



# ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ



6-86

АЭРОФЛОТ  
В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ  
СТРАНЫ



# ПО ЗАКАЗАМ МЕЛИОРАТОРОВ

В созидательной программе, намеченной XXVII съездом КПСС, важное место отводится всемерному развитию продовольственного комплекса страны, надежному обеспечению страны продуктами питания и сельскохозяйственным сырьем.

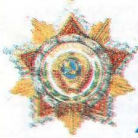
Большую роль в решении этой задачи играет мелиорация — комплекс мер, направленных на улучшение плодородия земель.

За двенадцатую пятилетку планируется ввести в эксплуатацию 3,3 млн. гектаров орошаемых и 3,6 млн. гектаров осушенных земель. Предусматривается также повысить эффективность их использования, добиться получения высокой урожайности.

Активную помощь мелиораторам, которые 1 июня отметили свой профессиональный праздник, оказывают авиаторы. Они ведут топографическую и почвенную аэрофотосъемку, участвуют в определении влажности и засоленности почв, глубины залегания грунтовых вод, оценке запасов воды в водоемах, контролируют состояние посевов, проводят другие авиационные работы по заказам мелиораторов. В целом самолеты и вертолеты Аэрофлота заняты в работе по обновлению земли круглый год, а связи авиаторов и мелиораторов носят постоянный характер.

Фото В. ИВАНОВА.





# ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ



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

№ 6 • июнь • 1986 г.

ИЗДАЕТСЯ С 1931 ГОДА

© «Гражданская авиация»

## В НОМЕРЕ:

КОЗИН Б. Транспорт — ускоритель прогресса	2
ВОЛКОВ Ю. Заслон формализму	6
МЕЛКОНЯН Р. В авиации мелочей нет	8
ЖИЛЬЦОВ А. Зоркий глаз контролера	10
МУСИЕНКО Н. Каждый день — в полете	11
БАЛЮК В. Самая большая ценность	12
ЧУРИЛОВ В. Помогает опыт	13
ЕМЕЛЬЯНОВ Ю. Повышая требовательность	14
САФРОНОВА Н. Весь жар своей души	14
БАРАБАШ Е. На основе общих интересов	16
ЗАБРОВСКИЙ А., ГОНЧАРОВ С. Зеркало авиасервиса	18
ПЫШКИНА С. Кому быть бригадиром!	18
ЗЛАТКИН И. Грузовому конвейеру — четкий ритм	20
СОКОЛОВ С. Испытание должностью	22
ВОЗДУШНЫЙ ПРИЧАЛ НА ВОЛГЕ	24
МАЙОРОВ А., ПЕТУХОВ А. Огни ведут на посадку	26
ВЫСОТА. Журнал в журнале	28
НАЗАРЕНКО П. Потенциалу вузов — полную отдачу	32
ЛАМЗУТОВ В. Для тех, кто работает на селе	33
КОРОЛЕВ Е., МОКШАНОВ В. «Трасса» прокладывает маршрут	34
НАША ЖИЗНЕННАЯ ПОЗИЦИЯ	36
РЫБАКОВ К. Ради здоровья авиаторов	38
НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ	39
ПАВЛЕНКОВ В. Точка отсчета	40
КУЗНЕЦОВА М. Покоря высоты искусства	43
ВЕРТОЛЕТЫ АЭРОФЛОТА	44
ПОД ФЛАГОМ «СПАРТАКА»	46
МИР УВЛЕЧЕНИЙ	48

Главный редактор А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия: Н. А. БУЛАНОВ, Ю. П. ДАРЫМОВ, А. П. ЖУРАВЛЕВ, И. В. КАБАКОВ, Е. Н. КИТОВ, А. Г. МАЙОРОВ, Б. С. ОРЛОВ, Б. Е. ПАНЮКОВ, В. Д. САМОУКОВ, С. М. СОКОЛОВ [заместитель главного редактора], В. А. СОЛОМАТИН, Г. А. ФЕКЛЮНИНА [ответственный секретарь].

**НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ**  
**ОБЛОЖКИ:** взлетает широкофюзеляжный воздушный корабль Ил-86. В его просторных салонах размещаются 350 пассажиров. Летом нынешнего года эти комфортабельные машины освоют ряд новых магистральных линий Аэрофлота.

Фото В. ИВАНОВА.



# КАЖДЫЙ РЕЙС — ПО РАСПИСАНИЮ

Воздушный транспорт находится на пороге третьего квартала, который был и остается самым напряженным периодом авиационных перевозок. В текущем году услугами Аэрофлота, как известно, воспользуются 112 миллионов пассажиров. Из них свыше 38 миллионов должны быть перевезены в июле, августе и сентябре. Это составляет более трети всего годового объема авиатранспортной работы. Кроме того, предстоит доставить многие тысячи тонн овощей и фруктов из южных районов на север и восток страны.

Воодушевленные историческими решениями XXVII съезда КПСС, гражданские авиаторы особенно тщательно подготовились к летней навигации первого года двенадцатой пятилетки. С лета увеличивается частота движения широкофюзеляжных самолетов Ил-86 на курорты Черноморского побережья и Северного Кавказа. Это позволяет наряду с ростом объема авиаперевозок сократить количество выполняемых туда рейсов, разгрузить воздушные зоны. Запланированы полеты Ил-86 из Москвы в Ереван, Семипалатинск, Кемерово и Норильск; из Алма-Аты в Минеральные Воды и столицу Украины. Ряд новых авиалиний освоют Ту-154 и Як-42.

Дальнейшее развитие получила общесоюзная автоматизированная система продажи авиабилетов и бронирования мест в самолетах «Сирена-2». Она имеет в настоящее время свои центры в Москве, Ленинграде, Риге, Минске, Львове, Одессе, Киеве, Ростове-на-Дону, Свердловске, Куйбышеве и Волгограде. К ним подключены агентства Аэрофлота более ста двадцати городов. Благодаря взаимодействию этих центров бронирование билетов для полета во многие районы страны осуществляется теперь за считанные секунды.

Расширена получившая всеобщее одобрение пассажиров практика заблаговременной продажи обратных авиабилетов. Во всех курортных городах бронирование обратных билетов доведено до 50 процентов от их общей продажи. А на рейсах, выполняемых в труднодоступные и отдаленные районы страны, в частности, в Магадан и Петропавловск-Камчатский, доля обратных билетов может достигать 80 процентов.

Детально продуманы и рассчитаны на электронно-вычислительных машинах потребные ресурсы воздушных перевозок овощей и фруктов. Для них выделены самолеты большой грузоподъемности Ил-76Т, Ту-154С и Ан-12, оснащенные комплектами поддонов и крепежных сеток. Они прикомандированы вместе с экипажами к Узбекскому, Таджикскому, Азербайджанскому, Украинскому и Молдавскому управлениям гражданской авиации, где из них сформированы сводные подразделения. Полеты самолетов рейсами «ПФ» (перевозка фруктов) производятся по так называемой зеленой улице. Их коммерческое и техническое обслуживание находится под строгим контролем.

Сейчас, когда многие технические вопросы ритмичной работы воздушного транспорта в «пик» летних перевозок в основном отлажены, важнейшую роль приобретает человеческий фактор. От наших командиров производства, политработников, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, от каждого авиатора зависит создание такого микроклимата в своих трудовых коллективах, чтобы все звенья перевозочного авиаконвейера работали бесперебойно, как хорошо отлаженный часовой механизм.

Надо добиваться максимально возможной коммерческой загрузки самолетов, выполнения рейсов строго по расписанию, ибо от этого зависит как полное удовлетворение спроса населения и отраслей народного хозяйства на авиационные перевозки, так и высокая культура обслуживания пассажиров и грузовой клиентуры. Честное, добросовестное выполнение должностных обязанностей, ответственное отношение к порученному делу, творческое, инициативное решение возникающих проблем — в этом залог того, что воздушный транспорт в целом успешно справится со сложной производственной программой третьего квартала и тем самым обеспечит успешный финиш 1986 года, первого года двенадцатой пятилетки.

# ТРАНСПОРТ-УСКОРИТЕЛЬ ПРОГРЕССА

**Б. С. КОЗИН,**

директор Института комплексных транспортных проблем при Госплане СССР,  
доктор технических наук,  
заслуженный деятель науки и техники РСФСР

Транспорт — важнейшее звено народнохозяйственного комплекса страны. Его недаром называют кровеносной системой экономики. От его ритмичной, четкой работы во многом зависит успешное выполнение планов всеми отраслями народного хозяйства. Вот почему Коммунистическая партия и Советское правительство уделяют неослабное внимание налаживанию бесперебойной работы всех видов транспорта. В документах XXVII съезда КПСС, Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года еще раз подчеркивается, что повышение эффективности работы транспортной системы является одним из основополагающих факторов дальнейшего подъема всего народного хозяйства, успешного решения задач экономического и социального развития нашей страны в двенадцатой пятилетке и длительной перспективе.

В настоящее время Советский Союз располагает всеми видами современного транспорта, образующими единую транспортную систему, которая является одним из важнейших элементов материально-технической базы и необходимым условием функционирования общественного производства. Ключевое значение транспорта в условиях нашей страны определяется огромными размерами ее территории, пространственной разобщенностью основных исторически сложившихся промышленных центров и источников топливно-сырьевых ресурсов, крупномасштабностью решаемых задач. Это особенно значимо и зримо сегодня, на новом этапе экономического и социального развития СССР, намеченном XXVII съездом Коммунистической партии Советского Союза.

В понятие транспортной системы входят совокупность путей сообщения всех видов транспорта и транспортных узлов, подвижные технические средства транспорта, а также формы и методы организации транспортного процесса. В настоящее время магистральными видами транспорта являются железнодорожный, воздушный, морской, автомобильный, речной, нефтепродуктопроводный и газопроводный.

Основные производственные фонды транспорта ныне составляют примерно пятую часть всех основных производственных фондов. На транспорте трудится около девяти процентов численности рабочих и служащих, занятых в народном хозяйстве. За последние десять лет су-

щественно укрепилась материально-техническая база всех видов транспорта. Значительно расширилась протяженность железных и усовершенствованных автомобильных дорог, магистральных нефтепроводов, нефтепродуктопроводов и газопроводов. Проведена коренная реконструкция и модернизация подвижного состава и флота. Завершен перевод железных дорог на электрическую и тепловозную тягу. Осуществлена дизелизация морского и речного флота. Практически весь объем авиатранспортной работы выполняется сегодня современными самолетами с газотурбинными двигателями. Ежегодно в различных уголках страны вступают в строй новые станции, вокзалы, аэропорты и другие объекты. На большинстве видов транспорта получили развитие прогрессивные способы перевозки грузов с использованием контейнеров и пакетов.

Приведем лишь несколько цифр, характеризующих конкретные достижения советского транспорта. На железных дорогах страны, составляющих по протяженности около 11 процентов мировой железнодорожной сети, выполняется сегодня более половины мирового грузооборота и свыше одной четверти мирового пассажирооборота. За годы одиннадцатой пятилетки эксплуатационная длина стальных магистралей заметно увеличилась. Открыто рабочее движение на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Всего к началу двенадцатой пятилетки длина стальных путей по стране превысила 145 тысяч километров, а протяженность электрифицированных участков железных дорог достигла почти 50 тысяч километров.

Увеличилась в минувшем пятилетии протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием. К 1986 году она превысила миллион километров (включая ведомственные дороги). В сравнении с десятой пятилеткой достигнут рекордный прирост — 200 тысяч километров. При этом основное увеличение протяженности автодорог приходится на дороги общего пользования — примерно 100 тысяч километров. Есть также определенные успехи в расширении централизованных перевозок, увеличении времени эксплуатации машин в течение суток, совершенствовании структуры автопарков.

В одиннадцатой пятилетке продолжали динамично развиваться морской и речной флот. В частности, на Балтийском, Черном, Азовском, Каспийском морях, а также на Дальнем Востоке и Крайнем Севере были открыты новые регулярные линии, по которым вместе с действующими ранее только в прошлом году было перевезено свыше пятидесяти миллионов пассажиров. Налицо успехи во внешнеэкономических и каботажных перевозках. В частности, возрос объем перевозок грузов в контейнерах и пакетах, а также на лихтеровозах и паромных судах.

В последнее пятилетие вырос удельный вес промышленного и трубопроводного транспорта. Увеличилась протяженность газотранспортных сетей и нефтепродуктопроводов. Расширилось приме-

нение трубопроводного гидротранспорта рудных концентратов и угля. Более высокими темпами велась реконструкция и техническое перевооружение промышленного транспорта. Уделялось внимание внедрению конвейерного, гидравлического, канатно-подвесного, пневмоконтейнерного и других непрерывных и специализированных видов транспорта.

Впечатляющи достижения воздушного транспорта. Достаточно напомнить, что удельный вес гражданской авиации среди других видов транспорта в общем пассажирообороте в междугородном сообщении к 1986 году превысил 34 процента (в 1980 году он был чуть больше 32 процентов). Ни одна страна в мире не имеет таких больших внутригосударственных воздушных мостов, как наши беспосадочные авиамаршруты из Москвы в Хабаровск, Владивосток, Магадан, Якутск, Петропавловск-Камчатский. Как показывают расчеты, каждый миллион пассажиров, перевозимых воздушным транспортом, получает экономию времени на поездки по сравнению с железной дорогой в 1,5—2 миллиона человеко-суток, как бы увеличивая тем самым трудовые ресурсы страны. Если учесть, что из 112 миллионов пассажиров, перевезенных Аэрофлотом в 1985 году, большинство воспользовались протяженными авиатрассами, «незримая» эффективность перевозок скоростного воздушного транспорта станет еще более ощутимой.

Аэрофлот вступил в двенадцатую пятилетку, располагая мощным производственным и научным потенциалом, имея широко разветвленную сеть аэропортов и воздушных трасс, на которых эксплуатируются современные высококомфортабельные самолеты. Причем наиболее ускоренными темпами воздушный транспорт развивается в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока, где выполняется сегодня третья часть всех авиаперевозок. Именно в этих регионах расширяется сеть аэропортов, вводятся современные аэровокзальные комплексы, современные средства посадки и управления воздушным движением.

Все эти примеры еще раз свидетельствуют о том, что в современном мире транспорт во многом задает тон процессам интенсификации всего народнохозяйственного комплекса, воздействует на углубление специализации и кооперирования, повышение эффективности общественного производства. Наряду с хозяйственно-экономическими задачами транспорт выполняет значительные социальные функции, в частности, способствует решению таких крупных задач, как ликвидация различий между городом и деревней, помогает взаимному обмену народами, укреплению их дружбы, служит рациональному использованию трудящихся свободного времени для своего всестороннего развития.

Однако, по праву гордясь достижениями советского транспорта, мы ясно видим существенные трудности и недостатки в работе транспортной системы. В документах XXVII съезда КПСС подчеркивается, что в целом потребности народного

хозяйства и населения страны в транспортных перевозках все еще удовлетворяются не полностью. По-прежнему огромны транспортные затраты — они составляют десятки миллиардов рублей в год. Причем спрос на перевозки определяют ведомства, на итогах работы которых затраты в связи с использованием транспортных услуг практически не сказываются. И неудивительно, что объемы национальных перевозок, встречных грузов за последние годы почти не уменьшаются. Мешают дальнейшему развитию транспорта диспропорции в развитии средств управления, несогласованность действий смежников, а также слабое использование на транспорте достижений научно-технического прогресса.

Остается желать лучшего качество перевозочного процесса. В частности, крайне слабо в центре и на местах осуществляется взаимодействие различных видов транспорта, недостаточно четко организовано согласование расписания движения самолетов, поездов, автобусов. Не всегда оправдано одновременное функционирование на параллельных направлениях нескольких видов транспорта. Слабо брались на учет и внедрялось на местах все то новое и передовое, что было рождено практикой соревнования в трудовых коллективах транспортников.

Серьезные проблемы в организации перевозок и обслуживании пассажиров имелись и на воздушном транспорте. Не был достигнут необходимый уровень некоторых показателей эффективности и качества работы. Не удалось существенно улучшить использование авиационного парка по налету часов. Недостаточно энергично решались вопросы улучшения материально-технической базы гражданской авиации. Не полностью выполнен план капитального строительства. Мало сделано для повышения эффективности средств механизации и автоматизации авиационных перевозок, внедрения новых технологий, сокращения ручного труда.

Не секрет, что некоторые трудности и недостатки в функционировании транспортного комплекса связаны с работой других отраслей (промышленных, строительных и т. д.) и обусловлены несвоевременным вводом в строй тех или иных транспортных объектов, недопоставкой новой техники, запасных частей, оборудования, топлива и т. д.

Исторически доказано, что социализм обеспечивает необходимые предпосылки для гармоничного развития и взаимодействия всех видов транспорта. Но преимущества социализма не реализуются автоматически. На каждом историческом этапе развития народного хозяйства в целом и транспортной системы в частности возникают и новые проблемы, и новые вопросы, которые требуют уточнения и конкретизации масштабов намечаемых мероприятий, уязки сегодняшних задач с перспективными целями.

Видно, потребуется еще немало усилий, чтобы полностью ликвидировать отставание в развитии материально-технической базы транспорта и имеющуюся разобщенность между отдельными его видами. Но откладывать меры по ускорению развития транспортного комплекса нельзя. Его развитие — не самоцель, оно является необходимым предварительным условием дальнейшего подъема всех отраслей экономики.

И здесь очень многое будет зависеть от самих транспортников: именно им предстоит с первых же месяцев новой пятилетки добиваться ритмичной эффективной работы транспортного конвейера. А главное, решать, как никогда ответственную и сложную задачу — организовывать работу транспорта как действительно единой, экономически сбалансированной и высокоэффективной системы народного хозяйства, осуществлять меры, направленные на качественный рост ее функционирования.

Формирование современной единой транспортной системы страны — задача исключительно сложная, она не имеет аналогов в мировой практике. Взять, к примеру, такую проблему, как необъятность территории нашей страны — нам принадлежит шестая часть всей земной суши! Нелегко перспективно решать транспортную проблему в таких условиях. Ее решение должно достигаться прежде всего развитием материально-технической базы при всемерном использовании достижений научно-техни-

ческого прогресса, повышении эффективности работы всех звеньев транспортной системы, четкой согласованности и хорошим взаимодействием транспорта с другими отраслями народного хозяйства.

Взять, к примеру, грузовые перевозки. Грузооборот всех видов транспорта в двенадцатой пятилетке возрастет примерно на 14 процентов. В том числе железнодорожного — на 8—10, речного и морского [в каботаже] — 8—9, автомобильного — 20—23, воздушного — 12, нефте- и продуктопроводного — 8—9 и газопроводного — более чем на 40 процентов. Как видим, рост существенный. Это потребует от транспортников немалых усилий, большой целенаправленной работы. И прежде всего — необходимости усилить поиск путей и средств рационального, тесного взаимодействия железнодорожников, авиаторов, водников, автомобилистов, а также отправителей и получателей грузов.

Новый этап развития грузовых перевозок ставит нелегкие и серьезные задачи перед всеми видами транспорта, в том числе и перед воздушным. В двенадцатой пятилетке самолеты и вертолеты гражданской авиации должны перевезти около шестнадцати миллионов тонн грузов и почты. Цифра эта сама по себе, быть может, и не столь внушительная в сравнении, скажем, с «железнодорожной». Но, как хорошо известно, эффективность воздушных грузовых перевозок определяется прежде всего своевременной доставкой потребителям срочных народнохозяйственных грузов. И прежде всего туда, куда другим видам транспорта, кроме воздушного, путь заказан, — в районы Крайнего Севера, Заполярья, отдаленные уголки Сибири и Дальнего Востока.

В двенадцатой пятилетке первоочередное внимание по-прежнему будет уделяться перевозке грузов в эти районы страны. Речь идет об аэрофикации регионов, где формируются главные топливно-энергетические базы. Авиаторам предстоит доставить сюда по-настоящему срочные грузы: оборудование и точные приборы, которые необходимы геологическим партиям, строительные материалы — для первопроходцев новых экономических районов страны. Привычной и почетной, как и прежде, работой для авиаторов будет ежегодная перевозка сюда такого ценного и нежного груза, как овощи и фрукты.

Что же это за районы! Начну с того, что в двенадцатой пятилетке будут продолжены крупномасштабные работы по освоению Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Мир не знает таких темпов добычи нефти и газа, как в этом регионе. Двадцать лет назад здесь был добыт первый миллион тонн нефти и первый миллиард кубометров газа, а сейчас этот объем добывается только за сутки. Ныне предстоит ввести в разработку несколько десятков новых нефтяных месторождений, обустроить Ямбургское газоконденсатное месторождение, начать освоение газовых месторождений на полуострове Ямал.

В новой пятилетке будет интенсивно продолжаться хозяйственное освоение огромной территории, примыкающей к БАМу. Здесь недра хранят уголь и железную руду, редкие и цветные металлы, асбест, гидроэнергетические и лесные ресурсы.

Не обойтись без помощи гражданской

авиации и при разработке природных ресурсов Севера Европейской части страны, где намечается освоение нефтяных и газовых месторождений Тимано-Печорского территориально-производственного комплекса, а также шельфа Баренцева и Карского морей.

Новые воздушные мосты будут предложены к многочисленным строительным площадкам на Северо-Востоке СССР, где будут осуществляться крупные работы на Депутатском горно-обогатительном комбинате, выполняться гидроэнергетическое строительство на реках Адыча, Амгузма, осваиваться новые месторождения цветных металлов на Чукотке, а газа и нефти — на Камчатке.

Конечно, широкое использование авиации в районах нового освоения обходится народному хозяйству недешево. Транспортные затраты в этих районах в два-три раза выше, чем в среднем по стране. Но ускоренное освоение недр и опережающие темпы развития авиации в этих районах — это веление времени. По расчетам нашего института, объем заезда грузов воздушным транспортом в районы нового освоения может уже в ближайшие годы возрасти не менее чем в два раза, причем в разряд авиатранспортабельных включены только грузы стоимостью более 1600—1700 рублей за тонну.

Воздушным транспортом уже сегодня делаются уверенные шаги для повышения эффективности грузовых перевозок, увеличения их объемов. Расширяется сфера применения новых транспортных средств для перевозки грузов, ускоряется развитие контейнерных перевозок. В частности, широко используются самолеты Ан-26, Ил-76, Ту-154С, на которых можно использовать контейнеры, что помогает сокращать простой самолетов под погрузкой и выгрузкой, уменьшает расходы на грузовые операции, повышает производительность труда; влияет на сохранность грузов. Контейнеризация грузовых перевозок — основное и самое перспективное направление развития грузовых авиaperезовок на двенадцатую пятилетку и ближайшее обозримое будущее.

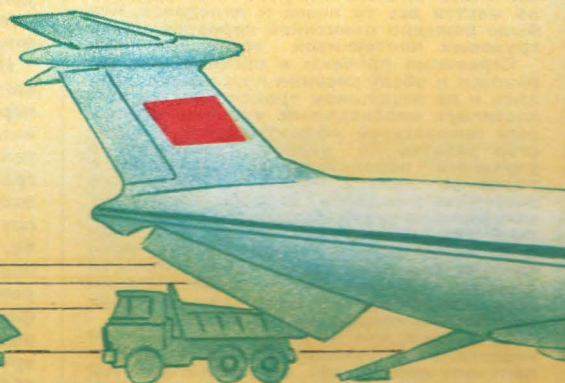
Несколько слов о пассажирских перевозках. Рост их в двенадцатой пятилетке будет определяться как повышением благосостояния населения, так и увеличением его численности. Суммарный пассажирооборот транспорта общего пользования увеличится в двенадцатой пятилетке примерно на 13 процентов. Наиболее динамичным намечается рост пассажирооборота на воздушном (на 14—16 процентов) и автомобильном (на 15 процентов) транспорте. Несколько ниже предусмотрены темпы роста на железнодорожном (на 7—9 процентов) и водном транспорте.

Каковы наиболее важные ключевые моменты развития пассажирских перевозок на воздушном транспорте! Основной показатель развития гражданской авиации как отрасли — пассажирооборот — за пятилетие должен составить более триллиона пассажиро-километров. Предусматривается перевезти свыше 580 миллионов пассажиров, причем наибольшее количество (более 121 миллиона) — в 1990 году. При этом себестоимость одного приведенного тонно-километра снизить на три процента за счет внедрения достижений науки и техники, совершенствования структуры и расстановки географии полетов более производительных самолетов Ил-86, Ту-154М и Як-42. С этой целью будет продолжаться интенсивное строительство новых и реконструкция действующих взлетно-

## ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК



	1986	1987	1988	1989	1990	Всего за пять лет
Перевозки						581
Пассажиров	млн чел. 112	114	116	118	121	1703
Почты	тыс тонн 363	350	340	330	320	14110
Грузов	млн тонн 2680	2740	2810	2900	2980	



## АЭРОФЛОТ В ЭКОНОМИКЕ СТРАНЫ

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
В МЕЖДУГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ  
( В ПРОЦЕНТАХ )



посадочных полос, в том числе — в Мирном, Омске, Свердловске, Уфе, Новосибирске, Иркутске, Волгограде и других городах.

Разумеется, для дальнейшего развития пассажирских перевозок воздушным транспортом, повышения их эффективности и качества необходимо пополнение и дальнейшее совершенствование существующего самолетного парка с введением в эксплуатацию новых машин с улучшенными аэродинамическими характеристиками, конструктивными и весовыми характеристиками. Так, в двенадцатой пятилетке планируется начать эксплуатацию новых высокоэффективных магистральных пассажирских самолетов Ил-96-300, Ту-204 и других. Для местных воздушных линий разрабатываются пассажирские самолеты Ил-114 и Л-610. Оба эти самолета превзойдут по топливной эффективности и другим технико-экономическим характеристикам эксплуатирующиеся в настоящее время самолеты Ан-24 и Як-40.

В ближайшие годы на воздушном транспорте предстоит существенно повысить техническую оснащенность основных аэропортов, обеспечить выполнение мероприятий, способствующих повышению регулярности полетов. Одним из важнейших мероприятий, повышающих регулярность и безопасность полетов, будет дальнейшее широкое внедрение новейших бортовых и наземных систем навигационного и радиотехнического оборудования, обеспечивающих автоматизацию управления воздушным движением, взлетом и посадкой самолетов. Автоматизация управления полетами, а также применение перспективных пилотажно-навигационных комплексов на борту самолетов, разработка которых задана Основными направлениями экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года, позволит обеспечить автоматический полет от взлета до посадки, в том числе в сложных метеоусловиях.

С целью повышения культуры обслуживания пассажиров и совершенствования сети аэродромов для принятия множества самолетов в двенадцатой пятилетке намечается сооружение новых аэровокзалных комплексов в аэропортах Сочи и Домодедово, Симферополя и Тбилиси. Большое внимание будет уделено строительству таких комплексов в аэропортах Дальнего Востока и Сибири: в Хабаровске, Тюмени, Петропавловске-Камчатском, Благовещенске, Магадане, Омске, Чите, других городах.

Как уже отмечалось, эффективность транспортных узлов во многом зависит от тесного партнерства разных ведомств, осуществляющих перевозки. Что нового в этом плане предстоит организовать в двенадцатой пятилетке? Какие направления и концепции формируются по этой проблеме в нашем институте?

Если говорить о соотношении отдельных видов транспорта в перевозочной работе, то надо подчеркнуть, что в Советском Союзе налицо более рациональное (с точки зрения удельного расхода энергоресурсов на единицу транспортной работы) распределение грузовых и пассажирских перевозок между видами транспорта, чем за рубежом. Хотя, конечно, есть еще нерешенные вопросы и у нас. В частности, не всегда оправдан одновременное функционирование нескольких видов транспорта на параллельных направлениях. Да и расстановку парка летательных аппаратов по воздушным линиям нельзя в ряде случаев назвать идеальной.

Единая транспортная политика — это, как мы уже подчеркивали, — настоящее веление времени. Известно, что именно на стыках отраслей более всего велики материальные потери, происходит

сбой в перевозках. К примеру, давно назрела необходимость постоянного согласования движения поездов, самолетов, судов и автобусов в стыковочных пунктах. Важно также осуществить переработку и переутверждение уставов, кодексов и правил перевозок на единой законодательной базе. Провести в жизнь мероприятия, направленные на обеспечение материальной заинтересованности министерств и ведомств в повышении продуктивности перевозок.

Несколько лет назад Постановлением ЦК КПСС «О трудовом содружестве коллективов моряков, железнодорожников, автомобилистов и речников в Ленинградском транспортном узле» было рекомендовано образовать при краевых и областных исполкомах (в первую очередь, в крупных промышленных и сельскохозяйственных центрах) комиссии по координации работы различных видов транспорта для обеспечения их согласованной деятельности.

Комиссии (советы) по координации созданы сегодня во многих транспортных узлах. Но, пожалуй, по-прежнему наиболее успешно налажена координация в Ленинграде. Как отмечалось на состоявшемся в Ленинграде совещании-семинаре, посвященном совершенствованию трудового содружества работников всех видов транспорта, здесь активно функционируют координационные советы при Леноблсполкоме и Ленгорисполкоме. Причем работа по координации находится под непрерывным действенным контролем обкома КПСС. Отсюда и ощутимые результаты. За семь лет при тех же трудовых ресурсах объем переработки грузов возрос здесь в 1,8 раза. Уровень перевалки по прямому варианту увеличился с 44 до 62 процентов. Вдвое ускорена обработка вагонов, значительно повышена статическая нагрузка каждого из них. И не случайно опыт работы ленинградцев по взаимовыванному непрерывным планам-графикам применяется в 48 морских и 80 речных портах, на 128 железнодорожных станциях, в ряде транспортно-экспедиционных объединений и автомобильных.

Как известно, определенный опыт координации с участием воздушного транспорта имеется и в пассажирских сообщениях. Я имею в виду прежде всего технологическую систему взаимодействия предприятий железнодорожного, воздушного, автомобильного и морского транспорта при организации дальних пассажирских перевозок. Первая такая система «Сочидальтранс» была разработана и внедрена в районе Большие Сочи. Объединение информационно-справочного обслуживания пассажиров, совместное прогнозирование и планирование отправок из Сочи пассажиров дальнего следования в период летнего курортного сезона, одновременная продажа билетов в санаториях и домах отдыха на поезда и самолеты, оперативная передача пассажиропотоков с одного вида транспорта на другой (при временных перерывах движения на одном из них) и ряд других взаимосогласованных мероприятий — все это, бесспорно, повышает качество пассажирских перевозок.

