланка и Алехин — доктора права. Эйве — профессор математики, Ботвинник — доктор технических наук. Петросян — кандидат философских наук; ...защита Каро-Канн, начинающаяся ходами 1. e4 c6 (этот дебют разыгран в приведенной выше партии), изобретена в XIX веке венским шахматистом М. Канном, а в 1886 году немецкий мастер Г. Каро опубликовал первые анализы ее вариантов.



ЕЩЁ ОДНА МЕЖДУНАРОДНАЯ

Аэропорт Борисполь — крупная воздушная гавань Украины. Отсюда регулярно совершаются рейсы в различные города нашей страны и за рубеж. Особенно оживленным становится движение на авиатрассах, связывающих столицу Украины с Народной Республикой Болгарией. На линии Киев — София самолеты курсируют ежедневно. В прошлом году наши авиаторы проложили еще одну трассу — на Буэнос-Айрес. А 25 мая этого года было положено начало третьей регулярной воздушной линии, которая связала Киев с болгарским городом Варной. Первыми пассажирами турбореактивного Ту-134, следовавшего рейсом на Варну, стали труженники Киевской области и города Донецка, вылетавшие на отдых во всемирно известную здравницу «Золотые пески». Им были вручены памятные значки и сувениры.

г. Киев.

ВСТРЕЧА В УЧИЛИЩЕ

Пятнадцать лет назад окончили Кирсановское авиационно-техническое училище и разъехались по разным уголкам страны его первые выпускники. И вот недавно многие из них сошлись в училище. По-разному сложились их судьбы. Но каждый навсегда сохранил в сердце теплое чувство к училищу, его преподавателям, давшим им путевку в жизнь. В. Х. Фриев, окончив Академию гражданской авиации, сейчас — заместитель начальника Ленинградского

авиационно-технического училища по политико-воспитательной работе М. Еришовцев и воспитательной работе бортижнекерами на Ту-154. Работают представители первого выпуска и в самом училище. Это заместитель начальника по политико-воспитательной работе В. В. Гоцев, старшие преподаватели В. В. Соколов, И. А. Евсеев, В. И. Татарников.

Аплодисментами, цветами были встречены в клубе первые выпускники. Начальник училища Д. А. Миронок рассказал о его истории, о работе выпускников после окончания учебного заведения. Потом выступили гости. Они поблагодарили руководителей училища за организацию встречи, рассказали о том, как они используют полученные знания при обслуживании авиационной техники.

Первые выпускники возложили цветы к обелиску в честь гражданских авиаторов, погибших в Великой Отечественной войне.

г. Кирсанов.

Л. КУКИН

ОЧЕРЕДНОЙ ВЫПУСК

Недавно состоялся семнадцатый выпуск курсантов Выборгского авиационно-технического училища имени маршала авиации С. Ф. Жаворонкова. Гражданская авиация получила большой отряд хорошо подготовленных специалистов.

Выпускники наряду с теоретическими знаниями получили и практические навыки. С этой целью на учебном аэродроме они производили съемку и установку авиадвигателей на вертолете, самолете, замену того или иного агрегата или прибора. 99,7 процента выпускников сдали экзамен по практике на хорошо и отлично.

На подсчете утверждены кандидаты, имеющие право после окончания училища поступать в вузы гражданской авиации. Среди них, в частности, секретари комсомольских организаций подразделения В. Кириллов, К. Гарифуллин, М. Иванов.

г. Выборг.

М. ЮРНЕВИЧ

СТРЕМЛЕНИЕ ТВОРИТЬ

В Рыльском авиационно-техническом училище в последние годы внедрено более 200 рационализаторских предложений. Их авторы — преподаватели и курсанты. Стимулированию творческой деятельности молодежи во многом способствуют организованные при всех крупных лабораториях кружки технического творчества. Под руководством преподавателей курсанты делают стенды, макеты, тренажеры, снимают диафильмы.

Интересная работа, например, проведена в лаборатории телевидения. Ее заведующий А. Н. Тышковский и старший преподаватель А. А. Семенов создали стенды исследования ламповых и транзисторных усилителей низкой частоты. К осуществлению проекта привлеклись члены кружка В. Андреев, Н. Брянц и А. Клявлин. Они изготовили отдельные элементы, собрали ряд узлов и деталей. Стенд был представлен на ВДНХ СССР и получил бронзовую медаль.

Курсанты В. Захаров и В. Саракуца участвовали в изготовлении трехканальной приставки к телевизору, также разработанной А. Н. Тышковым. Она представляет собой трехлучевую осциллограмму, который действует в диапазоне звуковой частоты, позволяет снимать осциллограммы в нескольких точках и визуально видеть графики на одном экране. Благодаря этому намного ускорилось проведение лабораторных занятий.

В 1975 году на ВДНХ демонстрировался экспонат преподавателя училища И. П. Майолы — заменяющий телеграфный ключ. Он был удостоен бронзовой медали. Это не первая работа И. П. Майолы, получившая заслуженную оценку специалистов. Человек, влюбленный в технику, находится в постоянном поиске и выражает своей энергией курсантов. Под его руководством они разработали ряд стендов, наглядных учебных пособий, методических указаний. Работа рядом с талантливым рационализатором многое дала им.

