

10-81

С. Зен.

ISSN 0017-3606



АВИАЦИЯ

ГРАЖДАНСКАЯ

• ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ МАССОВО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ЖУРНАЛ •





Богатые всходы дает широкое движение на всей стране движение настоящих специалистов производства свое мастерство и знания трудовой путь, но и учит их достойно работать.

Почти тридцать лет работы № 404 Владимир Алексеевич того разряда. Неизменно в досрочное выполнение плановой почерк ветерана. По такому же почерку можно узнать

Алексеевича. А их немало на за успехи ударника коммунистическо отмечены высокой правительством Трудового Красного Знамени.

глан не должен укрываться от зоркого глаза говорит В. А. Бряжев своему воспитанни-

Фото В. ГРЕБНЕВА.



АВИАЦИЯ ГРАЖДАНСКАЯ

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

№ 10 (октябрь) 1981 г.

ИЗДАЕТСЯ С 1931 ГОДА

© «Гражданская авиация»

В НОМЕРЕ:

ПОД СОЛНЦЕМ СОВЕТСКОЙ КОНСТИТУЦИИ	1
УКРАИНА: РЕЗЕРВЫ РОСТА АВИАПЕРЕВОЗОК	2
КНЯЗЕВА И. ПО ПРАВУ ХОЗЯЕК	6
БЕЛЯЙ В. ПРИНЦИПАЛЬНОСТЬ КОММУНИСТА	7
ЛЕВКИН Д. ЧТО ПОКАЗЫВАЕТ ОПЫТ	8
КУРИЦЫН А. ТРУДОВОЙ ВКЛАД МОЛОДЫХ	9
ЦУРИКОВ Н. И СТАЛ ПИЛОТ ЛАУРЕАТОМ	10
КАЛИНИНА Л. ДУША КОЛЛЕКТИВА	10
КОПЫШЕВА Н. СТРОЯТ «ДОБРЫ МОЛОДЦЫ»	11
БЕЛЯЕВ М. БУДНИ ВЫСШЕГО ЛЕТНОГО	12
КИТОВ Е. РУБЕЖИ АВИАРЕМОНТА	14
ГЕРАСИМОВ В. ПУТЕВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ НА ВПП	18
МАРЧЕНКО А. ЗИМА НЕ ЗАСТАНЕТ ВРАСПЛОХ	19
МИХАЙЛОВ П. ПАРИЖ, АВИАСАЛОН—1981	20
ПОТАПОВ Н. ИНФОРМАЦИЯ ИЛИ ДЕЗИНФОРМАЦИЯ?	23
МАНАКОВ В. КАЖДОМУ ПОЛЕТУ — ОТЛИЧНУЮ ПОДГОТОВКУ	23
СЕЛЯКОВ Л. СЕМЕЙСТВО ТУ-134	24
МАЙБОРОДА А., ПЫШКИНА С. ТАЛОН ДИСЦИПЛИНИРУЕТ	25
МОРОЗ А. ДИСПЕТЧЕР ТРАНЗИТА	26
МИТРОШЕНКОВ В., ЦЫМБАЛ Н. СЛОВО О ГАГАРИНЕ	27
АЛЯКРИНСКИЙ Б. БИОРИТМЫ В НАШЕЙ ЖИЗНИ	28
КИРСАНОВ В. ИДУТ ПИСЬМА...	28
САЛЬНИКОВ С. ЗАБИТЬ СВОЙ ГОЛ	30
КУЛИКОВ В. ПОСЛЕ РЕЙСА НА СТАДИОН	31
НОВЫЕ КНИГИ	32
СТИХИ	32

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: новые реактивные самолеты Як-42 расширяют географию своих полетов по внутрисоюзным и зарубежным авиалиниям. В настоящее время они летают из Москвы в Краснодар, Нальчик, Полтаву и Херсон, из Донецка — в Киев, из Киева — в Прагу (ЧССР), из Ленинграда — в Хельсинки (Финляндия). Эти комфортабельные корабли пользуются большой популярностью среди советских и иностранных авиапассажиров. На снимке: Бориспольский аэропорт. Самолет Як-42 перед очередным международным рейсом Киев — Прага.

Фото Е. ТАРАСЕНКО.

ПОД СОЛНЦЕМ СОВЕТСКОЙ КОНСТИТУЦИИ

7 октября — День Конституции СССР. Основной Закон Страны Советов, принятый после всенародного обсуждения на внеочередной седьмой сессии Верховного Совета СССР в октябре 1977 года, можно назвать манифестом подлинных прав и свобод человека. Разработанный под непосредственным руководством Центрального Комитета партии, его Политбюро и лично Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева, этот выдающийся политический и идейно-теоретический документ современности провозглашает и закрепляет основы общественного строя и политики Советской страны, устанавливает права, свободы и обязанности граждан, принципы организации и цели социалистического общенародного государства. Новая Конституция СССР, подчеркивалось на XXVI съезде КПСС, открыла более высокий этап в развитии социалистической демократии. Все активнее становится участие советских людей в управлении делами общества и государства.

Работники предприятий и организаций гражданской авиации, как и все советские люди, гордятся новой Конституцией, пользуются всей полнотой социально-экономических, политических и личных прав и свобод, провозглашенных и гарантированных Основным Законом. Среди них право на труд, на выбор профессии, право на отдых, охрану здоровья, материальное обеспечение в старости, в случае болезни, право на жилище, на образование.

Аэрофлот ныне представляет собой большую дружную семью, в которой трудятся представители практически всех национальностей и народностей, населяющих нашу страну. На каждую тысячу работающих на предприятиях гражданской авиации приходится сейчас четыреста семь дипломированных специалистов. Из них сто семь — с высшим образованием. В десятой пятилетке среднемесячная заработная плата в целом по Аэрофлоту возросла на 8,4 процента. За минувшее пятилетие для авиаторов и членов их семей построено около 1 миллиона 400 тысяч квадратных метров жилой площади. В 1976—1980 годах свыше 230 тысяч авиаработников смогли отдохнуть, поправить свое здоровье по бесплатным и льготным путевкам в профсоюзных здравницах.

Еще более широкая программа социального развития трудовых коллективов Аэрофлота намечена на одиннадцатую пятилетку. Заметно возрастут общественные фонды потребления, заработная плата авиаработников, размеры пенсий по возрасту и инвалидности. В новом пятилетии будет построено еще свыше 1 миллиона квадратных метров жилой площади. Проектом плана предусмотрено ввести в строй дошкольные детские учреждения на 7000 мест, больницы на 630 коек.

Каждая статья нашей Конституции пронизана прежде всего заботой о человеке-труженике, о его духовном, материальном и культурном росте. Одновременно Основной Закон направлен на повышение гражданской ответственности каждого человека перед обществом. Обязанности гражданина четко и ясно изложены в соответствующих статьях Конституции. В одной из них, в статье 60-й, записано: «Обязанность и дело чести каждого способного к труду гражданина СССР — добросовестный труд в избранной им области общественно полезной деятельности, соблюдение трудовой дисциплины». Конкретным выражением самоотверженного труда является социалистическое соревнование. Растет накал трудового соперничества и в подразделениях Аэрофлота. Авиаработники настойчиво борются за высокую производительность полетов, экономию горюче-смазочных материалов. Ширится движение за превращение Аэрофлота в эталон на транспорте.

Многие авиаспециалисты выполнили ко Дню Конституции личные задания текущего года. Энтузиазм людей, помноженный на беззаветный труд, — надежная гарантия достижения новых успехов в выполнении производственных планов и принятых обязательств.

Более 12 миллионов пассажиров, около 250 тысяч тонн грузов, свыше 38 тысяч тонн почты — таков объем транспортной работы Украинского управления гражданской авиации в первом году одиннадцатой пятилетки.

Насколько успешно выполняются возросшие плановые задания и принятые социалистические обязательства! Какие резервы поставлены на службу производству с тем, чтобы досрочно завершить государственную программу 1981 года и пятилетки в целом, с честью претворить в жизнь решения XXVI съезда КПСС!

Эти вопросы были обсуждены за редакционным «круглым столом» с украинскими авиарботниками — руководителями управления и трудовых коллективов, передовиками производства.

В беседе участвовали: начальник Украинского управления, заслуженный пилот СССР А. М. ГОРЯШКО; заместитель начальника управления по политико-воспитательной работе, член Бориспольского горкома Компартии Украины

В. Т. НАЧАЛОВ; секретарь Украинского республиканского комитета профсоюза авиарботников И. Д. ЗВИННИК; командир Бориспольского ордена Октябрьской Революции авиапредприятия И. Г. СМЕЛЯНСКИЙ; командир Киевского авиапредприятия В. А. ШВЕЦ; пилот-инструктор подразделения самолетов Ту-154, кавалер ордена Трудового Красного Знамени В. Н. ЕФРЕМЕНКО; диспетчер-инструктор автоматизированной системы управления воздушным движением Г. И. ШАТРОВ; старший диспетчер службы УВД В. П. БЕЛОБРОВ; бригадир бригады по техническому обслуживанию авиационной техники А. П. ДЕЙНЕГА; инженер-технолог, секретарь партийной организации службы организации пассажирских перевозок (СОПП) Е. П. БОРИСОВА; начальник комсомольско-молодежной смены СОПП Н. А. ДОБРОВОЛЬСКАЯ; бортпроводница, член Бориспольского горкома Компартии Украины Г. А. БОНДАРЬ.

Публикуем запись этой беседы.

УКРАИНА • РЕЗЕРВЫ РОСТА • АВИАПЕРЕВОЗОК

Беседа за «круглым столом» журнала
в Украинском ордена Трудового Красного Знамени
управлении гражданской авиации

А. М. ГОРЯШКО:

ПЛАНЫ — В КОНКРЕТНЫЕ ДЕЛА

— Украинское управление — одно из самых крупных в Аэрофлоте. На его долю приходится десять с лишним процентов перевозок пассажиров и грузов, выполняемых нашей отраслью. Это весомый вклад в работу воздушного транспорта, в авиационное обслуживание населения и народного хозяйства страны.

К настоящему времени общая протяженность авиалиний, по которым летают самолеты нашего управления, составляет почти 100 тысяч километров. Они проложены во все концы страны, а также за рубеж — в Германскую Демократическую Республику, Болгарию, Венгрию, Польшу, Югославию, Австрию, Францию, ФРГ и Швейцарию. Недавно на новом самолете Як-42 начаты полеты по международной авиатрассе Киев—Прага.

В минувшей пятилетке заметно укреплена материально-техническая база наших авиапредприятий. Построены семь взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием для приема современных самолетов типа Ил-86, Ту-154 и Ту-134. Ведется строительство нового аэровокзального комплекса во всеобщей здравнице Симферополе. Внедрены сотни новейших радиотехнических средств.

На одиннадцатую пятилетку Украинскому управлению установлен наибольший за всю его историю объем авиатранспортной работы: из аэропортов республики предстоит отпра-

вить 67 миллионов пассажиров и полтора миллиона тонн грузов и почты. Причем в значительной мере прирост авиаперевозок мы должны дать за счет увеличения отправок на собственном парке самолетов.

Отсюда и вытекают главные направления всей нашей производственно-хозяйственной и политико-воспитательной работы. Это прежде всего — максимально эффективное использование основных производственных фондов, всемерная экономия трудовых, материально-технических и финансовых ресурсов, обеспечение высокой безопасности и регулярности полетов, культуры обслуживания пассажиров и грузоотправителей.

Первоочередная задача — выполнение государственного плана 1981 года. Следует отметить, что как в управлении, так и во всех наших трудовых коллективах формирование и проработка этого плана проходили исключительно организованно и тщательно. Повсеместно, исходя из требований постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении планирования и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности производства и качества работы», плановые задания были глубоко продуманы, экономически обоснованы, сбалансированы с имеющимися ресурсами.

Учитывались и те изменения, которые с начала одиннадцатой пятилетки вводились министерством в систему планирования деятельности управлений, производственных объединений и эксплуатационных предприятий гражданской авиации. Проводилось широкое обсуждение планов на общих собраниях, их обстоятельная защита в вышестоящих инстанциях.

Все это способствовало разработке и принятию на всех уровнях реальных планов — с

одной стороны, достаточно напряженных, а с другой — соответствующих возможностям наших коллективов. Это убедительно подтверждается итогами работы. Так, план первого полугодия Украинское управление и его предприятия успешно выполнили по всем основным и расчетным показателям. Получено около четырех миллионов рублей сверхплановой прибыли. В социалистическом соревновании наилучших показателей в управлении добились наши столичные авиапредприятия — Бориспольское и Киевское. Достигнутое — результат высокой трудовой и политической активности авиарботников, большой организаторской и политико-воспитательной работы командно-руководящего состава, политработников, партийных и общественных организаций.

Какими путями трудовые коллективы добиваются выполнения плановых заданий и принятых социалистических обязательств? Об этом, я думаю, лучше расскажут руководители наших ведущих авиапредприятий и передовики производства.

И. Г. СМЕЛЯНСКИЙ: КУРСОМ ИНТЕНСИФИКАЦИИ

— Коллектив Бориспольского авиапредприятия можно считать еще молодым. В прошлом году мы отметили свое двадцатилетие. Но за эти годы сделано многое, и наше предприятие по праву является головным в управлении. Оно располагает современными маги-

стральными самолетами Ту-154 и Ту-134, хорошим аэровокзалом, достаточно мощной авиационно-технической базой с большим ангаром и лабораторным корпусом, имеет развитое аэродромное хозяйство. За последнее время у нас внедрены комплексная система управления качеством, производственной деятельностью, автоматизированные системы управления воздушным движением, оперативного контроля подготовки самолетов к вылетам, информационно-вычислительный центр.

Мы гордимся, что аэропорт Борисполь первым в отрасли сертифицирован по нормам второй категории Международной организации гражданской авиации. В этом большая заслуга нашей базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи, удостоенной почетного звания образцовой. Сейчас проводится работа по подготовке аэропорта к эксплуатации по 3-й категории ИКАО. Тогда он сможет принимать и выпускать самолеты практически при любой погоде.

Одним словом, у нас есть все условия для плодотворной работы. И мы стремимся эффективно использовать технику, наращивать темпы производства. Вместе с другими трудовыми коллективами Аэрофлота бориспольцы выступили инициаторами социалистического соревнования за досрочное завершение государственного плана первого года одиннадцатой пятилетки. Принятые социалистические обязательства успешно выполняются. За шесть месяцев, например, задания по нашему основному показателю — эксплуатационному пассажирообороту — было перевыполнено на два процента. Мы опережаем план и по общему объему перевозок пассажиров.

В гражданской авиации, как и во всем народном хозяйстве, осуществляется в соответствии с указаниями партии переход на преимущественно интенсивный путь развития. Естественно, что и наше предприятие взяло курс на интенсификацию и, в частности, на лучшее использование своего самолетного парка. По сравнению с прошлым годом производительность полетов выросла у нас на один процент, что дало сотни тысяч рублей прибыли. На сегодня более 80 процентов доходов мы получаем от перевозок на собственном парке самолетов.

Надо признать, однако, что для роста производительности полетов у нас еще имеются немалые резервы. Возьмем хотя бы такой факт: в нынешнем году на самолетах, вылетавших из Борисполя, остались незанятыми более чем 160 тысяч кресел. Причем кресла пустовали даже летом, в период массового наплыва пассажиров. Тут есть о чем поразмыслить, над чем поработать всем нашим службам и подразделениям.

В. А. ШВЕЦ:

— И мы у себя в Киевском авиапредприятии актуальную задачу интенсификации производства во многом решаем за счет максимально полной коммерческой загрузки самолетов. В коллективе широко развернуто социалистическое соревнование под девизом: «Каждому полету — высокую производительность, надежность и качество, каждому рейсу — высокую культуру обслуживания пассажиров».

Опыт показывает, что производительность и регулярность полетов, четкая работа всех технологических звеньев сложного авиатранспортного конвейера находятся в прямой зависимости от того, как организован труд людей, обеспечивающих весь комплекс операций по подготовке самолетов к рейсам. Поэтому особенно большое значение у нас придается активизации трудового соперничества между единицами (комплексными) сменами аэропорта Жуляны. После подведения итогов работы за месяц смене-победительнице соревнования выделяется из фонда материального поощрения 1 000 рублей для премирования тех, кто наиболее отличился в труде.

Руководство авиапредприятия, наши партийная, профсоюзная и комсомольская организа-

ции стремятся довести до каждого члена коллектива, что интенсификация является продуктом высокопроизводительного труда. Суть ее сводится к простой формуле: сделать больше с меньшими затратами. Внести свой вклад в нее может и должен каждый авиаработник на своем рабочем месте.

А. М. ГОРЯШКО:

— Как известно, начиная с этого года производительность деятельности авиапредприятий. Решающим условием обеспечения задания по росту этого важного показателя должно быть рациональное использование трудовых ресурсов. И здесь мы большие надежды возлагаем на бригадную форму организации труда, которая в текущей пятилетке получит в Украинском управлении широкое распространение.

В Днепропетровском авиапредприятии, например, такая форма организации труда водителей специальных машин со сдельной оплатой за выполнение погрузочно-разгрузочных работ позволила сократить численность работающих в бригаде на 26 процентов. Производительность труда выросла на 45,3 процента.

Хочу отметить, что в одиннадцатой пятилетке в целом по управлению за счет повышения производительности труда мы рассчитываем получить не менее 70 процентов прироста объемов работ.

На интенсификацию производства успешно работают наши рационализаторы и изобретатели. С начала года ими внедрено 2 947 рационализаторских предложений и 397 изобретений с экономическим эффектом 1 738 тысяч рублей. Техническое творчество авиаработников направлено на повышение безопасности полетов, механизацию трудоемких работ, экономию материалов, сырья, авиатоплива.

В. Н. ЕФРЕМЕНКО:

ЭКОНОМИТЬ В БОЛЬШОМ И МАЛОМ

— Интенсификация производства предполагает строгое соблюдение режима экономии. Это еще раз подчеркнуто в недавнем постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об усилении работы по экономии и рациональному использованию сырьевых, топливно-энергетических и других материальных ресурсов». Введенные по приказу министра гражданской авиации товарища Б. П. Бугаева полеты самолетов Ту-154 на пониженных крейсерских скоростях дают возможность в каждом рейсе экономить авиационное топливо. В нашем летном подразделении за год экипаж Р. И. Шарофудинова сэкономил 296 тонн, экипаж В. В. Голикова — 158 тонн, экипаж В. Л. Тимохина — 119 тонн. А всего сэкономлено 3 800 тонн.

Анализируя полеты, мы пришли к выводу, что экономия топлива достигается в рейсах продолжительностью от двух до трех часов. Полеты меньшей или большей продолжительности связаны с перерасходом топлива. Перерасход его против установленных нормативов происходит также и по другим, не зависящим от летного состава, причинам: из-за прогреть двигателей перед полетом, на что затрачивается не менее тонны топлива; длительного руления к исполнительному старту, так как редко где дают автомашину-буксировщик; изменения маршрута либо навывгоднейшего аэродрома по указанию службы движения или для обхода опасных метеоявлений; долгого нахождения в зоне ожидания при заходе на посадку, что характерно для аэропортов с большой интенсивностью воздушного движения.

Поэтому от нашего коллектива вношу предложение об уточнении оценки расхода топлива. Его следует определять, исходя из конкретных условий полета в каждом рейсе. Это будет лучше стимулировать борьбу экипажей за экономию и бережливость.

Далее, в практику работы летных подразделений все больше входят средства объективного контроля полетов. По существующему порядку все материалы расшифровок рассматриваются командным составом, что отнимает у него массу времени. Может быть, стоит иметь для этих целей отдельного специалиста? Изучая поступающую информацию, он выделял бы случаи допущенных нарушений и готовил документацию для разборов полетов. Расходы на это невелики, а польза будет большая. Командиры подразделений, освободившись от рутинной работы, смогут больше заниматься непосредственно летными делами.

Г. И. ШАТРОВ:

— Диспетчерский состав службы управления воздушным движением тоже не стоит в стороне от проблем увеличения в одиннадцатой пятилетке объемов авиаперевозок без излишних материальных затрат. Нашими специалистами Е. И. Шеголем и Г. И. Будченко совместно с представителями других ведомств разработаны новые схемы движения самолетов в Киевском аэродромно-диспетчерском центре, благодаря чему пропускная способность нашей воздушной зоны без ущерба для безопасности полетов возросла.

При вылете по новой схеме из аэропорта Борисполь самолетов нашего авиапредприятия ежедневно экономится около 15 тонн топлива. Выход на исходный маршрут при вылете из аэропорта Жуляны сокращен на 30 километров, что также сберегает время, топливо, ресурсы техники. За счет организации движения по спрямленным воздушным трассам и коридорам экономия составляет в среднем до 50 тысяч рублей в месяц.

По инициативе В. С. Воличенко были рассмотрены предложения и даны рекомендации по оптимальному использованию взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и мест стоянок самолетов. Рассчитаны таблицы, позволяющие достаточно точно определить время занятия воздушным судном исполнительного старта, когда на посадочном курсе находится другой самолет. Мы хотим в перспективе так спланировать работу, чтобы каждый экипаж заблаговременно получал точное время взлета своего самолета. Исходя из этого, он сам определит, когда ему следует запустить двигатели, вырывать на старт. Тем самым будет сокращен непроизводительный расход авиатоплива на земле при подготовке к вылету.

В. П. БЕЛОБРОВ:

— Приятно сознавать, что служба УВД обеспечивает не только безопасность и регулярность полетов, но и активно влияет на экономические показатели работы всего трудового коллектива. Это расширяет границы нашей, на первый взгляд, вроде бы узкой профессии, повышает ее социальную значимость, все больше привлекает к ней молодежь.

Работа у нас действительно многоплановая и по-настоящему интересная. Но она требует разносторонних знаний, высокого профессионального мастерства. Все наши объекты оснащены новейшей радио- и радиолокационной аппаратурой, электронной техникой, автоматикой. Хорошо оборудован методический класс, тренировочные занятия проводятся на диспетчерских тренажерах. Регулярно в сменах проводятся разборы с использованием средств объективного контроля за работой диспетчерского состава. Открыт простор для профессионального роста, самосовершенствования. И каждый из нас полон желания отдать все силы укреплению авторитета своей службы, которая с честью носит звание образцовой.

А. М. ГОРЯШКО:

— Отчетливо понимая, что обеспечение безопасности и регулярности полетов — это первая заповедь всей нашей производственной работы, мы в значительной части за счет внутренних резервов существенно улучшили организацию управления воздушным движением. Глубоко проанализирована структура и загруженность авиатрасс с учетом развития УВД в одиннадцатой пятилетке. Приняты меры по более равномерному перекрытию секторов УВД Харьковского, Бориспольского и Симферопольского районных центров единой системы управления воздушным движением. Организована круглосуточная работа вспомогательных районных диспетчерских пунктов в аэропортах Донецк, Днепропетровск и Кировоград. Проводится работа по дальнейшему внедрению автоматизированных систем УВД, что, несомненно, положительно скажется и на экономических результатах деятельности авиапредприятий, возможностях роста транспортной работы, повышения культуры обслуживания пассажиров.

А. П. ДЕЙНЕГА:

— Важный резерв экономии заключен в уменьшении простоев самолета на техническом обслуживании. Ведь чем меньше самолет стоит на земле, тем интенсивнее он эксплуатируется. Следовательно, будет перевезено больше пассажиров, выше окажется прибыль от транспортной работы.

Наша смена регулярно перевыполняет плановые задания по регламентному обслуживанию авиационной техники. За высокие производственные показатели она удостоена звания образцовой смены. А бригада, которую я возглавляю, признана одной из лучших в отрасли.

Коллектив Киевской авиационно-технической базы взял социалистическое обязательство сократить сроки простоя самолетов на техобслуживании на четыре процента, обеспечить повышение исправности самолето-моторного парка на три процента против норматива. Это будет нашим конкретным вкладом в увеличение объема перевозок, улучшение экономических показателей производственно-хозяйственной деятельности авиапредприятия.

**Е. П. БОРИСОВА:
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ПЕРЕД ПАССАЖИРОМ**

В своей службе мы видим резервы роста авиаперевозок в том, чтобы все больше повышать чувство ответственности каждого члена нашего трудового коллектива перед пассажиром. Нам надо работать так, чтобы, совершив первый в жизни полет, пассажир испытал удовлетворение от предоставленных ему удобств, чтобы у него возникло желание вновь воспользоваться услугами воздушного транспорта.

Мы приняли в Бориспольском аэропорту меры к тому, чтобы сократить время пребывания пассажиров в аэровокзале, упростить технологические операции при подготовке к вылету. На многие рейсы регистрация пассажиров и оформление багажа производится непосредственно в накопителях. На линии регистрации открыта касса для доплаты за багаж. Упразднены посадочные талоны.

По желанию пассажиров в аэровокзале открыты кассы предварительной продажи авиа-

билетов. Во всех кассах проводится внеочередная допродажа билетов на свободные места отправляющихся в рейсы самолетов. Преимущество предоставляется тем пассажирам, кто вылетает по срочным телеграммам или с детьми. Им заранее продаются билеты по нужному маршруту, и по мере вывешившейся возможности они без промедления идут на посадку в самолет.

У нас создана группа общественных инспекторов по культуре обслуживания пассажиров. Она регулярно проводит рейды, контролируя организацию работ по своевременной и высококачественной подготовке к рейсам. Есть в аэровокзале и специальный пост инспектора по культуре обслуживания, куда пассажиры могут внести свои предложения. По ним оперативно принимаются надлежащие меры.

Равняясь на мастеров авиационного сервиса, — таких, как начальник образцовой смены В. Д. Клещенко, диспетчер А. А. Беспрозванных, дежурная В. И. Краснопир и других, работники нашей службы стремятся к тому, чтобы ни один пассажир не остался без внимания. Коллектив настойчиво ведет борьбу за то, чтобы Аэрофлот стал эталоном на транспорте. И это приносит свои плоды. Наглядное свидетельство тому — увеличение отправок пассажиров по сравнению с аналогичным периодом прошлого года примерно на восемь процентов.

Но, к сожалению, наряду с положительными сдвигами, имеются у нас и досадные недостатки. Отправки пассажиров из Борисполя со-

Участники беседы за «круглым столом» в Украинском управлении гражданской авиации. В центре — начальник управления, заслуженный пилот СССР А. М. Горяшко.

Фото Е. ТАРАСЕНКО.



времени открытия аэровокзала увеличились с 500 тысяч почти до двух миллионов человек. Естественно, все помещения стали тесны, что отрицательно сказывается на условиях труда авиаработников, на обслуживании пассажиров. Эту проблему необходимо безотлагательно решать.

Н. А. ДОБРОВОЛЬСКАЯ:

— У всех, конечно, есть свои трудности, в том числе и у нас в аэропорту Жуляны — одном из старейших на Украине. Но трудности легче преодолевать при продуманной организации труда, слаженной работе. Наша комсомольско-молодежная смена службы организации пассажирских перевозок трудится дружно. Каждый готов прийти на помощь сослуживцу, если у него произошла заминка. И это позволяет нам из месяца в месяц добиваться неплохих производственных показателей.

И все-таки, говоря по правде, и в нашем коллективе встречаются упущения, которые отмечены в июле этого года в постановлении коллегии Министерства гражданской авиации по вопросам дальнейшего повышения культуры обслуживания пассажиров и регулярности полетов. Основными причинами жалоб являются нарушения регулярности движения самолетов, недостатки в организации информации, регистрации и посадки пассажиров, перевозки их вещей, грубость и невнимательность отдельных авиаработников. Это нам главным образом и предстоит устранять в борьбе за эффективность и качество авиационного обслуживания, за почетное звание лучшей смены и образцовой службы.

Г. А. БОНДАРЬ:

— Обслуживая пассажиров международных линий, коллектив бортовых работников прикладывает немало сил для того, чтобы у зарубежных гостей осталось самое благоприятное впечатление о полете на самолетах Аэрофлота. Мы предлагаем воздушным путешественникам рекламные проспекты, буклеты, открытки, продаем лотерейные билеты, принимаем заказы на такси.