К внедрению или подготовке аналогичных технических систем вплотную подошли и начали их опробовать в Ростове-на-Дону, Одессе, Новосибирске, Минеральных Водах и других городах. Самых теплых слов заслуживают рабочие группы из представителей транспортных предприятий на местах, которые организуют внедрение такой технологии и контроль за ее соблюдением.

Актуальной проблемой на транспорте является поиск новых показателей, способных в той или иной степени влиять на эффективность перевозок, более экономичный расход топлива, ресурсов. Конечно, сам по себе тот или иной показатель не может быть только хорошим или только плохим. Оценка его во многом зависит от конкретных задач, решаемых в данный момент. Так, планируемый гражданской авиации показа-

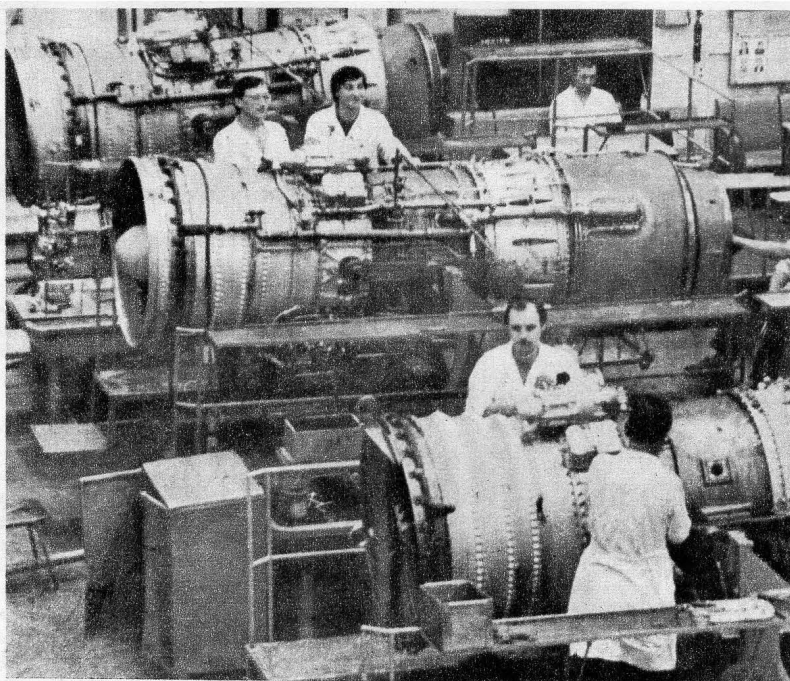
тель «налет приведенных часов» хорош тем, что он позволяет привести к единому знаменателю» различные виды работ гражданской авиации во многих отраслях народного хозяйства, но этот же показатель зачастую не способствует эффективному использованию авиационной техники и экономному использованию материальных ресурсов, в том числе и таких жестко лимитируемых, как топливные. Не отражает он и интересов заказчиков различных отраслей народного хозяйства.

На наш взгляд, на воздушном транспорте, как и в других отраслях, современные показатели плана и критерии оценки хозяйственной деятельности должны способствовать достижению наилучших конечных народнохозяйственных результатов, более полному удовлетворению общественных и личных потребностей, высокой эффективности функционирования отрасли. Нам представляется, что действующие в настоящее время в гражданской авиации отдельные показатели плана и критерии оценки хозяйственной деятельности еще далеки от совершенства. Их нельзя в полной мере считать экономическим выражением требований общества к гражданской авиации.

В области применения авиации в народном хозяйстве следует планировать натуральные показатели (обработанные площади в сельском и лесном хозяйстве — в гектарах, отсыпные площади на аэрофотосъемках и т. д.), а «налет приведенных часов» следует сохранить в качестве расчетного показателя. Кстати, в гражданской авиации сегодня ведется большая работа по переводу отрасли на новую систему планирования и материального стимулирования авиационно-химических работ, в авиации ПАНХ и транспортной авиации.

Экономика гражданской авиации, как и других видов транспорта, выходит в двенадцатой пятилетке на качественно новые рубежи своего развития. Роль воздушного транспорта в единой транспортной системе страны будет и в дальнейшем значительно увеличиваться. Это обусловлено важными технико-эксплуатационными и экономическими особенностями гражданской авиации. И прежде всего такими, как высокая скорость доставки пассажиров и грузов, возможность быстрой организации авиасообщения (при незначительных капитальных вложениях на это) в условиях огромной территории Советского Союза и недостаточного обеспечения наземной транспортной сетью целого ряда его северных и восточных регионов.

Дальнейшее ускоренное развитие воздушного транспорта будет и впредь создавать благоприятные условия для функционирования других видов транспорта, испытывающего затруднения с освоением перевозок, а также для населения, пользующегося услугами Аэрофлота. И это явится важным вкладом гражданской авиации как неотъемлемой составной части единой транспортной системы страны в реализацию заданий двенадцатой пятилетки, в осуществление решений исторического XXVII съезда КПСС.



МАЯКИ КРЫЛАТОЙ ОТРАСЛИ

## ЗАСЛОН ФОРМАЛИЗМУ

В числе победителей Всесоюзного социалистического соревнования за успешное выполнение плановых заданий и социалистических обязательств 1985 года и одиннадцатой пятилетки в целом, за достойную встречу XXVII съезда КПСС назван коллектив авиаремонтного завода № 402. Правофланговые отрасли награждены переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Трудовая победа авиаремонтников — результат высокой действенности социалистического соревнования, нацеливающего авиаспециалистов на активный поиск резервов производства, улучшение качества работы, всемерную экономию и бережливость. Организация и ход трудового соперничества на заводе находятся под неослабным вниманием партийного комитета. О том, как коммунисты борются за повышение эффективности социалистического соревнования, преодолевают формализм и инертность в его организации, рассказывается в публикуемой корреспонденции.



Стратегический курс партии на интенсификацию производства, намеченный XXVII съездом КПСС, стал боевой программой действий для каждой партийной организации, всех тружеников нашего завода. Концепция ускорения, как известно, состоит в том, чтобы поднять всю работу на качественно новую ступень, изжить бесхозяйственность и расточительство, повысить социально-политическую активность всех членов трудового коллектива. Решить столь ответственную задачу возможно, лишь опираясь на инициативу людей, создавая необходимые экономические и организационные условия для развития их творческого потенциала. И здесь трудно переоценить роль социалистического соревнования. Улучшение организации и повышение его результативности требуют решитель-

ного изменения стиля и методов партийного руководства трудовым соперничеством.

Активно влиять на ход соревнования — это прежде всего замечать и энергично поддерживать полезные начинания его участников, воспитывать у них тягу к новому. Ориентация на всестороннее использование профессионального мастерства рабочего человека, его опыта и смекалки нашла свое прямое выражение в напряженных социалистических обязательствах коллектива завода на 1986 год — стартовый год двенадцатой пятилетки. Предусматривается увеличить производительность труда, снизить себестоимость ремонта, обеспечить всемерную экономию сырья и материалов, топливно-энергетических ресурсов. Непростая, но вполне реальная задача. И прежде



всего потому, что обязательства основаны на инициативе, идущей снизу, от самих работников.

Вот уже несколько лет, как на предприятии прочно утвердилась практика общественной защиты социалистических обязательств. Родилась она в низовых производственных звеньях — в бригадах, сменах, на участках, которые возглавляют коммунисты. Раньше, бывало, социалистические обязательства нередко принимались формально, на глазок, без анализа имеющихся возможностей.

Коммунисты поставили прочный заслон формализму, бумаготворчеству. Теперь принять социалистические обязательства — индивидуальные, коллективные — это выдержать своего рода экзамен на профессиональное мастерство, гражданскую зрелость. Перед товарищами по работе участники состязания обосновывают и защищают намеченные рубежи, с учетом их замечаний и пожеланий вносят поправки. При таком взыскательном обсуждении в обязательствах, как правило, не остается завышенных или, наоборот, заниженных показателей. Мы сразу высоко оценили это полезное начинание и приняли все меры для его распространения.

Развернув широкую массово-политическую работу, коммунисты стремились утвердить в сознании каждого труженика мысль о том, что повышение действенности социалистического соревнования — насущное веление времени. На партийных, профсоюзных и рабочих собраниях состоялся аргументированный разговор о задачах и путях хозяйственной перестройки, о личной ответственности каждого за судьбу плана.

Люди откликнулись на наш призыв. От рабочих, инженерно-технических работников, служащих поступает немало предложений по совершенствованию технологии и организации производства, рациональному расходованию топливно-энергетических и материальных ресурсов. Характерной чертой трудового соперничества стало тесное сотрудничество специалистов и рабочих, которое проходит под девизом: «Рабочей инициативе — инженерную поддержку!» При этом социалистические обязательства рабочих и мероприятия инженерно-технических работников оформляются как единый документ, который утверждается на совместных собраниях.

Заслуживает одобрения инициатива коммуниста инженера-технолога Р. Обломовой. Заключив договор о сотрудничестве с бригадой слесарей М. Финогонова, она помогает авиаремонтникам найти ключ к решению наиболее сложных производственных проблем. При ее непосредственном участии оформлено рационализаторское предложение по изменению технологии испытания агрегатов высотной системы самолета Ил-76. Новшество принесло весомый экономический эффект, значительно повысило производительность труда, качество ремонта воздушных судов. Еще одно совместное «детище» — стенд, переоборудованный для испытания агрегатов самолета Ил-76 — дало годовой экономический эффект двадцать тысяч рублей.

Плодотворно содружество инженера Н. Крицкого с бригадой слесарей И. Лобанова. На их совместном счету — несколько ценных рационализаторских предложений, направленных на повышение

эффективности производства.

Получают развитие и коллективные договоры о творческом сотрудничестве. Так, партгруппа цеха по изготовлению нестандартного оборудования, где партгруппоргом В. Помозов, обратилась с предложением заключить такой договор к коммунистам конструкторского бюро. Тесный творческий контакт коллективов двух смежных подразделений приносит отрядные результаты: заметно улучшилось качество оснастки, сократились сроки ее изготовления. И, что особенно важно, гораздо меньше стало претензий со стороны заказчиков.

На повышение эффективности социалистического соревнования оказал большое влияние бригадный метод организации и стимулирования труда. Преимущества бригад очевидны: самостоятельность в решении производственных вопросов, заинтересованность в высоких конечных результатах, здоровый морально-психологический климат, крепкая дисциплина, порядок. Поэтому бригадам у нас открыта зеленая улица. В настоящее время 85,5 процента рабочих завода трудятся в бригадах. В каждой из них имеется свой лицевой счет эффективности. Хозяйская заинтересованность в деле, строжайшая рачительность и бережливость участников соревнования по лицевым счетам эффективности позволили в одиннадцатой пятилетке получить около 1,8 миллиона рублей экономии.

Широкое внедрение бригад на заводе поставило перед партийной организацией вопрос об усилении в них влияния коммунистов. В большинстве коллективов, где возможно, созданы партгруппы. Однако надо самокритично признать: увлекшись количественным охватом, мы ослабили контроль за использованием в бригадах такого важного стимула, как коэффициент трудового участия: его применяют всего 60,2 процента коллективов. Эту недоработку необходимо ликвидировать.

Пристальное внимание уделяем мы работе партийных сил в низовых трудовых коллективах, что позволяет эффективнее использовать каждого коммуниста на наиболее ответственных участках производства. Одно время не ладилось дела в слесарно-механическом цехе: социалистические обязательства не нацеливали коллектив на достижение наивысших конечных результатов. Когда разобрались в причинах сложившейся ситуации, поняли: не на высоте была и партийная организация подразделения. Пришлось принимать крутые меры — избрали нового партийного секретаря Т. Архипкину, ужесточили спрос за руководство трудовым соперничеством. Сейчас положение выправляется. Если раньше соревнование интересовало в основном администрацию цеха, то теперь состязание становится по-настоящему творческим, мобилизующим. В цехе уже появились свои передовики: бригады Ю. Егорова, Д. Мозжухина.

Нацелить людей на повышение качества работы, экономию и бережливость помогает разъяснительная работа в коллективах. Вести ее стремимся широко, углубленно, сочетая усилия администрации, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Однако в повседневной практике нам подчас недоставало умения живо и доходчиво

пропагандировать лучшие достижения, передовой опыт. На заседаниях парткома дана принципиальная оценка недоработкам. Теперь своевременная поддержка полезных инициатив, обстоятельное изучение вопросов повышения эффективности производства на занятиях в системе марксистско-ленинского образования, отображение достижений передовиков средствами наглядной агитации находятся под контролем партийной организации.

Анализируя организаторскую и политическую работу первичных парторганизаций, убеждаюсь: не всегда еще они заботятся о повышении действенности социалистического соревнования. Так, нередко соперничество остается уделом руководителей подразделений, а непосредственные его участники остаются как бы в стороне. То же самое и с определением лидеров состязания. Все знают о передовиках, их заслуженно прославляют. Но ведь есть и отстающие, и те, кого привыкли называть «золотой серединой». Почему эта большая армия работников оказывается вне поля нашего зрения? Нуждается в совершенствовании и практика подведения итогов соревнования.

Или возьмем вопрос морального и материального стимулирования. Та же премия за ударный труд должна действовать и как материальный, и как моральный фактор. Но для этого мало начислить премию — надо, чтобы она была вручена работнику в торжественной обстановке, прилюдно, а не буднично, формально, — из окошечка кассы.

Подводя итоги соревнования, всегда следует помнить: система материальных и моральных стимулов должна обеспечивать справедливую и объективную оценку трудового вклада каждого. Надо поощрять добросовестных работников, не оставлять лодырям и бракоделам никаких лазеек для хорошей жизни при никудышной работе. Таково требование партии, и мы обязаны его выполнять.

Критически оценивая сделанное, партийный комитет главные свои усилия направляет на повышение уровня всей работы заводской партийной организации, на развитие творческой инициативы участников социалистического соревнования. Здесь у нас есть немало резервов. Привести их в действие, успешно выполнить намеченные обязательства, постоянно воспитывать у всех тружеников чувство ответственности за претворение в жизнь исторических предначертаний партии — наша первоочередная задача.

Ю. ВОЛКОВ,  
секретарь партийного комитета  
авиаремонтного завода № 402

#### НА СНИМКАХ:

В цехе сборки авиадвигателей.

Активно участвуют в социалистическом соревновании за успешное выполнение заданий первого года двенадцатой пятилетки коммунисты слесарь-сборщик С. Слепов и бригадир В. Фокин (слева направо).

Фото В. ГРЕБНЕВА.



## ГОВОРЯТ ДЕЛЕГАТЫ XXVII СЪЕЗДА КПСС



**Р. Г. МЕЛКОНЯН,**  
пилот-инструктор  
самолета Ту-154  
Ереванского авиапредприятия

# В АВИАЦИИ

Делегат XXVII съезда КПСС Рафаэль Гургенович Мелконян — опытный наставник молодежи. За четырнадцать лет летной работы он подготовил и ввел в строй более пятнадцати командиров воздушных судов. Сам он освоил самолеты Ан-2, Ил-18. Последние годы летает на Ту-154. Успешно закончил ордена Ленина Академию гражданской авиации.

Член КПСС с 1971 года, Рафаэль Гургенович ведет большую общественную работу. Он член парткома летного подразделения, кандидат в члены ЦК Компартии Армении.

В прошлом году за высокое летное мастерство и мужество, проявленные при выполнении служебного долга, Р. Г. Мелконян награжден орденом Трудового Красного Знамени.

На всю жизнь останутся в моей памяти дни работы XXVII съезда КПСС. Деловая, откровенная, по-ленински новаторская атмосфера, в которой проходил съезд, оставила неизгладимый след в самой глубине сердца.

Особенно запали в душу слова Михаила Сергеевича Горбачева о том, что успех любого дела в решающей мере определяется тем, насколько активно и сознательно участвуют в нем массы. Что продвижение вперед станет тем быстрее, чем выше будет дисциплина и организованность, ответственность каждого за порученную работу, за ее результаты.

Мне думается, эти слова сказаны именно для нас, авиаторов, адресованы именно нам, представителям летной профессии. Потому что дисциплина и организованность — тот стержень, без которого нет и не может быть настоящего летчика.

По роду своей инструкторской работы мне приходится многократно возвращаться к этой в общем-то простой, но чрезвычайно важной мысли. Ведь привить будущему командиру воздушного судна глубокое убеждение в необходимости дисциплины и организованности — значит сделать значительную долю того дела, которое мне как инструктору и как коммунисту поручено.

Скажу прямо: нелегко подготовить командира современного воздушного судна. Он должен быть не только опытным, всесторонне эрудированным летным специалистом, грамотным методистом и воспитателем. Прежде всего — это идейно убежденный, волевой и решительный организатор учебно-воспитательного процесса в экипаже, умеющий смело искать и находить конкретные формы работы с подчиненными на всех этапах производственной деятельности.

Опыт свидетельствует, что не каждый второй пилот может стать хорошим командиром корабля, отвечающим жестким современным требованиям. Поэтому в своей работе по подготовке командиров воздушных судов особое предпочтение мы отдаем тому, кто показывает высокую дисциплину труда, профессиональную подготовленность, обладает такими волевыми качествами, как выдержка, самообладание, самоконтроль, кто привык к труду и постоянно работает над собой.

Взять, к примеру, экипажи, возглавляемые командирами Михаилом Аздаровым, Гагиком Чилояном и Олегом Мурадяном. Это грамотные командиры воздушных судов, с которыми я работаю и в подготовке которых в свое время вложил немало сил и энергии. Можно много рассказывать о каждом из них, познавших в процессе своего становления и горечь неудач, и радость побед над собой в результате кропотливой наземной подготовки и выполнения полетов в различных условиях.

В этой связи вспоминается ввод в строй Гагика Чилояна, который летал в свое время вторым пилотом в моем экипаже. Потом судьба развела нас в разные подразделения. И вот я снова встретился с ним уже будучи пилотом-инструктором.

Зная Г. Чилояна как хорошего второго пилота, я с оптимизмом взялся за ввод его в строй и был уверен, что все будет в порядке. Однако события развернулись совершенно не так, как я предполагал. Первые же полеты на Ту-154 показали, что Чилоян пилотирует самолет без должной чистоты, допускает отклонения от требований Руководства по летной эксплуатации.

«Что это? — задумался я. — Случайность?» Слетал с пилотом еще раз. И тут

# МЕЛОЧЕЙ НЕТ

заметил, что ошибки повторяются.

— Сколько полетов в этом режиме вы сделали на тренажере? — спросил я своего подопечного.

Его ответ убедил меня, что нам предстоит поработать на земле, что называется, до седьмого пота.

Ну что ж, надо, так надо! В конце концов, это и есть моя черновая инструкторская работа, если хотите, мой хлеб насущный как пилота-инструктора. Хотя, признаюсь, было немного обидно, что на заключительной стадии ввода в строй приходилось устранять недоработки других.

— Встретимся завтра в тренажерном комплексе, — предложил я Чилояну.

— Зачем? — как мне показалось, спокойно ответил пилот, и в глазах его промелькнула искорка недовольства.

Вот оно, оказывается, в чем дело. Чилоян явно переоценивал свои силы. Пришлось основательно побеседовать с ним, напомнить о чувстве ответственности командира воздушного судна за жизнь десятков людей и сохранность дорогостоящей авиатехники, о содержании такого понятия, как личностный фактор в летном деле и о многом другом.

К чести Чилояна, он сделал правильные для себя выводы. Упорно тренируясь на тренажере, критически оценивал свои действия, тщательно анализировал просчеты и вообще к тренировкам на земле стал относиться с должным вниманием. Затем полученные навыки настойчиво закреплял в воздухе.

Иными словами, из Чилояна получился грамотный командир. Вдумчивый, волевой, решительный.

Кстати, нет высшего удовлетворения для наставника, чем то, которое испытываешь, видя добрые всходы на посеянном тобой поле. Сколько командиров довелось мне ввести в строй, а каждый раз искренне радуешься и гордишься успехами своих подопечных.

Взять хотя бы командира Ту-154 Сергея Акоюна. Признаться, долго, очень долго подбирал я к нему «ключи», искал, как говорится, подходы. Иногда ночами не спал, думал. И все же нашел... через мир его увлечений.

Или, скажем, Владик Оганесян — второй пилот Ту-154, с которым нередко приходится сейчас летать. Буду откровенен — присматриваюсь к нему, ищу в нем то положительное, которое нужно развить, воспитать, чтобы он в будущем стал хорошим командиром. И, разумеется, стараюсь помочь ему избавиться от недостатков. Например, не хватает ему пока еще собранности, я бы сказал, пунктуальности. А ведь пунктуальность — черта чисто летная. Просто не может пилот, а

тем более командир воздушного судна, быть неточным, расхлябанным.

Чтобы не быть голословным, приведу примеры. Летели мы как-то из Москвы в Ереван. После взлета из аэропорта Домодедово Оганесян не доложил своевременно об уборке шасси и механизации крыла. Казалось бы, мелочь? Но ведь в авиации мелочей не бывает и я строго указал на это второму пилоту.

В другом полете Оганесян перед заходом на посадку ответы на карту контрольной проверки пытался давать вместо командира. Когда я сделал замечание, он удивился, потому что считал, что оказывает помощь. На самом деле он мне просто мешал.

Порою мне возражают: дескать, обстоятельства иногда складываются так, что хочешь не хочешь, а приходится отстранять того или иного кандидата на должность командира воздушного судна от программы ввода в строй. Не скрою, конечно, бывает всякое. Но в одном твердо убежден: дело не в обстоятельствах, а в нас самих. Поэтому долг инструктора — сделать все от него зависящее, чтобы найти нужные качества у своего подопечного, помочь их развить. И лишь в том случае, когда совершенно очевидно, что дело на лад не идет, нужно принимать окончательное решение.

Мне нравится наша летная молодежь: энергичная, эрудированная, по-хорошему задиристая. Однако, говоря откровенно, некоторой ее части не хватает хозяйского подхода к делу, глубокой заинтересованности в результатах своего труда. Как устранить этот пробел? Думаю, тут два пути. С одной стороны, конечно, надо усиливать воспитательную работу с людьми, прививать им чувство хозяина производства. С другой, необходимо, и об этом говорилось на XXVII съезде партии, серьезно подумать над тем, как поднять роль экономических стимулов. Понимаю, что проблема эта не простая, но без нее все-таки не обойтись.

И еще мне хотелось бы сказать вот о чем. У нас в авиапредприятии почти все командиры воздушных судов и кандидаты на ввод в строй — коммунисты. Это предъявляет особые требования к ним. Борясь за чистый и честный облик партийца, нельзя закрывать глаза на любое допущенное им нарушение. Именно так рассудили мы в партийной организации, когда рассматривали персональное дело коммуниста Роберта Сукасяна, который прозвал недисциплинированность и нарушение Руководство по летной эксплуатации. При обсуждении проступка этого командира выступающие товарищи прямо заяви-

ли ему: зазнался, захвалили, почувствовал себя всезнающим, всеумеющим. Сукасяну объявлено строгое партийное взыскание. Хочется верить, что это пойдет на пользу не только ему, но и другим.

Конечно, такие случаи у нас единичны. Но я говорю о них потому, что сегодня как никогда мы не можем, не имеем права замалчивать, затушевывать недостатки, а должны прямо, открыто говорить о них, чтобы не повторить в будущем.

Именно поэтому, готовя молодых командиров воздушных судов, мы не ограничиваемся вводом их в строй, а продолжаем внимательно следить за их дальнейшим становлением. Используем для этого многие формы работы, в том числе и такую действенную, как отчеты коммунистов перед товарищами о работе над повышением своего идейно-теоретического уровня, о том, как строят они индивидуальную воспитательную работу с членами экипажей, а также по многим другим важным проблемам. Например, недавно с такими отчетами на заседании партийного комитета выступили командиры воздушных судов Виктор Шахатуни и Завен Степанян. Подробно проинформировав активистов летного подразделения о встретившихся трудностях, они получили немало советов, как устранить недостатки и закрепить достигнутые успехи.

Партийная организация нашего летного подразделения дружная, сплоченная. И мы стремимся к тому, чтобы добрая слава о наших пилотах не потускнела, чтобы на лучших примерах училась летная молодежь. Училась высокому профессиональному мастерству и ответственности за порученное дело. Партийной принципиальности и требовательности. Постоянному творческому поиску и строжайшей дисциплине. Училась для того, чтобы в любой самой сложной ситуации, которая может возникнуть в воздухе, была бы всегда на высоте.

Подытоживая начатый разговор, можно с полной уверенностью сказать, что весь личный состав Ереванского авиапредприятия, вдохновленный историческими решениями XXVII съезда КПСС, продолжает наращивать усилия по дальнейшему повышению эффективности и качества производственной деятельности, улучшению организации социалистического соревнования. Авиаторы полны решимости ознаменовать 1986 год — первый год двенадцатой пятилетки — новыми успехами в летном труде, всемерным укреплением дисциплины и организованности, повышением чувства ответственности за порученное дело.

# КАЖДЫЙ ДЕНЬ — В ПОЛЕТЕ

прошла она даром, что принесла свои плоды.

Или, возьмем, к примеру, такой факт. Народные контролеры заметили, что цистерны с топливом, приходящие на предприятие с нефтеперегонного завода, имеют недолив: в каждой емкости он составляет несколько сантиметров. Решили провести проверку. Рейд дозорных дал ошеломляющий результат: только с двух железнодорожных составов авиапредприятия недополучило ни много ни мало 22 тонны топлива!

По инициативе З. Копалейшвили вопрос выносится на заседание комитета авиапредприятия. В адрес дирекции нефтебазы срочно направляется письмо, где говорится о выявленных недостатках.

После этого случая составы с топливом поступают загруженными полностью. Но контролеры продолжают проверять каждую емкость и сегодня. Ведь гарантии того, что случившееся не повторится, нет.

Вникают народные контролеры и в такие дела, которые, на первый взгляд, прямого отношения к производству не имеют. Хорошо известно, что на работоспособность человека, на качество, эффективность, производительность его труда влияют многие факторы. В том числе и настроение. Когда настроение плохое, то и дело не ладится. Создать ровное рабочее настроение у товарищей, организовать их досуг, считает Копалейшвили, — тоже дело народных контролеров. И немаловажное. Вот и контролируют дозорные строительство спортивных площадок в авиатородке, условия быта и отдыха в общежитии летного состава и гостинице аэропорта. Именно по их настоянию и гостиница, и общежитие будут включены в план ремонта.

И еще об одной стороне деятельности группы Копалейшвили хотелось бы сказать. Зураб и его товарищи самым активным образом включились в борьбу за трезвый образ жизни. По их инициативе, благодаря их настойчивости на всей территории городка авиаторов прекращена продажа спиртных напитков. Сегодня дозорные регулярно проводят рейды и проверки торговых точек, активно борются с нарушителями режима трезвости как на производстве, так и в быту. И ни один, пусть даже незначительный случай, не остается без их внимания.

— Главное, за что товарищи ценят Зураба Копалейшвили, — сказал мне в беседе секретарь парткома Тбилисского авиапредприятия Александр Николаевич Бибилашвили, — это за обостренное чувство долга и ответственности. Можно быть твердо уверенным, что он не пройдет мимо ни одного нарушения, проявления недисциплинированности, не порядка. А начатое обязательно доведет до конца. Да и людей сумел подобрать в свою группу под стать себе — увлеченных, ответственных, надежных. Это авиатехник Ю. Васюк, инженер-экономист З. Долина, техники Г. Токарева, А. Мозговой.

Вступило в свои права ласковое лето. Потянулись на юг отпускники. А с ними и забот прибавилось у всех работников авиапредприятия. В том числе и у народных контролеров.

**А. ЖИЛЬЦОВ,**  
нештатный корреспондент  
«Гражданской авиации»

Домой из очередного рейса она вернулась поздно. Вынула из почтового ящика «Комсомольскую правду», раскрыла. Всю вторую страницу занимало постановление Центрального Комитета ВЛКСМ «О присуждении премии Ленинского комсомола в области производства за 1985 год». Глаза бегло скользили по строчкам. И вдруг в списке лауреатов она увидела... свою фамилию. Не может быть! Нет, все верно: «Юриковой Ольге Александровне, бортпроводнику Внуковского авиапредприятия — за высокие достижения в социалистическом соревновании, большой личный вклад во внедрение прогрессивных форм и методов работы, высокое профессиональное мастерство...»

— Вы думаете, что я с детства мечтала стать бортпроводником! — спросила меня Ольга. — Нет, все случилось случайно.

После школы она поступила в педагогический институт, на факультет иностранных языков. Работа учительницы очень нравилась. Но однажды к ней подошла подруга — старшая пионервожатая школы: «Оля, ты не могла бы составить мне компанию! Сегодня еду во Внуково — экзаменоваться на стюардессу. Что-то одной боязно...»

На совете бортпроводников подружка «срезалась», а Ольга подошла по всем статьям.

И все-таки внутренне к крутому повороту своей судьбы Ольга была подготовлена. Из окон ее квартиры в подмосковном городе Жуковском хорошо виден Быковский аэропорт. Она сроднилась с его бесполой жизнью. Огни аэропорта притягивали, манили вдале, вызвали жажду дорог.

Самое яркое впечатление детства — полет к морю. До сих пор отчетливо помнит все впечатления того радостного дня. Уютный салон, мягкие ковры на полу, шипучий лимонад в стаканчике с эмблемой Аэрофлота... Запомнилась и улыбка бортпроводницы в элегантно синей форме. «Счастливая, — думала Оля. — Каждый день летает».

Но лишь когда сама после трехмесячных курсов надела такую форму, узнала, как не проста эта работа.

Кто-то подсчитал: за три часа полета бортпроводница проходит по салону до десяти километров! И не с пустыми руками. А ведь надо, несмотря на усталость, всегда оставаться вежливой, предупредительной, гостеприимной хозяйкой.

Очень пригодилась Ольге педагогические навыки. Салон самолета в рейсе чем-то напоминает ей школьный класс: пассажиры, как ученики за партами, внимательно следят за каждым движением бортпроводницы, ловят каждое ее слово, всецело доверяют ей. А информация о полете, рассказ о пункте назначения — это как бы урок. И успокаивать не в меру расшалившихся или заплаканных детей приходилось ей не раз.

Тысячи пассажиров видела Ольга Юрикова за пять лет своей «воздушной» жизни. Кратко, мимолетно общение с ними. И все равно многие остались в памяти навсегда.