Занятия в кружках развивают у курсантов любознательность, инициативу, приучают их к самостоятельной деятельности. Как правило, члены кружков — отличники учебы.

г. Рыльск.

С. БОНДИН,
нештатный корреспондент

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

Художественный редактор И. Г. САГАЯДАК.

Корректор А. А. СОЛОВЬЕВА.

Подп. к печ. 22.07.1977 г.
Адрес редакции: 125836, ГСП, Москва, А-167.

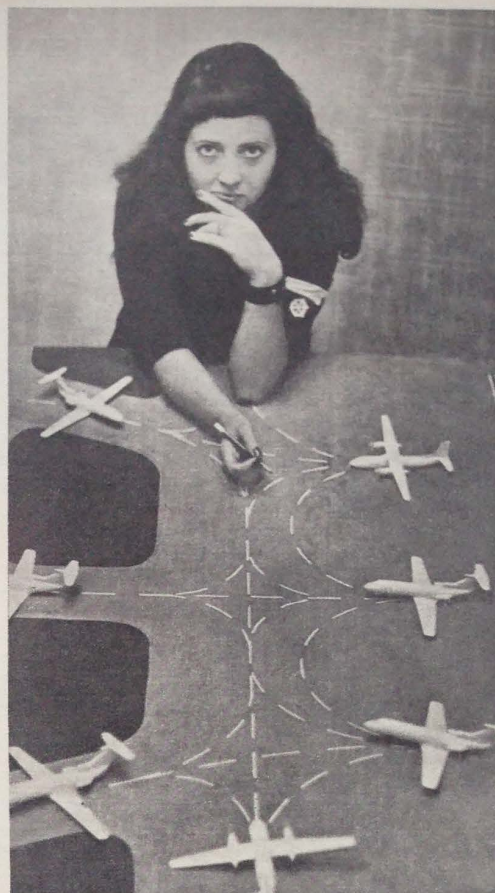
Печ. л. 4. Уч.-изд. л. 9
Ленинградский проспект, дом 37а. Тел. 155-55-44, 155-58-07.

Формат 70x108¹/₄. Зак. 1132
3-я типография Воениздата.

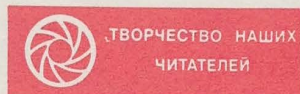
Рукописи не возвращаются.



Э. МАШКОВ (Ташкент). Юнкор.



В. ИСАЕВ (Москва). Где стоять самолетам!



Г. БАГДАСАРЯН (Ереван).
Первая проба.

В. ГРЕБНЕВ (Киев). Встреча
с интересным человеком.
(Командир корабля Ту-154
Бориспольского авиапред-
приятия, пилот 1-го класса
Н. Ф. Щекин в гостях у уча-
щихся подшефной школы).

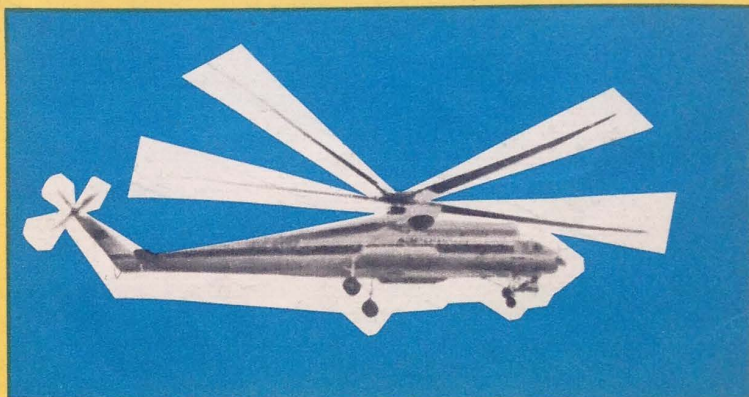


ВЫПИСЫВАЙТЕ • ЧИТАЙТЕ • ВЫПИСЫВАЙТЕ • ЧИТАЙТЕ

Дорогие читатели! Многие из вас постоянно интересуются развитием авиации, новинками авиационной техники, заворающим днем Аэрофлота — крупнейшей авиакомпании мира. Многие хотели бы познакомиться с романтикой голубых дорог, с героическими буднями тружеников пятого океана, ветеранов войны и труда. Об этом вы узнаете, если будете выписывать и читать журнал «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ».



В журнале вы сможете прочитать о научных поисках в области гражданской авиации, о подготовке летных и инженерно-технических кадров, о многих «профессиях» самолетов и вертолетов. Как и прежде, видное место в журнале займет литературный раздел. В нем будут публиковаться повести и рассказы, очерки и стихи, юморески на авиационные темы. Будут широко представлены красочные цветные и черно-белые иллюстрации — фотографии, рисунки.



4.20
- 3.60
= 60

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ ПРИНИМАЕТСЯ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ ВО ВСЕХ ОРГАНАХ «СОЮЗ-ПЕЧАТИ», А ТАКЖЕ ОБЩЕСТВЕННЫМИ РАСПРОСТРАНИТЕЛЯМИ. ПОДПИСНАЯ ЦЕНА НА ГОД — 4 РУБЛЯ 20 КОПЕЕК. НАШ ИНДЕКС — 70226.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ МАССОВЫЙ ЖУРНАЛ

ГРАЖДАНСКАЯ
АВИАЦИЯ

Цена 35 коп. Индекс 70226.