На борту самолета организуем прослушивание магнитофонных записей, включающих песни и другие музыкальные произведения известных советских композиторов. Проводим бесплатные лотереи, викторины на знание нашей страны, Украинской ССР, советской гражданской авиации. Практикуем детские конкурсы на лучшие рисунок или скульптуру из пластилина, которые вызывают большой интерес у всех пассажиров. Нередко мы слышим от них в свой адрес искренние слова благодарности.

Поиск новых форм работы с интуристами на борту самолетов продолжается.

И. Д. ЗВИННИК:

КПД ТВОРЧЕСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ

— Постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за успешное выполнение и перевыполнение заданий одиннадцатой пятилетки» нацеливает профсоюзные организации всех отраслей на дальнейшее развитие творческой инициативы в борьбе за высокие показатели в труде. Авиаработники Украины в своих социалистических обязательствах решили государственный план авиаперевозок первого года текущей пятилетки завершить досрочно — 27 декабря; сверх плана перевезти 100 тысяч

пассажиров и тысячу тонн народнохозяйственных грузов; получить более полутора миллионов рублей сверхплановой прибыли.

Принятые обязательства успешно выполняются. При этом главный упор в совершенствовании социалистического соревнования, как мощного рычага повышения эффективности производства и качества работы, сделан на активизацию деятельности первичных профсоюзных организаций и особенно профсоюзных групп, где прежде всего решается судьба плана. Широко развернуто социалистическое соревнование за образцовый коллектив. За это почетное звание борются Одесское, Черновицкое и Черкасское авиапредприятия, шесть летних коллективов, 390 экипажей транспортной авиации, ряд других производственных подразделений и служб.

Творческая инициатива авиаторов находит конкретное воплощение в рационализаторской и изобретательской деятельности. В течение пяти лет Украинское управление находится на первом месте в Аэрофлоте по ежегодным итогам работы в этой области. Общая экономия от рацпредложений и изобретений за этот период составила 14 миллионов 726 тысяч рублей. За лучшую организацию технического творчества нашему управлению передано на постоянное хранение переходящее Красное знамя Министерства гражданской авиации, ЦК профсоюза авиаработников и Центрального совета ВОИР. Социалистическими обязательствами на 1981 год намечено создать за счет рационализации и изобретательства фонд экономии на сумму не менее 3,5 миллиона рублей.

В. Т. НАЧАЛОВ:

— В Украинском управлении получили развитие такие новые формы социалистического соревнования, как заключение договоров на творческое содружество между коллективами наших эксплуатационных авиапредприятий, с одной стороны, и, с другой — вузами, научно-исследовательскими институтами, заводами Аэрофлота, а также конструкторскими бюро и заводами ряда министерств и ведомств. Так, на 1981—1985 годы заключен договор о комплексном научно-техническом содружестве с Киевским институтом инженеров гражданской авиации по 32 темам, касающимся совершенствования организации полетов, повышения производительности труда, экономии топливно-энергетических ресурсов. Уже в этом году экономический эффект от внедрения некоторых разработок института составил 500 тысяч рублей.

По договору между Харьковским авиапредприятием и работниками авиационной промышленности на 1981 год предусмотрено повышение надежности техники, сокращение ее простоев на регламентном обслуживании. Симферопольское авиапредприятие подписало договоры с рядом заводов-изготовителей радиотехнического оборудования. В их числе — договор на монтаж и наладку новейшего оборудования для автоматизированного управления воздушным движением.

Плодотворно развивается сотрудничество с ордене Ленина Академией авиационной авиации, Актюбинским и Кировоградским высшими летными училищами, рядом заводов.

А. М. ГОРЯШКО:

ОБЪЕДИНЯЯ УСИЛИЯ

— В Отчетном докладе ЦК КПСС XXVI съезду указано на неотложность усиления на современном этапе развития народного хозяйства координации всех видов транспорта. Недавно по этой крупной проблеме, имеющей

большое значение для экономики страны, было проведено в Одессе представительное совещание с руководителями всех транспортных ведомств и представителями областных партийных органов республики. В совещании приняли участие кандидат в члены Политбюро ЦК Компартии Украины, секретарь ЦК Я. П. Погребняк, первый секретарь Одесского обкома партии Н. К. Кириченко, ответственные партийные и советские работники. Были подведены итоги проделанной работы, намечены пути совершенствования ее в будущем.

На Украине создана, насколько известно, впервые в республиканском масштабе межведомственная комиссия по рационализации грузовых перевозок. Ее возглавляет заместитель председателя Госплана УССР В. Н. Халапкин. Она координирует распределение и обеспечение грузоперевозок по видам транспорта.

Республиканское Министерство автомобильного транспорта и Украинское управление гражданской авиации разработали и утвердили правила централизованного заезда и выезда грузов автомашинами в аэропорты и из аэропортов. На основе этих правил и заключаемых договоров с транспортно-экспедиционными предприятиями Минавтотранса ежегодно до 90 процентов грузов доставляется в аэропорты и из них в централизованном порядке.

Киевским городским исполкомом Совета народных депутатов рассматривается вопрос об организации межведомственного узлового центра грузоперевозок с единым технологическим процессом. Он будет координировать работу железнодорожного, воздушного, автомобильного и речного транспорта, что является новым шагом на пути совершенствования грузовых перевозок.

Между Украинским управлением гражданской авиации и Министерством автомобильного транспорта разработано положение о межведомственном совете. Этот орган призван взять на себя рассмотрение текущих дел и перспективных предложений, связанных с улучшением обслуживания пассажиров и грузоотправителей. Предлагается целесообразным расширить совет за счет привлечения к его работе представителей железнодорожного и водного транспорта.

Существуют и другие вопросы, по которым в интересах транспортного обслуживания населения требуется преодолеть ведомственные барьеры. Важным резервом более полного удовлетворения спроса пассажиров на перевозки является, на наш взгляд, продажа всех видов билетов, в том числе на самолеты, транспортно-экспедиционными предприятиями (ТЭПами) Минавтотранса.

Из расположенных на территории республики 1217 авиационных касс только 66 работают на договорных началах с транспортно-экспедиционными предприятиями. Наверняка число ТЭПов, которые бы способствовали реализации авиабилетов, можно значительно увеличить. Мы уже заключили договор с Министерством жилищно-коммунального хозяйства УССР и повсеместно продаем билеты на самолеты в гостиницах. Согласовано заключение подобного договора с Министерством бытового обслуживания.

Целесообразно, очевидно, совместно с партийными, советскими и хозяйственными органами на местах приступить к разработке комплексного координационного плана работы транспортных предприятий в пределах областей, а затем и в масштабе отдельных регионов республики. Это послужило бы хорошей основой для создания в дальнейшем такого рода единого республиканского плана.

Так, объединяя усилия с другими ведомствами, мы сможем быстрее и лучше решить задачу полного и своевременного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, повышения эффективности и качества работы транспортной системы, выдвинутую перед всеми нами на одиннадцатую пятилетку XXVI съездом КПСС.

Выступая на XXVI съезде КПСС, Генеральный секретарь нашей партии Леонид Ильич Брежнев отмечал: «По-хозяйски заинтересованное отношение миллионов трудящихся к социальным-экономическим планам партии, их забота о делах государства являются выражением подлинного демократизма советского строя. Это — важная гарантия успешного осуществления наших планов». Активными проводниками политики партии в жизнь являются советские женщины. В их адрес на съезде было сказано много добрых слов. О славных делах своих соотечественниц, их высокой трудовой и социальной активности рассказывает передовая работница Забратского авиапредприятия, делегат XXVI съезда КПСС Иннаида Васильевна Князева.

Так получилось, что одна из последних прочитанных мною книг — пьеса норвежского драматурга Г. Ибсена «Нора». Ее главная тема, как известно, — положение женщины в буржуазном обществе. Представительница «слабого пола», заявившая в полный голос о своем равенстве с мужчиной, стала предметом пристального внимания, чем-то необычным, достойным писательского пера.

Мы, советские люди, хорошо знаем о положении женщины в буржуазном государстве, о том, что оно принижено не только в семье. Скажем, в Англии, Японии, Бельгии и других странах капитала представительницы моего пола получают лишь 50—80 процентов от заработной платы мужчин. Можно привести множество других фактов неравного, угнетенного положения женщин. Мне как-то особенно запомнились цифры, приводимые в одном издании. В палате представителей конгресса США всего 4,3 процента женщин, а в сенате — лишь два процента. В то же время в Советском Союзе в высшем органе государственной власти примерно

ПО ПРАВУ ХОЗЯЕК

каждый третий депутат — женщина, а в составе местных Советов народных депутатов нас примерно половина.

На какую высоту поднята женщина в нашей стране, мне особенно зримо представилось, когда я участвовала в работе XXVI съезда партии. Как представительница «слабого пола» я с особым пристрастием обращала внимание на моих соратчиц, которым тоже выпала большая честь быть избранными на высший форум советских коммунистов. Воочию легко было убедиться, насколько широко представительство женщин на съезде. Среди делегатов тут и там мелькали яркие наряды посланниц Туркмении, Казахстана, Грузии, Таджикистана, Молдавии, Якутии... Согласно все той же статистике, в работе съезда участвовало 1329 женщин, или примерно треть делегатов.

Лишь в социалистическом обществе женщина занимает действительно равное с мужчинами положение. Это равенство закреплено юридически, конституционно. Одна из статей Основного Закона нашей страны прямо провозглашает: женщина и мужчина имеют равные права. Их осуществление, как записано в новой Конституции СССР, четырехлетие со дня принятия которой мы отмечаем в этом месяце, обеспечивается предоставлением женщинам равных с мужчинами возможностей в получении образования и профессиональной подготовки, в труде, вознаграждении за него и продвижении по работе, в общественно-политической и культурной деятельности. И какая из нас, советских женщин, не ощущает живительную силу этих конституционных основ нашего положения в обществе!

Расскажу, к примеру, о себе. Имею хорошую, интересную работу, любимого мужа, прекрасных детей — сына и дочь. Дочь, Лана, учится в школе, сын пошел в авиацию — он пилот. Сама я работаю на Забратском авиапредприятии. Коллектив у нас образцовый, один из первых в Аэрофлоте добился звания коммунистического. На предприятии созданы все условия для того, чтобы людям интересно работалось, хо-

рошо отдыхалось. И мы, женщины, наравне с мужчинами вносим свой вклад в успехи коллектива. Ведь когда труд в радость, то и дело спорится, приходит творчество, признание, уважение людей. За время работы на Забратском авиапредприятии, я за добросовестный труд удостоена множества поощрений, стала ударником. Об отношении ко мне, женщине, товарищей по работе, партии, красноречиво говорит уже тот факт, что они избрали меня членом Бакинского горкома Коммунистической партии Азербайджана, депутатом горсовета.

В этом, конечно, не только моя заслуга, но и всего коллектива, в котором работаю, благотворное влияние тех прекрасных условий, что созданы в нашей стране для вдохновенного, высокопроизводительного труда женщин, полного расцвета всех их способностей. И мои достижения — далеко не исключение. Хорошо, к примеру, знаю работницу АТБ Ларису Николаевну Васянину, тоже награжденную знаком «Ударник десятой пятилетки». Ее задача, говоря профессиональным языком, поддерживать на уровне внешний вид самолетов. Казалось бы, что может быть привлекательного в такой работе? Однако ж известно: не место красит человека, а человек место. И если с любовью взяться за дело, то оно откроет такие свои грани, которые, как говорят, не снились и ювелиру. Увлеченно, быстро и, в то же время, с чисто женской аккуратностью трудится Васянина. «Королевой красоты» любовно называют пилоты Ларису Николаевну, образно выражая свое отношение к ее работе. В числе других членов нашего коллектива она досрочно завершила десятую пятилетку, приняла напряженные обязательства на нынешний год. Отдавая всю себя производству, Лариса Николаевна находит время и для общественной работы — она депутат Забратского поселкового Совета.

Уже вряд ли надо кому-либо доказывать, что советская женщина — самая образованная. На каких только участках не работают представительницы «слабого по-

ла». Выше пятидесяти процентов всех специалистов с высшим и средним образованием, занятых в народном хозяйстве, составляют женщины. Нам принадлежит решающая роль в народном образовании и здравоохранении, торговле и сфере быта. И на нашем, Забратском авиапредприятии нет, пожалуй, ни одной специальности, которой бы не владели женщины. Причем, они не только прекрасные исполнительницы, но и с успехом возглавляют производственные участки. Скажем, в радиобюро базы ЭРТОС у нас командует Мамедбекова Азиза Насир Кызы. Недавно коллектив чествовал 25-летие ее трудовой деятельности. Азиза ударник десятой пятилетки, грамотнейший специалист. Как-то ее спросила: «Если б пришлось начинать сначала, куда бы пошла?» «В радиооператоры», — не задумавшись, ответила она. Любовь к своей профессии Азиза привила и сыну. Все она успевает: отлично трудиться, быть примерной женой и матерью и еще вести большую общественную работу в качестве председателя жилищно-бытовой комиссии при объединенном комитете профсоюза.

Наша партия и Советское государство постоянно заботятся об улучшении условий труда работающих женщин, семейного отдыха, бытового и культурного обслуживания. Новый, важный шаг в этом направлении сделан XXVI съездом КПСС. Основными направлениями экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года намечено предоставить дополнительные льготы женщинам-матерям по уходу за детьми, расширить сеть и улучшить работу детских дошкольных учреждений, школ с группами продленного дня, всей службы быта и т. д. Эти меры, без сомнения, еще более упрочат положение женщины в советском обществе, повысят ее трудовую и социальную активность.

И. КНЯЗЕВА,
делегат XXVI съезда КПСС

в/п Забрат.

Заседание партбюро подошло к концу, когда слово попросил командир корабля Ту-154 В. Курбатов.

— Я тоже считаю, что коммуниста Козуба надо строго наказать, — сказал Виталий Александрович. — Он самоуспокоился и зазнался, а это в авиации самое страшное.

Выполняя посадку в одном из аэропортов, экипаж В. Козуба допустил нарушение. Однако вместо того, чтобы проанализировать данные объективного контроля, разобраться в причинах неправильной посадки, командир вместе с экипажем пытался скрыть этот факт.

Казалось бы, разбирался неприятный для всего коллектива проступок коммуниста. Однако с того заседания я уходил не с тяжелым чувством. Меня радовала атмосфера обсуждения, взволнованный тон выступлений.

Принципиальную оценку проступок В. Козуба получил и на партсобрании авиаподразделения. Ему был объявлен строгий выговор с занесением в учетную карточку.

Подобных примеров проявления коммунистами нашего авиапредприятия высокой партийной выскательности и бескомпромиссности можно привести много. Они становятся типичными в жизни коллектива. И это результат той кропотливой, повседневной работы, которую ведет парторганизация по воспитанию в людях непримиримости к недостаткам, критическому отношению к достигнутым результатам. Остановилось лишь на некоторых аспектах, которые мы особо выделяем в этой работе.

СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ

Принципиальность, говоря по сути, немислима без активной жизненной позиции. А она, в свою очередь, в немалой степени зависит от условий, в которых действуют люди. Ведь не секрет, что энергию даже самых активных может погасить равнодушие, нежелание прислушиваться к их замечаниям, устранять недостатки. Поэтому мы стремимся создать в коллективе такую обстановку, при которой бы в полной мере раскрывались лучшие качества коммунистов. Прежде всего требуем от руководства, партийного актива чуткого отношения к замечаниям и предложениям рядовых работников, воспитываем у них исполнительность, верность данному слову. У нас вошли в постоянную практику отчеты хозяйственных руководителей по тем или иным вопросам на парткоме. При этом особое внимание обращаем на принятые по замечаниям и предложениям коммунистов меры.

Стараемся выникать в производственную и общественную жизнь всех членов коллектива авиапредприятия, а любая конфликтная ситуация становится предметом тщательного разбора на партбюро или парткоме. Это дает возможность выявить их причины,

принимать профилактические меры, направленные на оздоровление обстановки. И коммунисты не боятся открыто высказывать свое мнение. Только в прошлом году на отчетно-выборных партийных собраниях коллективов авиапредприятия выступило 145 человек, или примерно каждый третий коммунист. Все замечания и предложения взяты нами на контроль. Скажем, только в перспективный план парткома вошло их более пятидесяти. О принятых по ним мерах информируем коммунистов на общих собраниях, совещаниях или семинарах секретарей парторганизаций, на командных разборах.

В последние годы у нас закрепились и такая форма повышения трудовой и социальной активности

сказанные им на XXVI съезде КПСС: «Давно известно: истина прочно усваивается тогда, когда она пережита, а не просто преподана». Мы считали, что коллектив, в котором возник конфликт, достаточно зрелый и может сам во всем разобраться. И не ошиблись: замену удалось найти, и сам Юрий Яковлевич Бойченко, начальник АТБ, поблагодарил Петра Прохоровича Слостных за принципиальную постановку вопроса. Попутно замечу, что такая «уступка» не только не уронила авторитета самого начальника, а даже наоборот, показала его зрелость как хозяйственника, как коммуниста.

Конечно, в любой работе, тем более по воспитанию людей, возникают самые разные ситуации, а

принципиальностью подготовил обсуждение. Поэтому оно прошло живо и стало настоящей учебой для тех, кто в нем участвовал. За такой подход к выполнению партийного поручения мы тогда же публично поблагодарили В. Олейника.

ВОВЛЕЧЬ И ПРОВЕРИТЬ

Известно: чем активнее человек в общественной жизни, тем выше его идеалы, четче нравственные критерии, тверже гражданская позиция. Поэтому мы поставили перед собой цель — добиться, чтобы каждый наш коммунист

ПРИНЦИПИАЛЬНОСТЬ КОММУНИСТА

коммунистов, как собеседования. На собеседованиях выявляем настроения людей, лучше узнаем, чем они живут, что их волнует, какие вопросы требуют нашего участия, помощи и т. д.

ГИБКОСТЬ — ФАКТОР УСПЕХА

Начальник отдела технического контроля АТБ Петр Прохорович Слостных в коллективе авиапредприятия уже более тридцати лет. Тянутся к нему люди, уважают за постоянную готовность помочь, за чуткость и принципиальность.

Расскажу о случае, который произошел недавно в коллективе, где работает П. Слостных. Формировались экипажи для участия в авиационных работах. С отбором кандидатур все вроде шло нормально, как вдруг в партком позвонил Петр Прохорович. «Цеховое партбюро, — сказал он, — против направления на эти работы одного из авиатехников. Однако администрация стоит на своем: больше некого послать. Просим разобраться».

Авиатехник перешел в АТБ из другой организации и показал себя не с лучшей стороны: усердием не отличался, нарушал трудовую дисциплину. Незадолго до того обсуждался случай появления его на производстве в нетрезвом состоянии. Не подведет ли он там, когда экипажи фактически будут предоставлены самим себе?..

Подчеркну: даже в этой, казалось бы, остроконфликтной ситуации мы не торопились, как говорится, власть употребить. Тут верным компасом для нас служат слова Леонида Ильича Брежнева,

на все случаи рецептов не напасть. Поэтому мы учим коммунистов, цеховые партбюро проявлять гибкость, настойчивость, а где необходимо, и твердость.

Чего греха таить, и в нашем коллективе есть коммунисты, которые к делу относятся спустя рукава, несомакритичны. Недавно, к примеру, состоялся нелицеприятный разговор с начальником горгагентства В. Драчевым. Руководитель он молодой, однако вместо того, чтобы направить свою энергию на устранение недостатков, занялся поиском «объективных» причин, сваливал вину за упущения и просчеты на других. Пришлось предупредить Драчева, но в то же время коммунисты по-товарищески разъяснили ему, в чем его ошибки, посоветовали, как поправить дела.

К двум другим членам коллектива — главному инженеру службы спецтранспорта т. Маркову и сменному инженеру т. Усольцеву партком и администрация подошли более строго. С ними и раньше приходилось беседовать об их отношении к работе. Однако они не сделали должных выводов из критики, по-прежнему проявляли неисполнительность, а стремясь создать видимость благополучия, сознательно искажали отчетность. Оба в конце концов были уволены.

С другой стороны, когда человек проявляет по-настоящему партийный подход к делу, мы, как правило, находим способ это отметить. Скажем, секретарь одной из цеховых парторганизаций токарь В. Олейник, когда заслушивался вопрос выполнения коммунистами подразделения требований Устава КПСС, очень тщательно, самокритично и с высокой

имел постоянное партийное поручение. Сейчас около семидесяти процентов членов партии избраны в различные общественные организации. С другой стороны, за их работой осуществляем постоянный контроль, заслушиваем отчеты о выполнении ими уставных требований. Только за последние полтора года на собраниях парторганизаций обсуждена работа сорока шести коммунистов. На одном из последних заседаний партком заслушал отчет секретаря партбюро летного подразделения А. Мудрецова «О практике партийных поручений». Он был одобрен нами, а состояние дел в этом коллективе признано хорошим. Достаточно сказать, что свыше 90 процентов коммунистов имеют постоянные партийные поручения.

В результате целенаправленной работы по воспитанию у людей активной жизненной позиции, принципиальности в решении производственных и социальных вопросов на предприятии установился здоровый микроклимат, царит дух товарищества, творческий, деловой настрой. Во многом благодаря этому наш коллектив продолжает длительное время добиваться высоких производственных показателей. В частности, по итогам первой половины 1981 года мы удостоены переходящих Красных знамен в городском и районном соревновании транспортных предприятий Челябинска.

В. БЕЛЯЯ,
секретарь парткома
Челябинского авиапредприятия

В прошлом году около восьмидесяти процентов авиарботников занималось в системе партийной учебы и экономического образования — школах основ марксизма-ленинизма и школах коммунистического труда, в теоретических семинарах и университетах марксизма-ленинизма, экономических школах и народных университетах. Занятия велись дифференцированно, на основе типовых учебных планов и программ. Практически завершено прохождение специализированных курсов первого и второго циклов обучения: «Наука и техника управления», «Основы научного управления производством»,

Ханты-Мансийского авиапредприятия, где пропагандистом Н. Глазырина, тщательно изучили, а затем внедрили в практику более совершенный метод регистрации пассажиров.

Опыт показывает, что успех политической и экономической учебы всецело зависит от теоретического и методического уровня пропагандистских кадров. В настоящее время только в системе экономического образования в Аэрофлоте работают свыше пяти тысяч пропагандистов. Более половины из них руководители разных рангов.

В ордене Ленина Академии гражданской авиации были про-

предприятия М. Гуржия, командира самолета Ан-2 Самаркандского авиапредприятия Г. Цховребова. С передовыми приемами их работы ознакомились многие слушатели школ и семинаров системы экономического образования.

Совет по экономическому образованию Министерства гражданской авиации постоянно анализирует ход экономической подготовки кадров, обсуждает ее итоги, разрабатывает рекомендации, направленные на улучшение организации и качества учебы. К примеру, заслушаны отчеты председателей советов по экономическому образованию Западно-Сибирского, Азербайджанского

вернуть дело к улучшению качества учебы.

Очень важно, чтобы занятия в системе экономического образования идейно закаляли слушателей, способствовали формированию у каждого авиатора чувства хозяина предприятия, коммунистического отношения к труду, воспитанию активных борцов за эффективность и качество работы. Пропагандистам следует обратить особое внимание на укрепление связи учебы с жизнью, практическую направленность занятий на изучение передового производственного опыта, вопросов рационального использования основных фондов, материальных, трудовых и финансовых ресурсов, снижения себестоимости, повышения производительности труда.

Недавно ЦК КПСС, Совет Министров СССР приняли постановление «Об усилении работы по экономике и рациональному использованию сырьевых, топливно-энергетических и других материальных ресурсов». В этом документе, разработанном на основе решений съезда партии, дана развернутая программа конкретных мер, направленных на повышение эффективности производства, на интенсификацию экономики.

Руководителям школ и семинаров необходимо организовать глубокое изучение постановления ЦК КПСС по вопросам экономики. На занятиях целесообразно всесторонне обсудить, какие рычаги хозяйственного механизма следует привести в действие, чтобы наиболее эффективно использовать все, что имеется в предприятиях и организациях гражданской авиации, обеспечить опережающий рост результатов производства над затратами на него.

В текущем году введены новые учебные курсы, посвященные проблемам экономики и бережливости. При изучении их надо постараться избежать шаблона и избитых схем. Каждое занятие должно будить творческую мысль слушателей, направленную на эффективное использование самолето-вертолетного парка, повышение производительности труда, бережное расходование сырья и ресурсов.

В новом учебном году будет продолжено изучение программ третьего цикла обучения «Экономические и социальные проблемы научно-технического прогресса». Желательно, чтобы при Академии гражданской авиации по-прежнему работали месячные курсы по повышению квалификации руководителей семинаров с разовым набором в пятьдесят человек. В управлениях и республиканских производственных объединениях, как и в прошлом году, видимо, целесообразно организовывать сборы пропагандистов. Что касается лекторских групп МГА и ГосНИИ гражданской авиации, то они планируют постоянно оказывать методическую помощь организаторам экономической учебы в предприятиях и подразделениях Аэрофлота.

Д. ЛЕВИН,
ответственный секретарь Совета по экономическому образованию Министерства гражданской авиации

ЧТО ПОКАЗЫВАЕТ ОПЫТ

«Основы экономики и управления», «Основы экономических знаний», «Социализм и труд», «Инженерный труд в социалистическом обществе», «Труд руководителя».

Значительная часть командно-руководящего состава, пилотов и штурманов, инженеров и техников занималась по учебным планам: «Передовой опыт повышения эффективности производства и качества работы», «Опыт комплексного управления качеством продукции», «Совершенствование хозяйственного механизма», «Развитие социалистического соревнования, воспитание коммунистического отношения к труду».

Особое внимание было уделено изучению решений и материалов XXVI съезда КПСС, доклада на съезде Генерального секретаря ЦК нашей партии товарища Л. И. Брежнева.

В большинстве предприятий и подразделений занятия проходили организованно, на высоком идейном и методическом уровне. Хорошо, к примеру, была налажена экономическая учеба авиарботников на ряде предприятий Коми, Приволжского и Ленинградского управлений, Эстонского республиканского производственного объединения, на заводе № 404.

Многие из слушателей, работающих в этих коллективах, умело применяют полученные знания на практике, стремятся глубоко анализировать конкретные хозяйственные ситуации, принимать экономически грамотные решения. Экономическая подготовка кадров все шире используется здесь для оказания помощи участникам социалистического соревнования в выявлении на рабочих местах скрытых резервов, всестороннего обоснования встречных планов и обязательств.

Заметно повысилась общественно-политическая и трудовая активность авиарботников, занимающихся в системе экономического образования. Они все чаще выступают инициаторами творческих начинаний, добиваются внедрения в производство передовых приемов работы. Например, слушатели экономической школы

В октябре десятки тысяч авиарботников приступают к занятиям в системе партийной учебы, экономического образования и комсомольского политического просвещения. Массовое изучение актуальных проблем марксистско-ленинской теории, документов КПСС, трудов товарища Л. И. Брежнева, вопросов экономической политики партии, путей и способов ее реализации в практике социалистического хозяйствования стало характерной чертой образа жизни пилотов и штурманов, инженеров и техников, рабочих и служащих. Начавшийся новый год во всех звеньях политической и экономической учебы — особый. Его идейное содержание определяют документы и материалы XXVI съезда КПСС, Постановление ЦК КПСС «О дальнейшем совершенствовании партийной учебы в свете решений XXVI съезда КПСС». Углубленное изучение, пропаганда и осуществление намеченного партией составляет основную задачу нынешнего учебного года.

Ведены месячные курсы по подготовке руководителей семинаров пропагандистов, на которых прошли обучение 250 человек.

Хороших успехов в работе по подбору и воспитанию пропагандистских кадров, добился совет по экономическому образованию Коми управления гражданской авиации. Члены совета регулярно присутствуют на занятиях, оказывают пропагандистам, руководителям семинаров и школ методическую помощь, подбирают для них материалы по хозяйственной деятельности предприятий.

Ныне большинство руководителей служб и авиаколлективов активно участвуют в пропагандистской работе. Здесь постоянно функционирует школа пропагандистского мастерства.

За последнее время советы по экономическому образованию управлений и производственных объединений стали больше уделять внимания пропаганде передового опыта. Например, советы по экономическому образованию Коми, Украинского и Узбекского управлений совместно с отделами политико-воспитательной работы обобщили опыт лауреатов Государственной премии СССР командира вертолетного подразделения Ухтинского авиапредприятия Г. Мальцева, командира самолета Ан-2 Одесского авиа-

управлений и Латвийского республиканского производственного объединения об их работе по распространению в авиаколлективах передового производственного опыта.

