



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

8-86



ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

ТРАНСПОРТ ДЛЯ ВСЕХ

Воздушный транспорт уверенно вошел в жизнь советских людей, превратился в важную отрасль народного хозяйства. Его справедливо называют транспортом миллионов. Достаточно напомнить, что протяженность линий Аэрофлота, охвативших сегодня практически всю территорию нашей страны, превысила миллион километров. Только в одиннадцатой пятилетке на самолетах перевезено более полумиллиарда пассажиров.

Но перевозки пассажиров и грузов — лишь одна из сторон многогранной деятельности Аэрофлота. Он овладел, кроме того, десятками «профессий»: земледельца, геолога, строителя, нефтяника, картографа, лесовода, медика...

И с каждым годом продолжает овладевать все новыми для себя «специальностями». Да и сами объемы работ по применению авиации в народном хозяйстве постоянно растут.

С воздуха авиаторы обрабатывают ежегодно более 100 миллионов гектаров сельскохозяйственных угодий, охраняют от пожаров свыше 700 миллионов гектаров лесов и 150 миллионов гектаров оленьих пастбищ, выполняют аэрофотосъемочные работы на площади в несколько десятков миллионов квадратных километров. Самолеты и вертолеты Аэрофлота перевозят ежегодно свыше трех миллионов тонн срочных народнохозяйственных грузов и почты.

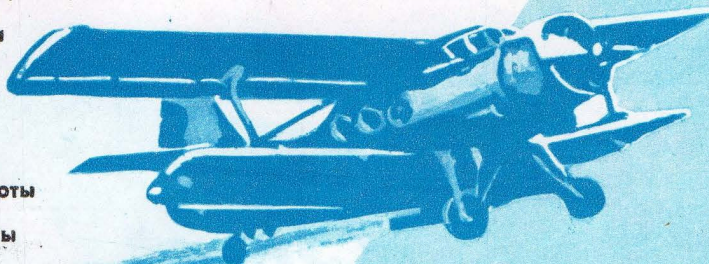
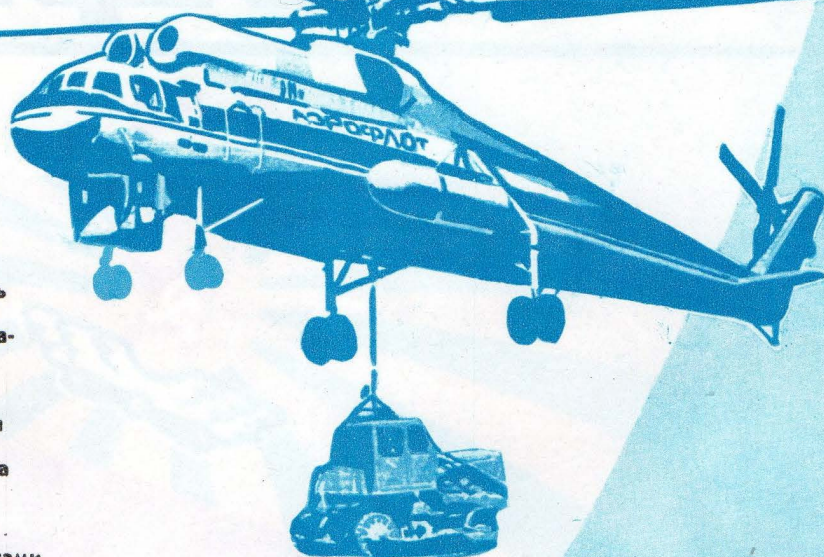
Труженики нашей крылатой отрасли всем сердцем восприняли решения июньского [1986 г.] Пленума ЦК КПСС, Обращение

Центрального Комитета КПСС к трудящимся Советского Союза

«Двенадцатой пятилетке — вдохновенный творческий труд советского народа!»

Идя навстречу

Дню Воздушного Флота СССР, они наращивают темпы и качество выполняемых работ, стремятся внести достойный вклад в реализацию заданий пятилетки.





ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ



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

№ 8 • август • 1986 г.

ИЗДАЕТСЯ С 1931 ГОДА

© «Гражданская авиация»

В НОМЕРЕ:

ЭНЕРГИЮ ЗАМЫСЛОВ — В ЭНЕРГИЮ ДЕЙСТВИЙ	2
ЮРКИН Ю. Стройка — высокие темпы	6
ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР: НОВЫЙ ПОДХОД	8
КУЧМЕНКО А. Остаться самим собой	13
ШАТАЛОВ В. Высокого Вам полета!	14
ШЕЛЕПОВ Г. Облик партиица	16
АНДРЕЕВ А. Все резервы — в действие	18
СТРАТ В. Совет бригады решил	20
КАЗАНСКИЙ И. Сухуми принимает гостей	21
МОХОВА М., САНДЕЦКИЙ В., ХОЛИН Е. Требование дня	22
ЗОВЕТ ГОРА МАГНИТНАЯ	24
ПОТЕМКИН В. Рождено летной практикой	26
ВЫСОТА. Журнал в журнале	28
КЛИМЕНКО П. Эстафета мастерства	31
ПЕТРЕНКО В. Чтобы не полегли хлеба	32
ПРОКОФЬЕВ Г. В награду — щедрость земли	33
АМОВА Г. Вечером после работы	34
ДУХНОВСКИЙ В. Твое свободное время	34
УНИЧЕНКО Г. За чистоту морской среды	36
ВОРКУ И. В интересах друг друга	37
СЕРГЕЕВ Е. Драгоценное достояние	38
ОСТАПЕНКО Ю. Вся жизнь в небе	39
«С ЧЕГО НАЧИНАЕТСЯ ЖАЛОБА...» Ответы и отклики	40
КАРПИЙ В. Эта далекая и близкая Антарктида (окончание)	41
ВЕРТОЛЕТЫ АЭРОФЛОТА	44
ДЕВИЗ — МАССОВОСТЬ	46

Главный редактор А. М. ТРОШИН.

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



НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: плакат художника И. ГУРОВА, посвященный Дню Воздушного Флота СССР.

ВЫСОКИЙ ДОЛГ АВИАТОРОВ

Для работников гражданской авиации стало доброй традицией встречать всенародный праздник День Воздушного Флота СССР новыми достижениями в труде. Мощный импульс повышения политической и трудовой активности работников Аэрофлота вызвали решения XXVII съезда КПСС, июньского (1986 г.) Пленума ЦК КПСС, Обращение Центрального Комитета КПСС к трудящимся Советского Союза о развертывании всенародного социалистического соревнования за успешное выполнение заданий двенадцатой пятилетки.

Решающей силой в выполнении намеченной партией конкретной программы является живое творчество масс. «Самое существенное, на чем сегодня необходимо сосредоточить всю силу партийного воздействия, — подчеркнул на съезде М. С. Горбачев, — это достижение понимания каждым человеком остроты переживаемого момента, его переломного характера. Любые наши планы повиснут в воздухе, если оставят равнодушными людей, если мы не сумеем пробудить трудовую и общественную активность масс, их энергию и инициативу».

В двенадцатой пятилетке воздушный транспорт будет развиваться высокими темпами. Пассажирооборот предстоит увеличить на 17—19 процентов, удельный расход топлива сократить на три-пять процентов. Стоит задача обеспечить своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в авиaperевозках.

Важнейшая роль в мобилизации авиаторов на выполнение этих планов принадлежит политорганам гражданской авиации, созданным в этом году по решению ЦК КПСС. Одна из важнейших задач, стоящих перед ними, — поднять на новый уровень, отвечающий требованиям дня, партийно-политическую работу в отрасли, оказывать постоянное партийное влияние на все стороны деятельности предприятий, организаций и учебных заведений Аэрофлота.

В каждом авиапредприятии сегодня четко определены задачи, вытекающие из решений XXVII съезда КПСС, пути и методы их решения. Широко развернувшееся в отрасли социалистическое соревнование за досрочное выполнение государственного плана 1986 года, повышение эффективности партийно-политической и идейно-воспитательной работы способствуют успешному выполнению производственных планов, укреплению дисциплины и организованности, росту активности авиаторов. Об этом наглядно говорят итоги работы Аэрофлота в первом полугодии текущего года. Многие авиаколлективы перевезли дополнительно к плану десятки тысяч пассажиров, сотни тонн срочных народнохозяйственных грузов.

Практика работы передовых авиаколлективов убедительно свидетельствует о том, что успех немалосмыслим без единства слова и дела, строгой исполнительской дисциплины. Она предполагает прежде всего, что каждый авиарботник, независимо от занимаемой должности, делает свое дело честно, добросовестно, с полной отдачей сил и знаний, с пониманием ответственности за общий результат.

Первостепенное значение партия придает тому, чтобы неуклонно, шаг за шагом улучшать все стороны жизни советских людей, создавать благоприятные условия для гармоничного развития личности, последовательно утверждать социальную справедливость. Претворяя в жизнь установки партии, командование авиапредприятий, партийные и общественные организации проявляют неуклонную заботу об улучшении условий труда и быта авиаторов, организации досуга, развитии спортивно-массовой работы.

Перестройка, которая идет сегодня во всей стране, обязывает каждого руководителя, каждого авиарботника повсеместно утверждать дух XXVII съезда партии, атмосферу деловитости и инициативы, творчества, принципиальности и самокритичности. Быть на уровне требований партии — высокий долг каждого авиатора.

ЭНЕРГИЮ ЗАМЫСЛОВ - В ЭНЕРГИЮ ДЕЙСТВИЙ

Всего около полугода прошло после XXVII съезда КПСС и чуть больше месяца — после июньского [1986 г.] Пленума ЦК. Срок, кажется, совсем небольшой, а ощущение такое, будто время утрило скорость своего хода, настолько динамично насыщено оно событиями.

Повсюду в стране заметны перемены. Процесс перестройки охватил все стороны общественной жизни — политическую, экономическую, духовную. Атмосфера требовательности, ответственности, правдивости, которая повсеместно утверждается партией, оказывает мобилизующее воздействие на все практические дела. Советские люди горячо откликаются на новаторские начинания, решительно их поддерживают, выступают за то, чтобы перестройка носила всеобъемлющий и конструктивный характер.

Глубокое воздействие на советское общество оказывает линия партии на развитие творчества масс как основы ускорения. Возрастает политическая и трудовая активность людей, укрепляются дисциплина и порядок. В стране наметилась устойчивая тенденция к повышению темпов развития народного хозяйства.

Партией поставлена задача — закрепиться на достигнутых темпах роста и далее их наращивать. Дело это реальное, но оно потребует больших усилий, особенно если учесть, что мы находимся еще в самом начале перестройки. Процесс этот не простой. Он требует серьезных перемен в мышлении кадров, в преодолении старых подходов и схем, в обеспечении единства слова и дела. Нужна действительная перестройка, а не ее иллюзия, когда на словах все ладно, а реальных изменений нет. Иными словами, необходим решительный поворот к новым методам работы, к отказу от штурмовщины и неорганизованности, к искоренению из сознания каждого рабочего и руководителя изжившего себя принципа: план — любой ценой. Вместе с тем надо твердо вести линию на поддержку всего здорового, что на деле означает перестройку, что соответствует решениям XXVII съезда. Превратить энергию смелых планов и замыслов в энергию практических действий — таково главное требование времени, такова стратегия и тактика движения вперед.

В реализации поставленных задач особая роль отводится двенадцатой пятилетке. Ведь от того, какой фундамент мы сможем заложить в эти годы, будут зависеть темпы социально-экономического развития всей страны, уровень благосостояния советского народа. Осуществление заданий пятилетки призвано преодолеть негативные тенденции, сложившиеся в развитии народного хозяйства в 70-х и начале 80-х годов, обеспечить реальный перелом во всех отраслях экономики и сферах деятельности, решительно перейти на путь интенсификации производства и повышения его эффективности на основе ускорения научно-технического прогресса.

Характерно, что план пятилетки по большинству количественных и, главное, качественных показателей выходит на верхний уровень заданий Основных направлений экономического и социального развития страны. Так, национальный доход возрастет на 124 миллиарда рублей против 79 миллиардов в минувшем пятилетии. Прирост промышленной продукции составит 200 миллиардов рублей вместо 133 миллиардов, а среднегодовой валовой продукции сельского хозяйства — 29 миллиардов против десяти.

На основе ускоренного развития экономики намечено осуществить крупную социальную программу. Повысятся реальные доходы советских людей, улучшится снабжение продовольствием, товарами народного потребления, расширится сфера услуг, продолжится работа по совершенствованию здравоохранения и образования. Будет построено 595 мил-

лионов квадратных метров благоустроенного жилья. На повышение благосостояния народа намечено направить примерно четыре пятых национального дохода. Вместе с тем на необходимом уровне будет поддерживаться оборонная мощь страны.

В условиях возрастающих темпов развития экономики особое значение в двенадцатом пятилетнем плане придается организации четкой и слаженной работы всех отраслей транспортного комплекса. Объем перевозок грузов всеми видами транспорта планируется увеличить на 17 процентов. Намечены более рациональные грузопотоки по отдельным видам транспорта. Упор сделан на рост эффективности работы транспортных отраслей, внедрение в производство технологий, которые обеспечивают повышение пропускной и провозной способности наземных и других коммуникаций, экономии топлива. На развитие и укрепление материально-технической базы транспорта направляется 62 млрд. рублей капитальных вложений. Это позволит существенно переоснастить транспорт прогрессивной техникой, новыми видами локомотивов, судов, самолетов, автомобилей.

Первостепенное внимание уделяется улучшению пассажирских перевозок, повышению качества обслуживания пассажиров, которые все еще вызывают многочисленные жалобы. Подчеркивается, что в этом деле не нужны крупные дополнительные ресурсы. Работникам транспорта надо просто проявлять элементарную заботу о человеке. Причем, проблема эта существует не только на железнодорожном транспорте. Не менее остро она стоит на всех его видах, в том числе и на воздушном.

Обращаясь к трудящимся Советского Союза широко развернуть всенародное социалистическое соревнование за успешное выполнение заданий двенадцатой пятилетки, Центральный Комитет КПСС подчеркнул, что новая пятилетка на всех направлениях развития страны станет поворотной, и что воплотить в жизнь намеченные планы можно лишь напряженным трудом.

Призыв партии нашел горячий отклик в сердцах советских людей. Вместе со всем народом активно включились в практическое осуществление намеченных планов и работники дважды орденоносной гражданской авиации. Авиарботники хорошо понимают, что двенадцатая пятилетка носит переломный характер не только в масштабах всей страны, но и для каждой отрасли народного хозяйства, для каждого предприятия, каждого трудового коллектива. Отсюда — стремление не упустить время, постоянно наращивать темпы и объемы работ, исключить возможные сбои, повсеместно добиваться безусловного достижения намеченных рубежей.

В соответствии с заданиями пятилетки основной показатель работы воздушного транспорта — пассажирооборот — должен возрасти на 17—19 процентов и превысит триллион пассажирокилометров. На самолетах и вертолетах намечено перевезти 580 миллионов пассажиров и около 16 миллионов тонн грузов и почты. Авиаторы по-прежнему примут активное участие в реализации Продовольственной и Энергетической программ, в строительстве и реконструкции важнейших народнохозяйственных объектов. Дальнейшее развитие получат международные воздушные связи, которые уже сегодня поддерживаются почти со 100 странами мира.

Следует подчеркнуть, что условия, при которых придется работать гражданским авиаторам в двенадцатой пятилетке, существенно отличаются от ситуации прежних лет. Если раньше плановые задания могли быть скорректированы в сторону уменьшения или выполнены путем привлечения дополнительных ресурсов, включая самолето-вертолетный парк и

лимиты на авиатопливо, то теперь этой практике поставлен прочный заслон. Более того, восемьдесят процентов прироста всех объемов работ намечено получить за счет повышения производительности труда, а удельный расход топлива при этом — сократить на 3—5 процентов.

В гражданской авиации развернулась активная работа по интенсификации использования основных производственных фондов, прежде всего самолетов и вертолетов, улучшению планирования и управления, совершенствованию хозяйственного механизма. Авиационная техника более рационально распределяется по авиалиниям и регионам страны, принимаются энергичные меры по ускорению оборачиваемости парка воздушных судов, увеличению производственного налета часов на каждый самолет и вертолет, повышению их коммерческой загрузки. Все это способствует улучшению конечных результатов работы управлений и авиапредприятий, однако успокаиваться не следует. Наряду с положительными тенденциями имеются и такие факты, когда потребности населения и заинтересованных отраслей народного хозяйства в авиационном обслуживании удовлетворяются далеко не полностью. Нередко самолеты и вертолеты уходят в рейсы с неполной загрузкой, а пассажиры не могут приобрести билет. Порою велики простои авиационной техники на обслуживании и в ремонте, а соответствующие авиаспециалисты смотрят на это сквозь пальцы. В условиях перестройки работы отрасли на режим ускорения такие явления не могут быть терпимы.

С 1987 года гражданская авиация переходит на новые условия хозяйствования. Будут существенно расширены права авиапредприятий. Они получат больше самостоятельности в решении производственных и социальных вопросов. Уменьшится число показателей плана, утверждаемых сверху. Совершенствуются и сами показатели, которые нацеливаются не на пресловутый «вал», а на достижение с наименьшими трудовыми и материальными затратами наивысшего народнохозяйственного и социального эффекта. Сейчас в отрасли проводится экономический эксперимент, который подтверждает, что избранный путь верен. Между тем не все еще хозяйственные руководители проникли осознанием необходимости перестройки. Некоторым явно не по душе вводимые новшества. Им хотелось бы отсидеться в тиши кабинетов и не утруждать себя лишними хлопотами. Как подчеркнуто на Пленуме ЦК КПСС, мы не можем и не будем мириться с теми, кто пытается тащить нас назад, кто стремится тиражировать прежние подходы и ошибки.

Жизнь убедительно показывает, что уверенно двигаться вперед можно лишь на базе современной техники и технологии. Этой проблеме отводится важное место в планах отрасли на двенадцатую пятилетку. Намечено значительно расширить использование самолетов Ил-86 и Як-42, увеличить число аэродромов, оснащенных автоматизированными системами управления воздушным движением, создать ряд новых зональных центров автоматизированной системы продажи авиабилетов и бронирования мест в самолетах — «Сирены-2», осуществить ряд других мероприятий по внедрению в производство достижений научно-технического прогресса. С учетом этого будет строиться и инвестиционная политика, предусматривающая первоочередное выделение капитальных вложений на наиболее перспективные направления, без которых невозможно обеспечить перестройку в работе.

Особого внимания потребует подготовка к приему новой авиационной техники. В двенадцатой пятилетке на эксплуатацию должны поступить пассажирские самолеты Ил-96-300 и Ту-204, грузовые Ан-72 и Ан-74, сельскохозяйственный Ан-3. Появятся и новые вертолеты. Успешное освоение новой техники немыслимо без укрепления наземной базы авиапредприятий, повышения профессионального уровня летного и инженерно-технического состава, наконец, пересмотра сложившихся взглядов и представлений об организации производственных и технологических процессов. Другими словами, необходима качественно иная техническая, экономическая и нравственная основа в этой напряженной, большой работе. И эту основу необходимо формировать и закладывать как в планы мероприятий, так и в сознание авиаторов уже сейчас, на старте новой пятилетки.

На современном этапе с особой остротой выдвигается задача всемерного усиления режима экономии и бережливости. Мы подошли к такому рубежу, когда любая, даже на первый взгляд самая незначительная бесхозяйственность оборачивается невосполнимыми потерями. Вот почему в каж-

дом авиапредприятия, на каждом рабочем месте нужно объявить беспощадную борьбу расточительству, установить самый строгий режим экономии материальных, трудовых и топливно-энергетических ресурсов, особенно дефицитного авиационного топлива. Надо прямо сказать: успех пятилетки самым непосредственным образом связан с тем, как используется авиатопливо, каков его удельный расход на единицу выполненной работы, как организована борьба за его сохранность и экономию.

Принимая меры к перестройке работы отрасли, очень важно за проводимыми мероприятиями не упустить из виду авиапассажира, того конкретного человека, во имя которого и должны прежде всего трудиться гражданские авиаторы. Речь идет об улучшении обслуживания населения как в аэропортах, так и на борту самолетов, о постоянной работе по обеспечению высокой безопасности и регулярности полетов. Давно минуло то время, когда пассажир довольствовался лишь тем, что смог достать авиабилет на нужный ему рейс и без особых неурядиц добрался в аэропорт назначения. Сегодня он ожидает от Аэрофлота гораздо большего. Причем вопрос стоит не только о корректности, выдержке и внимании к людям со стороны авиаработников, хотя это весьма важные элементы культуры обслуживания. Необходима серьезная перестройка всего авиасервиса, как того требуют решения XXVII съезда КПСС и Комплексная программа развития производства товаров народного потребления и сферы услуг.

Июньский [1986 г.] Пленум ЦК КПСС с предельной прямотой и откровенностью выдвинул задачи перестройки партийной работы. Ее смысл состоит в повороте к людям, к живому конкретному делу. Только поставив в центр партийной работы человека с его проблемами и радостями, интересами и потребностями, можно решить поставленные XXVII съездом КПСС задачи.

Идеи перестройки с пониманием восприняты партийными организациями, коммунистами Аэрофлота. Энергичнее стали решать многие практические вопросы. Поднялся уровень откровенности и остроты в постановке проблем, оживилась критика и самокритика. Существенную роль в этом сыграло принятое ЦК КПСС решение о создании в гражданской авиации политических органов, которые совместно с партийными и общественными организациями активно влияют на формирование в авиаколлективах обстановки высокой требовательности и зыскательности, творческой инициативы и активности.

Партия нацеливает и дальше неустанно работает над тем, чтобы здоровая атмосфера в нашем обществе укреплялась, пускала глубокие корни. Необходимо настойчиво бороться со всем, что мешает этому процессу. Особое значение приобретает целенаправленная работа по укреплению дисциплины и порядка, искоренению такого социального зла, как алкоголизм и пьянство. Всячески поощряя честный и добросовестный труд авиаработников, следует активизировать борьбу с нетрудовыми доходами, строго зыскать с тех, кто пытается жить за счет других, в ущерб обществу.

Центральный Комитет КПСС, Совет Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ приняли Постановление «О Всесоюзном социалистическом соревновании за успешное выполнение заданий двенадцатой пятилетки». В нем четко и ясно формулируются задачи трудового соперничества, выдвигаются пути и средства достижения соревнующимися конечных результатов. Задача руководителей авиаколлективов, политработников, партийных и общественных организаций Аэрофлота — сделать все для повышения уровня организаций соревнования в отрасли, искоренения в нем формализма и надуманных починов. Вместе с тем ни одно ценное начинание не должно оставаться без внимания и поддержки, ни один действительный успех — без широкой гласности и практического повторения опыта передовиков.

Двенадцатая пятилетка набирает силу, обретает размах. Начало ее трудовой биографии совпадает с важной вехой в продвижении Советского государства по пути экономического и социального прогресса — 70-летием Великого Октября. Центральный Комитет КПСС выражает уверенность, что советский народ встретит эту славную дату новыми успехами в труде, в совершенствовании всех сторон жизни нашего общества. Нет сомнения в том, что гражданские авиаторы также внесут весомый вклад в реализацию поставленных партией задач, уверенно выйдут на рубежи, которые определены XXVII съездом и июньским [1986 г.] Пленумом ЦК КПСС.

В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ

РИТМ РАБОЧИХ БУДНЕЙ

Стратегия ускорения. Сегодня это емкое понятие прочно вошло в нашу жизнь, стало концентрированным выражением задач, поставленных XXVII съездом КПСС. И суть его проявляется прежде всего в активизации человеческого фактора, в стремлении каждого труженика работать с наивысшей отдачей.



Более семи лет летает командиром самолета Ан-24 пилот 1-го класса, член партбюро летного подразделения А. Ильин. Экипаж, которым он руководит, в Симферопольском авиапредприятии признан лучшим. На снимке: бортмеханик В. Жданов, второй пилот И. Азаркевич, штурман В. Кордончик и командир самолета А. Ильин после очередного рейса.

В коллективе Сочинского авиапредприятия большим уважением пользуется старший диспетчер «Интуриста», ударник коммунистического труда Светлана Арамян. Всегда приветливо, с заботой и вниманием встречает она многочисленных зарубежных гостей, прилетающих на отдых в наивасские здравницы.

В одной из лабораторий Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации работают младшие научные сотрудники Н. Андреева (слева) и Г. Крылова.



Да, сегодня во всех сферах нашей жизни происходит крутой поворот. Самый строгий счет предъявляется и к работникам гражданской авиации, конкретному вкладу каждого из них в решение общенародных, общегосударственных задач. Решительно бороться с инерцией мышления, смело отказываться от устаревших методов работы, проявлять высокую общественную активность — вот что требуется от нас, что-



бы в конкретное дело превратились намеченные партией планы.

Стратегия ускорения. Для многотысячного отряда работников гражданской авиации она выражается в полном удовлетворении нужд народного хозяйства и населения в авиационных перевозках, снижении материальных и трудовых затрат, обеспечении высокой безопасности и регулярности полетов, повышении культуры обслуживания пассажиров. В этой напряженной работе не должно быть равнодушных, стоящих в стороне. И труженики отрасли всем сердцем воспринимают атмосферу деловитости, утверждающуюся в стране, стараются работать как можно лучше.

Об этом свидетельствуют сообщения с мест, поступающие в редакцию. К примеру, на ташкентском авиаремонтном заводе № 243 гражданской авиации накопленный ранее опыт умелой организации производства, совершенствования технологических процессов, освоения новой техники и оборудования сегодня становится достоянием всех заводчан. Исключительно за счет подъема производительности труда здесь обеспечивается рост объема ремонтируемой авиационной техники. И решающее слово в этом деле принадлежит дальнейшему распространению на предприятии бригадных форм организации труда.

Успешный старт в первом году двенадцатой пятилетки взят и работниками Домодедовского производственного объединения гражданской авиации. «Резервы — под рукой» — вот девиз домодедовцев, сосредоточивающих свои усилия на повышении качества работы, бережном отношении к материальным ресурсам.

Добрые вести поступают сегодня из Симферополя, Иркутска, Сочи, многих других городов. Трудовым будням передовиков нашей отрасли посвящается фоторепортаж корреспондентов журнала В. Гребнева, А. Мохова и М. Ольхина.



Заслуженным авторитетом пользуется в коллективе Домодедовского производственного объединения гражданской авиации старший диспетчер информационно-справочной группы А. Лобова. Она член профкома служб производства, наставник молодежи. На снимке: А. Лобова (слева) помогает освоить сложную информационную технику молодой дежурной телеканала Л. Варламовой.



Цех ремонта авиадвигателей на заводе № 243 гражданской авиации — один из лучших. Благодаря внедрению бригадной формы организации труда здесь удалось за последнее время значительно повысить качество ремонта техники, сократить его сроки.

Успешно начал двенадцатую пятилетку экипаж самолета Ту-154 Иркутского авиапредприятия, который возглавляет пилот 1-го класса, коммунист А. Соловьев. На счету этого коллектива сотни килограммов экономленного авиатоплива.



СТРОЙКАМ — ВЫСОКИЕ ТЕМПЫ

Ю. А. ЮРКИН,
заместитель министра гражданской авиации,
кандидат технических наук

Руководствуясь решениями XXVII съезда КПСС, наша отрасль в своей деятельности ориентируется на кардинальное повышение технического уровня производства, концентрацию ресурсов на приоритетных направлениях научно-технического прогресса с целью выигрыша во времени, достижения высокой экономической отдачи, существенного повышения производительности труда, коренного улучшения дел в капитальном строительстве. Поступление новой авиационной техники требует комплексного развития наземной базы, строительства и модернизации производственных объектов авиапредприятий. В последние годы на эти цели было израсходовано около полутора миллиардов рублей. Введены в эксплуатацию новые взлетно-посадочные полосы в Тюмени, Якутске, Владивостоке, Краснодаре, Новокузнецке, других аэропортах. Общая пропускная способность аэровокзалов увеличилась более чем на шесть тысяч пассажиров в час. Введены новые вокзалы в Ереване, Сухуми, Красноярске, Якутске и другие. Они отвечают всем современным требованиям к обслуживанию пассажиров.

Первостепенное внимание уделялось строительству объектов автоматизированных систем УВД. Закончено строительство основных объектов комплексов «Стрела» в Ростове, «Трасса» в Симферополе, «Старт» в Толмачево, Куйбышево, Хабаровске, Ереване, Краснодаре. Введен ряд комплексов вторичной радиолокации (например, в Минске, Уфе, Ташкенте, Ленинграде, Риге).

На строительстве объектов Московского авиаузла освоено более ста миллионов рублей. Успешно справились с выполнением планов капитального строительства Коми, Тюменское, Якутское управления.

Проделанная работа дала возможность несколько улучшить обеспеченность авиапредприятий аэровокзалами, грузовыми комплексами, объектами авиатехбаз, служб ГСМ. Однако в целом эта обеспеченность недостаточна и не превышает 50 процентов от нормативной. Капитальное строительство в отрасли пока остается одним из слабых звеньев. Все еще велико количество од-

новременно строящихся объектов — в годовом плане их свыше тысячи. Не сокращается незавершенное строительство, его уровень в полтора раза выше нормативного. Строительство ряда важных объектов недопустимо затянулось. Среди них — самолето-ремонтный корпус завода № 400, главный вычислительный центр и служебно-пассажирский комплекс Главного агентства воздушных сообщений, комплекс аэропорта в Комсомольске-на-Амуре, объекты аэропорта в Хабаровке. Систематически не выполняются планы строительства Центральной клинической больницы в Москве. Неоправданно затянулось сооружение санатория в Крыму. На этих объектах с начала строительства недоосвоено около 40 миллионов рублей. Не обеспечили выполнение плана по освоению лимитов капитальных вложений Белорусское, Дальневосточное, Западно-Сибирское, Казахское, Молдавское, Московское транспортное и ряд других управлений гражданской авиации. В результате за минувшую пятилетку в целом по отрасли недоосвоено около 70 миллионов рублей. Медленно увеличивается доля капитальных вложений на техническое перевооружение и реконструкцию. Низкими темпами наращиваются объемы работ, выполняемых хозяйственным способом.

Неудовлетворительное положение дел с капитальным строительством прежде всего объясняется недостаточно активной позицией руководителей территориальных управлений и авиапредприятий, их слабым взаимодействием с подрядными организациями. Требуется улучшения организация этого важного государственного дела в Управлении капитального строительства министерства. Многие зависят также от Главного управления заказа и снабжения авиационной и наземной техникой, которое не смогло обеспечить ряд строек необходимым оборудованием в требуемом объеме и в установленные сроки.

В осуществлении строительной программы отрасли важная роль отводится производственному строительно-монтажному объединению «Авиастрой». Его строительные организации способны выполнять сложные и ответственные рабо-

ты — от возведения объектов автоматизированных систем УВД до строительства жилья и учреждений соцкультбыта. Наиболее успешно работают строительно-монтажные управления № 3, № 11, № 16. Вместе с тем мощность «Авиастроя» еще не обеспечивает потребности отрасли в капитальном строительстве.

Совершенствуется деятельность Государственного проектно-изыскательского и научно-исследовательского института «Аэропроект». Это находит отражение в улучшении качества проектирования, применении в проектах новейших достижений науки и техники. В одиннадцатой пятилетке институтом разработаны и внедрены в проекты технические решения, позволившие снизить сметную стоимость строительства, достигнуть экономии металла и цемента. Разработаны проекты на строительство аэровокзалных комплексов в Баку, Омске, Улан-Баторе, грузового комплекса в Шереметьево и других объектов. Однако качество технической документации, разрабатываемой институтом, порой заслуживает критики. Так, были допущены серьезные промахи в проектах для аэропортов Уфа и Толмачево, а также в некоторых типовых проектах. Отдельные типовые проекты при проверке оказались устаревшими. Недостаточен уровень научного сопровождения институтом внедрения новых видов изделий и оборудования.

Несмотря на то, что лимиты капитальных вложений на строительство жилья в одиннадцатой пятилетке освоены полностью, а план по вводу общей площади жилых домов выполнен на 137 процентов, потребность в жилье остается высокой: обеспеченность ею авиаработников в среднем составляет 81 процент. Не полностью удовлетворяется спрос и на места в детских дошкольных учреждениях, пионерских лагерях, в больницах, профилакториях. Недостает посадочных мест на предприятиях общественного питания.

Совершенно очевидно, что для выполнения решений XXVII съезда КПСС по ускорению социально-экономического развития страны, необходимо принятие

дополнительных мер, направленных на совершенствование капитального строительства, повышение его эффективности. Надо сконцентрировать капитальные вложения на решающих участках, перенести центр тяжести со строительства новых объектов на техническое перевооружение и реконструкцию существующих, сокращение сроков и повышение качества строительства.

Возьмем, например, обеспеченность отрасли аэровокзалами, соответствующими нормам для обслуживания пассажиров самолета Ил-86. За двенадцатую и тринадцатую пятилетки их число должно возрасти до 32, сейчас же полностью готовы только девять. Чтобы обеспечить реконструкцию или расширение оставшихся 23, по-видимому, необходимо сократить строительство новых аэровокзалов до минимума. Инициативу в этом направлении должны проявить ГУАРП МГА и территориальные управления. Значительную часть капитальных вложений необходимо направить на реконструкцию взлетно-посадочных полос, довести их до норм, обеспечивающих эксплуатацию перспективных типов воздушных судов Ил-96 и Ту-204.

В двенадцатой пятилетке из общей суммы капиталовложений на реконструкцию и техническое перевооружение авиапредприятий направляется 53,4 процента. Это значительно больше, чем выделялось в предыдущей пятилетке. Также запланировано снизить продолжительность строительства, в дальнейшем доведя сроки до нормативных. Не исключено, что отдельные объекты, на которых систематически не выполняются планы строительства, будут временно консервированы.