...Девочка лет шести после высоты появляется на кухне. «Я буду вам помо-

гать!» — заявляет решительно. «Что ж, будем поить пассажиров водой», — отвечает Ольга. Маленькая помощница встает за тележку. Вместе выкатывают ее в салон. Ольга думала, что девочке скоро надоест игра, но та упорно работала, точно копируя все ее движения. «А теперь мы будем кормить пассажиров!» — спрашивает малышка. «Нет, мы подкрепимся сами», — говорит Ольга и угощает ее чаем. «Я остаюсь с вами, — заявляет девочка, — буду всегда вам помогать». С большим трудом уговорила ее вернуться к родителям...

Бережно хранит Ольга автограф прославленной летчицы, Героя Советского Союза Марины Павловны Чечевой. Та возвращалась домой с Северного Кавказа, в небе которого сражалась в годы войны. Вся под впечатлением поездки, не стеснялась слез. И Ольга увидела в ней не «железного аса», а просто женщину, чью судьбу обожгла война. «Хоть бы тебе, дочка, не пришлось испытать такое! Летать — это замечательно! Только бы небо было мирным...»

А теперь послушаем, что говорят об Ольге Юриковой ее коллеги.

— Она профессионал высокого класса, универсал, — такое мнение у начальника службы бортпроводников С. П. Селедников. — Нет такого участка работы, который бы она не освоила.

— Работать с Олей очень приятно, — добавляет бортпроводник-инструктор К. А. Бубенова. — Она общительна, назревающий конфликт тут же разрядит шуткой. Прекрасно знает свое дело, аккуратна, строго выдерживает этикет.

И без общественной работы Ольга себя не мыслит. С той поры, как комсомольцы службы избрали ее своим секретарем, заметно прибавилось у комсомольской организации авторитета, боевистости, исчезли у молодых равнодушие, скука.

Не гаснет теперь «Комсомольский прожектор» — рейды стали регулярными, результаты серьезными, осязательными. Появился у комсомольцев и свой педагогический отряд — он шефствует над одной из школ Солнцевского района Москвы. Там у каждого класса сейчас — вожатая из числа внуковских бортпроводников.

А конкурсы профессионального мастерства! Проходят они весело, в виде вечеров отдыха. Участники демонстрируют свое умение накрыть стол, знание иностранного языка, географии, медицины и многое-многое другое. А сценарист и ведущая этих конкурсов — Ольга Юрикова.

Добавим еще штрих к ее портрету: через несколько дней после того, как Ольга стала лауреатом премии Ленинского комсомола, ей в Солнцевском райкоме партии столицы торжественно вручили партийный билет.

**Н. МУСИЕНКО,**  
нештатный корреспондент  
«Гражданской авиации»

а/п Внуково.



**Ключевой проблемой в реализации Продовольственной программы остается устойчивое наращивание производства зерна. XXVII съезд КПСС поставил перед агропромышленным комплексом страны задачу довести в двенадцатой пятилетке среднегодовой сбор зерна до 245—255 миллионов тонн. Иными словами, к 1990 году производить зерна в среднем до одной тонны на человека. В числе главных факторов дальнейшего ускорения производства зерна по-прежнему является рациональное использование минеральных удобрений. Ставится задача получить в большинстве районов страны по 30—40 и более центнеров зерна с гектара. Чтобы добиться такого результата, предстоит многое сделать. В том числе и работникам сельскохозяйственной авиации. О том, что предпринимают авиаторы и земледельцы для повышения урожайности полей, рассказывается в публикуемых корреспонденциях.**

# САМАЯ БОЛЬШАЯ ЦЕННОСТЬ

Продовольственная программа предполагает максимум отдачи от каждого гектара земли, от каждой машины или другого сельскохозяйственного орудия и, естественно, от каждого, кто трудится на селе. Что же удалось нашему колхозу, каков его вклад в реализацию Продовольственной программы? Поля наши расположены в зоне Белорусского Полесья, песчаная здешняя земля никогда не считалась особенно плодородной. Но благодаря агротехнике, грамотному и своевременному внесению удобрений нам удалось добиться от нее более весомой отдачи.

В одиннадцатой пятилетке средняя урожайность зерновых культур составила 31, картофеля — 256, сахарной свеклы — 286 центнеров с гектара. Мы продали государству более восьми тысяч тонн сортовых семян зерновых культур, что составляет 145 процентов к плану, почти двенадцать тысяч тонн картофеля (165 процентов к плану) и свыше пятидесяти тысяч тонн сахарной свеклы (100 процентов к плану). Последние несколько лет рентабельность хозяйства составляет 50 процентов, а чистая прибыль ежегодно достигает двух миллионов рублей.

Получены эти результаты в первую очередь на основе улучшения организации труда, более эффективного использования ресурсов и возможностей. И еще — благодаря постоянной помощи сельскохозяйственной авиации, которая стала в колхозе эффективным средством внесения минеральных удобрений и других химикатов, используемых при проведении тех или иных агроприемов.

Авиационно-химические работы в колхозе впервые были проведены в 1973 году. Их агрономическая и экономическая оценка сразу же показала, что ни одна наземная машина не может так качественно и равномерно внести минеральные удобрения, как самолет, что у земледельцев пока нет более надежной техники, позволяющей проводить эти работы в самые оптимальные сроки и с минимальными затратами труда. Больше того, руководители колхоза, его специалисты пришли к единому мнению, что применение интенсивной технологии возделывания сельскохозяйственных культур без использования авиации практически невозможно.

И вот результат: за десять с небольшим лет объем авиахимических работ в колхозе возрос с 3,5 до 30,6 тысячи гектаров, то есть почти в девять раз! В настоящее время с помощью авиации в хозяйстве проводится подкормка озимых и яровых зерновых культур, сахарной свеклы, многолетних трав, сенокосов и пастбищ, вносятся минеральные удобрения под посев нескольких сельскохозяйственных культур. Кроме того,

выполняется авиапрополка зерновых культур, ведется борьба с вредителями и болезнями картофеля, сахарной свеклы и других культур, выполняется дефолиация люпина, внекорневая подкормка зерновых (одновременно с внесением гербицидов), а также внесение микроудобрений.

В последние годы за счет равномерного и качественного внесения минеральных удобрений в колхозе практически выровнены все поля по плодородию, посевы всегда чистые. Более пяти лет в хозяйстве не наблюдается полегания посевов из-за неравномерного внесения удобрений. А главное — активная помощь авиаторов позволяет ежегодно высвободить до двадцати тракторов и использовать их для других целей, тем самым значительно сокращать сроки проведения полевых работ. Не случайно экономическая эффективность от использования авиации в колхозе в одиннадцатой пятилетке составила свыше 200 тысяч рублей.

Не секрет, что даже самой производительной и эффективной техникой управляют люди, а человеческий фактор стал сегодня такой же материальной силой, как техника, как самая прогрессивная технология. Приведу такой пример. В первые годы использования сельскохозяйственной авиации у нас часто менялись экипажи самолетов: весной прилетит один, летом — другой, осенью — третий. Это нередко приводило к снижению качества работ, так как каждый экипаж заботился о выполнении своей задачи, стремился перевыполнить план по налету часов и мало беспокоился о качестве и конечном результате.

Мы обратились к руководителям Брестского авиапредприятия с просьбой выделять нам на весь сезон полевых работ постоянный экипаж, чтобы авиаторы глубже почувствовали себя полноправными и заинтересованными хозяевами земли. В свою очередь колхоз позаботился о материально-технической базе для авиаторов — построил взлетно-посадочную полосу с твердым покрытием, склад минеральных удобрений, обеспечил экипаж постоянной бригадой рабочих и специалистов.

В одиннадцатой пятилетке в нашем колхозе трудился постоянный экипаж. Кстати, второй пилот Павел Миюк — наш земляк, уроженец нашего колхоза. Базирование в колхозе постоянного экипажа сразу же дало свои плоды. Резко повысилось качество выполняемых работ. Экипаж почувствовал себя полноправным хлеборобом, отные ему небезразлично, какой вырастет урожай на полях колхоза и каковы будут конечные результаты. Кроме того, работая постоянно в одном хозяйстве, экипаж сумел хорошо изу-

чить карту полей, что значительно упростило организацию работ и повысило эффективность использования самолета.

К примеру, в одиннадцатой пятилетке экипаж успешно обработал с воздуха 132,7 тысячи гектаров сельскохозяйственных угодий. Рост объемов выполненных работ в сравнении с 1981 годом составил 49,2 процента и достиг в 1985 году 30,6 тысячи гектаров. Иными словами, каждый гектар наших угодий обрабатывается за сезон самолетом более пяти раз (при одном и том же количестве вносимых средств химизации).

Постоянное базирование одного и того же экипажа помогло также лучше организовать социалистическое соревнование между авиаторами и земледельцами. Начиная с 1977 года, колхоз заключает договор о трудовом сотрудничестве с экипажем самолета на год. В договоре хозяйство обязуется предоставить авиаторам необходимый объем работ, обеспечить бесперебойную работу обслуживающей техники и создать хорошие культурно-бытовые условия (горячее питание, душ, условия для жилья и отдыха). К услугам авиаторов все блага, которыми пользуются жители колхоза: новый торговый центр, кино-театр, дворец культуры со спортивным залом и концертным залом на 400 мест, двенадцать магазинов различного назначения, колхозная больница — словом, все наши культурно-бытовые учреждения.

В свою очередь, согласно договору, экипаж гарантирует колхозу своевременное и качественное выполнение запланированного объема работ. Итоги социалистического соревнования земледельцев и авиаторов ежегодно подводятся на отчетном собрании колхозников с обязательным приглашением экипажа: здесь им наравне с членами колхоза вручают заслуженные награды.

Сотрудничество авиаторов и колхозников получило дальнейшее развитие с внедрением новой системы показателей планирования и оплаты труда летно-технического состава на авиационно-химических работах, прошедшей практическую проверку в Белорусском управлении гражданской авиации. Главной особенностью новой системы является то, что оценкой конечного результата труда экипажа принят объем выполненных работ в гектарах, вместо налета часов.

Нас, сельских тружеников, такая постановка вопроса радует, так как это дало возможности шире внедрять прогрессивные методы обработки полей, строго соблюдать технологию авиационных работ, использовать авиационную технику более эффективно, позволило также снизить себестоимость обработки одного гектара.

Взятый земледельцами и авиаторами курс на творческий поиск путей, ведущих к достижению высоких конечных результатов при наименьших затратах, как нам кажется, правильный курс, так как нацелен на дальнейшее повышение плодородия земли — самой большой нашей ценности.

**В. БАЛЮК,**  
председатель правления  
колхоза «40 лет Октября»  
Ивановского района Брестской области

# ПОМОГАЕТ ОПЫТ

В двенадцатой пятилетке авиационным способом в Курской области предстоит обработать свыше пяти миллионов гектаров сельскохозяйственных площадей. Большое внимание, как и раньше, будет уделяться подкормке озимых культур и многолетних трав в ранневесенний период по мерзло-талой почве, когда наземной технике путь на поля практически заказан.

Как намереваемся мы строить свою работу? Прежде всего — повысить производительность полетов сельскохозяйственной авиации, взять на вооружение передовой опыт сотрудничества летных подразделений и отдельных экипажей с колхозами, совхозами, управлениями сельского хозяйства, объединениями «Сельхозхимия», другими органами агропрома области.

Сделано за последние годы немало. Только в одиннадцатой пятилетке в области построено семь взлетно-посадочных площадок с твердым покрытием, введены в строй три современных агрохимических комплекса, механизирована загрузка минеральных удобрений в самолеты. В настоящее время в области имеются десятки оборудованных грунтовых площадок и площадок с искусственными взлетно-посадочными полосами. Образцом в обустройстве могут служить, к примеру, многие аэродромы в хозяйствах Льговского района области. Здесь в отличном состоянии сами площадки, постоянно обеспечивается сохранность и кондиционность удобрений, созданы нормальные жилищно-бытовые условия для экипажей, хорошо налажена организация труда и прежде всего — механизированная загрузка химикатов в самолеты.

Примечательно, что именно в хозяйствах Льговского района наши экипажи добиваются самой высокой производительности полетов. В среднем, при внесении минеральных удобрений она здесь выше на 6—10 гектаров в летный час. Такое эффективное использование авиационной техники дало возможность лучшим нашим экипажам выступить с инициативой — досрочно завершить производственные задания одиннадцатой пятилетки. Так, постоянно работающие в хозяйствах этого района экипажи самолетов Ан-2, возглавляемые опытными командирами Г. Шеполухиным, С. Сотниковым, Ю. Чичериним и другими, на четыре-пять процентов повысили производительность полетов, что помогло им завершить пятилетку раньше срока. При этом — обработать 90 процентов сельскохозяйственных угодий с оценкой «отлично», добиться весомой экономии авиатоплива.

Взять, к примеру, победителя социалистического соревнования за один-

надцатую пятилетку командира самолета Ан-2 Георгия Васильевича Шеполухина. Его отличают высокое профессиональное мастерство, умение четко организовать работу. Успешное применение передовых методов обработки полей позволило ему выполнить производственный план на пятилетку меньше чем за четыре года. За высокие результаты в труде Георгию Васильевичу Шеполухину присуждена премия советских профсоюзов по гражданской авиации имени Героя Советского Союза пилота Аэрофлота П. Ф. Еромасова.

Практика подтверждает, что необходимо постоянно совершенствовать взаимоотношения между авиационными предприятиями и организациями агропрома, колхозами и совхозами. Эта форма производственных отношений по мере укрепления агрохимической службы в области, бесспорно, получит все большее распространение. Но некоторые руководители колхозов и совхозов порою произвольно увеличивают нормы расхода химикатов на гектар обрабатываемой площади, неоправданно сдерживают применение прогрессивных методов авиационной обработки полей. В частности, в области до сих пор не нашло широкого применения малообъемное опрыскивание, значительно повышающее производительность полетов при борьбе с вредителями, болезнями, сорняками сельскохозяйственных культур. Больше того, можно привести немало примеров, когда из-за нерасторопности руководителей хозяйства, представителей организации «Сельхозхимия» самолеты простаивают по три-четыре дня.

Известно, что на качество проводимых авиацией на селе работ в большой степени влияют сохранность и кондиционность химикатов. Но, к сожалению, еще плохо хранятся минеральные удобрения во многих хозяйствах Глушковского, Коньшовского, Пристинского и других районов. Не обеспечивают здесь экипажи и хорошиями загрузчиками химикатов. Все это свидетельствует о том, что специалисты «Сельхозхимии» порою мало заботятся о повышении урожайности сельскохозяйственных культур, не создают должных условий для работы авиации.

Наши отношения с «Сельхозхимией», с колхозами и совхозами области мы будем развивать и совершенствовать. Это, безусловно, будет способствовать успешному претворению в жизнь задач, поставленных перед работниками сельского хозяйства XXVII съездом КПСС на новую пятилетку.

**В. ЧУРИЛОВ,**  
старший инженер отдела ПАНХ  
Курского авиапредприятия

стического соревнования. Вместе с тем вопросы коммунистического воспитания молодежи все теснее увязываются с насущными задачами, стоящими перед нашим авиационным коллективом, — обеспечением безопасности и регулярности полетов, высокой культуры обслуживания пассажиров, укреплением организованности, дисциплины и порядка.

Результаты добрых перемен не замедлили сказаться. Жизнь нашей молодежи заметно активизировалась, обогатилась практическими делами. За последнее время возросло число комсомольско-молодежных коллективов — их сейчас около ста тридцати.

Очень хочется мне рассказать о замечательной бригаде авиатехников, которую возглавляет молодой коммунист Николай Макеев. На одном из рабочих собраний бригадир предложил: давайте еще раз взвесим свои резервы, посоветуемся, как умножить наши усилия, как делать больше, быстрее, качественнее. Этот призыв своего бригадира авиатехники подкрепили ударным трудом. Семь годовых заданий пятилетки — таким был их подарок XXVII съезду КПСС.

Добросовестное отношение к делу, умение повести за собой отличает дружную бригаду, недавнего выпускника училища — авиатехника Александра Сорокина. Его небольшой, очень сплоченный коллектив выполнил план шести лет. Такого же успеха добились молодые телефонистки базы ЭТОС, которыми руководит бригадир Валентина Билая.

На узловых участках авиационного производства трудятся сегодня восемнадцать комплексных творческих молодежных коллективов, которым под силу сделать многое. Растут ряды наших молодых новаторов. В комсомольско-молодежной бригаде службы ЭСТОП, где руководит работой Николай Исаяев, раз-

работано изобретение — система дистанционного управления активными огнями рулежных дорожек. Авторы этой новинки, позволяющей сберечь в течение года до трехсот тысяч киловатт-часов электроэнергии, награждены медалью и Почетным дипломом ВДНХ СССР. Солидный лицевой счет экономии — почти шестнадцать тысяч рублей — у авиатехника Юрия Клименко.

Энтузиазм юношей и девушек аэропорта Шереметьево ярко проявился в ходе подготовки к такому важному событию в жизни советского юношества, всей демократической молодежи, как XII Всемирный фестиваль молодежи и студентов в Москве. По предложению комсомольской бригады бортпроводников Елены Алексеевой, все деньги, заработанные молодыми авиаторами в день открытия фестиваля, — около двадцати тысяч рублей — были переданы в фонд Мира. Четирем нашим комсомольским коллективам присвоено почетное звание «Бригада имени XII Всемирного форума молодежи».

В общем, боевитость и авторитет комсомольской организации растет. И все-таки полной удовлетворенности у нас пока нет. Спору нет, большая проводится работа и парткомом, и комитетом ВЛКСМ, скажем, по трудовому воспитанию молодежи. Но вместе с тем действительность социалистического соревнования молодых специалистов еще не на том уровне, на каком хотелось бы. Юноши и девушки аэровокзального комплекса Шереметьево-1, служб спецтранспорта и организации пассажирских перевозок пока не смогли отказаться от трафаретных приемов в работе. Возьмем, к примеру, создание комсомольско-молодежных бригад. Слишком заорганизовали и затянули решение этого вопроса и перевозчики, и водители специального транспорта. А ведь бригадная форма организации труда в авиационных подразделениях уже давно себя оправ-

дала. Хочу заметить, что возглавляют комсомольские организации этих подразделений в основном коммунисты. Значит и мы, партийцы, и наши молодые активисты серьезно не доработали, не сумели достаточно глубоко разъяснить суть и значение молодежных коллективов, не сумели убедить в необходимости их создания.

Очень многое зависит и от личного примера секретаря комсомольской организации, члена партии — тем более. Поэтому одна из наших насущных задач — постоянно заботиться об усилении активной позиции коммунистов, работающих в комсомоле.

Нам следует уделять больше внимания и свободному времени молодежи. Сделано немало: строится стадион, действует туристический клуб, секции хоккея и виндсерфинга и т. д. Но в целом спортивная база, которая отвечала бы запросам и интересам юношей и девушек, развивается медленно. Не все гладко и с организацией досуга в наших общежитиях. Пока нет должной отдачи от посещения общежитий руководителями подразделений.

Центральный Комитет нашей партии определяет воспитание молодежи как важнейшее партийное, государственное, общепартийное дело. Мы стремимся к тому, чтобы пристальное внимание партийного комитета ЦУМВС к проблемам юношей и девушек подкреплялось конкретной помощью во всем. Как никогда прежде нам, партийцам, необходимы деловитость, непримиримость к недостаткам, нацеленность на выявление новых резервов и возможностей в улучшении партийного руководства комсомолом.

**Ю. ЕМЕЛЬЯНОВ,**  
заместитель секретаря парткома  
ЦУМВС

г. Москва.

ный обмен мнениями. Часто при проведении занятий она активно использует метод дискуссии. Например, при разговоре о роли молодежи в осуществлении планов партии ей удалось вовлечь в беседу всех без исключения слушателей. С интересным сообщением выступила слушательница С. Соколянская. Ее удачно дополнили Т. Сороколетова, В. Богданова и другие участники семинара. Они высказали интересные соображения об участии комсомольцев и молодежи в делах авиапредприятия, об усилении их активности. Подводя итоги занятия, Екатерина Николаевна поставила сделать упор на конкретные примеры из жизни коллектива, связать их с делами предприятия, отрасли, показать роль молодежи. Таким образом, казалось бы общий вопрос приобрел практическую заостренность, стал близким и понятным слушателям. Словом, разговор получился интересным, нужным и, что особенно важно, полезным.

Большое внимание уделяет Кузнецова и подбору материала к очередному занятию. Умело и активно она использует в своей работе публицистическую литературу, например, серию «Обви-

няется империализм», бюллетень «Аргументы и факты», а также местную печать и отраслевые издания гражданской авиации, широко привлекает художественную литературу. Обширный материал дает пропагандисту возможность с одной стороны вести более аргументированный разговор со слушателями, а с другой — оказывать им более ответственную практическую помощь в подготовке рефератов, практических заданий.

Высок уровень занятий, проводимых Кузнецовой, их практическая отдача еще и потому, что Екатерина Николаевна прекрасно владеет методикой политической учебы. На каждой встрече со слушателями она обязательно тщательно обосновывает и разъясняет важность темы, ставит конкретную цель занятия и подчиняет ей всю работу со слушателями, настойчиво добивается того, чтобы они делали выводы самостоятельно. На высоком уровне проходят занятия у Е. Н. Кузнецовой еще и потому, то она твердо уверена в том, что учить следует не на отвлеченных,

абстрактных примерах, а на близких, конкретных.

Важную воспитательную роль играют личные и профессиональные качества Екатерины Николаевны. Являясь бортпроводником-инструктором, она много сил, знаний, опыта отдает своим молодым коллегам. Для них она живой пример принципиальности и требовательности, высокой убежденности и культуры, политической и общей эрудиции. Словом, всего того, чему она их обучает и как инструктор, и как пропагандист. Воспитанников Екатерины Николаевны отличает высокая политическая грамотность, умение хорошо ориентироваться в сложных ситуациях при работе с иностранными и советскими пассажирами, всегда дать грамотный, правильный ответ. Итогами их работы являются десятки устных и письменных благодарностей авиапассажиров, успехов в социалистическом соревновании.

**Н. САФРОНОВА,**  
заведующая кабинетом  
политического просвещения  
авиапредприятия

г. Ростов-на-Дону.

# НА ОСНОВЕ ОБЩИХ ИНТЕРЕСОВ



**Е. БАРАБАШ,**  
ответственный секретарь  
советской части  
Постоянной Комиссии СЭВ  
по сотрудничеству  
в области гражданской авиации

Самой динамичной экономической силой в современном мире стало сотрудничество стран — членов СЭВ. Являясь не только органом хозяйственного строительства, но и как бы коллективной лабораторией, в которой на практике проверяются новые формы взаимодействия в области экономики, науки и техники, СЭВ демонстрирует всему миру образец равноправных деловых отношений, гармоничного сочетания национальных и интернациональных интересов. Высокие и устойчивые темпы развития, по которым социалистические государства не знают себе равных, — наглядное тому доказательство.

«Мы убеждены, — подчеркивается в Политическом докладе ЦК КПСС XXVII съезду партии, — в способности социализма решать самые сложные свои задачи. Для этого жизненно важно все более активное взаимодействие, которое даст эффект не просто сложения, а умножения наших потенциалов, служит стимулом ускорения общего движения вперед».

Слова эти определяют программу действий СЭВ на ближайшие годы, в том числе стратегию и тактику нашего сотрудничества в области гражданской авиации.

Хорошими темпами развиваются связи Аэрофлота с авиапредприятиями стран — членов СЭВ. Они неизменно строятся на основе всемерного совершенствования, обогащения сотрудничества, на основе социалистической экономической интеграции. За прошедшее пятилетие гражданская авиация братских социалистических государств сделала большой шаг вперед. Выход на воздушные трассы новых скоростных и высокопроизводительных авиалайнеров позволил резко увеличить объемы воздушных перевозок. Если, к примеру, четверть века назад самолеты авиапредприятий стран — членов СЭВ совершали регулярные полеты всего лишь по 105 международным трассам, то в прошлом году их количество превысило уже 380, а общая протяженность воздушных линий наших государств составляет ныне 1,7 миллиона километров. Услугами братских авиапредприятий теперь ежегодно пользуются свыше 125 миллионов пассажиров. Они перевозят 3,2 миллиона тонн срочных народнохозяйственных грузов.

Как видим, цифры солидные. Они свидетельствуют о том, что гражданская авиация стран социалистического содру-

жества занимает сегодня видное место в мировой системе воздушных перевозок, что объем их в странах — членах СЭВ увеличивается гораздо более высокими темпами, чем в развитых капиталистических государствах, подверженных экономическим кризисам и депрессиям.

Решение экономического совещания стран — членов СЭВ на высшем уровне, Долгосрочная целевая программа сотрудничества стран — членов СЭВ по развитию транспортных связей четко определяют основные направления деятельности братских авиапредприятий на ближайшее пятилетие. Однако прежде чем говорить о них подробнее, вернемся на несколько десятилетий назад.

Первое многостороннее соглашение о сотрудничестве авиапредприятий стран — членов СЭВ в области эксплуатационной, коммерческой и финансовой деятельности (Берлинское Соглашение) было подписано в 1965 году. Участниками его стали авиапредприятия НРБ, ГДР, ПНР, ВНР, МНР, СРР, СССР и ЧССР. Десять лет спустя к Берлинскому Соглашению присоединилось также авиапредприятие Республики Куба.

Берлинское Соглашение, в частности, затрагивает среди прочих и решение вопросов производственно-экономической, научно-технической деятельности предприятий стран — членов СЭВ по гражданской авиации, организации и выполнения полетов, перевозки пассажиров, грузов, оказания взаимной помощи в целях улучшения деятельности авиа-транспортных предприятий. Основными принципами его являются уважение суверенитета каждого национального авиапредприятия, полное равноправие и добровольность, взаимная выгода и товарно-ришеская помощь.

В ноябре прошлого года в Будапеште на своем очередном заседании Постоянная Комиссия СЭВ по сотрудничеству в области гражданской авиации (ПКГА СЭВ), рассмотрев итоги деятельности стран — участниц Берлинского Соглашения за минувшие два десятилетия, с удовлетворением отметила важность проделанной работы. За двадцать лет значительно углубилось сотрудничество братских авиапредприятий, особенно в эксплуатационной, технической, коммерческой деятельности.

Поэтому, оценивая достигнутое, ПКГА СЭВ высказалась за дальнейшее углубление связей братских авиапредприятий

с Комитетом СЭВ по сотрудничеству в области машиностроения, а также с организациями, на которые в ближайшее десятилетие будет возложена задача создания новых транспортных самолетов, систем, агрегатов и другой авиационной техники гражданского назначения.

В 1979 году страны — члены СЭВ подписали и сегодня успешно реализуют Генеральное соглашение о создании и введении в эксплуатацию взаимовыгодного комплекса автоматизированных систем бронирования мест и продажи авиабилетов на международных воздушных линиях. Оно предусматривает использование авиапредприятиями НРБ, ГДР, СРВ, ЧССР и Кубы автоматизированной системы «Аврора». В 1985 году система уже обеспечила бронирование более чем 11,5 млн. мест для пассажиров Аэрофлота и «Интерфлюг». Сейчас для повышения ее надежности ведется большая работа по модернизации технических средств центра обработки данных системы. Уже в нынешнем году будет полностью заменено устаревшее терминальное оборудование, расширится количество пунктов, подключенных к системе «Аврора».

Причем Аэрофлот и «Интерфлюг» уже составили план дальнейшего развития и совершенствования «Авроры» на период 1986—1990 годов. Так, в ближайшем будущем к «Авроре» подключится авиапредприятие «Кубана», а уже в этом году начнется обучение ее персонала принципам работы с автоматизированной системой бронирования авиабилетов.

Интересным и плодотворным оказался опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий стран — членов СЭВ, накопленный за минувшее пятилетие. Участниками соглашения в этой области сегодня являются восемь стран. И в будущем подобная форма сотрудничества, безусловно, будет развиваться и расширяться. В прошлом году, к примеру, совместно эксплуатировались уже 24 международных авиалинии, по которым было перевезено более 650 тысяч пассажиров и, как свидетельствуют цифры, условия подобного сотрудничества позволяют авиапредприятиям стран — членов СЭВ проявлять большую гибкость в использовании самолетного парка, значительно поднять процент занятости пассажирских кресел в самолетах. Кстати, на авиалинии Москва — София он составляет сегодня у Аэрофлота свыше 83, а у «Балкан» — 82



процентов. При этом не следует забывать, что рост авиаперевозок соответственно увеличил и доходы обоих авиапредприятий. Наметив программу дальнейшего углубления сотрудничества по совместной эксплуатации авиалиний, Аэрофлот и «Балкан» работают сегодня над тем, чтобы с 1987 года открыть новые воздушные линии Тбилиси — София, Ташкент — София, увеличить частоту полетов по трассе Ташкент — Варна.

Важную роль играет ныне сотрудничество стран — членов СЭВ в области грузовых авиаперевозок. На совместных совещаниях специалистов по данному вопросу довольно четко определена номенклатура грузов, подлежащих перевозке из одной братской страны в другую воздушным транспортом. Так, Аэрофлот и «Малев» осуществляют перевозку суточных цыплят из Будапешта в различные города Советского Союза, причем использование самолета Ту-154С для такого рода рейсов позволило доставлять продукцию в Ташкент, Андижан и Баку. Не первый год Аэрофлот и «Балкан» перевозят самолетами свежие овощи, фрукты. Таким способом в Москву и Ленинград доставляется 10—12 тысяч тонн витаминной продукции ежегодно. В двенадцатой пятилетке это сотрудничество также будет продолжено.

Неплохие результаты показала эксплуатация грузовой авиалинии Москва — Берлин — Москва самолетами Ил-76. Регулярное грузовое сообщение позволило полностью удовлетворить потребности в перевозках В/О «Электроноргтехника» и предприятия «Роботрон». Причем все грузы доставляются к месту назначения в контейнерах или на поддонах, что в будущем позволит осуществлять перевозки по схеме «от двери до двери». Сейчас, с учетом накопленного опыта, Аэрофлот и «Интерфлюг» намерены расширить номенклатуру грузов, перевозимых по воздуху, причем не только грузовыми, но и пассажирскими рейсами.

Особо хотелось бы остановиться на сотрудничестве стран — членов СЭВ в области применения авиации в народном хозяйстве, осуществляемом на основе Бухарестского соглашения, подписанного в 1969 году. Сегодня с полным правом можно констатировать, что сделано много. В братских странах ежегодно обрабатывается с воздуха более 140 миллионов гектаров полей. Под авиационной охраной находятся около 750 миллионов гектаров лесов и 130 миллионов гектаров пастбищ. Самолеты и вертолеты участвуют в строительстве и патрулировании магистральных нефте- и газопроводов. Чрезвычайно эффективным является применение вертолетов при выполнении сложных монтажных

работ, разведке рыбы, геологоразведке, оказании неотложной медицинской помощи.