В помощь пропагандистам и слушателям издана памятка об изменениях основных показателей планирования и оценки деятельности авиапредприятий, выпущено несколько специальных плакатов, в том числе «Резервы производства — в действии». Хорошим подспорьем для пропагандистов станет «Краткий словарь-справочник по экономике гражданской авиации», подготовленный преподавателем Рижского летно-технического училища А. Кичигиной.

Накопленный положительный опыт экономического образования авиарботников необходимо закрепить. Новый учебный год является важным шагом в реализации постановления ЦК КПСС «О дальнейшем совершенствовании партийной учебы в свете решений XXVI съезда КПСС». В трудовых авиаколлективах продолжается массовое изучение документов партийного съезда, реализация его решений. Партией поставлена задача: не увлекаясь чрезмерным расширением числа слушателей семинаров и школ, решительно

ТРУДОВОЙ ВКЛАД МОЛОДЫХ

Шестьдесят три года отделяют нас от того исторического дня, когда в нашей стране был создан Коммунистический союз молодежи. С именем Ленина, под руководством партии комсомол прошел славный путь созидания и героической борьбы.

Вместе со всем комсомолом экзамен на верность ленинским заветам с честью сдавали многие поколения гражданских авиаторов. Бережно храня и преумножая славные авиационные традиции, молодые труженики Аэрофлота вписали немало ярких страниц в летопись трудовой славы гражданской авиации.

Образцы самоотверженного труда и высокой организованности продемонстрировали молодые работники Аэрофлота в годы десятой пятилетки. Во Всесоюзном социалистическом соревновании комсомольско-молодежных коллективов, проходившем под девизом «Пятилетке эффективности и качества — энтузиазм и творчество молодых!», участвовало более трех тысяч экипажей и бригад, десятки тысяч молодых авиарботников.

Молодежь, работающая на различных участках авиационного производства, составляет сегодня около сорока, а в некоторых подразделениях и службах — половину всех работающих. Особенно много молодых специалистов трудится в подразделениях гражданской авиации в народном хозяйстве. Сотни самолетов и вертолетов, пилотируемых комсомольско-молодежными экипажами, выполняют авиационные работы на полях страны, участвуют в освоении природных богатств Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Особо следует отметить вклад авиационной молодежи в борьбе за повышение урожайности полей. Так, в минувшем пятилетии более восьмидесяти процентов общего объема авиационных работ выполнили комсомольско-молодежные экипажи. Многие из них досрочно завершили производственные задания, успешно справились с социалистическими обязательствами на пятилетку. Экипажи, возглавляемые лауреатом премии Ленинского комсомола В. Чухраем (Краснодар), А. Чулковым (Пятигорск), Н. Цыбой (Целиноград), С. Марченко (Актюбинск), С. Приятеливым (Ленинград), продемонстрировали примеры подлинной трудовой доблести. Навысших результатов по итогам десятой пятилетки добился комсомольско-молодежный экипаж В. Заболот-

ного, который уже 10 июля 1980 года рапортовал о выполнении двух пятилетних заданий. Причем 95 процентов обработанной экипажем площади приняты специалистами сельского хозяйства с оценкой «отлично».

О трудовом успехе Владимира Заболотного хотелось бы рассказать чуть подробнее. Он еще в начале десятой пятилетки выступил инициатором социалистического соревнования за досрочное выполнение производственной программы пяти лет. К тому времени экипаж освоил практически все передовые методы авиационно-химических работ, включая ультрамалообъемное опрыскивание посевов. Вот почему со стороны высокими социалистическими обязательствами авиаторы справились досрочно, а за оставшееся время выполнили еще один пятилетний план, обработав в общей сложности свыше 350 тысяч гектаров.

В новой пятилетке передовой экипаж принял обязательство выполнить задание к 1 июля 1983 года, а до конца 1985 года обработать дополнительно 200 тысяч гектаров сельскохозяйственных угодий, то есть практически завершить два пятилетних задания.

Настоящим призванием стали полеты над полями и садами для другого «крылатого целинника», командира самолета Ан-2 Уральского авиапредприятия лауреата премии Ленинского комсомола М. Захарова. Его работу никак нельзя отнести к разряду обычных: без малого два годовых плана по обработке площадей, тонны экономленного топлива, отличное качество выполнения заданий, полеты без предпосылок к летным происшествиям. В чем секрет успеха молодого авиатора? Опять-таки в передовых методах работы, в умелой и четкой организации дела, в высоком профессиональном мастерстве командира и всего экипажа в целом.

Образцы ударного труда поощряет экипаж вертолета Ми-10К Ухтинского авиапредприятия, возглавляемый секретарем комсомольской организации летного подразделения Валерием Павловым. За достижение высоких показателей во Всесоюзном социалистическом соревновании этому экипажу вручено на вечное хранение Красное знамя «Герои пятилетки, ветераны труда — лучшему комсомольско-молодежному коллективу». А сам командир вертолета награжден знаком ЦК ВЛКСМ «Трудовая доблесть».

Вертолетный монтаж — явление новое, особенно энергично он стал развиваться в десятой пятилетке, после успешного освоения вертолета-крана Ми-10К. Монтаж с воздуха, как правило, выполняется на предельных режимах работы и длится считанные минуты, а порой и секунды. В сжатые сроки молодежный экипаж освоил строительно-монтажные работы различной сложности. Энергичный и грамотный командир сумел так организовать полеты, что все выполненные задания получили со стороны заказчиков оценки «хорошо» и «отлично». При этом за пятилетку молодые авиаторы сэкономили государству свыше 390 тонн авиационного топлива.

Яркой страницей в истории Аэрофлота стали освоение и начало эксплуатации реактивных самолетов нового поколения: широкофюзеляжного лайнера Ил-86 и ближнемагистрального воздушного корабля Як-42. В прошедшей пятилетке широкое внедрение на авиатрассах страны получили новые грузовые самолеты Ил-76 и Ан-26. Большая заслуга в этом принадлежит работникам авиационно-технических баз, в которых успешно трудятся сотни комсомольско-молодежных коллективов.

Замечательных успехов добилась, к примеру, комсомольско-молодежная бригада АТБ Внуковского производственного объединения, возглавляемая молодым коммунистом Владимиром Ивченко. Работая под девизом «Качеству обслуживания авиационной техники — комсомольскую гарантию!», передовой коллектив досрочно — к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина — выполнил плановое задание пятилетки. При этом ежегодная экономия авиатоплива, запасных частей и различного оборудования составила сумму, превышающую 20 тысяч рублей.

Большой трудовой активностью, постоянным поиском неиспользованных резервов справедливо славится комсомольская организация ордена Трудового Красного Знамени завода № 407. Среди заводской молодежи немало инициаторов. Так, токарь Леонид Дытко выступил с почином трудиться в одиннадцатой пятилетке под девизом «От экономии и качества в работе каждого — к эффективной работе производственной бригады». Комсомольско-молодежная бригада, руководимая Сергеем Ольшевским, призвала своих товарищей по профессии трудиться по принципу «От отличного качества труда каждого члена бригады — к бригаде отличного качества, досрочно выполняющей декадные задания».

«Качество — твоя рабочая совесть» — под таким девизом работает на заводе комсомольско-молодежная бригада Сергея Шапкова. Молодые производственники не только трудятся без брака, но и ведут строгий контроль за соблюдением трудовой и производственной дисциплины, рационально, с большой экономией используют оборудование и электроэнергию.

Немаловажную роль в повышении эффективности авиационного производства играет широ-

кое привлечение молодых авиарботников к техническому творчеству. Так, комсомольско-молодежные коллективы Украинского управления за один только 1980 год внедрили в производство 1800 рационализаторских предложений и изобретений с экономическим эффектом в 1,4 миллиона рублей.

Высокий накал трудовой и политической активности молодых авиарботников, их самоотверженный труд на благо Родины стал отличительной чертой в работе многих комсомольских организаций предприятий, заводов, учреждений и учебных заведений Аэрофлота. Так, за отличные трудовые показатели в десятой пятилетке и большую работу по коммунистическому воспитанию молодежи Минскому авиапредприятию было присвоено почетное звание «Имени 60-летия Ленинского коммунистического союза молодежи Белоруссии», а по итогам работы за 1980 год комсомольской организации предприятия вручено переходящее Красное знамя ЦК ВЛКСМ Белоруссии.

В десятой пятилетке 370 молодых авиарботников — победителей Всесоюзного конкурса профессионального мастерства — награждены знаком ЦК ВЛКСМ «Мастер — золотые руки», а 18 авиаторов-комсомольцев были удостоены звания лауреатов премии Ленинского комсомола. В 1980 году этой высокой чести удостоены командиры самолетов А. Колдунов (ЦУМВС) и В. Макаров (Карши).

В настоящее время во всех молодежных трудовых коллективах Аэрофлота широко развернулось социалистическое соревнование под девизом: «Одиннадцатой пятилетке — ударный труд, знания, инициативу и творчество молодых». Повсюду молодые авиаторы проявляют высокую трудовую активность, борются за досрочное выполнение заданий 1981 года и одиннадцатой пятилетки в целом. Так, с ценной инициативой выступил лауреат премии Ленинского комсомола командир самолета Ан-2 из Краснодара В. П. Чухрай. Он взял обязательство своей личной пятилетний план выполнить за четыре года, а задание 1981 года — к 64-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, при полном обеспечении безопасности полетов. Этот патристический почин поддержали сотни молодых командиров самолетов.

Важно, чтобы эта инициатива, а также все новое и прогрессивное, рожденное в широких молодежных массах, находило быстрое и широкое распространение во всех комсомольских организациях Аэрофлота, чтобы любое трудовое соперничество активно способствовало подтягиванию отстающих до уровня передовиков, стимулировало выполнение и перевыполнение производственных заданий на 1981 год, помогло сделать первый год новой пятилетки — годом ударной работы. Работы по-ленински, по-коммунистически.

А. КУРИЦЫН,
г. Москва.

Было это несколько лет назад. Бортпроводница, представившись пассажирам, объявила:

— Наш самолет следует рейсом Брянск — Быково. Его выполняет комсомольско-молодежный экипаж. Командир корабля — Колдунов...

Подробности того полета отчетливо вспомнились мне, когда я встретился с командиром корабля Ту-154 Центрального управления международных воздушных сообщений Александром Колдуновым.

— Вполне возможно, что вы летели в самолете, который пилотировал наш экипаж, — ответил Александр. — Я несколько лет работал в Быкове. Сначала вторым пилотом, затем командиром Як-40.

Пилотская судьба Александра Колдунова складывается очень удачно. Родился в семье летчика. После средней школы поступил в Сасовское летное училище. Как отличника учебы его направили в экспериментальную группу для освоения самолета Як-40.

Затем работа в аэропорту Быково, где он становится командиром Як-40. В двадцать шесть лет Александр Колдунов — командир корабля Ту-154. Он ударник коммунистического труда, не раз признавался лучшим по профессии. Награжден знаком ЦК ВЛКСМ «За трудовую доблесть», занесен в Книгу почета гражданской авиации.

Такому послужному списку могли бы позавидовать не только ровесники, но и пилоты, за плечами которых десятки лет работы. Повезло человеку? Нет, только везением всего не объяснишь. Более того, приход в пассажирскую реактивную авиацию молодых пилотов — закономерность, продиктованная временем, быстрыми темпами научно-технического прогресса.

Есть, как говорится, и субъективный фактор. Летное училище он закончил с отличием. В Быкове старательно перенимал опыт лучших пилотов. Когда у Колдунова случались ошибки, стремился обязательно вскрыть их причины. Был, к примеру, период, когда во время захода на посадку самолет у него слегка «забирался» вверх. В чем дело? Стали разбираться. Провели несколько аэродромных тренировок, проиграли возмож-

ные варианты на тренажере. Спусти некоторое время, все стало на свое место.

В Быкове о нем довольно быстро заговорили как о надежном пилоте. Но самому Александру постоянно казалось, что знаний у него еще маловато, а тем или иным элементом пилотирования владеет далеко не в совершенстве. Поэтому его чаще других видели у тренажера, в учебных классах. Вскоре Колдунов стал подумывать и о более основательной подготовке. В 1975 году он поступил в Академию гражданской авиации и успешно ее закончил. Сейчас готовится к поступлению в аспирантуру.

Важно также подчеркнуть: высокий профессиональный уровень командира положительно воздействует и на остальных членов экипажа, заставляет их постоянно совершенствоваться в знаниях. Характерно в этом плане признание штурмана А. Смыкова, специалиста почти с сорокалетним стажем работы.

— Колдунов, прямо скажем, нам скучать не дает. Чуть что — поясни, почему так делаешь? И это не обижает, а заставляет постоянно работать над собой.

В экипаже А. Колдунова царит дух товарищества и взаимовыручки, творческая обстановка. Одним из первых в авиаподразделении он стал работать в сокращенном со-



И СТАЛ ПИЛОТ ЛАУРЕАТОМ

стае — без радиста, задает тон в соревновании бережливых. Умело применяя передовые приемы пилотирования, экипаж только в 1980 году сэкономил 240 тонн авиатоплива.

— На наш взгляд, — рассказывает В. Зайцев, заместитель командира подразделения по политико-воспитательной работе, — секрет успеха экипажа в его постоянной нацеленности на экономию. И инициатива тут в первую очередь принадлежит самому командиру.

Завоевать авторитет у авиаторов не просто. Александр Колдунов его завоевал. Опытные командиры приняли его, признали равным. Он делом доказывает свою профессиональную состоятельность.

Александр несколько лет подряд был членом комитета ВЛКСМ, а сейчас — заместитель секретаря партбюро авиаподразделения. Выступив одним из инициаторов досрочного завершения заданной десятой пятилетки, он выполнил производственный план ко Дню

Конституции СССР. С хорошими показателями закончил и первую половину нынешнего года.

А недавно товарищи по работе тепло поздравили его с новым большим успехом — присуждением ему премии Ленинского комсомола за высокие достижения в социалистическом соревновании, активное внедрение передовых приемов труда.

Н. ЦУРИКОВ

а/п Шереметьево.

ДУША КОЛЛЕКТИВА

Тогда Михаилу Мельникову казалось, что его постигла неудача. Еще за школьной партией он мечтал о небе, дальних рейсах и больших скоростях. Но обстоятельства сложились иначе. Михаил стал курсан-

том Рижского летно-технического училища. Паренек загрустил: не видать теперь воздушных дорог. Но в училище ему неожиданно открылся увлекательный мир профессии диспетчера.

Итак, Михаил стал диспетчером. Вижу, слышу, управляю... Вот примерный «рисунок» его работы. У человека, несущего вахту возле зеленоватого, похожего на стекло аквариума экрана, все небо как бы на ладони. Он словно госте-

приимный хозяин встречает воздушный корабль у «порога» аэропорта и уверенно заводит его на посадку.

— Рассказать о самом интересном дежурстве? — повторяет вопрос Михаил и, с минуту подумав, отвечает: все интересные, не могу выделить какое-то одно.

Товарищи быстро разглядели в нем смекалистость, редкое трудолюбие. И еще одно бесценное качество — интерес к людям, способность воспринимать чужие беды и радости как свои собственные. Поэтому, наверное, и из-

брали Михаила секретарем комсомольской организации одной из смен службы УВД.

С чего же пришлось начинать молодежному вожаку? С решения самых обыкновенных организационных вопросов. При бывшем секретаре комсомольские собрания проводились от случая к случаю, членские взносы и те порой не удавалось собрать в установленные сроки. Об этом Мельников и повел свой первый разговор с комсомольцами — разговор прямой, обстоятельный и для некоторых нелюбезный. Затем слова подкрепил конкретными делами, и результат не замедлил сказаться. Комсомольские собрания стали проходить регулярно. А главное — изменился характер комсомольских собраний. Повестки дня перестали быть, как близнецы, похожими друг на друга. На собраниях ныне обсуждаются самые насущные вопросы жизни и работы молодежи смены. В выступлениях комсомольцев появилось больше остроты в оценке ситуаций, той самой остроты, которая пробуждает в каждом чувство ответственности за общее дело.

— В последнее время много

говорят о том, каким должен быть комсомольский секретарь, — делится мыслями Мельников. — Но, не менее важно, на мой взгляд, подумать и о том, каким следует быть и членам бюро комсомольской организации. Не секрет, что зачастую в состав бюро избирают хороших производственников, не заботясь о том, имеет ли человек вкус к работе с молодежью, развиты ли у него организаторские способности. Мы отказались от подобной практики. Прежде чем выдвинуть какого-либо комсомольца в состав бюро, активисты не раз и не два обсудят его кандидатуру. В результате бюро стало боевым коллективным органом. Усилилось его влияние на все стороны жизни комсомольской организации смены...

Члены бюро сосредоточивают главное внимание на усилении индивидуальной работы с каждым в отдельности комсомольцем. Постепенно в коллективе смены установилась атмосфера принципиальности, товарищеской требовательности и внимания к людям. Приведу такой пример. Один мо-

лодой диспетчер любил при случае показать свою эрудицию, блеснуть красивой фразой. А вот особым рвением в работе не отличался.

Члены бюро, другие активисты решили по-товарищески побеседовать с ним. Вскоре такой разговор состоялся. Надо сказать, что он пошел на пользу. Человек близко к сердцу принял критику, многое понял, начал менять поведение.

Комсомольские активисты поболтали и о том, чтобы каждый молодой специалист принял совершенно конкретные социалистические обязательства на текущий год. Члены бюро помогли работникам взвесить свои возможности, наметить реальные рубежи.

Интересно, с большой пользой для себя проводит молодежь и досуг. Многие занимаются спортом, участвуют в художественной самодеятельности. Комсомольцы организуют встречи с интересными людьми — ветеранами войны и труда, совершают коллективные поездки в театры и на выставки, на крупные спортивные соревнования. Да и стенную газету смены теперь стало интересно читать. В смене больше ста человек, и

каждый из них на виду членов бюро комсомольской организации.

Все радостные перемены в жизни смены комсомольцы справедливо связывают с именем Михаила Мельникова — своего молодежного вожака. Недавно в жизни Михаила произошло большое, волнующее событие — его приняли кандидатом в члены КПСС.

Вот такой он, Михаил Мельников — душа комсомольского коллектива. Недавно мне снова довелось увидеть диспетчера на его рабочем месте, за пультом управления.

— Борт 8145, посадку разрешаю! — спокойно произносит Мельников в микрофон и аккуратно «ведет» самолет к взлетно-посадочной полосе. Воздушный корабль мягко приземляется, подруливает к перрону. А Михаил перекладывает внимание на другой, находящийся в воздухе, пассажирский лайнер. Дежурство продолжается.

Л. КАЛИНИНА,
студентка факультета журналистики МГУ

а/п Внуково.

Закончилось первое трудовое лето одиннадцатой пятилетки. Отпели пилы, отстучали топоры, не слышно уже по-юношески задорного «Вира! Майна!»... Опустела огромная строительная площадка, на которой работали в третьем семестре бойцы студенческих строительных отрядов учебных заведений гражданской авиации. Этим ребятам с эмблемой Аэрофлота на спецовках помнят Сибирь и Чечено-Ингушетию, Молдавию и Камчатку, Киргизию и Коми. Их руками, что привычно листают сегодня страницы учебников, возведены сотни новых народнохозяйственных объектов, освоены десятки миллионов рублей.

Заметную страницу в трудовую летопись института вписали студенты РКИИ ГА. Тридцать девять студенческих строительных отрядов с такими романтическими названиями, как «Икар», «Барс», «Аргон», «Одиссей», «Бриг» и т. д., помогли овощеводам Кабардино-Балкарки, строили поселок Кагалымск для нефтяников в Западной Сибири, работали в Братске и на ударных комсомольских стройках Латвии. Их вклад — 2,5 миллиона рублей. В одном из стройотрядов со звучным именем «Добры молодцы» побывал нынешним летом наш корреспондент.

— Сколько за день? Сто квадратных метров забетонировали? — Александр Иванович Михайлов положил трубку телефона. — Вы слышали? Честное слово, будут и дальше так работать, заключу с «Добрыми молодцами» долгосрочный договор.

Директор зверосовхоза «Рассвет» встал из-за стола, подошел к распахнутому окну. Вдали виднелись силуэты строившихся зданий, штабеля досок, кирпичи и горы песка.

— Видите, какое строительство развернуло в поселке? Хозяйство растет — населения уже около 600 человек — а вот рук не хватает. Так что сказать «студенты помогают» — сказать неточно.

Да, бойцам строительного отряда предстояло сделать немало: возвести два двухквартирных дома, реконструировать песцовую ферму и построить шеды (домишки, где живут звери), материальный склад, пункт технического обслуживания автотракторного парка — всего свыше чем на сто восемнадцать тысяч рублей.

— И это за два месяца? — переспросила я у командира «Добрых молодцев» Александра Фрольцова, с которым познакомилась тут же, в правлении, куда он зашел, чтобы уточнить с прорабом наряды на завтрашний день.

Саша улыбнулся и ответил тоже вопросом:

— Вы еще не видели, как работают наши бойцы?

Только что прошел дождь. Тщетно выбирая, где посуше, мы подошли к стройке. Под ногами хлюпала раскисшая дорога, а в воздухе густо пахло свежей дре-

СТРОЯТ «ДОБРЫ МОЛОДЦЫ»

весиной: в одном из домов уже настлали полы.

— Сейчас тут Алеша Неугодников командует, мастер по плану, — пояснил командир.

— В отряде у каждого есть своя специализация?

— Среди наших бойцов, действительно, можно найти квалифицированных маляров и плотников, штукатуров и монтажников, стропальщиков и каменщиков. И все-таки вернее будет так: каждый — универсал. Ведь хотя мы работаем на разных объектах, но работаем-то вместе... И уже не первый год.

Для «Добрых молодцев» строительство зверосовхоза — «большая целина», так называют рижане районы за пределами Латвии. «Вспахивать целину» всегда доверяют лучшим. А именно таким является в вузе этот отряд, один из старейших. Где только не побывали за десять лет существования «Добры молодцы»... Багаж их весом: за собой они оставили школу в карельском селе Лендоры, четыреста метров железной дороги на Печоре (истати, там отряд освоил миллионный рубль) и пятьсот метров подъездных путей к Саяно-Шушенской ГЭС, улицу из пяти домов в Томске и аул в Дзержагганской области.

Многим бойцам отряда запомнилось лето семьдесят девятого. Тогда им пришлось стать мелиораторами: осушали Сюргунское болото в Прионежском районе Карелии. Они, кажется, до сих пор помнят каждый метр дренажа, каждый метр прокладки канала — такими нелегкими были эти метры. И результат: когда студенты уезжали, на семидесяти оживленных гектарах дал первые зеленые всходы посевной овес.

...Стена второго дома росла буквально на глазах. Раствор, кирпич, раствор — ряд готов.

— Ну как кладка? — интересуется бригадир каменщиков Олег Шишканов. — Согласились бы жить в нашем доме?

— В самом деле, хороша кладка, — с удовольствием произносит заглянувший на «объект» директор. И обращается к Фрольцову:

— Сейчас встретил заведующую детским садом. Говорит, шефство взяли над ним, можете площадку оформить, верно это?

— Точно, — подтверждает Саша. А над стройкой трепетало на ветру знамя «Добрых молодцев». Как когда-то, в первый день их биографии.

Н. КОПЫШЕВА

Пос. Тойвола
Карельской АССР.

БУДНИ ВЫСШЕГО ЛЕТНОГО



Комплексный тренажер самолета Як-40 позволяет будущим пилотам отрабатывать элементы техники пилотирования еще на земле.

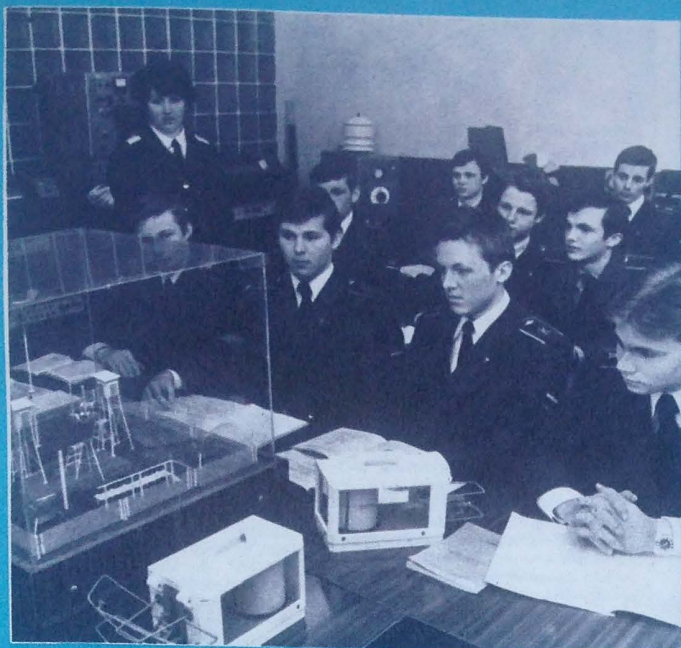
Актыбинское высшее летное училище гражданской авиации делает только первые шаги в подготовке кадров Аэрофлота. В этом году состоится лишь третий выпуск его воспитанников. Но каждый из этих выпусков особенный: сразу после окончания училища курсантам вместе со свидетельством пилота вручают диплом инженера-пилота и дают право сесть за штурвалы реактивных воздушных кораблей.

Готовить квалифицированные летные кадры с глубокими теоретическими знаниями и твердыми практическими навыками — именно такая задача поставлена перед руководителями, преподавателями, инструкторами училища. Учебно-летный процесс здесь строится по единой системе: кафедра — комплексный тренажер — летное подразделение. Причем большая часть учебного времени отводится практическим занятиям.

В училище созданы необходимые условия для плодотворной учебы и всестороннего развития будущих авиаторов. Опытные преподаватели помогают юношам успешно изучать общественные и специальные дисциплины. Тренажеры, лаборатории, учебный аэродром служат хорошей базой для эффективного проведения практических занятий. В учебном процессе широко используются технические средства: электрифицированные стенды, телевизионные установки, электронно-вычислительные машины, видеомагнитофоны, кинопроекторы и другое оборудование.

Обновляется и совершенствуется материально-техническая база училища. В новом году предполагается реконструировать учебный аэродром. Распахнут двери для курсантов современные лаборатории по воздушной навигации, метеорологии и измерительной технике.

Будням училища посвящается фотоочерк нештатного корреспондента «Гражданской авиации» М. Беляева.

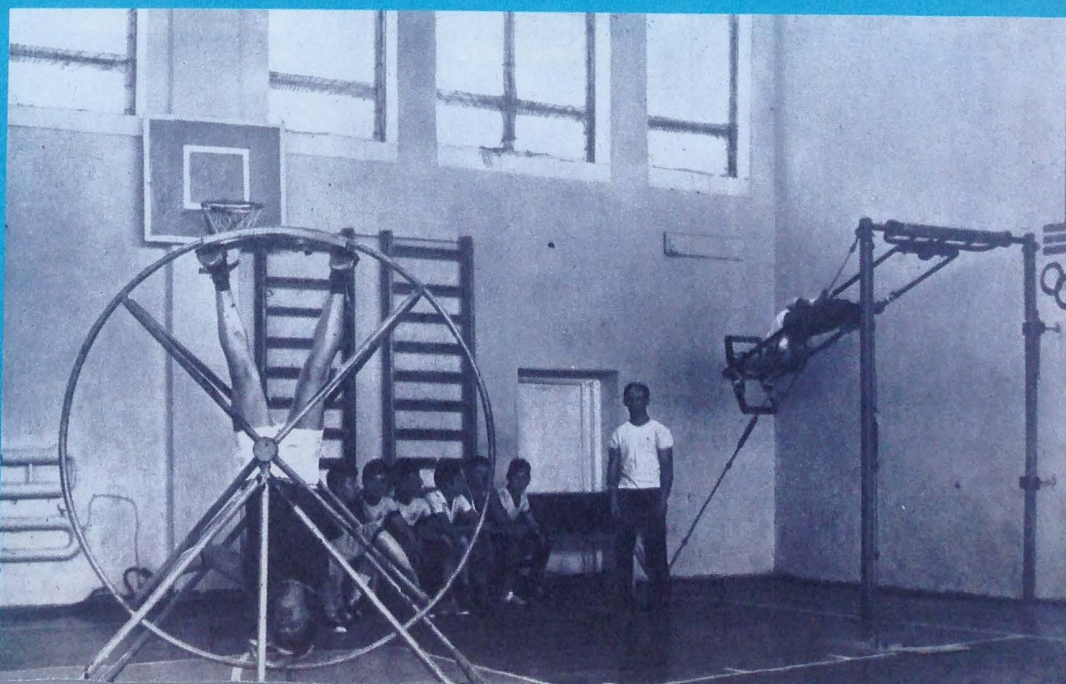


Занятия по конструкциям самолетов и двигателей, практической аэродинамике, радио- и электронному оборудованию самолетов, воздушной навигации, самолетовождению и другим специальным дисциплинам и курсам проводятся в аудиториях и лабораториях, оснащенных современной аппаратурой.

