



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ISSN 0017-3606

1-88

*С Новым
годом!*



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

1-88

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ МАССОВО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ЖУРНАЛ
МИНИСТЕРСТВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР И ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ
ИЗДАЕТСЯ С 1931 ГОДА

© «Гражданская авиация»

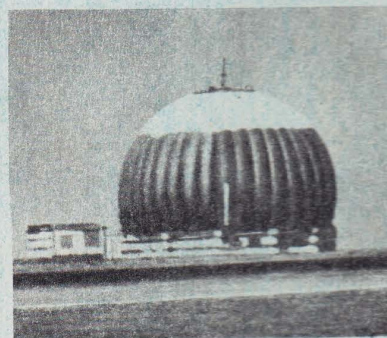
Б. ЛЯЛИН. Взглянуть на себя по-новому	2
Ю. ЧУДАКОВ. Надежная основа ускорения	4
И. КАЗАНСКИЙ. Человек долга	8
М. КЕРИМОВ. Сердце, открытое людям	10
С. СОКОЛОВ, В. ШИТОВ. Будущее рождается сегодня. Беседа за «круглым столом» журнала в Гродненском авиапредприятии	11
В. ЛАМЗУТОВ. Ей говорят спасибо	16
А. ЕГОРОВ. Экипаж	17
О. ЧЕРНОВ. Инициативе нужен простор	18
С. ЮРАКОВ. Рубль заработан честно	22
Т. АНОДИНА, В. МОКШАНОВ, О. НАЗИМОВ. Система «Спектр»	23
Т. ГЕОРГИЕВА. Конкурс выбрал лучших	28
О. ТРУНОВ. Наземное облечение	30
А. АКСЕНОВ. На рубежах перестройки	32
А. ЛОЖКОВ. У нас на заочном	34
С. ОСТАНИН. Новоселья в Тазовском	35
С. БЕЛОГОРОДСКИЙ. Дальность видимости	36
М. УЛЬЯНОВ. У времени в плену	40
Т. СУВОРОВА. Процент нерадивости	42
П. НОВИКОВ. Товарищеский суд	43
А. ЖЕЛАННИКОВ. Як-40 на больших углах атаки	44
Б. ОРЛОВ. «Спартак» — чемпион!	47

Главный редактор А. М. ТРОШИН.
Редакционная коллегия: Т. Н. ВАГАНОВА,
В. В. ГОРЛОВ, А. И. ЕФИМЕНКО, А. П. ЖУРАВЛЕВ,
А. И. ЗЕДГИНИДЗЕ, Л. В. ИЛЬЧУК, И. В. КАЗАНСКИЙ,
Б. А. КРЕМНЕВ, Г. И. ЛОМАЕВ, Б. В. ЛЯЛИН, Б. С. ОРЛОВ,
В. Я. ПОТЕМКИН, В. Д. САМОУКОВ, И. Е. СВЕТЛИЧНЫЙ,
С. М. СОКОЛОВ (заместитель главного редактора),
Г. А. ФЕКЛЮНИНА (ответственный секретарь).

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:
Москва новогодняя.
Фото В. ИВАНОВА.



**АЭРОФЛОТ
ПРИСТУПИЛ
К РАБОТЕ
В НОВЫХ УСЛОВИЯХ
ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ.
РАССКАЗЫВАЕМ
ОБ ОПЫТЕ
ПЕРВОПРОХОДЦЕВ,
АНАЛИЗИРУЕМ
ПРОБЛЕМЫ
И ПУТИ
ИХ РЕШЕНИЯ.**



**НАУЧНО-
ТЕХНИЧЕСКИЙ
ПРОГРЕСС —
ОСНОВА
ИНТЕНСИФИКАЦИИ
ПРОИЗВОДСТВА.
АВТОМАТИКА
И ЭЛЕКТРОНИКА
ПРИШЛИ
НА ПОМОЩЬ
УПРАВЛЕНИЮ
ВОЗДУШНЫМ
ДВИЖЕНИЕМ.**



**СЛУЖБА
АВИАСЕРВИСА —
ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА
АЭРОФЛОТА.
КАК ПОДНЯТЬ
КУЛЬТУРУ
ПЕРЕВОЗОК
ДО УРОВНЯ
НАИВЫСШИХ
ОБРАЗЦОВ!**



1

Верно говорят, что гражданская авиация имеет сто одну профессию. В самом деле, современный пилот — не только перевозчик пассажиров и грузов. Он разведчик недр и монтажник, хлебороб и нефтяник, рыбак и охранник прибрежных промысловых вод, спасатель и работник скорой медицинской помощи...

Давайте задумаемся в такую цифру: ежегодно Аэрофлот перевозит по воздушным трассам, протяженностью более миллиона километров, свыше пятисот тысяч человек! Это ли не показатель напряженнейшего труда авиаторов, демонстрирующих повседневно образцы высочайшей гражданственности и патриотизма, ответственности за качественное выполнение заданий двенадцатой пятилетки!

Поистине золотым фондом, гордостью нашей крылатой отрасли являются заслуженные пилоты и штурманы СССР, которых по праву называют сегодня правифланговыми перестройки. В истекшем году эту славную плеяду пополнил новый отряд пилотов и штурманов гражданской авиации. По традиции прямо из Кремля после официальной церемонии вручения нагрудных знаков и грамот о присвоении почетных званий они направились на Красную площадь, к могиле Неизвестного солдата у Кремлевской стены. Наш фотокорреспондент В. ГРЕБНЕВ запечатлел этот момент.

ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР: КАК ИДЕТ ПЕРЕСТРОЙКА

ВЗГЛЯНУТЬ НА СЕБЯ ПО-НОВОМУ

Б. ЛЯЛИН, Герой Советского Союза, командир вертолетного подразделения Мячковского авиапредприятия



Летчики — народ неравнодушный, горячо влюбленный в свою профессию. Мало кто не болеет душой за дело, относится к нему с прохладцей. Отсюда и активность, желание как можно критичнее осмыслить и оценить результаты своего труда.

Не скрою, сам грешу таким желанием. Потому и взялся за перо. А если уж быть откровенным до конца, то помогла мне найти тему сегодняшнего разговора мысль, прозвучавшая в докладе Генерального секретаря ЦК КПСС Михаила Сергеевича Горбачева на совместном торжественном заседании Центрального Комитета КПСС, Верховного Совета СССР и Верховного Совета РСФСР, посвященном 70-летию Великой Октябрьской социалистической революции. «Успех перестройки, — сказал он, — зависит прежде всего от энергии, целеустремленности, силы примера партии, каждого коммуниста».

Не знаю как на кого, но лично на меня эти слова произвели сильное впечатление. В самом деле, разве эти слова не касаются каждого из нас? Ведь от летчиков, как ни от кого другого, зависит успех перестройки в гражданской авиации. Поэтому надо каждому взглянуть на себя по-новому, определить свое место в общих усилиях по обновлению жизни отрасли.

Не сочтите мои слова нарочитыми, но в последнее время я всегда и во всем стремлюсь критичнее относиться к себе, не отставать от событий, а в чем-то даже опережать их. Как бы это выразиться поточнее, стараюсь делать

культ из неудовлетворенности собой. Уверен, абсолютное большинство пилотов поддерживает именно такой подход к перестройке.

Жизнь подтверждает эту истину. И хотя перестройка идет гораздо медленнее, чем хотелось бы, все же она необратима. Крепче становится свежий ветер перемен. Все больше людей своим личным участием хотят сказать в ней свое слово правды. И не просто сказать, а активно добиваться ее.

Вспоминаю партийное собрание в нашем подразделении, где обсуждался вопрос о ходе перестройки. Серьезный шел разговор, деловой, откровенный. Слушая страстные, убежденные выступления своих товарищей, невольно утверждался во мнении, что не могут и не хотят больше они жить и работать по-старому, мириться с тем, о чем еще недавно вполголоса говорили в курилках. Пожалуй, впервые пришлось услышать немало горьких, но справедливых упреков в свой адрес некоторым руководителям нашего подразделения. Остро, принципиально критиковали их коммунисты. Не скрою, досталось на том собрании и мне.

Львиная доля работы наших вертолетчиков приходится на районы Крайнего Севера и Тюмени. До недавнего времени условия труда и отдыха экипажей оставляли желать лучшего. Людей постоянно лихорадили такие проблемы, как доставка к месту работ и обратно, оборудование вертодромов. Вот и спросили коммунисты у тех, кому по штату положено отвечать за решение этих вопросов: почему самоустраились от острых проблем, стали редкими гостями на оперативных точках? Характерно, что впервые среди выступавших на том собрании были и такие, кто начинал свою речь фразой: «Я молчал много лет...»

И, знаете, такой нелицеприятный разговор оставил глубокий след в сознании людей, всколыхнул их активность, инициативу. После него положение дел на местах во многом изменилось. Повысился настрой экипажей, укрепились их вера в свои силы.

Однако говорить о коренной пере-

стория в нашем летном подразделении. Было бы преждевременно. Процесс этот сложный, он связан с ломкой многих старых, отживших концепций, с применением психологии людей, их взглядов на те или иные проблемы. Например, мы еще не можем со всей открытостью признать, что у нас в Ивановском авиапредприятии решены все проблемы, связанные с организацией летной работы, что порваны все старые, мешающие ее обновлению в духе времени. Вот и приходится невольно задумываться над тем, почему же все-таки до сих пор перестройка не вошла, как говорится, до корней в нашу летную жизнь, не стала фактором, определяющим повседневную деятельность каждого экипажа? Причин здесь можно назвать немало, как субъективных, так и объективных. О них, кстати, еще пойдет речь. Но вывод напрашивается один: надо смелее врать эти пути, решительнее драться со всем, что отжило и не соответствует времени.

Вопрос хотя бы взаимоотношения в летных экипажах. Всегда ли они у нас строятся на откровенной, взыскательной основе? К сожалению, пока еще не всегда! А все потому, что отдельные командиры воздушных судов до сих пор находятся в плену старых кампанейских подходов к нарушителям дисциплины, горю бояться испортить отношения с подчиненными. Забывают о том, что дисциплинированность всегда была основой летной работы, а в новых условиях воздействия, когда от каждого члена экипажа требуется особая самоотдача, ее роль возрастает во много раз.

Если говорить начистоту, то в этом вопросе одна из причин многих, еще не забытых нами негативных явлений. В том числе летных происшествий и предпосылок к ним по вине летного состава. Скажем, о каком положительном морально-психологическом климате в экипаже вертолета Ми-8 могла идти речь, если его бортмеханик А. Кораблев, работая на одной из оперативных точек, ночью тайком запустил двигатель и попытался взлететь? Да ни о каком! В результате поломка авиатехники и значительный материальный ущерб, причиненный авиапредприятию. Не случайно этот факт стал предметом детального обсуждения в коллективе и на партийном собрании летного подразделения. Но главный урок, который извлечен из, коммунисты-руководители, для себя, — это необходимость более тщательного, всестороннего отбора специалистов для работы на оперативных точках, усиления политико-воспитательной работы с ними.

Несколько слов о роли в этом деле

командиров воздушных судов. Ни у кого нет сомнения в том, что она огромна. Поэтому к ним у нас предъявляется особый спрос за состояние дисциплины в экипажах, за создание в них атмосферы не только доверия, но и взыскательности, требовательности друг к другу. Скажем прямо, к тем, кто в воспитательной работе с подчиненными не проявляет должной инициативы, не ищет путей к сплочению коллектива, а становится на путь панибрательства, мы заняли самую жесткую позицию. Кстати, именно по этой причине пришлось расстаться с летной работой бывшему командиру воздушного судна В. Скворцову. Держали ответ перед коллективом и другие командиры вертолетов.

Недавно тщательному анализу была также подвергнута и работа отдела ПАНХ, который возглавляет В. Жидков. Много в организации полетов на оперативных точках пришлось ему переработать до мелочей. Самому же Владимиру Ивановичу прямо и открыто указано на недостатки и настоятельно рекомендовано устранить их в кратчайшие сроки.

Мне могут возразить, не слишком ли мы круто взяли? Ведь решать производственные задачи надо не только применением принудительных мер, но и методами убеждения. Слов нет, на одних приказах, как говорится, далеко не уедешь. Но и без них в летном деле никак не обойтись. Перестройка неразрывно связана с демократизацией всей нашей жизни, но вместе с тем нужна самая бескомпромиссная борьба с теми, кто тормозит ее ход, проявляет беспринципность к нарушителям порядка и организованности.

Здесь, кстати, уместно высказать свое отношение и к вопросу о выборности командиров воздушных судов и других летных руководителей. Убежден, небо не место для собраний и обсуждений. Здесь все должно быть подчинено воле одного, назначенного приказом командира, который несет всю полноту ответственности за действия каждого члена экипажа. В противном случае не миновать беды.

В нашем коллективе немало замечательных авиаспециалистов, подлинных энтузиастов перестройки. Много лет, например, летает без нарушений экипаж вертолета Ми-8, где командиром участник ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС С. Маслов. Образцово решают производственные задачи командиры экипажей Ю. Агапов, В. Васильев, В. Корольков и другие.

Словом, все мы полны решимости и дальше не ослаблять усилий по углублению процесса перестройки. Но, к сожалению, не все зависит от нас. Ведь

чего греха таить, не везде еще поняли, что труд пилотов требует особого внимания, что его нельзя отождествлять, скажем, с работой наземных специалистов. Согласен, что всякая работа по своему важна и ответственна, однако летное дело нуждается в особой оценке. Настало время повернуться лицом к пилоту. Не только строго спрашивать с него, но и проявлять заботу об условиях труда и отдыха, улучшении жилищных условий и многом другом.

В последние годы под лозунгом повышения ответственности летного состава за безопасность полетов на него фактически переложили ответственность других должностных лиц и служб. А что в итоге? Экипаж стал отвечать практически за все, а его члены перед вылетом оставляют в общей сложности около полутора десятков своих подписей в различных журналах и документах. Причем львиную долю из них — командир воздушного судна. Давайте задумаемся, правильно ли это? Впрочем, время давно уже осудило такую практику, но она нет-нет, да и произрастает кое-где на почве устаревших, отживших толкований, порожденных бюрократической машиной, работающей по принципу «на всякий случай».

Далее. В подразделение приходит огромное количество всевозможных нормативных документов и бумаг, которые в иных случаях противоречат друг другу. Только в одно Руководство по летной эксплуатации вертолета Ми-8 внесено уже более сорока изменений и дополнений. Причем многие из них приходят с большим опозданием.

Экипажи воздушных судов буквально задержаны сдачей всевозможных зачетов. Многие из них не соответствуют профессиональной направленности пилота, в то время как в авиапредприятии нет своего тренажера для поддержания на должном профессиональном уровне летной подготовки авиаторов.

Требуют пересмотра и такие проблемы, как система взаиморасчетов летных подразделений с заказчиком, излишняя загруженность оформлением полетной документации в воздухе второго пилота вертолета Ми-8, организация прохождения летным составом ВЛЭК, обеспечение его современным обмундированием и так далее.

Как видим, перестройка в летной работе вскрыла целый комплекс проблем, которые в той или иной степени влияют на ее ход. Притом решение многих из них зависит, прямо скажем, не от летного состава. Думаем, здесь есть над чем подумать. Так давайте дружно возьмемся за дело и решительно устраним все то, что мешает нам трудиться творчески, с полной отдачей.

НАДЕЖНАЯ ОСНОВА УСКОРЕНИЯ



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ, КАК И БОЛЬШИНСТВО ОТРАСЛЕЙ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ, С 1988 ГОДА ПЕРЕХОДИТ НА НОВЫЕ УСЛОВИЯ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ. НАСТУПИВШИЙ ГОД ИМЕЕТ БОЛЬШОЕ ЗНАЧЕНИЕ В НАРАЩИВАНИИ ДИНАМИЗМА РАЗВЕРНУВШЕЙСЯ В АЭРОФЛОТЕ ПЕРЕСТРОЙКИ, ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ АВИАЦИОННОГО ПРОИЗВОДСТВА. В СООТВЕТСТВИИ С КОНТРОЛЬНЫМИ ЦИФРАМИ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА, НАМЕЧЕННЫМИ НА ТРЕТИЙ ГОД ПЯТИЛЕТКИ, ПАССАЖИРООБОРОТ ДОЛЖЕН ДОСТИГНУТЬ 207,5 МИЛЛИАРДА ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТРОВ, ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ — 118 МИЛЛИОНОВ ЧЕЛОВЕК, ОТПРАВКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ ПРЕВЫСЯТ 3 МИЛЛИОНА ТОНН. ОБ ОСОБЕННОСТЯХ РАБОТЫ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ, ПУТЯХ И НАПРАВЛЕНИЯХ ПЕРЕСТРОЙКИ ХОЗЯЙСТВЕННОГО МЕХАНИЗМА РАССКАЗЫВАЕТ ЧЛЕН КОЛЛЕГИИ МИНИСТЕРСТВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, НАЧАЛЬНИК ГЛАВНОГО ПЛАНОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ Ю. Н. ЧУДАКОВ.

Претворя в жизнь решения XXVII съезда партии, июньского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС по коренной перестройке управления экономикой, с 1 января 1988 года гражданская авиация начинает работать на основе полного хозрасчета и самофинансирования. Новые условия хозяйствования, ввод в действие Закона СССР о государственном предприятии (объединении) призваны открыть широкие возможности для повышения эффективности авиационного производства, его интенсификации, обеспечить активизацию человеческого фактора и в конечном счете ускорить дальнейшее социально-экономическое развитие отрасли.

ОТ ЭКСПЕРИМЕНТА — К ПРАКТИКЕ

Подготовка к работе в новых условиях, первые шаги перестройки хозяйственного механизма были сделаны еще в прошлом году, когда Белорусское, Литовское, Коми управления, Домодедовское производственное объединение, заводы гражданской авиации и ЦНИИ АСУ ГА начали работать на основе хозяйственного расчета и самофинансирования.

О чем свидетельствует их опыт! Прежде всего изменилась сама атмосфера в авиаколлективах. На передний план выдвинулись экономические подходы, возросла персональная ответственность авиаработников за достижение высоких конечных результатов, повысилась их инициатива. Появилось больше возможностей для проявления социальной предпримчивости и самостоятельности.

Взять, к примеру, Литовское управление или Домодедовское производственное объединение. Здесь проанализировали, какие неиспользованные резервы следует взять на вооружение в первую очередь, чтобы меньшим числом выполнить и перевыполнить производственные задания и социалистические обязательства. С этой целью приняли меры к оживлению экономической работы в авиаколлективах, направили ее на то, чтобы довести хозяйственный расчет до каждой службы, каждого цеха, участка, подразделения, бригады, расширили самостоятельность трудовых коллективов в использовании фондов зарплаты и развития производства.

И результаты не замедлили сказаться. В том же Литовском управлении уже к октябрю основные годовые производственные задания и обязательства были перевыполнены. Благодаря лучшей организации управления авиационным производством, внедрению новой техники и экономических стимулов производи-

тельность труда выросла почти на десять процентов.

Есть определенные успехи в работе и других коллективов, в которых первыми начали трудиться в новых условиях хозяйствования. Поэтому все, что сделано ими в прошлом году, поучительно и полезно для всей отрасли.

Вместе с тем обнажились теневые стороны и проблемы, высветились объективные и субъективные трудности, с которыми столкнулись первопроходцы при освоении новых методов хозяйствования. Стало ясно, что на явную неудачу обречены любые попытки как бы вживить новые экономические методы в старую ткань устаревшего хозяйственного механизма. Особенно обнажено это проявилось при отработке вопросов планирования, образования фондов экономического стимулирования, нормирования труда. Надо сказать, что отдельные руководители на местах оказались неподготовленными к решению этих проблем. Да и в отрасли не было еще четкого представления о противозатратном хозяйственном механизме, о путях совершенствования структуры управления, планирования, финансирования, снабжения, ценообразования, стимулирования и т. д.

Чтобы поправить положение, в министерстве поэтапно был осуществлен развернутый план организационных мероприятий по подготовке к работе в новых условиях. В частности, проведен производственно-экономический всеобуч авиационных кадров, разработаны новые нормативно-методические документы, определяющие порядок перехода гражданской авиации на полный хозяйственный расчет и самофинансирование. Все это создало необходимые предпосылки для повсеместного внедрения в отрасли нового хозяйственного механизма.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВОМ

Удовлетворение спроса народного хозяйства и населения в авиационных работах и услугах, повышение эффективности и качества работы остается главной задачей управлений, объединений, предприятий и организаций гражданской авиации на 1988 год и последующие годы пятилетки. Но в отличие от прошлых лет на первое место при этом выдвигается интенсификация производства на основе использования достижений научно-технического прогресса, проведения активной структурной и инвестиционной политики.

Иными словами, речь идет о радикальной реформе в гражданской авиа-

ции, коренной перестройке всех сторон ее хозяйственного механизма: системы планирования, управления, финансовой политики, материально-технического обеспечения, развития социальной сферы. Ставится задача добиться такого положения, чтобы уровень доходов авиаколлектива прямо зависел от эффективности его работы. А размеры фондов заработной платы и экономического стимулирования формировались с учетом обеспечения намеченных темпов роста объемов работ и производительности труда, снижения себестоимости продукции и роста прибыли.

Каковы основные особенности работы авиаколлективов и отрасли в целом в новых условиях хозяйствования!

Одной из важнейших особенностей является расширение границ самостоятельности управлений, авиапредприятий, объединений и организаций Аэрофлота, а также значительное сокращение количества утвержденных министерством плановых показателей, расширение использования экономических нормативов в планировании. Отныне авиапредприятия самостоятельно разрабатывают и утверждают пятилетние и годовые планы, основой которых должны стать государственные заказы, контрольные цифры, долговременные экономические нормативы и лимиты, а также прямые заказы потребителей на авиационные работы.

При этом все управления, предприятия и объединения должны работать на условиях полного хозяйственного расчета и самофинансирования, обеспечивать научно-техническое, производственное и социальное развитие за счет заработанных средств, полностью отвечать за результаты своей хозяйственной деятельности и выполнение обязательств по годам и пятилетки в целом, а также по расчетам с бюджетом и банками. Роль годовых и пятилетних планов экономического и социального развития усиливается на основе применения системы стабильных экономических показателей и нормативов.

Руководство предприятиями (объединениями) будет осуществляться не командно-административными, а прежде всего экономическими методами на основе государственных заказов, контрольных цифр, долговременных экономических нормативов и лимитов. С нового года в планах экономического и социального развития управлений, объединений и предприятий утверждаются в составе государственных заказов следующие показатели:

● пассажирооборот;

● объем реализации платных услуг населению (в том числе услуг, предоставляемых предприятиями и организациями министерства, для которых оказание этих услуг не является основной деятельностью);

● ввод в эксплуатацию объектов социально-культурной сферы за счет государственных централизованных капитальных вложений.

Одновременно авиапредприятиям (объединениям) в качестве основы для формирования планов сообщаются ис-

5

ходные данные по следующим экономическим показателям, предусмотренным Законом о государственном предприятии (объединении) в составе контрольных цифр:

- объем авиационных работ и услуг в стоимостном выражении;
- прибыль (доход);
- доходы от международных перевозок пассажиров, грузов и оказания услуг за вычетом расходов, связанных с этими перевозками и услугами (в иностранной валюте, в том числе в свободной конвертируемой);
- показатели, характеризующие эффективность использования авиационного топлива;
- рост производительности труда;
- показатели развития социальной сферы.

Следует подчеркнуть, что при формировании плана на 1988 год учитывалась необходимость первоочередного удовлетворения спроса на авиационное обслуживание районов, где воздушный транспорт является основным, а порой и единственным средством передвижения. Это районы Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера. Именно в эти регионы будет направлен, в частности, и весь прирост ресурса авиатоплива.

АВИАПРЕДПРИЯТИЕ — ОСНОВНОЕ ЗВЕНО ЭКОНОМИКИ ОТРАСЛИ

Хотелось бы подчеркнуть, что контрольные цифры на 1988 год и последующие годы пятилетки не носят директивного характера и не используются для оценки деятельности предприятий. Они призваны ориентировать их в экономической ситуации. То есть на местах могут не согласиться с наметками министерства — это право управления, объединений и организаций Аэрофлота. И задание по прибыли можно взять любое. Но если этой прибыли не хватит для образования фондов экономического стимулирования, то тут, как говорится, придется пенять только на себя. Бессмысленным к тому же становится «выпрашивание» в министерстве дополнительных фондов. Зато исключительную значимость приобретает работа по реальному сокращению расходов. Иными словами, благосостояние любого авиакolleктива реально будет зависеть только от самих авиаработников, так как предприятие на деле становится хозяином производства.

Как уже отмечалось выше, большую роль в управлении авиационным производством играют долговременные стабильные экономические нормативы, определяющие взаимоотношения предприятия с бюджетом, формирование фонда оплаты труда и фондов экономического стимулирования. Наряду с ценами и процентами на кредит они ста-

новятся основными рычагами воздействия органов управления.

В пятилетнем и годовых планах управления и авиাপредприятиям, начиная с 1988 года, устанавливаются следующие экономические нормативы:

- выплаты за производственные фонды, трудовые и природные ресурсы;
- отчисления от расчетной прибыли (дохода) вышестоящим органам для централизованных расчетов с государственным бюджетом — для предприятий (объединений) основной деятельности;
- отчисления от расчетной прибыли (дохода) в государственный (в том числе и местный) бюджет — для предприятий (объединений) неосновной деятельности;
- отчисления от расчетной прибыли (дохода), а также от амортизации, предназначенной на полное восстановление основных фондов, в централизованный фонд развития производства, науки и техники и резервы министерства;
- образование фонда развития производства, науки и техники;
- образование фонда социального развития;
- образование фонда материального поощрения и образования общего фонда заработной платы для предприятий (объединений), применяющих форму хозяйственного расчета, основанную на нормативном распределении прибыли;
- образование фонда валютных отчислений;
- предельный уровень запасов товарно-материальных ценностей на рубль объема реализации работ, услуг и продукции (на период 1988—1990 годов);
- соотношение между приростом средней заработной платы и приростом производительности труда.

При этом следует иметь в виду, что фонд заработной платы (фонд оплаты труда) работников вновь вводимых в действие предприятий и объектов, а также фонды материального поощрения и социального развития для них определяются с учетом нормативных сроков освоения производственных мощностей и предусматриваются в планах экономического и социального развития отдельно за счет резервов министерства.

Кроме того, предприятиям (объединениям), работающим в новых условиях хозяйствования, предоставлено право осуществлять в случае экономической целесообразности (за счет части амортизационных отчислений, предназначенных на капитальный ремонт) дополнительные затраты на техническое перевооружение основных фондов сверх предусмотренных лимитов государственных централизованных капитальных вложений.

В целях улучшения материально-технического обеспечения мероприятий за счет средств фонда развития производства и кредитов банков установлено, что разработка планов материально-технического снабжения предприятий

(объединений) будет начинаться с первоочередного рассмотрения и обеспечения в полном объеме потребностей в материально-технических ресурсах работ по техническому перевооружению и реконструкции предприятий за счет средств этого фонда и кредитов банков.

Большое значение в новых условиях хозяйствования придается совершенствованию заработной платы. Заработок каждого авиаработника теперь всецело зависит от конечных результатов его труда и труда всего коллектива. В то же время такой подход, бесспорно, ослабляет «интерес» руководителей предприятий к занижению планов, нацеливает их на принятие более напряженных производственных заданий. Ведь только в этом случае темпы прироста производства, уровень доходности и эффективности станут выше.

В соответствии с положениями Закона СССР о государственном предприятии (объединении) управления, объединения и предприятия гражданской авиации самостоятельно определяют плановые размеры общего фонда заработной платы, исходя из утвержденного норматива и прироста объема работы на очередной год (в доходах). Поэтому всякое изменение условий оплаты труда, включая введение новых ставок и окладов, должны осуществляться за счет средств, заработанных трудовыми коллективами.

РАСШИРЕНИЕ ПРАВ ПРЕДПРИЯТИЙ В ЭКОНОМИЧЕСКОМ И СОЦИАЛЬНОМ РАЗВИТИИ

Переход на полный хозрасчет, самофинансирование и самоокупаемость прямо связан с перестройкой системы управления экономического и социального развития авиাপредприятий. Отныне управлениям, объединениям, предприятиям, учреждениям Аэрофлота предоставляется полная самостоятельность в использовании средств фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. Им рекомендовано при разработке смет направлять не менее пятидесяти процентов средств фонда на строительство жилья, детских дошкольных учреждений, учреждений здравоохранения и объектов социально-культурного назначения. Капитальные вложения, финансируемые за счет средств фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства, будут учитываться в плане отдельно как централизованные капитальные вложения.

Строительство объектов непромышленного назначения, осуществляемое за счет средств фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства, будет обеспечиваться материально-техническими и трудовыми ресурсами, лимитами капитальных вло-

жений и подрядных работ в порядке, аналогичном установленному в отношении средств фонда развития производства.

Начиная с 1988 года, трудовые коллективы гражданской авиации получают полную самостоятельность в использовании фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. К примеру, они могут в порядке долевого участия и с согласия авиаработников передавать средства этого фонда Советам народных депутатов, другим организациям и предприятиям на строительство различных объектов, и в первую очередь — жилых домов.

В случае нехватки этих средств Стройбанк СССР может предоставить авиапредприятиям [объединениям] долгосрочный кредит в размере до пятидесяти процентов стоимости строительства жилых домов, объектов социально-культурного и коммунально-бытового назначения.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СТИМУЛЫ — ВЕЛЕНИЕ ВРЕМЕНИ

Как видим, в новых условиях хозяйствования налицо довольно гибкая система оплаты труда, дающая возможность стимулировать высокопроизводительный и высококачественный труд. И на местах должны научиться правильно пользоваться этой системой. Как коллектив авиапредприятия должен зарабатывать фонд заработной платы, так и каждый авиаработник, от рядового специалиста до руководителя авиаколлектива, должен зарабатывать свою зарплату, а за дополнительный высококачественный труд — поощряться.

Долгое время были расхожими рассуждения о том, что та или иная категория авиаработников не в состоянии реально влиять на результаты работы предприятия в целом. Но так рассуждать могут лишь те, кто не привык бороться за интересы производства, кто никогда не чувствовал себя его подлинным хозяином. Необходимо решительно покончить с такими настроениями. Лишь инициативный и добросовестный труд на каждом участке производства гарантирует как успех общего дела, так и высокое вознаграждение каждому. Именно поэтому все без исключения авиаколлективы, каждый авиаработник должны определить свое участие в повышении производительности труда, снижении себестоимости работ и перевозок, экономии топливно-энергетических, финансовых и трудовых ресурсов. Словом, работа в новых условиях хозяйствования требует полной самоотдачи и подлинно хозяйского отношения к делу.

Итак, наша отрасль вступила в наиболее ответственный и важный этап, призванный заложить прочную основу для ее ускоренного социально-экономического развития в двенадцатой пятилетке и на дальнейшую перспективу. Он станет серьезным экзаменом для каждого руководителя, каждого авиаспециалиста. Экзаменом на умение работать по-новому.



«НУЖДЫ ДЕТСКОЙ ЗДРАВНИЦЫ»

В связи с публикацией материала под этим заголовком редакцией получены два ответа.

Начальник Северо-Кавказского управления гражданской авиации Г. А. Кругликов сообщил, что специальной комиссией изучена работа аэропорта Анапа в напряженный период перевозок. Ему отмечено, что минувшим летом и осенью обслуживание пассажиров проходило на более высоком уровне, чем раньше. Во многом этому способствовала более широкая продажа в городах Крайнего Севера, Дальнего Востока и Сибири обратных авиабилетов, что упростило и облегчило отправку туда отдыхающих на Черном море детей.

Однако по-прежнему некоторые управления гражданской авиации не хотят считаться с нуждами детской здравницы и ее аэропорта. Так, в сентябре Приволжское управление сняло часть своих рейсов в Анапу. Их вынуждено было выполнять Тюменское управление. Удовлетворили также заявки на дополнительные рейсы Армянское и Узбекское управления. Но организация по ряду направлений круглогодичных рейсов в этот город-курорт как была, так и остается проблематичной, несмотря на обращения в управления гражданской авиации и в ГУАРП МГА.