Следует учесть, что, начиная с 1987 года, будет взиматься в доход государства плата с заказчиков в размере трех процентов стоимости основных производственных фондов, не введенных в действие в установленный срок, а с подрядных строительного-монтажных организаций — в размере трех процентов от кредита на затраты по незавершенным работам. Кроме того, в союзный бюджет будут возмещаться затраты на разработку проектно-сметной документации, неиспользованной в строительстве в плановый срок. Эти отчисления будут прямо влиять на результаты хозяйственной деятельности предприятий. Предусмотрены также меры, стимулирующие заинтересованность всех участников строительства в техническом перевооружении и реконструкции действующих производств.

Более сорока процентов выделенных на двенадцатую пятилетку капиталовложений направляется на завершение строек, начатых в одиннадцатой пятилетке. Перед УКС МГА, территориальными управлениями, авиапредприятиями стоит ответственная задача при разработке проектов планов строительства рассмотреть совместно с Советами Министров Союзных республик, исполкомами Советов народных депутатов вопросы ввода объектов строго в нормативные сроки. Предстоит же построить и реконструировать одиннадцать взлетно-посадочных полос для приема самолетов Ил-62,

Ил-86, Ту-154, аэровокзалы с общей пропускной способностью более двадцати тысяч пассажиров в час, объекты автоматизированных систем УВД «Стрела», «Трасса», «Старт», ангарные комплексы. Многие будут зависеть от оперативности, четкости работы ГУЗСАНТ МГА.

Основной задачей ГПИИНИИ «Аэропроект» следует считать повышение качества проектов, переход на научно обоснованное проектирование, опирающееся на глубокий технико-экономический анализ. Проекты должны не догонять, а опережать достигнутый технический и технологический уровень строительства, предусматривать снижение его стоимости за счет применения новейших средств и методов. Примером может быть широкое применение легких металлических конструкций, обеспечивающее ускорение темпов, упрощающее монтажные работы, снижающее себестоимость строительства. Должны стать нормой оценка качества проектов, вариантное и конкурсное проектирование. Необходимо повысить действенность авторского надзора.

Пора переходить от слов к делу для дальнейшего развития хозяйственного способа строительства. Объемы выполняемых хозяйственным способом строительного-монтажных работ должны быть увеличены на 25—30 процентов.

Объединению «Авиастрой» предстоит за пятилетку увеличить объем подрядных работ в полтора-два раза, а к 2000 году — в два-три раза. Для этого планируется как создание новых строительного-монтажных управлений, так и дальнейшее развитие действующих, особенно в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока. Техническая база организаций «Авиастроя» должна быть поднята на более высокий индустриальный уровень.

Серьезное внимание в отрасли уделяется решению жилищной проблемы. Приоритетное внимание, как отмечается в постановлении ЦК КПСС от 17 апреля 1986 года «Об основных направлениях ускорения решения жилищной проблемы в стране», уделяется развитию жилого фонда в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. XXVII съездом КПСС поставлена задача обеспечить к 2000 году каждую семью отдельной квартирой или домом. Решать ее предстоит уже сейчас. На двенадцатую пятилетку выделены средства, соответствующие уровню фактически освоенных ассигнований в одиннадцатой пятилетке. Но эффективность капитальных вложений должна быть повышена. Необходимо широко развернуть социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение планов строительства жилья и объектов соцкультбыта, снижение его себестоимости, повышение качества.

Следует всячески поощрять привлечение личных сбережений трудящихся путем создания жилищно-строительных кооперативов, индивидуального строительства. Лимиты подряда на кооперативное строительство в двенадцатой пятилетке увеличиваются в пять раз. Нужно шире использовать на эти цели лимиты подряда исполкомов местных Советов.

И в области жилищного строительства получит дальнейшее развитие хозяйственный способ. Всемерно поддерживается инициатива трудовых коллективов, оказывающих помощь строителям в возведении жилья. Будет расширяться строительство молодежных комплексов.

Важное требование — вести застройку авиагородков комплексно, возводя наряду с жилыми домами объекты торговли, службы быта, спортивно-оздоровительные сооружения.

Но мало построить жилье. Надо его грамотно, по-хозяйски эксплуатировать. Поэтому наряду со строительством новой жилой площади будут приниматься активные меры для повышения эффективности использования существующего фонда. Так, необходимо покончить с неоправданным сносом домов, пригодных для жилья, усилить заботу о сохранности, реконструкции и обновлении жилых строений. Ведь не секрет, что многие дома в поселках авиаторов требуют безотлагательного ремонта.

Крупномасштабные, требующие неослабного и повседневного внимания задачи поставлены перед предприятиями и организациями гражданской авиации в области капитального строительства. Большую роль в их успешном решении должна сыграть отраслевая Комплексная программа капитального строительства, к разработке которой надо приступить незамедлительно. Высокая ответственность возлагается на всех работников, занятых в сфере строительства, за выполнение планов, за обеспечение высокого качества строительства. Очевидно, Министерству гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников следует при подведении итогов социалистического соревнования среди коллективов предприятий и организаций отрасли строго учитывать их деятельность по выполнению плановых заданий на строительство производственных объектов и жилья.

Требуют к себе особого внимания кадры специалистов, участвующих в строительстве. Это, прежде всего, командно-руководящий состав управлений и авиапредприятий, непосредственно занятый его организацией. От авторитета, инициативы, компетентности руководителей в немалой степени зависят конечные результаты. Однако отдельные лица, занимающиеся организацией строительства, не имеют специального строительного или авиационного образования, не пользуются должным авторитетом. Без необходимого внимания относятся на местах к молодым инженерам по строительству и эксплуатации аэропортов — выпускникам соответствующих факультетов КИИ ГА и МАДИ. Не хватает и кадров среднего звена.

Как отмечалось в решениях XXVII съезда КПСС, проблемы капитального строительства надо решать безотлагательно, используя все меры — хозяйственные и организационные. Здесь должны быть усовершенствованы все звенья, от этого во многом зависит реальность наших планов. Такова задача, поставленная партией, таковы требования сегодняшнего времени, которое диктует темпы ускорения научно-технического прогресса, темпы перестройки.

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР: НОВЫЙ ПОДХОД



С энтузиазмом трудятся гражданские авиаторы над осуществлением одобренной XXVII съездом КПСС программы ускорения социально-экономического развития страны. Энергию замыслов они превращают в энергию практических действий. В каждом авиаколлективе идет нелегкий, но необратимый процесс обновления, радикальных преобразований. И проходит он через умы и сердца людские, требуя от каждого человека полной самоотдачи.

Опыт передовиков показывает: успеха добиваются там, где упор делают на индивидуальную работу, заботливо выявляют творческие возможности авиаспециалистов, развивают у них чувство хозяина, добиваются того, чтобы каждый на своем месте работал добросовестно, с полной отдачей. Это и понятно — ведь боевой лозунг нынешних дней: «Живое творчество масс — решающая сила ускорения!». О том, какая работа ведется по активизации человеческого фактора в Центральном управлении международных воздушных сообщений, шел заинтересованный разговор за «круглым столом» журнала, состоявшемся в правофланговом коллективе Аэрофлота.

В беседе приняли участие генеральный директор ЦУМВС Н. К. Полуянчик; первый заместитель генерального директора Б. А. Лихачев; секретарь партийного комитета управления В. П. Зайцев, председатель объединенного комитета профсоюза А. С. Гусев; старший инженер, секретарь бюро ВЛКСМ базы ЭРТОС В. Е. Буховец; инженер АТБ, председатель совета молодых специалистов ЦУМВС Ш. М. Камаев; старший пилот-наставник летного подразделения самолетов Ил-86 В. А. Коновалов; второй пилот самолета Ил-76, секретарь партийного бюро летного подразделения В. Ф. Ларченков; бригадир комсомольско-молодежной бригады авиатехников Н. В. Макеев; авиатехник-бригадир, председатель совета бригадиров авиатехбазы Н. П. Пузанов; бригадир водителей самоходных механизмов службы организации пассажирских перевозок А. Д. Спиридонов; командир Ту-154, делегат XXVII съезда КПСС Н. П. Шиварнов, другие руководители и специалисты управления.

Публикуем запись беседы.

Н. К. ПОЛУЯНЧИК:

— «Главным двигателем прогресса, его душой был, есть и останется человек». Об этом четко сказано в Политическом докладе на XXVII съезде КПСС. Развитие во имя человека и с помощью человека — именно так поставлен вопрос о концепции ускорения. Поэтому активизации человеческого фактора отводится сегодня решающая роль. Все наши планы, постановления, намерения и мечты станут реальностью лишь при условии напряженного и эффективного труда каждого авиаработника — какой бы пост он ни занимал.

В атмосфере поиска, обновления форм и методов работы коллектив нашего управления досрочно, к 1 ноября прошлого года, выполнил задания одиннадцатой пятилетки. Перевезено около 22 миллионов пассажиров, 500 тысяч тонн грузов и почты. Производительность труда возросла на 47, фондоотдача — на 20 процентов. Радуют и другие показатели: сэкономлено 135 тысяч тонн авиаГСМ, 7,3 миллиона киловатт-часов электроэнергии. Коммерческая загрузка самолетов составила 70 процентов — это выше, чем в среднем по ИКАО.

Достигнутые успехи получили достойную оценку — Центральный Комитет КПСС, Совет Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ наградили коллектив управления переходящим Красным знаменем, памятным знаком «За высокую эффективность и качество работы в одиннадцатой пятилетке» с занесением на Всесоюзную Доску Почета на ВДНХ СССР. Управление награждено Золотой медалью Советского фонда мира.

Для авиаторов-международников активизация роли человеческого фактора особенно важна. Почти в сто стран выполняют регулярные рейсы на самолетах Аэрофлота наши экипажи. Ориентация на превышение мировых достижений должна стать принципом их работы, войти, что называется, в плоть и кровь. Ведь преимущества социализма утверждаются не только политической системой и социальными благами, но и экономическими результатами, то есть высокой безопасностью и регулярностью полетов, образцовой культурой обслуживания авиапассажиров и грузовой клиентуры.

Мы понимаем: в повышении эффективности человеческого фактора есть еще

немало резервов. Задействовать их, поставить на службу двенадцатой пятилетки — наша повседневная забота.

Б. А. ЛИХАЧЕВ:

— Действительно, все настолько серьезнее мы обращаемся к таким человеческим качествам, как политическая зрелость, честь, совесть, требовательность к себе. В двенадцатой пятилетке коллективу управления предстоит выйти на еще более ответственные рубежи. Только в нынешнем, ее стартовом году мы взяли обязательство перевезти 4870 тысяч пассажиров, 113 тысяч тонн грузов и почты. Всего за пятилетие планируется на основе роста производительности труда увеличить объем перевозок на 17—19 процентов. На повестке дня вопросы, связанные с освоением новых типов самолетов — Ту-154М и Як-42, расширением географии полетов Ил-86. Поэтому острее, чем когда-либо ощущается сейчас необходимость в новаторском подходе к делу, умении работать и мыслить по-новому, повышении ответственности каждого авиаспециалиста за результаты труда. Без этого немыслима эффективная перестройка, начатая партией.

В. П. ЗАЙЦЕВ:

— У нас немало примеров добросовестного отношения авиаработников к выполнению служебного долга, их высокой требовательности и самокритичности. С особой силой профессиональное мастерство авиаторов, их трудолюбие, стремление не ограничивать свои заботы рамками должностных инструкций проявились в ходе социалистического соревнования под девизом: «XXVII съезду КПСС — 27 ударных трудовых декад!»

Выступив инициатором трудового соперничества в отрасли, коллектив управления развернул настойчивую борьбу за ускорение научно-технического прогресса, рост качественных показателей, всемерную экономию и бережливость. Возглавили это движение коммунисты — командиры воздушных судов Геннадий Васильевич Кобылкин, Владимир Михайлович Протопопов, старшая бортпроводница Тамара Викторовна Якубовская. Лучшие из лучших были удостоены почетного права — подписать трудовой рапорт XXVII

Н. К. ПОЛУЯНЧИК,
генеральный директор
ЦУМВС,
заслуженный штурман СССР



Б. А. ЛИХАЧЕВ,
первый заместитель
генерального
директора ЦУМВС

В. П. ЗАЙЦЕВ,
секретарь
партийного комитета
управления



А. С. ГУСЕВ,
председатель
объединенного комитета
профсоюза



съезду КПСС. Всего в ходе ударных декад авиаторы сэкономили столько топлива, что его хватило для выполнения всех рейсов в дни работы XXVII съезда КПСС.

Редакция:

— Внутренние силы человека — действительно самый главный источник энергии, так необходимой для перестройки. Вопрос в том, как помочь каждому труженнику определить свое место в общем строю, не дать потухнуть его благородному стремлению жить и работать по совести?

В. П. ЗАЙЦЕВ:

— Партийные организации, руководители подразделений и служб в первую очередь ответственны за создание в трудовых коллективах атмосферы поиска, неуспокоенности достигнутым, и мы прямо сказали авиаспециалистам: давайте свои предложения. Сделали упор на массово-политическую, воспитательную работу. Словом, не пожалеем усилий, чтобы воспитать у авиаработников активную жизненную позицию.

Расскажу лишь об одном факте. Еще недавно возникло немало сложностей при техническом обслуживании самолетов Ил-86. В частности, из-за отсутствия необходимого оборудования промывать фильтры приходилось, без преувеличения, за тридевять земель: возили их в другой город. Одними из первых забили тревогу коммунисты цеха тяжелых регламентов. Не откладывая дело в долгий ящик, сами взяли за конструировать ультразвуковую ванну для промывки фильтров. Привлекли специалистов, всех желающих. Проблема была решена. А главное, выиграло дело: повысилась производительность труда, улучшилось качество технического обслуживания. И это — заслуга людей, для которых рабочая совесть, долг и бескорыстие превыше всего.

Н. П. ШИВАРНОВ:

— Работать по-старому, цепляясь за формулы вчерашнего дня, сейчас уже нельзя. На это никто из нас просто не имеет права. Глубоко заблуждается тот, кто думает, что все, мол, вернется в привычную колею. Важный урок XXVII съезда КПСС — урок реализма и правды — дал делегатам, всем советским людям за-

ряд энтузиазма, желания действовать по-новому. Работа съезда дала пример партийной принципиальности и честности, критики и самокритики. Съезд задал всем нам такую высоту мышления, которая требует работы и работы, работы упорной, смелой и творческой.

В нашем летном деле застой особенно опасен. Если хоть на миг возомнишь: я все знаю, все умею, можешь считать — летчик в тебе умер. Чтобы не потерять хорошую летную форму, нужно, если хотите, постоянное внутреннее горение. С другим настроением не надо брать в руки штурвал. Так считают все члены моего экипажа — второй пилот Владимир Феодосиевич Сорока, штурман Борис Александрович Ключко, бортиженер Алексей Федорович Грошев. Все — специалисты первого класса, с высшим образованием. Вместе мы летаем уже семь лет. Меняются только вторые пилоты — уходят командирами. Правда, завидная стабильность?! В ней, убежден, основа многих наших успехов. Потому что прежде чем влиять на повышение активности членов экипажа, командиру необходимо знать своих подчиненных: уровень их профессиональной подготовки, быстроту реакции, характеры, короче, — сильные и слабые стороны. Постоянная, порой ничем не оправданная «перетасовка» экипажей пользы делу не дает.

Работаем мы с хорошими качественными показателями, как говорится, ходим в передовиках. Но если честно, не всегда бываем довольны собой. О какой, спрашивается, производительности полетов, экономии топлива говорить, если порой возим пустые кресла? Объективно нашей вине вроде и нет — не дорабатывают другие службы: пассажирская, грузовая, представители Аэрофлота за рубежом. Но их просчеты ложатся на «плечи» экипажа: экономические показатели выполнения таких рейсов резко падают. Говорю об этом не ради красного словца. Нам всем нужно быстрее перестраиваться, осваивать новые методы, новые подходы, чтобы успешно решать ответственные и масштабные задачи.

В. Ф. ЛАРЧЕНКОВ:

— Мне как секретарю партбюро представляется особенно важным вопрос об усилении партийного влияния на повышение произ-

В. А. КОНОВАЛОВ,
старший пилот-наставник
летного подразделения
самолетов Ил-86



Н. П. ШИВАРНОВ,
командир самолета Ту-154,
делегат
XXVII съезда КПСС

В. Ф. ЛАРЧЕНКОВ,
второй пилот
самолета Ил-76,
секретарь
партийного бюро
летного подразделения



В. Е. БУХОВЕЦ,
старший инженер,
секретарь бюро ВЛКСМ
базы ЭРТОС



водственной и общественной активности авиаторов. Большую помощь в этом призваны оказывать партгруппы экипажей, где на виду каждый коммунист, в том числе и сам партгрупп-орг. От его деловых и моральных качеств, инициативы и принципиальности, словом, от всего того, что мы называем силой личного примера, в определяющей степени зависит эффективность работы коммунистов.

Партийные активисты проявляют повседневный интерес к тому, как трудятся коммунисты. В цеховых парторганизациях вошло в правило периодически заслушивать отчеты коммунистов о выполнении уставных и служебных обязанностей, утверждать характеристики на специалистов, работающих за рубежом. По сути своей дело это хорошее — есть возможность вовремя оказать человеку необходимую помощь, по-партийному требовательно спросить за те или иные недоработки. Но проходят эти мероприятия нередко еще с налетом формализма. Вот и получается, что сами же коммунисты иногда создают обстановку благодушия, мирятся с пассивностью. Мы будем настойчиво устранять эти недостатки в партийной работе, добиваться активной жизненной позиции каждого коммуниста.

Н. В. МАКЕЕВ:

— Бесспорно, человеческий фактор — основа основ в нашей работе. Никакая автоматика пока не в состоянии заменить специалиста на регламентном обслуживании самолетов. На собственном опыте мы убедились: возможности каждого человека полнее всего раскрываются в бригадах, работающих на единый наряд. Раньше как было? Выполнит авиатехник задание и, смотришь, сидит перекуривает. Просить его сделать что-то сверх нормы — бесполезно — он в этом не заинтересован. Совсем другое положение сейчас. Принцип распределения заработка по коэффициенту трудового участия «подхлестывает» всех. Люди стараются выполнить большой объем работ, с лучшим качеством.

На прогрессивную форму организации и стимулирования труда мы перешли четыре года назад. За это время производительность труда повысилась на двадцать процентов, средняя заработная плата — на 7—9 процентов, численность работающих сократилась на

двадцать три человека. Недавно приняли решение стать бригадой трезвенников. А с теми, кто не смог перестроиться психологически, не принял новые условия работы, нам оказалось не по пути.

Н. П. ПУЗАНОВ:

— Роль бригад в повышении трудовой активности авиаспециалистов никто не оспаривает. Но давайте смотреть правде в глаза. Сегодня бригадный подряд породил немало проблем, которые сдерживают развитие человеческого фактора. В буквальном смысле слова бьет рублем по карману авиатехников отсутствие отраслевых норм выработки для технического состава. В результате бригады, работающие в сокращенном составе и достигшие высокой производительности труда, оказываются в худшем положении, чем другие коллективы, имеющие более низкие производственные показатели.

Бригадиры все чаще высказываются за включение в состав бригад инженеров. Их предложения вполне обоснованы. Заинтересованное участие инженеров в делах, которыми живет бригада, стимулировало бы их творческую отдачу. Другая назревшая необходимость — создание комплексных производственных бригад, своеобразный сквозной цепочки, объединяющей работников всех смежных служб и цехов, задействованных в подготовке самолетов к вылету. Я имею в виду слесарей, маляров, техников по обслуживанию бортового оборудования, водителей спецмашин, заправщиков... Не способствует повышению трудовой активности авиатехников и такой изживший себя показатель, как обезличенные приведенные единицы. Пора его заменить более совершенным — может быть, количеством исправных на каждый день самолетов.

Редакция:

— Высший смысл ускорения партия видит в том, чтобы неуклонно, шаг за шагом улучшать все стороны жизни советских людей, создавать благоприятные условия для гармоничного развития личности, последовательно утверждать социальную справедливость. Что предпринимается в коллективе управления в этом направлении?

Ш. М. КАМАЕВ,
инженер АТБ,
председатель совета
молодых специалистов
ЦУМВС



Н. П. ПУЗАНОВ,
авиатехник-бригадир,
председатель совета
бригадиров авиатехбазы

Н. В. МАКЕЕВ,
бригадир
комсомольско-молодежной
бригады авиатехников



А. Д. СПИРИДОНОВ,
бригадир водителей
самоходных механизмов
службы организации
пассажирских перевозок

А. С. ГУСЕВ:

— Время делает все насущнее и актуальнее лозунг: «Все — для блага человека, все — во имя человека». Отношение к социальному, человеческому фактору как второстепенному недопустимо. В заботе о человеке, о его благе профсоюзные организации видят одну из своих основных задач.

В одиннадцатой пятилетке для авиаторов и их семей построено три жилых дома. Теперь обеспеченность жильем авиаработников составляет 95 процентов. Под неослабным вниманием наших профсоюзных активистов — организация здорового досуга авиаторов. Каждый год мы арендуем плавательный бассейн, волейбольные и теннисные площадки, зимой для желающих открыты лыжные базы. Перечень можно продолжать. Но, думается, правильнее будет сказать о том, что пока еще так и остается на бумаге, в планах: о нехватке детских учреждений, отсутствии своего пионерлагеря, базы отдыха. Не во всех подразделениях уделяется должное внимание культуре производства, охране труда, технике безопасности. Проблемы стоят серьезные. Но

решать их мы намерены, не откладывая на завтра.

А. Д. СПИРИДОНОВ:

— Слишком долго, видно, борьба за план, за производственные показатели затмевала человека, его насущные потребности. Конечно, хотелось бы и путевок побольше, и свой Дворец культуры, и профилакторий... Поэтому наша бригада по примеру вазовцев решила отработать в нынешнем году на строительстве объектов соцкультбыта не менее четырех свободных дней.

Н. П. ШИВАРНОВ:

— Полезная инициатива! Мы у себя в подразделении тоже обсуждали этот вопрос. Скажу честно: несмотря на постоянную занятость, длительные командировки летный состав единогласно — «за». Завтрашний день родного предприятия никому не безразличен, каждый хочет внести посильный вклад в ускорение его социального развития.

В. А. КОНОВАЛОВ:

— Выражу, наверное, общее мнение, если скажу: люди чутко реагируют на заботу. Чувствуя неподдельное внимание к своим нуж-

дам, они испытывают в прямом смысле творческий взлет. Настоящий руководитель всегда знает, какими проблемами живут его подчиненные, старается всегда помочь им. Вспоминаю, сколько ненужных осложнений, нервозности привнесло в работу летного состава не всегда продуманное планирование полетов. Практически даже в свои выходные дни пилоты не принадлежали себе. Формально это можно было всегда объяснить нехваткой бортинженеров, других авиаспециалистов. К чести командования, партийных и профсоюзных руководителей подразделения, они не стали прикрываться объективными причинами, а постарались сделать все возможное для создания нормальных условий труда и отдыха летному составу.

Ш. М. КАМАЕВ:

— Слушаю и, честно говоря, завидую летчикам. У нас, молодых инженеров, проблем тоже немало, но почему-то решают их неохотно. Такое впечатление, будто от нас отмахнуться хотят. Нередко, едва протянув три положенных года, несостоявшиеся молодые специалисты уходят с предприятия.

В. Е. БУХОВЕЦ:

— Конечно, это «ЧП». В нашем подразделении тоже немало молодых специалистов, но таких фактов не бывает. Думаю, не последняя роль принадлежит здесь комсомольской организации. Как она строит работу с начинающими инженерами, заботится об их профессиональном росте, досуге, быте? Вопросы, безусловно, много. И надо направлять свои усилия не на сочинение бумаг и протоколов, а на живую работу с новичками. Иначе можно просмотреть человека.

Н. К. ПОЛУЯНЧИК:

— Девиз пятилетки, в которой мы с вами живем и трудимся: социально-экономическое ускорение через активизацию человеческого фактора. Человеческий фактор — это мы с вами, наш ум и умение, наша добросовестность, единство принципов и действий. Так давайте же проявлять свою гражданскую позицию не в громких одобрениях уставов и решений партийного съезда, а в их практической реализации.

Беседу провели и подготовили к печати С. СОКОЛОВ, Г. ФЕКЛЮНИНА, В. ГУРДЖИЯНЦ

ОТПИСАЛИСЬ, ОТМОЛЧАЛИСЬ...

НЕУВЯЗКИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

Получен ответ начальника Краснодарского филиала ГосНИИ ГА А. Савченко на критическую корреспонденцию «В плену неувязок», опубликованную в третьем номере журнала. В ответе отмечается, что выступление журнала актуально, оно правильно ставит вопрос о неудовлетворительном положении с выпуском сельскохозяйственной аппаратуры. Основная причина, считает А. Савченко, состоит в том, что нет единого межведомственного ОКБ по сельхозаппаратуре, а ОКБ Минавиапрома не заинтересованы в ее разработке, она действительно находится в положении пасынка. Не создано специального КБ и на заводе № 425. Качество выпускаемой им продукции вызывает нарекания. Так, около 420 комплектов модифицированного опрыскивателя выпущено со значительными отступлениями от конструкторской документации, цена их непомерно высока.

В ответе ставится вопрос о важности выпуска запасных частей к серийной аппаратуре и, особенно, организации ее ремонта. Отмечается, что пока заводы такую аппаратуру не ремонтируют, а снимают ее с пришедших в ремонт самолетов, вертолетов и, как правило, списывают, нанося ущерб государству.

Чтобы выйти из «плена неувязок», считает А. Савченко, необходимо потребовать от Минавиапрома заниматься сельхозаппаратурой на таком же высоком

техническом уровне, как и при создании воздушных судов, организовать специальное ОКБ и экспериментально-научную базу в Краснодарском филиале, обеспечить на заводе № 425 условия для его специализации на выпуске сельхозаппаратуры. Ученые Краснодарского филиала, со своей стороны, разработали предложения в комплексную программу повышения эффективности и качества применения авиации в сельском хозяйстве. Планы научных работ на 1987 год и двенадцатую пятилетку пересматриваются в целях ускорения научно-технического прогресса и значительного повышения научного уровня разработок.

Таким образом, можно прийти к выводу, что виновниками всех неувязок являются разработчики Минавиапрома и представители промышленности, а в нашем отраслевом научном цехе все обстоит вполне благополучно. Однако отдельные положения присланного в редакцию ответа не позволяют безоговорочно согласиться с этим утверждением.

Ученые Краснодарского филиала не согласны с тем, что сельхозаппаратура, как говорится в корреспонденции, в сравнении со сложной авиационной техникой конструктивно проще и не требует столь же больших усилий на разработку. Более того, они утверждают, что трудности создания распылителей и разбрасывателей химреактивов чуть ли не сопоставимы с проблемами рождения современ-

ных самолетов и вертолетов. Испытываешь недоумение: зачем надо отрицать и опровергать очевидное? Наверное, вот зачем — чтобы подвести теоретическую базу под такой постулат: «Краснодарский филиал ГосНИИ ГА не занимается опытно-конструкторскими разработками авиасельхозаппаратуры, так же, как ГосНИИ ГА не занимается опытно-конструкторскими разработками по созданию новых воздушных судов». А раз, к тому же, в Краснодаре нет соответствующей базы, то и вопрос исчерпан.

Но позвольте, что же тогда должно быть конечным результатом труда ученых, их научной продукцией? Уж не бумажанные ли отчеты и теоретические рекомендации? Видимо, так. Потому что, не соглашаясь с фразой корреспонденции «ГосНИИ ГА в свое время не предъявил требований по оснащению самолетов и вертолетов сельхозаппаратурой», институт ссылается на состоящий из одиннадцати пунктов перечень предъявленных Минавиапрому технических требований (то есть, по сути, заданий на разработку).

Бессспорно лишь одно: если фраза допускает двоякое толкование, она неудачна. Наверное, лучше было бы сказать: «ГосНИИ ГА не добился оснащения...» А вот подобный взгляд на задачи ученых... Соответствует ли он духу нынешнего дня, когда самым насущным является ускорение научно-технического прогресса, укрепление связей науки с производством? Во всяком случае, мнению производителей он противоречит. Открою секрет: «спорные» фразы были включены в текст уже подготовленной к публикации корреспонденции по настоянию «Авиаремонта».

Правда, после выхода журнала в свет «Авиаремонт» хранит упорное молчание. Надеемся, что он все же прервет его, и тогда можно будет более объективно судить о том, какие меры принимаются для выхода из «плена» продолжающихся неувязок.

ОСТАТЬСЯ САМИМ СОБОЙ



Однажды в шестидесятые годы молодому командиру самолета Ил-14 Узбекского управления Ивану Сидоренко довелось побывать на встрече ветеранов Великой Отечественной войны с пилотами Ташкентского авиапредприятия. Слушал он тогда взволнованные воспоминания фронтовиков о жарких воздушных схватках с врагом на Украине, при форсировании Днепра, в битве за Киев и невольно вспоминал свое детство, опаленное войной. Вспоминал Полтавщину, райцентр Зеньков, который в августе сорок третьего оказался в самом центре ожесточенных боев. Его родное село Высокое испытало на себе всю ярость фашистских атак и беспощадный огонь вражеской артиллерии.

А потом, после той памятной встречи с ветеранами, состоялся не менее памятный для него полет на Нукус. Погода в тот день была солнечная и не предвещала никаких неприятностей. Когда до Нукуса осталось рукой подать, невесть откуда взялась плотная облачность, видимость резко ухудшилась. Командир связался с Ургенчем. Оказалось, и запасной аэродром закрыт. О возвращении назад не могло быть и речи. Положение создалось сложное.

Ситуацию оценил мгновенно. Решил садиться в аэропорту назначения. Видимость к этому времени совсем ухудшилась. Это было серьезное испытание. С первого захода посадить самолет не удалось. И тут Сидоренко осенила мысль: «А что, если присветить полосу сигнальными ракетами? В войну, как рас-

сказывали ветераны, это делали».

— Дайте серию ракет в районе «Т» — передал он диспетчеру.

Расчет оказался верным. Посадка прошла нормально.

Сейчас Иван Федорович на протяжении уже многих лет летает в родном украинском небе. Он командир самолета Ан-24 Киевского аэропорта Жуляны. За четверть века налетал свыше семнадцати тысяч часов, не имея ни единой предпосылки к летному происшествию.

На Николаев экипаж Сидоренко вылетал в один из августовских дней рано утром. Горизонт едва высвечивался бурозолотистыми красками. На борту самолета были пакки свежих номеров центральных газет.

— С праздником, Иван Федорович, — необычно начал связь диспетчер. — С Днем Воздушного Флота!

И разрешил взлет.

Ничего особенного в этом полете не было. Таких за плечами Сидоренко можно насчитать сотни.

Самолет уверенно набрал высоту. Но когда он занял заданный эшелон, к И. Ф. Сидоренко подошла бортпровод-

ница Тамара Шевченко и, загадочно улыбнувшись, протянула свежий номер «Воздушного транспорта». Не заметив улыбки на лице бортпроводницы, он развернул газету. На первой полосе, рядом с праздничным плакатом, был напечатан Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении группе авиаторов званий заслуженных пилотов и штурманов СССР. Среди других фамилий он увидел и свою.

Вызвал по связи бортпроводницу.

— Как в салоне, Тамара?

И услышал радостное:

— Мы вас поздравляем, товарищ командир. Сегодня у экипажа двойной праздник...

...По-разному воспринимают люди высокие награды. Одни считают их только авансом и стараются работать еще лучше. У других начинается головокружение от успехов. Иван Федорович Сидоренко, достигнув вершин мастерства, сумел остаться таким же скромным и отзывчивым, каким всегда был.

А. КУЧМЕНКО,
журналист



На XXVII съезде КПСС среди других направлений ускорения социально-экономического развития страны названы исследования космического пространства. Съезд решительно высказался против гонки вооружений на Земле и переноса ее в космос, утвердил в новой Программе КПСС главный девиз советской космонавтики: «Исследование и освоение космоса должны осуществляться только в мирных целях, для развития науки и производства, в соответствии с потребностями всех народов». Учитывая многочисленные пожелания читателей, наш специальный корреспондент И. Светличный в канун Дня Воздушного Флота СССР встретился с делегатом XXVII съезда партии, дважды Героем Советского Союза, летчиком-космонавтом СССР Владимиром Александровичем Шаталовым и попросил его рассказать о наиболее актуальных проблемах и перспективах развития советской космонавтики.

Высокого Вам полета!

— Владимир Александрович, не могли бы Вы поделиться своими впечатлениями о работе XXVII съезда КПСС?

— Прежде всего хочу сказать, что мне посчастливилось быть делегатом XXIV, XXV, XXVI, а теперь и XXVII съездов нашей ленинской партии. Участие в работе высших партийных форумов всегда оставляет неизгладимое впечатление, дает мощный заряд творческой энергии. Последний из них занял в моей жизни, как и в жизни всех его делегатов, особое место. Он проходил в необычайно деловой и конструктивной обстановке, был пронизан духом новаторства и дружной коллективной работы. Каждый из нас почувствовал себя сопричастным к положениям и выводам, которые нашли отражение в Политическом докладе ЦК КПСС и других материалах съезда, воочию ощутил свежий ветер перемен, намеченных партией во всех областях нашей жизни, его благотворное воздействие на все стороны общественно-экономического развития страны.

Нас, космонавтов, радует, что в документах XXVII съезда КПСС сформулирована конкретная и четкая программа дальнейшего развития космических исследований, что ее осуществление служит делу мира и прогресса, интересам всего человечества.