Важное место в учебном процессе занимает самоподготовка. Для этого в училище созданы самые благоприятные условия. Индивидуальные рабочие места оснащены визуальными средствами статической динамической проекции, магнитофонами и контрольно-обучаемыми системами. Этим же целям служит библиотека училища, где имеется большой выбор специальной и общеобразовательной литературы. На снимке: в библиотеке училища.

Большое внимание в училище уделяется общественным дисциплинам: истории КПСС, политэкономии, марксистско-ленинской философии. Обязательным для курсантов является также изучение иностранного языка. В лингафонном кабинете идут занятия по английскому языку.

В спортивном зале училища.



РУБЕЖИ АВ

Важную роль в решении задачи, поставленной перед воздушным транспортом, — полным и своевременном удовлетворении потребностей народного хозяйства и населения в перевозках — играет ремонт авиационной техники. При используемой в гражданской авиации системе планово-предупредительного ремонта заводы нашего объединения обеспечивают восстановление ресурса самолетов, вертолетов, авиадвигателей. В связи с этим в одиннадцатой пятилетке развитию сети ремонтных заводов, их строительству и реконструкции, особенно в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока, уделено особое внимание.

Немаловажное значение имеет и совершенствование самого авиаремонтного производства, всемерное повышение его эффективности и качества работы. В Отчетном докладе XXVI съезду КПСС Л. И. Брежнев отметил, что «есть проблемы, которые охватывают все сферы народного хозяйства, и главная из них — завершить переход на преимущественно интенсивный путь развития».

Вся работа Всесоюзного государственного объединения «Авиаремонт» строится в соответствии с этим положением. Нами разработан комплексный пятилетний план мероприятий, направленных на повышение эффективности и качества работы, на социальное развитие производственных коллективов. План охватывает практически все направления, позволяющие вскрыть резервы авиаремонтного производства: внедрение новейших достижений научно-технического прогресса, совершенствование хозяйственного механизма, создание и развитие единой системы управления качеством ремонта, развитие производственной базы заводов, улучшение условий труда и быта и т. д. Эти направления намечают пути достижения целей, знаменующих дальнейший прогресс в авиаремонтном производстве: увеличение надежности авиационной техники, сокращение сроков

ее пребывания в заводских стенах, рост производительности труда, снижение себестоимости авиаремонта и повышение эффективности использования основных фондов.

Одной из главных забот авиаремонтников можно назвать совершенствование форм и методов ремонта. Совместно с учеными отрасли они ведут поиск оптимальных вариантов организации производственного процесса.

В одиннадцатой пятилетке получит еще более широкое распространение зонный метод ремонта воздушных судов, успешно применяемый на ряде заводов. Намечается дальнейшее развитие этого метода — ремонт сквозными комплексными бригадами. Смысл его состоит в том, что одна бригада полностью ведет все работы в определенной зоне и несет ответственность за их качество.

Внедряется на заводах ремонт по техническому состоянию, позволяющий максимально использовать заложенные в конструкцию прочность и ресурсные возможности, а также сократить трудозатраты и расход запасных частей.

Будут внедряться новые принципы восстановления работоспособности и ресурсов двигателей. На большей части их типов станет применяться метод локального ремонта узлов, а после освоения двигателя Д-36, начиная с 1983 года, предполагается внедрение модульного ремонта. Расширится практика совмещения контрольных и сдаточных испытаний, позволяющая экономить время и авиатопливо. Так, в нынешней пятилетке будут испытываться по новой программе шесть типов двигателей.

Пионером разработки метода совмещенных испытаний двигателей выступил коллектив завода № 404, руководимый молодым, энергичным директором А. И. Падеровым. Успехи энтузиастов радуют: здесь интенсивно работают над расширением производства, внедряют передовые методы и научно-технические дости-

жения. И всю работу умело направляет А. И. Падеров — один из лучших директоров авиаремонтных заводов.

Надежным помощником производственников стала вычислительная техника. Она находит применение как для автоматизированного управления производством (эта система получила название АСУ-4), так и для непосредственного «руководства» технологическими операциями.

Для совершенствования подсистем АСУ-4, повышения их эффективности планируется переоснащение вычислительных центров заводов современными ЭВМ типа ЕС-1034-1038. Ведется также разработка новой системы — «АСУ — Авиаремонт», в составе которой предусмотрены подсистемы планирования, бухгалтерского учета и оперативного управления. В течение пятилетки начнется ее практическое использование.

Одним из основных направлений использования ЭВМ для управления технологическими операциями станет автоматизация различного рода испытаний авиатехники после ремонта, в первую очередь — доводки и регулировки двигателей. Это позволит сократить сроки и трудоемкость операций, повысить качество, добиться экономии топлива. Такая система намечается к внедрению на заводе № 404. Как ожидается, ее годовой экономический эффект достигнет двух миллионов рублей. После изучения опыта эксплуатации системы она получит прописку и на других заводах.

На заводе № 407 начато применение автоматизированных комплексов для отработки автоматических бортовых систем управления. Включение ЭВМ в их состав увеличит объективность контроля, сократит трудоемкость ра-

боты, повысит ее качество.

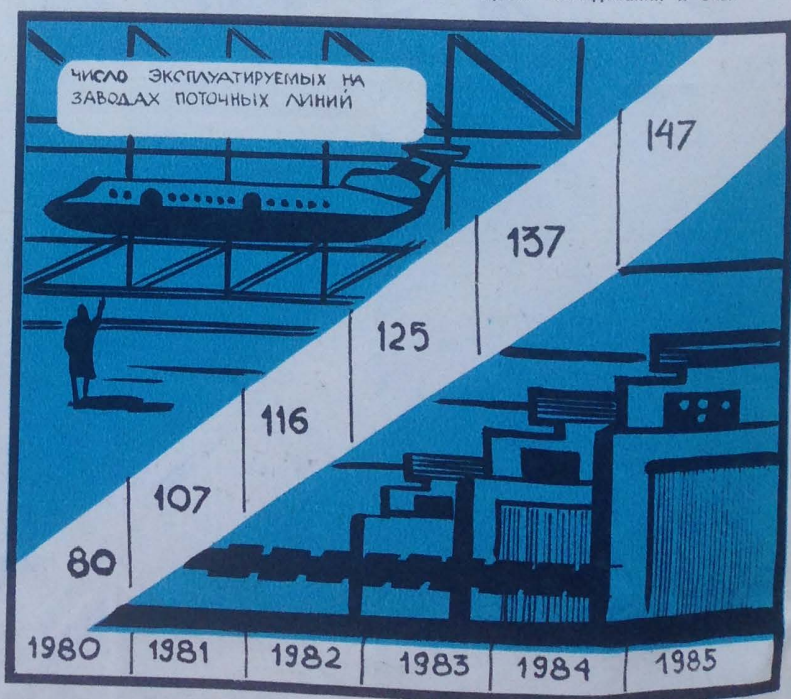
Намечается использование микро ЭВМ для регистрации параметров технологических процессов и визуального отображения данных на дисплеях. Уже созданы первые модели определения технического состояния агрегатов и составления карт ремонта.

В нынешней пятилетке на авиаремонтных заводах будет продолжаться широкое внедрение прогрессивных технологических операций. Большое внимание уделяется при этом освоению способов восстановления узлов и деталей, что позволит более экономно расходовать металл и другие материальные ценности. На шести заводах будут пущены в эксплуатацию вакуумные камеры для плазменного напыления дополнительного слоя на изношенные поверхности деталей, на двух заводах вступят в строй установки для детонационного нанесения металла на лопатки компрессоров.

Практически повсеместно найдет применение толстослойное многократное хромирование деталей с последующим алмазным выглаживанием, значительно повышающее их срок службы, а также диффузионное и местное хромирование крупногабаритных узлов. Получат еще большее распространение виброупрочнение и ультразвуковая упрочняющая обработка металлов.

На опытных заводах осваивается электроимпульсная обработка металлов, которая должна найти массовое применение, начиная с 1983 года. До конца пятилетки предполагается освоить на заводах № 400 и 402 электронно-лучевую сварку. К 1985 году также планируется внедрить диффузионную и лазерную сварку при ремонте нагруженных деталей и узлов авиадвигателей.

Ведутся исследования и опыт-



АВИАРЕМОНТ

ные работы по замене традиционной клепки, в процессе которой используется ударный инструмент, практически бесшумным прессованием. Такая замена существенно повысит производительность труда и облегчит его условия.

Продолжится механизация и других трудоемких операций, а также видов работ с вредными условиями, в частности, промывки деталей, снятия и нанесения лакокрасочных покрытий. Заводом № 85 будут изготовлены еще десять механизированных промывочных линий, которые вступят в строй.

Коллективы заводов №№ 400, 402, 407 ведут поиск новых способов удаления покрытий с поверхностей воздушных судов, а специалисты завода № 403 совместно с учеными пробуют применить для этой цели луч лазера. Более широкое применение найдет ультразвуковая и вибрационная очистка деталей.

На перспективу рассчитаны эксперименты, которые проводятся на заводах № 407, 412, по механизации операций окраски самолетов и вертолетов и по автоматической балансировке роторов, компрессоров с использованием лазера.

Можно сказать, что неуклонное повышение уровня механизации и автоматизации самых различных процессов — характерная черта современного производства. В нашей отрасли этот прогресс коснется практически всех стадий ремонта авиатехники. Показательно, что в течение пятилетки число эксплуатируемых на заводах поточных механизированных линий возрастет почти в два раза.

Будет уделено внимание и подготовительным операциям, которые прежде, надо признаться, часто выпадали из поля зрения. В частности, предстоит повы-

сить механизацию складских и транспортных процедур. Для перемещения деталей, например, будут использоваться эстакады с роликовыми дорожками, специальные тележки-сортовики, монорельсовые пути, цепные и подвесные транспортеры. На всех заводах намечено внедрение штабелеров и складов элеваторного типа (это даст возможность лучше использовать объем помещения).

В разработке и внедрении новшеств производственникам большую помощь оказывают ученые научно-исследовательских и учебных институтов. Немалый вклад в технический прогресс авиаремонтного производства вносят также изобретатели, рационализаторы. Их творческая деятельность, как предполагается, принесет за пятилетие не менее 30 миллионов рублей экономии. Нельзя не отметить инициативу работников завода № 407, который не раз награждался медалями ВДНХ и премиями ВЦСПС за достижения в области механизации производства. Разработанное здесь механизированное рабочее место слесаря получило высокую оценку специалистов, а централизованная подача лаков и красок, предложенная рационализаторами, внедряется на всех заводах объединения. Оценкой заслуг новаторов коллектива стало присвоение инженерам Н. Сквинскому и А. Подлужному звания «Лучший рационализатор гражданской авиации».

Как и в других отраслях промышленности, успех в авиаремонте в значительной степени определяется ростом производительности труда. За его счет в нынешнем году будет достигнуто до 90 процентов увеличения объема производства. В течение же пятилетки рост производительности труда позволит увеличить объемы

производства на 30 процентов, повысить фондоотдачу на четверть, на восемь процентов снизить затраты на один рубль товарной продукции. Прибыль возрастет в среднем на 60 процентов.

В достижении этих высоких показателей значительную роль должна сыграть творческая инициатива широких масс авиаремонтников, которым необходимо создавать условия для активного участия в управлении производством. Такую возможность предоставляет, в частности, комплексная система управления эффективностью и качеством, позволяющая вскрывать неиспользованные резервы, выдвигать встречные планы. Ныне в управлении производством вовлечен в среднем каждый пятый авиаремонтник, а на заводах №№ 21, 404, 407, 410 — каждый третий.

Уверенность в том, что намеченные рубежи будут достигнуты, вселяет ударная работа наших ведущих коллективов. С важной инициативой — соревноваться под девизом «От эффекта в ремонте — к повышению эффективности отрасли» выступил коллектив Минского завода № 407. Этот почин уже нашел своих последователей во многих коллективах. На заводе № 85 более 60 бригад и участков развернуло соревнование под девизом «От отличника качества в бригаде — к бригаде отличного качества». Труженики завода № 412 приняли обязательства снизить себестоимость ремонта на 700 тысяч рублей. Коллектив завода № 406 наметил выполнить план 1981 года досрочно, получить на 75 тысяч рублей сверхплановой прибыли и высвободить с трудоемких ручных операций 13 человек. Повсеместно развернуто соревнование за звание лучшего по профессии, лучшего мастера, лучшей бригады. В нынешнем году лучшими признаны 25 бригад, в том числе коллективы во главе с И. Медниковым (завод № 401) и С. Костюковым (завод № 407). Среди новых лауреатов почетного звания «Лучший слесарь-сборщик» — И. Ко-

вальчук (завод № 410), В. Смирнов (завод № 411), «Лучший мастер» — Ю. Малютин (завод № 412) и А. Федорюшкин (завод № 400).

Необходимо отметить большую работу, проводимую нашими коллективами совместно с ОКБ и отраслевыми НИИ, по исследованию состояния авиационной техники и увеличению ее межремонтных ресурсов. В перспективе — продление ресурса самолетам Як-40, Ил-62, вертолетам Ми-6, Ми-8, двигателю Д-30.

Ремонт самолетов Ил-76, Ил-86, Л-410, двигателей НК-8-2У и Д-30КУ и другой новой техники требует расширения и реконструкции производственной базы, что предусмотрено «Основными направлениями экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года».

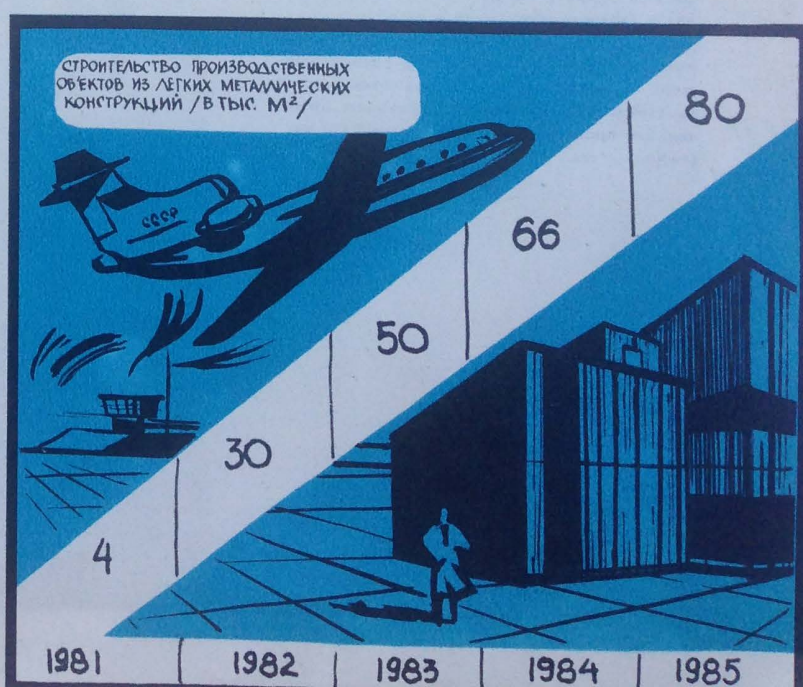
В одиннадцатой пятилетке будет начато строительство нового завода для ремонта магистральных самолетов в аэропорту Борисполь. Запланировано возведение предприятий в Кольцово (для ремонта авиадвигателей), в Толмачево, Быкове, производственных корпусов на ряде действующих заводов.

Ускорить строительство поможет применение легких металлических конструкций.

Характерно, что за первые два года пятилетки в Свердловске, Харькове, Омске, Тюмени, Внукове, Быкове, Виннице и Ростове-на-Дону должно быть сооружено более 30 тысяч квадратных метров зданий из легких металлических конструкций.

В целом первые шаги в новой пятилетке коллективы ремонтников делают уверенно. Уже предварительные итоги показывают, что комплексный план правильно ориентирует заводы на выполнение задач, поставленных перед гражданской авиацией в одиннадцатой пятилетке XXVI съездом КПСС.

Е. КИТОВ,
начальник Всесоюзного государственного промышленного объединения «Авиаремонт»



ЕРЕВАН — «ЗАПАДНЫЙ»

Так, несколько непривычно для глаза, выглядит новый аэровокзальный комплекс в аэропорту столицы Армении — «Западный». Он представляет собою усеченный конус, диаметр которого у основания равен 160 метрам. В центре сооружения расположен грибообразный «столб» высотой 60 метров.

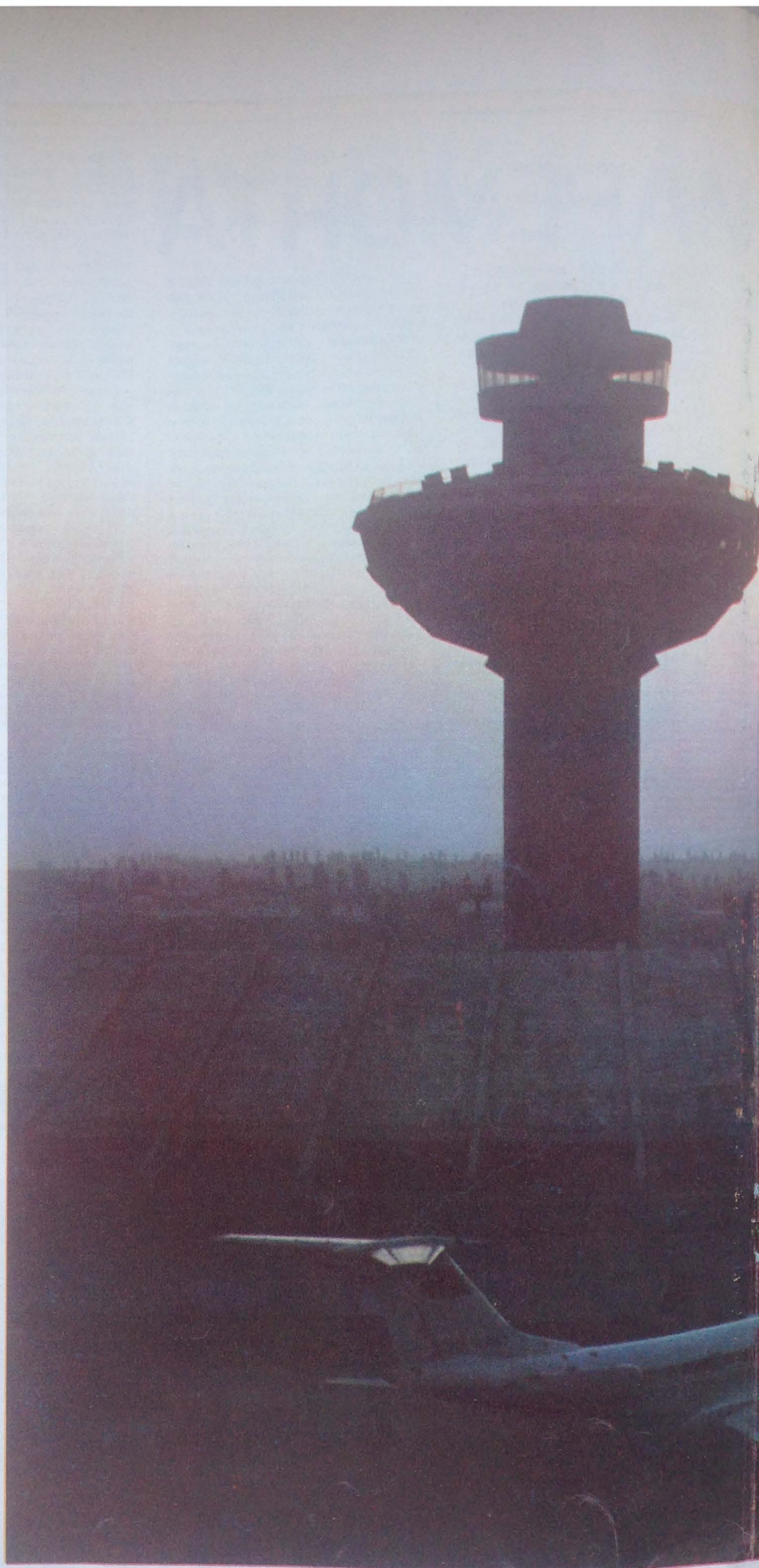
Такая форма не дань какой-либо экстравагантной моде. У нее есть свои достоинства. Она, например, позволяет сократить путь пассажиров до самолетов, размещаемых вокруг аэровокзала. Из каждого его сектора, чтобы после регистрации билета и сдачи багажа попасть в самолет, надо пройти по закрытому телескопическому трапу не более 30 метров.

Технология обслуживания по радиальным направлениям дает возможность рассредоточить пассажиров по аэровокзалу. При предполетном коммерческом обслуживании в каждом из семи секторов у регистрационных стоек находятся одновременно пассажиры только одного рейса. А прилетевшие пассажиры получают багаж на нижних этажах аэровокзала и сразу же кратчайшим путем выходят к стоянкам автомашин и автобусов.

Хорошо благоустроенный, красиво отделанный, удобный для пассажиров и обслуживающего их персонала новый аэровокзал стал заметным общественным сооружением Армении. Его пропускная способность — 2 100 пассажиров в час.

НА СНИМКЕ: новый аэровокзальный комплекс.

Фото С. ЩЕРВАНОВА.





ПУТЕВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ

НА ВПП

Самолеты со стреловидными крыльями и расположенными в хвостовой части двигателями прочно завоевали ведущее место на авиатрассах планеты, в том числе и на линиях Аэрофлота. Однако эти воздушные корабли имеют конструктивные и аэродинамические особенности, незнание или игнорирование которых может привести к возникновению осложненной ситуации. Взять, к примеру, «поведение» некоторых из них на пробеге после посадки. При движении по взлетно-посадочной полосе (ВПП) на воздушное судно действует ряд сил, стремящихся изменить направление его движения. Их возникновение связано с различным состоянием ВПП, изменением ветрового режима на аэродроме, выполнением экипажем посадки со сносом или углом упреждения и т. д.

Для того, чтобы устранить действие указанных сил и сохранить прямолинейное движение самолета по оси ВПП, последний должен обладать достаточной путевой управляемостью. Рассмотрим некоторые особенности, отрицательно влияющие на управляемость воздушного судна при движении по полосе.

Во время пробега самолета с расположенными в хвостовой части двигателями (по мере уменьшения поступательной скорости) все менее эффективна путевая управляемость от руля направления и все более — от колес передней стойки шасси. Закон подобного изменения имеет квадратичную зависимость и графически может быть изображен двумя кривыми, близкими к параболам. Точка пересечения этих двух кривых и есть минимальная общая путевая управляемость самолета в данных условиях (она соответствует определенному диапазону скоростей).

Однако такое положение характерно только для самолетов, не имеющих реверсивных тормозных установок, работа которых вносит в эту зависимость существенные изменения. Практика же показывает, что выкатывание самолета на боковую полосу безопасности обычно происходит на скорости 130 км/час и ниже, а начинается боковое уклонение, как правило, на скорости 180—200 км/час, когда у самолета еще сохраняется определенная подъемная сила, и колеса шасси не имеют достаточно плотного контакта с поверхностью ВПП. В этот момент управляемость с помощью передних колес малоэффективна, и пилот, естественно, надеется на руль направления. Однако, порой, и это не дает желаемого эффекта.

Осенне-зимний период во многом усложняет работу авиаторов. Туманы, гололед, порывистый ветер нередко вызывают дополнительные трудности на взлете и посадке при выполнении полетов воздушных судов. Поэтому от членов экипажей требуется глубокое знание руководящих документов, особенностей эксплуатации авиационной техники. На наш взгляд, статья инженера-пилота В. Герасимова, в которой предлагаются рекомендации по предупреждению выкатывания самолетов за пределы ВПП при посадке в сложных метеослужиях, может принести определенную пользу для летного состава.

Включение же реверса резко снижает эффективность руля направления. Дело в том, что при переключке створок реверсионные решетки отклоняют газовый поток от двигателей вверх-вниз и вперед, создавая тем самым положительный тормозной момент (рис. 1). Поток газов, выходящий вверх, смешивается с набегающим потоком воздуха в зоне вертикального оперения, меняет направление движения и тормозит его, что приводит к резкому падению эффективности руля направления. Это явление усугубляется еще и тем, что решетки реверса развернуты относительно вертикальной плоскости на 15°, верхние — внутрь, нижние — наружу (рис. 2). Поэтому и кривая изменения эффективности руля направления по скорости на графике будет иметь провал на период работы реверса. Этому же способствует нарушение линейности изменения поступательной скорости при включении реверса.

Аналогичную картину имеет изменение эффективности путевого управления от колес передней стойки шасси, но с противоположным знаком — с уменьшением скорости она повышается. Однако и здесь работа реверса не проходит бесследно. При его включении, вследствие верхней децентрации двигателей, у самолета появляется тенденция к увеличению угла тангажа. Сцепление передних колес с поверхностью ВПП и, следовательно, эффек-

тивность его управляемости от передней стойки уменьшается.

Таким образом, при включении реверсивного тормозного устройства путевая управляемость самолета как от руля направления, так и от колес передней стойки шасси, уменьшается. В процессе пробега самолета (в определенном диапазоне скоростей), на наш взгляд, существует зона наименьшей эффективности путевого управления, границы которой будут зависеть от посадочной массы и центровки самолета, момента включения и выключения реверса, направления и скорости ветра, состояния ВПП и других факторов.

И еще. Самолеты со стреловидным крылом, при неработающей автоматике отличаются слабо затухающими движениями рыскания. Например, импульс руля направления (при невмешательстве в управление) приводит к 8—10 колебаниям всех боковых параметров относительно установившегося положения. Для повышения демпфирования курсовых колебаний в системе управления рулем поворота в самолетах установлен демпфер рыскания, работающий по определенному закону управления с передаточным числом, равным 2,5 градуса (РН/град в сек). Установка демпфера рыскания с таким большим передаточным коэффициентом привела практически к полному устранению колебательности по курсу. Тем самым была улучшена устойчивость в ущерб управляемости. Это явилось положительным фактором в полете и при заходе на посадку, но отрицательно сказалось при пробеге самолета на ВПП.

Для исправления незначительного отклонения по курсу пилот отклоняет руль направления в нужную сторону. Но при появлении угловой скорости моментально включается в работу демпфер рыскания и тут же препятствует этому довороту. Поэтому пилот вынужден дополнительным движением отклонить руль направления в эту же сторону. Довернув самолет на необходимый угол, он ставит ноги колес нейтрально, естественно считая, что и руль направления стоит нейтрально. Но при уменьшении углового ускорения вновь включается демпфер рыскания, только работает он уже в обратном направлении. И происходит «проворот» самолета. Другими словами — в начале доворота демпфер рыскания препятствует его выполнению, а в конце — способствует ему, что приводит к «раскачке» самолета (рис. 3).