Рассматривая итоги сделанного, ПКГА СЭВ на одном из последних своих заседаний наметила пути дальнейшего углубления такого сотрудничества. Была отмечена, в частности, необходимость принятия мер для лучшего обеспечения авиапредприятий стран — членов СЭВ новой авиатехникой и сельхозаппаратурой, запчастями и агрегатами для них. Планируется расширить взаимовыгодные контакты авиапредприятий с организациями авиационной промышленности ПНР, СРР, СССР и ЧССР, с ведомствами химической промышленности и сельского хозяйства стран социалистического сотрудничества.

Развитие международных авиалиний, постоянный рост объема авиаперевозок и расширение самолето-моторного парка стран — членов СЭВ ставят на повестку дня задачу ремонта летательных аппаратов. Для ее решения и в соответствии с Комплексной программой в 1975 году страны — члены СЭВ заключили Соглашение о многосторонней международной специализации ремонта летательных аппаратов, авиационных двигателей и агрегатов. Цель данного Соглашения — наиболее полное и качественное удовлетворение потребностей авиапредприятий в ремонте гражданской авиационной техники на основе рационального разделения труда между ними.

Что же, более чем десятилетний опыт такой совместной работы показал, что основные принципы Соглашения успешно выполняются. Планирование загрузки производственных мощностей стран, специализирующихся на ремонте гражданской авиационной техники, осуществляется сегодня в соответствии с потребностями неспециализирующихся стран.

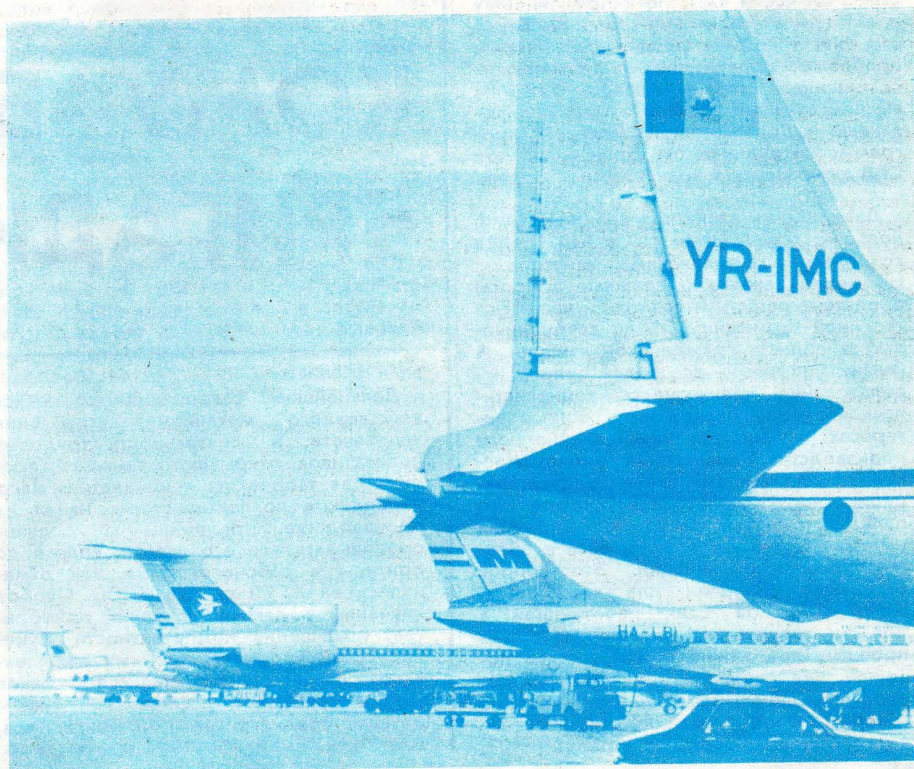
Ведется и большой обмен опытом в области применения новых технологических процессов, улучшения качества ремонта. Только в 1985 году в СССР было отремонтировано для стран — членов СЭВ более 150 самолетов, 38 вертолетов, свыше 570 авиационных двигателей.

В связи с развитием в странах — членах СЭВ специализации в ремонте авиационных агрегатов в Советском Союзе на авиаремонтных заводах гражданской авиации планомерно осуществляется также производственно-техническое обучение специалистов и рабочих.

Необходимо отметить и тот факт, что в рамках Соглашения наша страна оказывает помощь братским государствам в организации ремонта советской авиатехники. Сегодня в Болгарии, к примеру, уже налажен ремонт самолетов Ан-2 и Ан-2М, вертолетов Ми-2, в Венгрии — вертолетов Ка-26, двигателей к ним и агрегатов. На Кубе освоен ремонт самолетов Як-40, Ан-24, Ан-26 и агрегатов к ним.

Анализ такого сотрудничества позволяет говорить о его высокой эффективности, о повышении качества ремонта авиатехники, рациональном использовании производственных и людских ресурсов стран — членов СЭВ, о непрерывном совершенствовании самих методов ремонта. Поэтому страны — участницы Соглашения в мае 1985 года договорились о продлении его вплоть до 1990 года, а в октябре того же года в Будапеште согласовали объемы и сроки ремонта в Советском Союзе самолетов, авиационных двигателей и агрегатов к ним на ближайшее пятилетие.

Ход выполнения настоящего Соглашения позволил также развить двустороннее сотрудничество между эксплуатационными и авиаремонтными пред-



НА СНИМКЕ: самолеты авиакомпаний братских социалистических стран в аэропорту Шереметьево-2.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

приятными стран — членов СЭВ. Свидетельство тому — постоянные контакты специалистов авиапредприятий «Малев», «Интерфлюг», «ЧСА» с авиаремонтными заводами Аэрофлота. Они провели с советскими инженерами и рабочими несколько практических конференций по эксплуатации и ремонту самолетов Ту-134 и Ил-62. Положительно оценили специалисты и конференцию по качеству, организованную недавно авиакомпанией «ЛОТ», в которой приняли участие инженеры авиаремонтных заводов Аэрофлота. Безусловно, что в новой пятилетке такие формы делового сотрудничества между эксплуатационными и авиаремонтными предприятиями стран — членов СЭВ получат дальнейшее развитие, ибо они выгодны всем.

В рамках многостороннего сотрудничества стран — членов СЭВ в СССР действует Международный научно-экспериментальный центр управления воздушным движением. Исследования, эксперименты, проводимые в нем, позволяют определять пропускные способности различных систем УВД, разрабатывать технологию производственной деятельности диспетчерского персонала. Сейчас здесь завершается третий этап работы по оптимизации структуры воздушного пространства, сети воздушных трасс и размещению радиолокационных и радионавигационных средств на территории Республики Куба. В ближайший год эта научная работа будет продолжена на базе результатов, полученных на первых трех этапах исследований. Для ЧССР в Центре ведется работа по исследованию пропускной способности воздушного пространства Праги. Уже разработана и находится в стадии утверждения Программа совместных исследований, которые будут проводиться в Центре в 1986—1990 годах, подготовленная с учетом предложений стран — членов СЭВ.

Многообразна деятельность Постоянной Комиссии СЭВ по сотрудничеству в области гражданской авиации. Сегодня она успешно решает важнейшие проблемы, выдвинутые Экономическим совещанием стран — членов СЭВ на высшем уровне, задачи, сформулированные в Долгосрочной целевой программе сотрудничества стран — членов СЭВ по развитию транспортных связей.

Двенадцатая пятилетка набирает темп. Большие задачи ставятся в ней перед советскими гражданскими авиаторами. Не менее важные и сложные вопросы предстоит решать и советской части Постоянной Комиссии СЭВ по сотрудничеству в области гражданской авиации. А главный из них — все более полное использование преимуществ социалистической экономической интеграции в интересах интенсификации авиационного производства, повышения экономической эффективности авиаперевозок, рационального использования самолетного парка и трудовых ресурсов, ускорения научно-технического прогресса в области гражданской авиации. Этот вопрос одинаково актуален для каждой из стран — членов СЭВ, работающей в области воздушного транспорта. Опыт прошлых лет, важность стоящих на повестке дня сложных, многогранных задач позволяют нам с уверенностью говорить: крыльям социалистического сотрудничества крепнуть и впредь!

## ЗА ЭТАЛОН НА ТРАНСПОРТЕ

# ЗЕРКАЛО АВИАСЕРВИСА

Среднегодовые темпы роста пассажирских перевозок Душанбинского предприятия в двенадцатой пятилетке должны составить около двух процентов. Это означает, что через главные «воздушные ворота» республики ежегодно будут проходить более миллиона пассажиров. Но и в условиях возрастающих объемов авиаперевозок мы обязаны сделать все для того, чтобы повысить культуру обслуживания пассажиров и регулярность полетов.

Есть ли у нас резервы для этого? В одиннадцатой пятилетке количество задержек авиарейсов по вине личного состава служб и подразделений уменьшилось в четыре раза. Регулярность полетов по внутрисоюзному расписанию составила 86,5, а по местным воздушным линиям — 86,3 процента. Эти показатели нас не удовлетворяют. И вот поче-

му. Если регулярность полетов на местных линиях в прошлом году повысилась на 1,4 процента, то на внутрисоюзных трассах снизилась на 2,2 процента по сравнению с 1984 годом. И это в условиях, когда основная нагрузка приходится на многоместные самолеты Ту-154 и Ту-134, на которые и сориентирован прирост объемов авиаперевозок в новой пятилетке.

Вот почему повышение регулярности полетов постоянно находится в поле зрения командования авиапредприятия, наших партийных и общественных организаций, руководителей служб аэропорта. В частности, мы подсчитали, что почти 30 процентов задержек по внутрисоюзным воздушным линиям приходилось на январь и декабрь. Это свидетельствовало о том, что мы еще недостаточно четко работали зимой, не всегда пред-

## ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

# КОМУ БЫТЬ БРИГАДИРОМ?

Дальнейшее совершенствование хозяйственного механизма, углубление хозрасчета в деятельности трудовых коллективов открывают большой простор для творчества и инициативы масс, укрепления коллективистских начал на производстве. Эти принципы должны пронизывать все его звенья, вплоть до бригады и рабочего места, как отмечалось на XXVII съезде КПСС. Особое значение в данных условиях приобретает повышение компетентности руководителей производственных коллективов. В частности, ставится важная задача подбора и расстановки руководителей среднего звена — бригадиров, мастеров.

Развитие коллективных форм труда и хозяйственного расчета повышает роль руководителей. Поэтому все более высокие требования предъявляются к их профессиональной квалификации, экономическим знаниям, политическому кругозору, умению работать с людьми. В течение ближайших лет все отрасли промышленности обязаны осуществить переподготовку и повышение квалификации бригадиров, а затем проводить ее не реже одного раза в пять лет. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР и ВЦСПС от 1 декабря 1983 года квалифицированные рабочие, успешно проработавшие бригадирами не менее трех лет, будут направляться

усматривали необходимые меры для ликвидации сбойных ситуаций. То не хватало людей для очистки аэродрома или подготовки воздушного судна к вылету, то механизмы оказывались неисправными, то не было четкого взаимодействия между службами.

Критически оценив свою работу, мы определили, что необходимо в первую очередь сделать для того, чтобы отправка воздушных судов, даже в самых сложных ситуациях, происходила по строго намеченному плану. Результат не замедлил сказаться: по сравнению с январем прошлого года регулярность полетов по внутрисоюзному расписанию в первом месяце этого года повысилась на 18,2 процента. А главное — появилась устойчивая тенденция к повышению регулярности полетов, о чем свидетельствуют результаты нашей работы в первом квартале.

Большой вклад в повышение регулярности полетов призвана внести система организации контроля подготовки воздушных судов к вылету (АС-ПДСП). Как известно, опытный экземпляр этой системы был установлен в аэропорту Борисполь и прошел там эксплуатационные испытания. Первый серийный экземпляр АС-ПДСП использовали в аэропорту Быхово. А второй с прошлого года внедряется в Душанбе. Эта система позволяет не только организовать труд диспетчеров и специалистов, участвующих в подготовке воздушных судов к вылету, но и осуществлять автоматизированный контроль за работой девяти служб или выполнением девяти технологических операций с распечаткой данных для ана-

лиза работы. Одновременно с внедрением этой системы в аэропорту Душанбе применяются промышленные телевизионные установки для обеспечения визуального контроля за подготовкой самолетов к вылету и обслуживанием их на восьми стоянках перрона.

Сегодня у нас ни одна задержка не остается без внимания. Если кто-то виновен в происшедшем, следует неотвратимое наказание. Если есть причины, зависящие в целом от службы, разрабатываются меры для их устранения.

Приведем такой пример. В прошлом году более чем в семь раз увеличилось количество задержек, происшедших по вине базы ЭРТОС, связанных с непрохождением радиоволн. Мы облетели авиатрассы, попробовали поддерживать радиосвязь с помощью различных радиостанций, определили рубежи, на которых они работают неустойчиво. В результате пришли к выводу, что для обеспечения устойчивой радиосвязи в наших высокогорных условиях необходимо установить ретранслятор. Место для его установки уже определено. В третьем квартале такой ретранслятор будет установлен. Это, бесспорно, будет способствовать повышению регулярности полетов на местных воздушных линиях.

Но есть причины, снижающие регулярность полетов, которые от нас не зависят. Одна из них — запреты на полеты, связанные с проведением противорадных стрельб. Мы понимаем, что ведутся они с целью сохранения урожая, что они необходимы. К сожалению, иногда в течение длительного времени стрельбы не ведутся, а выполнять поле-

ты мы не можем, так как не отменен запрет. Между тем задержки и переносы рейсов относятся за счет Аэрофлота, который не может да и не обязан контролировать эффективность работы противорадной экспедиции. А ведь случается, что время запретов продлевается в течение всего дня с интервалами в тридцать минут. Это порождает справедливое недовольство пассажиров.

Немало осложнений вызывает несвоевременная заправка самолетов топливом, а также перелеты на дозаправку из аэропортов Ульяновск, Казань, Чимкент.

Это приводит к несвоевременному прилету воздушных судов в базовый аэропорт и, естественно, нарушает регулярность полетов. А отсюда — и перерасход горючего, низкая культура обслуживания авиапассажиров.

Мы отчетливо понимаем, что для дальнейшего повышения регулярности полетов исчерпаны далеко не все возможности. Свои резервы мы видим в дальнейшем совершенствовании взаимодействия служб и подразделений, внедрении в производство достижений научно-технического прогресса, в частности, средств малой механизации, вычислительной техники, совершенствовании технологических процессов подготовки воздушных судов к вылету и многом другом. Все это мы и стремимся превратить в жизнь.

**А. ЗАБРОВСКИЙ,**  
первый заместитель  
командира авиапредприятия;  
**С. ГОНЧАРОВ,**  
начальник ПДСП

г. Душанбе.

предприятиями в высшие учебные заведения для подготовки в сокращенные сроки по профилю организаторов производства. Это позволит лучшим рабочим занимать в системе управления народным хозяйством самое активное место.

Сейчас только в эксплуатационных предприятиях гражданской авиации насчитывается более тысячи бригадиров, причем их число будет расти. В этой связи на местах следует определить, сколько в ближайшее время потребуется новых руководителей первичных коллективов, в том числе рабочих, мастеров, и сколько бригадиров должны повысить квалификацию. Значительное место в учебных планах и программах повышения квалификации руководителей и специалистов эксплуатационных предприятий должны занять экономические и социальные проблемы.

В соответствии с утвержденным Госкомтрудом СССР, Госкомитетом СССР по профтехобразованию и Секретариатом ВЦСПС типовым положением о профессиональном обучении рабочих на производстве предусмотрена такая форма повышения квалификации, как курсы бригадиров. В авиапредприятиях эти курсы существуют уже около пяти лет.

Заслуживает внимания практика организации обучения бригадиров и рабочих в Приволжском управлении. На базе Уфимского авиапредприятия организована школа передового опыта по бригадным формам организации труда.

Для обобщения и распространения накопленного в Уфимском и других авиапредприятиях передового опыта проводятся трехдневные семинары для работников конкретных служб, а также профсоюзного актива. Занятия проводятся в соответствии с учебной программой и тематическим планом. Работой школы передового опыта непосредственно руководит председатель объединенного комитета профсоюза Уфимского предприятия. Функции заместителя по учебной части выполняет начальник отдела организации труда и заработной платы авиапредприятия. Методическое руководство и общий контроль за работой школы осуществляет группа консультантов, в состав которой входят представители управления и специалисты централизованной лаборатории НОТ Куйбышевского авиапредприятия.

Не менее интересен опыт Иркутского авиапредприятия, где с марта 1985 года также действует школа передового опыта по бригадным формам организации и стимулирования труда. На учебные сборы в школу передового опыта направляются руководители цехов, смен, участков, групп, бригад, инженеры, мастера, передовые рабочие, профсоюзные активисты.

Перед началом сборов издается приказ командира авиапредприятия, в котором перечислен состав слушателей, указано время сборов, ответственные лица за его проведение. По окончании

сборов каждому слушателю выдается справка, в которой отражаются результаты его учебы. Слушатель представляет руководству своей службы доклад, в котором излагаются предложения о практическом применении в своем подразделении бригадного метода организации и оплаты труда с учетом местных условий.

Опыт иркутян и уфимцев заслуживает распространения. Со своей стороны, работниками нашего центра разработана программа подготовки бригадиров эксплуатационных авиапредприятий, которая направлена на места для практического применения в школах передового опыта, а также организации занятий в учебно-тренировочных подразделениях базовых предприятий. Программа включает двенадцать тем, в ней даются методические советы по проведению теоретических и практических занятий, контрольные вопросы, рекомендуемая литература.

Успешное внедрение прогрессивных форм организации и стимулирования труда требует подготовки большого отряда квалифицированных руководителей. Масштабность и значимость задачи требует всеобщего внимания и активного участия в ее решении всех категорий специалистов.

**С. ПЫШКИНА,**  
начальник сектора Центра  
научной организации труда  
и управления производством,  
кандидат экономических наук  
г. Москва.

# ГРУЗОВОМУ КОНВЕЙЕРУ— ЧЕТКИЙ РИТМ

Наряду с пассажирскими перевозками ленинградские авиаторы выполняют большой объем работ по доставке срочных народнохозяйственных грузов. Почти по ста адресам пролегли грузовые воздушные трассы из аэропорта Пулково во все концы нашей страны, а также в ряд аэропортов зарубежных государств планеты. Только в прошлом году из Ленинграда на самолетах предприятия отправлено без малого 65 тысяч тонн грузов и почты.

Вот и сегодня с полной нагрузкой действует грузовой конвейер в аэропорту. Кружные сутки прибывают и отправляются в очередные рейсы грузовые корабли Ан-26, Ан-12, Ту-154С, Ил-76... Рано утром прибыл в Пулково самолет, доставивший в наш город большую партию свежих овощей раннего урожая, выращенного земледельцами Народной Республики Болгарии. По-ударному идет загрузка Ил-76, готовящегося к выполнению ответственного задания по перевозке срочных народнохозяйственных грузов для новостроек Дальнего Востока. Аэропорт Амдерма значится в полетном задании экипажа Ан-12, на борту которого находится оборудование для геологических экспедиций, ведущих разведку полезных ископаемых в районах Заполярья. А рядом с ним готовится взлет старт другой самолет, везущий строительные материалы в Новый Уренгой...

Словом, воздушные грузы — круглые сутки. И напряжение этого ритма с каждым годом идет по возрастающей. Поэтому понятны волнения и тревоги всех, кто отвечает за четкую и ритмичную работу воздушного грузового конвейера, осуществляет мероприятия по эффективному использованию самолетов, обеспечивает оперативное и культурное обслуживание почтово-грузовой клиентуры.

В документах XXVII съезда КПСС, Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года главными задачами транспорта названы: своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства в перевозках, дальнейшее совершенствование координации работы всех видов транспорта, всемерное сокращение сроков доставки грузов, устранение нерациональных перевозок, широкое применение прогрессивных способов перевозки грузов в контейнерах и пакетированном виде, внедрение комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Как и все авиаторы Ленинграда, коллектив службы организации почтово-грузовых перевозок воспринял эти указания партии всем сердцем и многое делает для того, чтобы успешно преодолеть барьер, отделяющий сегодняшнюю

организацию этой важной работы от той, что требует день завтрашний. На погрузочных площадках, складах все шире применяется техника, позволяющая механизировать обработку тяжеловесных грузов, оборудуются дополнительные коммерческие стоянки для грузовых самолетов, которые исключают перевозку грузов по летному полю и перронам.

Мы искренне гордимся тем, что аэропорт Пулково выдвинут на премию ВЦСПС за механизацию ручных работ и внедрение научной организации труда в 1984—1985 годах. Думаем, что к этому успеху причастна и наша служба. За счет внедрения мероприятий по механизации и автоматизации ручного труда мы добились роста производительности труда в 1984 году — на 0,9, а в 1985 — на 1,2 процента. В службе организации почтово-грузовых перевозок практически ликвидирован ручной труд на тяжелых участках работы. Наш коллектив признан ведущим в Аэрофлоте по внедрению комплекса механизации производственных процессов обработки грузов с использованием контейнеров и поддонов на самолетах Ил-86, Ил-76, Ан-26, Ту-154С и Як-42.

Для дальнейшей механизации погрузочно-разгрузочных работ мы заказали (и надеемся на скорейшее поступление) новую технику: тридцать комплектов роликовых дорожек, модульные стеллажи, металлические поддоны, два комплекта электронно-вычислительной машины «Искра-226» III и IV поколений, электропогрузчики производительностью в 1,2 и 3 тонны... Мы мечтаем о внедрении в службе современной компьютерной техники, когда легким нажатием кнопки диспетчер с помощью мощных механизмов отыщет нужный груз и отправит поддон на погрузчик, который доставит его к открытому люку самолета...

Мы верим, что все это очень скоро будет. А пока нас больше волнуют проблемы, которые именно сегодня порождают аритмию грузовых перевозок, мешают обеспечить своевременность доставки грузов, дезорганизуют нашу работу, приводят к нарушениям технологии, простоям самолетов, а порой и срыву плана.

Взять, к примеру, такой важный вопрос, как взаимодействие авиапредприятия с отправителями грузов. Не секрет, что до сегодняшнего дня ни авиаторы, ни предприятия и учреждения, отправляющие грузы, не имеют четких обязательств, обеспечивающих своевременность доставки грузов в аэропорт и их отправления конкретным адресатам. Все это не только порождает сбой в работе, но и приводит к перевозкам идентичных грузов на встречных направлениях, другим накладкам, снижающим экономическую

эффективность грузовых перевозок.

С фактами нерациональных перевозок мы, работники аэропорта Пулково, сталкиваемся не редко. Взять, к примеру, изделия Ленинградского объединения «Металлофурнитура» — различные кнопки, застежки-молнии и прочее. Из Ленинграда на самолетах нашего предприятия они отправляются в несколько десятков городов страны. В то же время из других городов, опять же воздушным путем, доставляются в Ленинград такие же кнопки и застежки. Резиновые изделия, выпускаемые в Красноярске, регулярно «летают» на самолетах к берегам Невы, а им навстречу из Ленинграда в Красноярск мчатся в небесной выси предметы аналогичной продукции. Полиэтиленовая пленка прибывает из Уфы, а от нас такая же пленка, изготовленная на ленинградских предприятиях, опять же самым скоростным транспортом, направляется в Новосибирск, расположенный гораздо ближе к Уфе, чем к Ленинграду. Можно привести и другие примеры, свидетельствующие об узковедомственном подходе целого ряда предприятий и организаций к воздушным перевозкам, об огромных потерях, к которым ведет такой подход.

Разумеется, есть в Ленинграде предприятия, которые регулярно выдерживают плановый ритм перевозочного конвейера, из года в год успешно сотрудничают с нами, ответственно, по-государственному относятся к этой важной народнохозяйственной задаче. Их руководители стараются сделать все, чтобы не сорвать запланированные перевозки грузов, отлично понимают, что к этому, как известно, привязаны не только их главные экономические показатели, но и результаты работы авиаторов.

Но и здесь налицо определенные проблемы. Известно, что Ленинград — крупнейший центр современного приборостроения. Изделия ленинградской марки и с нетерпением ждут многие заводы и учреждения в самых различных уголках страны. Но ящики с такими приборами, занимающая много места, имеют сравнительно небольшой вес, что невыгодно перевозчикам. В то же время куда как менее важные болты, гайки и те же кнопки, которые изготавливает практически любой город, дают солидную прибавку к плану. Вот почему, думается, вместе с плановыми показателями требует совершенствования и система тарифов на грузовые авиаперевозки, дифференцированные по качеству транспортного обслуживания. Они должны стимулировать авиаработников на первоочередную отправку не тех грузов, что потяжелее весом, а тех, что наиболее значимы для государства, необходимы для скорейшего включения в процесс

народного хозяйства.

Иными словами — вопрос совершенствования плановых показателей грузовых перевозок тесно связан с эффективностью авиаперевозок на воздушном транспорте. Всем очевидно, что нынешний показатель отправок на собственном парке не способствует скорейшей доставке грузов получателям. Как решить эту проблему? Быть может, следует ввести систему перевозок повышенной срочности, разделить их на определенные категории? Возможны и другие решения — об этом стоит подумать специалистам Министерства гражданской авиации.

Не откроем мы большого секрета, сказав, что и в Ленинградском и других аэропортах страны в первую очередь стремятся обеспечить загрузку собственных самолетов, а «чужим» уделяется второстепенное внимание. Немаловажную роль здесь играет тот фактор, что отправки грузов «чужим» парком, хотя и добавляют нам проценты к выполнению плана, но не учитываются при начислении премиального фонда, размер которого определяется отправками на собственном парке. Поэтому все стараются отправить как можно больше «вала»: брать от отправителей груз потяжелее. В результате в первую очередь отправляется совсем не то, что требует первоочередной доставки. А это, как все мы понимаем, не в интересах народного хозяйства, нашей экономики, наконец, всего нашего социалистического общества.

В плане двенадцатой пятилетки подчеркивается важность скорейшего создания и внедрения передовой техники и технологии погрузочно-разгрузочных работ. Применительно к воздушным перевозкам прежде всего следует обеспечить широкое внедрение в аэропортах страны автоматизированных систем управления технологическими процессами при грузовых перевозках.

Какие перспективы это откроет службам организации почтово-грузовых перевозок? Во-первых, позволит сократить долю ру-

тинного труда при комплектовании рейсов, переложить на плечи ЭВМ оформленные сопроводительные документы, учет отправок и прибытия грузов, составление сводок и отчетов по грузовым перевозкам.

Существует еще одна проблема: продолжающиеся задержки с вывозом со склада доставленных самолетами грузов.

Здесь ненормальным является, на наш взгляд, такое положение, когда все авианакладные на груз, прибывший договорной клиентуре, передаются автопредприятию (в нашем случае автоколонне № 1106), осуществляющей централизованный вывоз груза, а сами же грузы продолжают лежать на складах аэропорта. Это порождает у автомобилистов безответственность за своевременный вывоз и сохранность грузов. И хотя на этот счет существует решение о передаче складов прибытия автопредприятиям, в этом году исполняется семь лет, как оно не реализовано. А ведь выход есть. Известно, что в отрасли имеется неплохой опыт взаимодействия авиаторов и автомобилистов. Я имею в виду аэропорт Свердловска, в котором создано автопредставительство со своим складом для прибывших грузов. Думается, такой опыт заслуживает более широкого внедрения в других авиапредприятиях.

И еще одна проблема. Как известно, в Ленинграде находятся Академия гражданской авиации и Ленинградское авиатехническое училище, в которых обучаются или проходят переподготовку специалисты по организации авиаперевозок. Как правило, все они проходят практику в нашем аэропорту, в том числе и службе почтово-грузовых перевозок. Мы предпринимаем все меры, чтобы хорошо организовать эту практику. Но показать все лучшее, что имеется в Аэрофлоте, научить их делать все так, как надо, мы не можем. Вот почему в Ленинграде, в частности, нашей службе, необходим хороший автоматизированный грузовой комплекс.

И. ЗЛАТКИН,  
начальник службы организации  
почтово-грузовых перевозок  
авиапредприятия

г. Ленинград.



С. СОКОЛОВ,  
специальный корреспондент  
«Гражданской авиации»

# ИСПЫТАНИЕ

Почти шестнадцать лет прошло с того дня, когда выпускник Бугурусланского летного училища гражданской авиации Михаил Иванович Калинин был назначен на должность второго пилота Ан-2 Енисейского авиапредприятия. Шли годы, накапливался опыт. С правого сиденья он вскоре пересел в левое, затем стал командиром авиаколлектива, закончил Академию гражданской авиации, получил квалификацию пилота первого класса.

Вполне естественно, что со временем его выдвинули на должность заместителя командира летного подразделения. О его успешной службе в этот период говорят старшие начальники, свидетельствуют многочисленные благодарности и положительные характеристики.

До этого назначения М. И. Калинин часто оставался за командира и неплохо справлялся со своими обязанностями. В его представлении на должность отмечалось, что он умелый методист, пользуется заслуженным авторитетом в коллективе, много времени уделяет воспитанию и обучению молодых специалистов и по своим моральным и деловым качествам, идейно-политическим убеждениям достоин назначения на должность командира подразделения. В то время руководил авиапредприятием В. А. Брагин. Он и подписал это представление. С его мнением были согласны и члены парткома. Они единодушно высказались за то, что М. И. Калинин достоин повышения по службе.

Но не прошло и двух лет, как в вышестоящую инстанцию направляется представление, в котором указывается, что М. И. Калинин ослабил чувство ответственности за порученный участок, стал проявлять пассивность и недобросовестность к исполнению служебных обязанностей, мало внимания уделял повышению профессионального мастерства летного состава и т. д. Вывод: за указанные недостатки и упущения М. И. Калинин от занимаемой должности освободить.

Невольно возникает вопрос: что произошло в коллективе за эти два года, почему вновь пришлось подбирать нового командира? Найти ответ на этот вопрос оказалось не так просто.

Мне довелось беседовать со многими командирами, политработниками, партийными активистами, рядовыми пилотами, которые долго работали с М. И. Калинин, хорошо его знают. Мнения высказывались самые различные. Одни утверждали, что если бы не серьезное летное происшествие, которое произошло в ноябре минувшего года, то М. И.