Помнится, во время работы XXIV съезда КПСС мне довелось прямо из Кремля улететь на космодром для участия в своем третьем полете на стыковку с первой орбитальной станцией «Салют». Эта летающая космическая лаборатория хорошо послужила нашей науке и народному хозяйству. В канун XXVII съезда партии в космос была запущена научная станция третьего поколения «Мир», которая находится на орбите поныне. Это принципиально новый шаг в мирном освоении космоса, важный рубеж в дальнейшем развитии космических исследований.

— Расскажите, пожалуйста, в чем новизна станции «Мир»?

— Если сказать коротко, то стыковочные узлы станции дают возможность собирать на орбите с помощью специализированных модулей многоцелевые научно-производственные комплексы народнохозяйственного назначения, которые открывают гораздо больше возможностей для исследований в космосе.

Мы надеемся, что на станции побывают еще десятки экспедиций с участием советских и зарубежных космонавтов.

Этот комплекс позволяет формировать на земле научно-производственные модули, оснащать их современным оборудованием по направлениям исследований, направлять в космос для стыковки со станцией и длительный период эффективно эксплуатировать на орбите. В состав экипажей станции могут входить в дальнейшем представители узких профессий, которые необходимы для обслуживания конкретных модулей, призванных работать как вместе со станцией, так и в отрыве от нее.

Все это существенно повысит интенсивность космических исследований.

— Можно ли сделать вывод из сказанного Вами, что на такой многоплановой станции смогут одновременно работать несколько экспедиций?

— В принципе эта орбитальная станция рассчитана на совместную работу экипажей одного-двух пилотируемых космических кораблей, которые могут доставлять на ее борт до шести космонавтов.

— Владимир Александрович, а какие народнохозяйственные направления космических исследований представляются, на Ваш взгляд, наиболее актуальными?

— Прежде всего хотелось бы выделить дальнейшее изучение природных ресурсов нашей страны. В решениях XXVII съезда КПСС прямо сказано о необходимости расширения таких исследований. Визуальное наблюдение, фотографирование поверхности земли с пилотируемых космических станций, использование других методов дают возможность с большей степенью достоверности определить регионы, где имеются залежи полезных ископаемых.

Другое направление — изучение мирового океана и его богатств, которые можно поставить на службу человеку. Здесь широкая сфера приложения сил для специалистов многих профилей, причем не только советских, но и зарубежных.

Рассчитываем мы также и на участие космонавтов в медицинских исследованиях. Дело в том, что в условиях невесомости можно получить идеально «чистые» медицинские препараты, которые на земле не удается очистить от нежелательных примесей. Сейчас уже существуют уникальные установки, которые могут давать высококачественную медицинскую продукцию.

Можно затронуть и такую сферу приложения сил космонавтики, как производство кристаллов. Правда, тут есть немало неясных вопросов, требующих большой экспериментальной работы, научных исследований. Но мы все-таки надеемся на хорошие перспективы в этой области. Думается, недалеко то время, когда стоящие здесь проблемы будут полностью решены.

Впрочем, о сферах приложения космонавтики в народном хозяйстве можно говорить долго. В сущности эта тема неисчерпаема.

— А каковы перспективы использования космоса в обеспечении полетов самолетов гражданской авиации? Как Вы понимаете, Владимир Александрович, для наших читателей этот вопрос отнюдь не праздный.

— Могу сказать одно: космос и здесь служит людям. Взять, к примеру, дальнюю радиосвязь с воздушными судами, которая осуществляется через специальные спутники. Накопленный опыт свидетельствует о том, что дело это не только нужное, но и зачастую единственно возможное. Так что космонавты и гражданские авиаторы работают в этом направлении, как говорится, в одной упряжке.

Заслуживает внимания и космическая система обнаружения терпящих бедствие воздушных и морских судов. С ее помощью уже удалось предотвратить серьезные происшествия и спасти сотни человеческих жизней.

Есть и другие сферы приложения космических исследований в области гражданской авиации. Думается, что в будущем их станет еще больше.

Программа наших исследований носит исключительно мирный характер и служит не только интересам советского народа, но и всего человечества. Как

известно, в составе советских экипажей на космических орбитах уже побывало немало зарубежных космонавтов. И все они убедились, что двери в космос у нас открыты для всех, кто желает честно сотрудничать с нами в мирных целях.

— Владимир Александрович, в этом году исполнилось двадцать пять лет первого полета человека в космос. Что Вы можете рассказать читателям журнала о Юрии Алексеевиче Гагарине!

— Хорошо помню тот день, когда до нас дошла волнующая весть о старте космического корабля «Восток». Меня она застала в кабине сверхзвукового истребителя. Предстоял полет, говоря профессиональным языком, на практический потолок. Когда в эфире раздался взволнованный голос диктора, у меня, да и у всех моих товарищей, возникло страстное желание в честь этого грандиозного события подняться как можно выше над землей. А еще мы пытались представить себе облик первого космонавта, гордясь в душе тем, что он, так же, как и мы, относится к славному племени пилотов.

— И когда же произошла Ваша первая встреча с Юрием Алексеевичем Гагариным!

— Это случилось ровно через год, в госпитале, когда я уже завершал медицинскую отборочную комиссию. Как-то нам объявили, что приехал Гагарин. Трудно передать охватившее меня волнение. Думаю, подобное чувство было и у других. Еще был Юрий Алексеевич к тому времени успел побывать чуть ли не во всех уголках планеты, его знали и любили миллионы людей. И вот он здесь, среди нас, обыкновенных летчиков, одетых в синие госпитальные пижамы. Что

он скажет нам, что спросит, как ему отвечать? Эти вопросы мешали сосредоточиться. И вдруг... волнение как рукой сняло, когда в помещении вошел молодой улыбочивый майор и запросто, по-товарищески, будто давно знал нас, пошутил: «Что, дрожите, соколики?» — А потом подбодрил: «Ничего, все будет нормально!»

Потом мы уже встретились в отряде космонавтов. И снова бросилась в глаза общительность Гагарина, его умение непринужденно разговаривать с людьми. Словом, у Юрия Алексеевича было столько оптимизма, что его хватило бы на всех. Он хорошо чувствовал настроение окружающих, любил шутить сам и уважал тонкий юмор других. А главное — это был неустанный борец за мир, за счастье людей, мечтавший о перспективах мирного использования космического пространства в интересах всего человечества.

Гагаринская смелость, мужество и упорство на пути к цели нужны каждому из нас. И нельзя допустить, чтобы ядерные взрывы затмили чистый свет далеких звезд, чтобы космос нес угрозу жизни и счастью человечества. Именно к этому призывал четверть века назад наш первый посланец Земли. Именно этого требуют сегодня все здравомыслящие люди нашей планеты.

Кстати, Юрий Алексеевич очень любил и уважал пилотов Аэрофлота, ценил их высокие летные качества. Он часто мечтал о том времени, когда на воздушных трассах появятся огромные межконтинентальные авиалайнеры, способные доставлять нас с комфортом в любые точки планеты.

— А что бы Вы хотели сказать в адрес гражданских авиаторов!

— Прежде всего хочу поздравить тружеников Аэрофлота с нашим общим праздником — Днем Воздушного Флота СССР и от имени всех космонавтов каждому из них пожелать чистого безоблачного неба, мягких посадок и крепкого «космического» здоровья.

Нам, космонавтам, довольно часто приходится пользоваться услугами Аэрофлота. И мы хорошо знаем, как нелегко труд гражданских авиаторов, летающих в разных широтах, вплоть до далекой Антарктиды. Знаем мы и другое — все они беззаветно любят свое дело, всей душой преданы мужественной профессии.

Успехов вам, дорогие друзья, и высокого вам полета!

С праздником вас, дорогие друзья!



Запуск и успешное функционирование в течение длительного времени советской орбитальной космической станции «Мир» ознаменовал качественно новый этап в дальнейшем освоении и исследовании околоземного пространства. НА СНИМКЕ: первые космические долгожители нового научно-исследовательского орбитального комплекса Леонид Кизим и Владимир Соловьев во время предполетных тренировок в Центре подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина.

Фото специального корреспондента ТАСС А. ПУШКАРЕВА.



ГОВОРЯТ ДЕЛЕГАТЫ XXVII СЪЕЗДА КПСС



Г. Н. ШЕЛЕПОВ,
секретарь партийного комитета
Внуковского производственного
объединения

ОБЛИК

Свой трудовой путь в гражданской авиации Геннадий Николаевич Шелепов начал двадцать лет назад во Внуковском производственном объединении. Работал сначала авиатехником, после окончания института — инженером. В 1978 году коммунисты авиационно-технической базы избрали его секретарем парткома подразделения. Вот уже четыре года он возглавляет партийную организацию одного из крупнейших производственных объединений отрасли.

Г. Н. Шелепов награжден медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина», «За трудовое отличие», знаком «Отличник Аэрофлота».

Быстро летит время. Кажется, совсем недавно, мы, делегаты партийного съезда, собирались в Кремлевском Дворце задолго до начала заседаний, чтобы поделиться своими мыслями, планами, заботами. Самыми запоминающимися были беседы о предстоящей работе по выполнению грандиозных предначертаний партии. Говорили о многом — об авангардной роли коммунистов, перестройке в мыслях и действиях, повышении ответственности. И всегда сходились на одном: чтобы навести порядок в нашей жизни, как того требует партия, нам, коммунистам, конечно же, надо начинать с себя, не дожидаясь, что кто-то подскажет или прикажет. Об этом ясно и без всяких оговорок сказано в Политическом докладе: моральное здоровье партии — залог здоровья всего общества. А все ли чисто в нашем партийном доме? К сожалению (сужу об этом по своей партийной организации), не все.

Вспоминаю один, сравнительно недавний случай. Первичная партийная организация службы спецтранспорта отказала в приеме в члены партии кандидату — водителю В. В. Чигрину. С одной стороны, это решение можно расценить как акт принципиальности, высокой требовательности. Но у этой истории есть и другая, теневая сторона.

В коллективе нередко замечали, что В. Чигрин ведет себя по меньшей мере странно: на собраниях отмалчивается, никогда не высказывает своего мнения. Даже в отношениях с товарищами правды от него не добьешься. В глаза прямо и то не посмотрит — где уж там отстаивать свою точку зрения! К партийным по-

ручениям тоже особого рвения не проявлял. Вперед не вырывался, но и в хвосте, как говорится, не плелся. Там, середина-наполовину. Но никто за целый год не удосужился строго, со всей партийной принципиальностью спросить с будущего коммуниста за пассивность, инертность.

У меня на этот счет мнение однозначное: ошибки могло не быть, если бы секретарь партийной организации И. В. Мохов, другие коммунисты своевременно учли все нравственные (а точнее — безнравственные) устои Чигрина. И еще об одном хочу сказать — о позиции рекомендующих. В угоду ложно понимаемому товариществу они поступились своим партийным долгом. Давая молодому водителю рекомендации, коммунисты Н. В. Бабий, К. А. Грищенко не подкрепили своего поручительства конкретным делом, сняли с себя ответственность за прохождение кандидатского стажа своим подопечным. Компромисс с совестью, уступки в таком деле, как прием в партию, недопустимы, вредны.

Из чего он складывается, этот пассив в партийной организации? Тут, на мой взгляд, виновата «арифметика» приема: кого и сколько. Как еще водится: работает в подразделении способный беспартийный специалист с инженерным дипломом, людей организовать умеет. Его бы и готовить в партию, но «лимиты», что называется, исчерпаны. Вот если бы с этим «китээрровцем» двух рабочих подготовить — тогда бы все сошлось. И говорят, только не личность — а бумажки. Имеем ли мы право поступать подобным образом?

ПАРТИЙЦА

Сейчас, как, может быть, никогда, важно резко повысить инициативу людей, воспитывать у них самостоятельность в мыслях и действиях. Преодолеть в некоторых коммунистах «инерцию покоя», вывести их из состояния застоя, равнодушия помогают регулярные отчеты членов партии перед своими товарищами. Не сразу прижилась эта форма. Поначалу, если, например, отчитывался бригадир или рядовой авиаспециалист, то никто не стеснялся высказывать замечания в их адрес, критиковать те или иные их действия, поступки. Но стоило вынести на обсуждение коллектива руководителя повыше рангом, как люди отмалчивались. Постепенно и этот психологический барьер преодолеваем.

У нас отчитываются все — секретари первичных партийных организаций и командиры экипажей, начальники смен и рядовые авиаспециалисты. Коммунисты держат ответ по выполнению уставных и служебных обязанностей.

Но не будем закрывать глаза на недостатки. У нас еще немало коммунистов, которые не перестраиваются в работе, а, скорее, пристраиваются к ней. Они словно забыли о личной ответственности за положение дел в коллективе, не стремятся взять на себя ношу потяжелее, повести за собой других.

Такое случается, как правило, в тех партийных организациях, где взыскательности предпочитают благодушие, критику подменяют всепрощенчеством, а принципиальность — громкими, ничего не значащими фразами. От топтания на месте, вокруг да около насущных проблем никак не избавится партийный комитет аэропорта, который возглавляет В. И. Авдохин. Тем самым создается благоприятная среда для расхлябанности, нечестности, вседозволенности. Ничем другим не могу объяснить серьезные упущения в работе членов партии — руководителей А. В. Коренева, В. А. Пешкова, А. Е. Стальмакова. А что же коммунисты? Все видели, знали, но молчали. Потому как руководствовались обязательской психологией: знай, мол, свой шесток, не лезь, куда тебя не просят.

В этом есть, безусловно, и вина партийной организации. Она не выступила застрельщиком принципиальной критики, бескомпромиссной борьбы с негативными явлениями. Самокритично надо признать, что недоглядел здесь и партком. Из всего этого необходимо сделать твердый вывод: в партии нет и не долж-

но быть организацией вне контроля, закрытых для критики, нет и не должно быть руководителей, огражденных от партийной ответственности.

К сожалению, и коммунисты летного подразделения самолетов Ил-86 забыли, видно, те слова, которые писали в заявлении о приеме в партию. Вот и дали возможность В. Холунжию, теперь уже бывшему пилоту, заслонить неблагоприятными, позорящими честь советского авиатора поступками свет в своем партийном доме. Позицию стороннего наблюдателя занял и секретарь партийного бюро подразделения А. И. Экзархо.

Осмысливая эти факты, снова убеждаюсь: не все еще первичные партийные организации обрели такие необходимые качества, как смелость, принципиальность, твердость в решениях и действиях. Более того. Отдельные члены партии смирились со своим положением «среднячков». Достигнув, по их выражению, потолка, они теряют вкус к работе, общественной жизни. В то же время иногда не прочь порассуждать о чести, долге, ответственности. Но когда доходит до дела, они прячут голову «под крылышко». Такие с позволения сказать коммунисты только подрывают авторитет партии. И надо о таких людях говорить прямо, не стесняясь.

Горячо поддержав линию апрельского (1985 г.) Пленума ЦК КПСС, XXVII съезда партии, партийная организация Внуковского производственного объединения взяла решительный курс на обновление форм и методов своей работы. Коммунисты в полный голос заявили, что они не потерпят рядом с собой бракоделов и бездельников, тех, кто пренебрегает служебными обязанностями, равнодушен к общественным интересам. Слова эти не повисли в воздухе. В первичных парторганизациях, партгруппах ужесточился спрос с тех, кто привык работать с прохладцей, по старинке. Были приняты и кардинальные меры — вплоть до исключения из рядов КПСС коммунистов, скомпрометировавших это высокое звание.

Высота требований, предъявляемых сегодня к партийным организациям, требует укрепления политической, деловой, моральной репутации каждого члена партии, усиления его авангардной роли. Мы, коммунисты, сейчас должны сами отказаться от права ссылаться на неопытность или незнание. Лишить себя

этой лазейки. И честно выполнять уставные требования.

Давайте посмотрим открыто и честно на самих себя с позиций требований съезда, с позиций тех документов, которые мы, делегаты, принимали на нем. Прежде всего необходимо настроить себя на новые критерии, активно включиться в перестройку. Активность, инициатива, ответственность — вот на что ориентирует нас партия.

Примеров современного подхода к делу можно привести немало. Чувство нового, уверенное преодоление заорганизованности, поиск резервов ускорения, высокая взаимная требовательность — отличительные черты деятельности партийной организации цеха тяжелых регламентов авиатехбазы. Вот уже пять лет подряд коммунисты избирают своим вожаком А. И. Гриба. Это настоящий партиец, награжден орденом Ленина. Его надежные помощники — Е. П. Фуркасов, В. Н. Киселев, А. В. Мордвинов, А. И. Карпов. На них, коммунистов, смотрят как на пример во всем — в работе и поведении. И то, что авиаспециалисты неуклонно повышают качество технического обслуживания самолетов Ил-86, сокращают сроки их простоя на регламентных работах — заслуга партийной организации, которую по праву называют ядром трудового коллектива.

Самым безупречным, кристально чистым и честным, первым среди передовиков должен быть коммунист. Поборник всего нового, прогрессивного, он не может мириться с отсталыми методами хозяйствования, равнодушно проходить мимо нарушений трудовой и технологической дисциплины, не может отмалчиваться, когда видит недостатки и упущения в работе.

Взыскательное отношение к себе, к своему служебному и общественному долгу отличает многих коммунистов объединения. Среди них — командир Ил-86 депутат Верховного Совета СССР А. С. Каледин, авиатехник В. Т. Гулюкин, командир Ту-154 В. В. Бушуев.

XXVII съезд партии призвал нас, партийцев, жить и работать так, чтобы трудящийся человек мог сказать: да, это настоящий коммунист. И тогда светлее и чище будет жизнь, скорее мы справимся с теми непростыми задачами, которые характерны для нынешнего переломного времени.

ВСЕ РЕЗЕРВЫ — В ДЕЙСТВИЕ

Центральное производственно-диспетчерское управление гражданской авиации — это своеобразный штаб по оперативному управлению деятельностью отрасли. В любое время суток стекается сюда информация о работе управлений и авиапредприятий, о выполнении полетов различного назначения. И если вдруг где-либо происходит отклонение от плановых параметров, ЦПДУ немедленно принимает соответствующие меры.

Одна из важнейших функций производственно-диспетчерского управления — обеспечение высокой регулярности полетов, строжайший контроль за тем, чтобы каждый рейс выполнялся точно по расписанию.

— Какие резервы необходимо привести в действие для дальнейшего повышения регулярности полетов? — с этим вопросом обратился наш корреспондент к начальнику ЦПДУ А. К. АНДРЕЕВУ.

— В двенадцатой пятилетке гражданским авиаторам предстоит увеличить пассажирооборот более чем на 17 процентов. Чтобы успешно выполнить эту напряженную программу, нам необходимо умело использовать все резервы.

Хотелось бы привести такую статистику: пять лет назад средний уровень регулярности полетов в отрасли составил чуть больше 72 процентов, в прошлом году — уже 77,1 процента. То есть положительная динамика показателей налицо, правда, месячная динамика остается неизменной. Причем закономерность здесь такая: постоянное повышение от января до мая включительно, резкое снижение в июне и дальнейшее понижение к концу года. Почему?

Чаще всего это объясняют неблагоприятными погодными условиями. Слов нет, погода оказывает негативное влияние. Но нельзя отрицать и тот факт, что задержки рейсов зачастую — следствие отсутствия резерва самолетов (практически все они в период массовых перевозок идут по расписанию), составления расписания без учета пропускной способности аэропортов, а также нечеткости во взаимодействии служб, нарушений руководящих документов, несоблюдения технологической дисциплины. Взять хотя бы такой пример. Анализ состояния дел на местах показал, что в Красноярском, Иркутском, Хабаровском, Свердловском и других авиапредприятиях некачественно организован пооперационный контроль при подготовке воздушного судна к вылету. Диспетчеры соответствующих подразделений не до-

кладывают в производственно-диспетчерскую службу о ходе подготовки рейса. В результате ПДСП, которые призваны быть «хозяином на перроне», не располагают полной и объективной информацией о состоянии дел. Вот и происходят сбои в работе. При нарушении технологического графика не составляются акты на задержки отправления рейсов с указанием виновной службы. Естественно, привить навыки ответственной работы в таких условиях нельзя.

Следует отметить, что для улучшения уровня регулярности полетов пока еще недостаточно используются возможности, связанные с увеличением выполнения рейсов по пониженным метеорологическим минимумам. И это при всем том, что в отрасли широко ведется работа по повышению метеоминимума летных экипажей. Скажем, в Свердловском авиапредприятии для полетов по минимуму II категории ИКАО подготовлено более сорока процентов экипажей, почти восемьдесят процентов самолетов Ту-154. Однако в прошлом году по этой категории здесь выполнялся... лишь один рейс. В Латвийском управлении в 1986 году из тринадцати рейсов, запланированных в аэропорты, работающие по II категории, только два выполняются по минимуму этой категории. От латвийских авиаторов мы слышим ссылки на объективные причины, но на самом деле это далеко не так.

— Бывая в авиапредприятиях, часто слышишь мнение о том, что роль производственно-диспетчерских служб в борьбе за повышение регулярности полетов могла бы быть выше.

— Совершенно верно. Необходимо совершенствовать систему оперативного управления в отрасли на всех уровнях с тем, чтобы в распоряжении органов управления максимально концентрировались резервы для обеспечения необходимого маневра. Помимо экономического эффекта, это даст и значительный рост уровня регулярности полетов.

Приведу типичный пример. В декабре прошлого года самолетами Белорусского управления было выполнено двадцать «чужих» рейсов, то есть за другие управления, самолеты которых по разным причинам — в основном из-за неприбытия на базу — выполнить эти рейсы или не смогли, или выполнили бы с очень большой задержкой. Осуществлялась такая работа, как всегда, по указанию ЦПДУ. В результате, несмотря на сложность обстановки, большинство рейсов выполнено по расписанию, отрасль не потеряла плановые объемы работ, пассажиры остались довольны. Но вот сами белорусские авиаторы, придя

на выручку коллегам, перерасходовали лимиты авиатоплива, за что подверглись нареканиям.

Очевидно, назрела острая необходимость решить и такую всех волнующую проблему, как рациональное использование резерва самолето-моторного парка, а отсюда — учета и расходования авиатоплива. Ведь если бы, допустим, у ЦПДУ была возможность оперативно перераспределять лимиты топлива между управлениями в зависимости от складывающейся ситуации или его резервный лимит, подобной проблемы не возникло бы. В настоящее же время территориальным управлениям часто просто не выгодно, когда их самолеты идут на выручку: план по пассажирообороту они перевыполняют, но авиатоплива расходуют больше, чем предписано. Ясно, что при таком подходе и пассажиры, и отрасль нередко оказываются в ущербе, возникают конфликтные ситуации, предпосылки к появлению жалоб.

Необходимость выделения резерва топлива в распоряжение ЦПДУ иллюстрирует и такой пример. Половину прошлого лета практически все самолеты Ил-62, выполнявшие пассажирские рейсы из Москвы на Дальний Восток, летели полупустые. В то же время в аэропорты Петропавловска-Камчатского, Магадана, Якутска, Хабаровска из южных республик грузовые самолеты везли фрукты и овощи. Родилось понятное предложение — организовать дополнительную посадку московских пассажирских самолетов, допустим, в Узбекистане, дозагрузить их плодовоощами и отправить дальше. Работники нашего управления сделали расчет — таким образом можно было бы перевезти дополнительно более двух тысяч тонн даров юга для северян, «экономить» около двухсот рейсов самолета Ан-121. Но предложение это так и осталось предложением. Почему? Небольшое — в сравнении с протяженностью всей трассы — изменение маршрута вывело расход топлива пассажирскими самолетами за пределы предусмотренного для них лимита. А ведь за счет сокращения грузовых рейсов топлива было бы сэкономлено в несколько раз больше.

Таким образом, пока что единственный путь к повышению эффективности использования пассажирских и грузовых самолетов в подобных ситуациях — это грамотное, оперативное управление в масштабах отрасли. Однако в настоящее время ЦПДУ необходимым рычагом оперативности для решения данного вопроса не располагает. А ведь именно наше управление, сотрудники которого владеют обстановкой, должно гаран-

тировать экономическую целесообразность перевозок грузов пассажирскими и грузовыми самолетами, сроки перевозок, маршруты, объемы и иметь для организации всей этой работы необходимый резерв авиационного керосина.

— **Высокий уровень культуры обслуживания авиапассажиров призван гарантировать также резерв самолетов...**

— Подчеркну, надежный резерв. Нередко в аэропортах в непогоду складывается ситуация: скопление пассажиров, а «своих» самолетов для прикрытия рейсов не хватает. По существующему положению, в территориальных управлениях должны предусматривать десятипроцентный резерв от минимального норматива исправности самолетов и из этого резерва постоянно выделять ЦПДУ самолеты и экипажи. На проверку же нередко оказывается, что распоряжаться резервом мы не можем, так как зачастую в резерве стоит самолет, который на базу еще не прилетел, или самолет, не прошедший техническое обслуживание... Я не буду сейчас вдаваться в подробности, почему так происходит. Очевидно одно — это следствие безответственного подхода к выделению резерва на местах.

Специалисты отдела авиационно-технического и наземного обеспечения нашего управления рассчитали, что прошедшим летом при регулярности прибытия более 80 процентов имевшийся резерв позволил полностью ликвидировать задержки вылетов.

Важно здесь и такой нюанс. Сейчас нам очень трудно контролировать наличие резервных самолетов в управлениях. Это связано с большим количеством каждодневных телефонных переговоров, телеграфных сообщений. От трудоемкой и часто ненужной работы можно было бы отказаться, если бы самолеты резерва выделялись в распоряжение ЦПДУ не ежедневно, а на более длительный период — скажем, неделю. Тогда это был бы подлинный, реальный «наш» резерв. К тому же, при подобном подходе авиапредприятия и управления могли бы лучше маневрировать своим самолетомоторным парком. Но опять-таки подчеркнем, помимо всего прочего нужно, чтобы авиапредприятия были заинтересованы в выполнении своими самолетами рейсов других управлений.

Нельзя обойти молчанием и тот факт, что ЦПДУ, осуществляя оперативное руководство деятельностью отрасли, отстранено от основного элемента управления — календарного планирования, которым ведают плановый отдел другого управления. Существующее положение не дает возможности своевременно проводить оперативный анализ, снижает качество принимаемых решений по обеспечению плана. Точно так же, отвечая за выполнение союзного расписания, мы не имеем к его составлению никакого отношения. Хочу привести такие цифры: в течение года из 4500 рейсов центрального расписания больше половины корректируются. И во многом это обусловлено нашей функциональной непричастностью к подобной работе. Назрела необходимость централизовать планирование и организацию перевозок на грузовых самолетах.

Как видим, резервов для повышения регулярности полетов у нас предостаточно. Важно, чтобы они были задействованы умело и грамотно, использовались со всей полнотой.

ЕСЛИ ВСЕ ДЕЛАТЬ С ДУШОЙ

В одиннадцатой пятилетке литовские авиаторы отправили из аэропортов республики более 3,6 миллиона пассажиров. В среднем каждый житель республики не менее одного раза воспользовался услугами воздушного транспорта. При этом объем пассажирооборота по сравнению с десятой пятилеткой увеличился на 26,2 процента. Удельный вес гражданской авиации в транспортной системе республики (в общем пассажирообороте в междугородном сообщении) возрос более чем на 0,5 процента.

Авторитет воздушного транспорта в республике во многом определяется постоянным вниманием авиаторов к повышению культуры обслуживания пассажиров. Только за последние два-три года более чем в 1,5 раза увеличилась продажа обратных авиабилетов, был упорядочен распорядок работы агентств, получила широкое распространение практика открытия авиакасс на комиссионных началах, для сокращения времени бронирования мест арендованы дополнительные каналы прямой связи, установлены пульты-манипуляторы «Сирены-2», позволяющие расширить и ускорить получение транзитных билетов.

Работники служб организации перевозок делают все возможное, чтобы сократить время пребывания пассажиров в аэропорту. В частности, в Вильнюсе введен в строй павильон прибытия пассажиров с механизированной раздачей багажа. В зале регистрации пассажиров успешно эксплуатируются новые электронные весы. С их помощью можно одновременно не только взвешивать багаж, но и вести учет и оформление перевозочной документации.

В столичном аэропорту, других аэропортах республики много делается для совершенствования технологии обслуживания воздушных путешественников. Здесь и бригадная форма организации труда, и тесное сотрудничество со смежными транспортными организациями (автомобильными и железнодорожными), и постоянная связь авиаторов с республиканскими средствами массовой информации. К примеру, республиканское радио и телевидение ежедневно сообщают пассажирам о наличии свободных мест. А в столичном агентстве Аэрофлота успешно действует телеинформационная система «Телесин», первый промышленный образец которой поступил на эксплуатацию именно в Вильнюс. «Телесин» информирует о наличии билетов на пятнадцать суток вперед, что очень удобно пассажирам, так как избавляет их от очереди у касс и справочного бюро.

Есть у литовских авиаторов и другие интересные начинания и дела, направленные на повышение культуры обслуживания пассажиров. Среди них можно назвать: заказы на такси с борта самолетов, продажу сувениров на борту, организацию экскурсий пассажиров по достопримечательностям города в случае «погодных сбоев». Подумали перевозчики и о том, как эффективнее использовать спецмашины, на которых подвозят к самолетам бортирование и сувениры. Сназем, бригадная форма организации труда в сменах службы организации перевозок Вильнюсского аэропорта позволила объединить эти две операции. Практика подтвердила, что при четкой организации работы можно организовать загрузку бортированием и сувенирами сразу двух-четырех рейсов.

Все эти примеры свидетельствуют о том, что забота о пассажире — дело творческое. И спорится оно тогда, когда выполняющий его с душой, со знанием дела. Тем более, что формы и методы улучшения аэрофлотского сервиса неисчерпаемы. Это хорошо понимают литовские авиаторы, помня о том, что план авиационных перевозок на двенадцатую пятилетку еще более возрастает: в 1990 году по сравнению с 1985-м он увеличится примерно на 12 процентов.

ИЗ РЕДАКЦИОННОЙ ПОЧТЫ

К тому же летом этого года на воздушные трассы республики выйдет новый для литовских авиаторов самолет — Як-42. А всякая новая крылатая машина требует максимума забот и внимания не только со стороны летного состава но и наземных служб. И в первую очередь службы организации перевозок.

С этой целью на двенадцатую пятилетку в управлении запланирована целая серия мероприятий, в том числе таких, как строительство нового аэропорта в Кармелава, ввод в эксплуатацию аэровокзального комплекса в Вильнюсе, городских агентств в Каунасе и Паланге, оснащение всех их современными средствами механизации и автоматизации перевозочных процессов. Все это, бесспорно, будет способствовать дальнейшему повышению культуры обслуживания пассажиров.

О. БОРИСОВ

ПОВЫШАЯ СПРОС

Довелось мне недавно лететь в Воронеж. Погода в Москве испортилась, поэтому отправление рейса из аэропорта Быково задерживалось. Чтобы как-то скоротать время, я решил познакомиться с аэровокзалом. Сразу обратили на себя внимание чистота и уют в залах ожидания.

Удобная система визуальной информации, адресованной пассажирам, помогла быстро сориентироваться: где находится почта и телеграф, где буфет и ресторан, как пройти в комнату матери и ребенка. В интерьер хорошо вписались сувенирные и газетные киоски. Словом, аэровокзал внешне выгодно отличался от других пассажирских комплексов.

Но когда я поделился своим впечатлением с некоторыми работниками службы организации перевозок, то они в один голос заговорили совсем о другом — наоборот, что мешает обслуживанию пассажиров на высоком профессиональном уровне. Жалобы пассажиров — вот тот барометр, по которому определяется качество работы авиаторов, в том числе и перевозчиков. Нареканий от пассажиров много. В чем причины?

Одна из них — нестабильность работы автоматизированной системы бронирования и продажи авиабилетов «Сирена-2», видеотерминалы которой установлены здесь, в аэропорту. Летом, в «пик» массовых перевозок, «Сирена» перегружена, нередко выходит из строя. Мне самому пришлось стать свидетелем того, как истомившиеся пассажиры в течение часа не могли получить ответ на свой запрос, есть ли места до Вологды. Выковцы испытывают постоянный дефицит «билетной» информации, которая должна поступать от группы прогнозирования Главного агентства воздушных сообщений.

По-прежнему больной вопрос — занятость кресел. Возьмем, к примеру, рейс самолета Як-42 до Воронежа. Ведь он часто выполняется с менее чем половинной загрузкой. Безусловно, при создавшемся положении свою роль сыграла бы реклама «воронежского» рейса. Но эта проблема местным авиаторам явно не под силу, поскольку их «полномочия» распространяются лишь на территорию одного Раменского района Подмосковья. Думается, существенную помощь в этом могло бы оказать Главное агентство воздушных сообщений гражданской авиации.

Есть неполадки в техническом обеспечении рейсов Як-42, в частности, в работе погрузчика контейнеров ППК-2. Он очень ненадежен в работе, часто ломается. Больше того, хронической стала нехватка запчастей, из-за чего служба перевозок вынуждена время от времени командировать кого-либо из сотрудников в Ригу, на завод-изготовитель.

Словом, хороший аэровокзальный комплекс в Быковском аэропорту требует соответствующего к себе отношения. Сам по себе он не может дать пассажирам тех удобств, на которые они рассчитывают, популая авиабилет. Поэтому задача авиаторов — устранить все то, что мешает образцовому авиасервису.

В. ЗЛОТНИКОВ

СОВЕТ БРИГАДЫ РЕШИЛ

Как положено, работу после выполнения регламента на очередном Ан-2 принимал старший инженер ОТК Сергей Владимирович Головин. Он придирчиво осмотрел самолет, проверил, надежно ли закручены гайки. Все было нормально. Но вот несколько вопросов по регламенту (такая попутная проверка теоретических знаний у нас практикуется постоянно), заданных Владимиру Беспалову, обнаружили пробелы в подготовке молодого авиатехника. Это было отмечено в картенаряде инспекторского осмотра.