В последние годы возрастают объемы перевозок из аэропорта Анапа свежих овощей и фруктов. Нагрузка на малочисленный состав работников коммерческого склада заметно увеличилась, а средств механизации нет. Руководством Краснодарского авиапредприятия, которому подчинен данный порт, принимаются меры к технической оснастке склада, созданию там нормальной обстановки для работы.

В другом ответе, подписанном начальником Главного управления авиационных работ и перевозок МГА Л. В. Ильчуком, говорится, что авиаперевозки на линиях, соединяющих Анапу с другими городами, развиваются более высокими темпами, чем в целом по стране. Только за пять лет отправки пассажиров из этого порта выросли на сорок процентов. Улучшено обслуживание пассажиров благодаря выходу на ряд линий скоростных многосестьных самолетов Ту-134 и Ту-154. Тем не менее из-за ограниченных лимитов авиатоплива объем перевозок из аэропорта Анапа в 1988 году останется примерно на уровне предыдущего года. Некоторый прирост отправок как пассажиров, так и грузов будет осуществляться за счет повышения коммерческой загрузки воздушных судов.

В ответе подчеркивается, что авиапредприятия, выполняющие перевозки групп пассажиров, особенно детей, обязаны обеспечивать их обратную доставку путем предварительного бронирования билетов или организации спейсрейсов. Контроль за этим возложен на Центральное производственно-диспетчерское управление гражданской авиации.

ОТ РЕДАКЦИИ. Получив ответы из ГУАРП МГА и Северо-Кавказского управления гражданской авиации, мы оз-

накомили с ними руководство аэропорта Анапа и попросили их дополнить. Нам сообщили, что в связи с вводом в строй в городе-курорте круглогодичных санаториев «Журавушка», «Уральские самцветы» и «Урал» сформировался устойчивый пассажиропоток в направлении Минска, Могилева и Перми. Однако Белорусское и Уральское управления уклоняются от организации полетов в зимний период между этими городами и Анапой. И на запросы по этому поводу отмалчиваются. Может быть, начальники указанных управлений В. М. Курило и Л. А. Панченко выскажут свое отношение к нуждам аэропорта детской здравницы на страницах журнала?

Далее, в разгар летних перевозок количество пассажиров, проходящих через аэропорт Анапа, почти в два раза превышает его нормативную пропускную способность. Чтобы обеспечить бесперебойное обслуживание пассажиров, необходима безотлагательная реконструкция зон досмотра и выдачи багажа. Требуется также проектирование и строительство прирельсового склада горюче-смазочных материалов непосредственно у аэропорта, что позволит резко сократить затраты на транспортировку авиатоплива (сейчас его возят автомашинами за двадцать с лишним километров). К сожалению, сооружение склада пока не предусматривается в плане капитального строительства Северо-Кавказского управления на текущую пятилетку. А ведь ныне, в условиях самокупаемости и самфинансирования, возможные сбои в регулярности воздушного движения из-за организационно-технических неполадок и излишние транспортные расходы особенно остро отразятся на материальной базе трудового коллектива аэропорта Анапа. Авиаработники детской здравницы хотят знать, когда их управление поможет решить эти наболевшие вопросы?

«НА РАБОТЕ ВОССТАНОВИТЬ...»

Корреспонденция с таким названием (№ 6, 1987 г.) обсуждена в коллективах Душанбинского городского и центрального агентств воздушных сообщений, со всем командно-руководящим составом Таджикского управления гражданской авиации. Информирова об этом редакцию, начальник Таджикского управления Ю. И. Кореневский подтвердил, что необоснованное увольнение О. Н. Шабаршиной и некоторых других авиаработников явилось следствием недостаточной компетенции в трудовом законодательстве отдельных руководителей, а также упущений в работе юридической службы.

За серьезные недостатки, неумение и нежелание перестроить свой стиль работы начальник ЦАВС О. К. Касымов освобожден от занимаемой должности. На эту должность избрана бывшая начальником службы организации перевозок Душанбинского авиапредприятия Э. А. Опря, имеющая большой производственный опыт.

В управлении намечены и осуществляются меры, направленные на коренное улучшение работы с кадрами. Теперь поощрение отличившихся специалистов, наложение взысканий за упущения по службе и проступки проходят в условиях строгого соблюдения правовых норм, гласности и демократии.

7

П

Профессия пилота считается в авиации самой престижной (и не только среди молодежи). Ну, а как быть с другими профессиями, каких в Аэрофлоте не один десяток?

— Мне думается, — говорит Раис Рашатович Сагитов, старший штурман Сахалинского производственного объединения, — любая работа красит человека, если он относится к ней с душой.

Важно не то, кем быть, а то, каким быть... Эту истину Сагитов еще раз подтвердил своей биографией. В башкирском селе Кутушево смысленный школьник был главным читателем библиотеки. Страсть к чтению, кстати, он сохранил и по сей день. Час-полтора перед сном обязательно отдает книге. Из них Раис почерпнул первые представления об авиации. Да еще ему нравилось провожать взглядом учебные самолеты, взлетающие с аэродрома Оренбургского летного училища (их путь пролегал как раз над родным селом). Этого оказалось достаточно, чтобы посвятить себя авиации.

Когда подошел призывной возраст (в 1956 году), Сагитов попросил направить его «учиться на летчика». Так он стал курсантом авиационного училища штурманов ВВС. Он и не подозревал, что между пилотом и штурманом есть такая большая разница (а на пилотов учили в другом училище — совсем рядом). Но, надо сказать, в этом неведении Раис был не единственным среди наивных новичков. Когда рассеялся первый дым заблуждений, некоторые разочаровались в своем выборе, ушли из училища. Сагитов остался. Он постарался познать тонкости этой профессии, понять и полюбить ее.

Спрашиваю:

— А если бы не случай, приведший в штурманы? Если бы стали пилотом?

Отвечает без раздумий:

— Думаю, тоже справился.

Ну а то, что Раис Рашатович Сагитов стал высококлассным специалистом на избранной стезе, свидетельствует присвоение ему звания «Заслуженный штурман СССР».

Сагитов училище закончил с отличием. Но в тот год шло сокращение Вооруженных Сил, и ему предложили летать в Аэрофлоте. В отделе кадров Дальневосточного управления гражданской авиации Сагитов получил направление на Сахалин.

В 1959 году в Сахалинском авиапредприятии было всего четыре штурмана. В основном их использовали при перегонке самолетов Ан-2 в ремонт. Ближние трассы, вплоть до Хабаровска, были изучены так, что летать можно было чуть ли не с завязанными глазами. Тут Сагитов несколько приуныл. Но ненадолго: в шестьдесят шестом стали поступать самолеты Ил-14. Им по плечу полеты в открытом море, где при отсутствии визуальных ориентиров прокладка курса — едва ли не главная задача. Сложность состоит в том, что

простейший из приборов — магнитный компас — имеет точность до двух градусов. А только один «ошибочный градус» за 40 минут полета уводит на три километра в сторону. Да еще свою лепту вносит переменчивый ветер, влияние которого трудно учесть. Так что ошибка накапливается очень быстро. Неудивительно, что в полетах над морем, как и в просторах Арктики, Антарктики роль штурмана особенно велика.

ИЗ СЛУЖЕБНОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Р. Р. Сагитов освоил Ли-2, Ил-14, Ил-18, Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ми-1, Ми-4, Ми-8. Штурман первого класса. Имеет отличную специальную подготовку, превышал профессиональный уровень (с отличием окончил Ульяновскую и Кировоградскую ШВЛП). Имеет безаварийный налет 12,4 тысячи часов. Допущен ко всем видам работ ПАНХ.

Шутка ли — выполнять любую работу по применению авиации в народном хозяйстве! Для сахалинских авиаторов — это разведка рыбы и зверя в обширных акваториях прилегающих морей и Тихого океана, ледовая разведка и проводка судов, патрулирование и охрана прибрежной зоны. И еще многое, многое другое. Двенадцать с лишним тысяч часов — целых полтора года в воздухе! Возникали самые разные ситуации.

В 1968 году шквалом унесло в море судно. На поиски его устремилась авиация. Экипаж, в котором был Сагитов, за пять дней налетал пятьдесят пять часов. В сильную болтанку, на высоте двести метров. Представляете? Это ведь просто физически трудно вынести. А они работали! И работали безошибочно.

Однажды, вспоминает Сагитов, за один день навели на рыбные косяки сорок восемь судов. Практически все это время крутили в вираже. Даже шею заболели! Кстати, экономический эффект разведки рыбы сахалинскими авиаторами ежегодно составляет семь-восемь миллионов рублей.

Одно время Сагитов занимался магнитной съемкой местности на вертолете Ми-4. Ювелирная работа! Штурман — на правом кресле, вместо второго пилота. Надо на высоте строго 50 метров, ни больше ни меньше, огибая все неровности рельефа, прокладывать маршруты длиной 30—40 километров, провести вертолет как по ниточке. Иначе перехлест маршрутов, вся работа на-марку.

Для дальневосточников авиация — верный помощник практически во всех делах. Одна лишь беда: неутомимый трудяга Ил-14, который пока еще бороздит небо, вот-вот должен завершить свою долголетнюю летную жизнь. А равноценной замены ему все еще нет. И хотя освоил Сагитов почти все, что здесь летает, в его словах о предстоящем списании по назначенному ресурсу «Илов» звучит неподдельная тревога.

В списке заслуженных пилотов и штурманов СССР недавно прибавились новые имена. Одно из них — Раиса Рашатовича САГИТОВА, старшего штурмана Сахалинского производственного объединения гражданской авиации. Присвоение почетного звания — это всегда признание высокого профессионального мастерства и безукоризненного исполнения служебных обязанностей. Именно такие деловые качества присущи Р. Р. Сагитову.



«Почти все» — это не оговорка. Так сложилась биография Раиса Рашатовича, что не пришлось ему полетать на тяжелых типах самолетов, переучиться на Ту-154, Ил-62. Немножко обидно. А получилось так лишь потому, что не личная выгода служит для него маяком на жизненном пути. К сожалению, не так уж редко для молодого авиатора весь свет в окошке — налет часов. Налет — это и заработок, и даже пенсионное обеспечение. Но ведь в авиационных предприятиях должны быть и командиры подразделений, и старшие штурманы. Как ни парадоксально, но на руководящей летной работе человек и зарплату получает меньше, и в возможностях профессионального роста существенно проигрывает. Сагитов все это прекрасно знал и понимал. Но не считал для себя возможным уклониться от порученного ему, коммунисту, ответственного дела.

ИЗ СЛУЖЕБНОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Р. Р. Сагитов — хороший методист, умело и доходчиво преподносит теоретический материал. Лично подготовил более двадцати штурманов, из них одиннадцать — на первый класс. Честен, самостоятелен в решении вопросов, настойчив в достижении цели. Показывает пример добросовестного исполнения долга. Имеет 43 поощрения.

С 1980 года Р. Р. Сагитов работает в должности старшего штурмана Сахалин-

ЧЕЛОВЕК ДОЛГА

ского авиапредприятия. Он один мог тренировать летный состав на полярном варианте Ил-14 по полной, старорока-часовой программе. Сейчас забот еще прибавилось: экипажи готовятся к полетам на Ан-24 без штурмана, а это значит — специальная подготовка пилотов и бортмеханика, работа на тренажере, летные тренировки. Организовать все это — прямая обязанность старшего штурмана. Вдобавок надо постоянно контролировать штурманское и навигационное обеспечение аэропортов в Охе, Зональном, Шахтерске, на Курилах, приписных аэропортов. Для Сагитова это означает непереносимое личное участие в отлаживании радиотехнических систем, метеооборудования, а также скрупулезные проверки качества подготовки личного состава.

Основа основ и первейшая задача — четко отработать документы, переложить инструкции и наставления на «язык» конкретных местных условий. Например, для визуальных полетов надо расписать все до мельчайших деталей: как взлететь, какой сделать маневр, кому доложить, с кем поддерживать связь и т. д.

Владимир Васильевич Белоусов, начальник штаба летного подразделения, рассказал, что к полету с Сагитовым-проверяющим готовятся, как к самому серьезному экзамену. Предупреждают друг друга: «Ты сегодня смотри в оба — с нами Сагитов!» Штурман экипажа и знания свои освежит (вдруг что-то подзабыл), и портфель перетряхнет, чтобы порядок был полный. Раис Рашатович всему уделит внимание, все карты проверит, даже пеленгационную (она очень большая, и некоторые штурманы ею

пользоваться не любят, надеясь на свою память).

А ведь чтобы строго спрашивать с других, надо самому быть примером.

— С Сагитовым работать всегда легко, — говорит дежурный штурман аэропорта Валентин Ефимович Левкин. — На него положиться можно как на самого себя. В его практике не было экстремальных ситуаций. Скажете, везение? Нет, так долго оно продолжаться не может. Просто он такие ситуации предвидит и не допускает. Скажем, впереди непогода. Но, вроде бы, засветочка маленькая, может, проскочим? И, бывает, «залезают» в сложные условия. С Сагитовым такое не пройдет: положено обойти фронт за 25 километров — никаких разговоров!

Да, Сагитов такой, немножко педант, что ли. Если документ какой составит летный — ни к чему не придерешься, его инструкции утверждают в управлении без замечаний. Если зачеты принимает — не успокоится, пока не пройдет по всем пунктам теории и практики.

— Но не просто «гоняет», — вносит уточнение старший техник бюро аэронавигационной информации Вера Гавриловна Бабкина. — А еще и объясняет доходчиво, так сказать, отшлифовывает твои знания прямо-таки до блеска. Удивительное терпение и педагогический дар у человека! В учебно-тренировочном подразделении управления удивляются: «Откуда вы все это знаете?» Мы смеемся: «Сагитов научил!»

Но педантизм Сагитова — не от слепого преклонения перед параграфом

инструкции. По инструкции сахалинским авиаторам теплые унты не положены (широта, видите ли, южная). Но летают-то они и на Крайний Север — в Певек, Анадырь, Черский. Бывает, на ледовой разведке, проводке судов или зверобойном промысле по две-три недели проводят. Тут уж инструкция противоречит здравому смыслу. И Сагитов добился, чтобы на первое место была поставлена забота о человеке, а не бездушная бумага.

Если Сагитов выступает на парткоме (он заместитель секретаря), любой вопрос, будь то проверка уплаты коммунистами членских взносов или организация помощи сельскому хозяйству, будет освещен широко, неформально. Всем становятся видны недоработки, упущения. А проверки группой народного контроля, которую возглавляет Сагитов, хозяйственники боятся больше, чем самой строгой ревизии «сверху». Как записано в постановлении районного комитета народного контроля, члены группы не ограничиваются констатацией фактов, они анализируют причины упущений, вносят конкретные предложения.

Вот так: что бы ни было поручено Р. Сагитову, за все он берет с душой и охотой, выполняет добросовестно и основательно. Таков он, человек дела и долга.

И. КАЗАНСКИЙ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Южно-Сахалинск.

СЕРДЦЕ, ОТКРЫТОЕ ЛЮДЯМ

Каждому из нас, не раз побывавшему в роли авиапассажира, трудно представить себе «хозяйку салона» без доброй, очаровательной улыбки. У бортпроводника Бакинского авиапредприятия Миры Джаббаровой улыбка особая. Приветливая, добрая, когда не только губы, но и глаза улыбаются, светятся зазором.

— Хотя бывает и так, что впору разреваться в голос, — делится Мира. — Но пассажир не должен знать, что там у тебя на душе. Нас ведь не зря называют творцами хорошего настроения. Совсем нерадостно было и в тот день, когда впервые попала в детский дом...

Дружба «хозяек неба» столицы Азербайджана с ребятами из школы-интерната имени А. С. Макаренко, что в поселке Мардакяны, завязалась несколько лет назад. Теперь девушки — самые желанные гости здесь. Они

дарят подарки детям к праздникам, проводят утренники для первоклашек, диспуты для старшеклассников, приглашают к себе на традиционное «посвящение в бортпроводники», организуют походы в кино, театры, цирк. Во время летних каникул часто устраивают морские прогулки.

У комсомольцев авиапредприятия есть и своя подшефная школа. Шефство это скреплено, как и положено, договором. А вот с детским домом — без бумаг, без плана и обязательств. Просто от души. Разговаривая с Мирой и ее подругами по работе, невольно думал: «Какой же широкой должна быть душа, чтобы вот так, как эти бортпроводники, после продолжительных рейсов, среди забот и хлопот [у каждой ведь своя жизнь со всеми присущими ей проблемами] находить время для детей из детского дома».

— Самое прекрасное в моей работе, да и в жизни — это острое ощущение того, что я очень нужна людям, — говорит Мира.

В Бакинском аэропорту она работает около десяти лет. За это время выросло профессиональное мастерство, сформировалась активная жизненная позиция молодого бортпроводника. Она избиралась делегатом предыдущего съезда Ленинского комсомола, в дни его работы Мира вручили почетную награду отрасли — знак «Отличник Аэрофлота». Не так давно стала коммунистом. Мира — комсомольский вожак службы, и в том, что на счету бортпроводников немало интелесных, нужных дел, — ее заслуга.

— Только не нужно думать, что все у нас хорошо, — предупреждает Мира. — Проблем более чем достаточно, особенно производственных. Взять, к примеру, бригадную форму работы. Везде она сейчас успешно внедряется, а у нас что-то застопорилась. То есть формально «пятерки» существуют, но чтобы все время вместе летать — не получается. А ведь было бы намного легче работать постоянным составом: здесь и взаимозаменяемость, и строгое разграничение обязанностей, и эффективность обслуживания. В общем, ищем выход из положения.

Да, М. Джаббарова не просто любит свою работу. Она стремится ее совершенствовать, ищет новые формы, изживает устаревшее. Иначе она просто не может.

М. КЕРИМОВ,
журналист

г. Баку.

По итогам социалистического соревнования в честь 70-летия Великого Октября коллектив Гродненского авиапредприятия удостоен высокой награды — юбилейной Почетной грамоты ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

Работники Гродненского авиапредприятия в числе других предприятий Белорусского управления гражданской авиации уже второй год трудятся в новых условиях хозяйствования. Здесь накоплен определенный опыт развития самоуправленческого начал, организационно-партийной и воспитательной работы в сложный переходный период. Идя навстречу XIX Всесоюзной партийной конференции, коммунисты Гродненского авиапредприятия стремятся приумножить этот опыт, углубить наметившиеся положительные тенденции в жизни своей пар-

тийной организации.

О том, как усилия партийного комитета Гродненского авиапредприятия, личный пример коммунистов помогают освоению новых методов хозяйствования, шла речь в беседе за «круглым столом» журнала. В ней приняли участие начальник политотдела Белорусского управления гражданской авиации Л. ПОПЧЕНКО, инструктор Октябрьского райкома партии города Гродно Н. АЛИФЕРОВЕЦ, командир Гродненского авиапредприятия К. ЛОБАЧ, секретарь парткома В. РЕПКИН, заместитель командира авиапредприятия по политической части В. ФИЛАТОВ, авиатехник АТБ Г. ИВАНОВ, командир самолета Ан-2 В. РАДКЕВИЧ, экономист, заместитель секретаря парторганизации подразделения Т. ЗИНЧЕНКО, председатель профкома авиапредприятия В. ЛУКАШИК.

ИЗ ОПЫТА
ПАРТИЙНО-
ПОЛИТИЧЕСКОЙ
РАБОТЫ

БУДУЩЕЕ РОЖДАЕТСЯ СЕГОДНЯ

Активную позицию в большой и сложной работе по переходу Гродненского авиапредприятия на новые условия хозяйствования заняли многие авиаторы. Среди них второй пилот Ан-2 В. Жук, командир самолета Ан-2 В. Радкевич, командир подразделения Ан-2 Е. Субоч (слева направо).

Л. ПОПЧЕНКО,
начальник политотдела
Белорусского управления:

— Наш сегодняшний разговор хочу начать с цифр. Чуть больше года белорусское управление работает в новых условиях хозяйствования. В соответствии с Постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС в управлении велась работа по переходу на новые условия организации и оплаты труда. Введение новых тарифных ставок и должностных окладов, как и планировалось, позволило нам более чем на 19 процентов поднять производительность труда, на 16,4 процента повысить заработную плату, на 10 процентов сократить численность работающих. Уже первые шаги работы в новых условиях свидетельствуют о положительных сдвигах. Так, по итогам 1987 года достигнуты высокие показатели по пассажирообороту, отправкам почты и грузов, обработке сельхозугодий. Возросла производительность труда, получена сверхплановая прибыль.

Однако немало есть и недостатков. Так, в целом по управлению ухудшилось состояние дисциплины, допущен перерасход лимитов топлива, снизилась регулярность полетов, возросло количество жалоб от пассажиров.

РЕДАКЦИЯ:

— Чем объясняются эти негативные явления?

Л. ПОПЧЕНКО:

— Прежде всего — особенностями переходного периода. Старый механизм, старые административные рычаги еще только демонтируются, новые экономические стимулы только набирают силу. В такое время с коммунистов спрос особый. Именно они должны быть первыми в борьбе за решение задач переходного периода. Скажу прямо: реформа хозяйственного механизма поставила перед партийными организациями управления непривычные вопросы. К примеру, давно и справедливо говорится, что партийным комитетам пора перестать подменять хозяйственных руководителей. Говорить-то говорим, но зачастую продолжаем идти по пути командных, административных методов.

Это первая проблема, с которой мы столкнулись, приступив к работе в новых условиях хозяйствования. Вторая, требующая не меньшего внимания со стороны партийных комитетов авиапредприятий, всех партийных организаций, — овладеть искусством работы по-новому, постоянно преодолевать силы инерции.

Трудовые коллективы искренне стремятся участвовать во всех процессах обновления, а вот в партийных комитетах не всегда успевают шагать в ногу с этими настроениями. Да, в парторганизациях авиапредприятий сегодня крепнет обстановка взыскательности, повышается ответственность за порученное дело. Но, как подчеркивалось на июньском (1987 г.) Пленуме ЦК КПСС, тревожная тенденция — отставание ряда партийных организаций от доминирующих настроений, динамичных процессов демократизации, разворачивающихся в нашем обществе, — еще сохраняется.

В. ФИЛАТОВ,
заместитель командира
авиапредприятия
по политчасти:

— Хочу повернуть разговор в практическую плоскость. Действительно, партийным работникам пора перестать подменять хозяйственных руководителей. Но, считаю, это отнюдь не означает, что, к примеру, замполит авиапредприятия или секретарь парткома должны отменить от себя вопросы экономики. Экономикой партия занималась всегда и будет заниматься. Другой вопрос — как? Считаю, что теперь, когда мы осваиваем новые методы хозяйствования, нужно перестраивать и методы партийной работы в сфере экономики. И прежде всего — обеспечить глубокое изучение важнейших партийных документов в каждом подразделении, сделать так, чтобы и руководитель, и пилот, и авиатехник ясно понимали сущность новых, демократических форм экономического управления производством, хорошо разбирались в структуре заработной платы, себестоимости, материало- и фондоемкости, в порядке образования и структуре распределения хозрасчетного дохода предприятия. Важно было и подготовить людей морально-психологически. Ведь не секрет, что иждивенческие настроения среди работников нашего авиапредприятия — еще не редкость. Умело организованная политическая и экономическая учеба — вот тот рычаг, который позволит нам практически безболезненно добиться сокращения численности работников, повысить производительность труда. И заслуга в том наших пропагандистов, среди которых в первую очередь назову начальника базы ЭРТОС Татаркова. Новая структура базы, новые условия, в которых предстояло работать, — все получило живое обсуждение на занятиях, проводимых им в коллективе. Перед работниками базы выступали представители администрации, парткома, профкома, да и задания, которые давались слушателям, тесно увязывались с насущными проблемами дня, рассчитывались на развертывание экономической инициативы каждого работника.

Переход на новые условия хозяйствования выявил многие недоработки в кадровой политике, допущенные ранее.

РЕДАКЦИЯ:

— Здесь уместно вспомнить слова Владимира Ильича Ленина о том, что залог успеха работы партии с кадрами — тщательная оценка их деловых, политических и нравственных качеств, демократизм, гласность и принципиальность при решении кадровых вопросов, строгий контроль «сверху» и «снизу» за руководителями, за их работой.

Н. АЛИФЕРОВЕЦ,
инструктор
Октябрьского райкома партии
города Гродно:

— Творческое применение этих принципов в полной мере характерно для партийной организации Гродненского авиапредприятия. В этом, я бы сказал, существо живительного процесса обновления, преодоления допущенных в недавнем прошлом нарушений и искривлений в кадровой политике. Бывая в

авиапредприятии, встречаясь с коммунистами, всегда невольно обращаю внимание на атмосферу открытого, искреннего обмена мнениями, в которой только и могут выявляться кадры, отвечающие современным требованиям, мыслящие и действующие с позиций идейной убежденности, способные ломать инерцию и рутину.

Однако просчеты с воспитанием партийных кадров у авиаторов есть. Не все секретари цеховых партийных организаций смогли перестроить свою работу, и это просчет парткома. Иначе, чем объяснить что секретарь партбюро аэропорта Ленков не справился со своими обязанностями, попросил досрочно переизбрать его? Только ли не «потянул» человек, а может быть, взглянуть на дело иначе — партком проглядел, не помог в трудный период, не поддержал. Ведь когда коммунисты оказали Ленкову доверие, избрали его своим партийным вожаком, значит, верили в его силы, считали, что справится.

И еще: на мой взгляд, коммунистам авиапредприятия следует глубже вникать в ленинские принципы и нормы кадровой политики партии. Высший смысл ее Владимир Ильич видел в том, чтобы искать таланты в среде трудящихся и приставлять их к работе, «...смелее давать им как можно более разнообразную государственную работу... быстрее испытывать их практически».

В. РЕПКИН,
секретарь парткома
авиапредприятия:

— Сегодня много говорится о необходимости повышения общественно-политической активности коммунистов, решительной борьбы с социальной апатией, безразличием. Архиважная задача парткома, на мой взгляд. Как мы ее решаем? Прежде всего следует сказать о проделанной работе по совершенствованию структуры нашей партийной организации. Чтобы обеспечить партийным влиянием все участки производства, помимо цеховых парторганизаций у нас теперь действуют четыре партгруппы, созданные в службах движения, спецтранспорта, базе ЭРТОС и отделе военной охраны.

Второе направление работы, которое раньше, чем греха таить, частично недооценивалось, — партийные поручения, спрос за которые с коммунистов неизмеримо возрос. В качестве примера приведу закрепление коммунистов-руководителей за определенными службами, что помогло парткому в сложный период перехода на новые условия хозяйствования держать руку на пульсе событий, знать, чем живут люди, что их волнует.

О том, как проходят у нас партийные собрания. От «штатных» выступающих, так же как и от «сценариев» собраний, мы отошли давно. А вот не превращать партийный разговор в обсуждение хозяйственных вопросов только учимся. Все чаще в повестках дня партсобраний звучат вопросы выполнения членами КПСС своих уставных обязанностей. Естественно, что они тесно увязываются с производственной деятельностью каждого коммуниста. И, знаете, живее, более остро и принципиально стали проходить партийные собрания, инициативнее стали действовать и коммунисты, в адрес которых звучала критика.

РЕДАКЦИЯ:

— Новая форма проведения партсобраний, по вашему мнению, повысила боевитость партийной организации?

В. РЕПКИН:

— Несомненно, и что очень важно, — повысила требовательность рядовых коммунистов к своим руководителям. Я бы сказал так: обретя чувство хозяина, обостренной ответственности за все происходящее, члены партии судят о работе руководителей по конкретным делам, умению видеть перспективу, думать о завтрашнем дне.

В. ФИЛАТОВ:

— Сказанное хорошо иллюстрируют итоги проводившейся у нас аттестации командно-руководящего состава. Не раз на партийных собраниях звучала критика в адрес начальника службы организации перевозок Лютаревича, инспектора по безопасности полетов С. Остапчука. Однако выводов из критических замечаний эти руководители не сделали, что сказалось на работе возглавляемых ими подразделений. В результате по ходатайству аттестационной комиссии оба этих руководителя от занимаемых должностей освобождены.

Л. ПОПЧЕНКО:

— Опыт гродненцев показателен, хотя сказать, что все кадровые вопросы можно решить путем аттестации, не могу. В воспитании кадров есть еще масса нерешенных проблем, да и немало «руководящих талантов» вырядилось в новые одежды. Громко твердят они о перестройке, ускорении. Покрикивают, «учат», подгоняют и «мобилизуют». А взгляды, как висели гири на ногах

прогресса, так и висят. Задача партийного комитета в кадровой политике — вовремя вмешаться и не ждать, когда человек сам почувствует себя не на своем месте или когда это выжидание отрицательно скажется на деле. Не все партийные вожаки понимают еще смысл этого, спорят, убеждают, дескать, человек хороший, заслуг много, с заданием справляется, что же еще требовать? Я бы поставил вопрос так: от коммуниста-руководителя требуется высочайшая ответственность за будущее коллектива, а не привычка держаться за чью-то руку, плыть по течению, приравливаясь к шагу. А повышение ответственности, как это было убедительно раскрыто на январском (1987 г.) Пленуме ЦК КПСС, немыслимо без усиления воспитательной работы, расширения демократии, гласности, использования силы общественного мнения.

РЕДАКЦИЯ:

— И в этом отношении, наверное, стоит поговорить о советах трудовых коллективов, воспитательная роль которых в период перехода на новые условия хозяйствования особенно возросла?

Г. ИВАНОВ, авиатехник:

— Открытое партийное собрание, на котором оживленно и заинтересованно обсуждался Закон СССР о трудовых коллективах, запомнилось, уверен, не только мне. Вопросов тогда немало возникло, как, впрочем, не скрою и неясностей, каким должен быть орган рабочего самоуправления. Для решения

их провели совещание кадровых рабочих с представителями администрации, парткома и профкома. Первое заседание совета проходило по старинке, в нелучших традициях рабочих собраний: руководители говорили, остальные слушали. Многие просто не понимали, что можно и нужно говорить без подготовленного заранее текста, что не в бумаге суть, а в сознании своей причастности к делам авиапредприятия, своей возможности решать наболевшие проблемы.

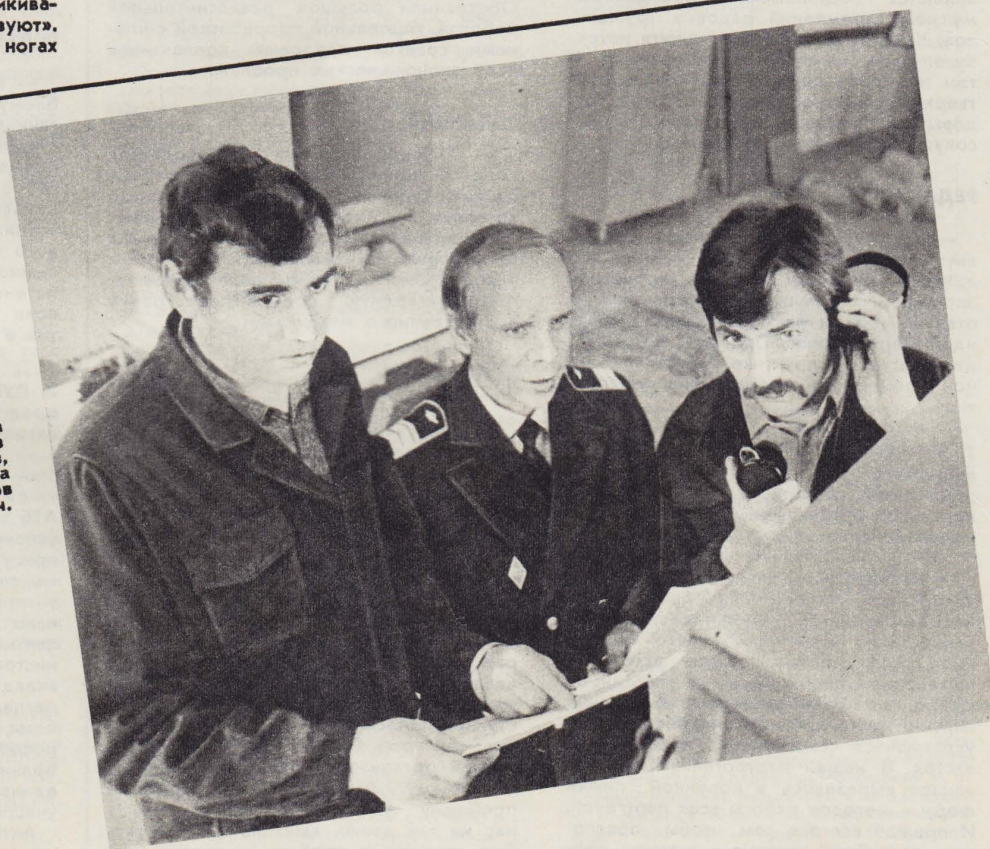
Должен сказать, что членам парткома пришлось провести солидную разъяснительную работу в трудовых коллективах, в том числе и у нас в АТБ. Активное участие в ней приняли и пропагандисты, партактив. Они старались донести до каждого, что наказания, пожелания рабочих, обращенные к совету, дадут новый импульс всей работе по переходу на новые условия хозяйствования.