На воздушных судах, где нет демпферов

Рис. 1. Влияние реверса на эффективность руля направления

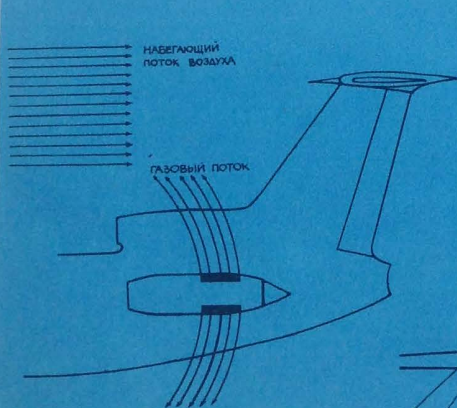


Рис. 2. Влияние реверса на эффективность руля направления (вид сзади)

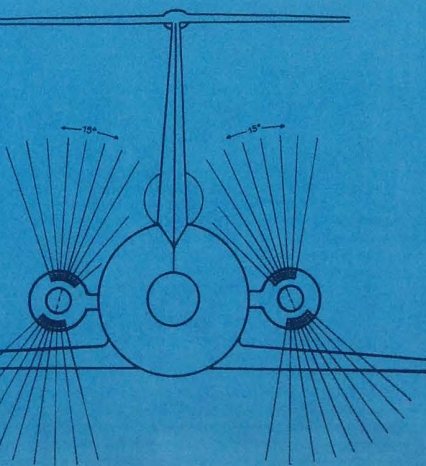
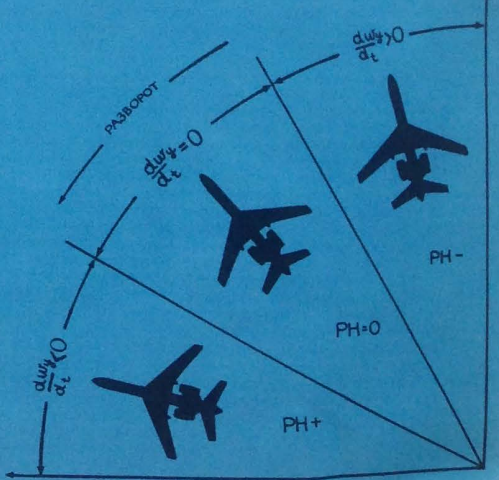


Рис. 3. Работа демпфера рыскания при развороте самолета



рыскания, у пилотов с годами вырабатывается чувство «послушного» поведения самолета при отклонении педалей. При переучивании же на самолеты, оборудованные подобными демпферами, они, не зная о некоторых конструктивных особенностях этих машин, естественно, сталкиваются с определенными трудностями на разбеге-пробеге. Причем трудности эти возникают даже при посадке в простейших метеословиях и на сухую ВПП. Эти особенности самолета вместе с отрицательными внешними факторами (осадки, боковой ветер, низкий коэффициент сцепления) становятся одной из причин выкатывания самолета на боковую полосу безопасности. Объективный анализ случаев выкатывания убедительно это подтверждает, а идентичность параметров и адекватность действий пилотов говорит о наличии определенной закономерности. После повторного отклонения руля направления в обратную сторону самолет получает значительный импульс, который изменяет траекторию движения самолета по ВПП под углом к ее оси. Устранить это изменение движения не представляется возможным, так как самолет в это время находится в диапазоне наименьшей эффективности путевого управления.

Итак, основными причинами выкатывания самолетов на боковые полосы безопасности являются:

- незнание или игнорирование летным составом конструктивных и аэродинамических особенностей самолета, отрицательно влияющих на путевую управляемость в процессе пробега по ВПП после посадки;

- несовершенные методы замера коэффициента сцепления на поверхности ВПП при наличии на ней атмосферных осадков;

- выполнение посадки со значительными боковыми и угловыми отклонениями из-за неточного захода (вместо ухода на второй круг);

- недостаточная эффективность органов путевого управления самолета при включении реверса (особенно в условиях скользкой ВПП и при наличии бокового ветра).

Если каждый из этих отрицательных факторов является не очень значительным, то в совокупности и проявлении в определенную единицу времени они приводят к выкатыванию самолета на пробеге элемент закономерности. Для исключения случаев выкатывания самолетов на боковые полосы безопасности целесообразно, на наш взгляд, выполнять следующее:

- экипажам более качественно проводить предпосадочную подготовку на эшелоне перед снижением с обязательным учетом всех отрицательных факторов;

- предъявлять более строгие требования к точности вывода самолета на торец ВПП;

- не производить эксплуатацию самолетов без видимого рисунка протектора более чем на 50 процентов (в любое время года);

- при посадке в сложных условиях реверс включать только после уверенного движения самолета вдоль оси ВПП и опускания передних колес шасси.

В НИИ ГА выполнены экспериментальные продувки модели самолета Ту-154 в аэродинамической трубе и проведены летные исследования, которые подтвердили влияние конструктивных особенностей самолета на его путевую устойчивость и управляемость при движении по ВПП. В настоящее время введены ограничения на эксплуатацию самолета по боковому ветру и коэффициенту сцепления, разработаны научно обоснованные рекомендации летному составу, намечаются мероприятия по конструктивным доработкам. Эти совместные меры помогут исключить выкатывания самолетов на боковые полосы безопасности.

Опыт работы нашего вертолетного подразделения показывает, что в трудный осенне-зимний период можно не только справиться с плановыми заданиями, но и успешно эксплуатировать технику без предпосылок к летным происшествиям. Правда, для того, чтобы хорошо работать зимой, необходимо заблаговременно подготовиться. Вот почему уже в июле—августе мы начинаем готовить экипажи к работе в условиях осени и зимы.

Задача эта непростая, поскольку в летние месяцы подготовку приходится проводить в условиях интенсивных полетов. Поэтому мы заранее составляем план подготовки к работе экипажей.

В плане предусматриваются технические занятия, летно-методические конференции, мероприятия по политико-воспитательной работе и т. д. Приводим в порядок инвентарь, подогреватели, средства борьбы с обледенением на земле.

Немаловажную роль в процессе подготовки играет, к примеру, подбор экипажей. Мы фор-

матор воспитательного значения, без которого любая техника пилотирования не может обеспечить безопасность полетов, ибо в данный период года часты низкая облачность, туманы, обледенение при полетах на эшелонах и т. д.

Во время учебы мы стремимся научить молодых командиров уменью разбираться в метеорологической обстановке. С этой целью используем данные (применительные для Тюменской области) о состоянии верхней кромки облаков, о возможности прохода между их слоями на определенных участках маршрута интенсивности обледенения. В этом нам помогает «высотная» авиация, снабжающая диспетчерские службы самой свежей информацией. Вопросам полетов в условиях обледенения (в частности, аэродинамики несущего и хвостового винтов) во время подготовки уделяется особое внимание. Тут неоценимую помощь оказывают молодым командирам пилоты, имеющие большой практический стаж работы.

Летом не часто бывают необходимые для тренировки приближенные к осенне-зимним

ЗИМА НЕ ЗАСТАНЕТ ВРАСПЛОХ

мируем их согласно указаниям управления, на основании карт личности и рекомендаций летно-штурманского отдела, а также отдела политико-воспитательной работы. При этом нами учитываются не только профессиональная подготовка и жизненный опыт пилотов, но и психологическая совместимость членов экипажей, способность экипажа в определенном составе обеспечить полную безопасность полетов. Такой метод подбора экипажа продиктован самой практикой, многолетним опытом работы в условиях Сибири и Крайнего Севера.

Ведь, как не раз наблюдалось, лютой зимой люди ведут себя по-разному. Тем более, что по пятнадцать—двадцать дней находятся экипажи в командировке в отрыве от базы. А среди летного состава подразделения более восьмидесяти процентов молодых людей. Поэтому мы стараемся наладить на базах Надыма, Уренгоя или на приписных аэродромах хороший отдых и быт.

Конечно же, большую роль в подготовке экипажей для работы в условиях осени и зимы, в укреплении дисциплины, дружды и слаженности оказывает руководству опытная гвардия вертолетчиков. Командиры экипажей Герой Социалистического Труда, делегат XXVI съезда КПСС Ю. Южаков, кавалер ордена Ленина В. Иванов, В. Авраменко, И. Ананьев, Л. Егоров и другие по несколько лет воспитывают свои экипажи, готовят из молодых специалистов классных вертолетчиков, не считаясь со временем, учат молодых дисциплине, развивают чувство ответственности, коллективизма, умение ориентироваться в сложной обстановке.

Заканчивается подготовка летной конференцией и зачетами. Командование подразделения придает конференции особое значение. Ведь во время нее летный состав обменивается опытом полетов в сложных условиях. И здесь, как на ладони, видны умение того или иного командира, способность принимать решение на основе анализа сложившейся метеорологической обстановки. Мы видим в этом кроме того и важный

метеорологические условия. А ведь согласно требованиям, командирам воздушных судов необходимо каждый месяц выполнять не менее чем три захода по ОСП. Вот и получается у некоторых экипажей длительный перерыв в полетах в условиях сильной облачности. Поэтому при подготовке к полетам в осенне-зимний период мы стараемся выполнить эту программу. Командиры, не имеющие допуска к таким полетам, совершенствуют технику пилотирования в облаках, доводят ее до необходимого уровня, учатся пилотировать суда по приборам.

Мы убедились на практике, что при низких температурах нет ничего хуже для командира вертолета, чем снежный вихрь, а также конденсат от выхлопных газов. Недооценка сложности взлета и посадки в снежном вихре и в клубах конденсата, как правило, приводит к летным происшествиям. Особенно, когда на территорию области приходит Сибирский антициклон, и надолго устанавливается морозная погода. Учитывая это, мы проводим тренировочные взлеты и посадки. Командиры, выполняющие полеты зимой впервые, тренируются дополнительно.

Во время подготовки к полетам в осенне-зимних условиях особенно тщательно анализируются возможности взлета и приземления. Дело в том, что как показывает опыт, снежный вихрь можно разогнать при взлете перемещением машины «вперед—назад».

Как и прежде, в 1981 году подготовка командиров вертолетов к работе в осенне-зимний период прошла на хорошем организационном уровне. По-хозяйски распорядившись, мы успели, как говорится, подготовить сани летом. И это, безусловно, принесет свои плоды.

А. МАРЧЕНКО,
командир
вертолетного подразделения,
заслуженный пилот СССР

Г. Тюмень.

Каждые два года на парижском аэродроме Бурже проводится международная выставка-салон авиационной и космической техники. Это важное событие в авиационном мире обычно привлекает внимание крупных специалистов, ученых, конструкторов, известных летчиков, космонавтов, государственных деятелей.

В нынешнем году проходил 34-й Международный салон авиации и космонавтики. В его работе приняли участие министр гражданской авиации, Главный маршал авиации Б. П. Бугаев, министр авиационной промышленности СССР И. С. Силаев, советские авиационные специалисты.

Публикуем заметки о салоне в Бурже нашего нештатного корреспондента, Героя Советского Союза, заслуженного пилота СССР П. М. МИХАЙЛОВА.

Весть была волнующей: мне предложили принять участие в работе Парижского салона авиации и космонавтики! Поистине, пилот без неба — что птица без крыльев, поэтому возможность побывать на международном салоне доставила большую радость. Мысленно я представил парижский аэродром Бурже. Сколько раз мне приходилось сюда летать на

Ty-104, Ил-18 и даже демонстрировать Ил-62. На этот раз я занимаю в салоне самолета непривычное пассажирское кресло.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

Свыше семидесяти лет назад отважный Луи Блерио впервые перелетел Ла-Манш на аэроплане собственной конструкции. В ту раннюю пору авиации каждый час полетов становился историей. Громкая слава была привычна для пионеров авиации. Французы частично уступали ее только русским, которые прославились как смелые и решительные летчики, умельцы, разносторонние механики. Первым из них был мой земляк Михаил Ефимов, столетие со дня рождения которого будет отмечаться в ноябре этого года. Он неоднократно участвовал в чемпионате Европы по авиационному спорту, брал первые призы.

В фондах парижского музея авиации хранятся документы первых авиаторов, получивших пилотские удостоверения. Михаил Ефимов был обладателем одного из таких документов международного класса. В этом же музее, расположенном на окраине Парижа,

стоит среди прочих патриархов авиатехники и аэроплан «Фарман-4», на котором летал и ставил рекорды наш соотечественник.

Но вернемся, так сказать, из века прошлого в век настоящий. В музее это сделать легко. Разве можно пройти мимо славного истребителя «Чайка», на котором молодой советский летчик Захаров бил фашистов в небе Испании! Впоследствии Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Георгий Нефедович Захаров был командиром дивизии, в которую входил прославленный полк французских добровольцев «Нормандия—Неман». Уже не русские пилоты поднимались в небо на французских самолетах, а французские летчики устремились в воздушные схватки на истребителях советского производства. Как известно, французские летчики на советско-германском фронте провели 869 воздушных боев и сбили 268 вражеских самолетов. Трое стали Героями Советского Союза.

Наши боевые соратники вернулись в Париж на самолетах Як-3, которые Советское правительство безвозмездно передало французским ВВС в знак дружбы двух великих народов. Один из них как реликвия стоит в музее. Экспонируется здесь и большой фотоснимок аэродрома Бурже, на

котором выстроилось новое, мирное поколение «Яков».

Да, теперь, раз в два года, аэродром Бурже превращается в международную выставку авиационной и космической техники, навигационного оборудования, последних технических достижений самолетостроения.

ЭКСПОЗИЦИЯ «БУРЖЕ-81»

На выставке нынешнего года было представлено 180 гражданских и военных самолетов, вертолетов, макеты космических ракет и кораблей. Свою продукцию выставили около 800 фирм из 26 стран мира.

Хозяева салона — французы — показали проекты космической ракеты-носителя «Ариан», семейство широкофюзеляжных самолетов — дальнейшее развитие известного аэробуса А-300.

Поистине громадный интерес вызвала техника Советского Союза. На открытой площадке — широкофюзеляжный 360-местный Ил-86, новый пассажирский самолет Як-42, средний магистральный лайнер Ту-154. В ряду самолетов — также транспортный Ан-72 с укороченным взлетом и посадкой, предназначенный в основном для работы в Заполярье. Большое вни-

ПАРИЖ, АВИА



мание привлек винтокрылый богатырь Ми-26 — самый крупный в мире вертолет. Здесь же универсальный вертолет Ми-17.

Экспозиции некоторых западных фирм напоминали арсеналы оружия. Территория вокруг советских гражданских самолетов и вертолетов была подобна военному полигону. Вот экспонаты английских фирм. Радары зенитной ракетной батареи под прикрытием бронемашин выискивают в небе Парижа мнимую цель. Поодаль — штабеля снарядов, ракет различных калибров, выкрашенных в яркие цвета. Тесно от военных самолетов: истребители «Харриер», «Фантом», всепогодный разведчик...

Тут же — военные машины с опознавательными знаками США. Как всегда, американцы навезли большое количество военной техники. Корпорация «Дженерал дайнемикс» не постеснялась даже выставить крылатую ракету.

По мнению всех без исключения, советский сектор резко отличался от экспозиций капиталистических стран именно мирным назначением своих экспонатов.

На было отбою от желающих посмотреть широкофюзеляжный гигант Ил-86. Характерная запись в книге отзывов: «Обширный объем кабины, высота, больше чем в жилой квартире, красивая отделка, со вкусом подобранные тона — все это создает домашний уют». Мнение авиаспециалиста: «С боль-

шим удовольствием посмотрел Ил-86. Поражают его грандиозные размеры, великолепный комфорт».

Посетил Ил-86 и американский астронавт Стаффорд со своими коллегами. Вот их мнение о корабле: «Просторная кабина пилотов, компактное размещение пилотажно-навигационных приборов на панелях. Понравилась пассажирские салоны, удобно багажное отделение. В общем, машина, достойная уважения».

Живой интерес был и к самолету Як-42.

Один из посетителей выразил свое впечатление о советской авиатехнике так: «Теперь я вижу, что социализм действительно построен. Да здравствует Советская Россия!»

ЗАКОНЫ ДИКТУЕТ ЭКОНОМИКА

В свое время прогресс в авиации определялся в основном увеличением высоты, скорости и дальности полета. Однако, как правило, улучшение летно-технических данных сопровождалось резким ростом эксплуатационных расходов. Сейчас при разработке, изготовлении и эксплуатации са-

молетов все более весомым становится требование минимальных затрат. Вплоть до того, что пересматриваются устоявшиеся конструкторские концепции.

Именно экономическими требованиями вызваны к жизни крупногабаритные самолеты. Вначале единственным представителем крупногабаритных кораблей был «Боинг-747». Вслед за ним в конструкторских бюро разных стран стали разрабатываться проекты лайнеров еще больших размеров. Дошло до того, что фирма «Локхид» всерьез собиралась создать тысячеместный корабль. Однако был увлечения крупногабаритными самолетами со временем остыли. Дело в том, что лишь на немногих линиях можно получить достаточный процент их коммерческой загрузки и сделать рейс рентабельным.

Любопытно, что на нынешнем салоне совсем не были представлены сверхзвуковые пассажирские самолеты. Конечно, соблазнительно сократить время полета в два, три раза. Но всегда ли целесообразно? Само собой разумеется, нет смысла посылать сверхзвуковой самолет, скажем, из Парижа, в Лондон. Да и на дальних трассах эксплуатация сверхзвуковых лайнеров не всегда экономически оправдана.

Зато внимание многих посетителей салона привлекли «малокалберные» машины. Теперь это

уже не примитивные «воздушные тихоходы», а самолеты с реактивными двигателями, новейшими радиотехническими средствами. За рубежом рекламируют такие машины «для деловых связей». Например, директор крупной фирмы, пользуясь таким самолетом, может облететь в один день разбросанные по стране предприятия. Кроме того, подобные самолеты могут использоваться в авиационных школах для подготовки пилотов.

Немалое внимание в экспозиции салона уделялось автоматизированным системам управления и приборному оборудованию самолетов. Мне, например, показалась весьма интересной комплексная система предупреждений об отказах различных систем.

Современный самолет — это, как правило, плод труда большого количества разработчиков. И все же не перевелись еще талантливые конструкторы-одиночки, которые могут удивить и публику, и специалистов. В Бурже среди великанов-лайнеров я увидел небольшой аэроплан с необычным, напоминающим футбольные ворота хвостом и сферической кабиной пилота. Крейсерская скорость — около 100 километров в час. Его сконструировал школьный учитель Джон Эдгли из Англии. Понадобилось три года упорного труда, чтобы детище приобрело форму летательного аппарата. В

САЛОН - 1981



ПО СТРАНАМ И КОНТИНЕНТАМ

Бурже конструктор искал возможных покупателей. Но не уверен, что предприимчивому англичанину удалось их найти: слишком уж велика конкуренция. Крупнейшие авиационные концерны США и Западной Европы ведут между собой жесточайшую войну не на жизнь, а на смерть.

В НЕБЕ БУРЖЕ

Каждый день с раннего утра к аэродрому стекались автобусы, автомобили, пешеходы. Парижане смотрели демонстрационные полеты. А в небе Парижа носились, кувыркались самолеты и вертолеты разных марок. Громоздкий грохот потрясал легкие крыши павильонов. Прежде всего это была реклама и в то же время один из раундов конкурентной борьбы между авиационными компаниями Запада.

При этом, конечно, нельзя было не восхищаться высоким мастерством пилотов. Особый интерес вызвал поистине акробатический полет Русси Сезара на самолете Як-52, построенном в Румынии по советской лицензии. Он лихо пронесся над летным полем вниз головой, крутил «бочки» на малой высоте, свечой уходил ввысь и там заиграл, демонстрируя хорошую управляемость на практически нулевых скоростях.

Курьезным событием стала неожиданная посадка двухмоторного военного самолета Ф-1 с убранным шасси. Зрители восприняли ее как составную часть демонстрационной программы, хотя на самом деле летчик от перенапряжения... забыл выпустить шасси.

ЧЕЛОВЕК И МАШИНА

Авиасалон показал, что за последние годы прогресс в авиации был настолько стремительным, что сегодня можно говорить о качественно новом этапе ее развития.

В невозвратное прошлое канули времена, когда профессиональные пилоты были окружены романтическим ореолом первопроходцев. Современный летчик, обладая выдержкой, бесстрашием и прочими достоинствами своих

коллег эпохи Сент-Экзюпери, обязан иметь обширные специальные познания, а также аналитический ум, способный подчас в доли секунды принимать единственно верное решение. Полет становится все более сложным динамическим процессом, в котором участвуют и экипаж, и диспетчеры на земле, и многие приборы, как бортовые, так и наземные. Большие скорости полета привели к жесткому лимиту времени для всех участников этого процесса. Достаточно сказать, что за 40 секунд, необходимых для разбега и отрыва от земли самолета, требуется произвести около 70 различных операций. Уже сегодня летчик вынужден ежеминутно считывать до 120—150 показаний различных индикаторов — нагрузка, подступающая к самой грани человеческих возможностей.

Конечно, на помощь человеку приходят электроника, вычислительная техника. Вычислительные машины не только составляют расписание, но и программируют каждый полет. В Ил-86, к примеру, предусмотрена полная автоматизация управления полетом, начиная от набора высоты и кончая завершающим этапом — посадкой.

Но не получится ли, что при этом роль пилота сведется к простому включению и выключению разных кнопок, да контролю за сигналами табло? И ведь действительно, на самолете есть даже запоминающее устройство. Нажми кнопку — получишь любую нужную информацию — об остатке топлива, расчетном времени прибытия, путевой скорости, запасных аэродромах и т. д.

Все это так, но нельзя забывать, что получаемые данные надо воспринять, осмыслить, оценить. Здесь мозг человека пока не заменит никакая машина. И сколь бы ни была совершенна аппаратура, решающее слово принадлежит человеку. Современный командир корабля должен работать в тесном контакте с радиоэлектронным комплексом, вести с ним оперативный разговор на языке цифр и получать логические ответы. Словом, как бы ни были автоматизированы процессы управления полетом, труд пилота никогда не будет лишним.



В СОВЕТСКОМ ПАВИЛЬОНЕ

Постоянный павильон Советского Союза в Бурже открывается экспозицией Аэрофлота. Здесь показаны макеты самолетов и вертолетов, используемых на авиалиниях, приводятся данные о развитии советской гражданской авиации.

Многолюдна экспозиция космоса. Она посвящена 20-летию полета Юрия Гагарина. Посетители трогают обгоревшее покрытие спускаемого аппарата, рассматривают гагаринский скафандр.

Большой стенд рассказывает о совместной работе международных экипажей в космосе. Специальный стенд посвящен французским летчикам, проходящим сейчас подготовку в нашем Звездном городке.

Два с лишним десятка лет назад, когда мир аплодировал советским спутникам, я получил коротенькое письмо от своего знакомого Жоржа Баллини, французского летчика: «Поклонитесь от меня вашим ученым и техникам. Если когда-нибудь будет нужен межпланетный пилот, можете рассчитывать на меня. Я готов!»

Тогда это казалось несбыточной мечтой — французскому летчику полететь в космос на совет-

Познакомиться с новыми достижениями в авиации и космонавтике стремятся не только специалисты. Как и в предыдущие годы, интерес у людей самых различных профессий вызывали советские самолеты и вертолеты, предназначенные для перевозки пассажиров и применения в народном хозяйстве.

Экспозиция, посвященная космосу.

ском космическом корабле. А теперь французские летчики готовятся в СССР к космическому полету.

Ширится сотрудничество между двумя странами и в области гражданской авиации. Находясь в Париже, советская делегация во главе с министром гражданской авиации Б. П. Бугаевым провела переговоры с французской стороной о дальнейшем развитии воздушных сообщений между Советским Союзом и Францией.

...Первый рейс Париж — Москва был совершен осенью 1924 года. Он продолжался 19 суток. Теперь по воздушному мосту парижане попадают в Москву, а москвичи — в Париж всего за три с половиной часа. Поистине, авиация сближает страны и народы, помогает более тесному сотрудничеству, к которому стремятся все, кому дорог мир на планете.

П. МИХАЙЛОВ,
Герой Советского Союза,
заслуженный пилот СССР

Фото автора.

Москва — Париж — Москва.



Ритмичность полетов при выполнении заданий в народном хозяйстве — показатель не менее важный, чем регулярность движения в транспортной авиации. Ведь срыв намеченного плана работы, задержка его выполнения часто оборачиваются большими экономическими и моральными потерями.

Многое в решении этой проблемы зависит от качества метеорологического обеспечения полетов и, в первую очередь, качества авиационных прогнозов. Не секрет, что девять из десяти полетов экипажами прогнозов, как правило, не соответствуют фактической метеорологической обстановке. Можно привести десятки примеров, когда даже при наличии хорошей устойчивой погоды на базовом аэродроме служба АМСГ фиксирует низкую облачность или ограниченную видимость. Можно ли в этих случаях предъявлять претензии к периферийным аэропортам и оперативным площадкам, откуда сведения о фактической погоде обычно приходят под символом «глазмерно»?

Но, как это не удивительно, по сводкам и отчетам большинство подразделений АМСГ имеют стопроцентную оправдываемость прогнозов. Какими же способами и методами это «достигнуто»?

Во-первых, введением такого критерия оценки оправдываемости прогноза, при котором практически любой прогноз считается оправдавшимся. Так, если взлет задержан, прекращен или отменен по прогнозу, значит прогноз оправдался, поскольку проверить достоверность событий просто-напросто невозможно. Если полеты выполнялись, то вне зависимости от качества прогноза (прогнозом может предусматриваться высота облачности 100—200 м, видимость 2—4, фактиче-

ски — «миллион на миллион»), прогноз также считается оправданным. И, наконец, если экипаж возвратился или прекратил полеты из-за плохой погоды (высота облачности менее 150 м или видимость менее 3 км), то прогноз в абсолютном своем большинстве также оправдался, потому что, как правило, будет содержать прогнозируемые градации «...высота облачности 100—200 м, видимость 2—4 км...».

Во-вторых, к оценке качества прогноза летный состав в настоящее время практически не имеет никакого отношения, так как данные бортовой погоды занесены синоптиками в разряд информации «сомнительной достоверности». Не случайно, поэтому на АМСГ не сдают бланки погоды с заполнением фактических условий.

В-третьих, применением дополнительных пугающих приемов (таких, как исключение вероятности прогнозирования одной территории двумя АМСГ), стремление избежать детализации прогноза по времени и территории, выдачей прогнозов с ограниченным сроком действия, применением метода «коррективок» и т. д.

При такой методике прогнозирования не требуется тщательного анализа складывающейся синоптической обстановки, знания и учета местных признаков, оценки развития синоптических процессов во времени и пространстве. Достаточно лишь оценить всю ситуацию терминами «прогноз летный», «прогноз нелетный» (при этом к положению «прогноз нелетный» отнести все ситуации, дающие хотя бы малейшую возможность ввести элементы, исключающие вероятность полета).

Подобная организация и техника метеорологического обеспечения привели к возрастанию количества задержек, возвратов, срывов полетов, попаданию экипа-

информация или дезинформация?

жей в сложные условия полета, резкому снижению стабильности, качества, а также экономичности и безопасности работы «малой» авиации.

Нетрудно представить, насколько снижается уровень безопасности полетов, когда масса летающих воздушных судов «запирается» в ограниченном воздушном пространстве (вследствие прогноза за высоты облачности 100—200 м), когда из-за задержек происходит массовый вылет воздушных судов в ограниченное время, что приводит к значительному возрастанию плотности движения. И все это в условиях ограниченности действия технических средств навигации, слабой устойчивости радиосвязи, усложненных условиях ведения визуальной ориентировки.

Есть и другая сторона во всем этом. На эксплуатацию поступает все больше воздушных судов высокой энергоемкости, а следовательно — высокой себестоимости летного часа. Однако летный состав лишен возможности эффективно бороться за экономию. Хотя возможность, скажем, выполнения полета на высоте 1 000—1 500 метров дает среднечасовую экономию топлива на вертолете Ми-8 — 30—40 кг, а за рабочий день — 200—300 кг. Умелый вы-

бор благоприятной ветровой обстановки (оценка величины и направления ветра на высотах) способен сократить себестоимость летного часа на 10—15 процентов, а возможность выполнения полета на эшелоне — время пребывания в воздухе — примерно на 10 процентов (вследствие возможности выполнения полета по кратчайшему маршруту). Но претворению подобных расчетов в реальность мешают авиационные метеообеспечения.

Снижение качества и достоверности авиационных прогнозов привело также к падению доверия летного состава к получаемой информации, что нередко является причиной попадания в усложненные условия полета.

Одним словом, сложившееся ныне положение дел с метеорологическим обеспечением визуальных полетов ни к каким образом не может удовлетворить летные подразделения, так как лишает их возможности бороться за повышение надежности, стабильности, экономичности и безопасности летной работы.