Подвел Владимир товарищей: замечание в адрес бригады сразу же повлияло на показатели в социалистическом соревновании. Раньше, до внедрения в авиатехбазе Владивостокского авиапредприятия бригадной формы организации и оплаты труда, инцидент, возможно, завершился бы дежурной «проработкой» провинившегося на очередном профсоюзном собрании. Иное дело теперь, когда каждый авиатехник реально видит результаты своего труда и лично заинтересован в достижении высокого качества работы на любом участке.

Помог нам поднять общественную активность членов бригады и Закон о трудовых коллективах. Тут же, по горячим следам, собралась бригада на совет. Крепко досталось Владимиру от товарищей. Дали мы ему срок для подготовки, и потом, опять же на совете бригады, держал он экзамен. Думаю, подобного срыва у Беспалова больше не будет. Да и для других молодых (впрочем, не только молодых) авиатехников этот случай послужил хорошим уроком. А проверку знаний авиатехников на совете бригады мы продолжаем. Недавно отчитывались Александр Шиливский и Валерий Кладиков. Они имеют хорошие теоретические знания.

Возможно, кому-то покажется, что совету бригады не свойственно заниматься вопросами технической учебы. Но почему? Ведь при этом достигается и другая (может быть — главная) цель: воспитание у молодежи чувства ответственности перед коллективом за порученное дело. А непосредственное участие в воспитательном процессе — уже прямая задача бригады, вытекающая из Закона о трудовых коллективах.

Но, к сожалению, не всегда воспитательные меры приносят необходимые плоды. Характерен случай с Олегом Вагиным. Допустил молодой авиатехник серьезный промах — нарушил технологию при проверке системы управления самолетом. Коллектив бригады попытался

воздействовать на него словом. Но вскоре он снова допускает брак в работе: оставляет незакрученной качалку сектора газа. При этом расписывается, что операция выполнена. Стало ясно, что не дождется авиатехник доверием бригады, не чувствует ответственности за качество своего труда. Совет единогласно решил отстранить его от работы, просить руководство авиатехбазы исключить из бригады.

Сурово? Да. Но это было необходимо. В авиации нет места людям недобросовестным.

Когда же есть хоть малейшая надежда не потерять человека, стараемся использовать все возможные средства. Был такой случай, правда, в другой бригаде — оперативного обслуживания. Нарушил работник трудовую дисциплину. Руководство базы склонно было уволить провинившегося. А совет бригады вышел с ходатайством дать человеку последний шанс!

Кто был прав — покажет время. Но уже сейчас очевидно, что совет бригады стал авторитетным органом. Его мнение является определяющим при решении производственных и кадровых вопросов. Прием на работу, увольнение, перемещение на другую должность — во всем этом принимает участие совет. Он же распределяет приработок между членами бригады. И даже... отчасти руководит работой инженеров. Поясно суть. Для того, чтобы повысить качество устранения сложных дефектов и создать дополнительный стимул для инженеров, у нас допускается непосредственное выполнение ими работ (в пределах установленной месячной нормы). За это инженеры получают часть приработка по решению совета бригады.

Вносит он свой вклад и в управление производством, подчас активно участвуя в решении технических и организационных проблем, выступая с различными предложениями. Так, на советах бригад были рассмотрены рекомендации к внедрению предложений об оснащении стоянок самолетов Ан-2 централизованной системой подогрева, о переводе склада участка подготовки производства на двухсменную работу, о модернизации осветительной сети в ангаре и так далее. Особенно повышает творческую активность авиатехников заключение бригадой ежегодного договора о коллективной моральной ответственности. Как записано в положении, договор повышает роль и значение бригады в организации и управлении производством, способствует созданию делового климата, обстановки нетерпимости к бракоделам, нарушителям дисциплины. И хотя договор — одностороннее обязательство бригады, в адрес адми-

нистрации обычно выдвигаются встречные предложения. Как мы подсчитали, за два года, в течение которых практикуется заключение договоров о коллективной моральной ответственности, советами бригад внесено 84 предложения.

С внедрением бригадной формы заметно повысилась трудовая активность работников, их заинтересованность в конечном результате. На бригадную форму авиатехбаза перешла в 1980 году, одной из первых в отрасли. За основу принята система учета индивидуальной выработки каждого члена бригады в приведенных единицах. От нее зависит его доля в бригадном приработке. Последний определяется средней выработкой бригады и показателями качества: регулярностью полетов, качеством технического обслуживания, состоянием трудовой дисциплины, выполнением требований охраны труда и техники безопасности.

За начальный период, прошедший после перехода на бригадную форму, объем работ, выполняемых базой, удалось увеличить почти наполовину, а производительность труда — на треть. Заметно улучшился морально-психологический климат в коллективе, повысилась стабильность бригад. Улучшились условия управления коллективами, возросла действенность социалистического соревнования.

Однако новая форма высветила и организационные недоработки. В их числе — отсутствие научно обоснованных нормативов на некоторые технологические операции, несоответствие ряда норм фактическим трудозатратам. Это приводит к делению работ на «выгодные» и «невыгодные». А заинтересованность в увеличении выработки порой оборачивается ухудшением качества. Регулирующую роль при этом опять-таки должен играть (и играет) совет бригады. Вести более строгий учет помогает комиссование воздушных судов после выполнения регламентных работ, а также участие инженеров в работе ОТК.

Большой вопрос — снабжение запасными частями. К тому же участок подготовки производства пока только нащупывает свое место в ряду объединенных общей конечной целью бригад. Можно сказать: темпы работы авиатехников постоянно растут, а уровень организации снабжения — остается таким же, как и много лет назад.

Практическое участие инженеров в устранении дефектов, выполнении работ регламентировано не до конца. Они не «привязаны» к конкретным бригадам, да и само это участие зависит от их личного желания. Много нареканий вызывает планирование. От выполнения плана во многом зависит приработок. План же определяется не реальной необходимостью, а... достигнутым в прошлом году уровнем.

Думается, перечисленные и оставшиеся «за кадром» недостатки устранимы. В их ликвидации самое активное участие примут советы бригад авиатехбазы. Содействовать этому будет и намеченный переход на внутренний, бригадный хозрасчет. Он усилит роль трудовых коллективов, советов бригад в управлении производством, воспитании людей, решении практических задач повышения эффективности и качества нашей работы.

В. СТРАТ,
авиатехник-бригадир

г. Владивосток.

АЭРОФЛОТ — ПАССАЖИРУ

СУХУМИ ПРИНИМАЕТ ГОСТЕЙ

Утром на Черноморское побережье опустился густой туман. Во Внукове одна за другой объявлялись задержки южных рейсов по метеоусловиям Сочи, Анапы, Минеральных Вод, Батуми... У справочного окошка толпились озабоченные пассажиры. Не особенно рассчитывая на утешительные новости, обращаюсь к дежурной:

— Как дела с рейсом на Сухуми?

— Ответ звучит совершенно неожиданно:

— Вылет — по расписанию.

Потом, уже в Сухуми, командир авиапредприятия Юрий Спиридонович Лагария пояснил, что ничего удивительного и неожиданного не было. Аэропорт расположен настолько удачно, что редко подвержен капризам погоды (он закрывается по метеоусловиям в среднем лишь на пять-шесть дней в году!). После завершения оборудования для приема самолетов по сниженному минимуму, он станет действовать практически бесперебойно.

Но не одной лишь хорошей погодой встречает воздушных путешественников гостеприимный Сухуми. Аэропорт начинается с взлетно-посадочной полосы. И здесь сказывается удачно выбранное место. Обе зоны подхода расположены над морем, значит, нет местных препятствий, как, например, в Сочи.

Вообще взлетно-посадочная полоса — предмет особой гордости сухумских авиаторов. И неудивительно: она пригодна для посадки самолетов любых существующих типов, включая широкофюзеляжный Ил-86.

Строители применили ряд новшеств, позволивших сократить сроки, сэкономить ценные материалы. Так, вместо железобетона был применен бетон, а увеличение толщины покрытия позволило получить те же характеристики прочности. При схватывании бетона на его по-

верхности иногда появлялись трещины. Их надо было «вырезать» из толщи и заливать пустоту новым бетоном. В выполнении этой непростой технологической операции на помощь пришли... шахтеры, имеющие опыт проходки скальных пород. Отработали технологию — и всю работу выполнили за каких-то шесть дней.

Параллельно с реконструкцией полосы было организовано строительство аэровокзала на 600 пассажиров в час, продолжается сооружение профилактория. И уже своими силами, за счет экономии и перераспределения средств, сделали сухумцы большой перрон для стоянки магистральных самолетов. Одновре-

менно шла подготовка к обслуживанию Ил-86. Начали с учебы, которую прошел весь личный состав. Затем организовали стажировку работников служб в других предприятиях, где Ил-86 уже получил прописку.

В тот же период велось строительство аэровокзала. Здесь, правда, нужно внести некоторое уточнение. Близость к аэропорту моря родила оригинальную идею: свести в один узел четыре вида транспорта — воздушный, морской, железнодорожный, автомобильный. Символом такого содружества стал бы комплексный вокзал. Для пассажиров, которым предстоит пересадка, это сулит значительные удобства. Допустим, приехал человек отдохнуть. От аэропорта ему еще надо добираться до санатория в Пицунде, Гагре. Пожалуйста — прямо с борта самолета он, пройдя через вокзал, попадает на причал морских судов местного сообщения, перрон электрички, стоянку междугородного автобуса.

— Это — будет со временем. Пока же к услугам пассажиров — удобный и уютный павильон общей площадью четыре тысячи квадратных метров, облицованный светлым туфом и металлическими деталями «под старинную бронзу». Собственно, павильоном его называют сами сухумцы, видимо, подчеркивая, что «настоящий» вокзал — дело будущего. Не буду полемизировать по поводу терминологии. Однако нельзя не отметить,

что и павильон, особенно после сдачи его последней очереди (кстати, тоже досрочно), выполняет все функции аэровокзала. Его правое крыло — зона вылета с четырьмя регистрационными стойками, накопителем, отсеком специального контроля. К ним примыкает просторный зал ожидания. В нем — буфеты и киоск сувениров. Левое крыло двухэтажного здания — зона прилета. Здесь пассажиры получают багаж. Сумки, чемоданы из отсеков самолетов или из контейнеров, в которых перевозится багаж на Ил-86, по кратчайшему пути и при минимуме ручного труда грузчиков попадают на два пластинчатых транспортера. Характерная деталь: весь свой багаж 350 пассажиров воздушного гиганта получают не более 25 минут. Имеется в виду время «от первого до последнего чемодана», по выражению начальника службы организации перевозок Роберта Владимировича Меладзе. Нередко бывает, что контейнеры с багажом уже стоят на эстакаде у зала выдачи, а пассажиры еще продолжают сходить по трапу самолета на землю.

Первых пассажиров Ил-86 доставил в Сухуми ровно на полгода раньше запланированного срока. К этому моменту

были полностью обучены работники служб, они сдали зачеты. Занятые обслуживанием новой техники получили допуски. В службе организации перевозок создали специальную бригаду из лучших работников — на первых порах, затем обслуживать Ил-86 стали все смены. В службе развернулось соревнование за присвоение рейсу Сухуми—Москва звания образцового.

Насколько «перевозчики» близки к заветной цели? Здесь, очевидно, главный арбитр — пассажиры. Листаю их отзывы в книге жалоб и предложений. «Благодарим весь коллектив смены за чуткое и благожелательное отношение при отправке нашей туристической группы» (студенты из города Прилуки).

«Выражаю глубокую благодарность работникам аэропорта Р. Миносян и Н. Гоглидзе за высокую культуру обслуживания» (И. Петров, Москва).

«Мне, участнику Великой Отечественной войны, уделили чуткое внимание. Побольше бы таких работников, как дежурный по аэровокзалу М. Манукян» (В. Дыхнич, г. Одесса).

Не имеют нареканий на качество работы диспетчер по регистрации С. Джгаркава, члены бригады грузчиков, которой руководит Д. Горгослидзе, работники передовой смены, возглавляемой Н. Жаания.

— Не думайте, что мы решили все проблемы в обслуживании пассажиров, —

СУХУМИ



говорил Р. Меладзе. — Есть у нас, к сожалению, и жалобы.

Надо сказать, что в службе внимательно следят за культурой обслуживания. Заведен здесь такой порядок: если работник допустил нетактичность, тем более — грубость, его переводят на работу, не связанную с обслуживанием пассажиров. Есть трудности и другого рода. Все-таки первопричиной многих (если не подавляющего большинства) жалоб оказывается неудовлетворенность спроса на авиаперевозки. Сухуми — курорт, и здесь пассажиропоток резко колеблется в течение года (на летние месяцы падает 54 процента объемов перевозок). В этот период порой удается удовлетворить лишь 30—40 процентов заявок, и то — в основном коллективных. Зато случаются и спады. Замечено, например, что мы почему-то уходим в отпуск преимущественно в первых числах месяца. Для транспортников этот непонятный психологический феномен оборачивается аритмией в работе.

По-видимому, не свободом от недостатков и центральное расписание. Примеры? Их немало. Так, всего за один утренний час летом предусмотрено шесть рейсов по центральному расписанию (на Ил-86, Ту-154 и четырех Ту-134). В таких условиях возможность ошибки резко возрастает. Или вот: московский рейс назначен на 21.20. А в 20 часов — перемена. Вновь заступившей смене остается совсем немного времени, чтобы качественно обслужить и отправить Ил-86.

Сухуми (единственный аэропорт на Кавказе) может принимать любые самолеты, в том числе и дальнемагистральные Ил-62. Однако дальневосточники, сибиряки, северяне летают отдыхать через Москву. Впрочем, это уже выходит за рамки чисто местных проблем. Но в Сухуми не делят на «свое» и «чужое», резонанс считая, что разгрузка Москвы от транзитных пассажиров повысит эффективность работы Аэрофлота, а значит, и всех авиапредприятий. И хотя явно добавляют себе хлопот, выходят с предложениями открыть новые рейсы типа Красноярск — Сухуми, Хабаровск — Сухуми, Магадан — Сухуми.

Большое место сухумцев — городское агентство. Вот где зарождается большинство нареканий, жалоб! Помещение для него явно тесно: в зале может одновременно пребывать всего два-три десятка человек.

— А больше всего мы боимся плохой погоды... у соседей, — сказал Юрий Спиридонович Латария. — Тогда к нам прибывают самолеты, которые надо обслуживать, а их пассажиров — принять, накормить, порой и на ночлег устроить. Архисложная задача! Ведь иногда их число достигает пяти тысяч. Гостиница же рассчитана на двести мест, да два ее номера используются как комнаты матери и ребенка. Капля в море! В таких случаях для отдыха пассажиров приспособляем служебные помещения.

...На перроне сухумского аэропорта стояло несколько Ил-86, Ту-154. Сочи, Симферополь, Батуми, Минеральные Воды все еще не открылись.

И. КАЗАНСКИЙ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Сухуми.

ТРЕБОВАНИЕ

● Повышение эффективности и качества работы — одна из основных задач сегодняшнего дня. Ускорение социального и экономического развития страны диктует необходимость коренного улучшения работы буквально на каждом участке производства.

Чтобы реально добиться успехов, с наибольшей отдачей использовать средства производства и труд человека, необходимо четко знать границы каждого рабочего места, определить, является ли оно коллективным или индивидуальным, уметь выделить из коллективного рабочего места индивидуальное, знать, сколько на участке, в цехе, службе, авиапредприятии рабочих мест. Ответив на эти первоначальные вопросы, можно приступить к изучению коэффициента сменности на рабочих местах, их технического и организационного уровня, проектной и фактической стоимости производственных площадей и технических средств, сбалансированности рабочих мест с трудовыми ресурсами и т. д. Подобные исследования открывают путь к целенаправленному управлению процессом эффективного использования техники и людей на каждом действующем рабочем месте.

О том, какие громадные резервы могут быть приведены в действие в результате такой работы — аттестации рабочих мест — свидетельствуют следующие расчеты. Только устранение лишних рабочих мест и организация труда рабочих на оставшемся прогрессивном оборудовании в две смены позволит в целом по стране высвободить более ста миллионов квадратных метров производственных площадей и 500 тысяч ремонтников и наладчиков, обслуживающих устаревшую технику, а также получить 50 миллионов тонн металла за счет списания отслужившего свой срок оборудования.

Немалый эффект сулит также рационализация оставшихся рабочих мест. Опыт показал, что только за счет аттестации рабочих мест можно на 5—10 процентов сократить затраты труда, повысить фондотдачу.

Партия и правительство уделяют большое внимание этому важному направлению интенсификации производства. Так, 11 ноября 1984 года принято Постановление ЦК КПСС «Об опыте работы коллектива Днепропетровского комбайнового завода имени К. Е. Ворошилова по повышению эффективности использования производственных мощностей на основе проведения аттестации рабочих мест и их рационализации». 15 августа 1985 года вышло постановление Совета Министров

СССР и ВЦСПС «О широком проведении аттестации рабочих мест и их рационализации в промышленности и других отраслях народного хозяйства». Эти документы нацеливают предприятия, организации, министерства и ведомства на решение крупных экономических и социальных проблем с помощью учета, аттестации, рационализации и планирования рабочих мест.

Какие же проблемы требуют первоочередного решения?

Во-первых, должна быть достигнута сбалансированность трудовых ресурсов и рабочих мест. Необходимо создать организационно-экономические условия, позволяющие устранить такие негативные явления, как текучесть кадров, наличие выгодных и невыгодных норм труда, необоснованные различия в заработной плате.

Во-вторых, с учетом результатов аттестации рабочих мест и на ее основе необходимо существенно изменить структуру капитальных вложений, значительно ускорить обновление производственного аппарата. Тем самым будет преодолена сложившаяся за последнее время тенденция его физического и морального старения. За двенадцатую пятилетку в целом по народному хозяйству половина капитальных вложений будет направлена на техническое перевооружение и реконструкцию действующего производства. В этих условиях только аттестация каждого рабочего места позволит определить, какое конкретно оборудование подлежит замене, обновлению, какое рабочее место нуждается в механизации, автоматизации. С помощью аттестации можно выявить бездействующее оборудование, привести его в действие или передать другому предприятию, а лишнее, устаревшее направить на переплавку. Полученные в результате реализации высвобожденного оборудования средства будут направлены на развитие производства.

В-третьих, работа по аттестации является основанием для совершенствования хозяйственного механизма, внедрения хозрасчета, перехода предприятия на самофинансирование и самоокупаемость. Доказано, что хозрасчет на предприятии не сможет «работать» в полную силу, если он не действует, с одной стороны, на уровне цеха, бригады, рабочего места, а с другой — на уровне министерства. А для этого необходим детальный анализ положения дел на рабочем месте, глубокое знание его возможностей.

ДНЯ

В-четвертых, аттестация рабочих мест выступает как мощное средство вскрытия внутрипроизводственных резервов. «Как только на предприятиях, — отмечалось на XXVII съезде КПСС, — начинают серьезно заниматься улучшением организации и стимулирования труда, повышать дисциплину и требовательность, выявляются резервы, о которых раньше и не подозревали». Выявленные резервы должны быть использованы для повышения фондоотдачи, снижения себестоимости работ, сокращения численности работающих, увеличения объема услуг пассажирам.

В-пятых, проведение аттестации призвано активизировать и человеческий фактор. Задача состоит в том, чтобы с помощью аттестации помочь каждому работнику осознать, что ускорение социально-экономического развития страны начинается с ускорения на его рабочем месте.

Таковы наиболее крупные технические, экономические и социальные проблемы, которые предстоит решать на основе проведения аттестации рабочих мест. Следует также иметь в виду высокую экономическую эффективность повышения производительности труда за счет совершенствования техники и организации (по сравнению с расширением производства). По подсчетам ученых, для повышения производительности труда на один процент средств в пересчете на одно рабочее место при замене оборудования требуется меньше почти в два раза, а при совершенствовании организации труда, производства и управления — в 25 раз, чем при расширении производства. Окупаются же эти средства соответственно в три и 12 раз быстрее.

Работа по аттестации имеет дальнейшее развитие. Со временем, по мере накопления опыта и данных, аттестация рабочих мест создаст условия для перехода к аттестации технологических процессов и производств, участков и цехов.

Успешное решение задач по повышению эффективности производства, улучшению использования действующих мощностей и трудовых ресурсов на основе аттестации рабочих мест и их рационализации требует проведения этой работы по единой методике. С этой целью в гражданской авиации были разработаны временные методические рекомендации по аттестации рабочих мест в эксплуатационных предприятиях. Для повышения эффективности аттестации в рекомендациях была использована нормативная (пороговая) система оценки рабочих мест — в

отличие от рекомендуемой межотраслевыми документами коэффициентной системы, не позволяющей вскрывать все внутренние резервы производства. Условиями коэффициентной оценки допускается определенное несоответствие фактических и нормативных параметров для того, чтобы считать рабочее место аттестованным. И это — в условиях, когда некоторые нормативы близки к предельно допустимым. К тому же отсутствует какое-либо научное обоснование установлению таких допусков. На практике это ведет к отказу от использования некоторых внутренних резервов на рабочих местах. Вообще, разве не противоречит здравому смыслу метод, при котором складываются и делятся (пусть даже в коэффициентном измерении) столь разнородные показатели, как технико-технологические, организационно-экономические параметры и условия труда, требования техники безопасности?

Когда в Ростовском авиапредприятии и Домодедовской авиатехбазе до получения отраслевых рекомендаций стали проводить аттестацию рабочих мест по коэффициентной системе, то выходило, что большинство рабочих мест следует аттестовать положительно. Однако даже поверхностное наблюдение подсказывало, что они не соответствуют современным требованиям науки, техники, научной организации труда, отечественному и зарубежному опыту. В результате в этих коллективах от коэффициентной системы оценки рабочих мест отказались. Кстати, в вышедшем в этом году межотраслевым типовом положении об аттестации, рационализации, учете и планировании рабочих мест уже не приводится коэффициентная система оценки, рекомендуется применять нормативную.

Система нормативной (пороговой) оценки заключается в следующем. Рабочее место считается аттестованным в том случае, если все характеризующие его показатели соответствуют нормативным. На тех предприятиях, где умело применяют такой подход, получают хорошие условия для вскрытия внутрипроизводственных резервов. Так, в ЦУМВС применение нормативной системы позволило в полном объеме определить недостатки технического, технологического и организационного характера на половине рабочих мест. Внедрение мероприятий, направленных на ликвидацию вскрытых недостатков, существенно повысит эффективность производства.

Эффективность работы по аттестации в значительной степени определяется составом аттестационных комиссий, которые непосредственно проводят оценку рабочих мест. Высокий профессиональный уровень членов аттестационных комиссий необходим в связи с тем, что в гражданской авиации в настоящее время отсутствует нормативная база по некоторым уровням и показателям рабочего места, что требует использования экспертных оценок. В то же время знакомство с деятельностью некоторых авиапредприятий показало, что требование высокого профессионального уровня не всегда соблюдается при формировании аттестационных

комиссий. Кроме того, в работе по аттестации слабое участие принимают общественные организации. Так, в состав аттестационных комиссий служб, цехов и предприятий не всегда включаются представители комсомола, ВОИР, НТО. На многих авиапредприятиях нет ориентации на привлечение к аттестации каждого работника, чтобы он мог применить свой опыт, умение, смекалку. Передовиков и новаторов производства также не всегда увидишь среди членов аттестационных комиссий.

Недостаточное внимание уделяют аттестации партийные организации. Им необходимо провести большую организаторскую и политическую работу, повысить авангардную роль коммунистов в изыскании и реализации резервов интенсификации. К сожалению, не часто в партийных организациях глубоко рассматриваются отчеты руководителей и специалистов по вопросам аттестации. Аттестация не всегда осуществляется в обстановке гласности: некоторые рабочие о ней даже не знают. Результаты аттестации не включаются в условия социалистического соревнования. На предприятиях не проводятся смотр-конкурсы результатов работы по аттестации рабочих мест. В значительной степени это определяется тем, что руководители авиапредприятий не представляют места и роли аттестации в совершенствовании производства, перекладывают работу на заместителей, зная проблему лишь «в общих чертах». Поэтому своевременным является решение аттестационной комиссии министерства заслушивать на своих заседаниях руководителей авиапредприятий о ходе и результатах работы. Важно, чтобы материалы таких заслушиваний доходили до каждого руководителя.

Недостатки в проведении работы по аттестации рабочих мест в известной мере определяются несовершенством отраслевых рекомендаций. По результатам первой аттестации, а также в связи с выходом в свет межотраслевого типового положения об аттестации, рационализации, учете и планировании рабочих мест будут переработаны отраслевые временные методические рекомендации. Кроме того, ЦНОТиУП ГосНИИ ГА примет участие совместно с другими транспортными министерствами в разработке единой транспортной методики по аттестации рабочих мест. Все это в ближайшее время значительно усилит методическую базу для проведения аттестации.

Передовой опыт предприятий страны подтверждает, что с помощью аттестации рабочих мест можно вскрывать крупные внутрипроизводственные резервы, значительно увеличить объем работ с меньшими ресурсами и создавать условия для творческого труда работников.

М. МОХОВА,
начальник отдела,
В. САНДЕЦКИЙ,
старший научный сотрудник,
кандидат экономических наук,
Е. ХОЛИН,
заместитель начальника отделения,
кандидат экономических наук —
работники Центра научной организации труда
и управления производством ГосНИИ ГА



Первый самолет приземлился в Магнитогорске в 1930 году. 15 августа вступила в эксплуатацию воздушная линия, связавшая город со Свердловском. Аэропорт тогда, по сути, представлял собой лишь грунтовую взлетно-посадочную полосу. Город у горы Магнитной стал местом всенародной стройки. Быстрыми темпами возводился крупнейший в стране металлургический комбинат. Газета «Магнитогорский рабочий» писала в те дни, что необходимо существенно развить воздушное сообщение как одно из важнейших средств связи. Заметным ускорителем становления авиации

в городе уральских металлургов стала широко развернувшаяся агитационно-пропагандистская работа, которая звала оказать всенародную поддержку созданию мощного воздушного флота страны. В ее числе — сбор средств на строительство самолета «Максим Горький», массовые митинги по поводу прилета агитсамолета «Крокодил». Ударно трудились в обстановке всеобщего подъема и авиаторы. Для воздушных путешественников уже были созданы определенные удобства: в аэропорту имелись столовая, красный уголок, комната отдыха.

С самого начала войны магнитогорские авиаторы сели за штурвалы боевых самолетов. Они сражались доблестно и умело, многие удостоены государственных наград. Трудно налаживалось авиационное хозяйство в послевоенные годы. Только к пятидесятым годам удалось достичь предвоенных объемов авиаперевозок. Все работы в аэропорту выполнялись вручную. Летали только по двум маршрутам — в Свердловск и Челябинск. В 1958 году в аэропорту появился свой самолетный парк — Як-12 и Ан-2. В 1964 году организовалось Магнитогорское авиапредприятие, что соответствовало нуждам большого



ЗОВЕТ ГОРА МАГНИТНАЯ

индустриального города.

Резко увеличились объемы перевозок. К 1966 году по сравнению с 1956 годом пассажиропоток возрос в 55 раз, тоннаж грузов — в тринадцать раз, почты — в 4,3 раза.

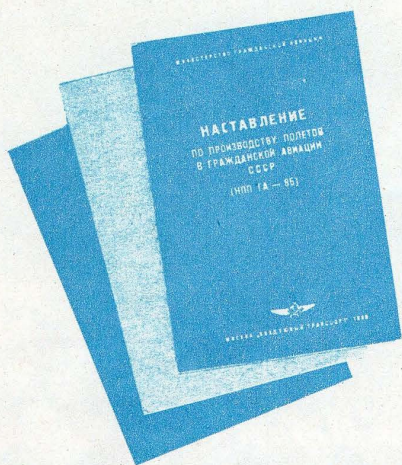
В 1966 году начался новый этап в развитии авиапредприятия — был открыт существующий ныне аэропорт. Он начал принимать турбовинтовые Ил-18.

В дальнейшем парк воздушных судов пополнился самолетами Ан-24 и Ан-26. В 1968 году магнитогорцы уже летали в 65 пунктов нашей страны, пассажиропоток достиг 200 тысяч человек. Вырос объем перевозки срочных грузов, заметную роль стала играть авиация

в сельском хозяйстве.

Буквально с первых лет своего существования Магнитогорское авиапредприятие пользуется доброй славой в Уральском управлении. Планы последних четырех пятилеток были перевыполнены по многим показателям.

Неоднократно коллектив авиапредприятия входил в число лучших по управлению, назывался в числе передовых среди авиапредприятий отрасли. Коллектив успешно выполнил социалистические обязательства, принятые в честь XXVII съезда КПСС. Сейчас магнитогорские авиаторы активно борются за выполнение его исторических решений.



РОЖДЕНО ЛЕТНОЙ ПРАКТИКОЙ

В обеспечении надежности каждого рейса решающая роль принадлежит строгому соблюдению требований документов, регламентирующих организацию и выполнение полетов. Основным из них является Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА-85). Введенное в действие с 1 декабря 1985 года, оно воплощает в себе основные установки Воздушного кодекса Союза ССР, Положения об использовании воздушного пространства СССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР, Стандартов и рекомендаций ИКАО, других нормативных документов.

В новом Наставлении наиболее полно реализованы возросшие требования Коммунистической партии и Советского правительства к повышению эффективности полетов, их безопасности и регулярности, к реализации все возрастающих задач, решаемых Аэрофлотом.

Гражданская авиация сегодня — это одна из самых динамичных отраслей народного хозяйства. Ежегодный объем перевозок уже перешагнул рубеж в 100 млн. пассажиров и более трех миллионов тонн грузов и почты. Постоянно растет вклад авиаторов в решение крупномасштабных народнохозяйственных задач. По заказам разных министерств и ведомств выполняется более ста видов специальных работ. На трассы Аэрофлота поступает все более сложная авиационная техника, которая требует тщательной специальной подготовки, особой четкости и организованности при ее эксплуатации. В этих условиях необходим всесторонне взвешенный, научно обоснованный свод летных законов и правил, который позволил бы регулировать все процессы организации и выполнения полетов. Сводом именно таких законов и правил и является НПП ГА-85.

В создании нового Наставления активно участвовали командиры воздушных судов и руководители летных подразделений, специалисты служб управления воздушным движением, работники летно-штурманских отделов, ГосНИИ ГА, Академии

гражданской авиации и других вузов отрасли, представители заинтересованных ведомств. Этот документ органически впитал в себя все самое прогрессивное из того, что накоплено многолетней отечественной и международной авиационной наукой и практикой.

Например, без однозначности, четкости и конкретности летной терминологии сейчас уже невозможен тщательный анализ состояния безопасности полетов, а значит и принятие действенных мер по предупреждению нарушений руководящих документов. Тем более невозможен автоматизированный метод обработки данных об авиационных происшествиях и предпосылках к ним. Поэтому в новом Наставлении большое внимание уделено авиационной терминологии, ее соответствию международным стандартам и требованиям Воздушного кодекса Союза ССР.

Глава первая, посвященная этой проблеме, значительно расширена, многие определения изменены или уточнены. Так, основополагающий термин «Безопасность полетов» получил более совершенное толкование и теперь звучит: «Безопасность полетов — комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей».

Претерпел изменения и термин «Аэропорт», который раньше трактовался, как предприятие. Теперь он расшифровывается как комплекс сооружений, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал и другие наземные сооружения, а также необходимое оборудование.

В определение термина «Проверяющий», наряду с лицами командно-летного и инспекторского состава, включены и пилоты-инструкторы, которые выступают теперь в качестве проверяющих в составе экипажа с целью его проверки или тренировки.

Новую формулировку получили и такие определения, как «Сдвиг ветра», «Минимум воздушного судна», «Опасное сближение», «Посадочная дистанция», «Сложные метеоусловия», «Эшелон перехода» и другие.

Существенные качественные дополнения получила и третья глава Наставления «Организация летной работы». В ней появились такие разделы, как «Планирование летной работы», «Профессиональная подготовка летного состава», «Формирование экипажей воздушных судов». Особое значение придается разделам «Разбор полетов» и «Летно-методическая работа».

Исключительно важным в повышении эффективности и безопасности воздушных перевозок и авиационных работ является обеспечение полетов. Оно осуществляется в строгом соответствии с требованиями Воздушного кодекса Союза ССР, Положения об использовании воздушного пространства, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР и других нормативных актов. Не случайно четвертая глава НПП ГА-85 полностью посвящена этой проблеме. Причем, особое внимание в ней уделяется организации политико-воспитательной работы в авиакolleктивах по обеспечению безопасности полетов, которая в связи с созданием политических органов гражданской авиации приобрела новое качественное содержание. В главе четвертой разъясняется также сущность штурманского, метеорологического, электротехнического, радиотехнического, орнитологического и других видов обеспечения полетов воздушных судов.

Получили существенное дополнение и последующие главы. К примеру, в шестой главе «Управление воздушным движением» более конкретно представлены вопросы организации воздушного движения и улучшения качества управления полетами с переменным профилем.

В восьмой главе, в отличие от НПП ГА-78, появился обширный раздел «Особые случаи в полете». Более емкой стала и глава девятая — «Международные полеты».

С учетом существенного расширения сферы применения гражданской авиации в народном хозяйстве добавлены новые разделы и в десятую главу. Повышена также ответственность наземных служб за подготовку, организацию и обеспечение полетов.