Не размениваться на мелочи, уделять внимание проблемам перспективным, первоочередной важности — таков принцип, положенный в основу деятельности совета трудового коллектива. Не случайно именно на заседании совета АТБ был рассмотрен и вопрос о переходе на работу по коллективной ответственности. С инициативой выступила группа работников, возглавляет которую инженер, секретарь парторганизации цеха Ильенко. Сейчас договоры о коллективной ответственности заключаются во всех структурных подразделениях.

У нас в АТБ совет трудового коллектива стремится найти свое место и в ре-

13

База ЭРТОС.
Контроль параметров линии связи
проводят (слева направо):
инженер В. Лепнев —
член совета
общественных инспекторов
по безопасности полетов,
руководитель комплекса
полетов О. Дудников
и инженер В. Кондратович.



шении кадровых вопросов, не подменяя при этом администрацию и партийную организацию. Так, оживленно и заинтересованно прошло обсуждение резерва кадров на выдвижение. Партком и администрация учли мнение совета и утвердили список резерва. Кстати, партком авиапредприятия не оставляет без внимания и поддержки деятельность советов трудовых коллективов, анализирует их практику. Действует прежде всего через коммунистов, входящих в эти органы демократического самоуправления. В конце прошлого года вопрос о работе советов, об их действительности рассмотрен на заседании парткома...

В. РЕПКИН:

— Где отмечалось, в частности, что советы своими делами постепенно завоевывают авторитет в коллективах служб и подразделений, побуждают людей к большей инициативе, общественной активности, привлекают их к управлению производством.

К. ЛОБАЧ, командир авиапредприятия:

— И все же эффективность работы советов может и должна быть выше. Пока еще недостаточно их влияние в решении вопросов рационального использования топливно-энергетических ресурсов, укрепления трудовой дисциплины. В той же АТБ, скажем, за год увеличилось число грубых дисциплинарных проступков, в стройгруппе имеются факты попадания работников в медвытрезвитель. Да и не все члены советов являются подлинными проводниками мыслей, стремлений рядовых труженников. У некоторых еще не изжиты потребительская, иждивенческая позиция. И тем не менее период становления подтверждает жизнестойкость советов трудовых коллективов, их полезность, высокую политическую значимость.

РЕДАКЦИЯ:

— Работу по демократизации своей внутренней жизни партия считает надежным средством развития творческой активности коммунистов, повышения их ответственности за претворение в жизнь идей перестройки. Примеры тому, видимо, есть и в практике работы партийной организации вашего авиапредприятия?

Т. ЗИНЧЕНКО, экономист, заместитель секретаря партийной организации подразделения:

— Конечно. Социально-экономическое ускорение, перестройка налагают на нас, коммунистов, дополнительные обязанности по изменению своего мышления, стиля работы. Прежде всего эти изменения необходимы в партийной сфере, во взаимоотношениях членов партии, их конкретном участии в ломке устоявшихся стереотипов, преодолении застоя. В нашей парторганизации сказанное выразилось в коренной ломке форм и методов работы всех партгрупп. И прежде всего в том, чтобы обеспечить партийное влияние в каждом под-

разделении, в каждой службе. Программу экономической учебы командно-руководящего состава авиапредприятия мы тесно увязали с учебой в службах, сменах, бригадах. Мы понимали, что воспитать у людей настоящее чувство хозяина, пытаясь, как прежде, водить их на помочах, сковывая инициативу и подменяя трудовые коллективы в принятии решений по касающимся непосредственно их проблемам, невозможно. Поэтому большие надежды возлагали на создание советов трудовых коллективов, в которые вошли и коммунисты, и беспартийные, и руководители служб, передовые рабочие. Через советы проходили у нас все вопросы, связанные с переходом на новые условия хозяйствования и оплаты труда. К примеру, положение о премировании с учетом поступающих от работников предложений и замечаний три раза обсуждалось на совете трудового коллектива. Что здесь особенно важно: если ты принял участие в подготовке вопроса для принятия его советом, внес свои предложения, то уже не можешь остаться в стороне при его решении. Значит, и связь членов коллектива с руководством предприятия теснее. То есть главным инструментом воспитания людей становится расширение демократических начал.

Вспоминая, как проходило обсуждение вопросов по пересмотру норм выработки и росту производительности труда в АТБ и в службе организации перевозок, руководят которыми Тимошок и Булыгина. Компетентность, гласность, инициатива — вот те принципиальные требования, которые обеспечили коммунисты служб еще в ходе подготовки к обсуждению данного вопроса. Обеспечили большой разъяснительной работой, тщательной проработкой с членами советов трудовых коллективов всех экономических проблем.

РЕДАКЦИЯ:

— В устах партийного руководителя вопросы перестройки партийной работы сегодня звучали убедительно. Однако хотелось бы послушать, как оценивают ее рядовые коммунисты, что, на их взгляд, еще не сделано для того, чтобы каждый член партии на деле осуществлял авангардную роль в перестройке хозяйственного механизма?

В. РАДКЕВИЧ, командир самолета Ан-2:

— Энергичнее стал работать партком, живее. Говоря образно, — повеяло в коллективе демократией. Сужу хотя бы по нашему летному подразделению. Сегодня мы обсуждаем такие вопросы, о которых ранее предпочитали помалкивать. Как ни горько признавать, но ведь привыкли мы к беспринципности, а то и к безразличию к делам своей парторганизации. Нарушалась раньше коллективность руководства, у некоторых командиров в порядке вещей были чванство, зазнайство, потеря чувства ответственности за свои действия и проступки. Наносило все это большой моральный урон. Сейчас атмосфера в партийной организации резко изменилась к лучшему. Взять хотя бы кадровую проблему. Аттестация, проведенная у нас не так давно, выявила многие слабые стороны в подборе и расстановке

кадров. Достаточно сказать, что по рекомендации аттестационной комиссии от занимаемых должностей были освобождены командиры летных подразделений Хлебович, Борушко, Егоров, инспектор по безопасности полетов Остапчук. При этом учитывалось мнение трудового коллектива, обсуждение кандидатур на вакантные места проходило в обстановке широкой гласности.

Или возьмем экономическую учебу. Никогда раньше на занятиях столько не говорили и не спорили о насущных делах авиапредприятия, никогда столь живо не интересовались такими понятиями, как рентабельность, самофинансирование, хозрасчет. Вот, например, с августа прошлого года мы полностью перешли на новые оклады. У меня, скажем, заработок повысился на 40 рублей. Солидная прибавка, только вот удовлетворения мне лично эти деньги не дают. Почему? Да потому, что работать больше я не стал. Объем летной работы у меня не увеличился, значит, и отдача от меня как от пилота не повысилась. За что же я получаю большую заработную плату? Скажу прямо сейчас, когда все мы участвуем в управлении производством, когда партия требует от каждого коммуниста инициативы, творчества в решении производственных задач, такие вот факты действия угнетают. Ведь ясно, что настала пора сокращать самолетный парк авиапредприятия, а значит, и количество экипажей. Да, вопрос болезненный, но решать его нужно. Перестраивать стиль работы — значит перестраивать, совершенствовать прежде всего самого себя. Время крутого перелома ждет от каждого из нас именно такого подхода и настроения.

РЕДАКЦИЯ:

— Все же хотелось бы углубить проблему демократизации работы парторганизации, взглянуть на нее как бы со стороны рядового работника. Взять, к примеру, организацию социалистического соревнования. Не секрет, что до недавнего прошлого многие парткомы «отпихивали» от себя вопросы трудового соперничества, считая, что это важное дело целиком находится в компетенции профсоюзных комитетов. Какова роль коммунистов авиапредприятия в организации соцсоревнования?

В. ЛУКАШИК, председатель профкома авиапредприятия:

— Думаю, уместно будет привести такой пример: подводили недавно в АТБ итоги соревнования за месяц. По условиям первое место нужно было присудить участку текущего ремонта самолетов и оборудования, второе — участку трудоемких регламентов. Однако профком и совет трудового коллектива АТБ, в составе которых коммунистов большинство, посчитали, что вклад работников участка трудоемких регламентов был больше. Коммунисты базы, посоветовавшись с парткомом, решили вынести вопрос на общее собрание, где мнение коллектива было единодушно: первое место присудить участку трудоемких регламентов.

Активную помощь оказал нам партком и в разработке новых условий тру-

договорного соперничества. Связь у нас по всем вопросам как производственным, так и социальным, самая тесная. Хотя сказанное отнюдь не означает, что все вопросы решаются «с лету», легко и просто. Например, считаю, что у нас в авиапредприятии инженерно-технический состав участвует в соревновании не в полную силу. Личные творческие планы инженеров не определяют степень их участия в соцсоревновании. А ведь в условиях полного хозрасчета роль инженера велика. Выход — более целенаправленная политическая и экономическая учеба инженеров, наладить которую, мы надеемся, поможет партком.

Социальные вопросы: совместно с администрацией и партийной организацией мы, наконец, взялись за них всерьез. Разработана и осуществляется программа обеспечения каждого работника к 2000 году жильем. За последние полтора года построено два двадцатиквартирных дома в поселке авиаторов Обухово. По долевному участию получено десять квартир в Гродно. Всего же за два года пятьдесят три семьи авиаторов переехали в новые квартиры. В центре внимания профсоюзного комитета и вопросы улучшения труда наших работников, строительство летно-инженерного корпуса, столовой, докангара.

Л. ПОПЧЕНКО:

— Безусловно, от успешного решения социальных вопросов во многом зависит настроение людей, их отношение к делу, в конечном счете результаты производственной деятельности. Здесь сегодня правильно отменялось, что критерием оценки работы наших партийных организаций, каждого коммуниста является отношение к перестройке, реальный вклад в борьбу за реализацию ее задач. При этом, занимаясь вплотную производственными вопросами, мы должны научиться на деле постоянно держать в поле зрения человека, социальные последствия перестройки, видеть и оценивать каждый свой шаг. Ведь будущее рождается сегодня.

РЕДАКЦИЯ:

— Сегодняшний разговор за «круглым столом» свидетельствует о том, что коммунисты Гродненского авиапредприятия глубоко понимают стоящие перед ними задачи, многое делают для усиления партийного влияния на все стороны деятельности коллектива. Красной нитью в выступлениях прозвучала мысль, что успех дела решают прежде всего не организационные мероприятия, а люди, их высокая партийность, компетентность, культура и человечность. Практика показывает, что эти качества необходимы всем, кто занят в сфере управления, руководства, и прежде всего должны быть присущи партийным активистам.

Беседу за «круглым столом» вели и подготовили
и печати
С. СОКОЛОВ,
В. ШИТОВ.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

г. Гродно.

3*

ИЗ РЕДАКЦИОННОЙ ПОЧТЫ

КАК ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО

В июльском номере журнала за 1987 год опубликована статья начальника Белорусского управления гражданской авиации В. Курило «Авиация на селе: что мешает перестройке?» Автор, в частности, справедливо указал, что основным недостатком действующей системы организации авиационно-химических работ является отсутствие материального стимулирования авиаспециалистов за повышение качества этих работ, и предложил для устранения этого недостатка ввести надбавки к зарплате экипажей за высокое качество труда. На мой взгляд, более правильное решение — материальная заинтересованность экипажей в достижении высокого конечного результата сельскохозяйственного производства — урожая. Реально ли это? Вполне, особенно, если учесть, что в агропромышленном комплексе широко распространен бригадный подряд. Бригада, работающая на подряде, заключает договор с экипажем воздушного судна. В зависимости от площади сельскохозяйственных угодий, которые были обработаны с воздуха, и в соответствии с установленными нормативами, авиаторам определяется коэффициент трудового участия, по которому экипажу в конце сезона отчисляется определенная сумма от прибыли, полученной бригадой. С авиапредприятием бригада рассчитывается за летное время, затраченное экипажем для обработки полей. Стоимость летного часа должна обеспечивать окупаемость затрат авиаторов и рост рентабельности этих работ на семь-восемь процентов. Есть смысл тариф увязать с влиянием проведенного вида авиационно-химических работ, как это предлагают Е. Дегтярев и А. Плешаков в статье «ПАНХ в новых условиях» («Гражданская авиация» № 8, 1987 г.)

При такой постановке дела экипаж будет заинтересован в повышении качества работы. От ее эффективности будут зависеть доход авиаторов и снижение расходов, которое может быть достигнуто за счет рационального использования воздушного судна. Бригада производит почасовую оплату работы экипажа. Правда, возникает противоречие между интересами авиапредприятия и экипажа. Первому выгоден большой налет часов, второму — сокращение летного времени. Однако устранить это противоречие не так сложно: достаточно проводить определенные отчисления от суммы выплаты экипажу по коэффициенту трудового участия в доход авиапредприятия (для стимулирования коллективов служб и подразделений в деле обеспечения интенсивной работы сельскохозяйственной авиации).

Хозяйственники же, заключившие договор с авиаторами и заинтересованные в том, чтобы прибавка от авиационно-химической обработки превышала расходы на нее, будут тщательно и своевременно контролировать дозировку и качество препаратов, исправность сельскохозяйственной аппаратуры, установленной на самолете или вертолете, а также следить за механизацией погрузочных работ.

А. МИРОШНИЧЕНКО,
заместитель командира
авиапредприятия

г. Одесса.

НА СЛУЖБЕ ЗДОРОВЬЯ

Когда наш Ил-62, преодолев расстояние в шесть тысяч километров, приземлился в Якутске, термометры показывали минус трид-

цать три градуса. Сюда меня привело не праздное любопытство к северной экзотике, а служебное задание: предстояло ознакомиться с тем, как ведется диспансеризация с использованием комплексной автоматизированной системы медицинских осмотров (КАСМОН). С ее помощью один врач с десятью помощниками из среднего медицинского персонала может в течение года всесторонне обследовать 12—13 тысяч человек.

— Сразу должна отметить, — сказала заместитель главного врача поликлиники базовой медсанчасти Якутского управления гражданской авиации Т. Селиверстова, — что мы только начинаем внедрять эту систему. Размножили карту обследований, выделили штаты, помещение для работы. Медицинская сестра кабинета профилактики А. Сейтханова побывала в службах авиапредприятия, помогла авиаторам правильно ответить на предлагаемые вопросы.

Интересно было наблюдать, как отработывались в вычислительном центре Якутского управления заполненные медицинские карты. За пультом микро-ЭВМ «Искра-226» находился начальник отдела этого центра П. Сыромятников. Легкое нажатие кнопки, и печатающее устройство выдает нам данные о состоянии здоровья человека. У того, кем мы интересовались, оказалось небольшое отклонение от нормы. И решено было направить обследуемого на консультацию к кардиологу и хирургу.

Благодаря микро-ЭВМ в Якутском управлении стали оперативнее выявлять тех, кто нуждается в амбулаторном или стационарном лечении.

Конечно, как и в каждом перспективном деле, есть тут и некоторые проблемы. Базовой медсанчасти, где размещена микро-ЭВМ, не хватает помещений, чтобы установить аппаратуру для экспресс-диагностики и под химические реактивы.

В. СЛАВИН,
врач

г. Якутск.

ХОТЯ ПИСЬМО И НЕ НАПЕЧАТАНО

В своем письме в редакцию пассажир И. И. Пятковский высказал критические замечания в адрес работников аэропорта Симферополь. Письмо было направлено на проверку в Украинское управление гражданской авиации. Как сообщил журналу первый заместитель начальника этого управления Л. В. Погребняк, при обслуживании И. И. Пятковского произошла ошибка. Она была допущена временно принятой на работу на летний период дежурной службы организации пассажирских перевозок Е. Л. Олейник. Ей объявили выговор. Кроме того, ее лишили премиального вознаграждения.

Поступил ответ первого заместителя начальника Приволжского управления гражданской авиации В. П. Бурнаева на письмо пассажира В. Г. Судакова. Он информирует автора письма и редакцию, что, как установлено проверкой, кассир Уфимского городского агентства воздушных сообщений Н. Н. Соловей проявила формализм и неуважительно отнеслась к пассажирам. Ей объявлен выговор, и она лишена премии. В. Г. Судакову принесены извинения.

15

ТВОРЦЫ ХОРОШЕГО НАСТРОЕНИЯ

Высокий профессионализм, радушие и доброжелательность к авиапассажирам отличают в работе начальника смены службы организации перевозок Ижевского аэропорта Л. Животченя.



16

ЕЙ ГОВОРЯТ СПАСИБО

При знакомстве с начальником смены службы организации перевозок Ижевского аэропорта Ларисой Аркадьевной Животченя сразу же бросилась в глаза ее добрая, располагающая к откровенно улыбке. Доброжелательность, неподдельный интерес к людям, внимательность к собеседнику не остаются незамеченными и авиапассажирами. Я обратил внимание, что из должностных лиц, одетых в форму Аэрофлота, пассажиры, чтобы спросить о чем-то, выбирают часто Ларису Аркадьевну.

При этом вопросы, с которыми к ней обращались, были самыми разными. Нередко и такими, что не входили в ее компетенцию. Казалось бы, чего проще — пошли человека к тому, кто обязан решить ту или иную его просьбу, и дело с концом. Но Лариса Аркадьевна внимательно выслушивала каждого и, немного подумав, давала исчерпывающий ответ.

— Где вы только берете терпение и силы, чтобы к каждому отнестись с участием? — удивлялся я.

— Да как же иначе-то к людям относиться, — отвечала она. — Равнодушие нашей работе противопоказано.

В том, что это не просто красивые слова, а ее жизненная позиция, я убедился, как говорится, на практике.

В кабинет вошла молодая расстроенная мама с плачущим грудным ребенком.

— Почему в аэровокзале не работает комната матери и ребенка, где мне покормить девочку? — спросила она.

— Присядьте, — вежливо, мягко улыбаясь, успокоила ее Лариса Аркадьевна. — Сейчас мы выясним, в чем дело — комната должна быть открытой.

Начальник смены набрала номер телефона, что-то выяснила и сказала расстроенной пассажирке:

— Дежурная ждет вас в комнате матери и ребенка, она на минутку отлучалась. Пожалуйста, поднимитесь на второй этаж и отдохайте до отправления рейса.

К Ларисе Аркадьевне буквально врываются два сердитых посетителя.

— Где тут у вас можно увидеть начальника? Что это за безобразие: мы по-

стоянно отправляем груз с радиозавода в Ташкент и никогда такой мороки не было. А тут к тому же еще заставляю за него доплачивать... Вот наши документы.

— Пожалуйста, спокойнее, — мягко останавливает она разгневанных мужчин. — Не волнуйтесь, сейчас разберемся.

Затем берет документы, просит посетителей немного подождать и выходит из кабинета.

— Действительно, вы правы, — говорит, вернувшись в кабинет, Лариса Аркадьевна, — документы у вас в полном порядке. Все улажено. Идите и оформляйте свой груз. Желаю вам счастливой дороги.

Вижу, что мужчинам неудобно за свое поведение и они поспешно уходят.

Вскоре в дверях появляется женщина с заплаканным лицом и уже с порога начинает излагать свою просьбу. Летит она с похорон. Билетов в кассе нет. А ей обязательно завтра нужно быть на работе.

И вновь крутится диск телефона. — Людочка, скажи, пожалуйста, как там у нас с загрузкой на Куйбышев? Можем ли мы отправить еще одного пассажира?

Телефон некоторое время молчит. Но вскоре оживает:

— Лариса Аркадьевна, одного отправить сможем.

— Вот и решился ваш вопрос. Пожалуйста, не расстраивайтесь, — успокоила женщину начальник смены. — Сейчас вместе с вами подойду к кассе и помогу оформить билет.

А мне вдруг вспомнилось письмо молодых работников службы организации перевозок из того же Куйбышева, которое заканчивалось такими словами: «Вы призываете, чтобы мы приходили на работу, как на праздник и улыбались каждому пассажиру. Да за смену так издержаться, что не до улыбок».

И я спросил у Ларисы Аркадьевны: — Откройте секрет, как вам удается в течение всей смены оставаться приветливой и улыбчивой? Откуда такое умение — не дать разгореться даже маленькому конфликту, любому недоразумению?

— Это моя профессиональная тайна, — с улыбкой отвечает она. И тут же добавляет серьезно:

— А если честно, то нужно просто любить свою работу.

Лариса Аркадьевна, слегка задумавшись, излагает свое профессиональное кредо.

Вот, к примеру, входит в кабинет человек. У него какие-то неприятности. Сразу же поставь себя на его место. Как бы ты хотела, чтобы разговаривали с тобой? Каким тоном? Вот теперь и говори.

И еще — на работе стараюсь быть «хозяйкой своего дома». Ведь как хозяйка встречает гостей? Радостно открывает дверь, с улыбкой приглашает войти. Если у человека неприятности и он пришел к вам за помощью — улыбнитесь ему, успокойте. Резберитесь, в чем дело. Нет такого случая, такой ситуации, чтобы невозможно было помочь. Из любого положения есть выход. Надо быть только

профессионалом в своей работе. Многие забывают об этом. А зря. Отсюда и беда, и неудовлетворенность.

Как я пришла к своей профессии? У моей подруги в аэропорту работал отец. Мы часто ездили к нему. Нам очень нравились самолеты. Но мы не собирались идти в летчицы, нам хотелось работать с пассажирами. В январе 1965 года пришла в аэропорт. Приняли меня дежурной справочного бюро. Поначалу слез было — море. Не ответишь быстро пассажиру и начинается: «Посадили тут детский сад!» А мне так хотелось выглядеть взрослой.

В то время аэропорт был маленький. Начальником отдела перевозок работал Федор Алексеевич Ключин, душевный, отзывчивый человек. Охотно учил нас всему, терпеливо объяснял, как нужно работать с пассажирами.

В девятнадцать лет меня назначили диспетчером пассажирских перевозок. Службу понимаете, коллектив подобрался молодой, энергии хоть отбавляй, при разговоре с пассажиром девчонки в жарман за словом не лезли. Пассажир тебе слово, а ты ему десять. Так Федор Алексеевич встанет за спиной пассажира и показывает: прикуси, мол, язычок. А пассажиры — они разные бывают. Тут недавно во время задержки рейса такое выслушала от одного недовольного, что не знала, куда деться от стыда. Отчитывал меня как девчонку, да еще в присутствии начальника. А самому лет двадцать пять. Выдержала, и только когда пришла в кабинет, не смогла сдержать слез от несправедливых упреков.

Десять лет назад стала работать начальником смены, — продолжала свой рассказ Лариса Аркадьевна. — Должность хлопотливая, трудная. Наверное, не потянула, если б не коллектив. Народ в смене подобрался замечательный. Вот, например, диспетчер грузового склада Людмила Борисовна Малыгина. Человек она серьезный, ответственный. Летала несколько лет бортпроводником в Якутском управлении, затем пришла к нам. Закончила Ленинградское авиационно-техническое училище. Много добрых слов можно сказать о старшем каскаре Татьяне Евгеньевне Дюндик, диспетчере Валентине Ильиничне Кулагиной. Совсем недавно дежурной по досмотру стала работать ее дочь Таня. Способная, толковая девушка, спортсменка, кандидат в мастера спорта по гимнастике.

Тепло отзываются о Ларисе Аркадьевне Животченя не только ее подруги по работе, но и начальник службы Николай Смирidonович Курлыков, секретарь парткома авиапредприятия Александр Васильевич Тарасов, заместитель командира по политической части Анатолий Васильевич Бессолов и многие другие. Ведь именно такими мастерами своего дела, как Лариса Аркадьевна, гордится Аэрофлот.

В. ЛАМЗУТОВ,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

Фото автора.

г. Ижевск.

КОМСОМОЛЬСКИЕ БУДНИ

ЭКИПАЖ

Не за горами весна. Ее с нетерпением ждут поля Смоленщины — веселого рокота тракторов, первой борозды, легкой поступи сеялок. Но с еще большим нетерпением ожидают ее труженики агропрома области, а вместе с ними и экипажи сельскохозяйственной авиации. Ведь ежегодно в области с воздуха обрабатывается свыше шестисот тысяч гектаров колхозных угодий. Вот и нынешней весной авиаторы только за четыре месяца должны внести подкормку на двухстах тысячах гектаров.

Каждую страду над полями Смоленщины отлично трудятся комсомольско-молодежные экипажи самолетов Ан-2.

— Их всего одиннадцать, — рассказывает секретарь комитета ВЛКСМ авиапредприятия Валентина Колешко. — У многих за плечами приличный производственный стаж, а вот лидирует экипаж, созданный лишь чуть больше года назад, — командира Александра Вебера.

Да, А. Вебер и его второй пилот А. Чернов сразу же заявили о себе, что называется, в полный голос. В минувшем сезоне они обработали с отличным качеством почти тридцать тысяч гектаров сельскохозяйственных угодий.

— Ребята работают очень стабильно, — делится помощник командира летного подразделения И. Корнилов, — не уступая, например, опытному экипажу, где командиром Алексей Константинович Иванов. А это настоящий мастер своего дела.

Так что же отличает молодых пилотов, выпускников Сасовского летного училища, чем можно объяснить их трудовые успехи? Это прежде всего добросовестность и целеустремленность в достижении поставленной задачи.

— И это не может не вызывать уважения, — добавляет секретарь комитета ВЛКСМ.

Свои лучшие профессиональные качества начинающий командир «унаследовал» от наставника Александра Васильевича Зотова, отличного специалиста. Многие смоленские пилоты до сих пор помнят экстремальную ситуацию, когда А. Зотов проявил завидную выдержку, собранность, высокое мастерство, за что был поощрен руководством управления.

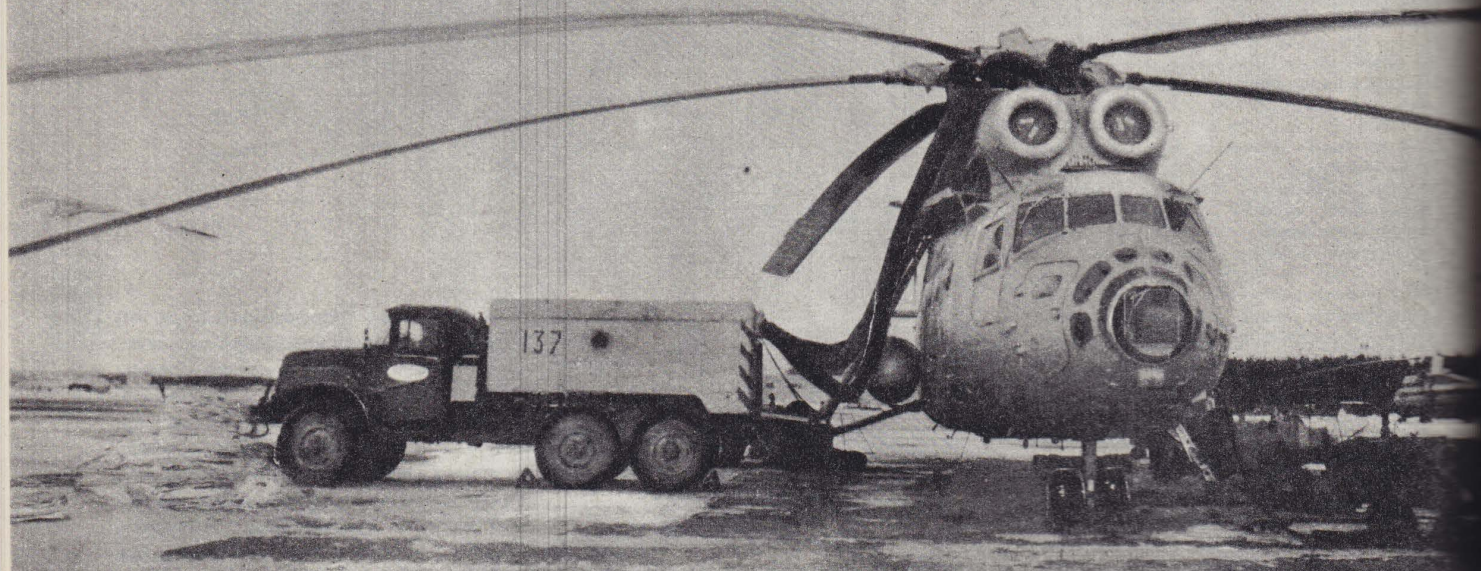
...Мы прилетели на оперативный аэродром совхоза «Стригино» Починковского района области в обед, когда экипаж отдыхал. Беседовали недолго, и невольно подумалось: только открытые, прямые люди могут за такое короткое время так расположить к себе. Ребята ни разу в разговоре не пожаловались на условия проживания, организацию отдыха вдали от базы, хотя проблем тут много. Речь шла в основном о том, как повысить отдачу от работы молодых «воздушных хлеборобов», как сделать, чтобы не чувствовали они оторванность от комсомольской организации.

— На наш взгляд, — делится А. Вебер, — необходимо наладить тесные контакты с комсомолом хозяйств областного агропромышленного комплекса, который бы взял шефство над комсомольско-молодежными экипажами сельхозавиации. Сельские комсомольцы могут и должны привлекать авиаторов к своим мероприятиям. И им, и нам проще будет решать многие вопросы.

Что и говорить, приятно было познакомиться с этими парнями, искренне любящими свое дело, неравнодушными. К слову, не так давно А. Вебера коллеги по работе избрали депутатом районного Совета народных депутатов. Уверен, оказанное доверие молодой командир оправдает сполна.

А. ЕГОРОВ,
помощник начальника
политотдела Управления
гражданской авиации центральных районов
по работе с комсомольцами
и молодежью

г. Смоленск.



ИНИЦИАТИВЕ НУЖЕН ПРОСТОТ

ЛОМКА СТАРЫХ СХЕМ
В УПРАВЛЕНИИ ЭКОНОМИКОЙ —
ПРОЦЕСС ДАЛЕКО НЕ ПРОСТОЙ.
ПОЭТОМУ БОЛЬШОЙ ИНТЕРЕС
ПРЕДСТАВЛЯЕТ ОПЫТ КОЛЛЕКТИВОВ,
КОТОРЫЕ ЕЩЕ ГОД НАЗАД ПЕРЕШЛИ
НА РАБОТУ ПО-НОВОМУ.
КОМУ УПРАВЛЕНИЕ —
В ЧИСЛЕ ЭТИХ КОЛЛЕКТИВОВ.
НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ О. ЧЕРНОВ
РАССКАЗЫВАЕТ, КАК ОСУЩЕСТВЛЯЛАСЬ
ПЕРЕСТРОЙКА ХОЗЯЙСТВЕННОГО МЕХАНИЗМА,
КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ ВСТАВАЛИ
ПЕРЕД КОЛЛЕКТИВОМ,
ЧТО БЫЛО ПРЕДПРИНЯТО ДЛЯ ИХ РЕШЕНИЯ.