Н. ПОТАПОВ,
командир вертолета Ми-8

г. Свердловск.

КАЖДОМУ ПОЛЕТУ - ОТЛИЧНУЮ ПОДГОТОВКУ

Наше подразделение неоднократно выходило победителем в социалистическом соревновании среди летных коллективов предприятия. Вот уже одиннадцатый год оно работает без предпосылок к летным происшествиям по вине личного состава.

Каковы желагаемые этих успехов? Что помогает обеспечивать высокую безопасность полетов? Прежде всего тщательная и кропотливая подготовка к каждому полету. Особенно тщательно проводится предварительная и предполетная подготовка экипажей, летящих первый год.

Много внимания уделяем занятиям на тренажерах. Чтобы тренировки проходили результативнее, инструктор тренажера пред-

варительно знакомится с личными карточками экипажей, уточняет характерные ошибки пилотов во время предыдущих тренировок, изучает данные объективного контроля для выявления допущенных отклонений в реальных полетах.

Например, при заходе на посадку командир самолета допустил отклонение по высоте и курсу, с опозданием исправил ошибку и грубо произвел посадку. Нарушение зафиксировано, но надо определить его первопричину. Является ли оно следствием недоученности, или это просто халатности, допущенная при выполнении ответственного элемента полета? Именно выявленная причина подскажет необходимые меры по устранению ошибки в технике пилотирования.

Большую помощь в этом случае оказывают материалы расшифровок средств объективного контроля (СОК). Использование СОК помогает определить наиболее характерные ошибки, а исходя из них, и основные направления в подготовке летного состава. Так, анализ записей параметров полета, сделанных бортовыми регистраторами, позволил выявить наиболее характерные ошибки, допущенные молодыми командирами: превышение скорости снижения в районе аэропорта, занижение или завышение скорости полета ближнего «привода», выпуск закрылков на повышенной скорости, перегрузки и другие отклонения.

Используются также и положительные материалы расшифровок. Например, в прошлом году во время полета Ан-24 из Целинограда во Фрунзе на высоте 5 100 метров отказал правый двигатель. Командир экипажа Н. Лазарев принял единственно правильное решение — вернуться в Целиноград, где была хорошая погода, и благополучно произвел посадку. Этот случай внимательно разобрали во всех экипажах. Поэтому, когда у молодого командира В. Кондачкова вскоре произошел подоб-

ный отказ материальной части, он тоже действовал правильно.

Плодотворную работу по обеспечению безопасности полетов ведут в подразделении общественные организации — совет командиров воздушных судов, совет общественных инспекторов по безопасности полетов, методический совет и другие. Так, в соответствии с документами, регламентирующими летную работу, методический совет в прошлом году разработал единую методику подготовки экипажа перед вылетом и снижением при заходе на посадку, многие другие методические разработки.

Стремясь ударным трудом ответить на исторические решения XXVI съезда КПСС, личный состав нашего подразделения активно включился в социалистическое соревнование за досрочное выполнение планов и обязательств первого года одиннадцатой пятилетки. И нет сомнения в том, что принятые обязательства будут успешно выполнены.

В. МАНАНОВ,
командир
летного подразделения

г. Целиноград.

СЕМЕЙСТВО ТУ-134

На линии Аэрофлота вышла новая модель самолета. Она с успехом преодолела все барьеры строгих проверок и испытаний, получила весьма лестные отзывы специалистов. Что же, конструкторы могут со спокойной совестью сдавать ее чертежи в архив и считать дело завершенным! Отнюдь нет! Процесс модификации, улучшения любого самолета продолжается практически всю его летную жизнь. И это совсем не означает, что базовая модель имела какие-то недостатки. Просто непрерывно растут предъявляемые к авиационной технике требования, стремительными темпами движется вперед научно-технический прогресс. Поэтому практически все самолеты через какой-то промежуток времени добавляют к своему «имени» дополнительные индексы, обозначающие очередную модификацию. Например, непосредственный предшественник Ту-104 — первенца реактивной пассажирской авиации, самолет Ту-134 со временем стал именоваться Ту-134А, затем Ту-134Б, Ту-134Б-1. Хотя сегодня это один из самых массовых самолетов Аэро-

Успешная эксплуатация Ту-104 на протяженных внутрисоюзных и международных линиях доказала целесообразность внедрения подобной техники и на более коротких трассах. После глубокого анализа возможностей промышленности и Аэрофлота Андрей Николаевич Туполев со своим коллективом приступил к созданию первого в мире турбореактивного пассажирского скоростного самолета для ближних магистральных линий — Ту-124. Бытовавшее в то время мнение о целесообразности размещения в самолете не более 40—44 пассажиров определило его основные характеристики и размерность. Для новой машины коллективом Главного конструктора П. А. Соловьева был создан не имевший аналогов во всем мире экономичный двухконтурный двигатель Д-20П с взлетной тягой 5400 килограммов. Пассажирские рейсы Ту-124 начались в октябре 1962 года на трассе Москва — Таллин.

Жизнь полностью подтвердила правильность выбранного курса, и перед реактивной гражданской авиацией встала задача совершенствования, дальнейшего развития. На смену первопроходцам пришло новое поколение скоростных машин. Линию, начатую Ту-104, сегодня успешно продолжает Ту-154, линия Ту-124 — семейство Ту-134.

Группа машин Ту-134 — это не единичный тип самолета, а целая серия модификаций, порой с довольно различными характеристиками. Родословная семейства начинается от машины, ставшей прообразом будущей базовой конструкции, — самолета Ту-124А, который впервые поднялся в воздух 29 июля 1963 года. Хотя Ту-124А считался модификацией Ту-124, по существу он совершенно отличался от прежней модели, позамысливая у нее практически лишь компоновку пилотской кабины да

диаметр фюзеляжа. Два двигателя Д-20П-125 с взлетной тягой по 5800 килограммов были расположены на хвостовой части фюзеляжа, что определило применение Т-образного оперения. Крыло стало аэродинамически «чистым» и, оборудованное мощными двухцелевыми закрылками, обладало хорошими скоростными и взлетно-посадочными характеристиками. Шасси самолета — оригинальной рычажной схемы, снабженное четырехколесными тележками, — воспринимало не только вертикальные, но и горизонтальные удары, тем самым обеспечивая мягкость передвижения по взлетно-посадочной полосе. Пассажирский салон вмещал 64 комфортабельных кресла. Для багажа и грузов имелось два больших багажных помещения, расположенных спереди и сзади пассажирского салона. На борту появились кухня и два туалета. Вот этот самолет и стал прародителем семейства Ту-134.

Серийный Ту-134 с 72 пассажирскими креслами, снабженный двумя высокоэкономичными по тому времени двухконтурными двигателями Д-30 с взлетной тягой по 6800 килограммов, начал перевозки 9 сентября 1967 года. Он стал первым советским пассажирским лайнером, прошедшим весь огромный объем летных и других испытаний, необходимых для получения сертификата на тип самолета, его оборудование и двигателя. Это было большим достижением отечественной гражданской авиации.

Работа непрерывно над совершенствованием характеристик машины, опытно-конструкторское бюро А. Н. Туполева вскоре создало его модификацию — Ту-134А. С ноября 1970 года этот самолет успешно эксплуатируется в Аэрофлоте и за рубежом.

Пассажирский салон Ту-134А

флота и многих зарубежных авиакомпаний, и поныне его чертежи — на рабочих столах авиаконструкторов.

Об одной из форм научно-технического прогресса в авиации — разработке модифицированных вариантов базовой модели — нас расскажут многие читатели. Так, И. Обросков (г. Свердловск) советует редакции подробнее знакомить читателя с промежуточными вариантами современных моделей самолетов, И. Строгина из Херсона интересуется, какими путями движется при создании самолетов конструкторская мысль. А. Горбунов (Хабаровский край), Ш. Файзиев (г. Бухара), М. Зиновьев (Московская обл.) и другие хотят больше узнать о тех самолетах, которые сейчас несут свою службу в небе. Москвичи П. Насонов и В. Хохлов спрашивают, чем отличается самолет Ту-134Б от своих собратьев.

Редакция полагает, что на все эти вопросы ответит публикуемая статья Главного конструктора самолетов серии Ту-134 Л. Л. СЕЛЯКОВА.

В мае 1980 года на линии Аэрофлота вышел Ту-134Б. На этом самолете улучшена компоновка кабины пилотов для сокращенного состава экипажа — два пилота и бортмеханик (впервые на магистральных самолетах Аэрофлота на Ту-134Б из состава экипажа исключен штурман, его функции переданы второму пилоту). В кабине установлен средний пульт, на котором размещены органы управления двигателями и навигационными системами, что обеспечивает экипажу максимум удобства. А кресло бортмеханика оригинальной конструкции позволяет как работать за пультом на правом борту кабины, так и активно помогать пилотам управлять взлетно-посадочной механизацией и двигателем. Взамен рабочего места штурмана образован носовой технический отсек. Кабина оснащена модифицированной кислородной системой.

На Ту-134Б использован более совершенный метеорологический радиолокатор «Гроза М-134» с двумя индикаторами у обоих пилотов. Компоновка пассажирского салона рассчитана на 80 мест при шаге кресел 750 миллиметров. Разработан также вариант (Ту-134Б-1) на 84 или 90 пассажиров. Увеличение числа мест достигнуто более рациональным использованием имеющихся объемов и введением

блочной конструкции элементов буфета-кухни (в 84-местном варианте пассажирам предоставляется холодное питание, по типу стандартного самолета Ту-134А, а в варианте на 90 мест — прохладительные напитки или расфасованный набор продуктов). Внедрение перечисленных усовершенствований позволило значительно повысить технико-экономические показатели этого самолета.

В нынешнем году Ту-134Б-1 передается на испытания. Созданием этой модификации конструкторское бюро имени А. Н. Туполева как бы подвело итог одного из этапов развития ближнемагистральной авиационной техники. По своим летным, эксплуатационным и экономическим характеристикам эта машина стоит на уровне современных мировых образцов. Она несет в себе лучшие традиции нашего коллектива, чьи конструкции отличает комфортабельность и малые уровни шума (по этому параметру самолеты Ту-134 всегда соответствовали самым высоким международным нормам).

На примере последовательного совершенствования самолетов серии Ту-134 можно видеть настойчивую борьбу конструкторов, производственников, работников Аэрофлота за обеспечение соответствия характеристик воздушных судов все возрастающим требованиям. Коснемся основных направлений этого творческого поиска.

Повышение регулярности полетов. На нынешнем этапе это стало одной из главных задач. Для ее решения требуется, прежде всего, снижение допустимых метеоминимумов. Сегодня Ту-134А и Ту-134Б оборудованы автоматическими системами захода на посадку в условиях метеоминимума II категории ИКАО. Предусмотрена возможность автоматического ухода на второй круг.

Реверс тяги двигателей позволяет этим самолетам приземляться на полосы при небольших коэффициентах сцепления колес шасси с поверхностью (из-за наличия воды, мокрого снега, льда).

Повышение экономичности. К настоящему моменту удалось достичь пассажироместности 90 человек (прорабатывается и 100-местный вариант), увеличить прибыль на один летный час до 500 рублей, снизить удельный расход топлива на пассажирокилометр. Разработаны оптимальные режимы руления, набора высоты, крейсерского полета, снижения, позволяющие за один полет экономить 300—400 килограммов авиатоплива.

Повышение надежности и ресурса. По опыту эксплуатации самолетов Ту-134 — одни из самых надежных.

В процессе эксплуатации самолетов конструкторы столкнулись с некоторыми новыми явлениями, потребовавшими пересмотра первичных представлений. Оказалось, например, что состояние взлетно-посадочных полос во многом определяет ресурс самолета. Были отмечены случаи поломки кронштейнов навески элеронов из-за колебательных движений на полосе в горизонтальной плоскости, выход из строя деталей основной стойки шасси и т. п. Решение подобных вопросов потребовало создания новых конструкций отдельных узлов. Это повысило надежность самолета.

Следует подчеркнуть, что имевшие место отказы планера, оборудования и двигателя в силу надежности, заложенной в схему и конструкцию, не угрожали безопасности полетов. Вот некоторые примеры такой принципиальной конструктивной надежности.

Отказ противообледенительной системы на стабилизаторе практически не приводит к каким-либо изменениям характеристик устойчивости и управляемости. Эффективность руля высоты вполне достаточна для нормального пилотирования при отказе привода стабилизатора.

Отказ двигателя на взлете не создает трудностей для летного состава, поскольку двигатели расположены по бортам фюзеляжа, и вектор тяги направлен через центр массы. Таким образом, не создается больших дополнительных моментов сил, которые летчик должен вовремя парировать. Есть еще одно важное обстоятельство. Избыток взлетной тяги после отрыва с одним работающим двигателем растет, поскольку аэродинамическое качество самолета с выпущенными закрылками и убранными шасси по мере разгона значительно увеличивается. И хотя тяга одного двигателя падает, потребная тяга из-за роста качества уменьшается еще сильнее. Наличие избытков тяги, необходимых для создания вертикальной скорости, также дает возможность выполнять любые маневры при наборе высоты, полета в турбулентной атмосфере, при сдвиге ветра.

Внедрение прогрессивных методов технического обслуживания и ремонта. Для самолетов Ту-134

разработан и внедрен новый регламент технического обслуживания и ремонта на все системы и агрегаты самолета. Например, еще с 1974 года на основании эксплуатационных исследований применяется регламент обслуживания с периодичностью 330, 1000 и 2000 часов налета при оптимизированном объеме работ. От его внедрения получен годовой экономический эффект около 30 тысяч рублей на один самолет. Таким образом сделан шаг в направлении технического обслуживания по состоянию.

В заключение — несколько слов о перспективах дальнейшего развития семейства самолетов Ту-134.

В нашем ОКБ спроектированы новые пассажирские кресла, учитывающие международный опыт создания высокоэкономичных классов самолетов. Применение этой новинки позволит разместить по пять человек в ряду и увеличить количество пассажиров на борту до ста. Конструкция кресла такова, что под ним удобно располагаются личные вещи, а все продольные элементы, мешающие ногам, убраны. Что немаловажно: вес комплекта новых кресел не превышает прежнего. Таким образом удалось сохранить вес пустого самолета постоянным.

Коллектив конструкторского бюро П. А. Соловьева работает над созданием третьей серии двигателей Д-30. Эта модификация предусматривает установку дополнительной ступени компрессора низкого давления, что позволит несколько снизить температурный режим двигателя, повысить его надежность, и сохранять взлетную тягу 6800 килограммов при температуре наружного воздуха +25° С. Практически это снимает ограничения на эксплуатацию самолета в жарких климатических зонах и снижает потребную длину полосы на 600 метров. Два опытных двигателя прошли летные испытания на самолете Ту-134А и подтвердили расчетные характеристики.

Двигатели третьей и второй серий полностью взаимозаменяемы, поэтому никаких доработок на самолете не требуется. Разработан конвертируемый вариант самолета. На нем возможна перевозка грузов общим весом до девяти тонн. А переоборудование из пассажирского варианта в грузовой и обратно занимает немного времени.

Семейство Ту-134 несет свою воздушную вахту. Его самолеты успешно эксплуатируются в авиапредприятиях Аэрофлота, зарубежных компаниях социалистических и развивающихся стран, в учебных заведениях, научных учреждениях и лабораториях.

Во многих авиапредприятиях, несмотря на активное внедрение бригадной формы организации труда, все еще велики потери рабочего времени водителей службы спецтранспорта.

Довольно часто приходится наблюдать такую картину: с самого утра кабинет начальника службы атакует снабженцы, хозяйственники, строители. Каждый доказывает, что именно ему нужнее всех транспорт! Как правило, автомашин, чтобы сразу удовлетворить все заявки, не хватает. Но вот, хоть и с трудом, найдено компромиссное решение. Шоферы садятся за руль, и... Оказывается, заявка сделана про запас:

Выполнение плана водителям считается по наработке часов, указанных в талонах. Таким образом, водители заинтересованы в сокращении простоев.

Если служба расходует выданные ей талоны досрочно, она, конечно, не лишается права пользоваться для выполнения своих задач транспортом. Но этот факт служит основой для критики организации ее работы и снижения премии руководителям (список лиц, несущих ответственность, определен специальным перечнем и утвержден командиром авиапредприятия). Наоборот, в случае экономии лимита эти ответственные лица получают надбавку к премии.

ТАЛОН ДИСЦИПЛИНИРУЕТ

в действительности машина требуется через час, два, а то и больше. Но наряд уже подписан, так что стой и жди! Бывает, дело находится сразу, да не того масштаба. И едет снабженец в город оформлять документы... на самолете или служебном автобусе.

Простои ведут к потерям рабочего времени, нерациональные перевозки — к перерасходу горючего, снижению показателей эффективности использования автомобильного парка. Однако при традиционных разрозненных формах учета ответственность за это разбазаривание практически не несет никто.

Сотрудники лаборатории научной организации труда и управления производством Омского авиапредприятия разработали и внедрили систему учета использования автотранспорта и тракторной техники, которая помогла организовать действенную борьбу с бесхозяйственностью. За основу был взят опыт применения талонной системы в Минском авиапредприятии, дополненный мерами по повышению моральной и материальной ответственности руководителей служб за рациональное использование транспортных средств.

Вначале была определена действительная потребность различных служб в автотранспорте — по путевым листам и карточкам учета работы автомобилей. Эти данные соотносились с результатами опроса руководителей, после чего были установлены лимиты использования автотранспорта для каждой службы.

В соответствии с лимитом руководителям служб ежеквартально выдается определенное число талонов. Этими талонами ведется «расчет» с водителями, выполняющими задания данной службы.

По итогам первого квартала действия новой системы оказалось, что большинство подразделений не уложилось в отведенный лимит. Наиболее «отличился» жилищно-коммунальный отдел (перерасход — 47,4 процента). Такая бесхозяйственность была наказана снижением — наполовину — премии начальнику отдела. Не были забыты виновники перерасхода и в других службах — начальники отделов, инженерно-технические работники. Зато сама служба спецтранспорта добилась экономии своего лимита на 7,4 процента, за что начальник, его заместитель и главный инженер получили десятипроцентную надбавку.

Уже в следующем квартале картина резко изменилась. Пути экономии были обнаружены практически во всех подразделениях. В целом же за год экономия составила 107 часов. Общий экономический эффект от сбережения трудовых ресурсов и горюче-смазочных материалов превысил 11 тысяч рублей. Улучшилось и обеспечение служб автотранспортом — любая заявка выполняется практически без задержки. Возросла заинтересованность водителей в повышении эффективности своего труда.

Результаты применения талонной системы в Минском и Омском авиапредприятиях рассмотрены и одобрены Центром научной организации труда и управления производством. Им подготовлены типовые положения и рекомендации по применению этого метода организации работы.

А. МАЙБОРОДА,
начальник лаборатории НОТ и УП
Омского авиапредприятия;
С. ПЫШКИНА,
начальник сектора ЦНОТ и УП ГА

ДИСПЕТЧЕР ТРАНЗИТА

Заканчивается рейс, и бортпроводник, объявляя последнюю, предпосадочную информацию, обязательно сообщает: «Тем, кому предстоит продолжить полет с пересадкой в аэропорту прибытия, необходимо обратиться к диспетчеру транзита».

Какова же работа диспетчера транзита? С виду вроде бы совсем простая. Чего, казалось бы, легче оформить билет авиапассажиру для дальнейшего следования: проверить правильность записей в билетном бланке, соответствие фамилии, указанной в авиабилете, предъявленному удостоверению личности, проинформировать человека о времени вылета самолета — вот и все. Но давайте вместе войдем в кабину диспетчера транзита столичного аэропорта Внуково, где я работаю тридцать с лишним лет, побудем рядом с одной из моих коллег.

Прежде чем заступить на свое рабочее место, диспетчер транзита знакомится с обстановкой в аэропорту. Вникает в малейшие изменения в расписании движения самолетов, выясняет наличие задержанных рейсов по тем или иным направлениям, прикидывает количество пассажиров, ожидающих вылета. Затем у дежурного диспетчера, от которого принимает смену, получает специальные телеграфные карточки-радиограммы «загрузка рейса». Они дают представление об особенностях каждого предстоящего рейса. Все это обязательно пригодится во время смены. И только тщательно вникнув в картину работы аэропорта, приступает к обслуживанию пассажиров.

Обычно за смену диспетчер транзита нашего крупного, узлового аэропорта обслуживает до

7—9 направлений. На каждом из них выполняется по пять-семь, а то и десять-двенадцать рейсов (по летнему графику, например, в Симферополь из Внукова отправляется до десяти рейсов в сутки, а в Сочи — до двадцати). И около трети пассажиров, улетающих из аэропорта Внуково, — транзитные. Это значит, что через диспетчера нашей службы проходит в среднем по 300—350 человек в смену. Сделать так, чтобы все они улетели своевременно, с хорошим настроением — нелегкая, но очень благодарная задача диспетчера по транзиту.

Вот к окошку протискивается возбужденный, рассерженный гражданин. Оказывается, в далеком северном аэропорту, из которого он летит на юг, в его билете проставили ошибочное время вылета из Внукова. В итоге он опоздал на рейс. А на руках «горящая» путевка. Ему нужна помощь. Диспетчер заносит его фамилию в список очередности для посадки на места не явившихся или опоздавших к вылету пассажиров. И таким образом улаживает недоумение.

Случается, особенно в летнее, отпускное, время, что в аэропорту по разным причинам скапливается большое количество людей. А мест на нужные рейсы нет. Как быть? И тут никак не обойтись без диспетчера транзита. Исходя из сложившейся обстановки, он дает обоснованные рекомендации по отправке авиапассажиров. В одном случае есть смысл отправить часть их до ближайшего к месту следования аэропорта, откуда дальше можно уехать наземным транспортом. В другом — целесообразно изменить маршрут одного из рейсов. А

в третьем — необходимо заменить самолет на более вместительный, а то и выполнить дополнительный рейс. Кроме того, диспетчер ведет учет изменения загрузки рейсов на своих направлениях по мере допродажи авиабилетов. Благодаря такому учету можно вовремя догрузить самолет срочным грузом, авиапочтой или при необходимости объединить два рейса, а также доставить на борт самолета необходимое количество бортипитания.

Одним словом, диспетчер транзита — активнейший участник комплектования коммерческой загрузки самолетов. И от его работы в известной мере зависит успех работы авиапредприятия, выполнение им производственного плана.

За долгие годы работы в аэропорту у меня было немало учеников. И каждому, как могла, я старалась внушить, что для успешного выполнения своих служебных обязанностей они должны иметь глубокие знания, твердые профессиональные навыки. А что должен знать и уметь диспетчер службы транзита?

Во-первых, правила перевозки авиапассажиров, продажи и бронирования авиабилетов, всевозможные рабочие инструкции и руководящие документы. Во-вторых, технологические работы многих служб и участков аэропорта, и, в первую очередь, само собой, — службы организации пассажирских перевозок, где он работает. А как обойтись диспетчеру транзита без ясного представления о географии воздушных линий Советского Союза — протяженности маршрутов, времени полета воздушных судов по ним, расстояния между городами? Без этого он не сможет грамотно проинформировать пассажиров при их запросах да и вряд ли внесет толковое предложение по изменению маршрута. Наконец, чтобы правильно ориентироваться в комплектовании загрузки рейсов, диспетчер должен безошибочно разбираться в компоновке и особенностях воздушных судов различных типов, знать их грузоподъемность и многое другое.

Ну, а какими качествами должен обладать работник службы транзита? Пожалуй, в первую очередь цепкой памятью. Без этого ему придется часто отвлекаться по пустякам, много раз уточ-

нять детали, работать как бы с закрытыми глазами.

Как и все, кто работает непосредственно с пассажирами, диспетчер транзита должен быть внимательным, уравновешенным, терпеливым, развешивать в себе чувство такта. Чего греха таить, случается, что пассажирам не всегда удается сдержать раздражение. Но чем бы ни было оно вызвано, диспетчер обязан всегда оставаться на высоте.

Не так уж обременительно выйти иногда из своей кабины к авиапассажирам, проводить человека преклонного возраста к регистрационной стойке или к билетной кассе. Но вы видели бы, как при этом добреют лица у людей, до этого взвинченных или чем-то расстроенных. А с каким моральным удовлетворением сознаешь, что помог пассажиру в трудной ситуации — отправил ли к родственникам солдата, у которого кратковременный отпуск, а билета достать паренек не мог, или просто выполнил свой обычный служебный долг — обслужил вне очереди инвалида войны или труда.

Да, что и говорить, профессия наша, пусть порою и хлопотная, но зато заметная, приносящая радость, а главное — очень важная, ответственная. Не случайно наши работники пользуются всеми льготами Аэрофлота — например, получают надбавку к оплате за выслугу лет, имеют право льготного, а затем и бесплатного полета в отпуск, обеспечиваются бесплатной форменной одеждой.

Как приобрести профессию диспетчера транзита? Сделать это несложно. Молодых людей, склонных к нашей работе, мы готовим диспетчерами транзита непосредственно в службе. Так поступают и в других аэропортах. Есть и еще один путь приобрести профессию — поступить в Ленинградское авиационно-техническое училище, где открыто специальное отделение по подготовке работников службы организации перевозок. Так что тот, кто хочет работать с людьми, на одном из ответственных и интересных участков аэропорта, добро пожаловать в службу транзита. Молодежь мы встречаем с радостью.

А. МОРОЗ,
старший диспетчер
группы транзита
Внуковского производственного объединения

НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ

В ПОЛЕТ ПО ЛЬГОТАМ

Ежегодно в период отпусков тысячи авиаработников отправляются к местам отдыха или лечения. И, как правило, они пользуются услугами воздушного транспорта, на котором для них установлены определенные льготы.

Лицам высшего, старшего командного, инженерно-технического состава, проработавшим в системе Министерства гражданской авиации непрерывно от 5 до 7 лет, пре-

доставляется билет со скидкой 50 процентов тарифа. А лицам летного состава, имеющим такой же стаж работы, положен бесплатный билет. Право на бесплатный билет и билет со скидкой 50 процентов от одного члена семьи имеют все авиаторы со сроком работы в своей отрасли свыше семи лет. Для ребенка в возрасте от 5 до 12 лет, следующего с работником гражданской авиации в качестве члена семьи, предусмотрена скидка 75

процентов от полного тарифа. Кроме того, существуют особые льготы для авиаработников Крайнего Севера и приравненных к нему районов. Все эти льготы не распространяются на тех, кто работает в Аэрофлоте по совместительству или на коммиссионных началах.

Нужно сказать, что льготы на воздушном транспорте предоставляются авиаработникам лишь один раз в году и только при следовании в отпуск или на лечение по кратчайшему маршруту. Иные правила действуют для полетов по сезонным льготам (билет со скидкой 50 процентов), которые вводятся на воздушном транспорте ежегодно с 1 октября по 31 мая. На них имеют право все работники гражданской авиации, следующие в отпуск, независимо от стажа работы в отрасли, а также неработающие пенсионеры Аэрофлота, чей непрерывный трудовой стаж в системе МГА перед уходом

на пенсию по старости, за выслугу лет на летной работе или персональную пенсию составлял не менее десяти лет (и если после ухода на пенсию они не работали в другой системе). Количество полетов на льготных условиях в осенне-зимний период не ограничивается.

Что следует считать отпуском? Сюда входят все виды основных и дополнительных отпусков, а также отпусков по болезни, без сохранения заработной платы и ученических, если их срок составляет не менее трех рабочих дней. Льготные или бесплатные служебные авиабилеты выдаются и при полетах в праздники, в том случае, если общее количество отпускных и праздничных дней составляет не менее трех календарных.

Н. РОЩИНА,
начальник отдела Управления
организации перевозок МГА

СЛОВО О ГАГАРИНЕ

В редакцию приходят письма, в которых читатели просят рассказать о том, как создавался сборник «Первый космонавт планеты Земля». Редакция попросила ответить на эти вопросы составитель книги Виктор МИТРОШЕНКОВА и Николая ЦЫМБАЛА.

Инициатором издания книги о космонавте номер один выступили Госкомиздат РСФСР и издательство «Советская Россия». По замыслу, книга должна была представлять собой хроникально-документальный, в то же время — литературный иллюстрированный сборник. Его содержание — стихи, рассказы, очерки, интервью, репортажи.