Следовательно, новое Наставление регламентирует такую четкую организацию летной работы, которая призвана полностью исключить авиационные происшествия и предпосылки к ним по вине личного состава и обеспечить высокую безопасность и регулярность каждого рейса. Но это возможно только в том случае, если все без исключения авиарботники, обеспечивающие и выполняющие полеты, глубоко проникнутся смыслом его требований, будут настойчиво бороться за претворение их в жизнь. Иными словами, научиться строго и неукоснительно следовать букве и духу этого важнейшего свода летных законов и правил.

Трудно переоценить в этом деле роль командиров воздушных судов. Ведь успех каждого полета всецело зависит от того, насколько грамотно и умело организуют они выполнение летного задания, как поставлено в экипаже обучение и воспитание авиаспециалистов, какая нравственная атмосфера создана в коллективе. От того, как настроен экипаж на полет, насколько проникся сложностью и ответственностью возложенных на него задач, зависит итог любого рейса. И, наоборот, прояви командир даже малейшее пренебрежительное отношение к организации и выполнению полета, допусти пусть незначительное нарушение летных законов и правил — тут же жди неприятностей.

Сегодня особенно актуально звучат слова министра гражданской авиации Б. П. Бугаева, сказанные им на недавнем совещании командиров воздушных судов о том, что в обеспечении высокой безопасности полетов на командира экипажа возлагается высочайшая ответственность. Ему, командиру, особое доверие, но с него и особый спрос.

В настоящее время в нашей отрасли многое делается для воспитания командиров воздушных судов в духе высокой ответственности за порученное дело, государственного подхода к соблюдению требований Наставления и других документов, регламентирующих летную работу. Подавляющее большинство командиров — идейно зрелые, знающие свое дело специалисты, способные действовать грамотно, своевременно и решительно в любых неожиданных ситуациях. Многие из них имеют высшую инженерную подготовку. К ним можно отнести командира экипажа самолета Ил-62 Алма-Атинского авиапредприятия Ш. А. Каламбаева и пилота-инструктора Ереванского авиапредприятия Р. Г. Мелконяна, достойно представивших славную плеяду крылатых тружеников Аэрофлота на XXVII съезде КПСС, командира вертолета Ми-8 из Нарьян-Мара В. Н. Поздеева, командиров воздушных судов заслуженных пилотов СССР И. Я. Бердюгина из Тюмени и В. П. Богатова из Ленинграда, А. С. Кале-

дина из Внуковского производственного объединения и многих других.

В то же время есть, к сожалению, и такие, пусть единичные, случаи, когда нарушаются требования НПП. Такое отношение к законам летной службы иначе как преступной халатностью не назовешь.

Например, в главе седьмой нового Наставления «Выполнение полетов» сказано, что при рулении воздушного судна пересекать или занимать взлетно-посадочную полосу без разрешения диспетчера запрещается. Казалось бы, что тут сложного? Надо только четко выполнять это требование. Но командир Ил-62 Дальневосточного управления А. Проценко пренебрег им и вырулил на ВПП аэродрома Хабаровск без запроса у диспетчера. В результате последнему пришлось в экстренном порядке увести на второй круг самолет, уже получивший разрешение на посадку. К чему могло привести столь безответственное поведение командира воздушного судна, представить нетрудно.

Или взять другой случай. В той же главе говорится: если воздушное судно при выполнении разбега отклонилось от заданного направления, то взлет должен быть немедленно прекращен. То же самое необходимо сделать, если отказал двигатель или не достигнута скорость принятия решения. А вот командир экипажа Ту-134А Белорусского управления В. Олейник поступил по-другому. Взлетая ночью из аэродрома Днепропетровск, допустил при разбеге отклонение самолета от заданного направления и отрыв его от ВПП произвел на скорости ниже расчетной.

Эти неприятные факты свидетельствуют о том, что не во всех еще летных подразделениях уделяется должное внимание обучению и воспитанию командиров воздушных судов. Более того, подобные нарушения происходят лишь там, где царит обстановка попустительства и либерализма по отношению к любителям вольных трактовок требований НПП. Между тем хорошо известно, что каждый пункт основного закона летной службы написан не в тиши кабинетов, он выстрадан многолетним практическим опытом, оплачен не одним горьким уроком. Поэтому нарушать Наставление не позволено никому.

Многое в организации неукоснительного соблюдения летных законов и правил зависит прежде всего от руководителей среднего звена — командиров летных подразделений и их заместителей. Образно говоря, они призваны стать задающим генератором в этом ответственном государственном деле. Очень важно, чтобы ни одно отклонение от требований НПП и правил полетов не оставалось незамеченным, чтобы каждый рейс подвергался самому тщательному анализу. Мощным подспорьем служат в этом средства объективного контроля. Полученные с их помощью данные позволяют своевременно выявить отклонения в действиях экипажа в воздухе, дают возможность оценить уровень его профессиональной выучки, наметить эффективные профилактические

меры. Опыт показывает: в тех подразделениях, где к средствам объективного контроля относятся ответственно, методически грамотно, там поставлен прочный заслон нарушениям.

Особенно нужны средства объективного контроля в так называемой «малой» авиации, где экипажи выполняют задания, как правило, в отрыве от основных баз. Однако именно там этот важный участок профилактики авиационных происшествий наиболее запущен. Но, к сожалению, многое в решении этой проблемы зависит не от нас. Мы ждем от отечественной науки и промышленности разработки новых унифицированных приборов контроля, предназначенных специально для авиации ПАНХ.

Важной составной частью нашей общей работы по обеспечению безопасности полетов, их регулярности и эффективности является высококачественная, заблаговременная подготовка летного состава к выполнению производственных задач в осенне-зимний период. Как известно, это наиболее ответственный и напряженный этап авиационной деятельности, требующий от авиаспециалистов особой исполнительности и дисциплины в соблюдении НПП ГА-85 и других основополагающих летных документов. И от того, насколько каждый член экипажа будет готов к нему, во многом зависит уровень трудовых успехов всей отрасли в целом.

Говоря о строгом соблюдении летных законов, хотелось бы специально остановиться на такой стороне деятельности командиров подразделений, как индивидуальная воспитательная работа с подчиненными. К сожалению, не везде она ведется планомерно и целеустремленно, не всегда учитывает характер и уровень подготовки членов экипажей, специфику их производственной деятельности. А без этого очень трудно добиться дружной и слаженной работы, обеспечить четкое выполнение поставленных задач.

Следует также иметь в виду, что борьба за строжайшую летную дисциплину — это не кратковременная кампания, а постоянная и настойчивая работа. И успех ее тем ощутимее, чем больше авиаторов подключится к ней, чем шире гласность в оценке того или иного проступка.

Итак, новое Наставление вот уже более полугодом живет, действует, работает. В соответствии с его требованиями летный состав выполняет полеты, решает важные народнохозяйственные задачи. И первейшая наша обязанность — неукоснительно соблюдать каждое его положение, сделать все необходимое для успешного завершения любого летного задания. Только при этом условии мы внесем достойный вклад в реализацию планов двенадцатой пятилетки, в осуществление исторических решений XXVII съезда КПСС.

В. ПОТЕМКИН,
начальник Управления летной
службы МГА,
заслуженный пилот СССР

ВЫСОТА

ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ

Каждый очередной выпуск «Высоты» приносит в редакцию множество откликов. Письма от студентов и курсантов учебных заведений гражданской авиации стали для нас своеобразным барометром, который помогает определить наиболее актуальные проблемы, волнующие читателей, подсказывают темы для очередных выступлений.

Так, письмо бывшего курсанта Бугурусланского летного училища гражданской авиации Игоря Д. (свою фамилию он просил не называть) послужило поводом для журналистской командировки в это училище, большому и трудному разговору с товарищами Игоря, вместе с которыми он учился целый год. В том же училище овладевает сегодня

профессией пилота А. Романенко — лучший курсант Бугурусланского летного. С ним читатели «Высоты» познакомятся, прочитав заметку «Вкус неба». О досуге курсантов Егорьевского и Троицкого авиационно-технических училищ рассказывается в заметках «Свободное время — увлечениям» и «Построили курсанты самолет».

Повторяем: все темы, затронутые в очередном выпуске «Высоты», подсказаны нашим главным корреспондентом — читателем. Редакция благодарит вас, друзья, за содержательные, интересные письма и ждет новых.

До встречи на страницах будущих выпусков «Высоты»!



ЖАРКОЕ ЛЕТО СТРОЙОТРЯДОВ

1 сентября аудитории вузов и училищ гражданской авиации заполнены тысячами студентов и курсантов, ударно потрудившихся летом. Соберутся вместе те, кто работал на монтажных площадках санаторно-курортного комплекса Аэрофлота в Понизовке и возводил объекты в различных аэропортах страны, строил новый учебно-лабораторный корпус МИИ ГА и ремонтировал школы, детские сады, ясли для детей авиаработников. Вспомнят молодые авиаторы, как наливались свиной усталостью руки, как сплывала их работа. Вспомнят звон гитары у традиционного костра и студенческие песни, что звучали в вечернем небе. Все это обязательно будет, потому что давно известно: стройотряд — это замечательная школа рабочей закалки, которую ежегодно проходят в числе многотысячной армии советских студентов учащиеся вузов и училищ Аэрофлота.

Впрочем, обратимся к цифрам. Только за годы прошлого пятилетия более 30 тысяч молодых авиаторов трудился на важнейших народнохозяйственных объектах и освоили за это время свыше 54 миллионов рублей капиталовложений. Студенты и курсанты отраслевых учебных заведений работали в аэропортах Якутска и Алматы, Риги и Анадыря, Магадана и Тюмени, Хабаровска и Сыктывкара. Студенческие стройотряды, занятые в авиапредприятиях страны, только за два последних года обслужили более полутора миллионов пассажиров, обработали свыше ста тысяч мест багажа.

И молодые авиаторы не только хорошо работали, но и активно отдыхали: выступили с концертами агитбригад перед сельскими жителями, проводили с местными ребятами спортивные состязания, знакомились с историей края, встречались с интересными людьми. В активе ССО — тысячи рублей, перечисленных детским домам и интернатам. Преводили бойцы стройотрядов средства, заработанные в третьем трудовом семестре в Фонд мира и на строительство мемориала Победы на Понлонной горе в Москве. А сколькими профессиями овладели парни и девчата в штормовках с эмблемой Аэрофлота! Были они каменщиками и малярами, штукатурами и плотниками. И, конечно же, не одним экономическим эффектом измеряется «коэффициент полезного действия» бойцов сту-

денческих отрядов. Там, на различных строительных объектах, выковывались характеры, крепла воля, мужали сердца тех, кто ныне уже работает в авиапредприятиях Аэрофлота. Сегодня вновь, как и в прежние годы, бойцы ССО вузов и училищ отрасли на стройплощадках гражданской авиации.

Так, курсанты Минского авиационно-технического училища гражданской авиации работают на объектах Якутского авиапредприятия, в аэропорту Сеймчан трудятся студенты МИИ ГА. А другие стройотряды этого вуза можно увидеть на строительных площадках в Москве, где возводится здание новой Центральной клинической больницы-поликлиники гражданской авиации и учебно-лабораторный комплекс института.

В столичном аэропорту Внуково работают курсанты Егорьевского авиатехучилища, курсанты Славянского училища — в аэропорту Ростова-на-Дону. Жилой дом в Киеве возводят студенты КИИ ГА.

Бортпроводниками в Симферополе, Душанбе, Ленинабаде, Хабаровске и Магадане летают курсанты Ленинградского авиационно-технического училища, в Красноярске, Тюмени — девушки из Красноярского авиатехучилища.

Студенты Киевского и Московского институтов инженеров гражданской авиации обслуживают пассажиров во Внукове и Домодедове, в Борисполе и за регистрационными стойками Центрального аэровокзала в Москве.

Более восьми миллионов рублей капиталовложений запланировано освоить в течение третьего трудового семестра бойцами студенческих строительных отрядов вузов и училищ отрасли. Сегодня с уверенностью можно сказать: плановое задание будет выполнено.

ИЗ ПОЧТЫ «ВЫСОТЫ»

СПРАШИВАЛИ? ОТВЕЧАЕМ

На почтовом штемпеле одного письма значит: город Иркутск. Две странички, вырванные из тетради, заполнены строками убористого почерка. В конце вместо фамилии автора подпись: курсанты 98-й учебной группы Иркутского авиационно-технического училища гражданской авиации.

О чем же идет речь в письме? Оказывается, это жалоба на якобы неправильные действия командования училища, заставляющего курсантов — первокурсников чуть ли не с утра до вечера, вооружившись метлами, а зимой лопатами и скребками, убирать территорию учебного заведения. В результате, дескать, практически не остается времени на занятия в кружках технического творчества, двери которых открыты именно в часы уборки территории, нет возможности почитать, побывать в городе, познакомиться с его историческими местами.

А в конце такая фраза: «С завистью читаем в материалах «Высоты» о том, как интересно живут курсанты других учебных заведений отрасли. У нас же складывается впечатление, что в нашем училище нас готовят не к авиационной профессии, а учат дворничьему ремеслу...»

Тревожное письмо, не правда ли? Однако при проверке факты, изложенные в нем, отнюдь не подтвердились. Оказалось, что и территория училища не столь велика, чтобы уборкой ее заниматься целому курсу, да и времени на это уходит не так уж много, как жаловались курсанты. А вот самим быть аккуратнее, не мусорить, если понадобится, призвать к порядку нарушителей — этому курсантам еще предстоит научиться. Да, уборка территории — дело курсантов, и ничего зазорного или унижающего в нем нет. Училище — второй дом для них, а кто должен содержать его в порядке, если не сам хозяин?

Что же касается досуга, на который, как следует из письма, времени почти не остается, то для проведения его с пользой в училище есть масса возможностей. Просто, и, кстати, считаем это правильным, — нарушители дисциплины лишают сами себя интересного досуга, «предпочитая» работу в наряде по уборке территории. Так что жаловались первокурсники напрасно.

Второе письмо от курсантов Римского летно-технического училища гражданской авиации. Они просят помочь им разобраться в правилах посещения училищного клуба, установленных командованием учебного заведения. Известно, что двери клуба в обычные дни открыты для всех курсантов. В выходные дни в порядке очереди каждый курсант устраивает свой вечер отдыха, на который можно пригласить, скажем, знакомую девушку или родных. Помещение клуба невелико и потому, естественно, на такие вечера курсанты, не являющиеся «хозяевами» вечера, не приглашаются. Справедливо? Конечно же, да.

Остается добавить, что этот вопрос авторы письма (кстати, тоже пожелавшие остаться неизвестными) вполне могли выяснять в училище. Тем более, что распорядок работы клуба вместе с командованием устанавливает комитетсомола училища.

ВЕСТИ ИЗ ОДНОГО
УЧИЛИЩА

ОТЧИСЛЕН ПО СОБСТВЕННОМУ ЖЕЛАНИЮ...

За окном штаба Бугурусланского училища гудят самолеты. Свежий ветерок доносит в комнату запах полыни. Сейчас здесь малолюдно — все на полетах, но мой собеседник — курсант Сергей Маслак — нынче

свободен. Вчера он впервые самостоятельно вылетел на Ан-2, получил за полет «отлично», но и сейчас еще как бы заново переживает его, делится со мной впечатлениями.

Поводом к нашей встрече послужило письмо, полученное недавно редакцией. Письмо от бывшего курсанта этого же училища, подавшего рапорт с просьбой отчислить его по собственному желанию. Были в этом письме горькие слова о товарищах, якобы не поддержавших автора письма в трудную минуту, были откровенные строки о неудавшейся любви, о разочаровании в выборе профессии. Не было лишь в письме бывшего курсанта Игоря Д. (по понятным причинам фамилию его называем не полностью) критического отношения к своим поступкам.

И вот это письмо на столе перед нами. Сергей Маслак, бывший однокурсник Игоря, явно не знает, с чего начать трудный разговор. Прихожу ему на помощь, спрашиваю, чем, на его взгляд, притягивает небо тех парней, кто выбирает себе авиационную судьбу?

— Легче всего сказать, что романтикой, — отвечает, как бы размышляя вслух, Сергей. — Но романтика — это одна сторона дела. Другая и более важная — тяга к настоящему мужскому делу, желание испытать себя на прочность. Кстати, большинство ребят приходит в училище уже подоготовленными к предстоящим трудностям, не боятся их. Повторяю, таких среди нас большинство, но бывает и иначе. Представлял парень авиацию в голубых да розовых красках, но почувствовав, что такое дисциплина, столкнувшись с первыми серьезными испытаниями, пасует.

— Видимо, из такого «теста» был и Игорь?

— В том-то и дело, что нет, — продолжает Сергей. — Учился он хорошо, хотя особым прилежанием и не отличался. То, что схватывал на лекциях, — запоминал, то, что нужно было протрудившись самостоятельно, — чаще всего узнавал со слов товарищей, в период подготовки к экзаменам. Выручала его память, способность схватывать на лету. Но в то же время Игорь был удивительно расхлябанным человеком. Ни одного конспекта, ни одной самостоятельной проработки материала. Мог опоздать на лекцию, мог совсем не прийти, или ударить в самовольную отлучку. Не раз поведение его обсуждалось на комсомольских собраниях, пытались ребята «подтянуть» его. После такой взбучки неделю другую ходил как шелковый, потом опять срыв. Так продолжалось до того дня, когда Игорь вернулся из увольнения навеселе...

— В его письме об этом случае ни слова, почему?

— Трудно сказать, что заставило умолчать Игоря о проступке. Видимо, то, что на первый раз с ним обошлось мягко: выговор по комсомольской линии, хотя за аналогичный проступок другого курсанта отчислили. Но и этот случай ничему не научил Игоря Д. Дисциплина — основа всей нашей курсантской жизни — не стала его вторым «я».

Дисциплина... Сам Сергей Маслак до поступления в училище отслужил срочную

НА СНИМКЕ: бойцы студенческого строительного отряда Московского института инженеров гражданской авиации.

Фото И. АЛЕКСАНДРОВА.

службу в армии, в запас уволился старшим сержантом.

Дисциплина для него давно стала понятным конкретным. Почему же не стала тем же для Игоря?

Несколько месяцев назад курсант Игорь Д. был отчислен из училища по собственному желанию. Привело его к такому решению не только бесчисленное количество дисциплинарных проступков, не только суровое осуждение товарищей. Игорь понял, что не сможет летать, не сможет осуществить свою мечту, потому что не готов к большой и сложной работе над становлением собственного характера.

Сейчас Игорь Д. проходит службу в рядах Советской Армии, после окончания которой намерен вновь поступать в летное училище гражданской авиации. Хватит ли у него сил, чтобы добиться намеченной цели, покажет время.

А. ЕФИМОВ,
нештатный корреспондент
«Гражданской авиации»

ВКУС НЕБА

В социалистическом соревновании за звание «Лучший курсант» в Бугурусланском летном училище гражданской авиации победителем стал недавно второкурсник Александр Романенко.

— Молодец, так и впредь держать, — сказал, поздравляя Романенко, начальник училища В. Рузов. И чуть слышно добавил: — Значит, настоящей была мечта. Верю, будешь отличным пилотом!

Чтобы понять смысл этих слов, нужно в двух словах рассказать суть дела. А заключается оно в том, что, отслужив положенный срок в армии, демобилизованный солдат Романенко не захотел расставаться ни с дисциплиной, к которой привык, ни с авиацией, к которой прикипел всей душой. Решил поступать в училище гражданской авиации. Подал документы, начал сдавать экзамены и... срезался.

На будущий год приехал в Бугуруслан, снова принялся штурмовать барьеры вступительных экзаменов. Знал Александр — это последний для него шанс стать пилотом. Последний, потому что потом возраст уже не позволил бы ему мечтать о летной профессии.

Он стал курсантом. Вчерашний солдат, конечно, многое позабыл из школьной программы, да и трехлетний перерыв в учебе требовал от Александра необычайной собранности, ответственности, усидчивости. Романенко справился и с этими, для многих его одноклассников непреодолимыми трудностями. В числе первых и лучших курсант Александр Романенко был допущен к учебным полетам.

— Сознание того, что без хороших, прочных знаний квалифицированным специалистом не стать — вот что испытала я, «завалив» в первый раз конкурсные экзамены в училище. Такое чувство у меня и сейчас, — говорит Романенко.

— Потом первый курс. Мне было легче, чем моим товарищам в том плане, что за время воинской службы уже привык к оторванности от дома, от маминых забот. Ранний подъем, жесткие рамки распорядка дня, приказной тон командиров — все это давалось мне легко. Труднее было привыкнуть к большой учебной нагрузке...

Да, учиться в летном не просто. Сколь часто приходится слышать от курсантов-первокурсников: дескать, к чему зубрить теорию, лучше поскорее перейти к практике, сесть за штурвал самолета — и в небо! Но проходит не один месяц, прежде чем шестестраниц конспектов и учебников сменится мерным рокотом авиационного двигателя.

Впрочем, и первое знакомство с тренажером у Александра Романенко прошло не очень удачно. И хотя «полет» был условным, но ожившая стрелками приборов, световой и звуковой сигнализацией, кабина Ан-2 внесла в душу курсанта смятение. Сегодня сам Александр, вспоминая о том дне, считает, что приложил всю свою волю, чтобы не опустить руки. И с чувством благодарности вспоминает своего пилота-инструктора А. Савостьянова. Видимо, от него перешли курсанту такие необходимые любому пилоту качества, как спокойствие, хладнокровие, уверенность. А еще научил инструктор Романенко искусству учиться, был самокритичным, настойчивым в устранении ошибок.

— Ох, как это важно — признавать ошибки, — говорит Александр. — Важно, потому что зазнайство в любой работе плохо, а в авиации просто недопустимо...

Первый восторг ознакомительного полета на «живом» учебном самолете. Труд до «седьмого пота» на вывозных полетах с инструктором. Разочарования, надежды, вера и неверие в свои способности. Все это в полной мере испытал Александр Романенко так же, как проходят через эту гамму чувств все будущие пилоты. Окушается она сторицею радостью первого самостоятельного полета.

— Знаете, — продолжает Романенко, — теперь я понимаю, как нужна курсанту отличная теоретическая подготовка, готовность еще и еще раз повторять самые простые азы пилотирования. Взлет, посадка, полет по кругу, снова и снова, изо дня в день. Недаром говорят, что тройка по теории на земле — единица в воздухе. Если у тебя маловато упорства и воли, если «хромаешь» ты в аэродинамике, конструкции самолета, в математике, наконец, — нечего тебе делать в воздухе. Это убеждение, давнее и пусть нелегко, но укоренившееся во мне прочно...

Учеба... Сегодня она самое главное в жизни курсанта Александра Романенко. И по-хорошему завидуешь этому юноше, слушаешь, как спокойно, уверенно и в то же время удивительно нежно говорит он о своей будущей профессии. За этой уверенностью — ответственность, чувство долга, стремление завтра выполнить учебный полет лучше, чем он был выполнен сегодня.

В. ГРЕКОВ,
нештатный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Бугуруслан.

ТВОРЧЕСТВО

ПОСТРОИЛИ КУРСАНТЫ САМОЛЕТ

В ангаре АТБ Троицкого авиационно-технического училища гражданской авиации стоит маленький самолет, скроенный из фанеры и перкала. Далеко не простым было задание, которое получили два года назад преподаватели и курсанты училища, — воссоздать в натуральную величину первый советский пассажирский самолет АК-1. Дело все в том, что в головном музее гражданской авиации в Ульяновске предполагается собрать все образцы отечественных пассажирских самолетов. Многие из них сохранились до сегодняшнего дня в первоначальном виде, другие же нынче можно увидеть только на пожелтевших от времени фотографиях.

Самолет АК-1, построенный конструкторами В. Л. Александровым, В. В. Калининским и А. М. Черемухиным, был четырехместным, одномоторным, но очень надежным «тихоходом». Он не только лет эксплуатировался на пассажирской авиации Москвы—Казань, участвовал в перелете по маршруту Москва—Пекин.

Работа по воссозданию самолета-ветерана началась с чертежей. Их пришлось делать заново, опираясь на редкие фотоснимки, краткие технические характеристики и размеры самолета, которые удалось почерпнуть из литературы. Под руководством начальника АТБ училища И. Хасанова группа энтузиастов справилась с этой непростой задачей.

Самолет готов. Теперь ему предстоит проделать путь из Троицка в Ульяновск. Многочему научились курсанты, вложившие свой труд в воссоздание легендарной машины. Но главный итог их работы, итог, который невозможно переоценить, — воспитание историей.

С. РЯЗАНОВ,
преподаватель
авиационно-технического
училища
гражданской авиации

г. Троицк.

ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ

СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ — УВЛЕЧЕНИЯМ

В аудиториях Егорьевского училища идут занятия. Склонились над конспектами курсанты, ложатся на бумагу убогие строки формул. Многие нужно ос-

воить будущим авиатехникам, многое узнать.

Но вот закончились лекции, лабораторные и семинарские занятия. Курсанты уходят на перерыв, чтобы через некоторое время вновь собраться вместе — обсудить волнующие проблемы, заняться интересной работой над очередной самодельной в кружке технического творчества. Много сил, к примеру, было отдано построению здесь недавно самолету-ветерану По-2. Скопирован он был с пожелтевших от времени инструкций по эксплуатации самолета. Конечно, работа эта увенчалась успехом благодаря энтузиазму курсантов, их наставников-педагогов. Ведь такое по плечу только искренне влюбленным в свое дело людям!

Да, сплавляют сверстников увлечения. Узнают они на занятиях в кружках технического творчества много нового, а широта кругозора, безусловно, поможет им в будущей работе. Самое пристальное внимание уделяется в училище курсантскому досугу. Потому-то живут здесь молодые авиаторы интересной, насыщенной жизнью.

Много забот, к примеру, у интерклуба училища. Главная из них — создать обстановку крепкой дружбы, товарищества, чтобы чувствовали парни, приехавшие сюда из разных уголков планеты, что нашли в училище настоящих друзей. Члены интерклуба всю свою увлеченность отдают любимому делу: организуют вечера отдыха советской и зарубежной молодежи, тематические викторины.

— В активе клуба нас шестнадцать человек, — говорит третьекурсник В. Волынец, — но практически все учащиеся вовлечены в его работу. Мы стараемся чаще устраивать встречи с курсантами — посланцами зарубежных стран, организовывать их так, чтобы они были содержательными, интересными.

Разнообразен круг увлечений курсантов. Да и комитет ВЛКСМ училища постоянно заботится о его расширении. Комсорг группы А. Драчков, к примеру, много сил и времени отдает этой работе.

— Мы стараемся, — говорит Алексей, — объединить по увлечениям как можно больше курсантов. Ведь сколько у нас талантов: мастеров танца, песни, любителей конструировать, строить.

В кружках технического творчества свой досуг проводят десятки курсантов. «Плодами» их рук становятся наглядные пособия в аудиториях, экспонаты училищного музея. А в головном музее гражданской авиации в Ульяновске будет демонстрироваться сделанный курсантскими руками самолет По-2. Кстати, сейчас наши курсанты заканчивают постройку второго самолета — летающей лодки Ш-2. Так что слушать нам некогда. В училище каждому найдется дело по душе!

И. ЕЛЕОНСКИЙ,
нештатный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Егорьевск.

ЭСТАФЕТА МАСТЕРСТВА

На базе Минского профессионально-технического училища № 32 и учебно-тренировочного подразделения Белорусского управления гражданской авиации в прошлом году на качественно новом уровне началась подготовка бортпроводников и кассиров Аэрофлота.

Раньше этих специалистов мы готовили сами на трехмесячных курсах и, конечно же, своими силами не в состоянии были дать слушателям необходимый объем знаний. Кроме того, внедрение в аэропортах Белоруссии автоматизированной системы продажи авиабилетов «Сирена-2» и появление на воздушных трассах республики самолета Ту-154Б повысили требования, предъявляемые к работникам этих профессий. Выход из создавшегося положения был один: сотрудничество с каким-либо учебным заведением системы профессионально-технического образования, обладающим опытными педагогическими кадрами, соответствующей материальной базой. И такое сотрудничество началось.

К первому набору учащихся готовились тщательно. В помощь приемной комиссии при авиапредприятиях Белорусского управления создали еще ряд отборочных комиссий. В их главную задачу входила профориентационная работа среди молодежи, привлечение к экзаменам необходимого количества абитуриентов. Такой подход дал нам возможность выявить наиболее способных девушек, имеющих необходимые качества для работы в гражданской авиации.

Как построен процесс обучения? Всю программу занятий мы разделили между ПТУ и учебно-тренировочным подразделением. Два дня в неделю будущие бортпроводники и кассиры занимаются в ПТУ, где изучают политэкономия, этику и эстетику, иностранный язык. Там же проходят занятия по физической подготовке. Четыре дня в неделю учащиеся занимаются в учебно-тренировочном подразделении. Здесь они изучают конструкцию самолетов, организацию воздушных перевозок, учатся оказывать первую медицинскую помощь.

Качество подготовки учащихся повысилось и потому, что мы смогли подобрать опытных преподавателей. Так, к примеру, бывшие бортпроводники — инструкторы А. Череватая и З. Гараймович работают производственными мастерами в группах бортпроводников. В группе кассиров обязанности мастера выполняет опытный работник отдела перевозок Белорусского управления Л. Авсеенко. И, конечно же, во многом благодаря их внимательному отношению к подопечным, требовательности, высокой

профессиональной квалификации в учебных группах царит творческая, деловая атмосфера.

С должным вниманием к подбору педагогических кадров отнеслись и в ПТУ. Кстати, руководит им заслуженный учитель БССР Л. Мильшина, которая сумела придать всей воспитательной работе с молодежью целенаправленный, живой характер. Так, учащиеся всегда с интересом слушают еженедельную радиогазету «Мир за неделю», в группах регулярно проходят дискуссии по самым злободневным международным вопросам.

Часто девушки выезжают на экскурсию по городу-герою Минску, посещают музеи, встречаются с ветеранами Аэрофлота, которые щедро делятся с ними своим опытом, знаниями. Ярко и увлекательно проходят у нас конкурсы профессионального мастерства. Самое серьезное внимание уделяется физической закалке учащихся: проходят соревнования по плаванию, баскетболу и волейболу, зимой — лыжные состязания. В традицию вошли совместные вечера отдыха с курсантами Минского авиационно-технического училища гражданской авиации.

Но, безусловно, главное — учеба, которую мы стараемся как можно теснее увязывать с практикой. Еще до начала летной стажировки девушки в наземных условиях отрабатывают навыки работы с самолетными системами кондиционирования, оборудованием пассажирских салонов и буфета. Но одно дело учебный класс и другое — настоящий самолет. Потому уже в ближайшее время в учебно-тренировочном подразделении начнутся занятия на списанных, но имеющих действующие системы самолетах Ту-134, Ан-24, Як-40.

Для практического обучения будущих кассиров Аэрофлота у нас есть специализированный класс. В нем действует четыре операторских пульта АСУ «Сирена-2», практически ничем не отличающиеся от тех, что установлены в агентствах Аэрофлота. Оборудовать класс и проводить занятия в нем нам очень помогли начальник кустового информационно-вычислительного центра Белорусского управления Б. Смолкин и старший инженер Л. Маломина.

На будущий год собираемся начать обучение дежурных отделов перевозок.



НА СНИМКЕ:

В учебно-тренировочном подразделении Белорусского управления гражданской авиации к практическим занятиям на борту самолета приступила группа девушек — будущих бортпроводников.

Думаем и о подготовке слесарей по ремонту перронной механизации, электрогазосварщиков, авиамехаников. А недавно с просьбой о помощи в подготовке бортпроводников в республиканский государственный комитет по профтехобразованию обратились Эстонское и Литовское управления гражданской авиации.

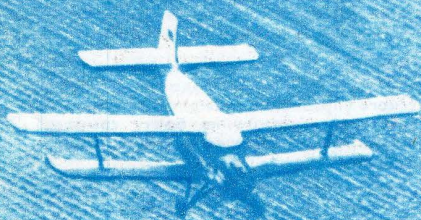
Бесспорно, все сказанное отнюдь не означает, что работа наша по подготовке рабочих кадров не имеет недостатков. Нерешенных проблем пока много. К примеру, подбор преподавателей. Мы могли бы набрать опытных специалистов, проработавших в гражданской авиации 15—20 лет, и люди пошли бы к нам, но... Переход в профтехучилище влечет за собой потерю льгот, которыми пользуются работники Аэрофлота. Парадокс, правда? Ведь труд их и в ПТУ будет приносить пользу нашей отрасли и пользу немалую.

Или вопрос обеспечения учащихся форменной одеждой. Известно, сколь велика воспитательная роль формы. Так может стоит подумать о том, чтобы выдавать учащимся ПТУ форменную одежду на льготных условиях? Ведь приходится к нам молодежь с желанием работать долго и хорошо, значит, нужно помочь им утвердиться, почувствовать себя полноправными членами славной семьи гражданских авиаторов.

Сотрудничество эксплуатационных подразделений гражданской авиации с учебными заведениями профессионально-технического образования только начинается. Но уже первые шаги в этом направлении свидетельствуют, что оно может стать очень плодотворным. Может и должно. На это направлена осуществляемая в стране реформа средней и общеобразовательной школы, на это нацеливают нас и Основные направления экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года. О том, кто придет нам на смену завтра, думать нужно сегодня.

П. КЛИМЕНКО,
командир учебно-тренировочного
подразделения Белорусского управления
гражданской авиации

ЧТОБЫ НЕ ПОЛЕГЛИ ХЛЕБА



Полегание колосовых — извечное зло хлебороба — не только крайне затрудняет уборку, но и приводит к значительному недобору зерна. Можно привести немало примеров, когда огромные массивы хорошо развитых посевов сильной пшеницы из-за полегания давали самый низкий сбор. Случалось, посевы, размещенные на лучших землях, вместо предполагаемых 60 центнеров с гектара из-за полегания не давали и тридцати.