Калинин продолжал бы трудиться на прежней должности. Другие придерживались иной точки зрения — летное происшествие не причина, а следствие определенных упущений в работе, и что стиль его деятельности в последнее время не стал отвечать возросшим требованиям, что по своему складу характера ему просто трудно было руководить столь большим коллективом, не хватало должной требовательности, настойчивости, принципиальности при решении множества повседневных дел.

К сожалению, бывший командир авиапредприятия В. А. Брагин, который представил Калинина, сейчас работает за тысячи километров от Енисейска, и с ним побеседовать не удалось. Но его ближайшие помощники говорят, что весной восемьдесят четвертого сложилась в коллективе такая обстановка, что обратиться в отдел кадров управления с просьбой подобрать в других предприятиях достойную кандидатуру не решались, так как два предыдущих командира, пришедшие со стороны, мягко говоря, не оправдали доверия. Поэтому и рискнули рекомендовать своего — М. И. Калинина. Его знали, ему верили и надеялись, что все обойдется.

— Когда зашел разговор о моем назначении, — рассказывает Михаил Иванович Калинин, — я сразу согласия не дал. Ведь будучи заместителем командира, я знал, как порою трудно было решать вопросы организации летной работы, ввода в строй молодых специалистов и многие другие. Но потом меня все же уговорили, пообещав, что через год вновь переведут на прежнюю должность.

Прошел год. В. А. Брагин покинул Енисейск, а вновь назначенный командир авиапредприятия либо не знал об этом обещании, либо не нашел времени поглубже разобраться во всех сложностях и трудностях, с которыми столкнулся М. И. Калинин. А он, естественно, тоже не бил тревогу, поскольку считал, что сумеет самостоятельно преодолеть все барьеры на пути своего становления.

Хорошо известна истина, что выдвижение — лишь начало большой работы с кадрами. И там, где об этом забывают, не оказывают молодым командирам повседневного внимания, помощи и поддержки, не учат их искусству работы с людьми, не анализируют их промахи и ошибки, обычно бывают столь частые замены и перемещения.

Было бы неверным утверждать, что М. И. Калинин никто из старших начальников, политработников, членов парткома не помогал в повседневной работе. Они часто подсказывали ему,

как следует поступить в той или иной конкретной ситуации, бывали на собраниях в подразделениях, заседаниях партийного бюро, где обсуждались самые различные вопросы жизни коллектива, выступали перед авиаторами с лекциями, проводили беседы. Но какие бы мудрые советы не давали старшие товарищи, претворять их в жизнь предстояло командиру. Но ему порою не хватало характера, умения добиться четкого и качественного выполнения всех своих распоряжений, высокой требовательности, без которой трудно рассчитывать на успех в обучении и воспитании людей.

Видимо, не случайно в минувшем году в подразделении было немало случаев нарушений требований документов, регламентирующих летную работу, трудовой дисциплины, аморальных проступков. В частности, коммунисты В. И. Маринин, С. А. Катрухин были привлечены к партийной ответственности за управление личным транспортом в нетрезвом состоянии. За нарушение законов летной службы у трех пилотов погашены талоны в свидетельствах. Некоторые авиаторы удосужились побывать в местном медвытрезвителе.

Все эти проступки не остались без воздействия командира подразделения, партийных и общественных организаций. Меры принимались. Но количество нарушений в коллективе могло быть гораздо меньше, если бы своевременно проводилась профилактическая работа, по-настоящему велось воспитание у авиаторов высоких морально-нравственных качеств, чувства ответственности за четкое и безукоризненное выполнение своих служебных обязанностей, поведение в быту.

О строгом соблюдении норм летной жизни, требований дисциплины и по многим другим вопросам читались лекции, доклады, говорилось на собраниях и заседаниях бюро, на занятиях в системе партийной учебы. Но, как признают сегодня многие коммунисты подразделения, действенность всей работы была низкой.

Выступая на партийном собрании коллектива, где подводились итоги работы за минувший год, М. И. Калинин справедливо говорил, что дисциплина продолжает оставаться на невысоком уровне, слабо ведется индивидуальная работа со специалистами в экипажах и о других недостатках.

Старшие начальники, проверяя работу коллектива, не раз отмечали различные упущения в деятельности М. И. Калинина, за что ему в течение полугода было объявлено три дисциплинарных взыскания.

# ДОЛЖНОСТЬЮ

Каждый промах, каждую свою ошибку, нарушения подчиненных Михаил Иванович близко принимал к сердцу, искренне переживал. Порой он делился своими мыслями, сомнениями с ближайшими помощниками, но не хватило у него умения сплотить людей в такой единый монолит, где любое отступление от требований летных законов, нарушение дисциплины вызывало бы единодушное осуждение всего коллектива.

Подчиненные знали слабые стороны своего командира, видели, что он мало внимания уделяет повышению своего профессионального уровня, что, безусловно, не способствовало повышению его авторитета. Достаточно сказать, что М. И. Калинин еще три года назад начал осваивать самолет Ан-26, но за это время не проявил необходимой настойчивости, упорства, чтобы получить допуск к выполнению самостоятельных полетов на этом типе самолета. Старшие начальники, конечно, знали об этом, но никто из них не позаботился, чтобы он повысил свою профессиональную подготовку. Это, естественно, не давало ему возможность самому контролировать качество летной подготовки, глубоко, со знанием дела проводить разборы полетов.

Когда с одним из работников Красноярского управления мы говорили об этом подразделении, где командиром был М. И. Калинин, то в разговоре он заметил:

— Не везет этому коллективу. Командиры там как-то не удерживаются. Невольно подумалось — а причем здесь везение. Назначение на должность — это ведь не лотерея, где действительно кому-то везет, а кто-то купленный билет выбрасывает, поскольку он оказался несчастлив. Ведь каждому командиру, начальнику хорошо известны основные принципы подбора, расстановки и воспитания кадров. Другое дело, насколько точно они соблюдают при решении вопроса о назначении на должность конкретного работника. Практика убедительно свидетельствует, что если эти принципы нарушаются, если недостаточно объективно была дана оценка деловым, морально-политическим, профессиональным качествам того или иного выдвиженца, его умения работать с людьми, то, как правило, рано или поздно эти просчеты всплывают, наносят серьезный ущерб делу.

В данном случае с назначением М. И. Калинина явно была допущена поспешность, что в конечном счете привело к его снятию с должности.

— Обидно как-то за Михаила Ивановича, — сказал мне в разговоре его бывший заместитель по политико-вос-

питательной работе М. П. Назаров, избранный недавно секретарем парткома авиапредприятия. — Ведь человек-то он честный, хорошо теоретически подготовлен, болен душой за дело. А получилось так, что многие годы шел вверх, все вроде было нормально, а сейчас вновь назначен почти на равную должность, с которой начинал после училища.

Можно согласиться с мнением руководителя парткома, что нелегко во всех отношениях с высокой командирской ступени вновь перейти на должность командира воздушного судна.

В одной из аттестаций, написанной вскоре после назначения М. И. Калинина командиром подразделения, ему была дана такая рекомендация: «излишнюю скромность и застенчивость превратить в более строгую требовательность». Не будем оспаривать точность данной формулировки, но смысл ее ясен был каждому, в том числе и М. И. Калинин. Но он не смог просто этот совет претворить в жизнь, что в какой-то степени и послужило причиной его серьезных промахов и ошибок.

Но с другой стороны напрашивается другой вопрос: могли ли те начальники, которые решали, кого поставить командиром подразделения, предвидеть, что М. И. Калинин эта работа окажется не по плечу? Видимо, могли, но решили — поможем, вытянет. Никто всерьез не стал задумываться над тем, как сложится его дальнейшая служба, если он не сумеет выработать в себе необходимые командирские качества, которых ему явно не хватало. За этим просматривается не только недалекость принимаемых решений, но и равнодушие к человеку, отсутствие искренней заботы о его судьбе, его душевном настрое, который играет отнюдь не последнюю роль в жизни и работе каждого человека, и особенно пилотов.

Командиры, политработники хорошо знают требование партии о необходимости повышать ответственность руководящих кадров за воспитательные последствия принимаемых решений, что лишь слияние идейно-воспитательной работы с политической, организаторской и хозяйственной дает нужный эффект.

Хочется отметить, что именно такой стиль работы присущ коммунисту Н. Н. Клименко, назначенному осенью прошлого года командиром Енисейского авиапредприятия. С кем бы мне не довелось беседовать в коллективе, все говорили о его умении сочетать высокую требовательность к людям с заботой об их идейном росте, быте и отдыхе. При нашей встрече с первым секретарем горкома партии А. И. Боб-

ковым он говорил не только о большой работе, проводимой авиаторами в двенадцатой пятилетке, но и отмечал, что в последнее время значительно активизировал работу партийный комитет авиапредприятия, возросло его влияние на все стороны жизни коллектива.

Лишь за минувшие месяцы на его заседаниях по-деловому, с высокой партийной меркой рассматривались вопросы идейно-политической закалки авиаторов, безопасности полетов, укрепления дисциплины. Принимаемые решения не остаются на бумаге, а неуклонно претворяются в жизнь. Высокая требовательность к коммунистам, строгий контроль и помощь в работе цеховым партийным организациям дают зримые результаты, положительно сказываются на производственной деятельности коллектива, его моральной зрелости.

Командование авиапредприятия, партийный комитет стали более скрупулезно, вдумчиво подходить к подбору и расстановке кадров, стремятся не повторять ошибок, допущенных в предшествующие годы. В частности, четко определена программа работы с резервом на выдвижение, на практике проверяются их деловые и политические качества.

О том, каким должен быть современный руководитель, написано и сказано много. Но ведь жизнь не стоит на месте. Она выдвигает новые требования. И то, что было приемлемо вчера, уже непригодно сегодня. Руководитель, которого до недавнего времени считали образцовым, вдруг может оказаться не у дел, если он не сумеет перестроиться, почувствовать свежий ветер жизни. Это требование сегодняшнего дня учитывают в своей повседневной работе руководители Енисейского авиапредприятия, партийные активисты. Хочется верить, что это им поможет успешно решать сложные повседневные задачи, сделать правильные выводы из тех горьких уроков, которые были в прошлом.

В Политическом докладе XXVII съезду КПСС отмечалось, что критерий для всех выдвижений и перемещений один: политические и деловые качества, способности, реальные достижения работника, его отношение к людям. Кадры, преданные делу партии, идущие в авангарде борьбы за проведение в жизнь ее политической линии — самое главное, самое драгоценное наше достояние.

И это достояние, как подсказывает жизнь, важно заботливо растить и потечески беречь.

а/п Енисейск.



«Главной улицей России» называют Волгу, воспетую народом в легендах и сказаниях. Поволжье сегодня — край мощной индустрии и высокоразвитого аграрно-промышленного комплекса. Из года в год возрастают потребности населения и народного хозяйства этого региона в авиационных перевозках. Один из крупнейших воздушных причалов на Волге — аэропорт Курумоч, который обслуживает города Куйбышев и Тольятти. Свою историю авиапредприятие ведет с 1959 года, когда недалеко от Куйбышева был построен небольшой аэропорт — тогда приписной основного аэропорта «Смышляевка». Но уже через два года здесь

постоянно «прописалось» крупное подразделение турбовинтовых самолетов Ан-12, а чуть позднее — турбореактивных Ту-124. Авиапредприятие стало быстро развиваться. В настоящее время аэропорт Курумоч — современное предприятие, оснащенное новейшей авиационной техникой. Его труженики освоили и успешно эксплуатируют автоматизированную систему управления воздушным движением «Старт-2». Порт оснащен радио, радиолокационными и светотехническими средствами, дающими возможность работать по метеоминимумам первой категории ИКАО. Надежные воздушные трассы связали

Куйбышев более чем со ста городами страны. Скоростные самолеты Ту-154, Ту-134, Як-40, Ан-12 и Ил-76 приблизили Куйбышев к Москве, столицам союзных и автономных республик, крупнейшим промышленным и культурным центрам, курортам Черноморского побережья Крыма и Кавказа. За годы одиннадцатой пятилетки местные авиаторы перевезли свыше семи миллионов пассажиров, около ста сорока тысяч тонн почты и грузов. Специалисты аэропорта Курумоч оказывают большую помощь геологам, строителям магистральных газопроводов, речникам. Тесное трудовое содружество связывает авиаторов





## ВОЗДУШНЫЙ ПРИЧАЛ НА ВОЛГЕ

с их постоянными «клиентами» — Волжским автомобильным заводом имени 50-летия СССР и Камским объединением по производству грузовых автомобилей. Авиапредприятие осуществляет большой объем вахтовых перевозок нефтяников Поволжья, обслуживающих районы газо- и нефтедобычи на Севере и в Западной Сибири. В аэровокзале аэропорта Курумоч многое предусмотрено для удобства воздушных путешественников. К их услугам почта и телеграф, ресторан, буфеты, студия звукозаписи. Организована продажа книг, газет и журналов, сувениров. Вот уже два года в Центральном агентстве воздушных сообщений города Куйбышева успешно

эксплуатируется автоматизированная система бронирования и продажи билетов «Сирена-2», которая намного ускоряет процесс обслуживания авиапассажиров. «Электронные помощники» кассиров — пульты-манипуляторы «Сирены-2» установлены также в аэропорту. В двенадцатой пятилетке предусмотрена дальнейшая реконструкция авиагавани на Волге. Уже в нынешнем году специалисты Управления строительства «Куйбышевгидрострой» приступят к реконструкции аэровокзала, в результате которой будет увеличена его пропускная способность, созданы условия для повышения культуры обслуживания пассажиров.

А. МАЙОРОВ,  
А. ПЕТУХОВ,  
инженеры-пилоты первого класса

чением автоматического режима на высоте принятия решения) нужна дополнительная информация о положении самолета относительно створа оси полосы. Если самолет движется в створе, продолжение захода значительно упрощается. Удерживать самолет на глиссаде и контролировать его продольное движение особой сложности не представляет. Исходя из этого, на наш взгляд, целесообразно в системах ОВИ-1, ОВИ-2 включать только огни приближения, указывающие направление на ось полосы. Чтобы огни не ослепляли пилотов, их количество должно быть минимальным (они должны быть одинарными или сдвоенными). Кроме устранения экрана, который неизбежно возникает при включении световых горизонтов, применение только «осевых» огней даст возможность хорошо просматривать входные огни взлетно-посадочной полосы.

В зоне приземления и на осевой линии полосы целесообразно оставить все по-прежнему. Надо только более четко разработать технологию включения яркости огней полосы и зоны приземления. Ступени яркости этих не одинаковых по значению огней должны быть различны при одной и той же видимости. Конечно, при этом имеется в виду исключить из практики определение видимости на участке ближний привод — полоса.

Поскольку системы ОВИ установлены на многих аэродромах, по использованию световых горизонтов может быть предложено такое решение. Системы включаются полностью, когда нижняя кромка облаков выше 100, а видимость — 1500—2000 метров. При этом их возможности будут положительно сказываться на качестве заходов на посадку экипажей, имеющих подготовку, соответствующую указанному минимуму, а также экипажей судов, менее оснащенных современным оборудованием.

Что заложить в основу новых систем светосигнального оборудования аэродромов — решать специалистам. На успех можно рассчитывать лишь в том случае, если будут учтены не только уже имеющийся опыт полетов и значительно усложнившиеся условия захода на посадку по категоризованным минимумам, но и объективные недостатки эксплуатируемых светосигнальных систем.

а/п Внуково.



Столичные выставочные комплексы на Красной Пресне и в парке Сокольники вновь избраны местом проведения международной выставки средств связи. Эти показы стали традиционными. Они неизменно пользуются в нашей стране популярностью. Из года в год растет их представительство. В выставке «Связь-86» изъявили желание принять участие более двадцати стран, в том числе НРБ, ГДР, ВНР, ПНР, ЧССР, Австрия, Великобритания, ФРГ, Швеция, Италия, Япония.

В экспозиции СССР, разбитой на тринадцать тематических разделов и вводную часть, — свыше 800 экспонатов.

Одна из характерных черт научно-технического прогресса, отраженная в советской экспозиции, — развитие техники обработки и передачи информации: цифровых устройств, волоконно-оптических линий, микропроцессоров, встраиваемых в аппаратуру, новых поколений средств коммутации и уплотнения сообщений и т. д. Современные изделия характеризует резко возросшая наукоемкость. Повсюду — в бортовой аппаратуре связи, радиостанциях для транспорта, телефонном оборудовании, аппаратуре для медицинских исследований — широко используются достижения фундаментальных наук в различных областях.

Применение встроенных микропроцессоров и микро-ЭВМ в аппаратуре и технологических агрегатах способно коренным образом изменить свойства оборудования, расширить его возможности, увеличить надежность, сократить энергопотребление. Например, в авиационной бортовой связанной коротковолновой радиостанции «Кристалл» четвертого поколения микропроцессорная система одновременно выполняет функции управления и контроля. Станция полностью выполнена на транзисторах, интегральных и гибридно-пленочных микросхемах. В ней применен цифровой метод синтеза частоты, имеются системы уплотнения информации, подавитель шума. С помощью «Кристалла» осуществляется радиосвязь с вертолетами и самолетами местных воздушных линий, со специальной авиацией (сельскохозяйственной, санитарной). Радиостанция может работать в условиях морского тумана, механических и вибрационных перегрузок, на высоте до 6500 метров. Эта аппаратура предназначена для замены средств связи второго и третьего поколений (таких, как «Проспект» и «Карат»), втрое превосходит их по надежности, в два раза легче и миниатюрнее.

Портативная ультракоротковолновая радиостанция «Арка» рассчитана для работы с бортовыми радиостанциями на малых расстояниях. Она обеспечивает бесперебойную и бесподстроечную радиосвязь между экипажами воздушных судов, находящихся на техобслуживании, и техническим персоналом — во время предполетной подготовки и при управлении движением по аэродрому. В «Арке» применены микросхемы и микросборка, ее габариты и масса — минимальные.

Для организации внутриаэродромной связи предназначены радиостанции серии «Кремница». Они отличаются высоким уровнем исполнения и вполне могут конкурировать с лучшими зарубежными образцами, превосходя многие из них по числу рабочих каналов.

Прием телефонных сообщений и телекодовой информации на каналах гражданской авиации осуществляет наземное приемное устройство микроволнового диапазона «Полет». В нем предусмотрены широкий диапазон частот, возможности дистанционного управления, резервирования, имеются запоминающее устройство, встроенная система контроля работоспособности. «Полет» может использоваться самостоятельно и в составе автоматизированных приемных центров.

В гражданской авиации для передачи речевой информации и данных используется и наземная радиостанция микроволнового диапазона «Полет-2». По сравнению с отечественными и зарубежными аналогами она выгодно отличается повышенной надежностью и значительно меньшей массой. Высокая скорость обмена информацией позволяет применять «Полет-2» в системе автоматизированного управления воздушным движением. За создание этой радиостанции разработчики были удостоены диплома первой степени ВДНХ СССР.

Для работников гражданской авиации также могут представить интерес различные модификации электростимулятора «Миоритм», предназначенные для сохранения и повышения работоспособности человека. Компактность, небольшие размеры и автономное питание позволяют пользоваться этими аппаратами в любых условиях.

Немалое место на выставке занимают системы и аппаратура радио и проводной связи, телевидения, радиовещания, радиоизмерений, бытовые радиоэлектронные устройства, творчество радиолюбителей. В целом советские экспонаты выставки «Связь-86» дают полную картину состояния современных систем и средств связи в нашей стране.

Л. ФЕДОВА,  
старший редактор  
выставки «Связь-86»

# ВЫСОТА

## ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ

Есть на западе Курской области небольшой городок Рыльск. Летом утопает он в зелени садов и парков, зимой — в снегу, что в изобилии приносит сюда южный степной ветер. Заезжего человека обязательно приворожит городок тишиной, неспешным, на первый взгляд, ритмом жизни, седой стариной улиц. Ручейками стекаются они с пологих холмов к центру, где в обрамлении старинных зданий стоят учебные и жилые корпуса Рыльского авиационно-технического училища гражданской авиации. Здесь учатся будущие радиотехники по технической эксплуатации наземных средств самолетовождения и посадки.

Тонкая это профессия, не простая. Не только мастерства рук, глубокого знания современных радиоэлектронных систем требует она от человека, избравшего ее, но и смекалки, умения, что называется, с «закрытыми глазами» находить любые неисправности в сложнейшей радиоаппаратуре, быстро устранять их. Всему этому и учат курсантов в Рыльском авиационно-техническом училище. О нем рассказывают материалы очередного выпуска «Высоты».

Курсанты Рыльского авиационно-технического училища гражданской авиации — отличники учебы.

Фото В. ГРЕБНЕВА.





**ПОСТИЖЕНИЕ**

**ПРОФЕССИИ**



# Высота

ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ

нятие проходит здесь интересно, живо. Так, на лекциях по охране труда преподаватель В. Кириченко успешно использует в комплексе видеомагнитофон, кодоскоп, кинопроектор. И, вроде бы, сухой материал стал сразу наглядным, легко запоминающимся. Читая курс экономики гражданской авиации, преподаватель Л. Давренова применяет деловые игры. Элементы проблемного обучения прочно вошли в практику работы преподавателей Б. Большакова, Н. Саврасова, М. Трубочанинова.

Традиционными стали конкурсы рефератов по общественным и социально-экономическим дисциплинам. Причем на состоявшемся недавно областном смотре-конкурсе студенческих рефератов работы курсантов С. Державина, П. Наумова, И. Федосеева, Р. Салахова получили высокую оценку.

Ну, а девчата отличились на училищных олимпиадах по электротехнике, математике. И, поздравляя победительниц — Иру Благину, Лену Немкову, Галю Андросову, курсанты-старшенкурсники по-хорошему завидовали им: надо же, девчонки «утерли нос» ребятам!

На занятиях по политэкономии социализма преподаватель Б. Большаков час от часу повторяет, что сегодня на переднем крае борьбы за ускорение научно-технического прогресса нужны люди, умеющие с душой подходить к делу, не боющиеся нового, передового. И бывает, что в качестве примера такой творческой работы выступают сами курсанты, среди которых немало технически одаренной молодежи, способной уже сейчас решать довольно сложные производственные вопросы. Двух из таких курсантов, впрочем теперь уже выпускников училища, С. Овчина и С. Кудельского, заместитель начальника училища по учебно-производственной работе А. Клименко назвал «почти законченными инженерами». И столь высокой оценке удивляться, пожалуй, не стоит. Их работы — автоматизированный экзаменатор-репетитор и макет расположения радиотехнических объектов на аэродроме, выполненные в соавторстве с кур-

сантами В. Бегалко и А. Когутовским, были удостоены Почетных грамот на областном смотре студенческих рационализаторских работ, а автоматизированный репетитор, кроме того, рекомендован для экспонирования на ВДНХ СССР. Конечно, курсанты работали под руководством опытных педагогов А. Савченко, В. Тышковского, С. Стеценко и многое почерпнули у своих наставников. Но вот смеялки, творческого горения не занимали ни у кого.

Еще пример: третьекурсник А. Щетинкин, работавший под руководством преподавателя М. Трубочанинова, на Воронежской зональной выставке технического творчества получил недавно диплом первой степени за свой универсальный лабораторный стенд. Кстати, стенд этот сегодня можно увидеть в одной из аудиторий училища. На нем работают курсанты-первокурсники, постигающие азы своей будущей профессии.

## ВСЕ, КАК НА ПРОИЗВОДСТВЕ

На опушке леса за невысоким забочником расположились крохотные вагончики — кунги. Вот открылась дверь одного из них — на поляну вышли люди. Прервав чуткую утреннюю тишину леса, вскоре заработал дизель агрегата питания, заврачалась антенна радиотехнической системы, установленная на крыше одного из кунгов. День начался.

Учебный радиополigon училища — тот же класс, разве что площадь его в сто крат больше. Здесь, на пятидесяти с лишним гектарах, собраны разнообразные радиолокационные средства,

сложнейшие системы посадки самолетов, современное электрорадиосвязное оборудование. Все оно смонтировано и действует, словно на настоящем аэродроме. Кстати, не так давно радиополigon Рылского авиационно-технического был признан лучшим среди аналогичных учебных подразделений отрасли. Причина столь высокой оценки не только в его отличном оснащении тренажерами, различными техническими средствами обучения. Главное в том, что здесь до минимума сокращена грань, отделяющая учебу курсанта от его будущей практической деятельности. Более двухсот часов работает на радиополигоне каждый курсант. Именно работает. В хитросплетении проводов и электронных блоннов учится находить неисправности и устранять их, ремонтирует сложные радио-передающие устройства — словом, делает все то, чем ему предстоит заниматься после окончания учебы.

Но вернемся в один из вагончиков, примостившийся на опушке леса. В нем находится радиотехническое оборудование системы ближней навигации. С его помощью на борт самолета поступают координаты — азимут и дальность, благодаря которым экипаж точно знает свое местонахождение. Смазка, регулировка, проверка надежности всех узлов системы — тема сегодняшнего занятия, которое проводит преподаватель А. Жуков. Мало чем отличается учебный объект от настоящего. Даже точки, движущиеся сейчас на экране диспетчерского локатора, — самолеты, пролетающие где-то неподалеку. Тренажер позволяет «поймать» их и получить запрос экипажа о местонахождении лайнера. Вот только ответить нельзя: оборудование все-таки учебное и работают за пультами не профессиональные диспетчеры и радиотехники, а курсанты.

Многое из того, чем располагает сегодня радиополigon, да и другие учебные подразделения училища — дело рук шефов. А шефские связи у коллектива Рылского авиационно-технического давние и крепкие. Именно они помогают преподавателям быть в курсе самых важных производственных проблем, технических новинок. Только за два последних года благодаря шефской помощи Украинского управления и Управления гражданской авиации центральных районов, авиаремонтных заводов № 408, 20, 31 лаборатории училища оснащены новым электротехническим оборудованием, различного рода радиопередающими устройствами, уплотнительной и громкоговорящей аппаратурой связи, видеомагнитофонами, цветными телевизорами и диапроекторами. На учебном полигоне появились новые радиолокаторы — такие же, какими сегодня оснащаются крупнейшие аэропорты — система посадки самолетов, радиостанции. Закончен монтаж учебной автоматической телефонной станции на тысячу номеров.

Ну, а смонтировать ту или иную техническую новинку, отладить ее, подготовить к работе всегда с охотой помогают курсанты. Вот, к примеру, третьекурсники Р. Файзуллин, А. Мелиоранский, Р. Сулейманов, А. Щетинкин. Каждый из этих парней — мастер на все руки. Поэтому частенько задерживались они здесь после занятий, вместе со своими наставниками занимались ремонтом аппаратуры, ее техническим обслуживанием.

Впрочем, эти курсанты уже без «пяти минут» радиотехники. Совсем скоро начнут они работать в авиапредприятиях Сибири и Казахстана, Украины и Прибалтики. И счастливы парни, что начинается их трудовая биография вместе с новой пятилеткой.

В. ШИТОВ,  
специальный корреспондент  
«Гражданской авиации»

г. Рылский  
Курской области.



6

и инертна. Выполнить исследования бывает проще, чем заполнить массу бумаг, собрать десятки подписей, справок. На это уходят месяцы, а то и годы. Не надо забывать, что ученые вузов — прежде всего преподаватели, и основная их работа — учебный процесс. При столь громоздкой системе во внедрении они, естественно, активного участия принимать не могут. Этим можно объяснить сложившееся положение, когда даже эффективная разработка внедряется в одном-двух предприятиях и не «тиражируется» в других.

Вузам крайне необходима производственная база для изготовления опытных, мелкосерийных и серийных образцов. По-видимому, можно либо закрепить вузы за опытными заводами, либо создать при одном из вузов опытное предприятие.

Надо значительно повысить заинтересованность предприятий во внедрении результатов разработок вузов. В каждом институте имеется «портфель» законченных работ. Возможно, надо централизованно включить в план предприятий работу по внедрению законченных, апробированных исследований и оценивать эту работу при подведении итогов. Пока же интерес к этим «портфелям» очень мал. Вот конкретные примеры. В Киевском институте еще в 1978 году был разработан и внедрен на авиаремонтном заводе № 407 информационно-логический измерительный комплекс для диагностирования пилотажно-навигационного оборудования самолетов. Экономический эффект его применения превышает 500 тысяч рублей в год. Разработка защищена авторскими свидетельствами, экспонировалась на ВДНХ СССР, ВДНХ УССР, удостоена диплома. Было принято решение о «тиражировании» разработки. Однако до настоящего времени диагностический комплекс дальнейшего распространения не получил.

У нас также разработана серия приборов для диагностики при ремонте обшивок фюзеляжей, пораженных коррозией. Применение приборов позволяет более точно оценить степень коррозионного поражения, снижает трудоемкость ремонта. Прибор апробирован на ряде ремонтных заводов. Однако до сих пор некому изготовить опытную партию. На кафедре ремонта созданы приборы для неразрушающего контроля конструкции планера, шасси, деталей двигателей. Они успешно испытаны на ремонтных заводах, защищены авторскими свидетельствами, отмечены дипломами и наградами ВДНХ СССР и ВДНХ УССР. И в этом случае вопрос об изготовлении опытной партии не решен, несмотря на имеющиеся заявки предприятий и организаций. Таких примеров можно привести было бы еще больше.

Вузовская наука — развивающийся организм, в котором предстоит многое усовершенствовать, а то и коренным образом изменить, чтобы более рационально использовать научную мысль высшей школы для повышения эффективности и качества работы, дальнейшего ускорения научно-технического прогресса.

**П. НАЗАРЕНКО,**  
проректор Киевского института  
инженеров гражданской авиации,  
доктор технических наук,  
профессор

# ДЛЯ ТЕХ КТО РАБОТАЕТ НА СЕЛЕ

Над полями страны полным ходом идет борьба за полновесный урожай 1986 года. Авиаторы, как правило, работают в условиях высоких температур значительного психо-эмоционального напряжения, связанного с большим количеством взлетов и посадок. Поэтому самые серьезные требования предъявляются к состоянию их здоровья.