Прежде чем был составлен план сборника, состоялась встреча с космонавтами, учеными, писателями, художниками. Они внесли деловые предложения, дали ряд полезных советов.

Любая книга должна иметь адресат — своего читателя. Этот сборник был рассчитан на молодежь. Юрий Алексеевич сам был молодым человеком, а его жизнь и подвиг оказывают большое воздействие на умы подрастающего поколения. Но с другой стороны, ровесники Гагарина, свидетели тех грандиозных событий, повзрослели, стали отцами и дедами. И разве можно было эту книгу об их времени не адресовать им самим?

Успех сборника в значительной степени зависел от подбора авторов. Большинство писателей и журналистов, к которым мы обратились, приняли предложение.

Значительное место в книге было решено отвести откликам на полет Юрия Гагарина — ведь об этом событии писали все без исключения газеты мира!

Разумеется, первое слово — Евгению Анатольевичу Карпову, бывшему в те годы начальником Центра подготовки космонавтов, и Николаю Петровичу Каманину — руководителю подготовки. Их воспоминания — очевидцев, участников организации первого полета представляли особую ценность.

В нескольких материалах — рассказы о космической науке, о том, как создавали и испытывали космический корабль «Восток».

Одними из основных авторов стали летчики-космонавты. Хотелось, чтобы их выступления отразили наши успехи, позволили читателям увидеть будущее, реальную пользу космических исследований. Космонавты с большим желанием работали над материалами. Консультировал авторов Герман Титов.

Воспоминаниями о своем друге поделился Алексей Леонов: «Все, что касалось нашей работы, волновало и трогало его. Он с детской непосредственностью радовался каждому нашему успеху, тяжело переживал, если возникали какие-либо препятствия. Юра — открытая душа, без хитростей, без подвоха. Он весь на виду». Интересные материалы, обогащающие читательское представление о Гагарине, о советских достижениях в исследованиях космического пространства, подготовили также Георгий Шонин, Юрий Глазков, Виталий Севастьянов, Петр Климук, Георгий Береговой, Владимир Шаталов.

В сборник вошла речь Юрия Алексеевича Гагарина, подготовленная им для выступления в Организации Объединенных Наций. К сожалению, он не успел произнести ее. Долгое время о ней никто даже не знал. Это была находка!

Интересна история другой непроизнесенной, но сохранившейся для потомков речи Юрия Гагарина. По просьбе К. А. Федина Юрий Алексеевич подготовился к выступлению на вечере памяти А. М. Горького. В тексте есть такие слова: «Мы убеждены, что наше стремление вырваться на просторы Вселенной является органическим продолжением великого дела нашей эпохи, которое всю жизнь утверждал Горький».

Работа над книгой совпала с периодом реализации программы «Интеркосмос». О международном сотрудничестве в освоении космического пространства мечтал и писал Юрий Алексеевич Гагарин.

Авторы подробно рассказали о том, как готовились к полету космонавты социалистических стран, о результатах совместной работы на орбите. Летчик-космонавт СССР Алексей Леонов по-

ведал о космической программе «Союз» — «Аполлон». Сам участник полета, он привел много интересных фактов, подробностей, высказываний руководителей программ и космонавтов.

Научное содержание орбитальных полетов — тема выступлений Павла Поповича и Юрия Глазкова. Космонавты рассказали о загадочных явлениях природы, о тайнах комет, об эволюции жизни, о гипотезах происхождения Земли. Они ведут разговор и о роли человека в исследовании космического пространства, о том, что человек, распознав закрытые коды природы, не должен свои открытия использовать во вред цивилизации планеты будущего.

Огромный интерес читателей к Звездному городку — его традициям, к интересной и насыщенной жизни его обитателей. Поэтому, сгруппировав вопросы, которые чаще всего встречались в почте космонавтов, составители подготовили ответы на них Петра Климука, Георгия Берегового, Владимира Шаталова, сотрудников Центра подготовки космонавтов.

В сборнике много стихов известных поэтов: Александра Твардовского, Константина Симонова, Степана Щипачева, Владимира Жуклова, Феликса Чуева. Хорошие стихи прислали земляки космонавта Алексей Мишин и сотрудник космодрома Байконур Анатолий Щербakov.

К работе над книгой были привлечены известные мастера фотографии А. Маклецов, А. Сергеев, А. Григорьев и другие. В распоряжение составителей были предоставлены фотоархивы Звездного городка, ТАСС, АПН. Оригинальными материалами поделились с ними филателисты, собиратели значков на космические темы. Художник Г. Метченко всему нашло место в книге.

Почти три года продолжалось творческое сотрудничество писателей, журналистов, космонавтов, художников, фотомастеров. Весь авторский коллектив трудился в едином порыве, охваченный желанием подняться на высоту, с которой читатель мог бы воочию увидеть прошлое и обозреть горизонты будущего.

ИЗ РЕДАКЦИОННОЙ
ПОЧТЫ

В ГОСТЯХ У КНИГИ

О достижениях тружеников Ухтинского авиапредприятия знают далеко за пределами города. Однако в этом коллективе умеют не только хорошо работать, но и отлично организовывать свой досуг. Здесь действует Народный университет культуры, различные творческие кружки. К услугам авиаторов — отличные спортивные площадки, красивый и просторный Дом культуры, богатая библиотека.

Очень интересно работает первичная организация общества книголюбов. Ее возглавляет Тамара Кузьминична Хозяинова — человек творческий, увлеченный. Во многом благодаря ей жизнь этого общества стала разнообразнее, богаче по форме. Привычными в его работе стали, и примеру, тематические конференции.

При библиотеке действует совет по пропаганде общественно-политической, военно-патриотической и научно-технической литературы. Все большую популярность завоевывает в коллективе клуб любителей поэзии. Активно здесь прошли вечера, посвященные юбилею А. Кольцова и А. Блока. Ежегодно совет клуба подводит итоги конкурса стихов, написанных поэтами — работниками предприятия.

Уже девятый год на предприятии организуются встречи «В рабочий полдень». В Зимнем саду здания аэровокзала, в окружении экзотических растений, выращенных заботливыми руками местных любителей природы, собираются свободные от работы сотрудники. Здесь можно послушать музыку, узнать историю того или иного музыкального произведения, услышать рассказ о композиторе, создавшем его. Программа встреч — тематическая. Скажем, история русского романа.

Организатор встреч «В рабочий полдень» — литературно-музыкальный факультет Народного университета культуры. Кстати, интересно становление самого университета на предприятии. Поначалу это были эпизодические лекции, потом возник музыкально-литературный лекторий, а ныне он имеет три постоянно действующих факультета — общественно-политический, юридический и литературно-музыкальный. И каждый осуществляет свою обширную программу работы с коллективом. Характерно, что она не замыкается в стенах Дома культуры или библиотеки. Проводятся многочисленные лекции, беседы и диспуты в общежитии, по месту жительства авиаторов.

Л. ЧУБАРОВ

г. Ухта.

ДОБРАЯ СЛАВА НАСТАВНИКА

Уже более сорока лет работает Борис Тимофеевич Оньков радио-техником в Архангельском аэропорту. На его счету сорок внедренных рационализаторских предложений, а в трудовой книжке новатора — свыше восьмидесяти благодарностей и поощрений за удачливый труд.

Свой богатый опыт ветеран охотно передает молодым коллегам, учит их внедрять в практику все новое и передовое. Много было у него учеников. Добрым словом вспоминают они Б. Т. Онькова — первого учителя и наставника.

С. ЛИЧКОВ

г. Архангельск.

К так называемым биоритмам сегодня привлечен всеобщий интерес. Что же это такое — биоритмы, какое влияние они оказывают на человека! Об этом нашему корреспонденту рассказал заведующий лабораторией Института медико-биологических проблем Министерства здравоохранения СССР, доктор медицинских наук, профессор Б. С. АЛЯКРИНСКИЙ.

БИОРИТМЫ В НАШЕЙ ЖИЗНИ

— Борис Сергеевич, что Вы можете сказать о биоритмах организма! Попутно — Ваше отношение к теории о трех ритмах: физическом, эмоциональном и интеллектуальном, которая в последнее время приобрела широкую популярность. Действительно ли возможно, пределяя несложные вычисления, узнать «расписание» своих плохих и хороших дней на всю жизнь!

— Прежде всего должен сказать, что наш организм есть система, вся работа которой подчинена ритмам. Ритмично работают мозг, сердце, органы пищеварения, внутренней и внешней секреции и тому подобное. Все эти ритмы получили название «рабочих». Вместе с тем наша жизнь протекает по единому для всего организма суточному ритму длительностью 24 часа.

О рабочих и суточных ритмах нам известно многое. Так, установлено, что они передаются по наследству и в то же время подвержены влиянию многих факторов. Изменения погоды, разного рода раздражители (звуковые, болевые, психологические), нарушения образа жизни сказываются на ритмах организма.

Вот эта-то, подтвержденная экспериментально, зависимость ритмов от самых разных внутренних и внешних явлений — первое противоречие с пресловутой «теорией» трех ритмов. Она, по сути дела, утверждает, что данные нам от рождения три ритма постоянны и на них ничто не влияет. Человек взрослеет и стареет, болеет и выздоравливает, переезжает в другой город — словом, все меняется, а

три ритма, словно сделанные из нержавеющей стали, неизменны.

Далее. Эта «теория» утверждает, что отсчет ритмов начинается с момента рождения. Но почему? Ритм, как свойство живой материи, присущ не только зародышу, но и родительским половым клеткам. Правда, есть ритмы, формирование которых происходит после рождения (например, суточный ритм температуры тела), но это уже результат приспособления организма к самостоятельному существованию. Ритмы же, которые возникают точно в момент рождения, никем не обнаружены.

Несовместимо с нашим знанием о человеке и положение, что у него существуют какие-то самостоятельные, не зависящие друг от друга сферы эмоциональной, интеллектуальной и физической активности. Человек — единая система. И хотя ее, конечно, можно рассматривать с разных точек зрения, думать, что существует какой-то «поток» интеллекта и рядом с ним независимый «поток» эмоций, по меньшей мере наивно.

Я мог бы назвать еще немало положений данной «теории», не выдерживающих никакой критики с научной точки зрения. Но, думаю, и сказанного достаточно, чтобы понять, что не стоит вычислять «критические» дни и думать, что в эти дни опасно садиться, допустим, за штурвал самолета.

— Однако известно, что эта «теория» в некоторых странах используется на практике! Так, по заявлению одной из японских фирм, применивших ее для водителей автомобилей, число аварий после того, как шоферы начали

получать предупреждение о «плохих» днях, значительно снизилось. В чем же дело!

— Это чисто психологический эффект. Знаете, что сказал по этому поводу один болгарский шофер? «Не уверен, существуют ли подобные ритмы или нет, но когда меня предупредили, что этот день опасный, я ездил с оглядкой, и скорость старался не превышать. Конечно, возможность аварий при этом снизилась! И если я получу предупреждение и на следующий день, произойдет то же самое».

Теперь представьте, что об «особо опасном» дне предупреждено большое число водителей. Естественно, статистика покажет, что аварий будет меньше.

— Ну, а если отделить истинное от ложного, что все-таки, можно считать установленным! И какую практическую пользу может нам принести знание особенностей биоритмов!

— Мы уже говорили, что все ритмы взаимосвязаны и согласованы. В этой согласованности природа достигла замечательного совершенства. Так, уже к концу ночи наш организм начинает готовиться к предстоящим дневным нагрузкам: учащается пульс, повышается температура тела, кровяное давление, нарастает мышечный тонус. Словом, формируется состояние «боевой готовности». В течение дня ритмы также меняются, и в связи с этим у большинства людей дважды в сутки отмечается период повышения работоспособности: примерно от 10 до 13 и от 17 до 20 часов. Зная эти фазы, каждый может построить свой

НА АКТУАЛЬНУЮ ТЕМУ

ИДУТ ПИСЬМА...

В принятом недавно постановлении Центрального Комитета КПСС «О мерах по дальнейшему улучшению работы с письмами и предложениями трудящихся в свете решений XXVI съезда КПСС» отмечается, что письма — важнейший канал живой связи партии с массами, один из наиболее ценных источников информации. Они помогают партийным организациям, хозяйственным руководителям лучше ориентироваться в обстановке, яснее видеть недостатки и пути их устранения,

вырабатывать правильные политические решения. Должностные лица обязаны в установленные сроки рассматривать предложения и заявления граждан, давать на них ответы и принимать необходимые меры.

Мы поинтересовались, как поставлена работа с письмами трудящихся в Якутском управлении гражданской авиации. Выяснилось, что определенные сдвиги в лучшую сторону здесь наметились. Например, в аэропорту Мирный стало правилом выносить ре-

зультаты разбора писем и жалоб на обсуждение общих собраний авиаработников. Это дает возможность предупреждать распространение нездоровых слухов, способствует воспитанию у людей честности, прямоты, принципиальности.

Но есть немало и нерешенных вопросов. Взять, скажем, письма по жилищной проблеме. Только в прошлом году Якутское управление получило их свыше пятидесяти. Тщательная проверка вскрыла серьезные недостатки в работе жилищно-бытовых комиссий авиапредприятий. Многие заявления просто-напросто не было бы, если бы руководители трудовых

коллективов, жилищно-бытовые комиссии на местах проявляли чуткость к людям, правильно разъясняли объективные трудности, строго выполняли положения жилищного законодательства.

Есть немало жалоб, вызванных нарушениями прямых служебных обязанностей отдельными должностными лицами. Вот характерный пример. Бывший работник Ленского аэропорта Ф. Ляшко попросил справку с места работы о среднем заработке для оформления пенсии. Начальник Ленского аэропорта И. Ташкаев распорядился выслать такую справку. Документ прислали. Однако он оказался не правильно оформленным. Райсобес его не принял.

Ляшко дал в Ленск телеграмму с оплаченным ответом, в которой объяснил, что ему требуется. В ответ — молчание. Ляшко написал телефонный разговор, попросил руководителей аэропорта выслать ему справку. Те пообещали выполнить просьбу. Однако документ не выслали. В Ленск полетела еще одна телеграмма. Затем обстоятельное письмо старшему бухгалтеру А. Назаркиной. И

рабочий день так, чтобы получить максимальную отдачу при экономном расходовании сил.

— Но вот пилот готовится к ночному рейсу...

— Да, в ночные часы производительность труда заметно падает. Как же добиться, чтобы пилоты, авиатехники, работники других «круглосуточных» служб трудились и ночью достаточно плодотворно? Наиболее успешно эта задача решается при длительном и стойком привыкании человека к «перевернутому» режиму жизни. Однако в этом случае, конечно, требуются соответствующие условия, чтобы организм мог перестроиться на новый ритм. Мы проводили такой эксперимент: создали «ночные» условия для отдыха днем и «дневные» (включая и режим питания) — для работы ночью. В первые дни производительность труда испытуемых снизилась, но вскоре они уже полностью перестроились на новый лад.

— Конечно, режим играет важную роль в нашей жизни. Но, к сожалению, в силу тех или иных обстоятельств соблюдать его удается не всегда. Влияют ли отступления от режима на безотказность наших биологических «часов»?

— Безусловно. И разлад часто приводит к ухудшению общего состояния, снижению работоспособности, нарушению сна, аппетита, настроения. Вот показательный пример: перелет из одного временного пояса в другой. Как правило, при перелете, скажем, из Москвы во Владивосток пассажиры, экипаж некоторое время чувствуют себя «не в своей тарелке». Происходит это вследствие разлада согласованных ритмов разных функций организма. Это явление получило название десинхроноза.

Через некоторое время человек приспосабливается к новому распорядку сна и бодрствования. Но это — в случае однократного нарушения привычного ритма жизни. Если же подобные эпизоды повторяются часто (что как раз и характерно для пилотов гражданской авиации), то десинхроноз может стать хроническим и привести к функциональным

нарушениям, если не следить за своевременным восстановлением ритмов. Французские исследователи изучали, например, состояние летчиков, работающих на линии Париж—Нью-Йорк, и установили, что большинство из них жаловалось на общее плохое самочувствие, бессоницу, некоторые страдали хроническим гастритом, язвой двенадцатиперстной кишки.

Впервые некоторые проявления десинхроноза отметил американский летчик Вилли Пост, совершивший в 1931 году облет земного шара за восемь дней. Еще более остро эта проблема встала в связи с возникновением реактивной авиации.

Исследования, проведенные специалистами нашей страны и за рубежом, показали, что наиболее легко переносят смену ритмов 20—30-летние люди. На основании этих исследований Международная организация гражданской авиации утвердила ряд правил, ограничивающих длительность полетов и устанавливающих для летчиков определенный период отдыха после полетов. Была предложена специальная формула, по которой устанавливается необходимая продолжительность послеполетного отдыха.

Попутно надо сказать, что чем больше интервал между временем отлета и временем наилучшего самочувствия человека, тем сложнее условия работы пилота, тем острее десинхроноз. Смысл установленных норм в том, чтобы вовремя его компенсировать. И практика показала, что это вполне достижимо.

— Вы сказали, что в результате длительного пересечения временных зон могут возникать различные болезни. Это закономерность?

— Конечно, нет. Болезнь может возникнуть, предположим, из-за неправильного питания. Но даже если причина болезни не связана с нарушением согласованности ритмов, то ее первое проявление часто связано с возникновением десинхроноза.

— Следовательно, явное проявление десинхроноза — сигнал о неблагополучии в организме. Значит, по нему можно и диагностировать болезни в ранней стадии!

— Очевидно, можно. Например, специалисты изучали возникновение глаукомы — заболевания, связанного с изменением внутриглазного давления. И оказалось, что задолго до клинических проявлений глаукомы — чуть ли не за год — появляется первая «ласточка»: нарушается суточный ритм этого давления. Поэтому с целью раннего выявления глаукомы в ряде городов страны создаются специальные ночные стационары, куда обследуемые приходят вечером, здесь же ночуют, а утром уходят на работу. Сделано это потому, что измерение внутриглазного давления необходимо проводить два раза в сутки — рано утром и поздно вечером в течение 7—10 дней. Тем людям, у которых глаукома только подзревает, рекомендуется проходить подобное обследование не реже одного раза в год.

Человеческая система внутренних ритмов — очень четкий и хрупкий механизм. Благодаря ей организм даже по-разному воспринимает лекарства и другие терапевтические воздействия в разное время суток. Например, профессор И. Оранский и его сотрудники установили, что лечение больных гипертонией хвойными и хлоридно-натриевыми ваннами, которое применяется на курортах, в послеобеденное время более эффективно, чем в первой половине дня.

Знать, когда то или иное лекарство или лечебная процедура окажет наибольшее воздействие, как вы понимаете, важно и врачам и пациентам. В этом плане изучение индивидуальных биоритмов человека имеет важное значение. Проводить подобные исследования необходимо. И делать это, думается, лучше всего в поликлиниках: так же, как заводят сейчас медицинские карты, заводить и специальные биоритмологические графики. Сверяясь с ними, врач впоследствии назначит наиболее эффективный порядок приема лекарств или проведения процедур.

Следует также помнить, что точность хода наших биологических «часов» в небольшой степени зависит и от самого человека, его умения организовать свою деятельность. Переутомление, неумение вовремя отдохнуть может вести к десинхронозу.

даже после этого Ф. Ляшко не смог получить то, что требовалось. Комментарий, как говорится, излишни...

Бывший грузчик аэропорта Полярный Н. Лесин обратился в Прокуратуру СССР с жалобой на отказ администрации выдать компенсацию за неиспользованный отпуск при увольнении с работы. Спрашивается, разве нельзя было оперативно разрешить этот конфликт на месте? Но руководители аэропорта, к сожалению, не проявили должного внимания к рядовому работнику. В результате появилась жалоба.

Наиболее распространенными недостатками в работе с письмами и жалобами трудящихся в авиаколлективах Якутского управления стали нарушения установленных сроков рассмотрения заявлений, формальный разбор их. Причина подобных случаев, как правило, одна — низкая исполнительская дисциплина отдельных авиаработников. В подтверждение можно привести такие примеры.

Пассажир Дубинин летел в аэропорт Полярный. Во время одного из пересадок у него подме-

нили чемодан. Пассажир обнаружил это в аэропорту Мирный и сразу же написал заявление о случившемся в службу организации пассажирских перевозок аэропорта Мирный, а сам улетел в Полярный. Затем, находясь по делам в Мирном, Дубинин трижды обращался к работникам службы организации пассажирских перевозок с просьбой отыскать чемодан. Однако ясного ответа от них не получил.

Дубинин сам отыскал человека, с которым у него произошел случайный обмен дорожными вещами. Узнав, что его чемодан отправлен в Братск, вылетел туда, но вещи ему сразу же не выдали. То отсутствовал кладовщик, то у кладовщика не было нужного ключа... И только спустя три с лишним месяца (!) пассажиру, наконец, возвратили чемодан.

Полтора месяца ушло на разбор жалобы врача Т. Борисовой. Что же выяснилось? Билетный кассир К. Артеменко, работники службы организации перевозок И. Лигер и Л. Кычкина допустили грубые нарушения установленных правил. В результате вещи вра-

ча Т. Борисовой оказались под колесами автобуса. Названные авиаработники не поставили в известность о случившемся начальника смены, не извинились перед пассажиром, проявили черствость и равнодушие к Т. Борисовой.

Конечно, виновные понесли наказание. Но какой мерой измерить моральный ущерб, нанесенный врачу Т. Борисовой. Нетрудно представить себе тягостное впечатление, которое осталось у нее о работниках аэропорта.

Гражданин Н. Бабайцев пожаловался на плохую работу службы перевозок аэропорта Усть-Нера. Ответ был дан спустя... 48 дней. Гражданка Т. Тихомирова прислала жалобу в Якутское управление в апреле прошлого года. Женщина выражала свое несогласие с мотивировкой увольнения ее с работы. Своевременный ответ Т. Тихомировой не был дан. В результате она написала пять жалоб по одному и тому же вопросу. Так растет обида, плодятся заявления. Последнюю жалобу Т. Тихомировой, поступившую из областного комитета партии, даже не занесли в журнал ре-

гистрации писем и жалоб канцелярии управления. Кстати, журнал этот долгое время не был пронумерован и опечатан, что является прямым нарушением установленного порядка рассмотрения писем и жалоб.

Обращает на себя внимание тот факт, что некоторые письма, поступающие в Якутское управление, вообще не регистрируются. Так, в течение 1980 года не были зарегистрированы 15 писем, в которых содержались просьбы выслать справки о трудовом стаже. Подобное положение дел может легко привести к утере писем и жалоб трудящихся. Имеются и другие недостатки в работе с письмами.

Из сказанного напрашивается вывод: еще далеко не все работники Якутского управления до конца осознали, что работа с письмами — дело партийное, научились видеть за каждым письмом, жалобой, заявлением живого человека, проявляя к нему чуткость и уважение.

В. КИРСАНОВ,
нештатный корреспондент
«Гражданской авиации»

Летом 1936 года спартаковцы стали регулярно заниматься на своей новой загородной базе в Тарасовке. Мне повезло жить от нее в двух шагах, и я, будучи мальчишкой, буквально пропадаю на стадионе. С удовольствием бегал подавать мячи тогда уже знаменитым В. Степанову, С. Леуте, Андрею Старостину, В. и А. Соколовым, тренировавшимся в ударах по мячу. И вот однажды среди знакомых мне форвардов я приметил нового футболиста — Виктора Семенова.

Его появление в составе любимой команды, как это представляется теперь, было предопределено самим временем, необходимостью тактической перестройки, глашатаям которой неизменно выступал тогдашний капитан команды и кумир тарасовских мальчишек Андрей Старостин.

бы в нужный момент всегда быть на месте, всегда служить главной цели — забить гол.

В момент исподволь назревавшей тактической реформы вряд ли кто мог предвидеть, сколь счастливые времена ожидают «Спартак» в скором будущем. По тому времени команда была укомплектована выдающимися мастерами, и ей, видимо, требовалась лишь смелость решиться на тактическое перевооружение.

Вскоре такой случай представился, и руководство «Спартака», в лице Николая Петровича Старостина (за ним в то время было последнее слово), рискнуло им воспользоваться. Его младший брат — Андрей Старостин, долго ратовавший за перемены, получил, наконец, право сыграть в новой роли и новом ключе против самого Исидро Лангары, центрфорварда басков, бывшего до-

на богатырскую фигуру и девяностокилограммовый вес, словно балуясь, обрабатывает мяч и со свистом посылает его в сетку Акимова. Причем делает это с непринужденным изяществом, каким-то веселым торжеством. Окончательно покорила он нас тем, что, подбросив мяч в центре поля кверху и подбивая его головой, пронес его, играючи, до самой штрафной, словно цирковой морж. Заключил он демонстрацию этого, по тем временам ультраприема, пушечным ударом по воротам.

Словом, проба прошла успешно, и вскоре вся футбольная Москва дивилась на златокудрого Гулливера, возглавившего атаки «Спартака». С появлением Виктора Семенова обрела стройность и окончательно оформилась в систему «Дубль-вэ» игра красно-белых, в которой новобранцу была

важным поворотом головы в сторону избранной цели. Зато в синхронном исполнении Семенова получался именно удар, поскольку мяч сохранял скорость и силу полета. Поэтому все голы, забитые Семеновым головой (а их было немало), были всегда неподражаемо эффектны.

Однако, несмотря на свои очевидные природные достоинства и незаурядный футбольный интеллект он, тем не менее, с трудом вписывался в спартаковский ансамбль. Почему? Во-первых, при всей своей прямо-таки устрашающей комплекции ему не хватало темперамента, а точнее, спортивной злости. И отсюда проявление непонятного, на первый взгляд, миролюбия в моменты кульминации у чужих ворот, неизменно вызывавшего справедливую досаду болельщиков. Казалось, что ему при таких-то атлетических

ЗАБИТЬ СВОЙ ГОЛ

Имея за плечами свежий опыт игр во Франции против знаменитого тогда в Европе центрфорварда Куара, успешно действующего на острие атаки в рамках малоизвестной тогда системы «Дубль-вэ», капитан «Спартака» стал рьяным сторонником новой тактической модели. Сравнивая ее с устоявшейся в наших клубах системой игры «пяты в линию», он утверждал (добавим, справедливо!), что старая тактическая модель отжила свой век, что отход от нее неизбежен.

Однако переход на новые тактические рельсы предполагает выдвижение на ключевые позиции — центрального защитника и центрального нападающего — футболистов принципиально иного склада. И если для центрального защитника нового образца оказывалось достаточным умение наглухо закрыть своего подопечного — центрального нападающего с одновременной задачей — грамотным позиционным маневрированием для страховки партнеров в предвидении атакующих ходов соперников в опасной центральной зоне, то центральному нападающему требовалось обладать целым «букетом» достоинств. По новой системе взятие ворот становилось его главной задачей, успешно решать которую можно, имея быстрый рывок, решительность в единоборствах, отлично поставленный удар из любых положений и, самое главное, жажду гола. Только в этом случае логично оправдывать его местонахождение на острие атаки.

Словом, по новой модели фигура центрфорварда вырисовывалась, как стержневая, ему предоставлялась лишь одна уникальная и по-своему оправданная льгота: не тратить напрасно силы ударами с передовой позиции, что-

толе грозой для всех клубов, встречавшихся с испанцами. В той памятной встрече «Спартак» победил с сенсационным счетом — 6:2! И хотя Лангара удалось забить свой гол, было очевидно, что Андрей Старостин в целом нашел противоядие против знаменитого баска.

Этот удачный опыт воодушевил. Но им воплотилась в практику лишь половина идеи. На повестку дня встала проблема поиска подходящей кандидатуры на роль центрфорварда нового типа. Весть о появлении в «Спартаке» игрока по фамилии Семенов радостно сообщила нам, тарасовским ребятам, всегда и все достоверно знавший сын директора стадиона и наш сверстник Володя Руднев, впоследствии известный футбольный арбитр. Назвав фамилию Семенова, он поднял большой палец и тут же скрылся. Мы, сгорая от любопытства, кинулись на базу, где только что началось тренировка мастеров.

Новобранца мы отличили сразу и, пренебрегая этикой, которую к тому же и знали-то понаслышке, беззастенчиво тыкали в его сторону пальцем.