Полегание хлебов наблюдается во многих районах нашей страны. Особенно часто оно бывает в Прибалтийских республиках, на Украине, в западных, северо-западных и центральных областях РСФСР и в Сибири. Причиной тому — высокая влажность воздуха, обильные осадки, сильные ветры, применение орошения, недостаточная освещенность посевов и другие. Сравнительно недавно полегание озимой пшеницы почти на всей площади посева ежегодно наблюдалось и в местах с наиболее благоприятным климатом — на Кубани, в Ставрополье, Крыму.

Долгое время единственным способом борьбы с этим явлением была селекция — выведение высокоурожайных и устойчивых к полеганию сортов зерновых культур, которые имеют высокий плотный стебель, прочную на излом соломинку и хорошо развитую корневую систему, способные противостоять обильным дождям и сильным ветрам. Но таких сортов зерновых культур (пшеницы, ржи, ячменя, овса) далеко не достаточно для разнообразных почвенно-климатических условий Советского Союза. К тому же были случаи, когда даже такие знаменитые сорта пшеницы, как «Безостая-1», «Аврора», «Кавказ» и другие полегали после обильного дождя или штормового ветра.

Вот почему открытие физиологической наукой химического вещества, предотвращающего полегание зерновых культур, стало поистине эпохальным событием в растениеводстве. Препарат, получивший фирменное название тур, не только помогает бороться с полеганием хлебов, но и весьма эффективно усиливает зимостойкость и засухостойкость, скажем, озимой пшеницы, повышает устойчивость растений к некоторым болезням и другим неблагоприятным условиям. Именно об этом много веков мечтал каждый земледelec. Тур (хлорхалинхлорид) тормозит рост растений, укорачивает междоузлия, уменьшает высоту роста и укрепляет стебель, делая его устойчивым к полеганию. Такое его свойство делает применение тура весьма полезным в деле дальнейшего увеличения валовых сборов зерна.

В целях предотвращения полегания посевов зерновых препарат тур применяется двумя способами: обработка семян перед севом, опрыскивание посевов в фазе выхода растений в трубку. Оба этих способа полностью или частично предотвращают полегание, снижают потери зерна при уборке, вследствие чего урожайность зерновых культур повышается на 2—6 центнеров с гектара. При уборке таких хлебов возрастает производительность комбайнов и жаток. К тому же препарат не ухудшает пищевые и технологические качества продовольственных культур, а в отдельных случаях, наоборот, улучшает качество зерна.

Многочисленные исследования показали, что для обработки больших площадей зерновых культур препаратом тур целесообразно использовать самолеты и вертолеты. При авиационном опрыскивании достигается высокая эффективность, что позволяет провести обработку посевов в сжатые сроки. Производительность самолета Ан-2 составляет в среднем 70—75 гектаров в летный час. К тому же авиационный способ обработки позволяет избежать механических повреждений растений, а благодаря более равномерному распределению препарата обеспечивает высокую агротехническую эффективность, не уступающую наземному опрыскиванию.

Исследования, проводимые специалистами Краснодарского филиала ГосНИИ ГА, подтвердили, что в первую очередь следует опрыскивать с воздуха те поля, где пшеница ушла в зиму с буйным развитием вегетативной массы. В этом случае препарат тур не только резко уменьшает рост растений (снижает высоту соломины на 25—30 процентов) и предотвращает полегание посевов, но изменяет весь внешний вид пшеницы — листья растений становятся темно-зелеными (увеличивается количество хлорофилла), зеленая окраска листьев сохраняется перед созреванием дольше на несколько дней, чем обычно, меняется их форма — они делаются намного крупнее. Благодаря этому увеличивается число продуктивных колосьев на единицу площади, а значит, растет урожайность.

Как правило, при авиационном опрыскивании озимой пшеницы туром (четыре килограмма препарата на гектар) с самолетов Ан-2 хозяйства дополнительно расходуют 4—5 рублей на гектар. Однако только за счет реализации дополнительно полученного урожая все расходы, связанные с внесением тура, окупаются в три-четыре раза. Вот почему применение

препаратов тур в нашей стране возрастает из года в год. Так, если в 1975 году им опрыскивали около 4 миллионов гектаров, то через десять лет эта цифра выросла почти вдвое. А в перспективе туром будут обрабатываться еще более значительные площади зерновых культур.

Кроме того, на основании исследований и производственной проверки, выполненной учеными и специалистами филиала ГосНИИ ГА и других научных учреждений страны, найден прием борьбы против полегания озимой ржи — культуры, широко распространенной во многих регионах Советского Союза и возделываемой на площади около 10 миллионов гектаров. Это высокостебельное растение обладает слабой устойчивостью к полеганию, особенно при повышенном количестве осадков. При этом теряется 20—25 процентов урожая, затрудняется, а подчас становится невозможной механизированная уборка, резко снижается качество зерна.

Наиболее перспективным приемом повышения устойчивости озимой ржи к полеганию стало использование регулятора роста — «кампозана-М», который, как и препарат тур, замедляет рост, уменьшает длину междузлий и высоту растения, способствует лучшему развитию механических тканей, утолщению стенок стебля и увеличению прочности. Особенно эффективной при этом становится смесь «кампозана-М» и хлорхлинхлорида.

Целесообразность использования этой смеси при обработке посевов с воздуха подтверждается экономическими расчетами. Так, затраты на опрыскивание посевов ржи только «кампозаном-М» в расчете на один гектар составляют 14—19 рублей, а при использовании его в смеси с хлорхлинхлоридом в соотношении два + три килограмма — 12—17 рублей, в соотношении один + три килограмма и того меньше — 7—11 рублей.

Названный препарат, как уже отмечалось выше, не представляет опасности для злаковых и других культур. Однако при направлении ветра в сторону двудольных культур (картофеля, многолетних трав, гороха, подсолнечника) расстояние от них до обрабатываемого участка должно быть не менее 500 метров, при ветре противоположного направления — 100 метров. Для наиболее качественного проведения опрыскивания необходимо соблюдать правила сигнализации. Сигнальщики должны строго выдерживать ширину рабочего захвата. При этом переходы сигнальщиков на очередной гон должны осуществляться навстречу ветру, в сторону необработанной части поля.

В заключение хотелось бы еще раз подчеркнуть, что с появлением этих препаратов наше сельскохозяйственное производство получило новый, весьма эффективный прием в борьбе с полеганием зерновых культур. Их правильное и более широкое применение с помощью сельскохозяйственной авиации, бесспорно, даст возможность предотвратить снижение и потери урожая, вызываемого полеганием хлебов, и этим увеличить сборы зерна.

В. ПЕТРЕНКО,
начальник отдела Краснодарского
филиала ГосНИИ ГА,
кандидат сельскохозяйственных наук

В НАГРАДУ— ЩЕДРОСТЬ ЗЕМЛИ

Земледельцы нашей республики поставили перед собой задачу — получить с каждого гектара по 45 центнеров зерна. Задача сложная. Хлеборобы постарались заранее, с осени, по всем правилам агротехники обработать землю, внести на поля достаточно удобрений, организованно провести сев.

Весна в наших краях в этом году была с капризами. Поэтому все решила предельная собранность людей, их готовность к слаженным взаимодействиям на всех участках и при любых погодных условиях. Совместно с хлеборобами мы тщательно следили за состоянием озимых культур, старались четко соблюдать сроки их подкормки в период вегетации.

При выполнении авиационно-химических работ у нас широко используются такие прогрессивные методы, как полет с закрылками, отклоненными на пять градусов, одновременная или совмещенная обработка нескольких участков, работа с «подскоком». Суть ее заключается в подборе дополнительного количества посадочных площадок для сокращения подлета к обрабатываемым участкам до шести-восьми километров. Здесь производится и непосредственно загрузка в самолет удобрений и химикатов.

Главный показатель нашей работы — высокое качество. И как тяжело бывает на сердце, когда видишь, что посевы обработаны неравномерно. Выяснилось, что предусмотренная конструкторами в распылителях РТШ-1 ширина захвата сорок метров не дает должного качества обработки площадей. Выход пока нашли такой: не допускать расчетной ширины захвата более тридцати метров. Безусловно, это иногда приводит к необходимости дополнительного захода на участок, а следовательно, к снижению производительности полетов. Но мы все-таки идем на это. Только валовой показатель обработанных угодий нас не может устраивать.

Очень важный вопрос — экономия горюче-смазочных материалов. Никто этого не отрицает, но кое-где все-таки раздаются голоса, что норма расхода топлива 138 килограммов в час — предельная. Мол, какая уж тут экономия — только бы уложиться. Действительно, норма жесткая. Но ведь как часто еще не используется такой резерв бережливости, как, скажем, оптимальный режим работы двигателя. К сожалению, многие привыкли по старинке устанавливать режим «восемь на восемь» после взлета и не изменяют его до захода на посадку. А ведь любой опытный пилот скажет, что после выхода из гона на скорости

160 километров в час самолет Ан-2 нормально выполняет полет на режиме двигателя: давление 700 миллиметров ртутного столба при вращении 1700 оборотов в минуту, на той же скорости. Значит, надо всемерно использовать этот режим. Экономия ГСМ зависит, естественно, и от многих других факторов: от правильной регулировки системы зажигания, содержания в чистоте несущих поверхностей самолета при сельхозработах и т. д. Эти резервы экономии позволили нашему экипажу в минувшей пятилетке сберечь немало горючего.

Известно, какое значение для проведения авиационных работ в оптимальные агротехнические сроки имеет инвентаризация полей и участков. Именно на ее основе уточняются окончательные объемы работ по хозяйствам, необходимость оборудования дополнительного количества аэродромов и временных площадок, определяется потребность в завозе авиатоплива.

Но как раз проводя инвентаризацию, пилоты Ан-2 подчас превращаются в... «рисовальщиков». Судите сами. Нам, а вернее вторым пилотам, вменено в обязанность каждый обрабатываемый участок нарисовать в плане, кроме того — профиль полета над ним с нанесением всех препятствий и кратким их описанием. Все ничего, если работа производится с большими нормами расхода удобрения на гектар сельхозугодий. А если, скажем, дозировка малая — 25—50 литров на гектар, когда в день обрабатывается до пятнадцати участков, а за месяц более ста? Нетрудно подсчитать, сколько поистине драгоценного рабочего времени уходит у второго пилота на «бумаготворчество» и, смею утверждать, никому не нужное. Ведь у каждого экипажа на руках находятся карты землепользования хозяйств, где четко нанесены все необходимые данные, а также границы санитарно-защитных зон, в пределах которых запрещены авиационные обработки сельскохозяйственных культур пестицидами. Командир же авиапредприятия, которому в конце месяца приходится просматривать тысячи таких зарисовок, и без них прекрасно знает структуру полей — в каком районе она сложная, в каком простая. Словом, не пора ли отказать от «бумаготворчества»?

Г. ПРОКОФЬЕВ,
пилот-инструктор самолета Ан-2
Вильнюсского авиапредприятия,
лауреат премии Ленинского комсомола

**БОЛЬШЕ ГОДА ПРОШЛО
СО ВРЕМЕНИ ПРИНЯТИЯ
ПОСТАНОВЛЕНИЯ ЦК КПСС
«О МЕРАХ ПО ПРЕОДОЛЕНИЮ
ПЬЯНСТВА И АЛКОГОЛИЗМА».
В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
УЖЕ МНОГОЕ СДЕЛАНО
ПО УТВЕРЖДЕНИЮ
ТРЕЗВОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ.
ПРИНИМАЕМЫЕ МЕРЫ
ПОЛОЖИТЕЛЬНО СКАЗАЛИСЬ
НА ОЗДОРОВЛЕНИИ
НРАВСТВЕННОЙ ОБСТАНОВКИ
В АВИАКОЛЛЕКТИВАХ,
НА УЛУЧШЕНИИ
ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА.
ОДНАКО ЕЩЕ НЕ ВЕЗДЕ
СОЗДАНА ОБСТАНОВКА
НЕТЕРПИМОСТИ К ТЕМ, КТО
УВЛЕКАЕТСЯ СПИРТНЫМ,
НЕДОСТАТОЧНО ВЕДЕТСЯ
ИНДИВИДУАЛЬНАЯ
ВОСПИТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА.
КОЕ-ГДЕ,
УДОВЛЕТВОРИВШИСЬ ПЕРВЫМИ,
ЧАСТИЧНЫМИ
РЕЗУЛЬТАТАМИ,
ОСЛАБИЛИ БОРЬБУ
С ОПАСНЫМ
СОЦИАЛЬНЫМ ЗЛОМ,
ПРОЯВЛЯЮТ БЛАГОДУШИЕ
И САМОУСПОКОЕННОСТЬ.
БОРЬБА ЗА ТРЕЗВЫЙ
ОБРАЗ ЖИЗНИ —
НЕ ВРЕМЕННАЯ КАМПАНИЯ.
ОНА ТРЕБУЕТ ПОСТОЯННОЙ
И ЦЕЛЕУСТРЕМЛЕННОЙ
РАБОТЫ СО ВСЕМИ
КАТЕГОРИЯМИ АВИАТОРОВ,
ОРГАНИЗАЦИИ
ИХ РАЗУМНОГО ДОСУГА.
О ТОМ, КАК ВЕДЕТСЯ
ЭТА РАБОТА,
РАССКАЗЫВАЮТ АВТОРЫ
ПУБЛИКУЕМЫХ
КОРРЕСПОНДЕНЦИЙ.**

ВЕЧЕРОМ ПОСЛЕ РАБОТЫ

На сцене Дома культуры авиаработников Пулковского авиапредприятия творилось что-то невообразимое. Молодые мужчины, сняв пиджаки и засучив рукава... пеленали «ребенка» — большую куклу с голубыми глазами. В зале смех, шутки. Так проходил у нас недавно очередной вечер отдыха, организованный для семей авиаработников молодежным клубом «Хорошее настроение». И такие вечера в Доме культуры стали традиционными.

Чуть больше года прошло после опубликования Постановления ЦК КПСС «О мерах по преодолению пьянства и алкоголизма», в котором большое внимание обращено на организацию отдыха трудящихся, особенно молодежи. Год — срок, конечно, небольшой, и рано пока подводить итоги, но наш Дом культуры немало делает, чтобы досуг авиаторов стал содержательным, интересным.

Молодежный клуб «Хорошее настроение», с которого я начала рассказ, пользуется у нас заслуженной популярностью. И это, думаю, не случайно. Ведь, чего греха таить, для молодежи, а тем более для молодых семей, проблема свободного времени подчас бывает действительно проблемой. Просмотр нового кинофильма, режиссерское посещение музея или театра — вот, в основном, и все, чем исчерпываются их возможности. Но это в лучшем случае, а зачастую отдых молодежи превращается в бесцельное времяпрепровождение. «Некуда деть себя», — вот что частенько говорят молодые люди, и порою скука оборачивается тягой к спиртному.

Хоть не часто пока проводит свои мероприятия молодежный клуб, но они привлекают десятки юношей и девушек, молодых семейных пар. Посудите сами, ведь действительно интересно провести

ТВОЕ СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ

Авиатехник-бригадир Евгений Подгорнов откровенно признался, что никогда еще не испытывал такое чувство стыда, как на комсомольском собрании, где обсуждался его проступок — выход на работу после «крупного застолья» накануне. Поначалу он думал: ребята, мол, «свои», пожурят легонько и только. Но молодые техники проявили принципиальность, открыто высказали свое мнение. Решение вынесли такое: объявить строгий выговор с занесением в учетную карточку, ходатайствовать перед администрацией о переводе бригадира в слесари сроком на три месяца.

Об этом случае рассказал я не для того, чтобы только показать, насколько взыскательно, непримиримо спрашиваем мы с любителей спиртного. Хотя надо сказать, что еще до выхода известного постановления мы вели решительную, бескомпромиссную борьбу с выпивохами. Регулярно проводили рейды комсомольские «прожектористы», за

распитие спиртного были выселены из общежития три комсомольца. Такая оценка «пьяного веселья» действовала отрезвляюще. И, к слову, за минувший год «ЧП» с Е. Подгорновым было единственным.

Больше хотелось бы поговорить о том, почему все-таки порою молодой авиатор, имеющий за плечами, как минимум, среднее специальное образование, способен порассуждать, что называется, о самых высоких материях, приобщается к спиртному. Значит, где-то комсомол недоработал, что-то недоглядел. Главное упреждать, а не только фиксировать проступок и наказывать. Нельзя допустить, чтобы алкоголь подрезал крылья молодым.

Спору нет, иной раз пагубные пороки имеют, к сожалению, «семейную наследственность». Работал, к примеру, у нас авиатехник Твердохлебов. Вырос он в семье, где царил вещизм, культ де-

вечер в уютной обстановке. Послушать музыку или потанцевать, принять участие в шахматном турнире или каком-либо шутивом конкурсе, на которые активисты клуба большие мастера, выступить за одну из команд в очередном турнире КВН, встретиться с популярными артистами.

Сегодня можно говорить, что наш Дом культуры, расположенный в авиагородке, становится местом, где практически каждому авиаработнику, или члену его семьи всегда найдется занятие по душе. Взять, к примеру, кинолектории, которые организуются здесь. Одним из них в рамках общества трезвости руководит кандидат медицинских наук В. Шишов. Удачно найдена форма антиалкогольной пропаганды, а ведь поначалу многие сомневались, придут ли люди на первое занятие кинолектория, будет ли им интересно? Пришли, внимательно слушали рассказ врача, посмотрели кинофильм о детях из семей алкоголиков. Уверена: кое-кого он заставил призадуматься, взвесить, что дороже — рюмка спиртного или радостный детский смех. «Поговори со мною, мама», «беда вошла в дом не случайно», «Любовь и долг» — вот некоторые из тем кинолектория.

Кстати, о нашем обществе трезвости. На одном из его заседаний, проходившем в Доме культуры, руководители подразделений авиапредприятия рас-

сказывали о том, как ведется в службах борьба с любителями спиртного. Прямо надо сказать, разговор был нелестно-приятный. К примеру, работники медсанчасти привели факты, выявленные в результате проверки автобазы. Оказалось, что там не изжиты еще случаи появления на работе лиц с остаточными явлениями алкоголя. Говорилось и о том, что администрация зачастую закрывает глаза на подобные факты, считая, что, дескать, человек на работе не пьет, значит и наказывать его не за что. Отрадно, что сейчас это положение исправляется. В автобазе уже налажен контроль за работниками, склонными к употреблению спиртного, не только в рабочее время, но и после работы. Выпускается листок нарушителей трудовой дисциплины, попасть на страницы которого многие теперь побаиваются: это влечет за собой солидную потерю в заработной плате.

В нашем авиапредприятии сейчас активно развивается коллективное садоводство и огородничество. Дом культуры организовал для членов садоводческих товариществ консультационный пункт, где можно получить совет по выращиванию овощей, фруктов, ягод.

Творчески подошли культработники к организации различных спортивных соревнований, праздников, непременными участниками которых регулярно стано-

вятся десятки семей авиаработников. К примеру, устраиваются красочные театрализованные шествия спортсменов, играет духовой оркестр, организуется торговля безалкогольными напитками, сладостями.

А умеете ли вы приготовить вкусный безалкогольный коктейль? В нашем авиапредприятии многие женщины научились этому искусству и опять-таки благодаря помощи Дома культуры. Недавно там проходила встреча авиаработников с поварами и кулинарами одного из ленинградских ресторанов. Была устроена выставка-дегустация коктейлей, рецепты понравившихся напитков можно было тут же получить у специалистов. Особенно запомнилась эта встреча молодым хозяйкам, для которых проводится цикл бесед об искусстве гостеприимства.

Доброй славой пользуется в авиагородке Дом культуры авиаторов. В этом большая заслуга его директора Л. Костиной, заместителя Л. Щербины, наших партийных и комсомольских активистов. Они много делают для того, чтобы авиаторы спешили после трудового дня в свой Дом культуры, чтобы каждый вечер там приветливо зажигались огни.

Г. АМОВА,
заведующая кабинетом
политического просвещения
авиапредприятия

г. Ленинград.

нег. Когда были приняты меры по упорядочению торговли спиртными напитками, Твердохлебов решил «подзаработать» — начал спекулировать водкой. Общее комсомольское собрание единодушно постановило: этот человек не может быть членом ВЛКСМ.

Конечно, этот пример не типичен. Чаще, как показывает опыт, молодежь приобщается к «зеленому змию» от безделья, от скуки, от неспособности организовать свой досуг.

Большое внимание мы уделяем антиалкогольной пропаганде, стараемся, чтобы она была доходчивой, убедительной, рассчитана на юношескую аудиторию. Лекции и беседы, единые полдники проводятся сотрудниками медико-санитарной части, руководителями, лекторами и пропагандистами предприятия. Широко используем возможности наглядной агитации, выставки, бичующие пагубный порок.

Когда в нашем авиапредприятии была создана первичная организация Добровольного общества борьбы за трезвость, мы в первую очередь постарались избежать пресловутой всеохватности. А главное — стремились к тому, чтобы каждый комсомолец активно участвовал в искоренении опасного социального зла. Сегодня свыше восьмидесяти юношей и девушек встали в ряды трезвенников, своим личным примером пропагандируют здоровый образ жизни без вина. Многие комсомольцы работают в комиссиях по борьбе с пьянством и алкоголизмом.

Комитет комсомола много внимания уделяет организации досуга молодежи. Каждый год наш коллектив пополняется молодыми специалистами. Иной раз приходится слышать, что мало у нас площадок, спортивного инвентаря и т. д. Но мы не ждем, что эти вопросы решит кто-то за нас. Сами обустроили различные спортивные сооружения. Сейчас заканчиваем строительство теннисного корта. И все это делается в свободное от работы время молодыми авиаторами. Может быть, поэтому так весело и многолюдно бывает на наших спортивных праздниках, соревнованиях. Более трехсот комсомольцев стали значкистами ГТО. Многие авиаторы увлекаются плаванием — для них мы арендуем бассейн в городе.

Но существуют все-таки проблемы, с которыми справиться можно лишь при соответствующей «материальной» поддержке. Нет у нас своего спортивного зала. Зимой наши физкультурники ездят заниматься за двадцать километров в подшефную школу. Мы готовы полностью оборудовать его своими силами, нужно лишь помещение. Куда только не обращался за поддержкой комитет комсомола, но воз, как говорится, и ныне там.

Очень нам необходим и молодежный клуб, где бы можно было проводить тематические встречи, вечера отдыха, дискотеки, занятия различных кружков и т. д. Сложно каждый раз искать помещение, чтобы провести то или иное мероприятие.

Комсомольская организация постоянно заботится о подготовке молодых к поступлению в вузы отрасли. Например, практически все ребята, проживающие в общежитии, — студенты-заочники (естественно, за исключением тех, кто уже имеет высшее образование). Для них созданы отличные условия — есть кабинеты самоподготовки, необходимая специальная и общественно-политическая литература. Мы контролируем предоставление нашим студентам всех предусмотренных законодательством льгот.

Наши комсомольцы ежегодно помогают в строительстве городских школ, спортивно-оздоровительного комплекса, Дворца пионеров. В прошлом году, например, отработали около двух тысяч часов на строительстве жилья в подшефном колхозе, а также профилактория, склада горюче-смазочных материалов.

В общем, мы стараемся активно использовать все имеющиеся возможности для укрепления физического и нравственного здоровья нашей молодежи, для того, чтобы юноши и девушки жили насыщенной, полнокровной, содержательной жизнью. Гармоничное развитие личности — именно тот оселок, на котором проверяется сегодня наше умение решать конкретные, сложные, социально значимые задачи.

В. ДУХНОВСКИЙ,
секретарь комитета ВЛКСМ
авиапредприятия

г. Воронеж.

ЗА ЧИСТОТУ МОРСКОЙ СРЕДЫ

Человек активно воздействует на природу, потребляя ее ресурсы, регулируя протекающие в ней процессы и, к сожалению, загрязняя окружающую среду отходами промышленного производства. Особенно зримо отрицательные стороны деятельности человека видны на примере морей и океанов. Вследствие крупномасштабной циркуляции и целостности биологической структуры Мирового океана даже региональные аномалии неизбежно отражаются на состоянии смежных районов и всей системы в целом. При отсутствии контроля воздействия человека на океан может привести к изменению среды, к нарушению экологического равновесия и, в конечном счете, к гибели фауны и флоры.

Наиболее эффективным методом контроля за состоянием и динамикой окружающей среды, в том числе и морской, является метод дистанционного слежения (зондирования) с помощью периодической авиационной и космической съемки.

К преимуществам этого метода можно отнести возможность широкого обзора, получение большого объема информации, повторяемость и многозональность съемки. Для изучения тех или иных процессов, происходящих в водной среде, может быть достаточно простого осмотра поверхности, но могут потребоваться и специальные, количественные измерения. Поэтому в практике контроля загрязнения морских акваторий применяется целый арсенал средств: визуальное наблюдение, фотографирование (обычное, стереоскопическое, многозональное), телевизионная, инфракрасная, радиолокационная, лазерная, люминесцентная и другие виды съемки.

Аэровизуальные наблюдения должны сопровождать любые дистанционные исследования. Наблюдения целесообразно вести систематически, перед каждым новым этапом работ. Это позволяет более правильно наметить маршруты исследовательских воздушных судов.

Фотографирование продолжает оставаться важнейшим методом исследования состояния водной поверхности, хотя и ограниченным метеорологическими условиями, светлым временем суток. На фотоснимках можно видеть выходы на поверхность «облака» взвешенных частиц, направление его движения, присутствие пленок органического происхождения. Изображение образуется светом, как отраженным от водной поверхности, так и рассеянным толщей моря. Фотографирование взволнованной морской поверхности можно проводить с помощью синхронных аэрофото-

снимков, полученных с двух самолетов, летящих параллельным курсом.

Разновременные крупномасштабные дистанционные съемки позволяют проследить состояние фитопланктона, неоднородность морской среды, различия, характерные для разных лет, перемещения взвешенных частиц, циркуляцию вод. Для измерения направления и скорости миграции загрязнений можно использовать последовательные снимки поверхности с поплавками на ней. Изменение цвета и прозрачности воды, обычно зависящее от взвешенных частиц, хорошо отражается на фотоснимках и поэтому позволяет увидеть направления течений и границы различных водных масс.

Широко используется также съемка в инфракрасных (ИК) лучах. Суть ее заключается в том, что на объектив съемочной камеры устанавливается светофильтр, пропускающий ИК-излучение и непрозрачный для видимого света. По сравнению с фотографией в видимом свете ИК-снимки позволяют получать более детальную информацию. Следует различать ИК-съемку с помощью обычных аэрофотоаппаратов и регистрацию собственного инфракрасного излучения водной поверхности. Для регистрации излучения используется электронная аппаратура, преобразующая его в видимое на экране изображение. Естественно предположить, что наилучшие результаты ИК-съемка должна дать в ночное время, когда отсутствует влияние солнца и наблюдаемые контрасты обусловлены излучением моря.

Весьма перспективно так называемое многозональное фотографирование. Это — фотографирование одновременно в нескольких спектральных диапазонах, например, инфракрасном, видимом и ультрафиолетовом. Получаемая совокупность фотоснимков позволяет определить тонкие различия характеристик поверхности, которые невозможно обнаружить на обычной фотографии. Многозональное фотографирование можно использовать для исследования областей с различной соленостью, оценок содержания хлорофилла и планктона в верхних слоях воды, направления течений, прозрачности и плотности водных масс.

Значительную часть информации о состоянии поверхности морской среды можно получить с помощью радиолокационного зондирования. Подобно инфракрасным приборам, радиолокаторы регистрируют результаты в виде фотоизображения. Некоторые системы просматривают поверхность от горизонта до горизонта, но самой распространенной системой является локатор бокового обзора.

Примером организации авиационного контроля в целях предотвращения загрязнения морских вод может быть опыт совместной работы Азово-Черноморского бассейнового управления и Краснодарского авиапредприятия. Они осуществляют контроль за состоянием прибрежной зоны Черного и Азовского морей в пределах Краснодарского края. В этой зоне расположены такие порты, как Новороссийск, Туапсе, Сочи, Ейск, Темрюк. Высокая интенсивность нефтеперевалки, большое число судов на внешнем рейде и в портах создают здесь реальную угрозу загрязнения морей в результате аварий и нарушений установленных правил по предотвращению загрязнения моря. Своевременное обнаружение нефтяного загрязнения позволяет принять оперативные меры по его локализации и устранению.

Наиболее эффективным средством контроля, как показала практика, является сочетание аэровизуальных наблюдений с фотографическими методами. Для этого используется самолет Л-410УВП.

Контролирующие полеты планируются ежедневно (включая выходные дни) в светлое время суток и выполняются в зависимости от погодных условий. Они охватывают в первую очередь те участки, где наиболее часто встречаются очаги загрязнений: акватории портов, нефтеналивные причалы, районы отстоя танкеров на внешнем рейде, подходы к портам в пределах территориальных вод, выпуски береговых очистных сооружений, канализационных коллекторов, устья рек. Авиаконтроль осуществляется при оптимальной скорости 200 километров в час на высоте 200—300 метров. Осмотр Цемесской бухты и морского порта с борта патрульного самолета производится в течение 40 минут, стоимость этой работы составляет 253 рубля. Сравним: для осмотра такой площади водной поверхности с борта патрульного катера необходимо затратить 5670 рублей. Таким образом, экономическая эффективность применения авиации при осуществлении контроля за состоянием морских вод составляет почти полтора миллиона рублей в год.

Введение систематического авиационного контроля с применением аэрофотографических методов обнаружения и регистрации нефтяных загрязнений, а также жестких санкций к виновным лицам позволило значительно сократить суммарный сброс нефтепродуктов в территориальные воды. Неоднократно применялись жесткие меры к руководителям ряда предприятий, допустивших загрязнение моря. Крупные штрафы уплатили Новороссийский цементный завод, Новороссийский морской порт, нефтебаза, рыбколхоз «Дружба» и другие организации. Случаи загрязнения моря нефтепродуктами из года в год уменьшаются. Одновременно увеличивается количество собранных нефтемусоросборщиками нефтепродуктов.

С помощью активных действий авиаторов и специалистов инспекции появилась возможность своевременно обнаружить нефтяные загрязнения и принять оперативные меры по его локализации и ликвидации.

Г. УНИЧЕНКО,
начальник аэропорта
г. Анапа.

В ИНТЕРЕСАХ ДРУГ ДРУГА

И. ВОРКУ,
Региональный представитель
Эфиопской авиакомпании в СССР
и странах Восточной Европы

Эфиопской авиакомпании исполнилось 40 лет. Четыре десятилетия самолеты с яркой трехцветной эмблемой на киле и символическим львом на фюзеляже бороздят просторы пятого океана, доставляя пассажиров, грузы и почту во многие страны мира. Но это день сегодняшний, а начиналось все практически с нуля.

Год 1945-й. Только что созданная авиакомпания располагала всего шестью самолетами. Не было тогда у нас ни материальной базы, ни национальных кадров пилотов, штурманов, авиатехников. Первый международный рейс выполнялся по маршруту Аддис-Абеба—Найроби—Хартум—Аден—Джибути и казался тогда очень протяженным. Для сравнения отмечу, что в 1973 году наша авиакомпания проложила воздушный мост с африканского континента в Азию, связав воздушным сообщением столицу Эфиопии с Пекином. Длина этого маршрута превышает двенадцать тысяч километров, и за освоение его Эфиопская авиакомпания была удостоена специального международного приза.

Шли годы. В 1964 году в Аддис-Абебе открылся учебный центр по подготовке летного состава для авиакомпании. Три года спустя вступил в строй учебный центр для технического персонала. Сегодня эти национальные учебные заведения готовят авиационные кадры не только для Эфиопии, но и для других африканских государств. Ну а техническая база нашей авиакомпании позволяет выполнять практически любые, даже самые сложные регламентные и ремонтные работы, оказывать помощь в этом вопросе другим странам. Кстати, на всех постах в Эфиопской авиакомпании ныне работают национальные кадры, обладающие солидной как теоретической, так и практической подготовкой.

Четыре десятилетия... Ветераны нашей авиакомпании сегодня уже с улыбкой вспоминают то время, когда для перелета из Эфиопии, скажем, в Судан, пассажиру

нужно было добраться сначала в Париж или в Лондон. Да, воздушное сообщение на африканском континенте в конце сороковых годов было развито слабо. Наша авиакомпания первой проложила трансафриканский маршрут, связавший самым быстрым и удобным видом транспорта крупнейшие государства Африки.

Скорость, комфорт, гостеприимство — вот девиз, которому неизменно следуют работники Эфиопской авиакомпании. Мы стремимся к тому, чтобы каждый пассажир покидал борт нашего самолета в аэропорту назначения с хорошим настроением и говорил нам: «До скорой встречи!» И в этом отношении работникам авиакомпании уже есть чем гордиться. Авторитет, завоеванный ею на международном авиатранспортном рынке, свидетельствует, что наши усилия по созданию на борту самолета обстановки комфорта дают свои плоды.

Большое значение придаем мы развитию грузовых перевозок. Самолеты авиакомпании совершают регулярные грузовые рейсы во многие города Европы. Немало внимания уделяем и применению авиации для нужд сельского хозяйства своей страны. Природа, как известно, не всегда щедра на урожай, потому обработка посевов с воздуха имеет для нас большое значение. Вскоре авиакомпания закончит освоение самолетов, оснащенных сельхозаппаратурой, которые приступят к работе над плантациями сорго, кукурузы, сахарного тростника, цитрусовых.

На прочной взаимовыгодной основе осуществляются контакты Эфиопской авиакомпании с Аэрофлотом. Советские

экипажи начали выполнять полеты в нашу страну в 1977 году. Семь лет спустя, в июле 1984 года, к регулярным пассажирским рейсам в Москву приступила Эфиопская авиакомпания.