ОПЫТ И ПРАКТИКА

Несколько слов о нашем управлении. В его составе четыре эксплуатационных авиационных предприятия, располагающих десятками классифицированных аэропортов местных воздушных линий и оперативных площадок. Одно из предприятий — Сыктывкарское — выполняет транспортные полеты, три остальных — Ухтинское, Печорское и Воркутинское — в основном обслуживают народное хозяйство республики. Отсюда специфика нашего производства — более 60 процентов объема работ составляет применение авиации в народном хозяйстве.

Конечно, мы основательно готовились к переходу на новые условия хозяйствования. Тщательно изучили будущие показатели результатов хозяйственной деятельности, определили (с учетом особенностей и характера выполняемых работ) и довели до каждого авиапредприятия задания пятилетних и годовых планов экономического развития, дифференцированные нормативы прироста фондов заработной платы, материального стимулирования, социально-культурных мероприятий, жилищного строительства, а главное — наметили, как повысить заинтересованность работников в высококачественном труде, наращивании эффективности производства.

Казалось бы, предусмотрели все, но проведенная в апреле комиссией Политического управления гражданской авиации проверка выявила серьезные недостатки и упущения в организаторской и воспитательной работе. Эти недочеты превратились в тормоз на пути к перестройке, а причиной их стал формализм, от которого мы не смогли до конца избавиться. Не сумели довести до каждого авиатора принципы, сущность и преимущества нового хозяйственного механизма, определить роль и место каждого при работе в новых условиях. Пришлось повторно, разумеется, с учетом допущенных ранее ошибок, во всех коллективах организовать изучение по программам экономического всеобуча основных положений новой системы хозяйствования применительно к особенностям нашего производства.

Скажу сразу: 1987 год, несмотря на все сложности переходного периода, был удачным для нашего коллектива. Использование новых мощных экономических рычагов позволило успешно выполнить плановые задания, увеличить объемы производства, повысить производительность труда, эффективность использования основных фондов, снизить себестоимость перевозок, получить немалую прибыль. Очень быстро научились находить резервы производства и, главное, ставить их на службу экономике авиапредприятия, всего управления в целом.

Но путь к успеху был нелегким. Буквально с первых дней работы по-новому встали различные большие и малые проблемы. Решать их приходилось чаще всего самим. Не всегда находили сразу правильные решения. Столкнулись, например, мы с тем, что некоторые руководители авиапредприятий растерялись,

когда перед ними открылась возможность широко проявить самостоятельность, хозяйскую сметку и деловитость. Особенно терялись они в вопросах, касающихся материального стимулирования труда авиаторов. Нужно было учить людей не бояться принимать решения без оглядки на вышестоящие инстанции.


Скоро мы поняли, что внедрение новой системы хозяйствования в различных авиапредприятиях не терпит шаблона. Каждое производство требует индивидуального подхода, учета его особенностей. В связи с этим хотелось бы подробнее рассказать о том, как приживалась система в некоторых службах наших предприятий.

Инженерно-авиационная служба. Ее работа в новых условиях сразу же поставила задачу найти пути увеличения заинтересованности коллектива в конечном результате работы. Прежде всего определили, что можно принять за конечный результат. Это исправное и своевременно подготовленное к вылету воздушное судно. Для нашего управления характерно разнообразие авиационной техники. Это потребовало и дифференциации в организации процесса ее технического обслуживания. Поэтому, преследуя одну и ту же цель, АТБ того или иного предприятия идет к ней по-своему, используя разнообразные рычаги.

К примеру, в АТБ Сыктывкарского авиапредприятия для цеха периодического техобслуживания транспортных самолетов за основу в премировании технического состава взято количество обслуженных и переданных на перрон самолетов. Теперь коллектив цеха заинтересован в сокращении непроизводительных простоев авиационной техники на техническом обслуживании, в реализации плана полетов за счет своевременной подготовки самолетов. В Ухтинской же АТБ для оценки влияния службы на конечный результат работы всего авиапредприятия, специализирующегося на работах ПАНХ, принят показатель «налет часов, отнесенный к простоям воздушного судна на техобслуживании».

Но ни один из этих показателей не свободен от недостатков. Например, в сложившейся ныне у нас ситуации очень трудоемки работы по обеспечению хранения, консервации и переконсервации авиационной техники, по тем или иным причинам снятой с эксплуатации. Мобилизовав инженерно-авиационную службу на конечный результат работы авиапредприятия, мы в какой-то степени превратили во второстепенную работу по обслуживанию воздушных судов, непригодных к полетам сегодня или завтра. А ведь, не обеспечив своевременного выполнения работ по хранению или консервации, нельзя рассчитывать на оперативный ввод этих судов в строй, когда будут приняты решения о продлении их ресурса или срока службы.

Есть и другие противоречия в деятельности инженерно-авиационной службы. Над их анализом работают компетентные специалисты инженерно-авиацион-



Хорошо понимаю чувства, которые испытывают работники предприятий гражданской авиации, переходящих на новые условия хозяйствования. Ровно год назад наше управление точно так же оказалось «на крутом повороте», лицом к лицу с необходимостью кардинальных перемен во всех сферах производства.

Полеты на Крайнем Севере, в условиях низких температур требуют особенно тщательной подготовки авиационной техники. Вот почему так внимательно обслуживается вертолет Ми-6 Ухтинского авиапредприятия, прежде чем отправиться в трудный рейс.

«Каждому полету — высокую производительность!» — этот девиз стал обязательным для экипажа самолета Як-40 Ухтинского авиапредприятия, в котором летает один из лучших молодых вторых пилотов Р. Марданов.

Фото А. АНУФРИЕНКО.

ной и экономических служб управления. В частности, детально прорабатывается вопрос кооперированного метода использования самолетов и вертолетов на работах ПАНХ между авиапредприятиями внутри управления.

Для службы организации перевозок в период подготовительной и начальной работы в новых условиях хозяйствования основной задачей стал поиск резервов улучшения качества обслуживания населения. Прежде всего усилили контроль загрузки воздушных судов, провели расчет уровня механизации процесса обслуживания пассажиров и обработки грузов, аттестацию рабочих мест.

В центральном агентстве воздушных сообщений было признано целесообразным пересмотреть нормативы выработки, ввести положение о надбавках за высокие достижения в труде, расширить совмещение профессий (диспетчер группы резервирования — кассир, телеграфист — диспетчер группы резервирования), организовать работу части кассиров по совместительству.

А вот авиаторы, обслуживающие народное хозяйство, работа в новых условиях, особенно остро ощутили те негативные моменты, которые до сих пор существуют в их взаимоотношениях с заказчиками. По их мнению, действующая система тарифов на транспортно-связные работы и расчетов на них нуждается в совершенствовании. Необходимо устранить противоречие, которое вносит использование этой системы между авиапредприятиями и хозяйствами: для авиаторов при существующих тарифах наиболее рентабельны полеты на небольшие расстояния при максимальной загрузке, а заказчикам дешевле обходятся полеты «на дальность». Кроме того, в системе не предусмотрено стимулирование эффективного использования грузоподъемности судов. Нужно также включать в договоры на авиационное обслуживание условия, предусматривающие штрафные санкции за недоиспользование заказчиками предельной загрузки самолетов и вертолетов. Это повысит ответственность хозяйственников за выполнение договорных обязательств по объемам авиационных перевозок. Считаем целесообразным также уменьшить плату за тонну отправок и увеличить километровый тариф. Это повысит заинтересованность заказчика в строительстве площадок и подбаз.

На наш взгляд, повысить достоверность данных о потребности в транспортно-связных и специальных работах авиации позволит разработка положения о долгосрочном, допустим, пятилетнем, договоре с заказчиками.

В числе основного показателя для летного состава был введен показатель «затраты на рубль доходов авиационных работ», который наряду с показателем «пассажирооборот» является важнейшим критерием оценки деятельности летных подразделений. В числе основных показателей для летных подразделений ПАНХ введен показатель «доходы от ПАНХ». Для подразделений транспортной авиации с целью контроля за расходами авиационного топлива сохранен показатель удельного расхода топлива на единицу транспортной продукции.

Чтобы упорядочить оплату труда летного состава и повысить эффективность

использования воздушных судов, мы ввели километровую оплату труда за транспортно-связные полеты, которые выполняются по союзным и местным (I и II категории) воздушным линиям, а также по установленным маршрутам с протяженностью свыше 200 километров для вертолетов Ми-6, Ми-8, Ми-2, Ми-4, самолетов Ан-2 и свыше 150 километров для самолетов Ан-28. Для полетов по установленным маршрутам на меньшие расстояния установлена почасовая оплата, что исключает спешку при выполнении предполетных маневров, связанных с подбором, осмотром площадок с воздуха и посадкой воздушных судов. Основным же направлением деятельности летной службы в новых условиях хозяйствования по-прежнему осталось обеспечение высокого уровня организации летной работы, безопасности полетов.

В новых условиях хозяйствования остро встала и такая проблема, как правильное использование заработанных трудовыми коллективами средств для решения социальных вопросов. В нынешней пятилетке мы должны построить хозяйственным способом за счет накопленных средств более тридцати тысяч квадратных метров жилья. Первый год работы по-новому показал, что эта задача нам по плечу. Должны справиться и с планами развития производства, технического перевооружения. Но нужно отметить, что пока и в этих вопросах есть неясности и недоработки. Так, в планах и проектах на техническое перевооружение есть противоречие между фактической реальностью планируемых объектов, их соответствием техническому прогрессу и финансовыми возможностями предприятия. Кроме этого, отдельные вопросы организации и обеспечения строительства хозяйственным способом управлением невозможно решить без участия министерства. А между тем получилось так, что мы включили в план 1988 года строительство на собственные средства хозяйством ряда объектов, согласовали через местные органы Госснаба поставку материалов и оборудования, а потом неожиданно получили письмо из Управления капитального строительства министерства, в котором нам было предложено снять с плана и отозвать заявки из подразделений Госснаба СССР на будущий год в сумме 1140 тысяч рублей или исключить эти деньги из плана подрядных работ управления. Вот и выходит, что, накопив средства, мы не знаем, удастся ли их использовать.

В заключение хотелось бы рассказать о тех трудностях, которые возникли у нас и остаются нерешенными до сих пор.

Первая из них — отсутствие методики разработки норматива прироста фонда заработной платы на планируемый период. Методика должна позволять объективно и обоснованно учитывать напряженность использования трудовых ресурсов в каждом предприятии. Пока этого нет, что приводит к несопоставимости прироста фонда с реальной необходимостью его увеличения. Например, нашему управлению установлены нормативы прироста фонда заработной платы 0,57 процента на каждый процент роста доходов, что обеспечивает его увеличение лишь на 12,8 копейки на рубль доходов, тогда как фактический уровень затрат фонда заработной платы на один рубль дохо-

дов (в сопоставимых ценах) составляет по управлению 22,22 копейки.

Кроме того, не совсем объективно установленный норматив прироста фонда заработной платы (а также планирование этого показателя от достигнутого уровня в 1985 году) привели к тому, что те коллективы, которые брали на себя наибольшую нагрузку, ежегодно наращивали темпы роста объемов перевозок за счет повышения производительности труда, оказались в более жестких условиях, чем те, кто работал хуже.

Требуется также предусмотреть установление норматива прироста фонда заработной платы не за проценты прироста или снижения объема работ, а на единицу прироста продукции (доходов). Это исключит необъективность при планировании объемов работ, которая неизбежна при отсчете «от достигнутого» и особенно ощутима при малых величинах.

Прирост фонда заработной платы за достигнутые результаты работы не увязан с конечными результатами деятельности предприятия, и поэтому нередко образовавшийся и неиспользованный в текущем году дополнительный фонд заработной платы авиапредприятием утрачивается — использовать его в следующем году невозможно, так как этот вид выплат не связан со сметой расходов в новом году. Поэтому, на наш взгляд, целесообразно дополнительный прирост фонда заработной платы относить на эксплуатационные расходы текущего года, независимо от времени использования этого фонда.

Усложняет работу несопоставимость нормативной базы при определении прироста фондов социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. Так, за базу отсчета по темпам роста производительности труда был взят фактический уровень этого показателя в 1985 году, а за базу фондов социально-культурных мероприятий — его плановая величина. Такое несоответствие баз формирования этих фондов обходится нашему управлению ежегодно в 170 тысяч рублей.

Новые условия хозяйствования открыли простор инициативе, хозяйственной самостоятельности. И если вначале этот простор казался необъятным, то к концу года мы увидели и стесняющие нас рамки. Например, считаем, что большую пользу делу принесло бы расширение прав авиапредприятий в использовании средств фонда развития производства, науки и техники на укрепление материальной базы для организации и развития новых услуг населению. Нужно ускорить и решение вопроса о порядке и условиях организации работ по совместительству на одном предприятии. У нас есть желающие совместить свою основную работу с другой, тоже нужной для предприятия деятельностью. Казалось бы, наличие обоюдной заинтересованности, обоюдная выгода, но все упирается в отсутствие документов, соответствующих действующему законодательству о труде.

За год работы мы убедились в преимуществах нового хозяйственного механизма. Но для того, чтобы он «заработал» в полную силу, нужно преодолеть ряд серьезных препятствий, которые сковывают нашу инициативу и которые мешают успешному продвижению вперед.

Г. Сыктывкар.

ДИРИЖЕРАМ НЕБА



НЕТ ПРЕДЕЛОВ МАСТЕРСТВУ

В Ленинграде на базе Академии гражданской авиации прошел конкурс профессионального мастерства диспетчеров служб управления воздушным движением. В нем участвовали в основном диспетчеры УВД первого и второго класса, закончившие академию, Рижское летно-техническое и другие учебные заведения гражданской авиации. Средний возраст участников составлял 26,5 лет. Стаж работы: до трех лет — 22 процента, от трех до пяти — 20 процентов и более пяти лет — 58 процентов авиаспециалистов.

В программу конкурса входила защита рефератов с анализом требований документов, регламентирующих УВД, вопросов перевода служб движения авиапредприятий на новые условия хозяйствования и др. Кроме того, участники состязания проходили практическую проверку на диспетчерских тренажерах, решали сложные профессиональные задачи по управлению воздушным движением.

По итогам прошедших ранее первых двух туров к финальному третьему туру были допущены тринадцать участников конкурса. В результате окончательного состязания призовые места распределились следующим образом.

Первое место — С. А. Назаров, диспетчер второго класса (Московский центр АУВД). Второе место — И. В. Нуждин, диспетчер второго класса (служба движения аэропорта Воронеж).

Третье место — В. Т. Заляутдинов, диспетчер первого класса (служба движения аэропорта Быково).

Обладатели призовых мест награждены Дипломами Министерства, Политического управления гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников с вручением почетного знака ЦК ВЛКСМ и присвоением звания «Мастер золотые руки».

Конкурс стал для всех его участников ступенью на пути дальнейшего совершенствования профессионального мастерства.

И. ЕВГЕНЬЕВ

г. Ленинград.

В целях дальнейшего повышения надежности управления воздушным движением, обеспечения высокой безопасности полетов приказом министра гражданской авиации с 1 мая 1988 года вводится в действие Положение о нагрудном значке «За безаварийное УВД». В начале прошлого года Центральное управление воздушным движением объявило конкурс на лучший эскиз значка. Откликнулись на него многие авиаторы. Наиболее удачным признан эскиз молодого специалиста УВД из Якутского авиапредприятия И. МОЧАЛОВА. Игорь Евгеньевич в 1982 году окончил Рижское летно-техническое училище гражданской авиации, успешно освоил обязанности диспетчера руления и старта, активно участвует в общественной работе.

ПОЛОЖЕНИЕ о нагрудном значке гражданской авиации «За безаварийное УВД»

1. Нагрудный значок «За безаварийное УВД» учрежден для поощрения специалистов службы движения за безупречную работу при управлении воздушным движением и обеспечении безопасности полетов.

2. Нагрудным значком «За безаварийное УВД» награждаются специалисты службы движения гражданской авиации СССР, осуществляющие управление воздушным движением, не имеющие случаев нарушения трудовой дисциплины, требований наставлений, инструкций, приказов МГА и других документов, регламентирующих работу диспетчерского состава.

К кандидатам на награждение нагрудным значком предъявляются следующие требования:

— не менее 5 лет работы в службе движения гражданской авиации по управлению воздушным движением;

— отсутствие за указанный период случаев нарушений трудовой дисциплины, правил УВД, приведших к авиационным происшествиям или предпосылкам к ним, и требований других документов, регламентирующих УВД;

— подготовленность к самостоятельной работе не менее чем с двух различных диспетчерских рабочих мест.

3. Нагрудный значок «За безаварийное УВД» изготавливается в одном варианте. В основании значка монтируются сменные планки с нанесенными на них цифрами, обозначающими срок безаварийной работы по УВД, за который произведено награждение. Планки соответствуют сроку безупречной работы при управлении воздушным движением в течение 5, 10, 15 лет и далее через каждые 5 лет.

4. Награждение за безаварийную работу нагрудным значком производится приказом начальника управления (производственного объединения, учебного заведения) гражданской авиации.

За последующую работу без нарушений, указанных в пункте 2, вручение сменных планок с соответствующей цифровой (10, 15, 25, 30 и т. д.) оформляется приказом командира (начальника) авиапредприятия.

5. Для представления специалистов службы движения к награждению нагрудным значком за соответствующий период на них оформляются производственные характеристики и справки об отсутствии случаев нарушений трудовой дисциплины и правил УВД, заверенные соответствующими начальниками.

6. Исчисление срока, дающего право на представление к награждению нагрудным значком «За безаварийное УВД», производится с момента издания приказа о допуске диспетчера к самостоятельной работе.

7. Вручение нагрудных значков и планок награжденным производится в торжественной обстановке. Лица, награжденные за безупречное управление воздушным движением в течение 15 лет, по решению администрации и комитета профсоюза авиаработников заносятся в Книгу почета предприятия.

8. Специалисты службы движения за совершение нарушений правил УВД, приведших к авиационному происшествию или предпосылкам к ним, и трудовой дисциплины, приказами соответствующих начальников (командиров) могут лишиться нагрудного значка «За безаварийное УВД».

9. Награжденным нагрудным значком «За безаварийное УВД» выдается удостоверение с указанием номера и даты приказа о награждении за подписью начальника управления (производственного объединения) ГА, издавшего приказ. Сведения о награде записываются в раздел 5 Книжки диспетчера службы движения. При вручении награжденному значком сменных планок в Книжке диспетчера делается запись с указанием номера и даты приказа о награждении за подписью командира (начальника) авиапредприятия.

10. Нагрудный значок гражданской авиации «За безаварийное УВД» носится на правой стороне груди.

11. При утере нагрудный значок, как правило, не восстанавливается. В исключительных случаях он может быть восстановлен решением соответствующего начальника, имеющего право награждения этим значком.

Сегодня полтавские авиаторы работают не только над полями Украины, но и в хозяйствах Урала, Западной Сибири, Казахстана и Поволжья, проводят дефолиацию хлопчатника в Узбекистане и Азербайджане. И всюду о них отзываются только самыми лестными словами. Да и не удивительно, ведь девяносто процентов пилотов авиапредприятия имеют первый класс, обладают большим опытом работы. Да и предприятие всегда «ходило» в передовых.

Но в 1986 году полтавчане вдруг «оплошали» — не выполнили план почти на двадцать процентов. В чем причина? Оказывается, здесь стали работать... честно. Не захотели больше полтавчане брать «приписанные рубли». Всем в авиапредприятии памятно то профсоюзное собрание. Проходило оно бурно, потому что речь шла о выполнении социалистических обязательств. Именно о выполнении на деле, а не на бумаге, как это, чего греха таить, раньше случалось. И разговор этот серьезный за-

ворону. Да и что удивительного: из года в год планировали «от достигнутого» и все было тихо и спокойно. А тут дутый план «лопнул», как мыльный пузырь. Зачастили в авиапредприятие проверяющие, ревизоры. Комиссия за комиссией. Почему, мол, план «не зробили»? А им вопрос навстречу: «Как же нереальный план выполнить, разве что только на бумаге?» Вопрос, конечно, риторический, и вместо ответа на него слышались слова оргвыводов: «Раз срываете план, значит, слабовата в авиапредприятии политико-воспитательная работа...»

Так проявился этот парадокс. Прежде люди состязались в приписках, а не в работе, а теперь, когда соревнование развернулось на деле, когда коллектив в полную силу проявил высокие моральные качества, винят его в незрелости.

Прошел год, и проигрешь в соревновании за 1986 год обернулся успехом в трудовом соперничестве за прошлый год. Начался он, правда, очень трудно:

Ни гектары обработанных с воздуха земель, ни налет часов такими показателями отнюдь не являются. Почему? Нормы внесения удобрений различные, потому трудно определить реальные затраты труда на обработку одного гектара, еще труднее сравнивать результаты работы экипажей. Например, применяя биологический метод борьбы с вредителями трихограммой, можно всего за час обработать триста гектаров. Получается огромная производительность, но что в ней толку для авиапредприятия, если за эту работу оно получит копейки. Да и пилоту налет часов важен — от него зависит и заработок, и отпуск, и пенсия. Так возникает противоречие между интересами пилота и интересами дела. Поэтому в Полтавском авиапредприятии избрали основным показателем в соревновании доходную ставку за один час работы. Иными словами, это прибыль, которую дает экипаж предприятия. Показатель этот был взят с дальним прицелом, потому что позволяет легче перейти на новые условия хозяйствования.

Соцсоревнование будет «работать» на деле, если тщательно отрегулировать его материальные рычаги — систему премирования победителей. Пока что премии присуждаются по итогам работы за квартал. Но три месяца — срок большой, особенно для пилотов АХР, которые вообще работают восемь месяцев в году. Значит, не только итоги трудового соперничества надо подводить ежемесячно, но и премировать лучших. Однако, если бы вопрос этот был лишь в компетенции профкома и администрации авиапредприятия, решился бы он просто. Беда в том, что слишком долго согласовывается он и «утрачивается» в республиканском комитете профсоюза авиароботников.

Экономия топлива — одно из обязательных условий социалистического соревнования. Но как можно говорить об экономии, если утвержденная норма расхода горючего на самолете Ан-2 совершенно не соответствует реальному его расходу. Так что придерживаться нормы в принципе невозможно. Остается одно: экономить горючее за счет сокращения количества тренировочных полетов.

Есть и еще одна проблема, над которой, правда, специалисты сейчас работают, — использование техники. На авиационных работах, как и в хлеборобском деле, день год кормит, это особенно важно. Борьба с вредителями сельского хозяйства требует работы на протяжении всего светлого времени суток. Значит, нужно думать о том, чтобы разрешить на АХР работать в две смены. Вот тогда и соцсоревнование «заиграет», станет действенным средством повышения качества работы летных экипажей сельхозавиации.

Вот такие проблемы волнуют полтавчан. Волнуют, потому что о повышении действенности трудового соперничества здесь думают не только члены профкома, но и сами его участники — пилоты, авиатехники. Потому что душой болеют люди за дело и хотят, чтобы шло оно лучше.

С. ЮРАКОВ,
журналист

г. Полтава.

22

БЕЗ ФОРМАЛИЗМА В СОРЕВНОВАНИИ

РУБЛЬ ЗАРАБОТАН ЧЕСТНО

вели пилоты, чей труд подчас оценивался, мягко говоря, не совсем объективно.

Руководство авиапредприятия забеспокоилось. Ведь если покочим с приписками, заработки упадут, премий лишимся. Признаться, кое у кого даже была мысляшка: «А не пожалуют ли люди об этом разговоре, не примутся ли приписывать пуще прежнего, чтоб потерянное вернуть?» Но собрание постановило: работать честно, без очковтирательства! А еще пилоты поставили руководству условие: «Мы-то будем работать на совесть, но и вы, дескать, позаботьтесь, чтобы улучшить организацию труда, помогите нам в домашних проблемах».

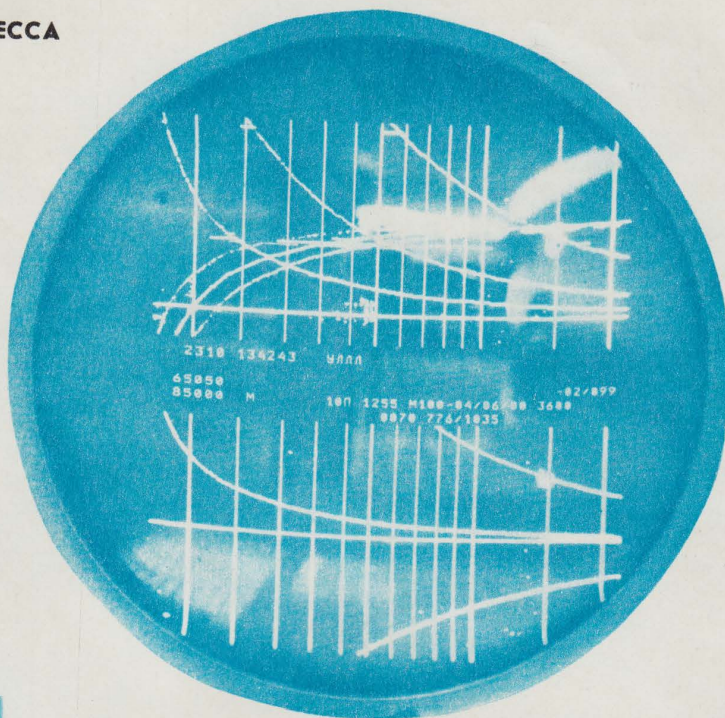
Контроль за налетом часов пилоты наладили сами. Если узнают, что какой-нибудь экипаж за день налетал больше пяти часов, сразу же к нему за тридевять земель на личной автомашине. «Мы, — говорят, — к тебе с товарищеской комиссией. А ну, поделись «передовым опытом...» Что же, товарищеский спрос посерьезнее командирского будет.

Трудно пришлось полтавчанам: план горел, что называется, синим пламенем. В Украинском управлении гражданской авиации смотрели на Полтавское авиапредприятие как на вдруг побелевшую

весна припозднилась. Уже к апрелю стало ясно: план первого квартала летное подразделение не выполнит. Профсоюзный комитет срочно принял решение: объявить специальное соревнование для наверстывания упущенного. Общее собрание коллектива решение поддержало. Были разработаны условия, выделены премии для победителей, проведены беседы со всеми экипажами. Постарались в профкоме решить и житейские проблемы пилотов: кому угля привезли, кому ребенка в детсад устроили. Уже к первым числам октября подразделение выполнило годовую план! А успех стал возможен именно благодаря работе без приписок, благодаря атмосфере высокой нравственной требовательности, утвердившейся в коллективе. Недавно в торжественной обстановке пилоты летного подразделения, возглавляемого А. Придаком, принимали искренние поздравления от товарищей. Они заняли первое место. На высоте оказались и ветераны авиапредприятия — командиры самолетов Ан-2 В. Лебедюк и Г. Павлушко, и молодые пилоты А. Костюк и Т. Нечитайло.

Как только ожило и разгорелось соцсоревнование, сразу высветилось несовершенство его отдельных положений. Вот первое противоречие: для неформальной организации соревнования нужен объективный показатель работы каждого.

Т. АНОДИНА,
начальник НЭЦ АУВД,
доктор технических наук;
В. МОКШАНОВ,
начальник отделения,
кандидат технических наук;
О. НАЗИМОВ,
начальник сектора



СИСТЕМА

СПЕКТР

Одним из условий обеспечения безопасности, регулярности и экономичности авиационных перевозок служит совершенствование системы управления воздушным движением, в частности, широкое использование автоматизированных систем управления (АС УВД). В нашей стране разработан ряд подобных систем. За последнее десятилетие внедрено одиннадцать аэродромных АС УВД «Старт», три аэроузловых и одна районная АС УВД комплекса «Теркас», районная АС УВД «Трасса», идут испытания новой районной системы. Вот уже более двенадцати лет работает первая отечественная АС УВД «Старт» в аэропорту Пулково. Эта система впервые в нашей стране на практике показала те преимущества, которые дает автоматизация управления воздушным движением. В частности, внедрение системы позволило

снизить нагрузку диспетчерского состава в среднем на 35—40 процентов, повысить пропускную способность воздушного пространства района аэродрома в среднем на 25—30 процентов, сократить численность диспетчерского состава в среднем на одну пятую. Повысилась безопасность воздушного движения в районах аэродромов с высокой интенсивностью полетов — за весь период эксплуатации систем «Старт» не было опасных сближений воздушных судов. Автоматизация управления воздушным движением позволяет также экономить авиатопливо.

В 1986 году в аэропорту Пулково успешно завершены государственные испытания опытного образца аэродромной (аэроузловой) автоматизированной системы управления воздушным движением с повышенным уровнем автоматизации процессов УВД — «Спектр» (в период

разработки она носила название «Старт-2»).

Система предназначена для сбора, обработки и отображения на рабочих местах диспетчеров информации о воздушной обстановке (радиолокационной и плановой) и метеоинформации. Она обслуживает воздушное пространство до 12 километров по вертикали, площадью до 160 тысяч километров. «Спектр» — эффективное средство для повышения оперативных возможностей диспетчерского состава при управлении воздушным движением. Это в свою очередь ведет к повышению безопасности полетов и увеличению пропускной способности районов аэродромов (аэроузлов). Новая система позволяет осуществлять автоматизированное УВД на всех этапах полета воздушных судов в воздушном пространстве аэроузла, включая посадку, взлет и частично руление. Она значительно отлич-

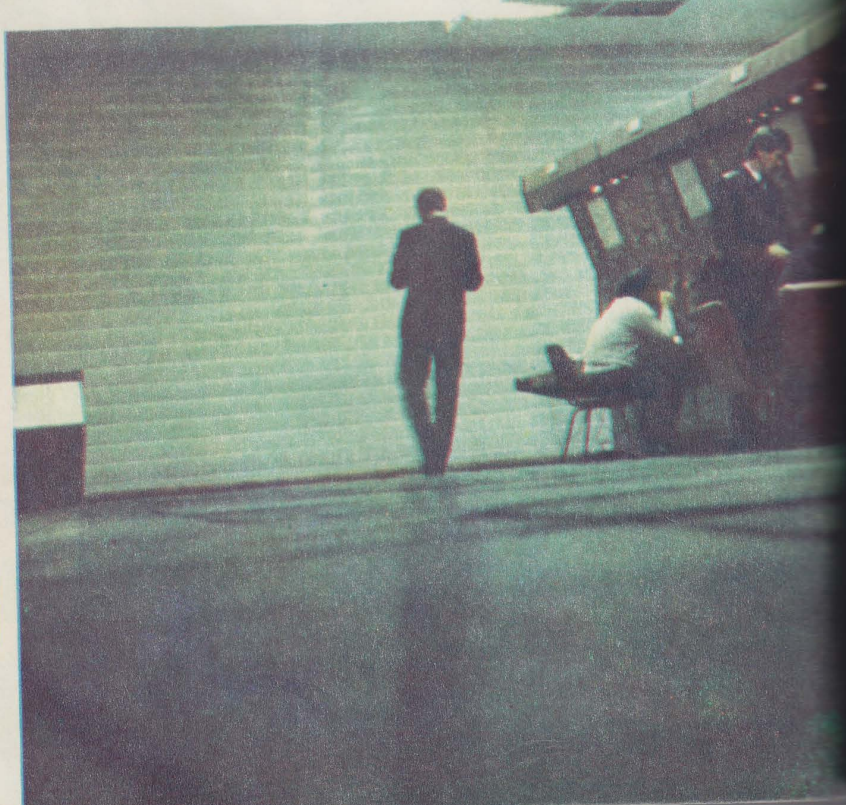


НА СНИМКАХ:

До ста самолетов
могут одновременно находиться в поле зрения
воздушных регулировщиков.

Диспетчерский зал
автоматизированной системы УВД «Спектр».