Первое впечатление было благоприятным. Нам понравился, как Семенов, без тени робости, весьма непосредственно вел себя на поле. В тот первый вечер он запомнился каким-то солнечным, добродушным рыжеволосым гигантом, в сравнении даже с рослыми старожилками клуба. Понравилось также, что он охотно откликался на шутки своих новых товарищей. Его мягко рокошующий басок то и дело слышался в ответ на дружеские реплики. Чувствовалось, что он принял всеми одинаково доброжелательно.

После разминки, когда очередь дошла до ударов по воротам, все увидели, что Семенов, несмотря

отвечена почетная миссия центрфорварда. Правда, нельзя сказать, что все у Семенова пошло гладко в новом клубе. Его талантливость была видна всякому непредубежденному глазу. Он отнюдь не к той редкой категории игроков, которые практически на поле умеют делать все. Но эти навыки, разумеется, пришли не вдруг и имели свою предисторию.

Разнообразную футбольную выучку Семенов прошел под руководством старшего брата Ефима, который, как и Виктор, начинал играть за московское «Торпедо». Очевидцы говорили, что старшему брату не повезло — мениск коленного сустава перечеркнул его надежды на футбольное будущее. Оба брата от природы, помимо атлетической стати, были наделены живым воображением и хорошим спортивным честолюбием.

У себя во дворе, где-то в районе теперешней Автозаводской улицы, они соорудили сектор и без устали соревновались в прыжках в высоту. Те же очевидцы приписывали им необычайную прыгучесть — по их словам, оба брата легко доставали в прыжке ногой верхнюю штангу футбольных ворот. В это утверждение невольно веришь, вспоминая игру Семенова головой. Высокий рост и мощный толчок обеспечивали ему заметное превосходство в борьбе с соперниками в воздушных дуэлях. Он редко пользовался срезками, предпочитая им удар лбом, даже в тех случаях, когда шла фланговая передача и приходилось в воздухе резко разворачиваться, меняя направление полета мяча.

В техническом отношении удар этот — сложный, ибо требует безупречной координации при приеме мяча на лоб с одновре-

возможностях ничего не стоит одному протаранить всю защиту и забить гол. Он же предпочитал создать себе или партнером голевой момент за счет логичного технико-тактического обыгрывания и нередко преуспевал в этом, поскольку тонко чувствовал мяч и комбинационные выгоды, таившиеся в той или иной ситуации.

Во-вторых, полностью раскрыть лучшие качества ему не удавалось, как это не парадоксально, из-за ближайших партнеров по нападению, больших мастеров индивидуальных прорывов — Алексея Соколова и Владимира Степанова. Играли они ярко, славились результативностью и неиссякаемой энергией и поэтому, видимо, позволяли себе проявление крайнего индивидуализма. Для них расстаться с мячом во имя предлагаемой партнером (в данном случае Семеновым) комбинации значило потерять свой личный шанс на взятие ворот. Поэтому-то Семенов часто оказывался в изоляции, и его благие намерения завязать тактически умную игру оставались без поддержки.

И тем не менее, несмотря на имевшее место противоречия в игре, Виктор Семенов остался в памяти болельщиков одной из самых ярких и самобытных фигур спартаковского и советского футбола.

Вне поля он был удивительно веселым, наделенным чувством юмора человеком. Его интересы были многогранны — от музыки (он увлекся игрой на скрипке) до поэзии, которую знал хорошо и сам был мастером создавать стихотворные экспромты.

С. САЛЬНИКОВ,
заслуженный мастер спорта СССР,
олимпийский чемпион



ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА

В самом начале сезона 1981 года в защитных рядах «Спартак» появился новый игрок — Владимир Сочнов. Двадцатипятилетний футболист вначале заинтересовал тренеров как форвард. Играв в составе ореховозуевского «Знамени труда», в прошлом сезоне он забил около трех десятков голов. Отличился он и в товарищеском матче со «Спартаком», проведя два мяча в ворота спартаковцев.

Однако решительные меры по укреплению обороны вынудили испытать новичка в роли защитника. Бывший нападающий скоро освоился на правом фланге, правда, его чисто защитные качества пока уступают атакующим навыкам.

Но смелые рейды спартаковского защитника, его превосходный дриблинг, умение обыграть сразу нескольких соперников, обострить ситуацию в зоне чужих ворот обратили на себя внимание многих специалистов и поклонников футбола.

Причем В. Сочнов в случае атаки не торопится «отделаться» от мяча, не стремится бездумно направить его в штрафную площадку соперника, а пытается обыграть защитника и затем сделать точный пас партнеру. И хотя сам В. Сочнов почти не забивает, благодаря его нацеленным передачам форварды «Спартак» не раз поражали ворота противника.

Фото С. КОЛГАНОВА.

ПОСЛЕ РЕЙСА — НА СТАДИОН

В Донецком аэропорту сложились хорошие спортивные традиции. На протяжении многих лет авиаторы успешно выступают на соревнованиях различных рангов — от районных до республиканских, от управленческих до всеаэрофлотских. Так, в прошлом году сборные команды авиапредприятия принимали участие в спартакиадах Киевского района города Донецка, городского и областного советов ДСО «Спартак», Украинского управления гражданской авиации. Спортсмены-авиаторы состязались в соревнованиях по шахматам, шашкам, настольному теннису, пулевой стрельбе, плаванию, волейболу, специальному многоборью летного состава, многоборью ГТО, стали победителями и призерами этих и других соревнований.

Более пятидесяти спортсменов выступали за сборные команды предприятия в соревнованиях района, города, области и Украинского управления. А командир подразделения самолетов транспортной авиации Н. Киптиль, пилоты С. Арыков и С. Хлопотенко защищали честь Украинского управления в первенстве Аэрофлота по специальному многоборью летного состава. Достоинно проявили себя в соревнованиях высокого ранга наши лучшие спортсмены: пилоты В. Дадон, В. Антонов, Н. Пустовой, С. Арыков, С. Хлопотенко, диспетчеры службы УВД А. Саракан, А. Сысоев, инженер АТБ В. Скородумов, бортмеханики А. Мысан, Г. Филиппов, В. Горбатых, бортпроводник А. Журба, телеграфисты Н. Кежаева, Н. Тарасенко и другие.

Однако главное внимание на предприятии уделяется развитию массовой физкультуры, оздоровительной работе, активному отдыху авиарботников. Нет, к примеру, лучше отдыха, чем смена деятельности. И, представляя пилотам, штурманам, бортмеханикам, диспетчерам службы движения возможность активно отдыхать, состязаться в спортивных единоборствах, двигаться на свежем воздухе, мы поднимаем у людей настроение, желание трудиться с полной отдачей. И в этом трудно переоценить значение физической культуры и спорта.

Руководители предприятия, партийная, профсоюзная и комсомольская организации делают многое для развития спортивно-массовой и оздоровительной работы среди авиаторов. Призыв «После рейса — на стадион!» активно претворяется в повседневную жизнь коллектива. Взять, к примеру, работу по подготовке значкистов ГТО. На предприятии создана специальная комиссия по комплексу ГТО, которую возглавляет заместитель командира по летной подготовке В. Плохов. В

нее входят представители командования предприятия, члены парткома, объединенного комитета профсоюза, комитета комсомола и специалисты медико-санитарной части. На своих заседаниях комиссия утверждает графики по сдаче нормативов ГТО в службах и подразделениях предприятия, заслушивает отчеты о проведении соревнований, разрабатывает перспективные планы мероприятий по дальнейшему улучшению работы по комплексу здоровья.

Только за 1980 и первую половину этого года сдачей нормативов было охвачено около девяти сот авиарботников. Причем весь личный состав разбит на двадцать одну группу по возрастным категориям. Большинство авиаторов успешно сдало «спортивный зачет», стали значкистами ГТО. Кстати, за лучшие показатели в работе по внедрению комплекса ГТО наше предприятие неоднократно поощрялось Центральным и областными советами ДСО «Спартак».

Но и в этой работе есть у нас еще неиспользованные резервы.

К сожалению, мы не добились такого положения, когда на старты ГТО выходили бы практически все работники предприятия. Недостаю точно также массовость (особенно из числа летно-подъемного состава) и в спортивных соревнованиях, проводимых в подразделениях и предприятии. Хотя таких соревнований проводится немало. В этом году, например, мы провели спартакиаду предприятия по девяти видам спорта: настольному теннису, волейболу, баскетболу, шахматам, шашкам, пулевой стрельбе, плаванию, легкой атлетике и многоборью ГТО. В спартакиаде приняли участие работники семи служб и подразделений, в общей сложности более пятисот человек. Победители спартакиады награждены памятным подарками и грамотами.

Для тех, кто желает проявить себя в том или ином виде спорта или поддержать спортивную форму, на предприятии организованы десять секций, среди которых особенно популярна футбольная. Наша команда неоднократно занимала призовые места на соревнованиях в районе и городе. А с приходом в коллектив нового тренера, бывшего игрока донецкого «Шахтера» М. Арановского, футболисты-авиаторы поставили перед собой более высокие задачи.

Около трехсот авиарботников регулярно занимаются в секциях плавания, волейбола, баскетбола, настольного тенниса, пулевой стрельбы, занятия которых проводятся на основной базе предприятия, а также в залах подшефной школы, плавательном бассейне Дворца спорта «Юность», на стадионе «Монолит», арендуемых предприятием. Руководят занятия-

ми в секциях тренеры-общественники: старший штурман предприятия В. Полупанов, командир летного подразделения П. Гетманец, руководитель полетов В. Бортник, диспетчер службы движения А. Денисенко, пилот С. Арыков, авиатехник А. Клещев и другие.

Совет коллектива физкультуры, тренеры-общественники, активисты спортивной работы стремятся искать разнообразные формы привлечения к регулярным занятиям физической культурой всех авиарботников. Активную позицию в этом вопросе занимают и руководители предприятия, а также партийные и общественные организации. Так, уже в этом году проблемы по улучшению спортивно-массовой и оздоровительной работы обсуждались на заседаниях партийного, профсоюзного комитетов и комитета комсомола предприятия. Важно также, что большинство руководителей предприятия служит примером настоящей дружбы со спортом. Так, командир предприятия И. Бойков, начальник АТБ И. Пшеничный, командир подразделения авиации ПАНХ Д. Степанов, секретарь партийного комитета В. Мацнев и другие в числе первых сдали нормативы на золотой значок ГТО, регулярно занимаются в спортивных секциях.

Разумеется, спортивная работа, физическое воспитание молодых авиаторов должны подкрепляться хорошей материальной базой. Поэтому руководители предприятия и прежде всего наша молодежь принимают активное участие в строительстве и благоустройстве спортивных сооружений. Отдельно за каждой комсомольской организацией, той или иной службой закреплены футбольное поле, волейбольная, баскетбольная площадки... Во время коммунистического субботника 18 апреля 1981 года комсомольцы и молодежь привели в порядок спортивный комплекс и построили волейбольную площадку возле общежития. Кроме того, молодежь благоустроила детскую спортивную площадку в аэрогородке, приняла участие в сооружении спортивной площадки на базе отдыха в городе Славяногорске.

Ряды физкультурников-авиаторов растут день ото дня, и на предприятии стремятся к тому, чтобы как можно интенсивнее использовать имеющееся спортивное хозяйство, чтобы всю спортивно-массовую и оздоровительную работу направить в интересах тех, кто своими повседневными делами преумножает трудовую славу Донецкого предприятия.

В. КУЛИКОВ,
инструктор физподготовки
авиапредприятия

г. Донецк.

КРЫЛЬЯ СИБИРИ*

Восточная Сибирь! Удивительный необъятный край. Преображенный трудом советских людей, он стал важнейшим экономическим регионом страны. Почти ежегодно на карте Восточной Сибири появляются названия новых городов и поселков. И с каждым годом сокращаются пути к ним. Расстояния, которые раньше измеряли днями и месяцами, сегодня считают на часы и минуты. И все это благодаря бурному развитию гражданской авиации.

Своеобразной биографией гражданской авиации Восточной Сибири стала книга кандидата исторических наук Е. В. Алтунина, вышедшая в этом году в Иркутске. Ее автор, много лет проработавший в Аэрофлоте, на интересном и разнообразном документальном материале рассказывает о более чем полувековой истории гражданской авиации Восточной Сибири, о людях, создающих эту историю. Книга насыщена интересным материалом, отображающим события, факты, биографии людей — пионеров освоения воздушных трасс Сибири.

Б. ОРЛОВ

ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ВСЕХ РАНГОВ

Ценным практическим пособием для руководителей разных уровней станут выпущенные издательством «Воздушный транспорт» «Методические рекомендации по вопросам политико-воспитательной работы в гражданской авиации». Достоинствами рекомендаций являются удачное обобщение и систематизация форм и методов работы, а также доходчивое их изложение, раскрытие роли и места в комплексной системе коммунистического воспитания авиаработников.

Разделы пособия (а их 25) охватывают все основные направления работы применительно к специфике различных категорий личного состава, характеру их трудовой деятельности.

Следует также отметить формулировку в концентрированном ви-

* Е. В. Алтунин. «Крылья Севера». Восточно-Сибирское книжное издательство. Иркутск, 1981 г.

де определений важнейших понятий и критериев политико-воспитательной работы.

Г. ЛИСОВИК,
заместитель заведующего
учебной частью КИИ ГА

ЛЕТИТ СТАЛЬНАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ

Много хороших книг создано советскими писателями о летчиках военной поры. Недавно увидела свет еще одна, рассказывающая о тех, кому была доверена высокая ответственность готовить пилотов для фронта — авиаторах-инструкторах. Это новая книга повестей Дмитрия Кудиса «Не был в боях» и «За полярным кругом».

Герои первого произведения — летчики, вчерашние выпускники авиаучилища. Они рвутся в бой, на фронты жаркого сорок второго года. Но происходит то, чего никто из молодых пилотов не ожидал: их оставили в учебном центре. Теперь они — инструкторы, которые должны учить летать других... Удивительно тонко вникает автор в души персонажей, в чью юность ворвалась война. Дмитрий Кудис умело создает психологические картины быта, учебного полета, воздушного боя.

В отличие от этой повести — динамичной по сюжету, насыщенной событиями, — вторая, «За полярным кругом», написана в нравственно-философском ключе. Рассказывает она об авиаторах, несущих службу в северных районах страны. В центре произведения — летчик-испытатель Николай Астахов, осваивающий реактивные истребители. Война окончилась, но память о ней жива. Вот почему решил Астахов навсегда связать свою жизнь с самым благородным делом на земле — охраной мира. «Мы здесь как раз для этого... Чтобы не повторилось», — говорит он.

Произведения Кудиса написаны образно, свежо. Они — новые страницы героической летописи бессмертного подвига советского народа.

В. ЮДИН,
кандидат филологических наук

* Д. Кудис. Не был в боях. За полярным кругом. Воениздат. М., 1980.

Юрий БАЙНОВ

СТИХИ РАЗНЫХ ЛЕТ

Над тайгой, как зверь таежный чуткий,
Каруселим мы вторые сутки.
Оторвался где-то, как осколок,
Затерялся горе — не геолог.
Ни ружья с собою, ни патрона...
А теперь найди его, попробуй.
Наш пилот усталости не знает,
Вертолетом воздух подминает,
По верхушкам сосен — даже жутко —
Каруселим мы вторые сутки.
Уж найти отчаялись беднягу...
Летчик видит что-то вроде флага,
Улыбнулся: — Отыскался парень.

Мы довольны.
Лбы у нас в испарине.
Вот итог проделанной работы:
В грузовой кабине, как в дому,
Парень спит.
И долго вертолет наш
Будет снится, видимо, ему.

Когда лечу в холодной темноте,
Где за бортом живет лишь пень мотора,
Неволью размышляю я о тех,
Кто покоряет трудные просторы.
Воображение строит чудеса,
Фигуры фантастические будит...
Хотя я знаю — эти небеса,
И наднебесье покоряют люди.
И вот сейчас, когда укрыты сном
Салоны — до Хабаровска нескоро,
Следя за показаньями приборов,
Пилоты размышляют о земном.
А, может быть, о спрятанной мечте,
Осуществить которую не просто.
Для каждого — все дело в высоте.
А высота — она большого роста.

Я трогаю взглядом простор.
Лететь над землей — красиво.
Вон, осень бездымный костер
В глухие леса запустила.
Деревь в холодном огне:
Ни зверю, ни птице не жарко.
И только, наверное, мне
Зеленую молодость жалко.
Но жалость не выжмет слезу.
Летим по маршруту — и точка.

Я радость по жизни несу —
Бесценнейший груз — это точно.
Спасибо, что есть небеса,
И чувство полета большое.
Иначе б стихи не писал,
И был бы бескрылым душою.

Вера ШОРЫГИНА

СЧАСТЬЕ

Мне нужно очень мало.
Мне нужно очень много:
Чтоб ветром обвевало
И вдалеке звала дорога,
Чтоб веселилось солнце
И бушевали грозы,
Чтоб детских глаз онеюца
Не застилали слезы,
Чтоб, радуясь, кручинясь,
Друзья не шли бы мимо;
Чтоб я не разучилась
Любить и быть любимой,
Чтоб в будничных заботах
Душа не расцвела.
Не ведала расчета,
Ни страха, ни предела,
Чтоб верить: солнце будет
Наперекор ненастиям...
Ну, в общем, все, что люди
Назвали словом
«счастье»!

Вячеслав МОЛОДЯКОВ

ПИЛОТАМ

В тот миг,
Когда над облаками,
Тяжелыми, как ледаход,
Прорезав их
по вертикали,
Вдруг замораживает самолет, —
Свиданием с землей
живите,
Неразличимой с высоты,
И в синих прорубях ловите
Ее желанные черты.
И ждите
той минуты зримой,
Когда
Сквозь дымных туч кольцо,
Как будто бы лицо любимой,
Покажется ее лицо.
Покрестильной в него всмотритесь.
Что небо,
Ваше бытие?..
Хоть вы всю жизнь
к земле стремитесь,
Хоть и рветесь от нее.

К СВЕДЕНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ!

В редакцию поступают письма с просьбой уточнить условия подписки на журнал «Гражданская авиация» на 1982 год. Разъясняем, что подписка принимается во всех отделениях «Союзпечати», а также общественными распространителями.

Подписная цена за экземпляр журнала установлена в размере 45 копеек. Стоимость годовой подписки 5 рублей 40 копеек. Это связано с увеличением стоимости бумаги для печати, затрат на полиграфическое исполнение и художественно-графическое оформление журнала, а также его доставку подписчикам.

Подписка проводится до 1 ноября.

Главный редактор А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия: Н. А. БУЛАНОВ, Ю. К. ГОЛЫШЕВ (ответственный секретарь), В. Н. ГОЛЫЦОВ, Ю. П. ДАРЫМОВ, И. В. КАБАКОВ, В. Д. КАСЬЯНЧИК, Е. Н. КИТОВ, А. И. НАЗАРОВ, Б. С. ОРЛОВ, В. Д. САМОУКОВ, В. К. СОСНИН, Н. Д. СТЕПАНИЦЕВ.

Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 28.7.1981 г.
4 печ. л.

Подписано к печ. 24.8.1981 г.
8,224 уч.-изд. л.

T-22988,
Тираж 80 000 экз. Зак. 1129.

Глубокая печать.

Формат 70×108½.
Цена 35 коп.

Адрес редакции: 125836, ГСП, Москва, А-167, Ленинградский проспект, дом. 37, корп. 10.

Тел. 155-55-44, 251-09-52.

ЦГЖИ «Воздушный транспорт»

3-я типография Воениздата.

ИЗ СНИМКОВ,
ПОСТУПИВШИХ НА КОНКУРС

СПОРТ — ДОРОГА К ПРОФЕССИИ

Рижское летно-техническое училище гражданской авиации — одно из старейших учебных заведений Аэрофлота. За сорок с лишним лет оно дало путевку в жизнь тысячам высококвалифицированных радиотехников и диспетчеров по управлению воздушным движением.

Интересная и современная профессия диспетчера УВД является одним из активнейших и напряженных видов операторского труда. Надежность работы диспетчера во многом зависит от склада личности специалиста, его темперамента, волевых качеств и, конечно,

физической подготовки. Вот почему, заботясь о подготовке высококвалифицированных специалистов по управлению полетами, в училище большое значение придается и спорту. В секциях легкой атлетики, плавания, штанги, гимнастики, бокса, велосипедного спорта, спортивных игр, созданных в спортивном клубе училища «Импульс», занимаются более восьмидесяти пяти процентов курсантов. Спорт для них стал одной из дорог к профессии.

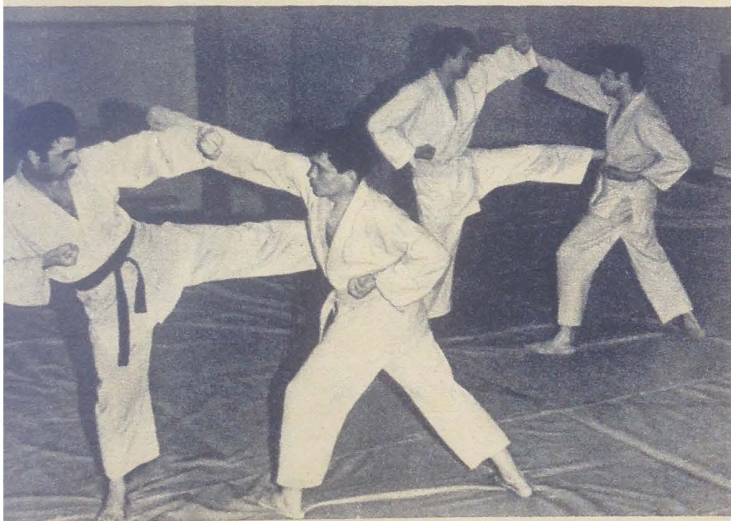
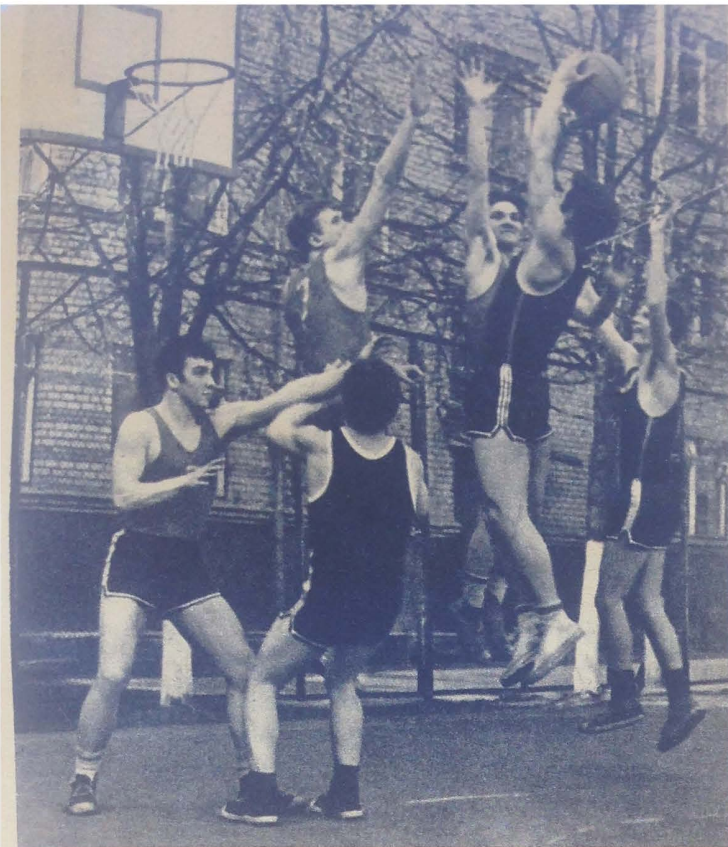
О спортивных буднях училища — фотоочерк нашего нештатного корреспондента Д. Александрова.

Большой популярностью в училище пользуется баскетбол. Не случайно сборная училища несколько раз становилась чемпионом средних учебных заведений Латвии.

Секция каратэ — самая молодая в училище. Но чтобы поступить в нее, надо выдержать строгий конкурс.

Сильнейшие велосипедисты училища перед очередной тренировкой.

Тренируются гимнасты. Тренер-методист А. Пархоменко помогает курсантам отрабатывать упражнение на кольцах.



АВИАЦИЯ

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В КИЕВ!

Над голубым раздольем Днепра, на высоких кручах, раскинулся главный город Украинской ССР, древний Киев. В 1982 году он будет отмечать свое 1500-летие.

Столица Советской Украины — это современный индустриальный, научный и культурный центр. Здесь производятся самолеты и теплоходы, трамваи и мотоциклы, станки и фотоаппараты, текстильные изделия. В городе 19 вузов, шесть театров, десятки других культурно-просветительных учреждений, много памятников старины.

Город-герой Киев является также крупным узлом воздушных сообщений. Он связан авиалиниями со 115 городами нашей страны, с рядом зарубежных государств. К услугам пассажиров — комфортабельные и скоростные самолеты Ту-154 и Ту-134.

Добро пожаловать в нашу гостеприимную столицу!

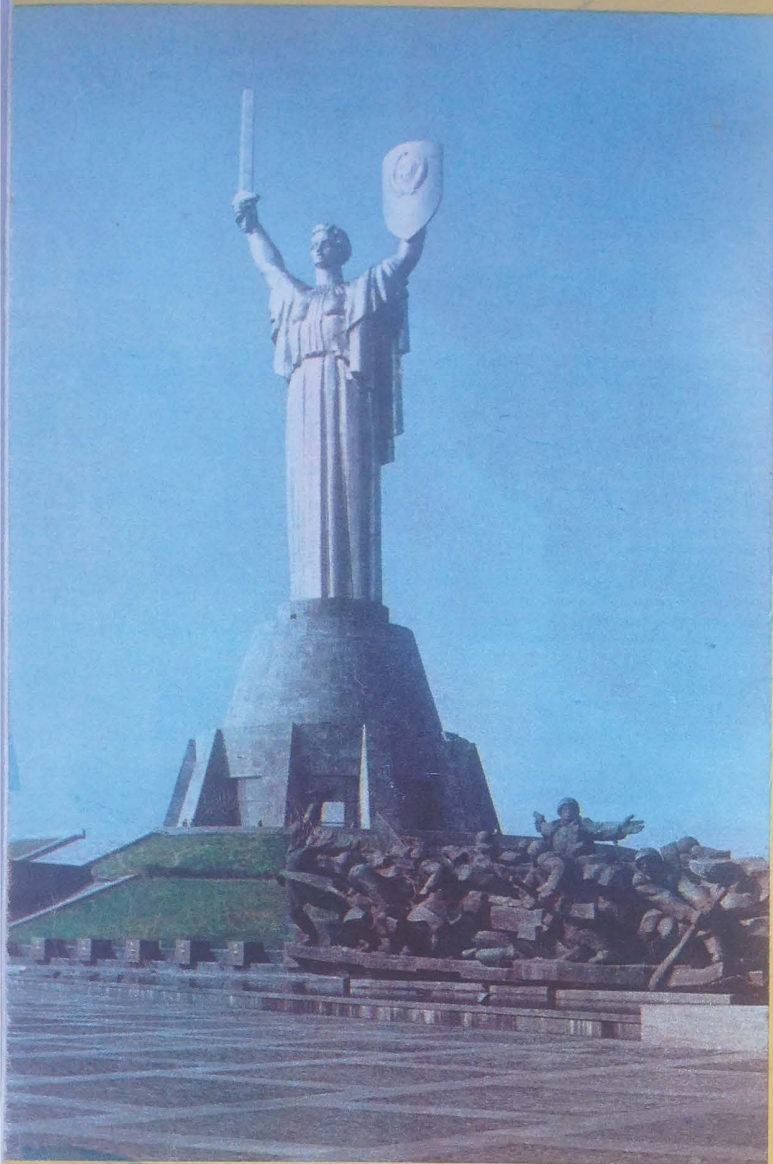
УКРАИНСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

НА СНИМКАХ: Киев. Мемориальный комплекс «Украинский государственный музей истории Великой Отечественной войны 1941—1945 годов».

Здание Президиума Верховного Совета Украинской ССР.

Памятник Богдану Хмельницкому.

Фото Е. ТАРАСЕНКО.



Цена 35 коп.
Индекс 70226