По существующему соглашению мы обслуживаем самолеты Аэрофлота в Аддис-Абебе, осуществляем бронирование мест на рейсы, выполняемые Аэрофлотом, на всей территории Эфиопии. В свою очередь Аэрофлот выполняет аналогичные услуги для Эфиопской авиакомпании в Москве. И в будущем мы будем стремиться к взаимовыгодному сотрудничеству с Аэрофлотом. Не приходится сомневаться, что это сотрудничество будет и впредь строиться на принципах уважения, соблюдения интересов обеих авиакомпаний. На этих же принципах намереваемся мы расширять и сотрудничество с авиакомпаниями других социалистических государств — «Интерфлюг», «Малев», «Лот», «Балкан», «ЧСА».

Однако сказанным наши контакты с советскими авиаторами далеко не исчерпываются. Сегодня самолеты с эмблемой Аэрофлота эфиопский народ связывает с той большой помощью, которую оказал ему Советский Союз во время недавней засухи, постигшей отдельные провинции Эфиопии. Самолетами Аэрофлота из районов бедствия было эвакуировано несколько тысяч пострадавших. Из Москвы по воздушному мосту, проложенному советскими пилотами, к нам в страну доставлялись медикаменты, оборудование для госпиталей. Это поистине неоценимая помощь, которую может оказать только настоящий друг. Ее мы не забудем никогда.



ДРАГОЦЕННЫЕ ДОСТОЯНИЯ

Отмечаая праздник авиаторов — День Воздушного Флота СССР, мы еще раз мысленно обозреваем путь, пройденный нашей страной, крупнейшей авиационной державой мира, еще и еще раз возвращаемся к истокам становления нашей славной авиации. В предлагаемой читателям статье рассказывается о том, как формировались и воспитывались первые авиационные кадры Страны Советов, как росла и крепла авиационная мощь любимой Отчизны.

После победы Великого Октября молодое Советское государство насчитывало всего около трехсот летчиков. Несколько лучше обстояло дело с авиамеханиками, мотористами — как правило, выходцами из рабочих и крестьян. Поэтому в числе неотложных мер, осуществленных в то время, были создание новых и развитие действовавших авиационных школ.

В соответствии с приказом № 2 по Главному управлению Воздушного Флота от 28 мая 1918 года состоялось заседание комиссии по реорганизации школ. Комиссия постановила сделать: летной — Гатчинскую авиашколу, как наиболее оборудованную; специальной школой летчиков-разведчиков — Петроградскую и Московскую; школой летчиков-истребителей — Одесскую. Был определен и численный состав слушателей авиашкол: в летной — 150 человек; в специальной и летчиков-истребителей — 60 человек (из них 10 переучивающихся).

По мере освобождения территории страны от белогвардейцев и интервентов стали действовать Киевская, Севастопольская, Тифлисская и Евпаторийская авиашколы, Севастопольская, Бакинская и Петроградская гидроавиашколы, Петроградская воздухоплавательная школа. К началу 1921 года в стране уже функционировало 12 учебных заведений Красного Воздушного Флота.

В 1922 году путем объединения Московских курсов командного состава с авиационным отделением летчиков-наблюдателей Петроградской пехотной школы создается школа военных и военно-морских летчиков, позже переименованная в Высшую военно-морскую школу летчиков-наблюдателей Красного Воздушного Флота. Московская авиационная школа преобразуется в Первую высшую школу летчиков. В Липецке в том же году организуется Вторая высшая школа, в Серпухове начинает действовать известная школа воздушного боя, которая затем была перебазирована в Оренбург.

Центральный Комитет партии, лично Владимир Ильич Ленин уделяли неослабное внимание комплектованию авиационных школ и курсов. Летом 1918 года ЦК РКП(б) выносит решение о подборе в школы авиации коммунистов. Вскоре согласно предложению ЦК РКП(б) в авиашколы стали приниматься в основном коммунисты, не менее шести месяцев состоявшие в партии. Беспартийные военнослужащие представляли рекомендации двух видных партийных или

советских работников-коммунистов и обязательно — рекомендации комиссара и партийной ячейки своей части.

Во всех школах были назначены военные комиссары, созданы партийные организации. Они вели большую идейно-политическую и культурно-просветительную работу, настойчиво боролись с тяжелыми пережитками прошлого. Характерна, например, деятельность партийной ячейки Киевской школы летчиков. В августе 1919 года за пьянство здесь были исключены из партии три человека, коммунисту Павлуку партийное собрание вынесло строгое порицание с предупреждением.

В. И. Ленин глубоко интересовался различными вопросами учебы и жизни курсантов. Очевидцы вспоминали, что 1 мая 1918 года на параде на Ходынском поле Владимир Ильич спросил у красных авиаторов Московской школы, как проходит их обучение полетам. «У нас самолетов не хватает, и бензина мало дают», — услышал он в ответ. Уточнив у начальника школы Б. К. Веллинга положение дел, Владимир Ильич сказал В. Д. Бонч-Бруевичу: «Самолетов мы, по-видимому, пока не найдем, а бензина следует отпускать школе больше. Нужно сократить расход бензина на служебные легковые автомобили в Москве». Узнав, как курсанты питаются и отдыхают, В. И. Ленин дал указание увеличить для них паек, а в дни полетов — удлинить послеобеденный отдых.

В ноябре 1918 года В. И. Ленин посетил Московскую авиационную школу. По его распоряжению школу укомплектовали коммунистами, организовали издание учебно-методической литературы, улучшили быт курсантов. Для преподавания сюда был приглашен известный ученый профессор Н. Е. Жуковский.

В. И. Ленин нередко лично рекомендовал известных ему коммунистов принять курсантами в авиационные школы. Вот лишь один пример. 14 августа 1918 года на бланке Председателя Совета Народных Комиссаров В. И. Ленин пишет:

«В Школьный отдел Управления Воздушного Флота. Предписание. Предписывается немедленно принять в Московскую школу авиации:

1. Макса Павловича Дауге.
2. Николая Петровича Шебанова.

Об исполнении мне донести.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СНК В. УЛЬЯНОВ
(ЛЕНИН)».

ВСЯ ЖИЗНЬ В НЕБЕ

Книга известного летчика-испытателя, доктора технических наук Марка Лазаревича Галлая «Жизнь Арцеулова» с интересом воспринята читателями. Автор живо и увлекательно повествует о жизни и деятельности Константина Константиновича Арцеулова, человека, вписавшего яркую строку в историю отечественной авиации.

Сын и внук моряков, К. К. Арцеулов в 1905 году поступает на морскую службу, увлекается живописью. И все-таки главным смыслом его жизни стало служение небу. В том же 1905 году Константин строит планер. Потом — еще один... На пятом полете самобытный конструктор-пилот потерпел аварию. Но и этих нескольких секунд парения в воздухе на небольшой высоте хватило для того, чтобы навсегда полюбить авиацию. В своей книге Марк Галлай приводит строки из воспоминаний Арцеулова: «...в один момент кончилась для меня плоская жизнь в двух измерениях — планер вывел меня в третье...»

Затем были занятия в летной школе и, наконец, экзаменационный полет на высоте около 50 метров по замкнутому кругу длиной в пять километров. Скрупулезно, шаг за шагом, анализирует автор жизнь своего героя, рассказывает о нем с большой симпатией, показывая его в ряду тех, кто стоял у истоков отечественной авиации: П. Нестерова, В. Слюсаренко, Г. Алексюковича, Л. Галанчикова, И. Синопского, Е. Крутеня и других.

В то время, что называется, «бичом» аэропланов был штопор. Никто из пилотов не мог тогда еще подобрать к нему ключи. Арцеулов сел за расчеты. Прошло время, он теоретически доказал, что победить штопор можно.

Вот как автор книги передает личные воспоминания своего героя о том памятном полете, когда Арцеулову впервые удалось вывести машину из штопора: «Самолет легко поднимается. Я набрал около двух тысяч метров высоты... Сделал вираж, такой круг, чтобы еще раз вспомнил все свои приемы, которые я предполагал, выведут самолет из штопора. Потом сбавил газ по возможности, чтобы потерять скорость, задрал нос самолета, выключил мотор — самолет закачался...»

Конечно, впечатление, когда первый раз попал в штопор, было не особенно приятным, и поэтому, как только я убедился, что это действительно штопор, я сейчас же применил свои предположенные приемы, чтобы вывести самолет: ручку отдал от себя и сильно дал ногу, обратную вращению штопора.

Я почувствовал, что на рулях появилось давление воздуха... Великую Октябрьскую социалистическую революцию Арцеулов воспринял всем сердцем. Автору книги удалось довольно интересно показать первые шаги советской авиации и те усилия, которые прилагал к ее совершенствованию, в числе других, красавец, летчик-инженер, а затем летчик-испытатель одного из авиационных заводов К. К. Арцеулов.

Особой, яркой страницей в жизни Арцеулова является работа в Аэрофлоте. Аэрофотосъемочный экипаж, возглавляемый Константином Константиновичем, выполнил немало сложных и ответственных полетов на фотографирование местности, где был проложен Турксиб.

Впоследствии он много занимался планным спортом. Стрельчался с конструкторами О. Антоновым, С. Королевым, А. Яковлевым. Полет длиною в жизнь — так можно коротко охарактеризовать весь яркий жизненный путь Арцеулова.

Ю. ОСТАПЕНКО

В. И. Ленина) открылись курсы усовершенствования политработников.

Следуя указаниям В. И. Ленина, партия взяла курс на подготовку своих инженерно-технических кадров, укрепление научно-технической базы советской авиации. 1 декабря 1918 года создается Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) во главе с Н. Е. Жуковским — важнейший центр развития советской авиационной науки и техники. Для подготовки инженерно-технических кадров в 1919 году в Москве открывается авиационный техникум, реорганизованный в 1920 году в Институт инженеров Красного Воздушного Флота имени Н. Е. Жуковского. Через два года этот институт преобразуется в Академию воздушного флота имени Н. Е. Жуковского. В это же время расширяется авиационное отделение при Московском высшем техническом училище, на базе которого позднее создается Московский авиационный институт (МАИ).

Партия и лично В. И. Ленин высоко ценили выдающихся научных деятелей авиации, оказывали им всяческую моральную и материальную поддержку. В декабре 1920 года широко отмечалось 50-летие научной деятельности выдающегося ученого, талантливого педагога и организатора профессора Н. Е. Жуковского. В специальном Постановлении Совета Народных Комиссаров от 3 декабря 1920 года, принятом по инициативе В. И. Ленина, Н. Е. Жуковский был назван «отцом русской авиации». В соответствии с решением СНК он освобождался от обязательного чтения лекций и получал право объявлять курсы более важного научного содержания, ему назначался твердый ежемесячный оклад.

Необходимые условия для плодотворной творческой работы Советское правительство создало также К. Э. Циолковскому, Ф. А. Цандеру, другим крупным авиационным специалистам.

Рассматривая воздушный флот как перспективную отрасль народного хозяйства и важный фактор защиты Республики Советов, Коммунистическая партия под руководством В. И. Ленина особое внимание уделяла обучению высококвалифицированных летно-технических специалистов, воспитанию их в духе преданности идеям Великого Октября. Несмотря на трудный период иностранной военной интервенции и гражданской войны, в условиях разрухи народного хозяйства была заложена прочная база подготовки советских авиационных кадров — драгоценного достояния первой в мире страны социализма. В докладе на торжественном собрании, посвященном 8-й годовщине Красной Армии, говорилось: «...наши академики-специалисты, весь летный состав достигли таких пределов своей специализации и подготовки, что мы сейчас смело видим в глаза, будучи уверенными, что наш воздушный флот с честью будет выполнять задачи, которые на него возлагаются в мирное и военное время».

Е. СЕРГЕЕВ,
кандидат исторических наук

Оба летчика оправдали оказанное им доверие. Они отважно сражались на фронтах гражданской войны. Впоследствии Н. П. Шебанов стал одним из самых известных пилотов Аэрофлота. Уже в 1936 году он налетал более миллиона километров без аварий и летных происшествий и был награжден орденом Ленина. М. П. Дауге нес службу в морской авиации Балтийского флота. Из стен Московской школы авиации вышли такие выдающиеся летчики, как Герои Советского Союза М. М. Громов, М. Т. Слепнев и многие другие.

Красные авиаторы постоянно чувствовали внимание и заботу партии и правительства, лично В. И. Ленина. Беседа с военлетами 1 мая 1918 года на Ходыньском поле, Владимир Ильич узнал, что группа авиаспециалистов из недавно созданной «Летучей лаборатории» принимает меры к улучшению парашюта, повышению его надежности. «Необходимо это сделать и срочно. Хороший парашют нужен летчикам как воздух. Их жизнь нельзя подвергать безрассудной опасности», — отметил он.

В. И. Ленин проявлял большую заботу и о питании летно-технического состава многомоторных самолетов. Приведем постановление, принятое Советом Труда и Оборона:

«Сотрудники дивизиона воздушных кораблей «Илья Муромец», фактически совершающие подъемно-летные и воздухоплавательные работы, должны удовлетворяться по нормам и порядку, объявленным в приказе РВСР 1920 г. за № 1765, а остальные сотрудники того же дивизиона на фронте — фронтовым и в тылу — тыловым пропайком.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ТРУДА И ОБОРОНЫ В. УЛЬЯНОВ (ЛЕНИН)

В 1921 году для летчиков были введены отпуска два раза в год по одному месяцу, а также предоставлено право преимущественного помещения в санатории и дома отдыха.

Отеческая забота партии и В. И. Ленина о подготовке авиационных кадров дала свои ощутимые результаты. За три года авиационными учебными заведениями было подготовлено 230 летчиков. На 1 сентября 1920 года в стране насчитывалось 1120 человек летно-подъемного состава и 845 — технического состава, среди которых было 134 механика и 711 мотористов. В трудные годы гражданской войны авиашколы и курсы выпустили 1100 летчиков и 250 летчиков-наблюдателей. Это были качественно новые кадры: почти все авиаторы являлись коммунистами или сочувствующими и были выходцами из народа.

Одновременно решался и вопрос подготовки политработников для Красного Воздушного Флота. С этой целью в ноябре 1921 года при Харьковском высшем военно-политическом техникуме было организовано обучение политических работников для различных родов войск, в том числе и для авиационных частей. При Высшей школе летчиков-наблюдателей в Петрограде, а также при Военно-политической академии имени Толмачева (ныне Академии имени

¹ Галлай М. Л. Жизнь Арцеулова. — М.: Политиздат, 1985. — 112 с.

«С ЧЕГО НАЧИНАЕТСЯ ЖАЛОБА...»

Под таким заголовком в нашем журнале была опубликована статья с критикой недостатков в обслуживании авиапассажиров в ряде аэропортов страны. Выступление журнала стало предметом пристального рассмотрения в управлениях гражданской авиации. Полученные редакцией ответы публикуются на данной полосе.

На статью «С чего начинается жалоба...» редакция получила ответ начальника Восточно-Сибирского управления гражданской авиации В. Глушкова. Он сообщает, что критические замечания, высказанные в статье, справедливы. Принимаются меры по устранению отмеченных недостатков. Проведен, в частности, Совет управления, на котором рассмотрен вопрос «О состоянии культуры обслуживания пассажиров в авиапредприятиях и о работе с жалобами и письмами трудящихся в свете требований XXVII съезда КПСС». Утвержден план мероприятий, направленных на улучшение обслуживания авиапассажиров.

В упоминавшийся в статье аэропорт Зима выезжал представитель Центрального агентства воздушных сообщений управления, оказавший практическую помощь местным авиаработникам. При его содействии там изменена технология продажи авиабилетов и бронирования мест в самолетах, усилен контроль за прохождением и исполнением телеграфных запросов.

Для оперативной связи с аэропортами местных воздушных линий выделены два специалиста: один — в группе комплектования рейсов, а другой — на телеграфном узле связи Центрального агентства. С мая текущего года в ЦАВС введена в эксплуатацию новая электронная аппаратура, позволяющая автоматизировать передачу служебных телеграмм периферийным аэропортам.

Первому заместителю начальника управления И. Бокареву указано на необходимость более глубокого изучения причин, вызывающих недовольство пассажиров, и своевременного принятия мер по их претензиям.

В другом ответе на статью «С чего начинается жалоба...», подписанном первым заместителем начальника Грузинского управления гражданской авиации П. Кадзания, сообщено следующее: коллективная жалоба пассажиров рейса Сухуми—Москва, о которой говорилось в статье, возникла из-за халатного отношения к выполнению своих должностных обязанностей работников агентства воздушных сообщений и службы организации перевозок Сухумского авиапредприятия. В результате не улетели 42 пассажира. Для них пришлось организовывать дополнительный рейс.

Виновные в этом происшествии строго наказаны. Так, старший диспетчер группы агентства воздушных сообщений Л. Па-

паскири за продажу тридцати восьми авиабилетов на рейс сверх нормы освобождена от занимаемой должности, кассиру Г. Тория объявлен строгий выговор. И. о. начальника смены З. Жвания за неудовлетворительную работу с пассажирами и допущенную грубость объявлен выговор.

Начальник Сухумского горорганства Аэрофлота Б. Гурцкая строго предупреждена. Коллективная жалоба обсуждена в горорганстве и во всех сменах Сухумского аэропорта. Повышена требовательность к работникам, имеющим отношение к обслуживанию авиапассажиров.

В журнал поступил также ответ начальника Казахского управления гражданской авиации Н. Кузнецова. Он сообщает, что статья «С чего начинается жалоба...» изучена в аппарате управления и во всех подчиненных ему авиапредприятиях командно-руководящим составом, работниками служб организации перевозок и агентств. По критическим замечаниям в адрес Целиноградского аэропорта проведено служебное расследование. Так как жалоба пассажира М. Лукиной ни в управлении, ни в Целиноградское предприятие не поступала, установить, кто конкретно отнесся к ней невнимательно и бездушно не представилось возможным. Но несмотря на это со всем личным составом службы организации перевозок Целиноградского аэропорта проведены специальные разборки. На них еще раз указано работникам службы на необходимость коренного улучшения обслуживания транзитных пассажиров.

Критическая статья «С чего начинается жалоба...», — информирует редакцию начальник Северо-Кавказского управления гражданской авиации В. Замятин, — обсуждена на совещании командно-руководящего состава и проработана со всем личным составом службы организации пассажирских перевозок Минводского авиапредприятия. Изложенный в статье факт бездушного отношения сменного начальника аэровокзала П. Зальцгейлера к несовершеннолетнему пассажиру М. Лукиной подтвердился. За этот должностной проступок ему был объявлен выговор

и снижено годовое вознаграждение.

По статье «С чего начинается жалоба...» проведено расширенное заседание партийного бюро службы организации перевозок, на которое был приглашен весь ее командно-руководящий состав. На этом заседании обсуждены методы работы П. Зальцгейлера и других сменных начальников аэровокзала — Л. Нужиной и Н. Лесниковой. Утвержден план мероприятий по повышению культуры обслуживания пассажиров.

Начальник Украинского управления гражданской авиации А. Горяшко подтвердил, что критика, содержащаяся в статье «С чего начинается жалоба...», объективна. Статья обсуждена на совещании руководителей производственных служб предприятий и управления. Из нее сделаны практические выводы.

В управлении постоянно ведется профилактическая работа по предупреждению жалоб пассажиров. Так, в нынешнем году на Совете управления была заслушана информация В. Ращук «О работе с письмами трудящихся и обращениями по личным вопросам». Было строго указано командирам Бориспольского (И. Смелянскому), Симферопольского (В. Верете), Киевского (Г. Федченко), Днепропетровского (И. Капелюжному), Запорожского (М. Демиденко), Ужгородского (В. Недбалскому), Николаевского (А. Игнатенко) авиапредприятий и начальнику Крымского территориального агентства воздушных сообщений (Г. Пятову) на имеющиеся в этом деле упущения. Совет утвердил план мероприятий по улучшению культуры обслуживания пассажиров в 1986 году.

О принятых мерах по реализации критических замечаний, высказанных в статье «С чего начинается жалоба...», сообщил первый заместитель начальника Управления гражданской авиации центральных районов В. Кузькин. Указанная статья, говорится в ответе, стала предметом широкого обсуждения среди командно-руководящего состава, партийных и общественных организаций авиапредприятий. На Совете управления рассмотрен вопрос: «О мерах по улучшению культуры обслуживания в свете требований ЦК КПСС». Кроме того, на совещании командно-руководящего состава заслушаны командиры Быковского, Воронежского и Ивановского авиапредприятий.

В управлении разработан и осуществляется план мероприятий, направленный на повышение регулярности полетов, внедрение передовых методов труда и совершенствование технологии обслуживания пассажиров. Одним из направлений в этой работе является рост профессионального мастерства авиаторов, усиление персональной ответственности каждого из них за порученное дело.

Дежурной справочного бюро О. Кузьминой за грубость и нетактичное поведение с пассажирами, невыполнение своих должностных обязанностей приказом командира Ивановского авиапредприятия объявлен строгий выговор, она лишена ста процентов премии. Жалоба на нее рассмотрена и обсуждена на общем собрании авиаколлектива городского агентства Аэрофлота. Все это, безусловно, окажет положительное воздействие на устранение недостатков, отмеченных в статье.

Управление обратилось с просьбой в Министерство гражданской авиации оказать помощь в подключении шести областных городов центральных районов к общесоюзной автоматизированной системе «Сирена-2» продажи авиабилетов и бронирования мест в самолетах.

ЭТА ДАЛЕКАЯ И БЛИЗКАЯ АНТАРКТИДА

25 февраля 1986 г.

На Молодежной нас с нетерпением ждали. Как только самолет зарулил на отведенное ему место и мы сошли на твердое снежно-ледовое аэродрома, тут же состоялся митинг. Красные флаги и транспарант, красный с белым самолет в ослепительном сиянии солнца. Выступающие говорили о том, что прилет Ил-76ТД в Антарктиду — это большая победа ученых, инженеров, летного состава, аэродромной службы, что с учетом возросших масштабов проводимых на шестом континенте научных исследований такая техника здесь крайне необходима.

Началась разгрузка воздушного судна. Зимовщики сразу же заинтересовались у бортоператоров В. Лобачева и Б. Ходусова: «Почту привезли?» После долгой разлуки с домом письма от родных и близких да еще всего лишь трехдневной давности — большая радость.

Окончание. Начало см. в № 7.

Вручаем подарки. Есть памятные сувениры и у меня. Дело в том, что перед отлетом командир самолета Ил-86 москвич В. Кабов передал мне магнитофонную кассету с записью авторского концерта народного артиста СССР композитора В. С. Левашова. А затем Валентин Сергеевич, которого связывает многолетняя дружба как с полярниками, так и гражданскими авиаторами, подарил еще две кассеты с записью своих музыкальных произведений. На станции Молодежная с благодарностью приняли этот дар. В тот же день новые песни звучали по местной радиосети.

Беседую с Б. Моисеевым, старшим научным сотрудником Ленинградского горного института, прилетевшим в Антарктиду в четвертый раз. Он — руководитель буровой группы на станции Восток, куда ему предстоит добираться на Ил-14.

— Столь могучая машина, как Ил-76ТД, — говорит Моисеев, — уверенности нам прибавляет. К примеру, три года назад на Востоке сгорела дизельная. Что из-за этого пережить пришлось,

представить трудно. Был бы тут тяжелый транспортный самолет, мы смогли бы быстро получить и установить новый дизель. Или возьмите санные поезда, которые пробиваются на Восток с топливом, грузами, оборудованием. В суровейших условиях Антарктиды с ее жестокими морозами и сильными ветрами каждый подобный поход — подвиг. К тому же поезд выходит с топливом весом до восьмисот тонн, а привозит около половины; остальное сжигается в пути. Вот если бы самолетом...

Его легко понять. Для Ил-76ТД в Антарктиде работы непочтотый край. Пока же сделан только первый шаг.

26 февраля.

Рано утром на станцию Новолазаревская вылетела на Ил-14 техническая комиссия. Она должна принять там аэродром и дать «добро» на прилет Ил-76ТД. Расстояние между Молодежной и Новолазаревской чуть меньше полутора тысяч километров. Для поршневого тихохода — пять часов лету. И мы сидим в ожидании вестей, коротаем время.



Антарктида. Самолет Ил-76ТД на станции Новолазаревская.

Фото автора.

Одни прилетели на шестой континент, чтобы нести здесь нелегкую трудовую вахту, другие, завершив суровую зимовку, готовятся к отлету на Родину.

Аэродром сияет под солнцем. От него струится режущий глаза свет. Нам сообщили, что по среднегодовому уровню солнечной радиации Антарктида сравнима с Черноморским побережьем Кавказа. Но восемьдесят процентов лучистой энергии отражается от белой снежной поверхности. Ее силы хватает лишь на то, чтобы чуть-чуть «обжечь» верхний слой снега, покрыть его наледью.

— Нельзя ли по полосе на тягачах поехать, чтобы сбить ледок? — обращается к начальнику аэродромной службы станции Молодежная один из прибывших из Москвы авиаторов. — А то взлетать будет склизко.

— Ни в коем случае, — категорично отвергает это предложение Б. Гагарин. — Верхний оледенелый слой как раз и обеспечивает необходимую прочность.

Что же, ему лучше знать. Старший научный сотрудник «Ленаэропроекта» Б. Гагарин в Антарктиде не впервые. Участвовал в сооружении первого аэродрома, способного принимать тяжелые транспортные самолеты, у подножья горы Вечерней.

— Эта идея возникла в период работы семнадцатой Советской антарктической экспедиции, — рассказал нам Б. Гагарин. — Гляциолог В. Клоков, кстати, снова прилетевший сюда с вами, попробовал укатывать размягченный летним солнцем верхний слой снега. Прихваченный морозом, такой слой становился гораздо тверже. «А если так нарастить слой за слоем, то они и самолет, видимо, смогут выдержать», — мелькнула тогда мысль.

Начались изыскания, расчеты, эксперименты. В Антарктиде побывали Г. Ключников, Г. Кабатов, Ю. Подкаминский, В. Брагин, Б. Суркин, Ю. Цыганов и другие специалисты «Ленаэропроекта». Изучались физические свойства снега, определялась оптимальная толщина взлетно-посадочной полосы, разрабатывались впервые в мировой практике методика и технология строительства снежно-ледовых аэродромов в специфических условиях шестого континента.

Больше десятка вариантов было рассмотрено, прежде чем решили, что строить ВПП надо именно у Вечерки. Здесь близки скальные выходы, удачное расположение так называемой «розы ветров». Естественный продольный попутный уклон должен облегчать взлет...

К 1980 году строительство ВПП было закончено. Она отлично выдержала экзаме́н, приняв Ил-18Д.



— В чем особенности строительных работ в Антарктиде? — спрашиваю я у Б. Гагарина.

— В том, что вести их приходится постоянно, изо дня в день. Снег метет практически без пауз, накапливается непрерывно. А максимально допустимый слой свежего снега на взлетно-посадочной полосе не должен превышать двадцати сантиметров. Иначе не удастся его как следует упрочнить, добиться монолитности ВПП. Поэтому надо постоянно выравнивать и выравнивать, катать и катать...

Наши механики-водители гусеничных тракторов А. Залиппа, А. Васильев, А. Власов, Л. Русак приложили немало сил, чтобы Молодежная смогла принять Ил-76ТД. Заслуживают также благодарности работники дизельной М. Топорский и Н. Козлов, инженеры В. Банников и С. Галкин, радионавигаторы И. Смирнов и А. Миронов. И повар А. Минович прямо причастен к проделанной работе. Как и все, он трудится не покладая рук, без выходных и праздников.

Разговор прерывает радиограмма, поступившая с Новолазаревской. Там готовы к встрече Ил-76ТД. Первый его взлет в Антарктиде, с Молодежной, проходит отлично, будто с «бетонки». Под нами плывет ослепительно белый купол. Единственное темное пятно на нем — перемещающаяся тень самолета, поднявшегося почти на восемь тысяч метров.

Проходим над японской станцией Сева. Маленький островок человеческого жилья, затерянный в белесой пустыне. В знак приветствия самолета маленький вездеходик делает несколько кругов.

Пассажирский салон полупуст. Полярников на борту немного. В их числе Григорий Фомин.

— Я из Каунаса, астроном, — представляется он. — В Новолазаревской есть обсерватория. Там буду работать.

В 14 часов 37 минут — посадка. Выгружается из самолета и укладывается в тягач доставленный груз. Потускневшее солнце высвечивает недалекие горы. За ними — станция Новолазаревская. Но побывать на ней не входит в

наши планы. Погода портится. Надо поскорее трогаться в обратный путь.

Прибыв на базу, я пошел с корреспондентом газеты «Правда» В. Чебаковым пить чай к Сергею Потапову — начальнику радиобюро. По совместительству он и начальник почты. Потом гостеприимные хозяева Молодежной пригласили экипаж Ил-76ТД и журналистов в баню. Внешне — обычный дом, только на сваях. Но — баня! Сверхотличная! С водой ушло напряжение последних дней.

Распаренные вышли наружу. В небе сверкает Южный Крест. Веет космическим холодом. И тишина, от которой гложешь.

27 февраля.

Сегодня — свободный от полетов день. Были на мысе Гранатовом. Возложили венки к могилам экипажа В. Заварзина, почтили память экипажа В. Петрова, погибшего за несколько дней до нашего прилета в Антарктиду. К сожалению, освоение шестого континента не обходится без человеческих жертв.

Уезжаем в поселок аэродромщиков к Вечерке. Вместе с радиоспециалистом Н. Матвеевым, прилетевшим на смену своим товарищам, направляемся навестить его старых знакомых и любимцев — пингвинов Адели. За горным плато в ложбине — их царство. Они охотно демонстрируют нам свои черные фраки с белоснежными атласными манишками. И, похоже, с удовольствием фотографируются. «В детском саду» Матвеев провел показательную «физзарядку» — пингвинята по его команде дружно махали крылышками.

Адели настолько интересны, что мы забыли о времени. О том, что пора возвращаться, нам напомнили ракеты. Подчинение дисциплине в Антарктиде беспрекословное. Любое отклонение от установленного порядка расценивается как предвестник беды. И немедленно посылают технику и людей на помощь. Злоупотреблять такой заботой мы были не вправе и быстро идем в поселок.

Во время ужина, наконец-то, удалось увидеться с руководителем полетов

станции Молодежная Вадимом Дмитриевичем Гладышевым.

— У меня есть свободных сорок минут, — сказал он. — Это все, на что можешь рассчитывать.

Я понимаю, что выкроить свободное время для Гладышева сейчас проблема. Наш Ил-76ТД стартует завтра в обратный рейс на Москву. К отлету все должно быть готово. И тому, кто отвечает за это, не до долгих разговоров.

Что я знал о Гладышеве? Свое «крещение» в Антарктиде он получил в 24-й советской экспедиции. Когда должен был возвращаться, пришлось ему заменить руководителя полетов, внезапно отказавшегося от зимовки. Гладышев лишь попросил об одном: «Дайте домой телеграмму, что остаюсь по производственной необходимости». И остался. На полтора года в общей сложности. В 25-й экспедиции познакомился с ее начальником Н. А. Корниловым. С его помощью лучше изучил шестой континент. Сообща в 1980 году они принимали самолет Ил-18Д.

— Чем сложна здесь наша работа? — угадывает мой вопрос Гладышев. — Многим. Сердце у руководителя полетов всегда неспокойно. Как ни познали мы строптивый характер Антарктиды, она щедро на погодные сюрпризы. Летать же приходится на расстояние в две тысячи километров и больше. И надо точно все рассчитать, постоянно быть на чеку, чтобы не попасть впросак. Вот вы прилетели... Думаешь, не волнуешь. Признаюсь по-дружески: уже четвертые сутки почти не сплю.

28 февраля.

Поднялись в четыре утра. Завтрак. Затем — на вылет. Миновали синие айсберги, вслед за ними скрылась Молодежная. Чистое рассветное небо озарилось солнцем. Заблестел серебром на белой ладони аэродрома наш Ил-76ТД. Когда мы подъехали, техническая бригада, состоящая из отличных специалистов — В. Свистунова, С. Цепелева, В. Торшина, М. Егорова, Г. Бращина, А. Цветкова, завершила все предполетные работы. Шумно усаживаемся в салоне самолета.

Гладышев пожал нам руки раньше и ушел на командно-диспетчерский пункт. Взлет!

Прощальный пролет над Молодежной. Станция, с которой мы породнились, словно бы опустела. Нам почему-то становится грустно. Ил-76ТД поднимается все выше и выше. Курс — домой.

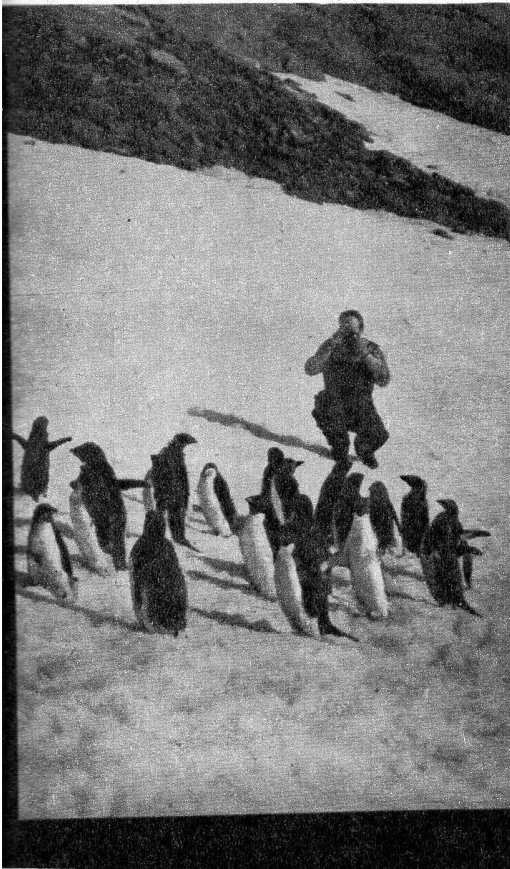
Снова переодееваемся — меняем полярные доспехи на летнюю одежду. Снова отмечаем на карте, сколько прошли. С высоты десяти тысяч метров видно, что в океане шторм. Ярослав Архипов, руководитель аэродромной группы с Новолазаревской, делится со мной своими мыслями:

— Все это кажется сном. И то, как зимовали, и то, как аэродром строили. В Молодежной от снега не знали куда деваться. А мы копыя ломали, придумывая, как удержать его на леднике: С сентября всего-то один раз снег выпал. Как мы его берегли! Волокушами со всех сторон снег стаскивали, добавляли дробленый лед, бороновали, уплотняли катками. Толя Шустин, Володя Яшин... Сколько же они снега и льда переворочали!