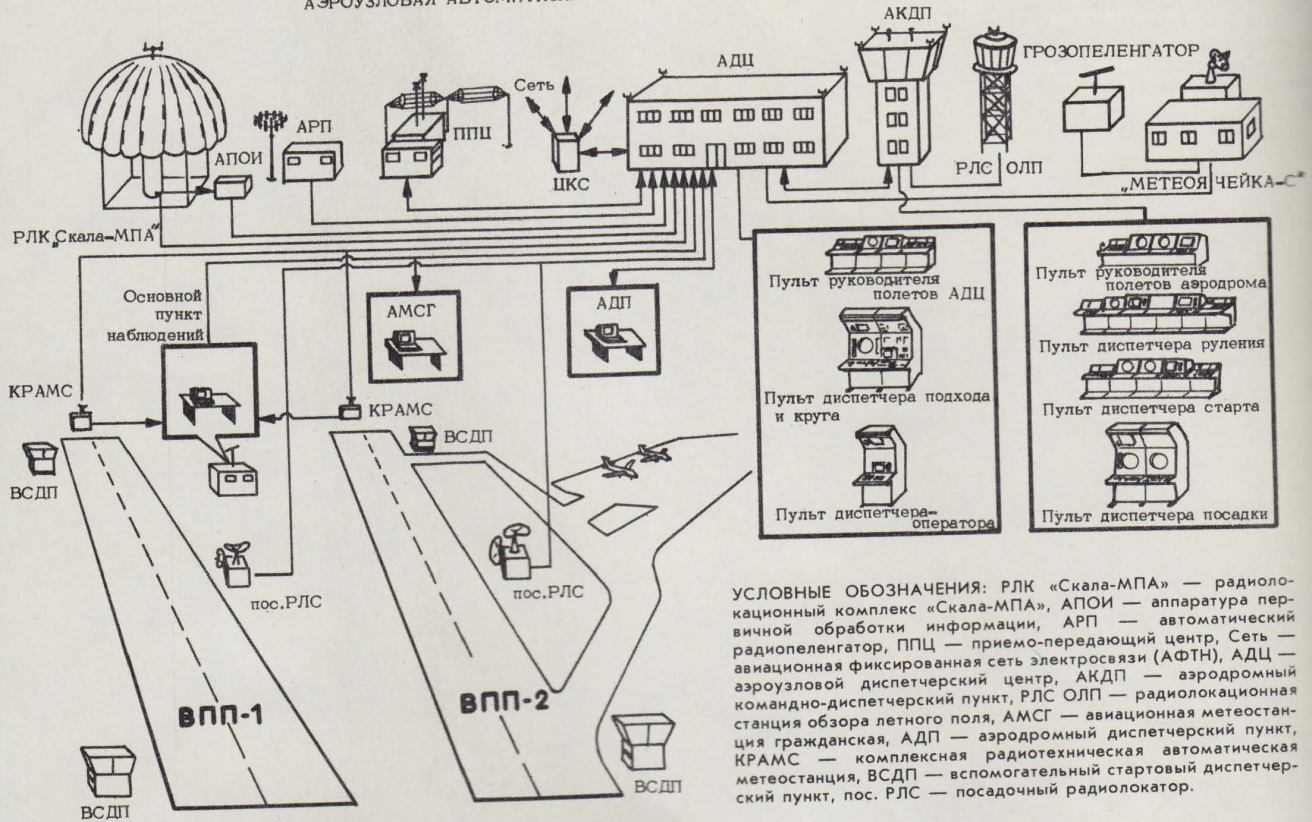
Фото А. АНУФРИЕНКО.



Аэроузловая автоматизированная система управления воздушным движением «Спектр» позволяет существенно расширить оперативные возможности диспетчеров УВД. Ее применение повышает безопасность полетов, увеличивает пропускную способность воздушного пространства. «Спектр» обеспечивает автоматизированное управление движением самолетов на всех этапах полета в районе аэроузла, включая посадку, взлет и частично руление. Для этого ведется сбор, обработка и отображение на рабочих местах диспетчеров полной информации о воздушной обстановке, планах полетов, метеорологических условиях.



АЭРОУЗЛОВАЯ АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА «СПЕКТР»



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ: РЛК «Скала-МПА» — радиолокационный комплекс «Скала-МПА», АПОИ — аппаратура первичной обработки информации, АРП — автоматический радиопеленгатор, ППЦ — приемо-передающий центр, Сеть — авиационная фиксированная сеть электросвязи (АФТН), АДЦ — аэроузловой диспетчерский пункт, АКДП — аэродромный командно-диспетчерский пункт, РЛС ОЛП — радиолокационная станция обзора летного поля, АМСГ — авиационная метеостанция гражданской, АДП — аэродромный диспетчерский пункт, КРАМС — комплексная радиотехническая автоматическая метеостанция, ВСДП — вспомогательный стартовый диспетчерский пункт, пос. РЛС — посадочный радиолокатор.

чается от своей предшественницы АС УВД «Старт» более совершенной и полной обработкой радиолокационной информации, наличием подсистемы обработки планов полетов и метеоинформации, существенно превосходит «Старт» по инструментальной емкости и объему решаемых задач. «Спектр» построен на современной элементной базе и совершенной вычислительной технике с применением прогрессивной технологии.

В функции «Спектра» входит сбор и обработка данных: координатной информации о действительном местонахождении воздушных судов (по сигналам первичных и вторичных радиолокационных станций, причем информация от обоих радиолокаторов объединяется); информации о планах полетов; информации, поступающей с рабочих мест диспетчеров подхода, круга, руководителя полетов аэроузловой диспетчерского центра, а также диспетчеров старта, руления, посадки аэродромного командно-диспетчерского пункта трех аэродромов аэроузла. Кроме того, ведется прием, обработка и передача информации, циркулирующей в авиационной фиксированной сети электросвязи (плановой и метеорологической); автоматически рассчитываются и печатаются элементы планов полетов (так на-

зываемые «стрипы»); обрабатывается и отображается информация о фактической и прогнозируемой погоде, об очагах опасных метеорологических явлений; отображаются данные об ограничениях воздушного пространства. В системе «Спектр» предусмотрены идентификация координат воздушного судна с помощью автоматического радиопеленгатора, документирование и воспроизведение информации о воздушной обстановке, а также речевой информации, передаваемой по внутренним и внешним каналам связи, тренировка диспетчерского состава на резервных пультах, непрерывный функциональный и тестовый контроль работоспособности оборудования.

В результате обработки разнообразной информации система определяет и предупреждает диспетчеров о возможных конфликтных ситуациях между экипажами воздушных судов и об их снижении ниже минимально безопасной высоты. В экспериментальном плане решается задача автоматизированного управления потоком прилетающих и вылетающих самолетов с целью исключения непроизводительного расхода авиатоплива как при полетах в районе аэродрома, так и на земле, перед вылетом. В этой связи одним из важнейших вопросов является совер-

шение структуры воздушного пространства и организации управления воздушным движением в районе действия АС УВД «Спектр». Хотя, в принципе, система может функционировать при любой структуре воздушного пространства, наибольшая ее эффективность может быть достигнута при оптимальной организации, предусматривающей наличие стандартных траекторий полетов воздушных судов, разделенных коридоров, зон ожидания, вынесенных за пределы зон взлета и посадки, зон коррекции последовательности захода на посадку (маневренных).

Анализ варианта структуры, проведенный НЭЦ АУВД, представлен в статье «В районе аэродрома»*. Подобная структура воздушного пространства реализована в Ленинградском аэроузловом диспетчерском районе.

Проведенный анализ результатов испытаний показал, что по количеству и качеству решаемых задач управления «Спектр» превосходит аналогичные зарубежные системы. Полунатурное модели-

* Журнал «Гражданская авиация», 1978, № 6.

рование эргатических процессов в условиях, максимально приближенных к реальным, подтвердило, что основные выходные характеристики системы (пропускная способность воздушного пространства, безопасность и экономичность воздушного движения и др.) в среднем на 30—40 процентов выше характеристик системы «Старт». В новой системе «Спектр» впервые в отечественной практике оптимизирована информационная модель воздушной обстановки, отображаемой на индикаторе, по максимуму вероятности совмещения пространства представления информации и пространства восприятия диспетчера. Другими словами, взаимно согласованы выходные характеристики индикатора воздушной обстановки с психофизиологическими характеристиками диспетчера. Это обеспечило наиболее благоприятные условия его работы.

В состав АС УВД «Спектр» входит ряд комплексов технических средств (см. схему). Для радиолокации и трансляции радиолокационных данных использован радиолокационный комплекс «Скала-МПА». Обработку информации обеспечивают вычислительный комплекс и аппаратура сопряжения на базе ЭВМ «Наири-4С» и одноплатных микро-ЭВМ. Имеются устройства отображения и аппаратуры голосовой связи и передачи данных, управления и контроля работы аппаратуры системы, документирования и другие.

Система снабжения электроэнергией включает агрегат бесперебойного электропитания. Предусмотрено наличие специализированной контрольно-поверочной аппаратуры, включающей стенд для проверки и регулировки плат и блоков.

Источниками информации в автоматизированной системе УВД «Спектр» служат радиолокационные комплексы (до двух одновременно), посадочные радиолокаторы, центр коммутации сообщений авиационной фиксированной сети электро-связи, приемно-передающий центр, подсистема обработки метеоинформации об очагах опасных метеоявлений «Метеоячейка-С2», комплексные радиотехнические автоматические метеостанции (КРАМС, КРАМС-2).

Основное оборудование АС УВД «Спектр» размещается на одном аэродроме, в здании аэроузлов диспетчерского центра. Здесь устанавливаются пульты диспетчеров подхода и круга, диспетчеров-ассистентов, руководителя полетов. На этом же аэродроме располагается выносное оборудование аэродромного командно-диспетчерского пункта, в состав которого входят пульты диспетчеров старта, руления, посадки, руководителя полетов аэродрома, а также таблично-знаковые индикаторы, устанавливаемые на рабочих местах диспетчеров аэродромного диспетчерского пункта, операторов метеобюро и основного пункта наблюдений. Выносным оборудованием системы «Спектр» могут быть оснащены еще

один-два аэродрома, удаленных от основного на расстояние до 80 километров.

Пульт диспетчера посадки на основном аэродроме может располагаться в зале аэроузлов диспетчерского центра или в помещении аэродромного командно-диспетчерского пункта, рядом с пультами диспетчеров старта.

Пульт диспетчера подхода, круга (по составу оборудования эти пульты идентичны) состоит из двух секций — диспетчера радиолокационного управления (слева) и диспетчера процедурного контроля (справа). На пульте размещаются индикатор воздушной обстановки, таблично-знаковый индикатор, информационно-справочный индикатор «Поиск-20 (для оперативного отображения одного из 20 слайдов, содержащего любую справочную информацию, относящуюся к УВД), электромеханический индикатор АРП-75, устройство печати «стрипов», средства внутренней и внешней радио- и телефонной связи, панели ввода данных и органы управления режимами отображения на индикаторах.

Индикаторы воздушной обстановки могут работать в трех режимах. В аналоговом режиме отображаются метки азимута, дальности и отметки воздушного судна. В синтетическом режиме отображаются синтетические отметки месторасположения судна с формулами сопровождения, картографическая информация, плановая информация в виде списков входа, вылета, метеоинформация и сведения о положении очагов опасных метеоявлений, границы действующих ограничений для полетов, информация, предупреждающая диспетчера о снижении судна ниже минимально безопасной высоты, возможность возникновения конфликтной ситуации и т. п., дополнительная знаковая и графическая системная информация. В совмещенном режиме сочетаются аналоговая и синтетическая информация.

На таблично-знаковом индикаторе отображаются списки прилетающих и вылетающих воздушных судов, планы полетов, сообщения, поступающие и передаваемые по каналам фиксированной сети электро-связи, метеоинформация по основному и запасным аэродромам, дополнительная информация.

Запуск и управление работой системы в целом осуществляется с пульта технического управления и контроля. С данного пульта осуществляется полный контроль всех блоков и подсистем АС УВД, включая источники информации, каналы связи, диспетчерские пульты.

Вычислительный комплекс АС УВД «Спектр» построен на двухпроцессорных ЭВМ «Наири-4С». Кроме того, в отдельных функциональных модулях оборудования системы широко используются одноплатные микро-ЭВМ, включая аппаратуру так называемого «радиолокационного

пункта», обеспечивающего диспетчеров необходимой информацией при выходе из строя основного вычислительного комплекса.

Построение системы по модульному принципу позволяет создавать на базе функциональных блоков АС УВД «Спектр» автоматизированные системы различной емкости и производительности не только для районов аэродромов, но и для районных центров, образуя так называемые интегрированные районно-аэродромные АС УВД.

В процессе испытаний АС УВД «Спектр» выполнен комплекс работ, направленных на повышение эффективности функционирования системы. Так, например, разработаны и реализуются алгоритмы решения задачи предупреждения диспетчера о возможном нарушении минимума при заходе воздушного судна на посадку, обработки плановой информации для некоторых специальных полетов. Уточнены и отработаны задачи документирования информации, отображаемой на рабочих местах диспетчеров. Выполнен ряд работ по адаптации системы, связанный с уточнением структуры воздушного пространства и организации управления воздушным движением.

Предусмотрено внедрение новой системы «Спектр» и на других аэродромах. Очевидно, при этом предстоит решить ряд специфических проблем. На наш взгляд, необходимо обратить внимание на некоторые характерные особенности системы. Прежде всего — это наличие периферийного оборудования, устанавливаемого на командно-диспетчерском и диспетчерском пунктах, в метеобюро и на основном пункте наблюдения базового и смежных аэродромов. Для его размещения требуются соответствующие помещения. Затем необходимо своевременное решение вопросов строительства объектов системы, не входящих непосредственно в ее состав, например, радиолокационной станции обзора летного поля, подсистемы метеобеспечения и сопряжение с центром коммутации сообщений и т. д. Следует предусматривать помещения не только для размещения оборудования и работы персонала дежурной смены, но и для активного отдыха и психофизиологической разгрузки диспетчерского состава.

В настоящее время в аэропорту Пулково проводятся эксплуатационные испытания системы. Устраняются замечания, реализуются рекомендации акта государственных испытаний. Завершается строительство вышки аэродромного командно-диспетчерского пункта, на которой должны быть установлены пульты диспетчеров старта и руления. Диспетчерский и инженерно-технический состав аэроузлов диспетчерского центра аванпринятия начал самостоятельную эксплуатацию АС УВД.

РЕПОРТАЖ
С МЕСТА
СОБЫТИЯ



Дежурные служб организации перевозок, призеры конкурса «Авиасервис-87»: О. Сидельникова из Владивостока (второе место), С. Панфилова из Харькова (третье место) и Т. Шулъга из Омска (первое место).

28

КОНКУРС ВЫБРАЛ ЛУЧШИХ

Седьмой Всесоюзный конкурс профессионального мастерства билетных кассиров, дежурных служб организации перевозок и бортпроводников проходил под девизом «Обслуживанию пассажиров — высокую культуру». Финал конкурса состоялся в Баку в концертном зале гостиницы «Азербайджан». В нем участвовали победители зональных конкурсов профессионального мастерства из всех управлений и производственных объединений гражданской авиации.

Сцена концертного зала, украшенная приветственным транспарантом, эмблемой «Авиасервис-87», превращалась то в зал регистрации, то в агентство воздушных сообщений, то в салон самолета.

На бакинской земле встретились и подружились лучшие работники авиационного сервиса, те, чье профессиональное мастерство, доброжелательность олицетворяют для многих пассажиров марку Аэрофлота.





С каждым пассажиром нужно быть вежливым, предупредительным. А это не всегда просто, как, например, с темпераментным кавказцем, опоздавшим на две минуты к регистрации рейса.

Состязаются бортпроводники.

Перед жюри, в состав которого входили ответственные работники Главного управления авиационных работ и перевозок Министерства гражданской авиации, стояла нелегкая задача: определить лучших из лучших.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

Участницы финала должны были продемонстрировать прочные профессиональные знания и навыки, умение быстро находить правильные решения в различных, порой сложных ситуациях, устанавливать контакт с пассажирами, сохранять выдержку и доброжелательность.

Нередко им требовались находчивость, остроумие. Вопросы были разные. Например, можно ли в самолете провезти коша в мешке? Или ньюфаундленда? Как быть, если пассажир уронил горячее блюдо?

Но, пожалуй, с наибольшим интересом зрители следили за тем, как участницы финала разрешали ситуации, разыгрываемые на сцене самодеятельными артистами из клуба авиаторов Азербайджанского управления гражданской авиации. Вот молодая пассажирка с симпатичным котом в руках умоляет дежурную по регистрации помочь ей: регистрация скоро закончится, у животного нет справки от ветеринарного врача, а ей очень нужно улететь именно этим рейсом. Девушке повезло: пассажиров обслуживала дежурная О. Сидельникова (Дальневосточное управление), которая подсказала ей выход из положения. А на борту самолета, где хозяйкой салона была бортпроводница из Северо-Кавказского управления Е. Нестерова, разгорелся конфликт между двумя пассажирами. И Елене пришлось улаживать его, да так, чтобы не обидеть ни ту, ни другую сторону.

Три дня присутствовавшие на конкурсе зрители находились под обаянием высокого профессионализма, молодости и красоты. Наконец, объявлены имена победителей: билетный кассир Л. Степанова (Якутское управление), дежурная службы организации перевозок Т. Шульга (Западно-Сибирское управление), бортпроводница Е. Нестерова (Северо-Кавказское управление). А приз зрительских симпатий завоевала бортпроводница из Вильнюсского авиапредприятия О. Овсянникова. Все призеры седьмого конкурса награждены дипломами Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников.

Т. ГЕОРГИЕВА,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»



НАУКА — ПРОИЗВОДСТВУ

НАЗЕМНОЕ ОБЛЕДЕНЕНИЕ

О. ТРУНОВ,
старший
научный сотрудник
Государственного
научно-исследовательского
института
гражданской авиации,
кандидат технических наук

После трехчасовой стоянки воздушное судно готовилось к вылету. Шел морозящий дождь. Температура воздуха была плюс 5 градусов. Перед вылетом командир экипажа потрогал рукой мокрую обшивку носка крыла и спросил бортинженера:

— Противообледенительную обработку проводили?

— Какая обработка, товарищ командир? Тепло ведь, дождь! — в недоумении ответил тот.

И вот запущены двигатели. Самолет стал рулить к старту. Если бы экипаж подозревал, какая опасность его подстерегает...

На взлете в момент отрыва авиаторы услышали странный стук. Почти одновременно началась сильная вибрация правого двигателя, возник помпаж. Командир принял решение выключить его и немедленно возвращаться на аэродром. Это было своевременно. Через пятнадцать секунд началась вибрация левого двигателя. Посадку удалось произвести благополучно.

При осмотре на земле оказалось, что сильно повреждены лопасти входного направляющего аппарата правого двигателя, а также первые четыре его ступени компрессора низкого давления. Второй двигатель тоже получил повреждения, но в меньшей мере.

— Откуда это? — удивился бортинженер, — неужели птицы?!

— Лед, — коротко бросил командир. — А вам бы следовало знать: инструкции пишут для того, чтобы их выполнять!

Что же произошло, и какую инструкцию имел в виду командир?

Описанный случай относится к редкому, но довольно опасному для авиации явлению. Это — один из аспектов общей проблемы наземного обледенения, с которой хорошо знакомы все, кто эксплуатирует авиационную технику. Ее актуальность, как показывает опыт, возрастает, несмотря на разработанные средства и методы защиты (см. статьи в журнале №№ 1, 10 за 1985 год).

Рассмотрим суть явления. Допустим, что в баках готовящегося к вылету самолета содержится топливо с отрицательной температурой. Тогда на его частях, примыкающих к топливным бакам, вполне возможно образование льда даже при положительных температурах наружного воздуха, но при условии дождя, тумана, а также в результате конденсации влаги. Наибольшую опасность для воздушных судов с хвостовым расположением двигателей представляет образование корневой части крыла, где обычно располагаются топливные баки. Причем толщина льда может достигать пятнадцати и более миллиметров, а его площадь быть очень значительной. В данном случае температура наружного воздуха не превышала пяти градусов выше нуля, но были случаи, когда это явление возникало и при температурах воздуха свыше десяти градусов. В приведенном примере никакого обледенения частей самолета и наземных предметов, имеющих положительную температуру, не наблюдалось. Это и ввело в заблуждение технического состав и в частности бортинженера, который посчитал, что противообледенительная обработка самолета перед вылетом не требуется.

Другой особенностью такого обледенения является то, что лед, покрывающий обшивку самолета в зоне топливных баков,

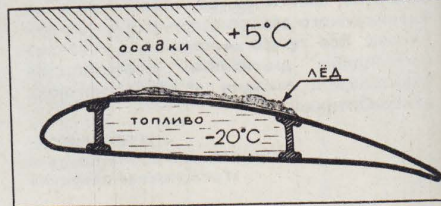
обычно прозрачен и его трудно обнаружить. При слабом освещении он блестит так же, как и вся мокрая поверхность обшивки. Поэтому возможен сброс такого льда с частей самолета воздушным потоком на взлете или на начальном этапе набора высоты. О том, к чему может привести попадание его в двигатели, мы уже говорили.

Несмотря на то, что случаи указанного «топливного обледенения» самолетов известны давно, условия его возникновения изучены пока еще недостаточно. Не разработаны и эффективные средства для его своевременного обнаружения и предупреждения отрицательных последствий. Единственная рекомендация, действующая в настоящее время, это требование повышенного внимания и тщательного контроля за состоянием поверхности самолета перед взлетом. По-видимому, именно это имел в виду командир воздушного судна, когда упрекнул бортинженера в нарушении инструкции. Ведь имеется специальное указание МГА, в котором обращается внимание инженерно-технического и летного состава на возможность обледенения некоторых частей самолета на земле при положительных температурах воздуха.

Типичной для «топливного обледенения» является ситуация, когда охлаждение топлива до низких отрицательных температур происходит в обычном крейсерском полете. Затем самолет совершает посадку на аэродром, где имеются благоприятные для такого обледенения условия: продолжительный дождь, морось, небольшая положительная температура, при которой топливо в баках самолета может сохранять свою минусовую температуру в течение многих часов. Следует иметь в виду, что даже в коротких рейсах топливо охлаждается довольно быстро. Скажем, за один час полета современного самолета, совершающего рейс на обычных крейсерских высотах, температура топлива понижается на 10—15 градусов. Если при взлете она составляла, например, плюс пять градусов, то после полутора часов полета в момент посадки она может достигать минус 5—10 градусов.

Возможен и другой вариант. Это когда самолет в пункте вылета заправляется сильно охлажденным топливом, а приходит на аэродром, где имеется положительная температура воздуха и выпадают осадки.

Иногда экипаж воздушного судна, на котором во время стоянки было «топливное обледенение», не отмечает каких-либо отклонений от нормы при выполнении полета. Последствия в данном случае обнаруживаются лишь после посадки. Например, экипаж самолета Ил-62, выполнявший рейс Домодедово — Алма-Ата, не зафиксировал в полете каких-либо ненормальностей в работе двигателей. Зато на земле обнаружилось, что на верхней поверхности крыла в районе расходных секций первого, второго и четвертого баков имеются значительные отложения льда, толщина которого достигала десяти миллиметров. Осмотр показал



также наличие повреждений лопаток компрессоров у второго и четвертого двигателей. Не вызывает сомнений, что причина повреждений — частичный сброс льда с поверхности крыла. Перед вылетом из а/п Домодедово самолет находился в течение двух с половиной часов в условиях осадков при температуре воздуха плюс два-три градуса и не подвергался поэтому противообледенительной обработке. Достаточно было экипажу более внимательно осмотреть машину, и можно было бы заметить, что на участках крыла с отрицательной температурой поверхности происходит нарастание льда.

Необходимо отметить, что порою «топливный лед» сохраняется даже после проведенной противообледенительной обработки. Причина такого явления заключается в следующем. Как правило, в условиях наземного обледенения на поверхности самолетов появляются небольшие по толщине ледяные образования (иной, изморозь, тонкий ледяной налет) или примерзший снег, которые удаляются подогретой противообледенительной жидкостью (ПОЖ) при сравнительно малом ее расходе. При образовании же достаточно толстого льда (10—20 мм) требуется большее время для обработки и естественно больший расход противообледенительной жидкости. В то же время образовавшийся «топливный лед» (который и так трудно обнаружить) может еще и покрываться снегом, что нередко бывает при понижении температуры воздуха. Вот тут-то, проводя «обычную» противообледенительную обработку и не подозревая о наличии толстого льда, технический состав может и не обеспечить его удаления.

Примером служит случай, происшедший с самолетом ДС-9-51 финской авиакомпании, который утром 2 мая 1985 года вылетал из аэропорта Хельсинки. Во время разбега командир почувствовал уменьшение ускорения. Взлет был прекращен. При осмотре на верхней поверхности корневой части крыла, где размещены топливные баки, был обнаружен прозрачный лед толщиной до 20 мм. Часть его слетела при разбеге и вызвала повреждение двигателей. Предыдущий полет авиалайнера был продолжительностью три с половиной часа. Затем самолет в течение шести часов находился на стоянке, имея две с половиной тонны топлива в баках в условиях дождя и снегопада при нулевой температуре. Была произведена обработка противообледенительной жидкостью, что обеспечило очистку всей поверхности самолета кроме участков с прозрачным «топливным льдом», которые не были замечены. Проверка состояния поверхности других авиалайнеров после их обработки ПОЖ показала, что в ряде случаев в зоне размещения топливных баков на верхней поверхности крыла имеется прозрачный толстый лед, лишь смоченный противообледенительной жидкостью. В связи с этим авиакомпания выпустила рекомендацию: во всех случаях, когда возможно «топливное обледенение», после обработки не только проводить тщательный осмотр, но и на ощупь проверять состояние поверхности самолета на участках, где возможно образование льда. Целесообразность подобной рекомендации не вызывает сомнений.

Все рассмотренное выше касалось случаев, когда лед образовался во время нахождения самолетов на земле. Но возможно ли образование льда на верхней

поверхности крыла в зоне топливных баков в полете? На этот вопрос науке предстоит еще дать ответ. Пока лишь можно утверждать, что такие случаи (если они возможны) весьма редки. Другой вопрос: может ли экипаж контролировать с помощью технических средств образование «топливного льда»? Тут можно ответить конкретнее: да, может. Для этого надо знать температуру топлива и поверхности частей самолета, прилегающих к бакам, и характеристики среды, в которой находится воздушное судно. Создание же самих технических средств, думается, не составляет значительных трудностей.

Повреждения двигателей и нарушения их работы в результате «топливного обледенения» — это лишь одно из проявлений наземного обледенения воздушных судов, которое может приводить к самым различным отрицательным последствиям. Особенно недопустима недооценка наземного обледенения. В связи с этим целесообразно обратить внимание авиаспециалистов на следующие моменты:

● Никогда не следует рассчитывать на то, что какой-либо вид наземного обледенения, даже слабый ледяной налет, будет разрушен и сброшен вследствие тряски самолета при рулении или на взлете под действием воздушного потока. Необходимо руководствоваться требованием: выпуск в полет воздушного судна, при наличии на его поверхности любых ледяных отложений, недопустим!

● Одной из главных опасностей наземного обледенения является снижение несущих свойств крыла, что грозит сваливанием самолета на этапах взлета и набора высоты. Даже небольшие ледяные шероховатости, покрывающие носок крыла, могут, как показали эксперименты, значительно уменьшить максимальное значение коэффициента подъемной силы и практический угол атаки (см. журнал № 10 за 1985 год).

● Не следует делать вывод, что при обработке самолета допускается удаление снежно-ледяных отложений только с носков крыла и оперения. Это было бы серьезной ошибкой. Не только из-за возможного образования «топливного льда» и повреждения двигателей. Ледяные отложения за пределами носков крыла и оперения могут вызвать опасное ухудшение характеристик устойчивости и управляемости воздушного судна. Известны случаи опасного кабрирования самолетов при отложении льда и примерзшего снега на верхней поверхности горизонтального оперения.

● Нарушения работы двигателей могут происходить не только в результате сброса льда с частей планера самолета, но и вследствие обледенения элементов самих двигателей. Для многих типов газотурбинных силовых установок их противообледенительная система должна включаться (вместе с системой воздухозаборников) во всех случаях, когда имеется или возможно обледенение, в том числе при небольших положительных температурах воздуха и наличии повышенной влажности, осадков, тумана, мороси. Эта необходимость обусловлена вероятностью образования льда на деталях силовых установок даже при отсутствии видимого наземного обледенения планера самолета.

● Качество очистки поверхности самолета от ледяных отложений непосредственно зависит от эффективности применяемых ПОЖ и совершенства исполь-

зуемых технических средств. Известно, что предохраняющая способность жидкости заметно уменьшается в условиях интенсивного наземного обледенения, особенно в условиях сильного мокрого снегопада или переохлажденного дождя. В этих условиях жидкость «Арктика-200» по своей эффективности значительно превосходит жидкость «Арктика». Однако при достаточно интенсивном наземном обледенении время предохраняющего действия «Арктики-200» все же не превышает тридцати минут. Исходя из этого и устанавливается временной интервал между процессом обработки самолета жидкостью и взлетом. Как правило, после обработки вылет воздушного судна должен быть обеспечен без задержки. Если же по каким-либо причинам произошла задержка, необходимо повторить обработку. Этого требуют интересы обеспечения безопасности полетов.

● А если, скажем, подготовка самолета и взлет его происходили в условиях непрерывно продолжающегося наземного обледенения? В этом случае только применение противообледенительных жидкостей обеспечит необходимую безопасность полета. Использование тепловых обдувочных машин не дает надежной защиты. При применении ПОЖ следует строго выдерживать установленную для данных условий ее концентрацию. Нарушение этого требования может понизить эффективность жидкости, что приведет к обледенению воздушного судна на взлете.

● При удалении ледяных отложений нагретой водой, что допускается при температуре наружного воздуха не ниже пяти градусов, необходимо немедленно вслед за этим опрыскать поверхность самолета противообледенительной жидкостью (рекомендуется неразбавленной). Тут требуется особо тщательный контроль за состоянием его поверхности.

● При рулении в условиях наземного обледенения (осадки, морось), а также при наличии на поверхности полосы и рулежных дорожек слякоти и снега, следует избегать попадания самолета под струи от двигателей или винтов впереди рулящего воздушного судна. Это может усилить процесс обледенения. Во всех случаях, когда такой процесс происходит непрерывно, или когда удаление ледяных отложений производилось после прекращения наземного обледенения, а также при наличии на рулежных дорожках и полосе слякоти и снега, контроль за состоянием поверхности самолета независимо от способа удаления льда должен производиться вплоть до исполнительного старта.

● В условиях продолжающегося наземного обледенения во время руления, ожидания и взлета экипаж должен использовать противообледенительные системы самолета и двигателей (в соответствии с РЛЭ) и постоянно контролировать работу двигателей. Действия экипажа на взлете и в наборе высоты должны быть направлены на сохранение запаса до сваливания (взлет на повышенной скорости, недопускание значительных кренов и перегрузок).

Таким образом, совершенствование жидкостного способа защиты самолетов от обледенения, надежный объективный контроль за состоянием поверхности воздушного судна перед взлетом на основе применения современных технических средств позволят повысить безопасность полетов.

Перестройка в деятельности нашего института, начавшаяся с осмысливания, анализа известных партийных документов, раздумий и первых робких шагов, идет сегодня поступательно и необратимо по всем направлениям. Буквально каждый день привносит в вузовскую жизнь что-то новое. Давайте заглянем на факультеты и кафедры, в учебные аудитории и лаборатории, послушаем: что волнует преподавателей и студентов, с какими они сталкиваются проблемами, чем наполнены их будни в наступившем учебном году? Как ломаются старые представления и стереотипы в подготовке авиационных инженеров?

Начнем с нашего нового факультета — авиационных работ и перевозок, сделавшего летом минувшего года первый набор студентов. Его создание стало реакцией вуза на запросы производства, испытывающего нехватку компетентных специалистов этого профиля. Однако дело, к сожалению, не завершено. Какое количество инженеров-перевозчиков готовить? Вопрос до сих пор «висит в воздухе». Заложили прием ста человек — потом, дескать, разберемся. А когда потом? И как строить более или менее перспективный план деятельности факультета, если вместо ста специалистов может понадобиться в два раза больше или, наоборот, меньше? Понятно, что сейчас, когда отрасль переходит на новые условия хозяйствования, самофинансирование и хозрасчет, нельзя требовать от министерства сиюминутного ответа. Но и затягивать с его решением тоже недопустимо. Несмотря на трудности этот факультет (к слову,

единственный в системе отраслевого образования) работает продуктивно, обстановка здесь самая что ни на есть творческая. Ведь и педагоги, и их воспитанники чувствуют себя — да и являются по сути — настоящими первопроходцами.