Конечно, отрадно видеть, если на оперативной площадке оборудовано место для отдыха летного и технического состава, выделено помещение для хранения средств индивидуальной защиты, оборудован душ, туалет, умывальник. Когда во всем чувствуется порядок, удобрения хранятся на складе, их загрузка в самолет механизирована, а сами воздушные суда содержатся в образцовом состоянии. Важно еще до начала работ медицинским специалистам совместно с командованием авиапредприятий принять все меры для того, чтобы экипажи, вылетающие на оперативные аэродромы, были обеспечены всем необходимым: средствами индивидуальной защиты, бортовыми аптечками для оказания первой доврачебной помощи и другим необходимым имуществом, определить, кто будет заниматься санитарной обработкой и стиркой спецодежды летного и технического состава — авиапредприятие или заказчик.

Специалисты Медико-санитарного управления министерства, выезжавшие в прошлом году с проверками в Казахское управление в период массовых авиационно-химических работ, выявили немало недостатков в подготовке полевых аэродромов. Так, грустное зрелище представлял из себя аэродром в совхозе имени Абая, что в Чкаловском районе Кокчетавской области. По всему видно было — готовили его на скорую руку. Емкость для раствора химикатов на загрузочной площадке была вырыта в землю лишь наполовину. В помещении, где отдыхали авиаторы, неуютно, грязно. Ни умывальника, ни мыла, ни полотенца обнаружить не удалось...

Командир самолета П. Садовский встретил нас у самолета в форме, хотя

положено летать в спецодежде. Авиатехник В. Шараевский — в хлопчатобумажном комбинезоне, а должен быть на оперативной площадке в специальной одежде «Авиатор». «Не успел получить на базе, нужно было срочно вылетать», — объяснил он. Не оказалось у техника и допуска к авиационно-химическим работам...

Руководители хозяйств порою не хотят усложнять себе жизнь. А некоторые командиры летных подразделений, направляя на такие оперативные аэродромы самолет, не могут настоять на том, чтобы были созданы нормальные условия для работы и отдыха авиаторов. Они забывают, что нельзя вваливать на плечи командира самолета то, что должны и обязаны были сделать должностные лица.

Известно, что безопасность полетов и качество выполнения авиационно-химических работ могут быть обеспечены только здоровым экипажем. И здесь большое значение имеет рациональное питание летно-технического состава.

Следует помнить о том, что в начале лета содержание витамина С в продуктах еще незначительно, поэтому целесообразно готовить напитки из шиповника, смородины, облепихи, лимона. Компоты из сухофруктов, кисели из фруктовых соков помимо удовлетворения потребности в сладком и создания чувства насыщения, пополняют рацион минеральными веществами (особенно калием), позволяющими поддерживать кислотно-щелочное равновесие в организме.

Для того, чтобы ослабить токсическое действие пестицидов, предупредить отравления, повысить общую сопротивляемость организма к неблагоприятным факторам внешней среды, а также сохранить высокую работоспособность, летно-технический состав в период проведения интенсивных авиационно-химических работ должен принимать комплекс «Аэровит» (в течение месяца по одной таблетке два раза в день). Обеспечивает этими витаминами медсанчасть авиапредприятия.

Создание надлежащих условий на оперативной площадке, рациональный режим питания помогут сохранить авиаторам высокую жизнедеятельность и обеспечить в конечном итоге успех всей работы.

**В. ЛАМЗУТОВ,**  
врач

# «ТРАССА» ПРОКЛАДЫВАЕТ МАРШРУТ

Вступила в строй новая автоматизированная система управления воздушным движением «Трасса». Она предназначена для использования в районных центрах УВД со средней интенсивностью полетов. Первый комплект «Трассы» получил прописку в Симферополе.

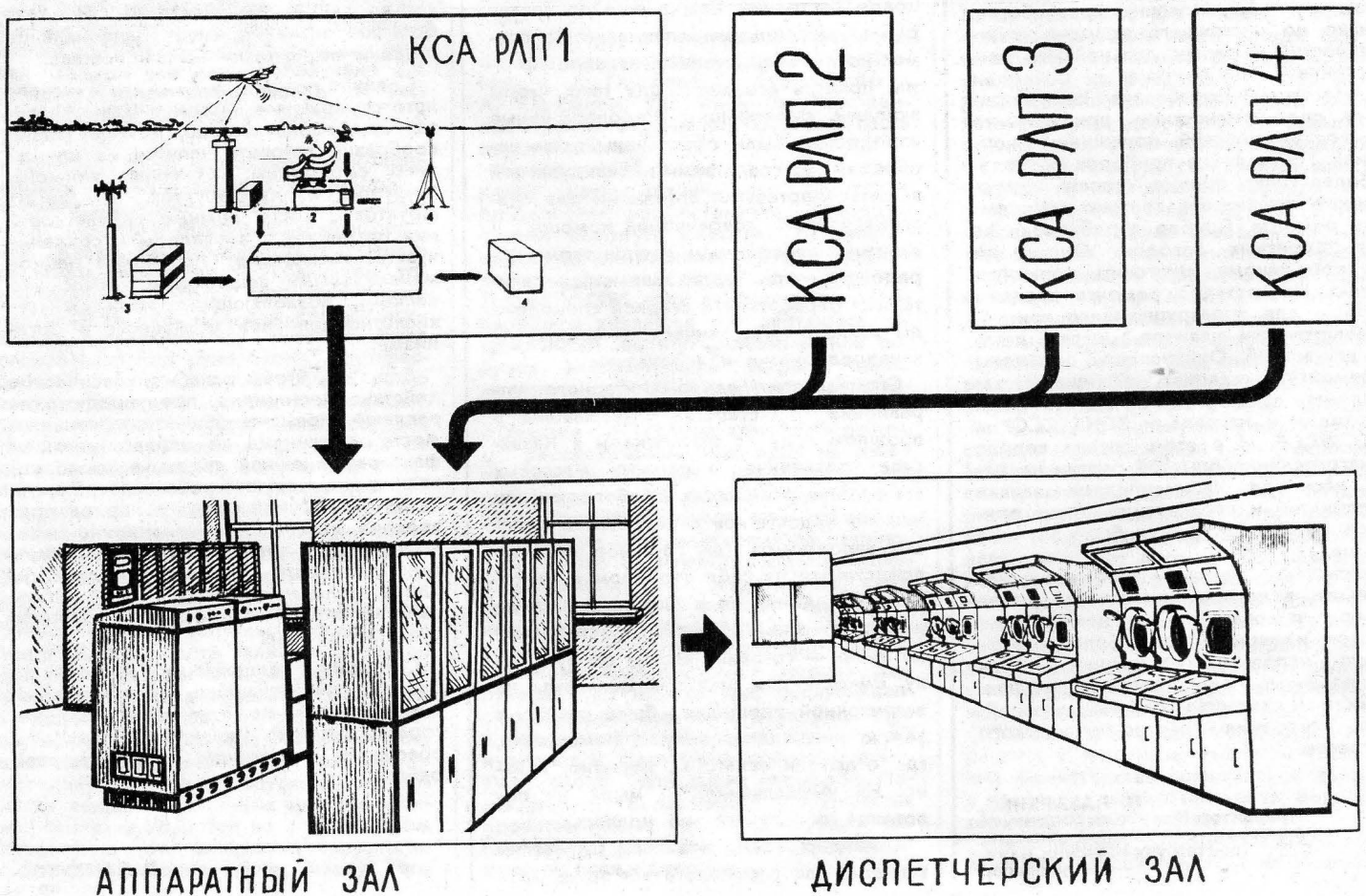
«Трасса» предназначена для сбора, обработки и отображения на экранах индикаторов диспетчерских пультов информации о воздушной обстановке, а также передачи этой информации по обычным междугородным каналам телефонной связи и обеспечения радиосвязи диспетчеров УВД с бортами воздушных судов. Система работает сов-

местно с радиолокационным и радиосвязным оборудованием. Причем использоваться могут типовые устройства, находящиеся на эксплуатации в аэропортах и районных центрах.

Как показано на рисунке, система «Трасса» обслуживается первичными (2) и вторичными (1) радиолокаторами. Предусмотрено подключение одной местной и до трех удаленных радиолокационных станций. От них поступает радиолокационная информация о воздушной обстановке в контролируемой районным центром зоне. Кроме того, информация поступает от автоматических радиопеленгаторов (3). Система позволяет дистанционно управлять вынесен-

ными (4) передающими радиостанциями и радиоприемниками, образующими линию связи «земля — борт — земля». Наконец имеется прямая телефонная связь со смежными районными центрами, диспетчерскими пунктами подхода и т. д.

Для того, чтобы весь арсенал технических средств работал четко и слаженно, применяются соответствующие средства автоматизации. «Трасса» включает в себя комплексы средств автоматизации районного центра и радиолокационных постов (местного и вынесенных). Комплексы районного центра и местного радиолокационного поста размещены в аппаратном зале, вынесенных пунктов (в



стационарном либо «кузовном» вариантах) — непосредственно на радиолокационных станциях.

Комплексы средств автоматизации радиолокационных постов (на рисунке — КСА РЛП) принимают информацию от первичных и вторичных радиолокаторов, от радиопеленгаторов. Для этого применяется аппаратура коммутации. Полученная аналоговая информация передается на устройство первичной обработки, где переводится в цифровую форму. Обработанная цифровая радиолокационная и радиопеленгационная информация с радиолокационных постов поступает по телефонным каналам в комплекс средств автоматизации районного центра. Параллельно она может передаваться и двум другим абонентам (например, автоматизированным системам УВД соседних районных центров).

От местного радиолокационного поста информация подается в аналоговом виде.

В аппаратуре районного центра поступающая информация обрабатывается вычислительным комплексом. Он построен по модульному принципу — каждый модуль (по сути отдельный вычислитель) решает свой определенный круг задач. Однако они могут «подстраховывать» друг друга, так что благодаря дублированию и гибкому резервированию модулей обеспечена высокая надежность комплекса и всей системы в целом. Вдобавок предусмотрен функциональный контроль работоспособности всех технических средств системы, работоспособность отражается на электронном табло, а о появлении неисправности предупреждает звуковой сигнал.

Воздушная обстановка, о которой в районный центр поступает информация, вместе с картой-схемой района отображается на экранах индикаторов пультов диспетчеров секторов. Каждый пульт рассчитан на работу трех человек: диспетчера радиолокационного управления, диспетчера процедурного контроля и оператора. Компоновка органов управления, наличие двух индикаторов воздушной обстановки позволяют диспетчерам выполнять смежные функции. Для индикаторов использованы двухцветные (красно-зеленые) и черно-белые электронно-лучевые трубки.

Информация на экране индикатора отображается в виде символов, векторов и формуляров. Символы — буквы, цифры, геометрические фигуры. Фигуры поясняют особенность и источник информации. Например, кругом обозначены координаты воздушного судна по данным первичного радиолокатора, крестом — по данным вторичного.

Если координата сопровождается формуляром, в первом случае об этом говорит квадрат, во втором — ромб.

Данные, характеризующие движение воздушных судов, сгруппированы в формуляры. Так, полный формуляр списка сопровождения (он отображается на экране диспетчера, под управлением которого находится данное воздушное судно, на экранах других диспетчеров появляются сокращенные формуляры) — двухстрочный, он содержит позывной самолета, номер формуляра, текущую и заданную высоты.

Векторами (линиями) на экране отображаются границы центра и секторов, воздушные трассы, маршруты полета, пеленги и т. д.

Возможны три режима работы индикатора: синтетический, аналого-цифровой и телевизионный. Выбор первых двух определяется вводом данных в вычислитель, телевизионный обеспечивается подключением специальной телевизионной аппаратуры. В синтетическом режиме на цветном индикаторе красным цветом отображается картографическая информация, линии пеленга, вектор-измеритель, маршруты и формуляры маршрутов. Все остальные данные высвечиваются зеленым цветом. В аналого-цифровом режиме зеленым цветом дается аналоговая информация, а вся остальная — красным.

Для управления работой системы «Трасса» служат размещенные на диспетчерских пультах клавиатуры ввода данных, датчики кодов координат, устройства дистанционного управления радиостанциями, концентраторы каналов междугородной связи, другие коммутационные элементы. В распоряжении диспетчеров — телефонная и громкоговорящая связь.

Эксплуатация автоматизированной системы УВД «Трасса» подтвердила, что она позволяет успешно решать задачи автоматического сбора, обработки, трансляции и отображения радиолокационной и радиопеленгационной информации, получаемой от местных и удаленных радиолокационных станций, и на основе этой информации эффективно управлять воздушным движением. Использование системы повышает надежность контроля за полетами самолетов в воздушном пространстве районного центра УВД, увеличивает производительность труда диспетчеров при одновременном снижении нагрузки и улучшении условий их работы, вследствие чего повышается безопасность полетов.

**Е. КОРОЛЕВ,**  
заместитель начальника  
Центрального управления  
воздушным движением  
гражданской авиации;  
**В. МОКШАНОВ,**  
начальник отделения НЭЦ АУВД,  
кандидат технических наук

## ИЗ РЕДАКЦИОННОЙ ПОЧТЫ

# ГЕОЛОГАМ НА ПОМОЩЬ

— Вышли на Марху, — доложил второй пилот Евгений Иванович Яковлев. Усталость как рукой сняло, хотя не спали уже почти сутки.

Шел 1950-й год. Геологи изучали недра далекого полуострова Таймыр. Активно помогали им гражданские авиаторы. Наш Ли-2, оборудованный лыжным шасси, доставлял изыскателям все необходимое — от оборудования до продуктов питания. Работать экипажу приходилось в сложных условиях, самолет приземлялся на замерзшие озера, реки, протоки. А вот сейчас одна из геологических экспедиций, попавшая в беду, ждала нашей помощи.

— Смотри внимательно за рекой и обозначением посадочной площадки, за дымом костра, — прошу второго пилота. — Внимательней, это понятно, товарищ командир, — ответил он. — Да день-то кончился!

Да, было обидно: вышли на реку, экспедиция где-то рядом, но короток февральский день у полярного круга. Летим уже в сумерках, все еще не теряя надежды увидеть костры за очередным поворотом реки. Но их нет.

В это время бортрадист принимает от геологов радиограмму: «Рады, что вы почти где-то рядом. Горят входные костры. Полоса приземления обозначена елочными кустами. Ждем с нетерпением. Продукты на исходе. Имеется большой, требующий эвакуации...» И тут слышимость передатчика изыскателей ухудшается. Приходится, пока не поздно, возвращаться в Хатангу. На душе было тяжело: задание не выполнили.

В базовом аэропорту нас ждала радиограмма командира Игарской авиагруппы Ю. С. Погорелого, в которой уточнялось местонахождение геологической экспедиции — река Марха, южнее устья впадающей в нее речки Ханья. Туда и обратно около десяти часов полета. Наутро начальник аэропорта Хатанга И. С. Турусов распорядился загрузить в самолет дополнительное количество продуктов и медикаментов. Заверил, что Хатанга, а также аэропорты Дудинки и Игарки будут держать с нами постоянную радиосвязь. Из Дудинки прислали опытного радиста-пеленгаторщика, им оказалась молодая девушка. Мы были, признаться, обескуражены: ожидали этаного полярного «радиоволка», а тут...

— Сибельдина, — представилась она и, ничуть не смутившись, сказала: — За меня не беспокойтесь, не подведу. Вызывайте в любое время.

И верно, не подвела. Уже в полете я не раз спрашивал бортрадиста: — Как там наш «радиоволк», не потерял нас?

— Что вы, — неизменно слышал в ответ. — Не успею «стукнуть», как пеленг уже готов.

На этот раз мы вышли точно к геологам. Благополучно приземлились. Быстро выгрузили привезенное. Вскоре и большой был на борту самолета. Правда, взлет оказался трудным: снег как пух. Около двух километров длился разбег.

В Хатанге нас уже ждала радиограмма командира авиагруппы. Он отмечал хорошую работу нашего экипажа и пеленгаторщика. Это было большой радостью для нас.

Сегодня на месте работы той геологической экспедиции вырос жилой поселок. Как и тридцать лет назад, первым другом и помощником изыскателей, всех покорителей Севера являются гражданские авиаторы.

**А. ЛЕБЕДЕВ,**  
ветеран Аэрфлота



# НАША ЖИЗНЕННАЯ ПОЗИЦИЯ



Прежде всего представим эту авиационную династию. Александр Иванович Молотков — пенсионер, но продолжает работать авиамехаником в Домодедовском производственном объединении гражданской авиации. Его жена — Мария Сергеевна, тоже работала в объединении, но вот уже как два года на пенсии, ведет домашнее хозяйство. Сын, Владимир, восемь лет назад закончил авиационно-техническое училище, работает теперь авиатехником в АТБ. Здесь же, в медсанчасти, трудится и его жена Валентина. Наконец самый молодой член семьи Молотковых — шестилетняя Танечка — пока что ходит в детский сад, но уже мечтает об авиационной профессии.

Четыре месяца назад семья Молотковых въехала в трехкомнатную квартиру нового шестнадцатизэтажного красавца дома, построенного производственным объединением для своих работников.

Обыкновенная советская семья, каких в нашей стране миллионы. Обыкновенные счастливые люди, постоянно ощущающие на себе непрестанную заботу Советского государства. Заботу, утвержденную Основным Законом и последовательно осуществляемую на деле.

Впрочем, не будем голословны. Давайте вместе посмотрим, как живет семья Молотковых, а уж выводы пусть каждый сделает сам. Но прежде немножко поразмышляем.

Один из главных коньков идеологов Запада — сравнительный «анализ» двух социальных систем, двух образов жизни. При этом буржуазные «советологи» заявляют, что уровень жизни и материальные возможности советских трудящихся значительно ниже, чем в развитых капиталистических державах, в той же Америке, например. А чтобы подтвердить сказанное, рекламируют свободу занятий бизнесом, сравнительно высокую заработную плату определенных категорий трудящихся.

Что же, на первый взгляд, это может показаться убедительным. А если присмотреться повнимательнее, то обнаруживается совсем иная картина. В абсолютном выражении зарплата рабочих развитых капиталистических стран действительно достаточно высока. Но вот то, что остается от нее после выплат за квартиру, медицинское и другие виды обслуживания, не идет ни в какое сравнение с реальной заработной платой советских трудящихся.

Давайте взглянем на все это с позиции семьи Молотковых.

Из каких доходов складывается бюджет этой семьи? Из пенсии Александра Ивановича, которая равняется 140 рублям в месяц, и 115 рублей, что он получает, продолжая работать авиадвигателем. Из 120 рублей пенсии Марии Сергеевны. Плюс 260 рублей, которые вкладывают в семейный бюджет молодые Молотковы. Итого 635 рублей. Много это или мало? За квартиру и коммунальные услуги Молотковы платят всего около 35 рублей в месяц. Для сравнения отметим, что по данным журнала «Ю. С. ньюс энд Уорлд рипорт» в США с 1967 года квартплата возросла на 138,2 процента. В результате американец платит сегодня за квартиру практически сорок процентов своего месячного дохода. В нашей же стране квартирная плата вот уже полвека остается неизменной.

Но продолжим анализ. Около 8 рублей в месяц платят Молотковы за пребывание в детском садике шестилетней Танечки. В этом году она пойдет в школу и учеба девочки, естественно, никоим образом не отразится на семейном бюджете Молотковых, поскольку образование в СССР бесплатное. Добавим, что несколько лет назад Владимир и Валентина Молотковы закончили средние специальные учебные заведения и также ни копейки не платили за свое образование. Они даже не знают, во что обошлась их учеба государству. А в странах капитала образование из-за своей дороговизны многим просто-напросто недоступно.

Теперь медицинское обслуживание: все члены семьи Молотковых пользовались и пользуются им бесплатно. За двадцать же последних лет в тех же Соединенных Штатах Америки плата за медицинское обслуживание возросла на 126 процентов! Да, нам трудно понять, что это значит, для нас бесплатная медицина — само собой разумеющийся факт. В капиталистическом мире болезнь — это катастрофа, подчас означающая полное разорение семьи.

Питание. Для семьи Молотковых, как и для всех советских семей, это понятие давно не увязывается с какими-либо проблемами.

— Питаемся нормально, — говорит глава семьи. — На желудке не экономим.

В странах Запада, напротив, за счет недоедания откладываются средства, чтобы было чем платить за квартиру, учебу детей, вносить деньги за взятые в кредит крупные вещи. Так, сотрудники государственной системы здравоохранения США вынуждены сегодня констатировать, что все чаще среди людей,

вынужденных голодать, встречаются беременные женщины. Среди недоедающих — дети с замедленным ростом, пожилые люди. И это в «богатой» Америке, где хозяйева сельскохозяйственных фирм и компаний уничтожают часть урожая, чтобы на высоком уровне поддерживать цены на сельскохозяйственную продукцию!

Гора долгов нависла над американскими семьями — признает пресса США. В прошлом году задолженность населения по потребительскому кредиту достигла рекордной величины — 20 процентов от годовых доходов. Сбережения семей на «черный» день понизились до трех процентов от годовой заработной платы. Для сравнения отметим, что год назад они составляли пять процентов, а в 1983 году превышали шесть процентов. Кстати, прошлый год в США отмечен печальным рекордом по количеству разорившихся мелких и средних фермерских хозяйств. Печальным рекордом по количеству впаавших в трагедию нищеты семей.

...Более полутора месяцев никто из соседей Флойдов не видел никого из членов их семьи. Когда же вызванные полицейские взломали дверь, то обнаружили, что сам Флойд, его жена и две дочери покончили жизнь самоубийством. Ни крошки еды не обнаружили блюстители порядка в доме, зато просроченных счетов за квартиру и коммунальные услуги было множество. Смерть разрешила проблему семейного бюджета Флойдов, где ни отец, ни мать, ни дочери не могли долгое время найти работу...

Эта трагическая история, случившаяся в городе Уэст-Йорк (штат Пенсильвания), обычна для сегодняшней Америки. Впрочем, как и для любой капиталистической страны, где безработица, рост квартирной платы и сокращение реальных доходов трудящихся давно и прочно стали явлением хроническим. Вот так за фасадом внешнего благополучия капитализм скрывает отчаянное положение сотен и тысяч семей, бедность и нищету во всех своих страшных проявлениях.

Наш Основной Закон... Каждой строкой Конституция СССР провозглашает: забота о советском человеке, о его благе — дело первостепенной важности, в котором не может быть мелочей. И как бы западные пропагандисты ни пытались преуменьшить силу

нашей социальной политики, слабее от этого она не будет.

Заботу государства о благополучии каждой советской семьи мы ощущаем ежедневно, ежедневно. Только в гражданской авиации за минувшую пятилетку около двадцати пяти тысяч семей авиаработников въехали в новые благоустроенные квартиры. На 4705 мест расширилась сеть детских дошкольных учреждений, в авиапредприятиях сегодня действуют 159 магазинов, отделов кулинарии и полуфабрикатов — разве это не помощь работающим женщинам, матерям! Ежегодно более 33 тысяч детей из семей авиаработников проводят летние каникулы в пионерских лагерях. А сколько возможностей предоставлено семьям тружеников отрасли для плодотворного, полноценного отдыха и культурного досуга! Тридцать восемь тысяч авиаторов и членов их семей занимаются сегодня в различных кружках художественной самодеятельности, для них открыты двери 197 библиотек, действующих при авиапредприятиях, книжный фонд которых насчитывает около трех миллионов томов.

Новые задачи в области социальной политики намечил XXVII съезд КПСС. В ближайшем пятнадцатилетии будет удвоен объем ресурсов, направляемых на удовлетворение потребностей народа. В этот же период должна быть полностью решена жилищная проблема. Предполагается, что к 2000 году практически каждая советская семья будет иметь отдельную квартиру или индивидуальный дом. А заработная плата! Осуществление мероприятий в этой области позволит поднять среднемесячную зарплату рабочих и служащих к концу этой пятилетки до 215—220 рублей. Соответственно будет продолжено последовательное развитие общественных фондов потребления, которые в 1990 году составят в расчете на душу населения свыше 600 рублей.

Гарантии того, что все намеченное будет выполнено, — в преимуществах нашего строя. Именно они позволили менее чем за семьдесят лет вывести страну на уровень экономически развитых держав. Именно они дают партии основания говорить о реальности намеченных социально-экономических рубежей. О реальном повышении жизненного уровня каждой советской семьи.

#### НА СНИМКАХ:

Без малого двадцать лет трудится в Таллинском авиапредприятии Валентина Лейтан, бортпроводник самолета Як-40, ударник коммунистического труда.

У В. Лейтан большая семья. Три сына, внучка, хлопоты по дому — что и говорить, нагрузка солидная. И вряд ли Валентина Михайловна имела возможность еще и работать, если бы не забота государства о ее семье. У Лейтанов прекрасная квартира в одном из новых районов Таллина. Младший сынишка и внучка ходят в детский сад, средний сын — школьник, старший — студент.

Вот реальные, а не декларированные гарантии на реализацию важнейших прав трудящихся, вот та конкретная помощь, которую оказывает Советское государство каждой семье.

Фото Е. ГЛАЗАЧЕВОЙ.

США. «Счастливы импорт, игрушки», — гласит надпись на плакате, который установлен в Лос-Анджелесе. Для миллионов обездоленных и нищих американцев она звучит горькой иронией. Для этого горемыки — счастливый импорт обернулся в картонную коробку, которая служит ему «домом». И таким «комфортом» власти Лос-Анджелеса «обеспечили» более 40 тысяч бездомных жителей.

Фотохроника ТАСС.



**В** ряду основных направлений социальной политики Коммунистической партии считается делом первоочередной важности укрепление здоровья советских людей. Это ясно и четко определено в новой редакции Программы Коммунистической партии Советского Союза, принятой XXVII съездом КПСС.

Успешная реализация новых грандиозных планов, намеченных в области здравоохранения, опирается на большие достижения, имеющиеся у наших медицинских учреждений. И в том числе тех, которые функционируют в отраслях народного хозяйства. Одно из них — Центральная клиническая больница-поликлиника Министерства гражданской авиации. Созданная полвека назад, ЦКБП превратилась ныне в первоклассное лечебное учреждение, выполняющее значительный объем работы.

Наша отраслевая Центральная клиническая больница-поликлиника знакома многим работникам Аэрофлота. Здесь размещены экспертное, терапевтическое и неврологическое отделения. На ее базе работают Центральная врачебно-летная экспертная комиссия, кафедра авиационной медицины Центрального ордена Ленина института усовершенствования врачей и отдел авиационно-медицинских исследований Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации.

Мне хотелось бы особо подчеркнуть значение ЦКБП как практического лечебно-профилактического учреждения. На него возложено прежде всего проведение стационарной врачебно-летней экспертизы, которую ежегодно проходят свыше тысячи человек. Это в основном командиры кораблей Центрального управления международных воздушных сообщений и летчики-испытатели ГосНИИ ГА. При решении столь важного вопроса, как профессиональная пригодность к летной работе, наши врачи применяют современные объективные методы диагностики, а также специфичес-

кие формы исследований. Среди них — гипоксия и бароисследование.

Практикуемое в ЦКБП догоспитальное обследование летного состава и других пациентов дает возможность сократить их пребывание на больничной койке и увеличить пропускную способность стационара. В этом — убедительный пример тесного и плодотворного взаимодействия медперсонала больницы и поликлиники. Проблеме улучшения стационарной лечебной помощи гражданским авиаторам немало физических и духовных сил отдают наши специалисты-ветераны, в частности, врачи Г. Н. Шишкина и В. К. Палло, медицинские сестры А. Ф. Черняк, А. Ф. Муртазина, О. Г. Верстковская, В. Б. Авдеева.

На поликлиническое отделение приходится более 170 тысяч посещений в год. Для диагностики и консультаций нами по мере надобности периодически привлекаются специализированные медицинские учреждения столицы.

С января прошлого года, как известно, в стране была введена «Комплексная программа работ по усилению профилактики заболеваний и укреплению здоровья населения СССР на 1985—1990 годы». Эта программа была подготовлена в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дополнительных мерах по улучшению охраны здоровья населения» Министерства здравоохранения СССР, Академией медицинских наук СССР, Советами министров союзных республик, ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ, министерствами и ведомствами. Она включает в себя целый ряд мер, активизирующих развитие здравоохранения, повышение его эффективности. И среди них — ежегодную диспансеризацию всего населения, представляющую собой высшую форму медицинской профилактики.

С переходом Центральной клинической больницы-поликлиники на всеобщую

диспансеризацию прикрепленного к ней контингента авиарботников объем выполняемой нашим медицинским коллективом лечебно-профилактической работы значительно возрос. К тому же во имя ее потребовалось осуществить комплекс организационных мер, разработать и внедрить новые технологии медобслуживания. Мы так поставили это дело, чтобы обследования пациентов преимущественно проводились непосредственно в поликлинике (около девяноста процентов). Широкое использование имеющейся у нас современной диагностической аппаратуры гарантирует высокое качество врачебного осмотра. Это позволяет своевременно обнаруживать симптомы серьезных заболеваний, оперативно и результативно лечить выявленные недуги.

Весомый личный вклад в диспансеризацию авиарботников внесли врачи ЦКБП Т. И. Игнатъева, Т. А. Светлова, Г. И. Царькова. Большую помощь в проведении этого ответственного мероприятия медицинскому персоналу оказывают руководители, партийные и профсоюзные организации центрального аппарата Министерства гражданской авиации и взаимодействующих с нами московских авиаподразделений.

Как головное медицинское учреждение отрасли Центральная клиническая больница-поликлиника осуществляет повышение квалификации врачей, работающих в гражданской авиации. Кроме того, наши ведущие специалисты регулярно дают консультации в медико-санитарных частях столичных авиапредприятий. У нас организован постоянно действующий медицинский лекторий, призванный содействовать росту профессиональной подготовки личного состава.

По мере развития гражданской авиации и медицины выдвигаются новые проблемные вопросы врачебной летной экспертизы, стационарного и поликлини-

# РАДИ ЗДОРОВЬЯ АВИАТОРОВ

НА СНИМКЕ: строящийся комплекс Центральной клинической больницы-поликлиники Министерства гражданской авиации.

Фото В. ГРЕБНЕВА.



# ЕСЛИ АВТОР УЧАСТВУЕТ ВО ВНЕДРЕНИИ...

Многих наших читателей интересует, могут ли авторы изобретений и рационализаторских предложений лично участвовать в организации их внедрения? На вопрос читателей отвечает ведущий инженер Главного научно-технического управления Министерства гражданской авиации А. ЦОФИНА.

Помощь авторов при воплощении предложенного ими новшества в жизнь, как правило, бывает весьма существенной, а порой и совершенно необходимой. Действительно, никто другой, как автор, не знает так глубоко всех особенностей технического решения, не видит возможных «подводных камней» на пути его внедрения. Но хорошо, если это новшество находит путь в жизнь в том же подразделении, где трудится автор. А если его использование потребовалось в другом подразделении, а то и на другом предприятии?