4 марта Ил-76ТД прибыл в Ленинград. Оттуда перелетели в Москву. Вернувшиеся из Антарктиды полярники принимали горячие поздравления. Объятия и поцелуи, много цветов. Чуть в стороне от этой волны радости и счастья стояли пилоты, штурманы, инженеры, радисты, техники, бортоператоры, аэродромщики, члены технической комиссии Министерства гражданской авиации — все те, кто на многотонном тяжелом самолете проложил новый воздушный мост на шестой континент. Мост, у которого, надо полагать, большое будущее.

В. КАРПИЙ,
специальный корреспондент газеты
«Воздушный транспорт»

Москва—Ленинград—Ларнака—
Джибути—Мапуту—Молодежная—
Новолазаревская—Москва.



Пингвины охотно
позируют
перед фотоаппаратом.



Никита МАРУНОВ

ВЗЛЕТ

Ложатся на курс самолеты,
Спешат догонять горизонт,
Сминая крутым поворотом
Грозы отступающей фронт.
Нам время по новым маршрутам
Крылом притяжение рвать,
Взлететь над своим,
Над минутным,
Чтоб общее сердцем вобрать.
История — хроника взлета,
Где с каждой иной высотой
Мечта становилась работой,
Влекомой новой мечтой.
Сроднившись с стихией полета,
Сквозь время ведет корабли
Мое поколение пилотов
Летящей в пространстве Земли.

ВЗГЛЯД

Твой взгляд летящий обгоняет
Блеснувший в небе самолет,
Где о тебе совсем не знает
С машины слившийся пилот.
Пора придет — взрослей и строже
Мечта предстанет пред тобой...
Но в этот самый миг, быть может,
Ты встретился с своей судьбой.
Как даль — видна, но неизвестна,
Пока неведома другим,
Она уводит в поднебесье,
Врываюсь в жизнь крылатой песней
И делом — самым дорогим.

г. Москва.

Владимир ЛЕКШИНОВ

ПРИМЕТА

Есть у нас хорошая примета:
Тем, кто встретит солнечный восход,
Много счастья, радости и света
Северное солнце принесет.
Сквозь громаду туч неупорно
Мчусь я к первым солнечным лучам.
Здравствуй, солнце!

Словно одержимый
Я тебя над тундрой встречал.
Ты пока доступно только птицам —
Снежный край лежит еще во мгле.
Я тебя по маленьким частицам
Раздарю живущим на земле.

ВСТРЕЧА

Вновь турбинных песен эхо
Заглушил знакомый звук —
Колокольчиковым смехом
Зазвенело все вокруг.
Глазки-звездочки родные
Синевою через край
Так и плещут озорные,
Хоть ладошки подставляй.
Это сын меня встречает,
И по-дружески в окне
Слон игрушечный кивает
Головой своею мне.
Чем в полетах нам труднее
И длинней разлуки срок,
Тем жальней и милее
Домá каждый уголок.

г. Владимир.

ВЕРТОЛЕТ Ка-15М

Вертолет Ка-15М конструкции Н. И. Камова эксплуатировался в Аэрофлоте с 1958 года по 1975 год в многоцелевом варианте. Машина предназначалась для перевозки пассажира (одного), транспортировки почты и мелких грузов, выполнения санитарных заданий, авиационно-химических работ, патрулирования и противопожарной охраны лесов, географических и топографических исследований, обслуживания лесосплавов, геологических партий, ледовой и промысловой разведки в море, спасательных работ в труднодоступных местах. Способность вертолета использовать маленькие площадки позволяла базировать его практически повсюду, даже на морских судах.

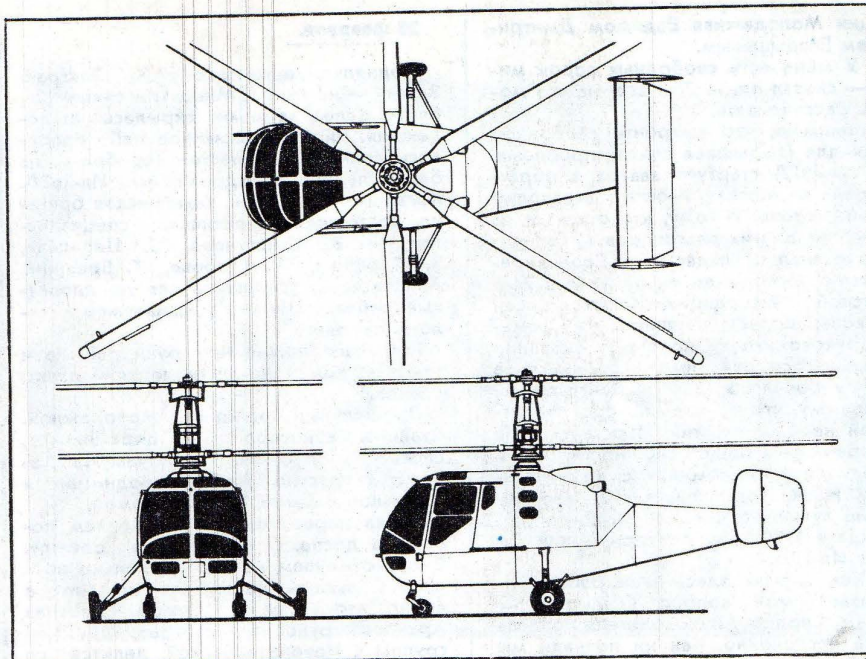
Для перевозки на Ка-15М грузов или двух больших использовались специальные gondoly, закрепляемые с обеих сторон фюзеляжа. В кабине на сиденье рядом с летчиком мог располагаться сопровождающий медицинский работник. В сельском хозяйстве вертолет мог использоваться для опрыскивания, опыления и обработки аэрозолями сельскохозяйственных растений, для чего он оборудовался специальной аппаратурой. Установки двух дополнительных подвесных топливных баков общей емкостью

140 литров увеличивала дальность полета.

На вертолете установлен поршневой двенадцатицилиндровый звездообразный двигатель воздушного охлаждения АИ-14ВФ мощностью 255 лошадиных сил.

Несущая система вертолета состояла из двух трехлопастных винтов, вращающихся соосно в противоположных на-

правлениях. Лопасты несущих винтов — деревянной конструкции с заполнением из пенопласта, фанерованные, оклеенные полотном, окрашенные и полированные. Лопасты крепили к втулке с помощью шарниров. Передача мощности от двигателя к несущим винтам производилась через систему трансмиссии, состоящую из редуктора двигателя и распределительного редуктора. Лопасты несущих



ВЕРТОЛЕТ Ка-18

Вертолет Ка-18 был создан в порядке дальнейшей модификации вертолета Ка-15 и эксплуатировался в 1959—1974 годах. Он также многоцелевой, выполнен по соосной схеме. На Ка-18 установлен двигатель АИ-14ВФ того же типа, что и на Ка-15М. При отказе двигателя вертолет мог совершать посадку на ограниченную площадку вне аэродрома. Экипаж вертолета состоял из одного человека. Аэронавигационное оборудование вертолета позволяло производить полеты в сложных метеорологических условиях и ночью.

Вертолет предназначался для использования в следующих вариантах: почтово-пассажирском для перевозки почты или двух-трех пассажиров и багажа, санитарном для перевозки одного лежачего больного на носилках и одного сопровождающего, сельскохозяйственном варианте для обработки полей жидкими и порошкообразными химикатами. Вертолет был также пригоден для изучения лесных массивов, географических и топографических исследований, обслуживания геологических разведывательных партий, лесосплавов, рыбных и других промыслов, ледовой разведки. Способность совершать взлет и посадку на ограниченных площадках и висеть на заданной высоте позволяла использовать его для спасательных работ в труднодоступных местах.

На Всемирной выставке 1958 года в Брюсселе Ка-18 получил золотую медаль.

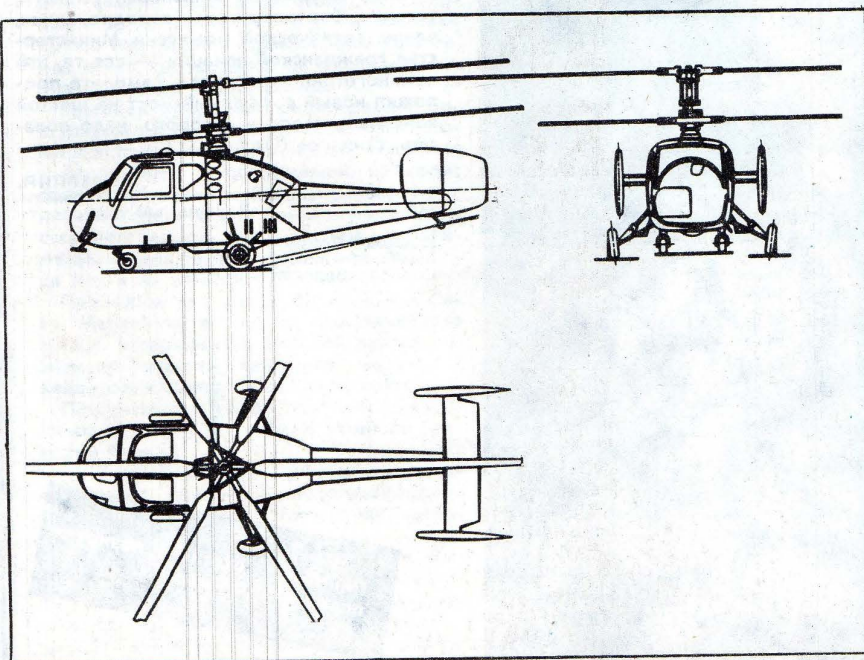
Фюзеляж вертолета состоял из фермы, выполненной из тонкостенных труб, и каркаса, образованного набором шпангоутов, продольных профилей, и наружной

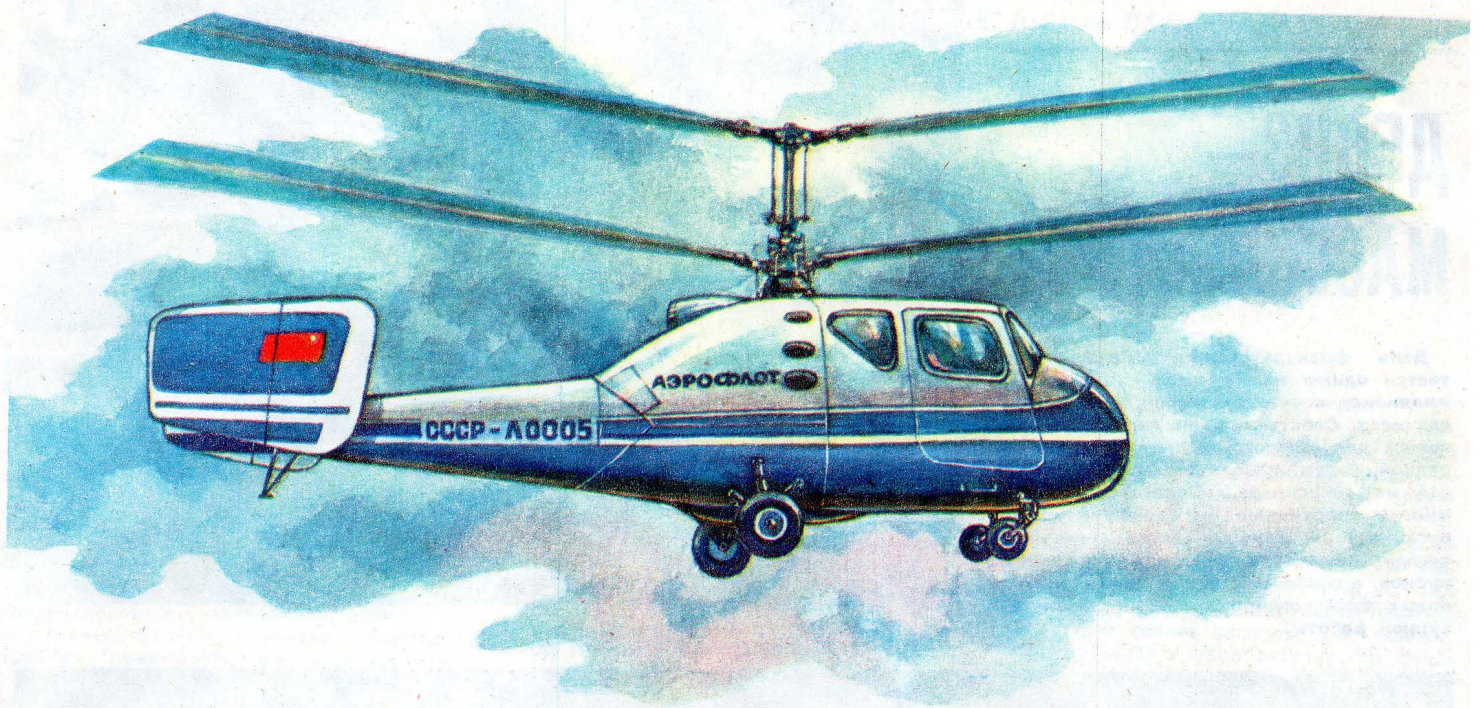
дюралюминиевой обшивки разной толщины. Кабина экипажа и пассажиров размещалась в передней части фюзеляжа. Большая площадь остекления кабины обеспечивала хороший обзор.

К задней части фюзеляжа крепилась хвостовая балка с оперением. Для использования вертолета в сельскохозяйственном варианте на фюзеляже и на левой стороне хвостовой балки предусматривались узлы для внешней подвески аппаратуры.

Двигатель вертолета установлен в отсеке фюзеляжа непосредственно за кабиной экипажа и пассажиров. Топливная система вертолета включала два бензобака общей емкостью 176 литров. Для перелета на большие расстояния имелась возможность установить два дополнительных бензобака общей емкостью 140 литров.

Несущая система вертолета состояла из двух соосных несущих винтов, укрепленных на валах распределительного ре-





винтов были защищены антиобледенительным устройством.

Оперение вертолета состояло из стабилизатора, двух хвостов и двух рулей. Пилотажно-навигационное оборудование вертолета позволяло выполнять полеты днем и ночью, в любых метеорологических условиях.

Вертолет оказался удобным в эксплуатации. При нормальных взлетах и посад-

ках ему было достаточно площадки размером 30×20 метров.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Длина вертолета с вращающимися винтами — 10 метров, высота вертолета — 3,3 метра, ширина — 2,8 метра, колея шасси — 2,6 метра. Полетная масса —

1370 килограммов, масса пустого вертолета — 968 килограммов. Максимальная скорость — 150 километров в час, крейсерская скорость — 120—130 километров в час. Динамический потолок — 3000 метров, максимальная дальность полета с подвесными баками — 650 километров, максимальная дальность полета на высоте 500 метров без подвесных баков — 345 километров.

дуктора. Каждый винт состоял из втулки и трех лопастей. Лопасти изготавливались из древесины. Хвостовая часть заполнялась пенопластом. Лопасть офанеровывалась, оклеивалась тканью и окрашивалась нитрозмалью. Носок лопасти защищался от абразивного износа латунной окантовкой.

Трансмиссия вертолета состояла из моторного редуктора, муфты включения и свободного хода, распределительного редуктора, ведущего вала, валов несущих винтов и тормоза. Управление вертолетом осуществлялось изменением величины и направления силы тяги несущих винтов, а также отклонением рулей. Шасси вертолета состояло из передней, ос-

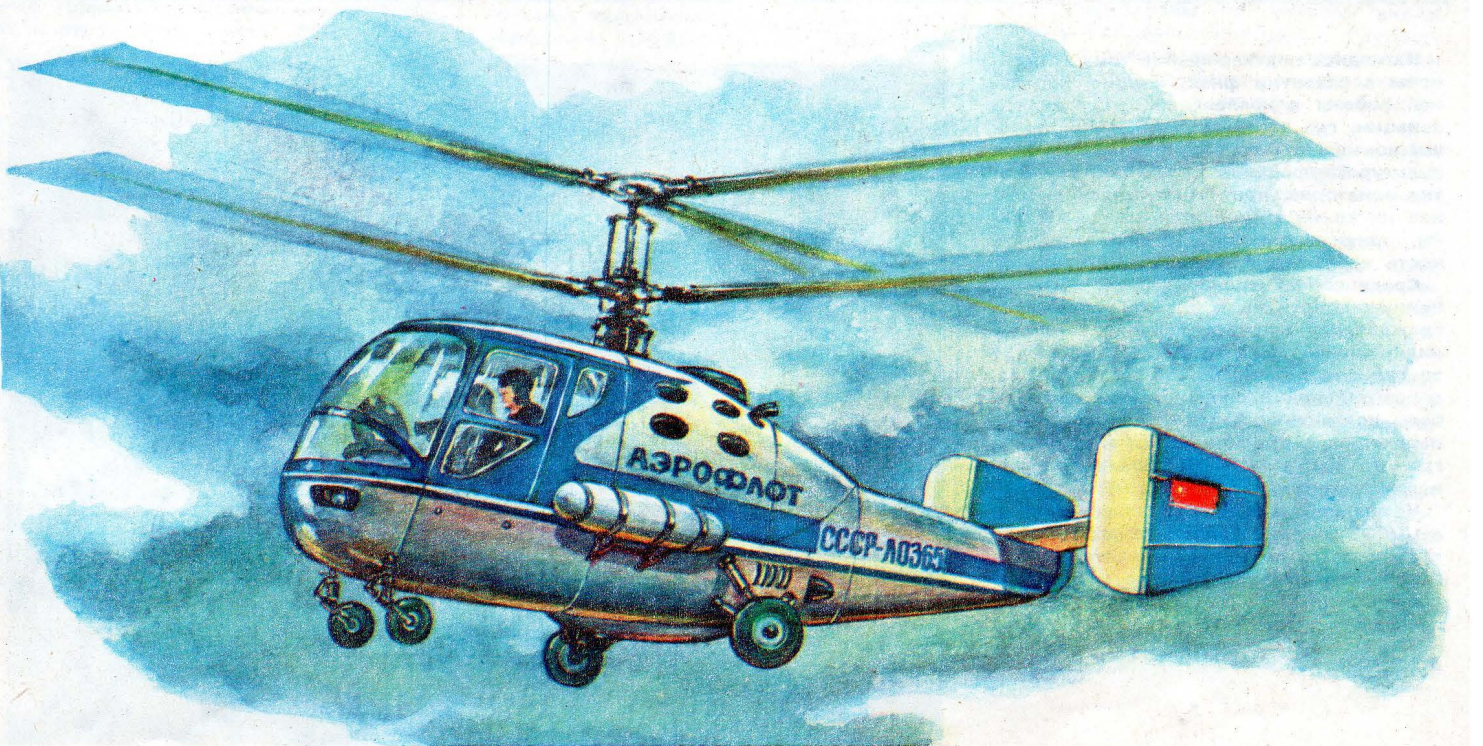
новной и хвостовой опор. Передняя опора — рычажного типа, с двумя вертикально расположенными масляно-воздушными амортизационными стойками. Ее колеса — нетормозные, свободно ориентирующиеся. Основная опора состоит из двух масляно-воздушных амортизационных стоек, подкосов с полусьями и колес. Колеса — тормозные.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Длина вертолета с вращающимися винтами — 10 метров, высота — 3,3 метра, ширина — 2,8 метра, длина фюзеляжа — 6,4 метра, ширина фюзеляжа — 1,4 мет-

ра, колея передних колес — 1 метр, колея шасси — 2,6 метра, база шасси — 1,9 метра. Полетная масса — 1460 килограммов, масса пустого вертолета — 1040 килограммов. Максимальная скорость — 145 километров в час, крейсерская скорость — 110—120 километров в час. Динамический потолок — 3000 метров, максимальная практическая дальность полета с дополнительными подвесными баками — 750 километров, максимальная практическая дальность полета без дополнительных баков — 400 километров.

Под редакцией А. ЖУРАВЛЕВА.
Рис. О. АНДРОНОВА.



ДЕВИЗ — МАССОВОСТЬ

День физкультурника по праву считается одним из любимых праздников миллионов советских людей, праздником для всех. Собственно, он давно стал таковым для каждого, кто дружит с зарядной, бегом, плаванием, походами, ездой на велосипеде... Показательно, что многие спортивные и физкультурные организаторы меньше всего увлечены сегодня подсчетом рекордов, вымпелов, кубков, а озабочены внедрением в жизнь новых форм оздоровительной физкультурной работы.



Наглядное подтверждение тому — перемены в развитии физкультурно-спортивной работы в коллективах гражданской авиации, где ставится задача при помощи повседневных занятий спортом, физкультурой продлить трудовое долголетие авиаторов, приобщить молодых членов их семей к авиационным профессиям, привить гордость за свою причастность к славному племени авиаторов.

Среди сорока трех ведомств, объединенных спортивным флагом «Спартак», гражданская авиация прочно занимает лидирующие позиции. Вот и в этом году за лучшую постановку физкультурно-оздоровительной и спортивно-массовой работы коллективу Аэрофлота присуждены переходящее Красное знамя и Почетная грамота Центрального совета добровольного спортивного общества «Спартак».

Чтобы добиться столь высокой награды, надо достойно зарекомендовать себя прежде всего по таким показателям, как массовость физкультурников и развитие соревнований по комплексу ГТО. Здесь у Аэрофлота пока что нет конкурентов.



ЦЕХ ЗДОРОВЬЯ



В отрасли охвачено регулярными занятиями физической культурой и спортом более 250 тысяч человек, а производственной гимнастикой занимаются более 208 тысяч человек. Многие коллективы стали победителями Всесоюзного социалистического соревнования на лучшую постановку физкультурно-оздоровительной и спортивно-массовой работы в гражданской авиации за 1985 год. По его итогам Молдавское управление, Салехардское авиапредприятие, завод № 407 гражданской авиации, ГосНИИ ГА, Кировоградское высшее и Кременчугское летные училища награждены переходящим Красным знаменем МГА и ЦК профсоюза авиаработников, а также Почетной грамотой ЦС ДСО «Спартак». Другие победители соревнования — Почетными грамотами и памятными вымпелами ЦС ДСО «Спартак».

За последние два-три года появилось немало нового в спортивно-оздоровительной работе. К примеру, многие авиапредприятия принимают непосредственное участие совместно с городскими и областными организациями в создании культурно-спортивных комплексов. Положительный опыт такого строительства спортивных сооружений с каждым годом все больше завоевывает себе сторонников.

Вместе с тем пока еще нельзя сказать, что физическая культура и спорт прочно вошли в жизнь каждого без исключения коллектива авиаработников, много еще предстоит, в частности, сделать, чтобы создать спортивные площадки вблизи домов, где проживают авиаторы, шире внедрять новые, более совершенные формы привлечения их к физкультуре и спорту. Именно этим целям служит социалистическое соревнование между авиаколлективами на лучшую постановку физкультурно-оздоровительной и спортивно-массовой работы, которое проводится в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта».

Своеобразной проверкой готовности авиаколлективов к этому соревнованию стал традиционный спортивный праздник XXI комплексной спартакиады московского горкома профсоюза авиаработников и отраслевого совета ДСО «Спартак», состоявшийся летом этого года на столичном стадионе «Октябрь».

На спортивных площадках, беговых дорожках, футбольном поле в силе, ловкости и умении соревновались около восьмисот авиаторов из двадцати пяти производственных коллективов и учебных заведений Москвы. Особенно острая борьба разгорелась в состязаниях баскетболистов и волейболистов, соперничестве авиационных семей в эстафете под девизом «Папа, мама, я — спортивная семья». Во всех этих соревнованиях были свои победители из Внукова, Домодедова, ЦУМВС, МИИ ГА, НЭЦ АУВД... Но в целом победила любовь авиаторов к физкультуре и спорту.

А. ЕРМОЛОВА

НА СНИМКАХ: спортивные выступления бортпроводников; на зеленом поле стадиона — участницы соревнований по производственной гимнастике; играют юные футболисты из Внукова и Домодедова.

Фото В. УТЦА.

Во всем, что я увидел на авиаремонтном заводе № 400, о чем услышал в парткоме и профкоме, явственно чувствуется постоянная забота о здоровье авиаремонтников. С гордостью мне называли такую цифру: с момента ввода в строй заводского спортивного комплекса заболеваемость снизилась почти в 1,2 раза. Причем на заводе не ждали, когда придет кто-то со стороны. От директора до рабочего каждый принимал участие в создании своего спортивного комплекса. Выходили на субботники, расчищали территорию, разбивали спортивные площадки, оборудовали футбольное поле, устанавливали столы для игры в настольный теннис.

Правда, сегодня, в связи со строительством новых заводских корпусов, часть территории спортивного комплекса временно пришлось занять. Но заводчане нашли выход и из этого положения. Оборудовали новое футбольное поле чуть меньших размеров, соорудили несколько спортивных площадок для игры в волейбол, баскетбол и городки. Кроме того, зимой здесь действует хоккейная «коробка», тренажерная комната. А для любителей плавания постоянно арендуется бассейн в спорткомплексе Олимпийской деревни в Москве. Все это дает возможность работникам завода регулярно заниматься спортом.

На предприятии сложилась не только определенная система привлечения рабочих и служащих к регулярным занятиям физкультурой, но и настоящие спортивные традиции. Взять, к примеру, спартакиады, приуроченные к большим всенародным праздникам, или забеги по «тропе здоровья». Соревнования эти проходят весело, организованно.

На заводе многое делается для организации досуга авиаремонтников. Например, работники цеха, который возглавляет А. Федорушков, в минувшем году стали победителями заводской спартакиады. Подавляющее число рабочих — значкисты ГТО. Многие — спортсмены-разрядники. Здесь неукоснительно соблюдается правило: каждый рабочий — физкультурник! Коллектив цеха в числе первых включился во Всесоюзные заочные соревнования на лучшую постановку массовой физкультурно-спортивной работы среди трудовых коллективов.

От этого цеха не отстает и другой, где начальником Ю. Королев, его работники победители спартакиады по двенадцати видам спорта. В бригаде В. Максимова отлично трудится немало ведущих спортсменов завода. Так, Е. Сорокин — неоднократный призер лыжных гонок, у него первый спортивный разряд. За

сборную футбольную команду завода выступает А. Толкуев. Бригаде принадлежит инициатива начинания «Всей бригадой — на стадион».

В настоящее время на заводе работает двенадцать спортивных секций. Одному инструктору физкультуры А. Филиппову руководить всеми было сложно. Но вокруг совета физкультуры сплотилась большая группа энтузиастов спорта. Они-то и возглавили работу секций. С волейболистами и баскетболистами занимается дефектовщик В. Скиба, с шахматистами начальник отдела В. Родин, за производственную гимнастику отвечает инженер Н. Кочеткова, которая также помогает Филиппову заниматься с лыжниками.

А теперь немного статистики. На заводе, где каждый второй физкультурник, только в минувшем году подготовлено 522 значкиста ГТО, два кандидата в мастера спорта СССР, одиннадцать спортсменов первого и четыреста пятьдесят — массовых разрядов, сто двадцать инструкторов-общественников и спортивных судей.

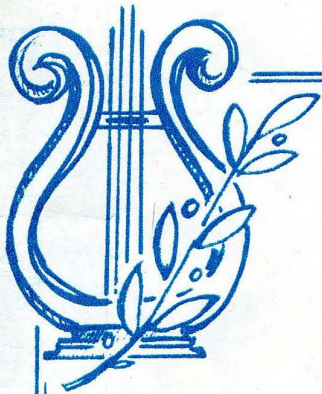
— Как вам удалось добиться таких успехов? — спрашиваю у председателя совета физкультуры А. Ерохина.

— Прежде всего мы ведем физкультурную работу непосредственно в цехах и бригадах. Во-вторых, заранее составляем календарь спортивно-массовых и оздоровительных мероприятий, приурочивая их к знаменательным датам. Это не только заинтересовывает рабочих, но и привлекает многочисленных зрителей. Тут и спартакиады по разным видам спорта, и соревнования цехов, и туристские слеты, и спартакиады призывной и допризывной молодежи, и легкоатлетические эстафеты, и походы на байдарках. Количество участников мы не ограничиваем. Более того, при подведении итогов социалистического соревнования учитываем и результаты спортивно-массовой работы.

Многое делается на заводе для пропаганды физической культуры. Ни одно значимое спортивное событие не остается без внимания редакторов стенных газет, заводских фотолюбителей, оперативно выпускающих фотостенды.

Разумеется, у заводского коллектива физкультуры есть еще нерешенные проблемы. Предстоит усовершенствовать спортивный комплекс, построить тир, оборудовать новые тренажерные комнаты. Все это будет способствовать дальнейшему развертыванию физкультурно-массовой работы среди авиаремонтников.

Д. АЛЕКСАНДРОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»



МЫ — ВЕРТОЛЕТЧИКИ

Слова Веры ШИФРИНОЙ

Музыка Людмилы ЛЯДОВОЙ

Где поезд не промчится,
Не сядет самолет,
Там точно приземлится
Бесстрашный вертолет.
И в Арктике на льдине,
На стройке и в тайге
Надежная машина
Не подведет нигде.

Припев:

Мы вертолетчики-монтажники,
Санитары и пожарники,
Не обойдется ни один совхоз
Без наших металлических стрекоз.

От засухи избавим,
Посевы сбережем,
И груз любой доставим,

И мачту возведем.
Порою на рассвете
Мотор свой заведем,
В морях рыбацьи сети
На рыбу наведем.

Припев.

И не страшны ни стужа,
Ни бездорожье нам,
Зовет в полеты служба
На полюс и на БАМ.
И в Арктике на льдине,
На стройке и в тайге
Надежная машина
Не подведет нигде.

Припев.



Художественный редактор Д. Б. КРАСНОБАЕВ.

Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 28.5.1986 г. Подписано к печати 24.6.1986 г.
6 печ. л. 9,868 уч.-изд. л.

T-11056.

Глубокая печать. Формат 60×90%.
Зак 353. Цена 45 коп.

Адрес редакции: 103012, г. Москва, К-12, Старопанский пер., д. 1/5.

Тел. 925-85-06, 228-57-31.

ЦГЖИ «Воздушный транспорт».

3-я типография Воениздата.

ПОДПИСКА

87

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Началась подписка на газеты и журналы на 1987 год. Нынешняя подписная кампания проходит в особый период. Во всех трудовых коллективах Аэрофлота ведется активная работа по претворению в жизнь исторических решений XXVII съезда КПСС, идет борьба за безусловное выполнение напряженных планов и социалистических обязательств 1986 года и двенадцатой пятилетки в целом. Политический подъем и творческий настрой гражданских авиаторов, строгая дисциплина и организованность, хозяйская заинтересованность в высоких результатах труда, ход социалистического соревнования за достижение наивысших качественных показателей в обеспечении безопасности и регулярности полетов, культуры обслуживания пассажиров стали ведущими темами публикаций.

Откликаясь на письма, советы и замечания читателей, мы и в новом году будем продолжать своеобразную летопись славных дел авиаторов, бичевать бесхозяйственность, нерадивость, формализм, другие негативные явления, добиваться их полного устранения. Вопросы коренной перестройки, изменения стиля и методов работы, активизации человеческого фактора, экономии и бережливости также найдут всестороннее освещение на страницах журнала. Мы охотно предоставим слово нашим главным корреспондентам — пилотам, авиатехникам, партийным и профсоюзным активистам, руководителям авиаколлективов — всем, кто душой болеет за повышение эффективности авиационного производства, стремится внести достойный вклад в осуществление крупномасштабных задач, стоящих перед отраслью в текущем пятилетии. Будем регулярно освещать также связи Аэрофлота, сотрудничество с авиакомпаниями стран — членов СЭВ и других зарубежных государств.

Редакция выражает признательность всем читателям, участникам читательских конференций, встреч, на которых обсуждаются творческие планы журнала, за их добрые пожелания, товарищеские советы.

С удовлетворением отмечаем, что число подписчиков на наш журнал в прошлом году выросло. В частности, больше подписчиков стало в Тюменской области, Хабаровском и Ставропольском краях, Ямало-Ненецком автономном округе, Горьком, Москве, Петропавловске-Камчатском. Редакция благодарит всех организаторов подписки и общественных распространителей печати.

Сообщаем также, что подписку на журнал можно оформить по месту работы и учебы, в пунктах приема подписки, агентствах и отделениях «Союзпечати», на почтамтах и в отделениях связи. Она принимается без всяких ограничений.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА НА ГОД — 5 рублей 40 копеек.

ИНДЕКС НАШЕГО ИЗДАНИЯ — 70226.

Тех читателей, которые приобретают журнал в розничной продаже, просим учесть: с нового, 1987 года она будет значительно сокращена.

Не забудьте своевременно оформить подписку на журнал «Гражданская авиация»!

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ.

Цена 45 коп.

Индекс 70226

ISSN 0017 — 3606