Кстати, о студентах. Наконец-то у нас нет ни одного задолженника. «Двоечникам», тем, кто не желает учиться, поставлен прочный заслон: вступил в силу приказ Министерства высшего и среднего специального образования СССР, в соответствии с которым студент, не сдавший зачет или экзамен в сессию, может сделать это в каникулы, а в противном случае он отчисляется или (при уважительных причинах) оставляется на повторное обучение. Мера строгая, но абсолютно правильная.

В прошлые годы было все иначе. Десятки «хвостистов» после каждой сессии мы «условно» переводили с курса на курс и так дотягивали до диплома. Что и говорить, по рукам и ногам связывал нас план выпуска, да к тому же штат преподавателей находился в прямой зависимости от числа студентов. Сегодня выпускается только тот, кто достоин звания инженера гражданской авиации. Не скрою, возросшие требования привели к большему отчислению среди студентов. Надо думать, как обеспечивать авиапредприятия инженерами, не снижая качества их подготовки.

Очевидно, что это возможно прежде всего лишь в том случае, если мы осуществим изначальную задачу — найдем «своего» абитуриента, подготовленного

В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ

НА РУБЕЖАХ ПЕРЕСТРОЙКИ

А. АКСЕНОВ,
ректор Киевского ордена Трудового
Красного Знамени института
инженеров гражданской авиации
имени 60-летия СССР



и стремящегося в авиацию. Пока же ответственным секретарь приемной комиссии института В. В. Гаража дает такую справку: во всех зонах набора (включая и столицу Украины) по ряду специальностей конкурса после вступительных экзаменов практически нет.

Создавшееся положение не может не вызывать тревогу. Seriously озабочены им и на одном из самых больших факультетов института — авиационного оборудования. Особенно бурно он развивался в последние годы: набор студентов на первый курс вырос более чем в два раза, образовалось несколько новых кафедр. Не так давно здесь состоялись выборы декана факультета. Замечу попутно, что впервые в расширенный состав совета, на котором проводились выборы, входили и студенты. Так вот, претенденты на должность декана — а их было трое — в своих программных речах говорили о перестройке содержания учебного процесса, науки, структуры кафедр. И во всех выступлениях звучало беспокойство по поводу низких конкурсов, а точнее, их отсутствия при приеме в вуз. Признали, что надо серьезно изменить отношение самого факультета к профориентационной работе среди молодежи. Разобраться, почему, в частности, юноши не хотят идти на факультет. Наверное, первая причина: не знают ребята, что это за специальность — инженер-электрик по авиационному оборудованию. Рекламные материалы бедны и бледны. Эпизодические выступления сотрудников факультета в зонах набора (в основном всесной) эффекта практически не дают. Вместе с тем не проявляют должной заинтересованности и производственные подразделения, для которых готовятся специалисты. Разве не показатель тот факт, что на факультете, к примеру, нет ни одного студента, направленного на учебу каким-либо предприятием?

А теперь зайдем на старейший факультет — механический, где, пожалуй, особенно ощущается свежий ветер перемен. Перестройка тут началась прежде всего с глубокого анализа содержания самой специальности инженера-механика по эксплуатации самолетов и авиадвигателей. И это закономерно, считает декан факультета, доктор технических наук, профессор Ж. С. Черненко. Ведь инженер-механик в традиционном понятии уступает теперь место инженеру-механику, вооруженному диагностическими комплексами и автоматизированными системами технического обслуживания. К примеру, на самолетах Ту-204, Ил-96-300 уже трудно вычлнить работу инженера-механика в привычном смысле. Поэтому раздаются предложения готовить инженеров-электро-механиков, сформировать принципиально иные учебные планы и программы.

Работа еще не закончена. Идут споры, порой очень жесткие.

Вот с подготовкой бортильщиков на факультете, да и в институте все ясно. Отбор в группу бортильщиков проводится после второго курса, когда у ребят, мечтающих летать, уже заложен фундамент инженерных знаний. Эта схема полностью себя оправдала, и, с нашей точки зрения, всех бортильщиков, а не только для самолетов Ту-154, следует готовить именно так.

Горячая пора на механическом факультете связана еще и с тем, что в следующем году сюда впервые придут будущие инженеры-пилоты. Принципиально здесь возможны несколько направлений построения учебного процесса — в зависимости от авиационной техники первоначального обучения, глубины закладываемых знаний и зачетной авиатехники, на которой придется летать нашим воспитанникам.

По мнению специалистов кафедры безопасности полетов, возглавляемой доцентом М. Ф. Давиденко, необходимо построить обучение таким образом, чтобы первоначальные летные навыки были бы надежной базой для последующего совершенствования летного мастерства. При этом готовить специалистов можно для двух или даже трех типов самолетов, в зависимости от потребностей производства. Причем после пяти с половиной лет обучения мы можем выпустить не просто отдельного инженера-пилота, а трехчленный экипаж с полной взаимозаменяемостью. Такая схема также отработана и будет предложена руководству отрасли.

Помимо всего прочего механический факультет — это крупный научный центр с самыми уникальными научными сооружениями и оборудованием: аэродинамическим корпусом, моторо-испытательной станцией, ангаром, где свободно разместились самолеты, вертолеты, двигатели. И несмотря на это остается справедливым утверждение: отдача вузовской науки низка, она в долгу перед отраслью. Уверен, перевод науки на хозрасчет даст положительный результат при условии, что заказчик будет заинтересован, в первую очередь, в результатах научного поиска, а весь механизм хозрасчета будет стимулировать наиболее эффективные исследования. Вместе с тем здесь немало проблем. Прежде всего необходимо определиться с фундаментальными исследованиями и с работами по повышению безопасности полетов. Их следует проводить по системе заказов без учета фактического экономического эффекта, но с более качественной оценкой результатов.

Самые обещающие перспективы открывает углубляющаяся интеграция науки с производством, создание учебно-научно-производственных комплексов. Дело за нами. В Минске вместе с белорусскими авиаторами создают комплекс коллеги из Рижского института. Мы же взаимодействуем с Казахским управлением. В наш комплекс будут входить: учебно-тренировочный центр управления, производственные участки Алматинского и Бурундайского авиапредприятий, кустовой информационно-вычислительный центр, учебно-консульта-

ционный пункт, а также организованные здесь филиалы кафедр и научных лабораторий вуза.

Кроме того, время властно диктует необходимость открытия единого отраслевого центра по изучению новой техники, скажем, на базе отличного ангарного комплекса нашего института. Конечно, это не так просто. Важно принципиально решить вопрос, чтобы новые самолеты и вертолеты — первые серийные образцы, новая наземная техника и вся техническая документация поступали в отраслевой центр. Центр должен проводить обучение и переучивание всех специалистов гражданской авиации, которые будут эксплуатировать новую технику. Группа специалистов уже заканчивает работу по научному обоснованию этой идеи.

Изменяя подход к вузовской науке, мы должны серьезно оживить и участие в ней студентов. Суть перестройки в том, чтобы учебный и научный процессы в институте были максимально взаимосвязаны, обогащали друг друга, как это делается на том же механическом факультете. Но даже тут студенческих творческих коллективов еще мало, а хозрасчетных и того меньше. Почему? Главное — остается еще недоверие к студенту как к равноценному партнеру. Немаловажно и то, что иной руководитель не умеет, а порой и не желает организовать научную деятельность молодежи, рассуждая примерно так: зачем возиться со студентом, когда при наличии фонда заработной платы можно спокойно взять способного инженера. Мы ломаем такое отношение, выделяя специальные фонды на студенческие работы, создавая творческие молодежные коллективы с собственным «портфелем заказов», популяризируя деятельность лабораторий, где юноши и девушки активно привлекаются к исследованиям, созданию новых летательных конструкций.

Совсем недавно в ректорате института шел разговор о состоянии дисциплины студентов и борьбе с пьянством, наркоманией и другими негативными явлениями. Докладывали деканы двух факультетов. Признаюсь, мы не удовлетворены их докладами и, что основное, — состоянием дел. И в ходе обсуждения попросили заместителя декана механического факультета доцента В. С. Шевчука рассказать, как им удалось свести к минимуму различного рода нарушения, повысить успеваемость студентов, их заинтересованность в учебе. А ведь раньше, что скрывать, неприятностей здесь тоже хватало. «Мы добились успехов», — сказал В. С. Шевчук, — только тогда, когда начали предметно заниматься личностью каждого студента, а не массой, как было раньше. И когда к этой работе подключились все самые крупные силы, авторитеты факультета». Профессора А. Я. Алябьев, Л. П. Лозицкий, И. Г. Павлов, Ж. С. Черненко и другие лично участвуют в воспитательной работе с юношами и девушками — конкретной, индивидуальной, живой и, естественно, эффективной. Преподаватель и студент — коллеги, из этого исходят педагоги механического.

Студенческое самоуправление. Сначала робко, а потом смелее и смелее входит оно в нашу жизнь. Теперь сту-

Один из корпусов Киевского института инженеров гражданской авиации.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

денты принимают участие в деятельности ученых советов института и факультетов. Уже неоднократно проводилось анкетирование, где ребята высказывали свое мнение о качестве преподавания отдельных дисциплин, проведения лекций и семинаров. Но вот что парадоксально: если зайти в общежития, то можно узнать — до сих пор только два из двенадцати (!) студенческих советов проявили инициативу и взяли на себя полную ответственность за положение в молодежных коллективах. Самоуправление в группах, на потоках, курсах, факультетах развивается медленно.

В чем причина? Самоуправление — сложная форма управления, и нужны люди, владеющие ею. Студентов надо учить самостоятельности, умению принимать решения и отстаивать их. Но кто научит конкретно? Сейчас огромная роль отводится нашим обществоведам. Их вообще можно назвать пионерами совершенствования обучения в вузе. Новаторские эксперименты кафедры политической экономики и ее заведующего профессора П. В. Проскурина иногда даже вызывают страх у слишком осторожных. Согласитесь, далеко не каждый из преподавателей отважится прийти и заявить студентам: «Вы можете мои лекции не посещать, если самостоятельно изучите материал, который я даю. Материал программный. Источники я укажу». П. В. Проскурин тщательно продумал все построение курса — от лекций до контроля самостоятельной работы студентов. Кстати, мало кто из его воспитанников пользуется правом свободного посещения лекций. Предпочитают слушать, настолько они интересны, убедительны, познавательны. И правильно делают.

Особый разговор о хозяйственном обеспечении вузовской технологии и реализации социальных проблем. Заглянем в управленческие органы института — учебный отдел, научно-исследовательский совет, хозяйственный блок. У нас здесь достаточно «узких» мест, от которых, надеюсь, постепенно избавимся. Например, с нового учебного года мы получили право более эффективно использовать фонд заработной платы путем введения совмещений, а также доплат за особо важные и высококачественные работы инженерному и руководящему составу. Начинаем это внедрять и убеждаемся, что не хватает порой смелости в принятии решений. Привыкли ждать указаний «сверху».

Занялись сейчас реконструкцией всего большого и хлопотного институтского хозяйства с тем, чтобы через год в аудиториях, классах, лабораториях были созданы нормальные условия для плодотворной работы. Социальная программа института неразрывно связана с перспективами его развития. Основные показатели, и количественные, и качественные, формируются в министерстве (несомненно, не без нашего участия), но сроки окончательного утверждения перспективного плана следует сократить.

Перестройка, как видим, охватывает самые глубинные процессы вузовской жизни. Не все пока удается. Мы учимся гласности, демократии. Учимся критически анализировать и преодолевать свои ошибки. А это верный путь.

В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ

Залогом успешной эксплуатации авиационной техники, повышения безопасности полетов, производительности труда авиаторов является неуклонное повышение ими своих профессиональных знаний, совершенствование навыков работы. Тысячи тружеников Аэрофлота учатся без отрыва от производства в учебных заведениях гражданской авиации. Автор публикуемой статьи поднимает ряд проблем, решение которых позволит повысить качество заочной подготовки авиаспециалистов.

У НАС НА ЗАОЧНОМ

Чуть больше пяти лет существует наше заочное отделение. Занимаются с теми, кто учится без отрыва от производства, наиболее опытные преподаватели. Среди них заслуженный преподаватель Латвийской ССР Д. Молчанов, старший преподаватель цикловой комиссии В. Мельник, П. Петренко, В. Ширяева, И. Rogozina и другие. Сердцем восприняв идеи перестройки, они настойчиво совершенствуют учебный процесс, делают его более насыщенный, динамичным.

Если раньше срок подготовки специалистов по управлению воздушным движением составлял около четырех лет, то сейчас он сокращен до трех. В настоящее время на основе уже накопленного опыта, а также интенсификации учебы мы подготовили новый учебный план, который предусматривает подготовку авиадиспетчеров за год и десять месяцев. Чем это вызвано? На подготовку квалифицированного специалиста уходит в общей сложности шесть лет.

Арифметика простая: год учебы на курсах, затем два года надо обязательно отработать в аэропорту, и лишь после этого дается направление в Рижское лётно-техническое училище. Но сегодня, когда в отрасли остро ощущается нехватка диспетчерских кадров, такие сроки явно велики. Поэтому мы предлагаем ликвидировать промежуточное звено в этой цепочке и создать непрерывную программу обучения на курсах и сразу же в системе заочной подготовки. Окончательное решение этого вопроса остается за Министерством высшего и среднего специального образования СССР.

Несомненно, одним из наиболее перспективных направлений в нашей работе является заключение договоров между училищем и территориальными управлениями гражданской авиации по планоному повышению квалификации работников служб движения. Застрельщиками в этом деле выступили приволжцы, которые взяли обязательство обеспечивать подбор кандидатов на обучение, комплектование учебных групп, подготовку абитуриентов к сдаче вступительных экзаменов. Управление участвует в развитии учебно-материальной базы училища, а кроме того —

что, кстати, немаловажно — материально стимулирует своих слушателей за отличную успеваемость.

На базе управления проводятся установочные сессии, куда выезжают преподаватели для проведения консультаций заочников. Словом, такое сотрудничество взаимовыгодно, в нем заинтересованы и мы, и производственники. Однако далеко не все руководители управлений с должным вниманием и, я бы сказал, пониманием относятся к данной проблеме. И это, безусловно, отражается на комплектации заочного отделения.

Сегодня отсутствует разница в оценке труда диспетчера, имеющего образование на уровне курсов, и дипломированного работника. Думается, было бы правомерно увязывать присвоение класса специалистам служб движения в зависимости от образования. Скажем, третий класс присваивать тем, кто прошел первоначальную подготовку на курсах при учебно-тренировочных подразделениях, имеет стаж самостоятельной работы не менее года и учится заочно. А вот второй и первый классы присваивать специалистам, уже имеющим законченное среднее специальное или высшее образование по избранной специальности. На наш взгляд, такой подход способствовал бы повышению профессионального мастерства диспетчеров, углублению их знаний. А в конечном итоге служил бы повышению безопасности полетов.

Хотелось бы отметить, что за время учебы многим нашим слушателям были доверены ответственные участки управления полетами. Например, отличник учебы Г. Брындин из Казанского авиапредприятия возглавил смену диспетчеров, диспетчерами-инструкторами стали казахские авиаторы В. Гуммер и А. Вобликова. Эти воспитанники творчески решают поставленные задачи, умело применяют теоретические знания на практике.

Путь познания труден, вдвойне труден путь тех, кто учится, не покидая своего рабочего места. И наша задача — всемерно помочь авиаторам.

А. ЛОЖКОВ,
заведующий заочным отделением
Рижского лётно-технического училища

Сергей, не скрывая радости, осматривал новую квартиру. Комната, кухня, разные бытовые удобства. Тамара потянулась к батареям. Не притронешься — хоть сковороду ставь.

— Мам, вода горячая, — доложил из ванной шестилетний Вадим.

Новоселье состоялось. Семья старшего диспетчера службы движения Тазовского авиапредприятия Сергея Хлыповки осталась довольна квартирой и быстро в ней обжилась. В стенку вписались телевизор, книги, сервизы. Необходимыми спутниками досуга и уюта стали радиостереоустановка, мягкая мебель. Пришелся к месту и кухонный гарнитур.

Казалось бы, обыкновенная квартира. Рядовое новоселье. Но это по понятиям жителей центральных районов страны. А у новоселов Заполярья об этом иное мнение. Их большую радость разделит тот, кто жил во временах, называемых здесь балками, кто рассчитывал каждый литр воды в лютую стужу, словом, кто был лишен элементарных удобств.

Впрочем, благоустроенные квартиры в райцентре Тазовский Ямало-Ненецкого автономного округа теперь уже не редкость. Однако качество жилья в авиагородке повыше, чем в самом поселке. У авиаторов нет перебоев с электроэнергией, теплоснабжением. Здесь все добротно и прочно, как говорится, на века. Это по достоинству оценили нынешние новоселы.

Прежде, получив квартиру, люди не стремились благоустроить ее. Зайдешь к новоселам и видишь голые стены, плохонькую мебель, минимум вещей. Никто не спешил раскошелиться, считая, что по-настоящему наладить быт можно только «на материке», то есть покинув Тазовский.

— Другой настрой ныне у людей, — сказала председатель профкома авиапредприятия В. В. Оберниенко. — Обживаются всерьез и надолго. Стенки, спальни и кухонные гарнитуры, серванты, кресла, пианино — все идет нарасхват.

С улучшением жилищных и бытовых условий у авиарботников появилась уверенность в своем будущем. Их уже не пугают вечная мерзлота, лютые морозы, пронизывающие ветры.

— Тазовское авиапредприятие выгодно отличается от многих наших трудовых

коллективов тем, что здесь на протяжении ряда лет успешно реализуется социальная программа, — сказал мне заместитель председателя районного исполнительного комитета Совета народных депутатов В. П. Куценко. — И народ закрепляется здесь если не навсегда, то во всяком случае надолго.

Я ходил по микрорайону, где живут авиаторы и, признаюсь, удивлялся непривычным для Крайнего Севера масштабам жилищного и культурного строительства. За последние пять-семь лет в благоустроенных многоквартирных домах справили новоселье более двухсот авиарботников. Сооружены общежитие на сто пятьдесят мест, магазин, детский сад, культурно-спортивный комплекс. Тут выросли к тому же две улицы — Строите-

БЫТ — ЗАБОТА ОБЩАЯ

НОВОСЕЛЬЯ В ТАЗОВСКОМ

лей и Вертолетная, на которых вышле двадцати индивидуальных жилых построек усадебного типа. К услугам авиаторов — столовая, здравпункт, отделение связи, парикмахерская, сапожная мастерская. Действуют свои котельная и дизельная, дающая электроэнергию.

А ведь все начиналось практически на пустом месте. В июле 1931 года здесь высадился десант строителей будущего административного центра Тазовского района. Возвели больницу, факторию «Рыбреста» и «Ураллушинны». Открыли рыбзавод. Однако ускоренное освоение этого заполярного края началось с аэропорта, создания и существенного укрепления его материально-технической базы в послевоенные годы.

Став незаменимым помощником рыбаков, оленеводов, геологов и нефтегазодобытчиков, местное авиапредприятие да-

ло пример и в социальном строительстве. Опорой его служит ремонтно-строительный участок, возглавляемый старшим пропрамом А. Н. Макеевым. В этом коллективе около шестидесяти человек. Помимо основного строительства, они соорудили в свободное от работы время здание столярного цеха.

Строителям много и эффективно помогают командир авиапредприятия А. Ф. Скорый, весь трудовой коллектив. На общественных началах пилоты, инженеры, техники, другие специалисты работают на пусковых объектах. Каждый авиатор отдает этому важному делу в течение года не менее пяти-шести дней.

И тем не менее проблема жилья остается.

— В очереди на получение жилья стоят

около двухсот человек, — говорит В. В. Оберниенко. — Бывшее молодежное общежитие давно уже стало семейным. Примерно треть детей дошкольного возраста не определены в детский сад.

Перспективный план капитального строительства на двенадцатую пятилетку и до двухтысячного года тазовские авиаторы разработали с учетом своих потребностей и возможностей. Чтобы обеспечить каждого работника отдельной квартирой, им необходимо построить четыре 24-квартирных дома, два 33-квартирных малосемейных общежития. Кроме того, предстоит сдать несколько щитовых четырехквартирных домов и детский сад на сто мест. Часть этих объектов будет возведена на средства авиапредприятия хозяйственным способом.

Но, как известно, средства на жилищное и культурное строительство еще надо заработать. Коллектив предприятия изыскивает резервы увеличения объемов и повышения качества работ, а в итоге — получения дополнительной прибыли. Действенную помощь в строительстве авиаторам оказывает Тазовский райисполком, выделяя фондируемые строительные материалы: цемент, шифер, гвозди, стекло, краску. Нет сомнения в том, что при активном содействии вышестоящих хозяйственных и местных партийных и советских организаций коллектив Тазовского авиапредприятия решит свои социальные проблемы.

С. ОСТАНИН,
нештатный корреспондент
«Гражданской авиации»

п. Тазовский,
Ямало-Ненецкий автономный округ.

НА СНИМКЕ:
в детском саду
авиапредприятия.
Фото В. ЧИРКОВА.



ЧТО ТАКОЕ ВИДИМОСТЬ?

Как правило, при выполнении взлета и посадки пространственное положение воздушного судна относительно ВПП экипаж воздушного судна определяет путем визуального наблюдения наземных ориентиров. Это специальная маркировка аэродрома, огни светооборудования полосы, подходов к ней и так далее. Максимальное расстояние, при котором экипажу обеспечивается наблюдение этих ориентиров, является важнейшей характеристикой метеорологических условий взлета и посадки.

В документах, регламентирующих метеобеспечение полетов воздушных судов гражданской авиации, а также в другой специальной литературе для характеристики условий видимости используются разнообразные термины: видимость, дальность видимости на ВПП, метеорологическая дальность видимости, полетная дальность видимости и другие. В ряде случаев для обозначения одних и тех же понятий используются разные термины и, наоборот, одинаковые термины используются для разных понятий.

Чтобы устранить эту неоднозначность, воспользуемся терминологией, базирующейся на классификации терминов видимости в атмосфере, применительно к обеспечению операций взлета и посадки воздушных судов (рис. 1).

Основным исходным термином здесь является видимость, или как ее еще называют, видимость в атмосфере. Это возможность, определяемая атмосферными условиями, видеть и опознавать удаленные ориентиры (объекты). Характеристикой такой возможности является дальность — максимальное расстояние, на котором обнаруживаются и опознаются ориентиры.

Напомним, что выполнение посадки, согласно НПП ГА-85, разрешается в том случае, если командир воздушного судна на предпосадочной прямой к моменту достижения высоты принятия решения установил надежный

визуальный контакт с наземными ориентирами, позволяющими определить положение воздушного судна в пространстве относительно ВПП. Поэтому под дальностью видимости при взлете и посадке имеется в виду дальность, на которой происходит надежное опознавание наземных ориентиров. При этом речь идет об опознавании таких ориентиров, к которым самолет приближается. В случае, когда он удаляется от них, мы говорим о дальности видимости, на которой происходит «исчезновение» ориентиров. Заметим, что опознавание всегда сложнее, чем наблюдение уже опознанного объекта. Поэтому дальность видимости, на которой происходит надежное опознавание ориентира, существенно меньше дальности видимости, на которой происходит его «исчезновение».

КЛАССИФИКАЦИЯ ТЕРМИНОВ ВИДИМОСТИ

А теперь рассмотрим более подробно некоторые аспекты классификации терминов видимости. По характеру наблюдаемых ориентиров они подразделяются на несамосветящиеся — не излучающие свет — и самосветящиеся — огни. Такое деление основано на различии в физических и биологических процессах восприятия этих объектов человеческим глазом.

Несамосветящимися ориентирами являются: ВПП (ее покрытие, окрашенная осевая линия), специальные маркеры (щиты, тумбы, флажки и другие), искусственные и естественные возвышения местности в районе аэродрома. Самосветящиеся ориентиры — это одиночные и групповые огни, освещающие и маркирующие ВПП, ее ось, подходы к ней, а также рулежные дорожки. Ими являются и огни (лампы), специально устанавливаемые на метеощитах для визуального определения дальности видимости.

В зависимости от места наблюдения разделим видимость на два вида: на земле и видимость в полете. В первом случае применительно к конкретному месту наблюдения можно различать видимость: в начале полосы, в середине ее, в конце, на ближней приводной радиостанции и так далее. Видимость в полете необходима как для опознавания наземных ориентиров при взлете, заходе на посадку и при полете по маршруту, так и в период наблюдения за воздушной обстановкой (наличие самолетов, облаков).

Классификация видимости по времени наблюдения (по времени суток): днем, ночью, в сумерки связана главным образом с необходимостью учета характеристик фона (поверхности), на котором находятся наблюдаемые ориентиры (бетон, асфальт, снег, трава и прочее). Как показывают исследования, эти характеристики могут существенно изменяться в зависимости от метеословий в момент наблюдения (облачность, туман), а также от положения солнца на небесной сфере относительно плоскости горизонта и наблюдателя.

Известно, что физиологический механизм такого восприятия в разное время существенно различается, причем наиболее сложен он в условиях сумерек. Следовательно, связь дальности видимости со временем суток имеет неоднозначный характер, поэтому временная ее классификация в определенной степени условна.

Возьмем теперь классификацию по направлению наблюдения. Здесь определяющим фактором выступает угол к плоскости горизонта. Так, горизонтальная видимость соответствует случаю, когда такой угол равен нулю, а вертикальная — 90 градусам. Наклонная видимость характеризуется конкретным углом, под которым ведется наблюдение. Заметим, что в процессе снижения воздушного судна угол, под которым экипаж наблюдает наземные ориентиры, постепенно уменьшается.

Что касается дальности видимости, как количественной характеристики, то правильно

СЛАГАЕМЫЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ

Осенне-зимний период — наиболее сложный этап в деятельности гражданской авиации. Он предъявляет особые требования к экипажам воздушных судов, выполняющим рейсы на самых разных широтах нашей необъятной страны.

В этих условиях решающее значение приобретает знание авиаторами особенностей метеорологического обеспечения полетов, их готовность осуществлять взлет, посадку и полет воздушных судов в сложной погодной обстановке в любое время суток. Важным фактором в обеспечении безопасности таких полетов выступает дальность видимости.

употреблять термины: дальность видимости днем, дальность видимости на земле, дальность горизонтальной видимости (а не горизонтальная дальность видимости), дальность вертикальной видимости (а не вертикальная дальность видимости), дальность наклонной видимости (а не наклонная дальность видимости) и так далее. Однако на практике в ряде случаев слово «дальность» в этих сложных терминах опускается. Поэтому в НПП ГА-85 указано: «Видимость [дальность видимости] — максимальное расстояние, с которого видны и опознаются неосвещенные объекты (ориентиры) днем и световые ориентиры [освещенные объекты] ночью».

На разных этапах полета экипажу необходима информация о дальности видимости различных ориентиров. Так при взлете и посадке (приземлении и пробеге) для контроля положения и параметров движения самолета на полосе нужна информация о дальности горизонтальной видимости на ВПП. А при заходе на посадку наиболее важна дальность наклонной видимости из кабины воздушного судна, то есть дальность видимости в полете.

Таким образом во всех случаях выполнения взлета и посадки в СМУ основной интерес для экипажа представляет информация о дальности видимости конкретных ориентиров, которые могут быть использованы для оценки положения и параметров движения воздушного судна. Например, при взлете самолета днем необходима информация о дальности видимости ВПП и маркировки ее осевой линии (с учетом состояния) в конкретных условиях освещенности. А вот при взлете в ночных условиях представляет интерес информация о дальности видимости огней ВПП и осевой линии с учетом степени яркости, на которую они включены. Или скажем, для принятия решения о посадке ночью необходима информация о дальности видимости огней подхода и на ВПП.

Во всех случаях дальность видимости ориентиров зависит в определенной степени от характеристик зрения самого пилота. Ориентир виден пилоту, если контраст его с фоном превышает некоторый предел, так называемый порог контрастной чувствительности глаза ϵ . Поэтому дальность видимости одних и тех же ориентиров для различных пилотов оказывается разной в зависимости от порога контрастной чувствительности их глаз. Следует заметить, что этот порог зависит от ряда факторов, в частности от яркости фона и угловых размеров наблюдаемых объектов.

Естественно, существующие методы определения дальности видимости не могут учитывать индивидуальные особенности характеристик зрения пилотов. Эти методы в настоящее время базируются на некоторых условных характеристиках, полученных на основе обобщения опыта полетов в сложных метеословиях. Так, по рекомендации ИКАО и Всемирной метеорологической организации принято считать, что порог контрастной чувствительности глаза равен $\epsilon = 0,05$, хотя обычно среднее его значение имеет несколько меньшую величину.

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ВИДИМОСТЬ

Сейчас пока еще практически отсутствуют прямые методы измерений дальности видимости. Поэтому в качестве ее характеристики применяется так называемая метеорологическая дальность видимости [в соответствии с приведенной выше классификацией — дальность метеорологической видимости]. Под ДМВ понимается условное выражение прозрачности атмосферы через такое расстояние, при котором под воздействием атмосферной дымки теряется видимость абсолютно черной поверхности, имеющей на этом расстоянии угловые размеры не менее 0,3 градуса и проектирующейся на фоне неба (дымки) у горизонте.

Что из этого следует? Во-первых, для определения ДМВ необходимо измерять прозрачность атмосферы. Во-вторых, для объектов, не имеющих «абсолютно черной поверхности»

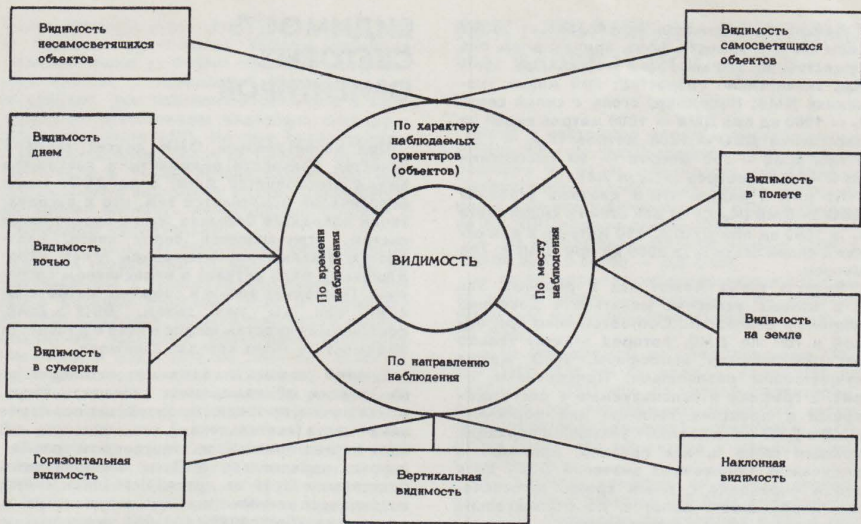


РИС. 1

сти» и не «проектирующихся на фоне неба», ДМВ не будет в полной мере соответствовать реальной дальности видимости этих объектов. Другими словами, указанная погрешность связана с тем, что дальность видимости реальных объектов (ориентиров) зависит не только от прозрачности атмосферы, но и от контрастности этих объектов и фона, на котором они находятся.

По этой причине сообщаемые экипажам показания регистраторов дальности видимости (РДВ), измеряющих прозрачность атмосферы и пересчитывающих ее в ДМВ, в ряде случаев значительно отличаются от реальной. Например, дальность видимости маркировки осевой линии, нанесенной белой краской на бетонную полосу, вследствие ее небольшого контраста может оказаться на 20—40 процентов меньше, чем ДМВ.