Такой случай также предусмотрен законодательными нормами по изобретательству и рационализации. Эти нормы закреплены пунктами 128—133 Положения об открытиях, изобретениях и рационализаторских предложениях, утвержденного постановлением Совета Министров СССР от 21 августа 1973 года № 584. Положением предусмотрена возможность заключения трудовых договоров и соглашений на выполнение авторами изобретений и рационализаторских предложений работ по подготовке к использованию этих предложений.

Министерством гражданской авиации издано (11 октября 1985 года) разъяснение о практике заключения трудовых договоров и соглашений с авторами изобретений и рационализаторских предложений.

Дополнительная оплата труда автора производится лишь в случае участия во внедрении в нерабочее время (в отпуске, в выходной, после основной работы и т. п.).

Трудовой договор (трудовое соглашение) заключается в произвольной, но обязательно письменной форме. В заключенном с автором трудовом договоре размер оплаты труда, в соответствии с действующим Положением, не может быть установлен ниже среднего заработка по месту постоянной работы автора.

Автор может быть зачислен на все время выполнения работ по подготовке и внедрению предложения или на определенный срок на вакантную должность — при наличии такой возможности.

Оплата труда автора за указанные работы производится в пределах общего фонда заработной платы, для чего в сметах расходов на изобретательство и рационализацию предусматриваются необходимые лимиты. Если оклад или заработок по вакантной должности ниже среднего заработка автора по месту его постоянной работы, производится доплата до среднего заработка, что следует оговорить соответствующим приказом, распоряжением, трудовым договором.

При привлечении автора к участию в работах вне его постоянного места жительства в трудовом договоре необходимо оговорить возмещение расходов или получение иных компенсаций в связи со служебными командировками — согласно требованиям постановления Совета Министров СССР «О служебных командировках в пределах СССР» от 17 января 1980 года и Инструкции Министерства финансов СССР от 15 февраля 1980 года № 30.

Если автор — студент или неработающий пенсионер, с ним также может быть заключен трудовой договор на

время выполнения работ по подготовке к использованию изобретения, рацпредложения или на определенный срок, согласно пункту 131 Положения. Оплата труда в этом случае производится в зависимости от квалификации автора, сложности работы и в соответствии с действующими тарифными ставками или схемами должностных окладов на предприятии. В случае, когда работы выполняются автором вне его постоянного жительства, понесенные им в связи с этим расходы так же, как и работающему, возмещаются согласно действующему законодательству о командировках.

Право на отпуск и льготы, установленные по месту постоянной работы, на сохранение должности, как и зачет всего периода участия в подготовке к использованию изобретений или рацпредложений в непрерывный трудовой стаж, распространяются только на авторов, освобожденных от выполнения основной работы в связи с участием во внедрении. Заработная плата за работы, связанные с подготовкой к использованию изобретения или рационализаторского предложения на другом предприятии, учитывается по месту постоянной работы при исчислении среднего заработка (для оплаты отпуска, размера пенсии и т. п.), кроме случаев, когда автор выполнял эту работу в нерабочее время и не был освобожден от выполнения своих должностных обязанностей по месту основной работы.

Помимо оплаты труда за работы, связанные с изобретательством и рационализацией, для авторов предусмотрена выплата дополнительной заработной платы согласно пункту 134 Положения и статье 106 КЗоТ РСФСР (или аналогичным статьям КЗоТ других союзных республик). При введении новых норм и расценок в результате использования изобретения или рационализаторского предложения труд автора, участвовавшего в подготовке к его использованию, оплачивается в установленном трудовым законодательством порядке. За рабочими и служащими — авторами изобретений или рационализаторских предложений, изменяющих технические нормы и расценки, прежние расценки сохраняются в течение шести месяцев со дня введения новых. Прежние расценки сохраняются и в тех случаях, когда изобретатель, рационализатор не выполнял работу, на которую изменены нормы и расценки в связи с использованием его предложения, а был переведен на нее после внесения предложения.

Правила указанных статей КЗоТ применяются независимо от того, заняты ли изобретатели, рационализаторы на индивидуальных работах или трудятся в составе бригады. В последнем случае их труд оплачивается на общих основаниях с другими членами бригады, и дополнительно к этому им за выполненную работу по новым нормам и расценкам выплачивается разница в оплате по новым и прежним нормам и расценкам. Доплата проводится по доплатным листам за счет фонда заработной платы.

В трудовой книжке автора производится запись об использованных изобретениях и рационализаторских предложениях и о выплаченных в связи с этим вознаграждениях. Запись производится предприятием или организацией, в которой хранится трудовая книжка автора в период, когда возникла необходимость произвести запись. Документами, на основании которых производится запись, является приказ о выплате вознаграждения, запись о выплате вознаграждения в авторском свидетельстве на изобретение и другие документы, подтверждающие факт использования изобретений и рационализаторских предложений, а также выплату авторского вознаграждения.

ческого лечебного обслуживания, успешное решение которых на нынешней материально-технической основе затруднено. С учетом этого в одиннадцатой пятилетке было начато сооружение нового больнично-поликлинического комплекса, рассчитанного на тысячу коек и 750 посещений в смену. Он возводится в живописной лесопарковой зоне северо-западной части Москвы и занимает площадь 11,5 гектара. Архитекторы и проектировщики пятой мастерской Московского научно-исследовательского института проектирования объектов культуры, отдыха, спорта и здравоохранения воплотили в проекте последние достижения, рекомендуемые для медицинских учреждений. Комфортабельные больничные палаты, много воздуха и света, уютные холлы, прогулочные зоны создадут пациентам самые благоприятные для их выздоровления условия. Для медперсонала отведены индивидуальные раздевалки, душевые, комнаты отдыха, столовая, буфеты и конференц-зал на пятьсот мест. Множество лифтов и специальных подъемников облегчат труд медработников.

В лечебных зонах будут развернуты многопрофильные хирургическое и терапевтическое отделения, опирающиеся на мощную лабораторно-диагностическую базу. Лаборатория запланирована на четыре тысячи исследований в день. Это целая фабрика по производству анализов. В просторных комнатах разместятся специальная лабораторная мебель, вытяжные шкафы, центрифуги, стерилизационное оборудование, электронные весы, новейшая измерительная электронно-оптическая техника. В стенах новой больницы намечено установить современный компьютерный томограф и гамма-камеру, оснастить отделения гемодиализа, гемосорбции и ангиографии, эндоскопии и эхолокации. Появится возможность для более скоростной, углубленной и высокоточной диагностики внутренних органов человека. Запланировано открытие отделения восстановительного лечения для летного и диспетчерского состава, работников авиапредприятий с заболеваниями нервной системы, начальных форм сердечно-сосудистых аномалий. Предусматривается использование иглорефлексотерапии, водолечения (бассейн, сауна), методов специальной физиотерапии и тренажеров. Экспертное отделение будет объединено с палатой круглосуточного мониторинга сердечной деятельности.

Планируется также создать психофизиологическую лабораторию с кабинетами индивидуального и группового обследования, оснащенную электронно-вычислительными машинами.

Строительство всего комплекса будет полностью закончено в текущей пятилетке. Он обеспечит подъем на качественно более высокую ступень медицинского обслуживания многотысячного коллектива работников Министерства гражданской авиации и столичного аэроузла. И ЦКБП, несомненно, расширит свое влияние как головное учебно-методическое медицинское учреждение Аэрофлота, где будут совершенствовать свое профессиональное мастерство врачи и средний медперсонал нашей отрасли.

**К. РЫБАКОВ,**  
начальник Центральной клинической  
больницы-поликлиники  
Министерства гражданской авиации

# Точка отсчета

Владимир Михайлович Павленков живет и трудится на Сахалине больше тридцати лет. Уехав на учебу в Куйбышевский авиационный институт, он по распределению снова вернулся в родные края. Авиатор не только по образованию, но и по призванию, В. Павленков имеет еще одно увлечение. В свободное от работы время он пишет стихи и рассказы, часто выступает на страницах газет и журналов с очерками и статьями. Его имя знакомо читателям «Гражданской авиации». В Дальневосточном книжном издательстве готовится к печати повесть В. Павленкова «Точка отсчета».

Главный герой нового произведения автора — молодой авиационный инженер Герман Крушинин. После окончания института он приехал работать в глубинку, в небольшой приписной аэропорт. О том, как складывается судьба начинающего специалиста, строятся его взаимоотношения с людьми, крепнет активная жизненная позиция, рассказывается в повести, отрывки из которой мы предлагаем вашему вниманию.

## В. ПАВЛЕНКОВ

Городок был небольшой, но занимал почти всю долину и даже взобрался на ближайшие сопки. С одной стороны растянулось море, которое почти сливалось с небом. Его маленькая часть виднелась только там, где прибрежные сопки острым мысом вдавались в бледную голубизну воды. По всему городу неширокой лентой извивалась речка. Во время отливов ее можно было перейти вброд. Только весной, истомившись подо льдом за долгую зиму и, взломав ледяной панцирь, речка давала о себе знать как сила стихийная, неукротимая.

Герман шел по свежему бетонному тротуару, лишь кое-где попадались старые дощатые настилы. Улицу обступали стройные тополя и несколько десятков четырех-пятиэтажных домов, выкрашенных бледно-розовой или голубой краской. Потом бетон кончился. По обе стороны начались листовенные избы, почерневшие от долгих проливных дождей.

Аэропорт располагался на самом краю города, где речка несколько отступала к

южному хребту. Небольших размеров взлетно-посадочная полоса, да участки суши, оборудованные под стоянки вертолетов и автомашин, — вот, пожалуй, и все немудреное хозяйство. Лишь изредка, прижатый на трассе плохой погодой, залетал сюда Ан-2, внося в жизнь аэропорта немного суматохи и беспокойства.

Зато без вертолетов в этом далеком краю — никуда. Они прокладывают воздушные дороги в глухие таежные поселки и лесные делянки, к геологам и оленеводам. Чаще всего пилотам приходилось летать по санитарным заданиям, иногда — по нескольку раз в день.

Аэровокзал примостился на небольшой возвышенности. Маленькое шлакоблочное здание с терраской и стеклянной надстройкой контрольно-диспетчерского пункта было снаружи оштукатурено и побелено, выглядело аккуратно. Герман вошел внутрь. Пахло свежей краской. Человек пятнадцать пассажиров ожидали ближайшей оказии. Доносившиеся обрывки разговоров, звонкие детские голоса, звуки

шагов по кафельному полу сливались в привычный гул, так напоминавший жизнь большого аэропорта.

Влево вел узкий коридор с застекленными дверями по обеим сторонам. Герман внимательно вчитывался в надписи на табличках. Найдя нужный кабинет, он уверенно открыл дверь:

— Разрешите?

Комната оказалась тесной, очень просто обставленной. Единственным украшением служило рекламное аэрофлотское описание трехлетней давности.

За столом сидел, как понял Герман, начальник аэропорта Рузаев. Морщины так густо покрывали его лицо и шею, что создавалось впечатление, будто старость цепко собрала всю кожу в свою беспощадную ладонь, скомкала, как бумажку. Из-под форменной фуражки выбивались пряди седых волос. По-стариковски бесцветные глаза светились добром. В кабинете находилось еще несколько человек.

— Слушаем внимательно, — обратился начальник к Герману.

— Я направлен к вам на работу, — твердым голосом отчеканил молодой специалист.

— Летчик?

— Нет, инженер, — ответил Герман.

— Крушинин? Герман Федорович? Ждем, ждем. Комнатку приготовили, это недалеко — в старом КДП. А пока можете посмотреть техдомик. Начальника, правда, нет: в командировке он.

Рузаев попросил командира вертолета Лашина:

— А ты, Дмитрий Иванович, проводи новенького, все равно вниз идешь.

— Добро, Андрей Васильевич.

Герман вышел первым, споткнулся о свои вещи, оставленные у двери в коридоре.

— Поставь их в пилотскую, никуда не денутся. Чего таскать...

— Спасибо, — с благодарностью произнес Герман, все больше и больше проникаясь доверием к этому человеку.

Крушинин и Лашин стали спускаться по тропинке вниз, где сквозь листву просвечивала шиферная крыша небольшого домика, а неподалеку от него стояло несколько красных маленьких вертолетов, похожих на жучков с обвисшими усиками.

— Из каких мест к нам? — спросил Дмитрий Иванович, нагибаясь к кусту малины и бросая в рот уже переспевшую ягоду.

— Родом с Дальнего Востока...

— Почти свой. А то тут до тебя были уже... Сбежали. Перспективы, говорят, нет никакой. Видал — пер-спек-тивы... — Лашин смешно растянул это слово, как бы прислушиваясь к нему. — А ты-то надолго?

Герман не знал, что и ответить.

...Распределение проходило, как обычно. Первыми комиссия пропустила всех льготников. Крупные аэропорты расхватили сразу. Конечно, работать на большой технике — это и была пер-спек-тива... А когда дошла очередь до Германа — просто выбирать уже было нечего.

Друзья успокаивали Германа, а он хорохорился, уверял всех, что это сбывается его давняя и заветная мечта. Лена, жена, вообще не одобрила это назначение. Ехать она наотрез отказалась. Он вспомнил долгую дорогу — перелет, пересадки, автобус, бескрайнюю тайгу, белое море у горизонта и твердо сказал:

— Мне здесь нравится!

Они миновали кочегарку с длинной железной трубой, удерживаемой тремя про-

висшими растяжками, обогнули кучу угля, поблескивающего слюдяными осколками, и вошли в техдомик.

Трое техников сидели на жестком массивном диване. Двое с киями почти на цыпочках передвигались вокруг биллиардного стола, долго и тщательно целились по шарам и досадливо махали рукой после неудачного удара.

— Что же это вы, братцы! У меня срочное санзадание, а к вертолету никто не подходит. Тут каждая секунда дорога! Кто готовил машину? — Лашин не скрывал своего недовольства.

— Я готовил, — продолжая целиться, отозвался один из играющих. — А никто не предупреждал, что санзадание. Спят там, наверху, а техник теперь виноват...

— Да тебя, Валера, разве в чем-нибудь обвинишь? Шары научился гонять целый день — только и всего. А деньги-то, между прочим, за работу платят. Обнагтели вы, ребята! — обобщил Лашин.

— Не шуми, Дмитрий Иванович, — вступил в разговор один из сидящих на диване. — Все в ажуре будет! Валерка, давай без лишних слов, быстро!

— Да иду, иду... — он положил кий и вышел на поле. — А мы с тобой летим от Агнево до Хоз, на лопасти мотаем облака... — донесся его громкий дурашливый голос.

— Вот — инженера принимайте, и за работу, — строго сказал Лашин.

\* \* \*

Начальник техучастка Прохоров неделю назад улетел получать самолеты. Странное все-таки дело: техника шагает семимильными шагами, а здесь еще думают: как перегнать Ан-2. Герман знал, что многие с явной недоброжелательностью относятся к этому новшеству. Больше всех возмущался Николай Степанович Кочинский. Его поддерживали многие. Конечно, с самолетами возни больше, но ведь и специалистов пришлют, и ангар, наверное, построят. А это что-то уже значит!

К аэродрому подтягивались авиатехники.

— Здорово, начальник! — польстил Крушинину Валерий Козырев.

Герман действительно оставался за Прохорова и должен был подготовить все необходимое для приема самолетов. За это время он убедился, что руководить людьми совсем не просто. Из всего запланированного удалось сделать совсем немного, а времени оставалось в обрез. Мелькнула мысль, что если туча не уйдет или не рассосется, то самолеты и сегодня не смогут прорваться через перевал. Но Герман сразу же отогнал ее, понимая, что оправдывает таким образом свою беспомощность. Он посмотрел на часы. Было уже двадцать минут десятого, а к работе никто не приступал.

— А ты чего опаздываешь? — прикрикнул он на добродушно настроенного Козырева.

— Кто, кто опаздывает? Я к Андрею Васильевичу захожу. Насчет угля. Ты лучше Степаныча тряхни. Слышишь — «козла» забивают. А я пошел готовить вертолет.

Все собрались в техклассе. Двое сражались в биллиард, а Кочинский и еще трое, устроившись за столом, играли в домино. Остальные азартно наблюдали за ними, болели за своих. Не было только Валентина Попова, который в ожидании первого запуска копался в своей лаборато-

рии. На редкость трудолюбивый и безотказный, он всегда находил себе дело.

Когда Крушинин вошел, все немного притихли, но продолжали игру.

— Заканчивайте, товарищи. Работы столько... — Герман с трудом скрывал свою растерянность.

— А что делать-то? — как бы не понимая, пожал плечами Степаныч.

— Вертолет ни один не готов, а в десять по плану вылет. Привязи вчера не докончили и аппаратуру после химии не домыли...

— Долго ли их готовить! Прогазовать успеем — вон Валеру попросим, он свой уже запустил. А ямы пусть те копают, кто согласился сюда самолеты брать, — хлопая костяшкой по столу, обрубил Николай Степанович.

Валентин появился за спиной Германа и, отодвинув его, вышел вперед:

— Ну, чего расселись! Правильно инженер говорит. Вы со своими играми всякую совесть потеряли. А ты, Степаныч, не мутит народ, понял?

— Ладно, ладно! Если тебе больше всех надо, то иди...

Валентин вырвал кий у одного из играющих, прицелился по желтому с коричневыми прожилками шару и ударил с такой силой, что шар подпрыгнул у борта, грохнулся на пол и покатился к ногам Крушинина. Герман наклонился, поднял его и несколько раз подбросил на ладони. Наступила мертвая тишина. Все следили за желтым шаром до тех пор, пока он не скатился на зеленое сукно.

Николай Степанович смеялся фишки, поднялся. За ним встали остальные.

Попов нервным движением бросил кий на стол. Выходя последним из комнаты, он приостановился в дверях:

— Ты, инженер, не расстраивайся... Трудно, конечно, с нами. Главное, учти — люди в основном хорошие, кроме некоторых... Сам разберешься.

Первый самолет все же прилетел после обеда. Свободные пилоты и техники столпились на перроне около техдомика и наблюдали за посадкой. Пришел и Рузаев. Для него это было поистине праздник: в душе Андрей Васильевич недолюбливал вертолеты, часто называл их «стрекозами». Рокот тысячесильного мотора навевал приятные воспоминания.

Рузаеву — бывшему военному летчику-истребителю, незадолго до конца войны из-за ранения пришлось переселиться на тихоходный По-2. На Сахалин он попал случайно, но, как это бывало со многими, увлекшись работой, задержался здесь надолго. Лет семь назад «по здоровью» его списали на землю и назначили начальником аэропорта. Оторванный от любимой работы, он заметно постарел. Его часто можно было видеть на взлетной полосе — рано утром, когда рабочий день только начинался, и вечером, когда затихал ласкающий слух гул моторов.

Рузаев с самого начала был против строительства аэропорта здесь, в Серебряковой Пади: уж слишком толкое место, ненадежное. Будучи сам летчиком он не мог не видеть всей бесперспективности этой затеи.

Начальник аэропорта стоял на рулежке и неотрывно смотрел на север. Оттуда должен был появиться самолет.

Подозел Кочинский:

— Здорово, Андрей Васильевич! Ждешь? — протягивая руку для пожатия, он посмотрел в ту же сторону.

— Привет, Степаныч! — Рузаев зачем-то снял очки и стал протирать стекла полкой

мундира. Под полуопущенными красноватыми веками просматривались встревоженные глаза.

— Смотришь, как миллиончики в болоте тонут? Интересное дело... Столько денег угрохать, а никому за это ничего... — криво усмехнулся Кочинский.

— Это ты верно, Степаныч... Миллионы! А виноват, конечно, я.

— Да брось, Андрей Васильевич, — немного испуганно протянул Кочинский, уже сожалея, что начал этот разговор, — уж больно убежденно и открыто винил себя Рузаев.

...Желтенький двукрылый Ан-2 легко коснулся полосы, пробежал метров сто, взревел, разворачиваясь на рулежку, и подкатил к ожидавшим его людям. Вертолетчики придирчиво осматривали «аннушку», трогали полотняную обшивку и, презрительно морщась, выражали друг другу свое полное разочарование. Из техников только Козырев подошел к самолету, подставил под крыло, плечо и легко приподнял его. Самолет качнулся, и все дружно рассмеялись. Раздался ехидный Валеркин голос:

— Слава богу, дождался! Ох и помучаемся теперь, братцы!

Открылась дверь, и показался Прохоров.

— Принимайте новую технику, — совсем невесело пробурчал он.

— Со старыми дырами, — в тон ему ответил кто-то из толпы.

Прохоров спрыгнул на землю и установил подножку. Стали выходить пассажиры с чемоданами и сумками. Их было немного — человек шесть взрослых и два ребенка.

\* \*

На отчетно-выборном собрании Крушинина избрали секретарем комсомольской организации. Его кандидатуру по рекомендации партбюро предпочли Лашин. Комсомольцы проголосовали единогласно. Собрание проходило на редкость бурно. Молодые авиатехники открыто говорили о трудностях, делились своими сомнениями, высказывали конкретные предложения. Кто-то из зала выкрикнул:

— Ангар сами построим! Подумаешь — денег нет. По весне можно поехать в любой заброшенный поселок и привезти...

— Что привезти? Гнилых дров? — перебил его другой голос. — Так их и здесь хватает.

Спорили до хрипоты, но ангар все-таки строить решили. Своими силами.

После собрания все поздравляли Германа. А Лашин, похлопав его по плечу, сказал:

— Проблем много. Но тебе, инженер, как говорится, и карты в руки. Твори, дерзай, думай. А мы тут с Андреем Васильевичем подумали, что если у тебя все толком пойдет, будем тебя в партию готовить... Так что — не подкачай, парень.

Герман часто вылетал в командировки. То надо было перегнать на материк вертолет для ремонта, то на точке устранить дефекты, то другая срочная работа подворачивалась — но молодой инженер на судьбу не жаловался. Он все больше и больше входил, что называется, во вкус.

Вскоре пришла радиограмма из авиационного предприятия. На совет командира приглашались Рузаев, Лашин, Прохоров, партийный и комсомольский секретари и председатель месткома. Прохоров пытался увернуться от этой поездки, ссылаясь на большое сердце. Но в конце

концов, не рискуя послушаться, оформил командировочное удостоверение. Особо не нравилось Прохорову то, что вместе с ним ехал Крушинин.

А для Германа поездка была как раз кстати. Представлялась реальная возможность решить вопрос с доком, достать чертежи и другую документацию, заручиться поддержкой руководства. Ему хотелось «выбить» запчасти для двух простаивающих вертолетов. Конечно, этими делами должен был заниматься Прохоров, но он всячески уходил от них, доказывая Лашину и Рузаеву, что все это забота высшего начальства.

Совет начался на следующий день в десять часов утра. Выступающие, несмотря на жесткий регламент, не укладывались в отведенное время: слишком много накопилось проблем. По всем основным вопросам были приняты конкретные решения, установлены сроки и назначены ответственные за их выполнение.

После окончания совета начальник АТБ вызвал на беседу Прохорова и Крушинина. Говорил он резко:

— Много у вас пушено на самотек. И не думайте, Александрович, оправдываться. Никаких объективных причин нет. Вижу только нежелание работать. Если завалите авиационные работы и лесопатруль, церемониться с вами никто не будет.

Прохоров не ожидал такого поворота. Еще больше ему было неудобно из-за того, что все говорилось в присутствии Крушинина.

— Можете, конечно, встать в позу, обидеться за чем, мол, при молодом инженере... — будто читая мысли Прохорова, продолжал начальник. — Но я считаю, что он тоже должен знать о серьезных претензиях к вам.

Наступила неловкая пауза. И вдруг Герман, прерывая затянувшееся молчание, произнес:

— А что, если нужные нам строительные материалы попросить у соседей?

— Больно ты им нужен. Скажи, какой находчивый, — недовольно буркнул Прохоров.

— Под лежачий камень вода не потечет, — вмешался в разговор хозяин кабинета.

— А что, мне больше всех надо? Вон Герман Федорович — он молодой, пусть на себя и взваливает все. А я лучше рапорт подам.

Александр Александрович исподлобья взглянул на начальника, ожидая, что тот ответит на его слова. А тот молча выдвинул ящик стола, достал лист чистой бумаги и положил перед Прохоровым. Прохоров медленно достал из кармана ручку и, пыхтя, как первоклассник над первым словом, написал рапорт об освобождении от занимаемой должности по собственному желанию. Потом, немного подумав, приписал: и по состоянию здоровья. Прохоров тут же ушел, понимая, что делать ему в кабинете начальника больше нечего.

— Правильно рассуждаете, Герман Федорович, — вернулся к начатому разговору начальник АТБ. — Надо поднимать комсомольцев, молодежь. Типовой док поможем достать, а дальше все зависит от вашей инициативы.

Приехав домой, Крушинин засел за проект. Чертил по вечерам разные варианты, составлял смету. Герман нередко задерживался на работе: обязанностей и забот у него все прибавлялось.

Жизнь отсчитывала время по своим, особым меркам...



Валентина СААКОВА

## МЕЧТЕ НАВСТРЕЧУ

1.

Мечтают мальчики о космосе,  
Глядят в простор из-под руки,  
Родной земли поляны росные  
Уже становятся узки.  
Им небо Родины подарено:  
С ладоней ласковых земных  
Та звездная стезя Гагарина  
Была проложена для них.  
А над землей, где птицы тенькают,  
Взлетает безотказный «Ан» —  
И может, будет он ступенькой  
Для взлета  
В звездный океан!

2.

А кто-то звездной целиной  
Пропашет сумрачное небо  
И мирного земного хлеба  
Посеет в космосе зерно.  
И колос, добрый и могучий,  
Взойдет, как свет в крошечной мгле,  
И преломлять на дружбу хлеб  
Землянин  
Инопланетян научит...

3.

Поляночка солнцем пропарена  
И там, на зеленом клину,  
Мальчишки играют в Гагарина,  
Как раньше играли в войну.  
И в синь самоделька-ракета  
Мечтою мальчишней летит,  
А станция в космосе где-то  
На землю родную глядит.  
И к ней, сквозь холодные хмари,  
Земной пробивается свет.  
И, кажется,  
Юный Гагарин  
Глядит ей с улыбки вослед!..  
Над миром — победное зарево,  
Идет поворот на весну:  
Мальчишки играют в Гагарина,  
Как раньше играли в войну.

## ГОД МИРА

Как голубь,  
Над планетой вольно рей,  
Пусть будет день грядущий  
Нам не страшен,  
Год мира,  
Год надежды матерей  
На то, что будет чистым  
Небо наше!  
Пусть всем народам  
Солнце мира светит,  
Пусть дышит луг,  
Листою машет лес,  
И пусть глаза  
Не закрывают дети  
От ужаса,  
Услышав гром с небес...  
Хочу, чтоб внук  
Под мирным солнцем вырос,  
Чтоб не был, как птенец,  
Подстрелен в лёт,  
Рождают женщины сынов  
Для мира,  
Для мира провожают их  
В полет.  
И есть у матерей  
Такая сила,  
Чтобы детей  
Они растить смогли —  
Летит над миром  
Голубь белокрылый  
Послом надежд  
Всех матерей земли!



# ПОКОРЯЯ ВЫСОТЫ ИСКУССТВА

Несколько лет назад на экраны нашей страны вышел кинофильм «Экипаж». Это была не первая кинокартина об авиаторах. Примечательно другое: фильм сразу же стал предметом оживленных дискуссий критиков. Мнения были разные, но все сходилось на том, что такого фильма у нас еще не было.

Одну из главных ролей в нем сыграл народный артист СССР, лауреат Государственной премии РСФСР Георгий Степанович Жженев. Сегодня он гость нашего журнала.

— Георгий Степанович! Первый традиционный вопрос: как вы стали актером?

— Свой творческий путь я начал на манеже. После окончания эстрадно-циркового техникума в Ленинграде несколько лет проработал акробатом в цирке. Там меня заметили кинематографисты и пригласили сниматься в фильме «Ошибка героя». Эта картина не оставила заметного следа, но в моей судьбе сыграла очень важную роль: в цирк больше не вернулся, поступил в Ленинградское театральное училище — в группу Сергея Аполлинариевича Герасимова. С тех пор я поклоняюсь и театру, и кинематографу. Сыграл свы-

ше восемьдесят ролей в кино, а в театре и того больше.

— Какая из этих ролей наиболее любимая?

— Наверное, стоит уточнить, какую роль можно считать любимой. На мой взгляд, это не та, что сыграна удачно и без особых усилий, а та, в работе над которой неизвестно чего больше — радости или огорчений. Роль, которая отняла у актера немало бессонных ночей, которой отданы все силы и нервы, пожалуй, и есть самая любимая. Для меня это Никита в пьесе «Власть тьмы» Льва Толстого. Я играл его в Ленинградском драматическом театре. А в кинематографе мне запомнился образ Вилли Старка в телевизионном фильме, поставленном по книге американского писателя Роберта Уоррена «Вся королевская рать». Вилли Старк — сложный человек, многогранный, а для актера, чем сложнее герой, тем интереснее работать.

— Как вы оцениваете свою работу в фильме «Экипаж»?

— Работалось мне очень интересно, поскольку это был своего рода эксперимент. Впервые снимался такой фильм. Многие потом обвиняли нас в неоправданном увлечении внешними эффектами. Но я с этим не согласен. Потому что для нас главным был не вопрос занимательности, а воплощение на экране живого человеческого характера. Мы стремились через наших героев показать все то лучшее, что есть в советском человеке, — самоотверженность и доброту, гуманность и, я бы сказал, надежность.

Фильм выполнил свою задачу. Он тепло и с любовью рассказывает о тех, кто посвятил себя прекрасной профес-

сии авиатора. Я просто преклоняюсь перед пилотами, перед этими необыкновенными людьми. Все свое уважение и восхищение я и старался донести до зрителя при работе над ролью командира экипажа Ту-154.

С этой кинолентой я побывал в составе советских делегаций почти во всех социалистических странах, а также в Дании, Норвегии, Японии, Испании, Тунисе. И везде фильм пользовался большим успехом.

— С какими трудностями вы столкнулись во время съемок?

— Трудностей было предостаточно. Как вы помните, в фильме происходят стихийные бедствия. Не всегда подобные сцены мы снимаем комбинированным способом. Кульминационный эпизод в зарубежном аэропорту снимался поблизости от Домодедова. И нашими ближайшими незаменимыми помощниками и консультантами стали московские авиаторы. Спасибо им огромное.