Напомним, что на аэродромах, где нет РДВ видимость определяется путем наблюдения специальных щитов-ориентиров, устанавливаемых вдоль ВПП. Хотя, как правило, днем дальность видимости этих щитов не равна ДМВ, тем не менее на практике их отождествляют.

Применительно к ночным условиям о метеорологической видимости можно говорить весьма условно. Это обстоятельство должно учитываться, когда приходится иметь дело с

информацией экипажам о ДМВ ночью. Здесь следует помнить, что эта информация представляет собою всего лишь результат пересчета прозрачности атмосферы по определенным формулам и практически не отражает действительной дальности видимости реальных ориентиров.

ВИДИМОСТЬ ОГНЕЙ ВЫСОКОЙ И МАЛОЙ ИНТЕНСИВНОСТИ

Более надежно и с меньшими погрешностями определяется дальность видимости огней (ДВО), если известна их сила света и яркость фона. В этом случае она однозначно связана с прозрачностью атмосферы. Следовательно, измерив ее, можно определить и ДМВ и ДВО. Разумеется, они будут различны.

На рис. 2 представлены графики, характеризующие эффективность огней $K_{огн} = \frac{ДВО}{ДМВ}$ при разных ДМВ.

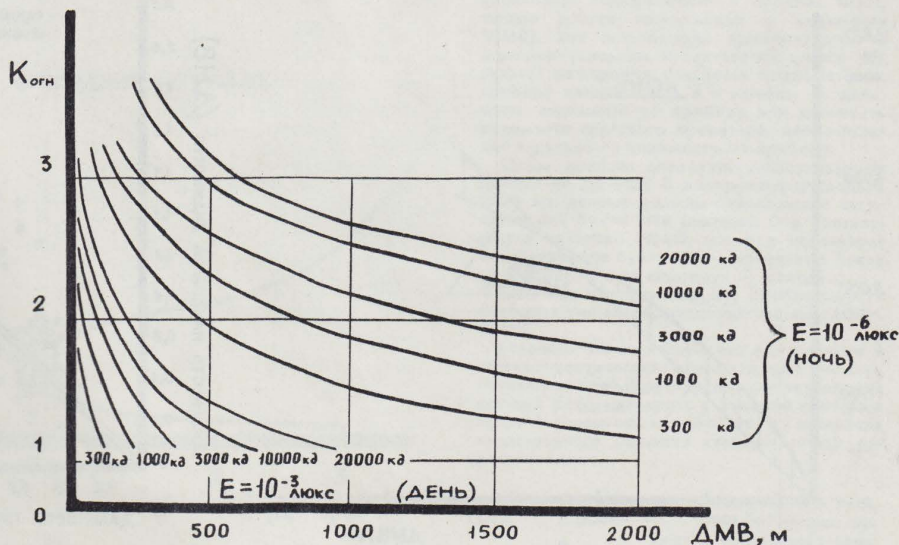


РИС. 2

Дальность видимости огней зависит от их силы света и яркости фона, причем днем она существенно меньше, чем ночью. При этом $K_{огн}$ значительно возрастает при малых значениях ДМВ. Например, огонь с силой света $I_c = 1000$ кд при ДМВ = 1000 метров виден на расстоянии ДВО = 1800 метров ($K_{огн} = 1,8$), а при ДМВ = 500 метров — на расстоянии ДВО = 1200 метров ($K_{огн} = 2,4$).

Из рис. 2 видно, что в дневных условиях ДВО > ДМВ ($K_{огн} > 1$) для огней с силой света $I_c \geq 1000$ кд при ДМВ ≤ 250 метров, а для огней с силой света $I_c \geq 3000$ кд при ДМВ ≤ 400 метров.

Яркость фона может как в дневных, так и в ночных условиях меняться в довольно широком диапазоне. Соответственно при одной и той же ДМВ, которая зависит только от прозрачности атмосферы, ДВО может существенно различаться. Приведенные на рис. 2 графики и используемые для пересчета ДМВ в ДВО не позволяют учитывать вариации яркости фона и, как правило, приводят к получению заниженных значений ДВО. Хотя это и оправдано с точки зрения обеспечения безопасности полетов, но отрицательно сказывается на их регулярности.

Более правильным является учет реальной яркости фона, которая измеряется специальными датчиками яркости фона или экспонометрами. Из сказанного следует, что в настоящее время ДВО не измеряется, а рассчитывается, исходя из измеренной с помощью РДВ прозрачности атмосферы, пересчитанной в ДМВ. К сожалению, пока еще число аэродромов, оснащенных РДВ, весьма ограничено, да и не все РДВ работают достаточно надежно.

Эти расчеты могут быть автоматизированы, если использовать специальные вычислительные устройства, которым подается информация о замеренной ДМВ, яркости фона и силе света огней. Кстати, на категорированных аэродромах такая автоматизация уже осуществлена.

Сила света огня зависит от мощности и технического состояния лампы, диаграммы направления излучения (кривой светораспределения), питающего напряжения, характеристик и состояния оптической системы (светофильтров) и некоторых других факторов. В соответствии с действующими в настоящее время правилами, определение ДВО осуществляется только для тех направлений посадки, которые оборудованы огнями высокой интенсивности (ОВИ) всех типов и огнями малой интенсивности (ОМИ) типа «М-2».

ВИДИМОСТЬ СВЕТОВЫХ ОРИЕНТИРОВ

При использовании ОМИ других типов в качестве дальности видимости в настоящее время используется ДМВ, а не ДВО. Такое ограничение объясняется тем, что в эксплуатации находится большое число разнотипных систем, отличающихся силой света, цветностью и взаиморасположением огней, находящихся в ряде случаев в нерасчетном состоянии. Поскольку ночью в сложных метеословиях, как мы уже знаем, ДВО > ДМВ, сообщаемая пилотам информация о дальности видимости в таких случаях занижена.

В этой связи необходимо остановиться на вопросе об измерениях дальности видимости ночью, проводимых визуально по источникам света (светильникам), установленным на метеостанциях-ориентирах. Метеостанции размещаются параллельно ВПП на определенных расстояниях друг от друга. Источники света, являющиеся ночными световыми ориентирами для метеонаблюдений, должны иметь лампы мощностью 60 вт. При этом расчетная сила их света с учетом указанных выше эксплуатационных факторов принимается равной $I_c = 45$ кд.

В соответствии с действующей практикой, дальность видимости этих световых ориентиров пересчитывается в ДМВ (часто ее называют дальностью по РДВ). Как видно из рис. 3, на котором представлены графики зависимости ДВО для огня метеориентира от ДМВ, такой пересчет при ДМВ < 2400 метров приводит к весьма значительному уменьшению сообщаемой пилотам дальности видимости по сравнению с наблюдаемой. Разница между ними (ДВО—ДМВ) показана в виде ординат в заштрихованной области.

В то же время во всех эксплуатируемых светосигнальных посадочных системах ОМИ используются лампы большей мощности. С учетом этого использование информации о ДМВ в качестве дальности видимости на ВПП ночью, а иногда и в сумерках представляется неоправданным, поскольку весьма отрицательно сказывается на регулярности полетов. Вот почему во всех случаях для ночи, когда нет возможности определить ДВО с учетом действительной их силы света, представляется целесообразным в качестве дальности видимости принимать ДВО с лампами мощностью 60 вт.

УЧЕТ НЕОДНОРОДНОСТИ ПРОЗРАЧНОСТИ АТМОСФЕРЫ

До сих пор при рассмотрении факторов, влияющих на дальность видимости ориентиров, не учитывалась неоднородность прозрачности атмосферы. Вместе с тем, если измерять прозрачность атмосферы даже из одной точки, то оказывается, что с течением времени она может изменяться в широких пределах. Это так называемая временная изменчивость прозрачности. С другой стороны, прозрачность атмосферы, одновременно измеренная в разных точках аэродрома, может существенно различаться, даже если измерение ведется в одном направлении, например: горизонтально вдоль ВПП. Это называется пространственной изменчивостью (неоднородностью) прозрачности.

Где же в таком случае следует производить измерения дальности видимости, чтобы они были репрезентативными для тех условий взлета и посадки, которые интересуют экипаж? Очевидно, применительно к взлету, как и к приземлению и последующему пробегу, наиболее дальности видимости вдоль измерение дальности видимости вдоль полосы. В настоящее время на коротких ВПП эти измерения ведутся у ее начала и конца. (РДВ устанавливаются на расстоянии порядка 300 метров от порогов в сторону середины ВПП и на боковом удалении от ее оси не более 120 метров). На длинных ВПП ($L_{впп} > 2000$ метров) устанавливается дополнительно РДВ в районе ее середины.

Если измерения дальности видимости ведутся визуально по метеостанциям, то наблюдатель находится у начала ВПП. При этом существует опасность того, что возможное существенное уменьшение дальности видимости в середине и в конце ВПП вследствие пространственной изменчивости прозрачности атмосферы не будет замечено наблюдателем. В таком случае при прерванном взлете и при послепосадочном пробеге пилоты могут неожиданно попасть в условия недостаточной видимости.

Как уже говорилось, на ВПП, оборудованных высокоэффективными светосигнальными системами (ОВИ, ОМИ «М-2»), в качестве дальности видимости на ВПП принимается ДВ ОВИ и ДВ ОМИ. Для этого производится соответствующий пересчет дальности метеорологической видимости, полученной с помощью РДВ, с учетом силы света боковых огней

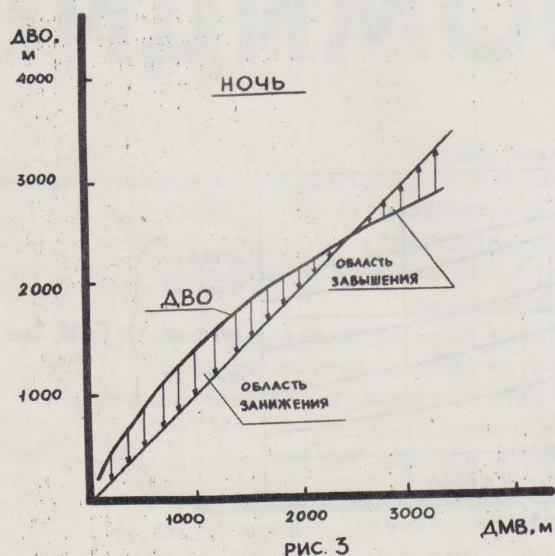


РИС. 3

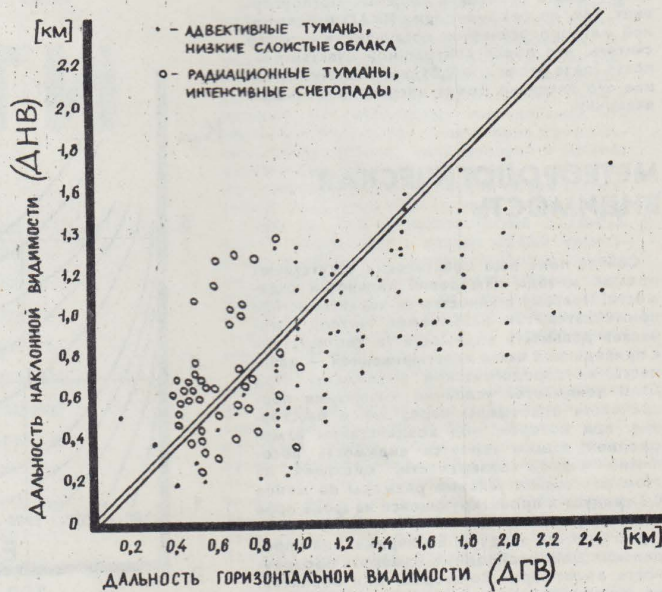


РИС. 4

ВПП. Для системы ОВИ при этом учитывается ступень яркости, на которую включены огни.

Если на полсе имеются огни осевой линии, то, учитывая их высокую эффективность в целях выдерживания направления движения вдоль оси ВПП, в качестве ДВ ВПП принимается дальность видимости этих огней. Но это, если ДВ ВПП < 350 метров, что соответствует условиям посадочного минимума III категории. Если ДВ ВПП находится в диапазоне от 350 до 600 метров, то при расчете ДВ ОВИ рекомендуется специальным образом учитывать силу света как осевых, так и боковых огней.

Временная изменчивость прозрачности атмосферы приводит к тому, что даже на коротком интервале времени мгновенные значения измеренной прозрачности могут колебаться в довольно широком диапазоне. Поэтому производится осреднение полученных данных. Период осреднения составляет 60 секунд.

НАКЛОННАЯ ВИДИМОСТЬ

Применительно к этапу захода на посадку пилотов в первую очередь интересует дальность наклонной видимости наземных ориентиров, наблюдаемых из кабины снижающегося самолета. К сожалению, в настоящее время отсутствуют надежные методы и средства для таких измерений. Делаются попытки определения дальности наклонной видимости путем инструментального измерения прозрачности атмосферы в наклонном направлении (под углом наклона глассды снижения ~ 3 градуса) с последующим ее пересчетом в ДМВ и ДВО.

Здесь следует оговориться, что в любом случае точность определения дальности наклонной видимости будет заметно хуже, чем ДВ ВПП. Основной причиной этого является пространственная изменчивость прозрачности атмосферы, особенно существенная в вертикальной плоскости. Из рис. 4 видно, что при одной и той же дальности горизонтальной видимости (ДГВ) может иметь место различная дальность наклонной видимости (ДНВ). При этом в большинстве случаев ДНВ < ДГВ. Они характерны для условий захода на посадку при низкой облачности и отсутствии тумана. В этих условиях прозрачность атмосферы (а значит, и ДМВ), измеренная в горизонтальном направлении на различных высотах, меняется в соответствии с графиком рис. 5а.

Случай приподнятого тумана иллюстрируется на рис. 5б. При этом ДНВ > ДГВ, и с точки зрения обеспечения безопасности посадки эта ситуация представляется существенно

более сложной. Дело заключается в том, что к моменту достижения высоты принятия решения пилот установит надежный визуальный контакт с наземными ориентирами и определит, что положение самолета в пространстве обеспечивает надежную посадку в заданном месте ВПП. Но при последующем снижении экипажа, поав на высотах от 40 до 20 метров в туман ограниченной толщины, где дальность видимости резко уменьшается, он может потерять необходимый контакт с наземными ориентирами.

Если бы самолет продолжал снижаться по заданной траектории, то, выйдя из тумана, он оказался бы в условиях видимости, дальность которой измеряют РДВ и сообщают на борт самолета. Однако поскольку потеря видимости наземных ориентиров наступает внезапно, в ряде случаев действия экипажа приводят к возникновению опасных ситуаций. Заметим, что при автоматическом управлении самолетом обстановка в этих случаях более благоприятна.

С целью предупреждения экипажей о возможности попадания в приземный туман при ДМВ < ~ 1000 метров на некоторых аэродромах организуют измерение дальности видимости в районе БПРМ. Однако эффективность такого мероприятия в большинстве своем низка. Так, если туман «приподнят» и имеет максимальную плотность на высоте $H > 5$ метров, то РДВ, ведущие измерения на $H < 5$ метров, не обнаружат этого.

Во избежание появления дополнительных ошибок измерения весьма важно, чтобы высота места установки РДВ была близка к высоте порога ВПП. Известны случаи, когда при расположении БПРМ в низине, установленные там РДВ регистрировали дальность видимости существенно меньшую, чем РДВ, расположенные вдоль ВПП. Поскольку в сводку погоды включается наименьшее значение дальности видимости из всех замеренных, в том числе и на БПРМ, это приводило в конечном счете к неоправданному ухудшению регулярности полетов. (При принятии экипажем решения на взлет показания РДВ на БПРМ не учитываются).

Таким образом, измерение, а значит и установка РДВ в районе БПРМ, как правило, нецелесообразны. Заметим, что в международной летной практике для обеспечения посадки в сложных метеоусловиях предусматривается установка РДВ вдоль полосы. При этом на отдельных аэродромах при полетах в условиях минимумов III категории сообщается дальность видимости, измеренная каждым из этих регистраторов.

ПРИ ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЯ НА ВЗЛЕТ И ПОСАДКУ

Итак, в настоящее время в соответствии с действующими наставлениями, для принятия решения на взлет или посадку в сложных метеоусловиях необходима точная информация о дальности видимости на ВПП. В качестве ДВ ВПП должна приниматься:

- на аэродромах, оборудованных ОВИ, в любое время суток — ДВ ОВИ;
- на аэродромах, оборудованных ОМИ типа «М-2», днем — видимость по прибору (РДВ) или по щитам-ориентирам, а ночью — ДВ ОМИ;
- на аэродромах, не оборудованных ОВИ или ОМИ типа «М-2», днем — видимость по прибору (РДВ) или по щитам-ориентирам, а ночью (на аэродромах, имеющих светосигнальное оборудование) — дальность видимости светового ориентира с лампой мощностью 60 вт.

Что касается сумерек, то в двух последних случаях в качестве ДВ ВПП должна приниматься видимость по прибору РДВ, а при его отсутствии — видимость по щиту или по световому ориентиру (что дальше видно). Обратим внимание, что на тех аэродромах, где минимумы для взлета некоторых типов воздушных судов содержат ограничения по высоте нижней границы облаков (ВНГО), необходима информация о дальности метеорологической видимости даже если на этих аэродромах установлены системы ОВИ (ОМИ). Она необходима для того, чтобы обеспечить экипажу возможность видеть препятствия в зоне взлета, из-за которых для воздушных судов данного типа введены дополнительные ограничения по ВНГО.

На таких аэродромах, оборудованных системами ОВИ (ОМИ), самолеты, не имеющие при минимуме ограничений по ВНГО, будут взлетать с учетом фактической ДВ ОВИ (ДВ ОМИ), а имеющие ограничения — с учетом ДМВ. Очевидно, при равенстве минимумов воздушных судов для взлета по дальности видимости $L_{вид}$, фактически они будут взлетать при разной видимости. Воздушные суда, не имеющие указанных ограничений, будут взлетать, если на аэродроме ДВ ОВИ (ДВ ОМИ) $\geq L_{вид}$. Поскольку в интересующих нас условиях ДМВ < ДВ ОВИ (ДВ ОМИ), воздушные суда, имеющие такие ограничения, в ряде случаев будут вынуждены ждать улучшения видимости. То есть пока не станет выполняться требование ДМВ $\geq L_{вид}$.

Как же с учетом сказанного должна передаваться информация экипажам о видимости на ВПП?

В сведениях о погоде, передаваемых по радиоканалу, кодированных в сводках ФАП, сперва дается информация о видимости (ДМВ). Эта информация применительно к дневным условиям представляет собою результат измерения дальности видимости по прибору или по щиту, а к ночным — дальность видимости по прибору или дальность видимости светового ориентира, пересчитанная в дальность видимости по прибору.

Затем должны следовать вышеуказанные данные по ДВ ВПП. В кодированных сводках ФАП эти данные должны начинаться с отличительной буквы «П» (полоса). Это соответствует практике ИКАО, которая использует отличительную букву «R» — начальную букву английского слова «Runway» — полоса.

Заметим, что при этом нет необходимости сообщать тип светосигнальной системы (ОВИ, ОМИ).

Хотелось бы надеяться, что высказанные в статье практические рекомендации помогут летному составу транспортных подразделений каждый рейс выполнять с высокой степенью эффективности и надежности в интересах качественного решения стоящих перед отраслью задач.

С. БЕЛОГОРОДСКИЙ,
профессор,
доктор технических наук,
начальник отделения НЭЦ АУВД

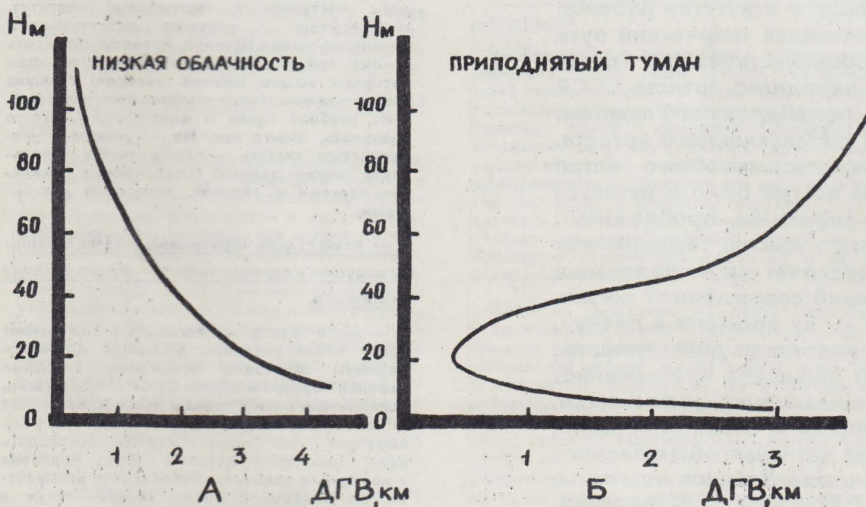


РИС. 5



У ВРЕ

— Михаил Александрович, первый традиционный вопрос: как Вы стали актером!

— Детство мое прошло в небольшом русском городке Тара, расположенном в четырехстах километрах от Омска. Уголок из самых что ни на есть глухих: вокруг могучая тайга, рядом — широкий Иртыш. Зимой сугробы поднимались выше заборов, а летом стояла пыль стобом.

В тяжелые военные годы в нашу далекую Тару приехал эвакуированный театр, и я, скорее просто из любопытства, зашел на один из спектаклей. В театре не хватало актеров, и дирекция создала театральную студию. В школе я занимался в кружке художественной самодеятельности, поэтому в числе других пригласили заниматься в студии и меня. А уже через несколько дней ввели в стекатель. До сих пор с улыбкой вспоминаю свой «актерский» дебют: мальчика с приклеенной бородой, в съезжающем на бок парике — наивного и беспомощного. Но, видимо, главный режиссер Просветов что-то во мне увидел, потому что посоветовал обязательно продолжать учиться.

Я сложил чемодан и, никому ничего не сказав, поехал в Москву, с твердым намерением поступить в театральный институт. Мне повезло — успешно сдал экзамены в училище имени Щукина, которое славилось своими традициями, педагогами и из стен которого вышло немало актеров, ставших гордостью советского театрального искусства.

На учебной сцене я много играл. Что-то удавалось, что-то нет. Но — можно с уверенностью сказать — годы учебы использовал сполна: взахлеб читал, упорно овладевал науками и, главное, актерским мастерством.

— Ваша судьба неразрывно связана с одним из ведущих в стране театров — имени Евгения Вахтангова.

— Да, в труппу вахтанговцев я был принят сразу после училища. А вскоре пришлось держать серьезное испытание. Внезапно заболел народный артист СССР М. Державин, исполнитель роли Кирова в пьесе И. Кремлева «Крепость на Волге», и эту сложнейшую роль поручили мне. Сыграть Кирова, воссоздать всем близкий и дорогой образ человека и народного трибуна... Работал, что называется, до «седьмого пота». Именно тогда я понял и физически ощутил, сколь сложен труд актера.

Успех к актеру приходит по-разному. Иногда он ослепителен, как неожиданная вспышка фейерверка. Но чаще успех добывается длительным и кропотливым трудом, когда художник, точно рассчитав силы, упорно закрепляется на каждом завоеванном в искусстве рубеже. Именно так начинался творческий путь Героя Социалистического Труда, народного артиста СССР Михаила Александровича Ульянова. Творчество этого прославленного артиста, главного режиссера Академического театра имени Евг. Вахтангова всегда было и остается социально значимым, проблемным. Свой талант, мысли, темперамент М. А. Ульянов направляет на исследование глубинных пластов и тенденций современной жизни. Образно говоря, актер — «у времени в плену», и это делает его искусство постоянно действующим. Жизнь М. А. Ульянова насыщена чрезвычайно: репетиции, гастроли, радио, телевидение, кино съемки, встречи со зрителями и снова репетиции. Много времени занимает активная общественная работа: не так давно Ульянов возглавил Союз театральных деятелей Российской Федерации. Сегодня Михаил Александрович — гость нашего журнала.

МЕНИ В ПЛЕНУ

41

Затем пошли другие роли: рабочий Лаптев в «Егоре Булычеве», Борис Годунов в «Великом государе», секретарь райкома партии в пьесе «Наши дни». Значительной была для меня работа над образом Сергея Серегина в пьесе Арбузова «Иркутская история». Наш театр первым в стране дал ей сценическую жизнь. Это была очень трудная для меня роль. История любви Сергея и Вали — одна из классических интерпретаций вечной темы любви. Роль несла в себе патетику своего поколения, живой ритм эпохи и, признаюсь, далась нелегко.

Одним из лучших спектаклей театра считаю пьесу Корнейчука «Фронт», поставленную в Омске в суровом 42-м году. Через тридцать с лишним лет после премьеры мне довелось играть в ней главную роль генерала Ивана Горлова. Сложным был этот образ. Иван Горлов — отчаянный рубака, преданно и беззаветно воевавший на фронтах гражданской войны за Советскую власть, человек, прошедший путь от рядового красноармейца до генерала, — в первые месяцы Великой Отечественной войны оказался неспособным воевать умно и грамотно. Он отстал от жизни, пытался перенести методы борьбы с колчаковцами и денкикинцами в новые условия войны с фашизмом. Об этом ясно написано в пьесе, но показать путь перерождения Горлова оказалось очень непросто.

— Какая театральная работа Вам особенно дорога?

— Над образом Владимира Ильича Ленина. К 100-летию со дня рождения великого вождя театр решил поставить пьесу «Человек с ружьем». Вахтанговцы с непередаваемым волнением начинали эту работу. Я знакомился с самыми различными документами, рассказывающими о Ленине, с историей экранной и сценической Ленинины и все больше утверждался в мысли: Ленина нельзя сыграть. Тут не помогут ни талант, ни самый искусный грим. В силах актера — художественными средствами передать лишь какую-то составную титанической деятельности Ильича, какую-то грань его характера. Ведь даже те, кому посчастливилось встречаться с Владимиром Ильичем, повествовали о нем со своих позиций, каким они увидели его в определенные моменты жизни.

Как постичь суть великого и такого дорогого всем нам образа! Я стремился показать процесс мышления Владимира Ильича, его мужество, несокрушимую волю. Такой путь представлялся мне единственно возможным

и правильным. Насколько это верно — судить зрителям, критикам.

— Михаил Александрович, не так давно зрители увидели Вас в роли Владимира Ильича в телевизионном фильме из цикла «Штрихи к портрету Ленина» режиссера Пчелкина. Фильм вызвал большой общественный резонанс. Расскажите, пожалуйста, об этой своей работе.

— В кинопостановке по сценарию Шatroва отражена кризисная ситуация 1918 года: убит посол Германии Мирбах, подняли головы левые эсеры, кайзеровские власти требуют ввести в Москву немецкий батальон якобы «для охраны» немецкого посольства. На карту поставлена судьба молодой Советской республики.

Как ведет себя Ленин в эти, полные драматизма, дни! Он гениально прозорлив, сосредоточен. Масштаб личности, интеллект вождя я и пытался воссоздать.

— А когда состоялся Ваш дебют в кинематографе?

— Сниматься я начал еще в первые годы работы в театре. Надо сказать, что начало моей кинокарьеры не поражаало блеском неожиданных удач. Сыграл несколько одноплановых ролей в фильмах с маловыразительными сюжетами. Больше других мне удался образ Николая Кайтанова в фильме «Добровольцы». Объясню это тем, что и автор сценария, и режиссер картины, и мы, артисты, стремились сделать волнующий рассказ о романтике трудовых будней первопроходцев Метростроя, героизме и самоотверженности советских людей, их судьбах.

Один из серьезных — образ Бахирева в кинокартине «Битва в пути». Этот герой привлек меня своей обобщенностью, типичностью. Он вобрал в себя лучшие качества коммунистов, борющихся за утверждение ленинских норм во всех сферах жизни нашего общества. Работая над ролью, я настойчиво искал наиболее выразительные, характерные детали, которые помогли бы точно передать внутренний мир героя: упрямую основательность во всем — наклоне головы, манере держаться, говорить. Большим испытанием был и образ Егора Трубинкова в фильме «Председатель». В труднейшие послевоенные годы поднимает он колхоз. Своей страст-

ностью в борьбе с безразличием, апатией, пассивностью Егор был очень близок мне.

— Вам пришлось играть маршала Жукова...

— Когда Юрий Озеров, постановщик киноэпопеи «Освобождение», предложил мне сниматься в роли Жукова, я сначала засомневался, видя нашу внешнюю несхожесть. Впоследствии понял, что это далеко не самое важное. Главное — суметь передать образ человека, который остался в благодарной памяти народа.

Сыграть многогранный характер Жукова на отпущенном драматургическом материале было трудно. И я решил показать его непреклонность, решительность, волевою, не знающую преград, силу. С этим решением согласились и Озеров, и режиссер.

Когда начались съемки, Георгий Константинович был тяжело болен, и, понятно, разговора о встрече не могло и быть. Потом, когда он выздоровел, из-за потока ежедневных дел встреча все откладывалась на «завтра». Но «завтра» не получилось. Только цветы к гробу маршала Жукова я успел положить.

— Михаил Александрович, в чем Вы видите специфику работы в кино?

— Не вдаваясь в детали, объяснил бы так: в театре можно долго репетировать, прикидывать, пробовать, а затем, если нужно, изменять. В кино у актера всякий съемочный день — премьера. Киноартист должен всегда видеть роль в целом, знать и чувствовать жизнь героя досконально. Ведь часто съемки ведутся без учета хронологии развития образа, порой сначала снимают героя в старости, а затем его юные годы.

— А доводилось ли Вам в театре или кино создавать образы гражданских авиаторов?

— Увы, пока нет. Но, как и все мои коллеги по искусству, я тесно связан с Аэрофлотом. Летаю очень много, и признаюсь, мое уважение к людям крылатой профессии безгранично. Поэтому я уже дважды с огромным желанием и удовольствием участвовал в устных выпусках вашего журнала в Министерстве гражданской авиации. Пользуясь случаем, от души поздравляю всех тружеников неба с Новым годом! Успехов и счастья Вам, дорогие друзья.

Интервью взял
Д. АЛЕКСАНДРОВ.

НАЗЫВАЕМ АДРЕСА БЕСХОЗЯЙСТВЕННОСТИ

42

ПРОЦЕНТ НЕРАДИВОСТИ

**ПРИОБРЕТАЯ БИЛЕТ
НА САМОЛЕТ,
АВИАПАССАЖИР НАДЕЕТСЯ,
ЧТО В НУЖНЫЙ ЕМУ
ПУНКТ НАЗНАЧЕНИЯ
ОН ПРИБУДЕТ СТРОГО
ПО РАСПИСАНИЮ.
К СОЖАЛЕНИЮ,
ЭТО БЫВАЕТ НЕ ВСЕГДА ТАК.
И ПРИЧИНОЙ ТОМУ —
НЕ ТОЛЬКО НЕЛЕТНАЯ ПОГОДА,
НО И НЕДОБРОСОСРЕДНОЕ
ПОРОЙ
ОТНОШЕНИЕ АВИАРАБОТНИКОВ
К СВОИМ ОБЯЗАННОСТЯМ.**

В середине дня жизнь Казанского аэропорта ненадолго замирает: расписание движения самолетов составлено так, что вылетают они и прибывают в основном утром или вечером. Но в тот день в помещении производственно-диспетчерской службы привычной в полуденные часы тишины не было. Три утренних рейса ушли с опозданием, и начальник службы В. Ким вместе со сменным начальником аэропорта А. Макаровым и старшим диспетчером П. Ткачевым выясняли причины задержек.

Нужно сразу сказать: последние годы в Казанском аэропорту отмечалась низкая (в среднем 79,9 процента) регулярность полетов, а это верный признак того, что не все ладится в работе авиаторов. В чем же причина подобных срывов в работе? Много трудностей у специалистов АТБ. Не хватает запчастей, техники, нет достаточного резерва самолетов, в том числе Як-42, выполняющих рейсы в Москву. Плюс к этому нехватка специалистов среднего звена. Все это делает каждый рабочий день в АТБ напряженным до предела, а малейшая неисправность воздушного судна грозит сбоем в регулярности полетов.

Есть проблемы и в службе организации перевозок. Вот одна из них — обслуживание нефтяников. Беда в том, что вахтовые бригады, которых доставляют в нефтяные районы Сибири, часто прибывают в Казань с опозданием. Причем расписание, как правило, нарушают авиаторы Украины, где в основном формируются эти бригады.

Проблем, конечно, много, и таких, которые наскоком не решить. Но они не могут оградить работников Казанского аэропорта от претензий, касающихся регулярности отправления самолетов, освободить от ответственности за те случаи, когда вылет воздушного судна задерживался из-за явной недобросовестности, халатности работников наземных служб.

Так, третьего марта 1987 года сменный механик Р. Ямбаев не проверил готов-

ность спецмашины к работе, хотя сделать это был обязан. Когда она потребовалась для обслуживания самолета, оказалось, что в ее баке нет горючего. В результате — нарушение расписания.

Двадцать первого апреля дежурная по регистрации И. Саттарова не отметила в контрольной сетке, что два пассажира не прошли специального досмотра. В итоге потребовалось дополнительное время, чтобы снять с самолета их багаж.

Пятого июня вылет самолета задержался лишь потому, что его не смогли своевременно оснастить спасательными жилетами, так как авиатехник Р. Галеев, у которого хранился ключ от контейнера с жилетами, никого не предупредив, ушел работать в другой цех. Его же безуспешно разыскивали там, где он должен был находиться в начале смены.

По подобному рода причинам только за первое полугодие в Казанском аэропорту произошло более двадцати задержек рейсов. И те три злополучных утренних рейса, о которых шел разговор в начале статьи, тоже оказались задержанными по вине авиаторов. Один самолет не смог вовремя вылететь из-за того, что старший диспетчер службы грузовых перевозок В. Старикова неправильно определила последовательность обслуживания воздушных судов, находившихся под загрузкой. Два других не прошли своевременно технический контроль.

А ведь каждый задержанный по вине личного состава вылет самолета — это сигнал о том, что на предприятии есть серьезные просчеты в организации работы.

В Казани я услышала, быть может, несколько категоричные, но справедливые по сути слова:

— Авиаторы, не забываясь о регулярности движения самолетов, не являются патриотами Аэрофлота.

Принадлежали они заслуженному работнику транспорта РСФСР, начальнику службы организации перевозок А. Козлову. Что имел в виду ветеран труда! Наверное, то, что разгильдяйство некоторых работников позорит высокую марку Аэрофлота. И он прав. Поэтому так важно, чтобы вопросы совершенствования организации труда и социалистического соревнования, усиления воспитательной работы в коллективе не заслонялись частоклолом проблем, связанных с особенностями аэропорта, нехваткой рабочих рук, авиатехники.

Судя по документации, на долю личного состава в Казани приходится мизерный процент задержанных рейсов — например, менее процента в первом квартале минувшего года. Полпроцента нерадивости, недобросовестности. Это все-таки много.

Т. СУВОРОВА,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Казань.

К

активы правовые основы формирования и функционирования товарищеских судов!

— Они организуются и действуют на базе принятых во всех союзных республиках специальных положений. В Российской Федерации, например, Положение о товарищеских судах утверждено Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 11 марта 1977 года. В этом документе определено, что такие суды являются выборными общественными органами. Их назначение — активно способствовать воспитанию граждан в духе коммунистического отношения к труду и правилам социалистического общежития.

Главное в работе товарищеских судов — предупреждение правонарушений путем убеждения и общественного воздействия, создания обстановки нетерпимости к любым антиобщественным поступкам. Метод работы — широкое публичное обсуждение правонарушения или проступка.

Обычно товарищеские суды организуются в коллективах численностью от 50 человек и более. Количество членов суда — не менее пяти. Выборы проходят на общем собрании открытым голосованием. Члены суда избирают из своего состава также открытым голосованием председателя, его заместителей и секретаря. Заседания этого общественного органа и выполнение его членами обязанностей, связанных с подготовкой и рассмотрением дел, осуществляются в нерабочее время. Не реже одного раза в год товарищеский суд отчитывается о своей деятельности перед общим собранием коллектива.

— Давайте уточним, что же входит конкретно в компетенцию товарищеских судов!

— Ими рассматривается большой круг вопросов: о недобросовестном отношении работника к своим обязанностям, прогулах; несоблюдении требований охраны труда, противопожарной безопасности; утрате или повреждении инструмента, инвентаря, оборудования, материалов; мелком хищении государственного, общественного или личного имущества граждан; мелкой спекуляции; мелком хулиганстве; оскорблении, клевете, сквернословии; побоях и легких телесных повреждениях; распитии спиртных напитков в неположенных местах, появлении там в нетрезвом и тем более в пьяном виде; нарушении правил внутреннего распорядка в квартирах и общежитиях; недостойном поведении в семье. Конечно, это лишь беглый перечень. Им не исчерпывается тематика дел, которые могут быть переданы в товарищеские суды.

— А от кого преимущественно поступают такие материалы!

— Источники тут самые разнообразные. Прежде всего к ним направляются решения комитетов профсоюза, групп и

В ходе происходящей в нашей отрасли перестройки возрастает роль таких важнейших организационных начал, как строгая дисциплина и четкий порядок на каждом участке производства. В этом актуальном деле многое зависит от общественности и, в частности, от товарищеских судов. В Аэрофлоте их насчитывается свыше двух тысяч. Чтобы лучше уяснить их роль и место в воспитательной работе, редакция обратилась с рядом вопросов к заместителю начальника Юридического отдела Министерства гражданской авиации, заслуженному юристу РСФСР П. К. НОВИКОВУ.

постов народного контроля, добровольных дружин по охране общественного порядка, заявления отдельных граждан. Это могут быть и приказы должностных лиц, сообщения административных комиссий исполнительных комитетов Советов народных депутатов, представления органов дознания, определения народных судов, постановления прокурора. Не исключается и возбуждение дела по инициативе самого товарищеского суда.

Кстати сказать, рассмотрению дел предшествует сбор максимально полной информации, которую руководители различных органов обязаны безоговорочно предоставлять в суд. Привлеченный к ответственности имеет право ознакомиться со всеми собранными против него документами, попросить об их пополнении, дополнительной проверке, а в случае недоверия к какому-либо члену суда может заявить ему отвод.

Явка по вызову суда того, кто к нему привлечен, обязательна.

— А как быть, если он не захочет прийти!

— Тогда слушание дела переносится. И в следующий раз, при повторной неявке виновного, который делает это без уважительных причин, рассматривается в его отсутствие. Решение товарищеского суда принимается большинством голосов его членов, объявляется публично и доводится до сведения коллектива.

— Какие меры общественного воздействия товарищеский суд правомочен применить!

— Весьма и весьма действенные. К примеру, обязать виновного принести публичные извинения потерпевшему или коллективу, объявить порицание, предупредить либо выговор, наложить денежный штраф. Суд может также поставить перед администрацией и профсоюзной организацией вопрос о перемещении совершившего проступок на низшую должность, нижеоплачиваемую работу

и даже об его увольнении, лишении частично либо полностью вознаграждения по итогам годовой работы за выслугу лет, льготной путевки в дом отдыха или санаторий, переносе очередности на получение жилой площади. Наконец, товарищеским судам предоставлена возможность принимать решение о передаче материалов в соответствующие органы для привлечения виновных к уголовной ответственности, а также о направлении на принудительное лечение алкоголиков и наркоманов.

— Предусмотрены ли какие-либо формы поощрения членов товарищеских судов за выполнение ими своих общественных обязанностей, которые, несомненно, требуют немалого времени и серьезных усилий!

— Да, предусмотрены. Председатели, заместители председателей, секретари и члены этих судов, работающие активно, поощряются комитетом профсоюза или по его представлению администрацией предприятия. Им могут объявить благодарность, наградить их Почетной грамотой, ценным подарком, денежной премией, выдать льготную санаторно-курортную путевку.

Нельзя в связи с этим не отметить, что от того внимания, какое профсоюзные органы и руководители предприятий уделяют товарищеским судам, зависит их вклад в воспитательную работу, проводимую в трудовых коллективах, в укреплении дисциплины, повышение экономических показателей, в создание благоприятной моральной атмосферы как на производстве, так и в быту.

ТОВАРИЩЕСКИЙ СУД

ЭКИПАЖУ — О ПРАКТИЧЕСКОЙ АЭРОДИНАМИКЕ

ЯК-40

НА БОЛЬШИХ УГЛАХ АТАКИ

На летно-методических конференциях у членов экипажей самолетов Як-40 часто возникают вопросы, связанные с пилотированием этих машин в условиях полета на углах атаки, близких к критическим. Как показывают опыт, практика пилотирования этих воздушных судов в различных полетных конфигурациях, экипажи, попадая в такую обстановку, иной раз не всегда могут найти оптимальные решения. Особенно реален выход самолета Як-40 на критические углы атаки во время предпосадочного снижения. А как известно, этот участок полета является наиболее ответственным. Поэтому в условиях острого дефицита времени на посадке от летного состава требуется максимум внимания и осторожности, чтобы суметь своевременно и грамотно парировать любые, даже малейшие отклонения от нормальных параметров полета.

В публикуемой статье раскрываются аэродинамические аспекты «поведения» самолета на больших углах атаки в различных полетных конфигурациях, в первую очередь на посадке. Думается, высказанные в ней научные рекомендации помогут летному составу в практической работе.

Выход самолета Як-40 на большие углы атаки происходит чаще всего при посадке. После выравнивания с целью уменьшения скорости до посадочной выполняется этап выдерживания. В процессе его пилот, соразмерно уменьшению скорости, движением колонки штурвала «на себя» увеличивает угол атаки самолета вплоть до посадочного, что составляет примерно 8—14 градусов. Если посмотреть на зависимость коэффициента подъемной силы C_y от угла атаки α (рис. 1), то увидим, что примерно на $\alpha = 15$ градусов нарушается линейность зависимости $C_y(\alpha)$. Это свидетельствует о начале срыва потока с крыла на этом угле атаки. При дальнейшем увеличении α зона срыва расширяется. Коэффициент C_y достигает своего максимального значения и начинает резко уменьшаться. Угол атаки, при котором C_y достигает максимального значения, называется критическим ($\alpha_{кр}$). При неотклоненных закрылках ($\delta_3 = 0$) $\alpha_{кр} = 17,5$ градусов. Для самолета Як-40 с закрылками, отклоненными на $\delta_3 = 15, 20$ и 35 градусов, $\alpha_{кр}$ соответственно равен 18, 19 и 18 градусам. Таким образом, на этапе выдерживания появляется реальная опасность выхода самолета на углы атаки, больше критических.

Остановимся более подробно на физической сущности уменьшения коэффициента подъемной силы после $\alpha_{кр}$.

Для лучшего понимания этого явления рассмотрим обтекание профиля на больших углах атаки, аналогичного профилю крыла самолета Як-40 (рис. 2). Это крыло набрано ламинизированными профилями с различной относительной толщиной ($\bar{C} = 13,9 - 15$ процентов) и различной относительной кривизной ($\bar{f} = 1,1 - 1,5$). Профиль, как видим, достаточно толстый и несколько искривленный. У таких профилей на верхней поверхности реализуется картина давления со сглаженным пиком разрежения и умеренным положительным градиентом давления в хвостовой части профиля. Толщина пограничного слоя по мере приближения к задней кромке увеличивается. Затем под действием положительного градиента давления он отрывается вначале у задней кромки.

Физическая картина этого явления в следующем. При определенной величине градиента давления силы его достигают такой величины, которой оказывается достаточно, чтобы заставить частицы воздуха в пристеночной области пограничного слоя двигаться против основного течения. Вначале за счет этого противодействия частицы воздуха останавливаются в некотором сечении и вскоре начинают двигаться навстречу основному потоку (см. эпюру скоростей, рис. 2). Происходит перераспределение скоростей течения воздуха в пограничном слое, приводящее к отрыву потока от поверхности профиля. С ростом угла атаки положительный градиент давления увеличивается, точка отрыва потока сдвигается к передней кромке и зона срыва расширяется. Таким образом, на крыле самолета Як-40 срыв потока начинается на задней кромке крыла, а затем, по мере увеличения угла атаки, перемещается к передней.

Теперь рассмотрим обтекание крыла самолета Як-40 в целом. Опять же для лучшего понимания физики явлений,

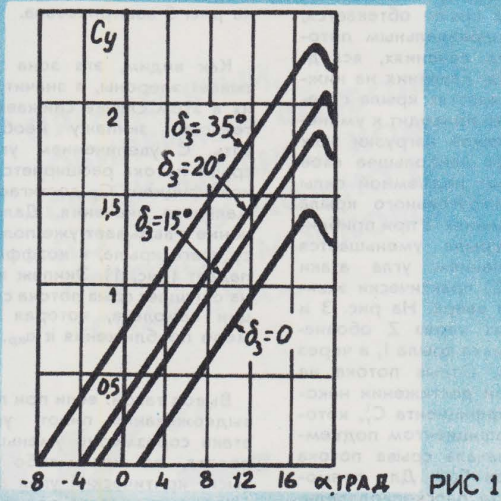


РИС 1



РИС.2

ПРЯМОУГОЛЬНОЕ КРЫЛО
ЗОНА СРЫВА ПОТОКА

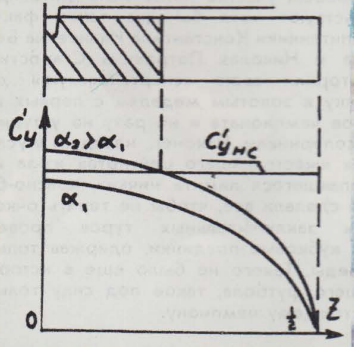


РИС. 3

СТРЕЛОВИДНОЕ КРЫЛО
ЗОНА СРЫВА ПОТОКА

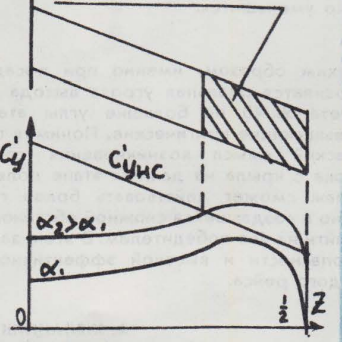


РИС. 4

КРЫЛО САМОЛЕТА ЯК-40
ЗОНА СРЫВА ПОТОКА

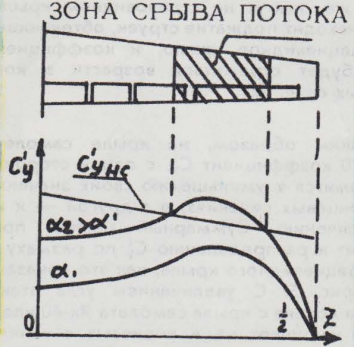


РИС. 5

происходящих на этом крыле, рассмотрим вначале обтекание прямоугольного крыла (рис. 3). Такое крыло обтекается, как правило, плоскопараллельным потоком. В концевых же сечениях, вследствие его перетекания, давления на нижних и верхних поверхностях крыла стремятся выравниваться. Это приводит к уменьшению аэродинамической нагрузки этих сечений. В результате наибольшее свое значение коэффициент подъемной силы сечений C_y^1 для прямоугольного крыла имеет в корневых сечениях, а при приближении к торцам крыла уменьшается (рис. 3). С увеличением угла атаки ($\alpha_2 > \alpha_1$), кривая $C_y^1(Z)$ практически эквидистантно смещается вверх. На рис. 3 и на всех последующих через Z обозначена координата размаха крыла l , а через $l/2$ — конец крыла. Отрыв потока на крыле происходит при достижении некоторого значения коэффициента $C_{y_{кр}}^1$, который называется коэффициентом подъемной силы сечений начала срыва потока и обозначается через $C_{y_{кр}}^1$. Для прямоугольного крыла из-за плоскопараллельного потока коэффициент $C_{y_{кр}}^1$ имеет постоянное значение вдоль всего размаха крыла. В итоге на прямоугольном крыле, с увеличением угла атаки, C_y^1 достигает значений $C_{y_{кр}}^1$ впервые в корневых сечениях, а значит, в этих сечениях впервые появится срыв потока. Зона срыва потока определяется так, как это показано на рис. 3.

У стреловидного крыла, вследствие пространственного характера обтекания, картина совершенно иная (рис. 4). На конце крыла за счет поджатия струек коэффициент подъемной силы сечений возрастает. А так как за счет перетеканий воздуха к торцам крыла происходит набухание пограничного слоя в концевых сечениях, то коэффициент $C_{y_{кр}}^1$ уменьшается от корневых к концевым сечениям. Это значит, что на стреловидном крыле срыв потока впервые появится в концевых сечениях, а зона срыва потока на данном C_y^1 определяется аналогично, как и для прямоугольного крыла.

Крыло самолета Як-40 имеет, как отмечалось выше, трапециевидную форму и обтекается с рядом особенностей. Прежде всего это совмещение особенностей обтекания прямоугольного и стреловидных крыльев. На трапециевидном крыле так же, как и на прямоугольном, за счет концевых перетеканий, давления на нижней и верхней поверхностях крыла стремятся выравниваться. Коэффициент C_y^1 за счет этого стремится к уменьшению в концевых сечениях. Одновременно, так же, как и на стреловидном крыле, происходит поджатие струек, обтекающих трапециевидное крыло, и коэффициент C_y^1 будет стремиться возрасти в концевых сечениях.

Таким образом, на крыле самолета Як-40 коэффициент C_y^1 с одной стороны, стремится к уменьшению своих значений в концевых сечениях, а с другой — к их увеличению. Суммарный эффект приводит к распределению C_y^1 по размаху Z трапециевидного крыла, как это показано на рис. 5. С увеличением угла атаки, срыв потока с крыла самолета Як-40 впервые наступает не в корневых сечениях, как это имеет место на прямоугольном

крыле, и не в концевых, как на стреловидном, а в некоторой зоне, которая на рис. 5 заштрихована.

Как видим, эта зона частично захватывает элероны, а значит, эффективность их в этом случае снижается. Это обстоятельство экипажу необходимо учитывать. С увеличением угла атаки, зона срыва потока расширяется и при $\alpha = \alpha_{кр}$ коэффициент C_y достигает своего максимального значения. Дальнейшее увеличение α вызывает уже полный срыв потока со всего крыла, и коэффициент C_y резко падает (рис. 1). Экипаж воздушного судна ощущает срыв потока с крыла по вибрации самолета, которая усиливается по мере приближения к $\alpha_{кр}$.

Вывод такой: если при посадке на этапе выдерживания пилот, увеличивая угол атаки соразмерно уменьшению скорости полета, по каким-либо причинам превысит критический угол атаки, то вместо ожидаемого роста подъемной силы произойдет ее резкое падение. В этом случае самолет может спарашютировать к земле с большой вертикальной скоростью. А если при этом выравнивание произошло на повышенной высоте, возможна поломка шасси или грубое приземление с последующим отделением от земли и повторением этого цикла.

Особенно большая вероятность выхода самолета Як-40 на $\alpha > \alpha_{кр}$, когда при посадке пилотом допускаются ошибки в пилотировании такие, как высокое выравнивание или взмывание. Если командиром экипажа неправильно определена высота начала выравнивания или он резко отклонил колонку штурвала на себя в начале выравнивания, то именно в этом случае оно будет закончено на повышенной высоте. Остается добавить, что теперь если не зафиксировать колонку штурвала в данном положении, как того требует руководство по летной эксплуатации, а продолжать отклонять на себя, то при достижении угла атаки, больше критического, самолет как раз и спарашютирует с повышенной вертикальной скоростью. К чему это может привести, мы уже говорили.

Аналогичная ситуация может создаться также при взмывании, когда на этапе выдерживания пилот несоразмерно уменьшению скорости резко отклонит колонку штурвала на себя. В этом случае угол атаки тоже резко увеличится. Вначале при $\alpha < \alpha_{кр}$ подъемная сила самолета возрастет, а при достижении $\alpha > \alpha_{кр}$ резко уменьшится.

Таким образом, именно при посадке сохраняется реальная угроза выхода самолета Як-40 на большие углы атаки, превышающие критические. Понимая физический смысл возникновения срыва потока с крыла на данном этапе полета, экипаж сможет действовать более грамотно в создавшейся сложной обстановке и выйти из нее победителем. В этом залог безопасности и высокой эффективности каждого рейса.

А. ЖЕЛАННИКОВ,
кандидат технических наук

ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ

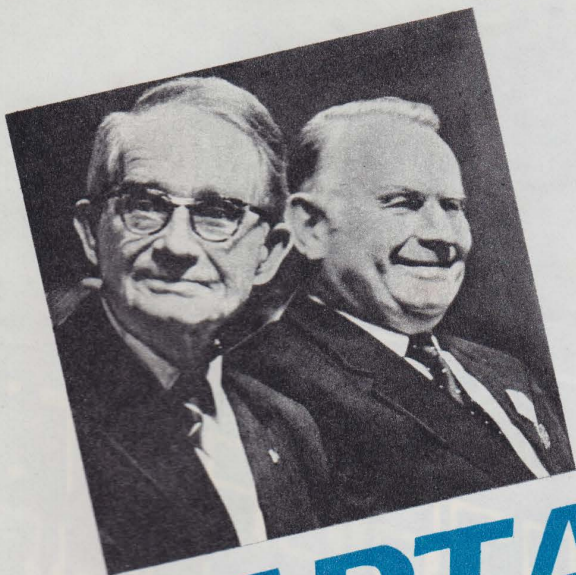
На спартаковской улице праздник — любимая многими команда выиграла юбилейный, пятидесятилетний чемпионат Советского Союза по футболу. Популярный футбольный клуб не раз побеждал в столь престижном соревновании: «Спартак» в одиннадцатый раз выигрывает золотые медали чемпионов страны. Но, думается, именно прошлогодний успех красно-белых следует считать наиболее значимым в биографии команды.

На протяжении вот уже десяти лет «Спартак» привлекает внимание трибун и знатоков футбола собственной трактовкой игры, в основе которой лежат неудержимость в атаке и острозащитность тактических ходов. Комбинированный спартаковский футбол похож на умственную игру, когда все футболисты говорят на одном спортивном языке, как бы ведут между собой нервующую беседу, сообща решают интересную для них задачу. Журналисты и болельщики окрестили такой футбол романтическим, искренним, красивым... Не случайно стала расхожей фраза: «Спартак» никогда не бывает скучен».

Верность своей манере игры помогла спартаковцам стать самой стабильной командой высшей лиги — после чемпионства в 1979 году «Спартак» пять раз завоевывал «серебро» и дважды «бронзу». Но именно в этой стабильности многие специалисты футбола усмотрели какую-то грустную странность. На протяжении нескольких сезонов неуловимое «чуть-чуть» мешало «Спартак» занять высшую ступеньку клубного чемпионата страны. Правда, за этим чуть-чуть руководители «Спартак» видели вещи серьезные, справедливо признавая, что в ряде игр команде не хватало подлинной отваги, хорошего честолюбия и гордости за спартаковскую марку.

Волевым коллективом, командой с настоящим бойцовским характером зарекомендовал себя московский «Спартак» в юбилейном чемпионате страны. Игровая фантазия и импровизация, издавна свойственная спартаковцам, в большинстве матчей подкреплялась наступательным порывом, готовностью вести борьбу на любом участке поля. Об этом свидетельствуют хотя бы два таких факта. Воспитанники Константина Ивановича Бескова и Николая Петровича Старостина проторили свою «спартаковскую» дорожку к золотым медалям с первых же туров чемпионата и ни разу не уступили ее соперникам. Наконец, находясь в условиях «жесточайшего цейтнота» из-за исчерпавшейся лимита ничьих, красно-белые сделали все, чтобы не терять очков: пять заключительных туров провели как кубковые поединки, одержав только победы. Такого не было еще в истории нашего футбола, такое под силу только настоящему чемпиону.

Б. ОРЛОВ



ПЯТИДЕСЯТЫЙ,
ЮБИЛЕЙНЫЙ ФУТБОЛЬНЫЙ СЕЗОН
СРЕДИ КЛУБНЫХ КОМАНД
ПО ПРАВУ МОЖНО СЧИТАТЬ
СЕЗОНОМ МОСКОВСКОГО
«СПАРТАКА».

«СПАРТАК» — ЧЕМПИОН!

47

НА СНИМКАХ:
Плодотворным и знаменательным оказалось
творческое содружество двух ветеранов
советского футбола К. И. Бескова и Н. П. Ста-
ростина: за десять лет руководства «Спар-
таком» им удалось создать по-настоящему
талантливую команду.

Федор Черенков — один из самых техничных
мастеров кожаного мяча последних лет.
Фото А. АНУФРИЕНКО и
С. ВОЙКОВА.





ЧАСЫ ПОКАЗЫВАЮТ: ПУЛЬС НОРМАЛЬНЫЙ



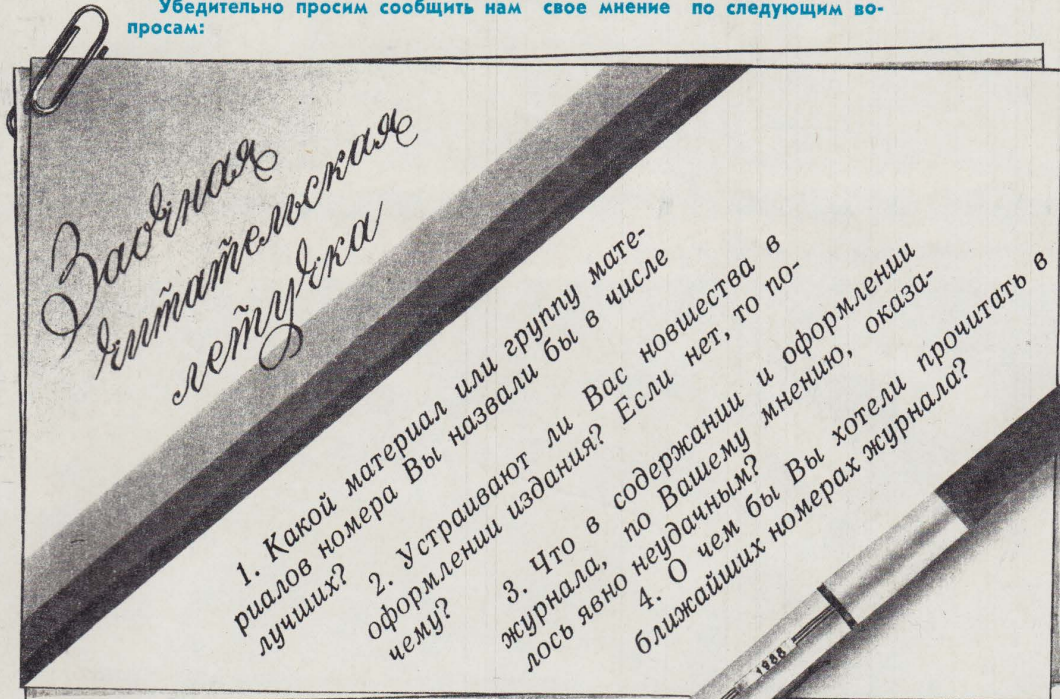
Вы делаете зарядку по утрам, занимаетесь спортом!
Тогда вам необходимы специальные часы «Чайка» — с ними легче контролировать свой сердечный ритм.
Раз-два, раз-два. Повторяем упражнение! Еще быстрее... Стоп!
Проверяем пульс.
Установив секундную стрелку «Чайки» в исходное — вертикальное — положение, Вы отсчитываете 15 ударов пульса. По специальной шкале на циферблате стрелка укажет количество ударов в минуту.
Мужские кварцевые часы «Чайка» — для физкультурников и спортсменов.
Цена — от 30 до 37 рублей.

УГЛИЧСКОЕ ПО «ЧАЙКА».
ЦЕНТРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО «РЕКЛАМА».

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

Перед Вами первый номер журнала «Гражданская авиация» за 1988 год. «Конструируя» его модель, редакция старалась как можно полнее учесть Ваши замечания и предложения, максимально приблизить содержание и оформление к задачам, решаемым отраслью.

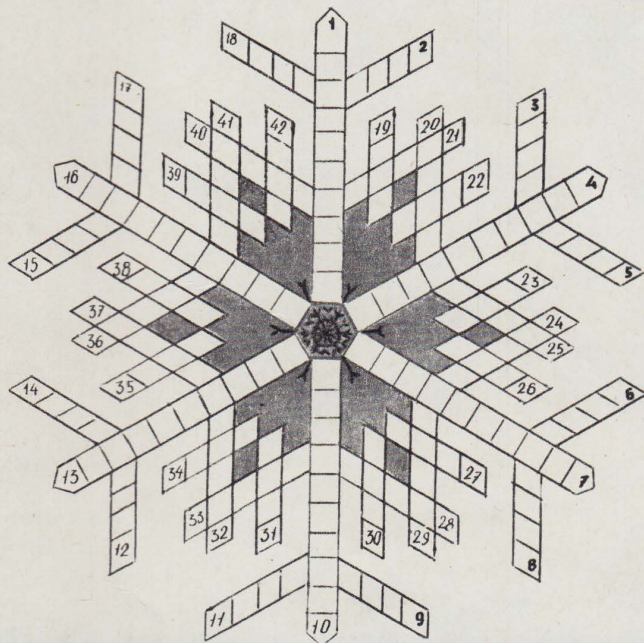
Убедительно просим сообщить нам свое мнение по следующим вопросам:



Высказанные Вами суждения помогут коллективу редакции оптимальнее спланировать свою работу, полнее учесть запросы читательской аудитории.

Мы и впредь будем советоваться с Вами по каждому номеру журнала.

РЕДКОЛЛЕГИЯ.



КРОССВОРД «СНЕЖИНКА»

1. Персонаж новогоднего бала. 2. Русский мореплаватель и географ. 3. Атрибут маскарада. 4. Притяжение физических тел. 5. Фигура высшего пилотажа. 6. Помещение для технического обслуживания и ремонта воздушного судна. 7. Воздухоплавательный аппарат. 8. Атмосферное явление. 9. Единица измерения силы тока. 10. Сооружение в комплексе аэропорта. 11. Вращающаяся часть машины. 12. Средство переправы. 13. Часть реактивного двигателя. 14. Братья, авторы сказок. 15. Член экипажа самолета. 16. Наука о Вселенной. 17. Мера веса драгоценных камней. 18. Спутник Юпитера. 19. Движение летательного аппарата относительно продольной оси. 20. Всеядная птица. 21. Часть шасси воздушного судна. 22. Помещение в скале, под землей. 23. Лестница. 24. Единица измерения величины угла.

25. Большое скопление кораблей. 26. Заключительная часть танца в балете. 27. Лиственное дерево. 28. Медоносная душистая трава. 29. Аэронавигационный прибор. 30. Двигатель летательного аппарата. 31. Химический элемент, металл. 32. Основа конструкции. 33. Мелкозернистая горная порода, абразивный материал. 34. Новогодняя лесная гостья. 35. Муза в древнегреческой мифологии, покровительница истории. 36. Город в ЧССР. 37. Геометрическая фигура. 38. Позывной Ю. А. Гагарина. 39. Углубление в стене. 40. Французский авиаконструктор, один из пионеров авиации. 41. Основоположник советского жидкостного ракетостроения, академик. 42. Угол между меридианом и продольной осью судна.

Составил С. ФИЛИППОВ.

Художественный редактор В. Г. УСТИНОВ.

Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 28.10.1987 г. Подписано к печати 25.11.1987 г. Т-21136.

Глубокая печать. Формат 60×90^{1/4}.
Зак. 1379. Цена 45 коп.

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

Тел. 925-85-06, 928-57-31.

ЦГЖИ «Воздушный транспорт».

3-я типография Воениздата.



К 3-50

Цена 45 коп.
Индекс 70226

В освоении районов Крайнего Севера трудно переоценить роль гражданской авиации. Особенно необходимы в этих бездорожных, труднодоступных местах вертолеты. Зачастую они являются единственным средством доставки пассажиров и грузов.

НА СНИМКЕ:
вертолет прибыл
на стоябище оленеводов.

Фото В. ИВАНОВА.