— Какое мнение о профессии авиатора сложилось у вас после фильма «Экипаж»?

— Для меня это было не первое знакомство с работниками Аэрофлота. В театре я играл пилота гражданской авиации в пьесе Алешина «Другая». В фильме «Остров Волчий» мой герой летал на вертолете. У меня среди авиаторов много друзей.

— И последний вопрос: что бы вы хотели пожелать вашим друзьям-авиаторам?

— Здесь я, наверное, не буду оригинален, поскольку все добрые пожелания схожи, — конечно, здоровья, удачи, чистого мирного неба и всегда — мягкой посадки.

Беседу записала  
М. КУЗНЕЦОВА.



## ВЕРТОЛЕТ Ми-6

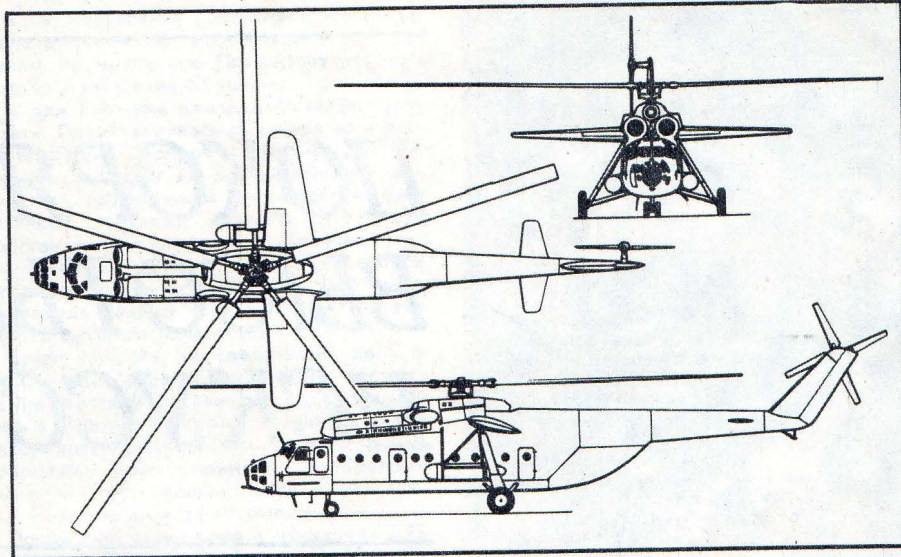
Вертолет Ми-6 сконструирован в 1957 году коллективом, которым руководил М. Л. Миль. В Аэрофлоте эксплуатируется с 1963 года. По своим размерам, мощности двигателей, грузоподъемности и летно-тактическим данным машина намного превосходит все отечественные и зарубежные вертолеты того времени.

Ми-6 предназначен для перевозки различной техники и грузов, в том числе крупногабаритных, массой до 12 тонн. Внешняя подвеска большой грузоподъемности (до 8 тонн) позволяет использовать машину в качестве летающего крана. Так, с помощью Ми-6 можно монтировать оборудование заводов, транспортировать и устанавливать буровые вышки, электромагниты, проводить множество других строительных работ. Он используется также и для перевозки людей.

Вертолет построен по одновинтовой схеме с рулевым винтом, оснащен двумя газотурбинными двигателями Д-25В мощностью по 5500 лошадиных сил.

Экипаж размещается в кабине, расположенной в носовой части фюзеляжа, и состоит из двух пилотов, а при необходимости — и штурмана, бортмеханика, радиста.

Грузовая кабина, находящаяся в центральной части фюзеляжа, в пассажирском варианте имеет съемные и откид-



ные сиденья для размещения 60 человек. При использовании санитарного варианта в ней устанавливаются 41 носилки. В задней части кабины расположены створки и трапы, открывающиеся с помощью гидроцилиндров с дистанционным управлением.

Для разгрузки несущего винта на больших скоростях полета на вертолете установлено крыло площадью 35 квадратных метров, несущее до 25 процентов нагрузки.

Шасси вертолета — трехопорное. Стойки передней и основных опор снабжены пневмомасляными амортизаторами. Пе-

редние двойные колеса — самоориентирующиеся.

Двигатели и главный редуктор расположены над потолком грузовой кабины. Несущий винт вертолета состоит из втулки и пяти цельнометаллических лопастей прямоугольной формы. Конструкция лопастей — с применением клеевых соединений. Рулевой винт вертолета — реверсивный, изменяемого в полете шага. Винт состоит из втулки и четырех прикрепленных к ней с помощью горизонтальных и осевых шарниров лопастей.

Для обеспечения безопасности полета на Ми-6 установлены противообледени-

## ВЕРТОЛЕТ Ми-10

Вертолет Ми-10, поступивший в эксплуатацию в 1967 году, был создан на базе вертолета Ми-6. Силовая установка, системы несущего и рулевого винтов, вентиляторная установка практически не имеют отличия от аналогичных систем вертолета Ми-6. Принципиальные схемы управления и гидравлическая система также подобны устройствам Ми-6. Средняя часть фюзеляжа Ми-10 — тоньше, а стойки шасси сильно удлинены, что дало возможность получить свободное пространство, обеспечивающее перевозку грузов высотой до 3,4 метра.

Ми-10 предназначен для транспортировки крупногабаритных грузов, жестко закрепленных под фюзеляжем, или свободно висящих на внешней подвеске.

Четырехколесное шасси с широкой колеей дает возможность «наруливать» на груз или подвозить его под фюзеляж, что упрощает процесс погрузки. Под фюзеляжем имеются гидравлические захваты, управляемые из пилотской кабины или с переносного пульта. Они позволяют поднять и закрепить груз. В носовой части фюзеляжа находится ка-

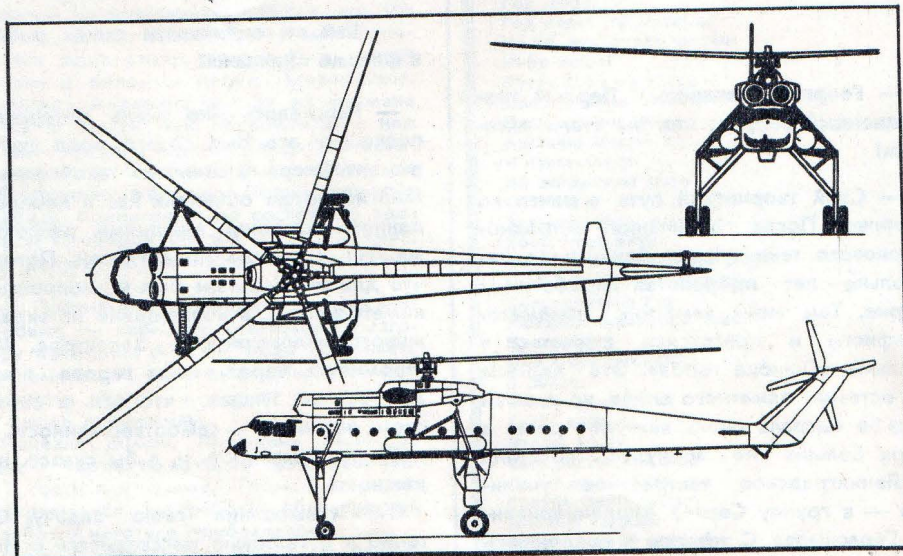
бина экипажа, состоящего из двух пилотов и бортмеханика. При полетах с грузом на внешней подвеске и при выполнении строительно-монтажных работ в экипаж включается оператор.

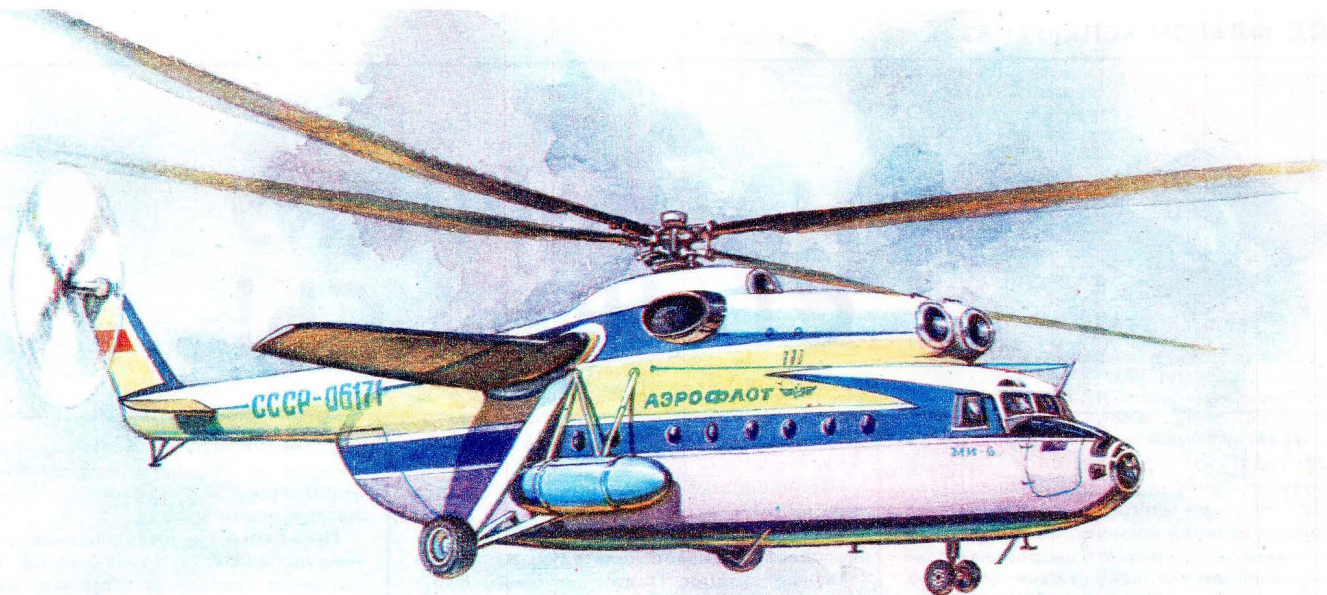
Центральная часть фюзеляжа служит грузовой кабиной, которая имеет длину 13,9 метра, ширину от 1,9 до 2,7, высоту от 1,6 до 2,2 метра. По бортам грузовой кабины расположены откидные сиденья для 28 пассажиров. Внутри гру-

зовой кабины могут транспортироваться мелкие грузы весом до трех тонн.

Шасси вертолета — четырехопорное, оно состоит из двух передних и двух главных опор с пневмомасляными амортизаторами.

На базе вертолета Ми-10 в 1965 году была создана модификация — Ми-10К. В отличие от Ми-10 она имеет более низкое шасси. Снизу носовой части фюзеляжа на Ми-10К установлена дополни-





тельные устройства (электротеплового действия) на лопастях обоих винтов, носках воздухозаборников, передних стеклах кабины летчиков и штурмана.

Управление вертолетом — двойное, в основном жесткой конструкции. Пилотажно-навигационное и радиооборудование позволяет осуществлять полеты днем и ночью, в сложных метеорологических условиях. На вертолете установлен автопилот, включенный в систему управления по дифференциальной схеме. Он предназначен для стабилизации полета по тангажу, крену и направлению.

Кроме того, автопилот имеет каналы стабилизации заданных высот и скорости полета.

Энерговооруженность вертолета Ми-6 позволяет продолжать горизонтальный полет при отказе одного из двигателей. При выключении обоих двигателей обеспечивается надежная посадка на авторотации.

### ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Длина вертолета с вращающимися винтами — 42 метра, диаметр несущего

винта — 35 метров, диаметр рулевого винта — 6,3 метра, ширина колеи шасси — 7,5 метра. Максимальная взлетная масса — 42,5 тонны, масса пустого вертолета — 27,2 тонны, максимальная коммерческая загрузка — 12 тонн. Максимальная скорость — 300 километров в час, крейсерская скорость — 200—250 километров в час. Максимальная дальность полета с дополнительными топливными баками — около 900 километров, динамический потолок — 4500 метров.

тельная подвесная кабина с органами управления. Пилот нижней кабины обращен лицом к хвостовой части машины. Он пилотирует вертолет при выполнении специальных монтажных и погрузочно-разгрузочных работ.

Вертолет Ми-10К оборудован системой внешней подвески, установленной внутри фюзеляжа на специальной раме, грузоподъемность системы — до 11 тонн при

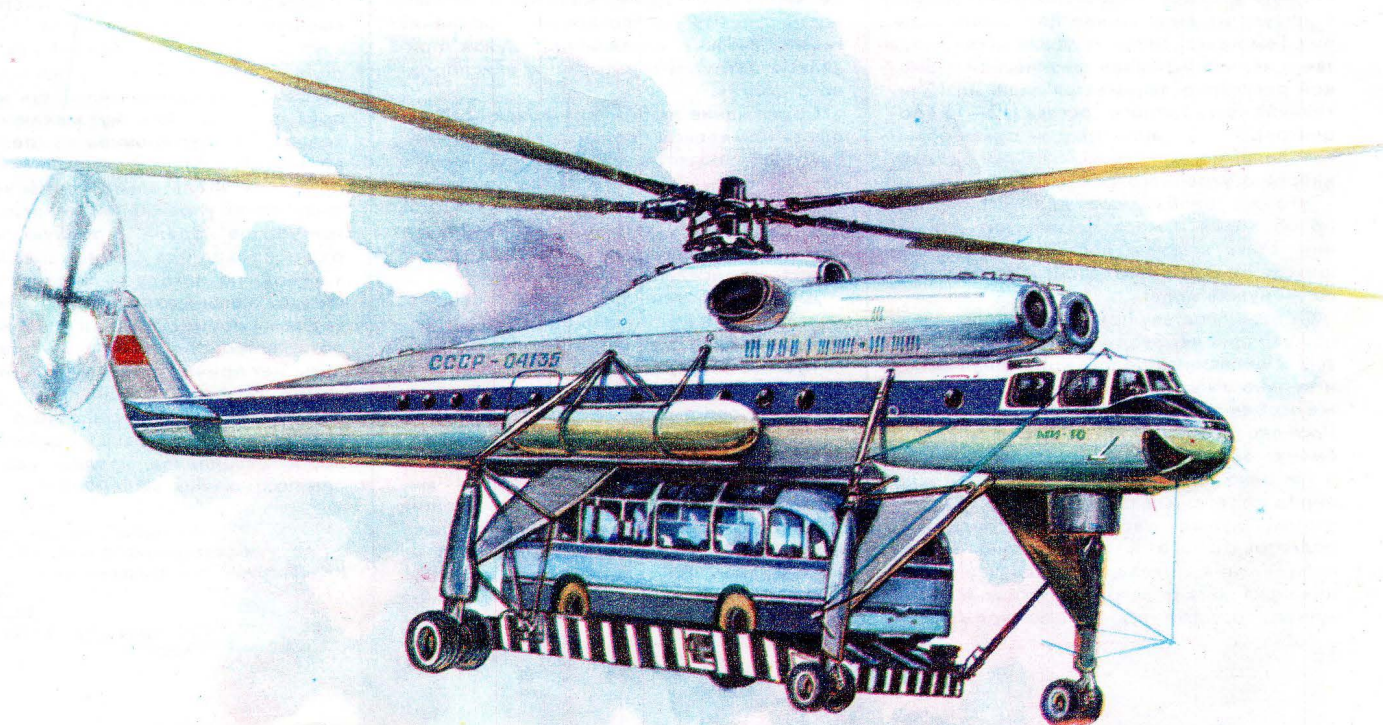
длине троса до 25 метров и 8 тонн — при длине троса до 40 метров.

### ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Длина вертолета с вращающимися винтами — 42 метра, диаметр несущего винта — 35 метров, диаметр рулевого винта — 6,3 метра. Ширина колеи шасси — 7,5 метра. Максимальная взлетная

масса — 43,4 тонны, масса пустого вертолета с внешней подвеской — 21,2 тонны, максимальная коммерческая загрузка — 12 тонн. Максимальная скорость — 235 километров в час, крейсерская скорость — 190 километров в час, максимальная дальность полета с максимальным грузом — 250 километров, динамический потолок — 3000 метров.

Под редакцией А. ЖУРАВЛЕВА.  
Рис. О. Андропова.





# НА ЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ!

Пятьдесят семь лет назад, зимой 1929 года, из репродукторов впервые прозвучал голос диктора Виктора Набокова, пригласившего радиослушателей на урок утренней физической гимнастики. Миллионы людей разного возраста с большим желанием влились в семью регулярно занимающихся зарядкой, включились в борьбу за здоровье, жизненную активность... И вскоре убедились в том, что физзарядка не только вовлекла их в мир физических движений, но и помогла вскрыть дремлющие резервы, сделала жизнь неизмеримо интереснее, дала новый импульс трудовой деятельности.

Физическая зарядка, активное движение — много благ несут они человеку. Замечательный советский летчик Герой Советского Союза М. Громов, отвечая на вопрос о том, что помогает ему в летном деле, всякий раз на одно из первых мест ставил физическую культуру. А в одном из своих интервью признался: «...Несмотря на свои 85 лет, я ежедневно по утрам двадцать минут занимаюсь физическими упражнениями. По своему опыту знаю — стоит забыть о зарядке, как застопориваются дела, тускнеют мысли, как что-то заклинивает душу».

Летчиков, штурманов, бортинженеров профессияльный долг, сознание такой необходимости. Однако, как показывает практика, это не стало еще осознанной необходимостью для каждого летного специалиста. Взять ту же физзарядку. Всякий знает, как важна она для пилота, как «включает» она его всякий раз в состоянии высокой работоспособности, мобилизует на выполнение полетного задания. Тем не менее проведенный анализ подтвердил, что утренней физической зарядкой регулярно занимается лишь незначительная часть летного состава (12—15 процентов). И причиной тому — самая обычная лень, нежелание многих преодолеть инерцию утреннего покоя.

Что же необходимо для того, чтобы приобщиться к миру физических движений, стать в ряды постоянно занимающихся утренней зарядкой? Прежде всего — нужна воля!

Летному составу при проведении утренней зарядки необходимо учитывать характер и величину предстоящих физических и нервно-эмоциональных нагрузок, а также особенности запланированных полетов. Нередко пилоты, летающие в первую смену, заявляют: «Нам не до зарядки, и так рано просыпаемся». А ведь именно перед полетами в первую смену, ранним утром, нужно «встряхнуть» организм, подготовить его к выполнению полетного задания. Правда, в этом случае утренней физической зарядка должна быть менее продолжительной по времени и

включать в себя более легкие упражнения.

Неоднократно доказано, что кроме бодрости и активности, утренняя физическая зарядка, воздействуя на психику человека, вызывает желательные положительные эмоции. Пилот, штурман, бортинженер, сделавший утреннюю зарядку, идет на полеты, не думая об экстремальных сторонах своей работы, да и в экипаже это сразу создает благоприятный микроклимат.

Обязательными условиями, необходимыми для получения эффекта от физических упражнений, является их систематичность и регулярность. Систематичность, к примеру, выражается в подборе отдельных упражнений и их сочетаний, а регулярность — в ежедневности занятий. Эффект, получаемый при использовании физических упражнений, находится также в прямой зависимости от длительности их применения. Словом, без осмысленного, сознательного отношения к физическим упражнениям результатов не достичь.

И еще одна немаловажная деталь: занятия утренней гимнастикой лучше проводить на открытом воздухе. Одежда должна быть свободной, на ногах — легкая обувь без каблук. При этом зарядке должны предшествовать гигиенические процедуры.

При выполнении физических упражнений очень важно владеть дыханием. Здесь должны участвовать грудная клетка (межреберные мышцы), диафрагма и передняя стенка живота. Вдох и выдох проводятся через нос. Даже малейшая потребность открыть рот во время выполнения гимнастических упражнений служит признаком затруднения дыхания, «кислородного долга».

Содержание любой физзарядки составляют комплексы вольных упражнений. Вначале следует выполнить упражнение на подтягивание, потом — на вращение, постепенно увеличивая амплитуду и скорость движения. Затем перейти к упражнениям на растяжение и силу — отжиманиям, приседаниям, прыжкам...

Для отработки физических качеств, обусловленных спецификой летной работы (памяти, внимания, тонкого мышечного чувства и т. д.) необходимо обязательно включать в зарядку специальные упражнения и спортивные игры. К примеру, типовой игровой вариант пятидесятиминутной зарядки может проводиться по следующему плану: шесть-восемь минут — ходьба, бег, общеразвивающие комплексы вольных упражнений; столько же времени — силовые упражнения на перекладине, брусьях; четыре-шесть минут — бег в медленном и среднем темпе (до одного километра); 25—30 минут —

спортивные игры; и, наконец, две-четыре минуты — ходьба в медленном темпе, упражнения в глубоком дыхании и на расслаблении мышц.

Последовательность упражнений, физическую нагрузку, объективное и субъективное состояние здоровья, да и сам уровень физической подготовки того или иного пилота должны строго контролироваться. Так, при выполнении физических упражнений нагрузку следует давать с таким расчетом, чтобы количество сердечных сокращений не превышало 110-220 ударов в минуту (минус возраст), а после окончания зарядки пульс должен составлять 120-150 процентов исходного уровня. Нагрузку следует повышать постепенно. Величина пульса может колебаться в каждой части зарядки, в зависимости от индивидуальных особенностей организма. Однако общая направленность воздействия тренировочных нагрузок должна осуществляться в соответствии с пульсовой кривой. Важно выработать умение полностью расслаблять мышцы, устанавливать спокойный ритм дыхания, что снижает частоту пульса, артериальное давление и другие вегетативные реакции.

И еще. Необходимо помнить, что при выполнении утренних физических упражнений не должно быть чрезмерной усталости, одышки и других неприятных субъективных ощущений. Зарядка должна вызывать умеренные физиологические сдвиги. При серьезном и творческом отношении к организации и проведению утренней физической зарядки можно добиться высокой ее эффективности, улучшения физического состояния, самочувствия и повышения работоспособности.

Итак, утренняя физическая зарядка должна проводиться регулярно и в любую погоду. Ее продолжительность не должна превышать 20—40 минут и включать в себя ходьбу, бег в умеренном темпе, общеразвивающие и специальные физические упражнения. Желательно, чтобы комплексы физических упражнений менялись каждые три-четыре недели. В теплую погоду зарядка проводится с обнаженным торсом, в холодную погоду — в спортивном костюме. Заканчивать зарядку необходимо водными процедурами: купанием, душем, обтиранием. А главное — всегда помнить: нет причин для «отдыха» от зарядки, кроме болезни. Физическая зарядка — слагаемое профессионального долголетия. Это ваше здоровье, социальная активность, дисциплина, крепкая семья, образец подражания вашим детям.

**Р. МАКАРОВ,**  
начальник кафедры физической  
и психофизиологической подготовки  
Кировоградского высшего летного училища,  
профессор;  
**В. ЕВДОКИМОВ,**  
врач медсанчасти училища



# ТРАДИЦИОННЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ



«В одном из выпусков телевизионного «Футбольного обозрения» была информация о том, что в Москве, в спартаковском Дворце спортивных игр, в Сокольниках проходил традиционный футбольный турнир — зимнее первенство Российского республиканского совета ДСО «Спартак». Нельзя ли рассказать об этом турнире на страницах журнала: какие цели он преследует, каков его регламент, какое будущее у этого зимнего футбольного первенства?

С уважением, **Абдухад ХАЛИЛОВ**, студент, г. Ленинабад».

«Двусторонняя игра — лучшая футбольная тренировка»: этот спартаковский девиз свято соблюдают вот уже несколько поколений спартаковцев. Родился он в далекие тридцатые годы, когда за «Спартак» играли все четыре брата Старостины, которых справедливо называют колумбами московского футбола. Игра эта тогда была сугубо летней, сезон длился с мая по сентябрь, а о том, чтобы играть ранней весной, поздней осенью или зимой, не могли и мечтать: не строили тогда спортивных дворцов под крышей. Вот и взяли спартаковцы на вооружение правило: тренироваться и играть, играть и тренироваться. Утром — тренировка, вечером — игра. Так было, когда спортивной базой команды был стадион «Красная Пресня», таким был распорядок дня на легендарном Ширяевом поле в Сокольниках, а затем и в подмосковной Тарасовке.

Новые возможности для московского «Спартака» открылись, когда в обжитых спартаковцами Сокольниках появился прекрасный игровой манеж под крышей. В январе-феврале, когда все столичные стадионы дремлют под снегом, а более-менее пригодного для игры поля не найдешь даже на Черноморском побережье, манеж стал поистине палочкой-выручалочкой при подготовке команды к новому футбольному сезону. Неоценимую помощь оказывает он не только для отработки игроками тех или иных технических приемов, но и служит доброй службой для упрочения новых игровых связей, обкатки техни-

ческих задумок и комбинаций, новинок в организации обороны и атаки.

Проверить, шлифовать и оттачивать все это лучше всего — в двусторонних играх. Вот почему и родилась идея о проведении зимнего турнира спартаковских футбольных команд мастеров. Первое такое первенство было разыграно ровно десять лет назад, в тяжелое для «Спартака» время. Дело в том, что в 1976 году в чемпионате страны спартаковцы заняли 15-е, предпоследнее, место и согласно условиям обязаны были перейти из высшей лиги в первую. Предстояло создать команду на полупустом месте, латать прорехи в составе (от прежнего осталось лишь шесть человек), пробовать новых футболистов, наигрывать между ними связи.

Для молодой, только что созданной команды этот первый турнир под крышей оказался как нельзя кстати. Во встречах с одноклубниками (а в Сокольниках съехались более десяти футбольных коллективов из разных городов России) Константину Бескову и Николаю Старостину удалось нащупать контуры той игры, которую они замыслили и сконструировали в мечтах и планах. Игры комбинационной, умственной, честной, способной дать благотворный импульс всему нашему футболу.

Говорят: от добра добра не ищут. Вот почему подготовку к очередному футбольному сезону и последующим за ним спартаковцы вновь перенесли в Сокольник. После того, как с помощью кроссов, соревнований на лыжах, различных игр на снегу закладывался прочный физический фундамент, команда не искала для контрольных матчей спарринг-партнеров на стороне, а всякий раз

приглашала в свой прекрасный манеж лучшие футбольные коллективы России на турнир, посвященный памяти одного из основателей московского «Спартака» — заслуженного мастера спорта СССР Александра Петровича Старостины. Этот выдающийся футболист в «Спартаке», сборных Москвы, РСФСР и СССР выделялся красивой, техничной и, как тогда говорили, мудрой игрой. Он был одним из главных героев знаменитого матча с басками в 1937 году, его мастерством восхищались знатоки футбола в Турции, Франции, Чехословакии — всюду, где играл Александр Старостин.

Из десяти традиционных зимних первенств российского «Спартака», пожалуй, самым запоминающимся стал турнир, приуроченный к пятидесятилетию ордена Ленина добровольного спортивного общества «Спартак». Зимой 1985-го игры проводились не только на манеже в Сокольниках, но и под сводами спорткомплекса «Олимпийский» на проспекте Мира. В Москву тогда съехались восемнадцать команд — весь цвет спартаковского футбола. В традиционной красно-белой форме на искусственном зеленом поле выходили «Атлантика» (Севастополь), «Уралон» (Элиста), «Сокол» (Саратов), «Балтика» (Калининград), «Автомобилист» (Красноярск), «Волгарь» (Астрахань), «Амур» (Благовещенск) и другие команды мастеров.

В день открытия турнира приветствовать участников пришли Николай Петрович и Андрей Петрович Старостины, многие ветераны команды, защищавшие цвета популярного футбольного клуба на протяжении многих сезонов. Среди них заслуженные мастера спорта, чемпионы Олимпийских игр Игорь Нетто, Анатолий Ильин, другие прославленные спартаковцы. Все они прошли в головной колонне во время торжественного открытия первенства и были тепло встречены любителями футбола.

Десятый юбилейный турнир в Сокольниках, завершившийся в канун нового футбольного сезона, впервые обрел статус международного соревнования. В гости к спартаковцам прибыли футболисты родственного клуба «Унион», постоянного участника чемпионатов Германской Демократической Республики. Тренеры команды из ГДР, как и наставники всех спартаковских команд — участники турнира, единодушно отметили огромную пользу зимнего первенства под крышей, дружно высказали пожелание сделать его традиционным международным, для чего приглашать на турнир два-три зарубежных клуба. И проведем его в будущем под сводами «Олимпийского», который способен принять многих любителей футбола. Ведь футбол, как заметил известный советский кинорежиссер С. Эйзенштейн, способен заставить соперничать стотысячную аудиторию. Можно ли сомневаться в том, что и в холодную зиму люди придут на стадион, чтобы отдать должное мастерам спартаковского футбола.

Б. ОРЛОВ





## НЕОБЫЧНЫЕ ПОЛОТНА

Более десяти лет работает в авиационно-технической базе Ханты-Мансийского авиапредприятия Сергей Владимирович Подкорытов. Он ведущий инженер технического отдела, настоящий специалист своего дела. Но это — днем, а вечерами, дома, придя с работы, Сергей Владимирович садится за... пяльцы. Да, да, вышивать, оказывается, любят не только женщины. Правда, вышивает Подкорытов не нитками, а бисером, но делает это виртуозно.

Началом своего столь необычного увлечения Сергей Владимирович считает знакомство с экспозицией Егорьевского краеведческого музея, где в числе других картин демонстрируется портрет Петра I, отдельные элементы которого вышиты бисером. Филигранная работа художника настолько поразила Подкорытова, что невольно захотелось самому попробовать из сотен и тысяч разноцветных шариков создать художественное полотно.

Так появилась первая работа — «Кармен». В процессе ее Сергей Владимирович разработал технологию шитья бисером, что, кстати, оказалось не таким уж и простым делом. Ведь каждая бусинка крепко-накрепко пришивается к холсту капроновой ниткой. Представляете, сколько труда нужно затратить, чтобы закрепить таким образом без малого двенадцать с половиной тысяч штук! Именно столько их пошло на одну из лучших работ С. Подкорытова «Олень в горах». Почти десять тысяч стеклянных шариков пришито на холсте, который самодельный художник назвал «Зимний этюд». Сколько бисера ушло на картины «Кармен» и «Тарас Шевченко», Подкорытов даже не считал.

— Мечтаю создать, а точнее, вышить бисером картину о гражданских авиаторах, о самолетах, — говорит С. Подкорытов. — Что это будет за полотно — пока не знаю, но мне хочется, чтобы понравилось оно моим друзьям-авиаторам.

Представляем три работы С. Подкорытова: «На охоте», «Зимний этюд», «Олень в горах».

