

**С НОВЫМ**

**ГОДОМ!**

**ЧИТАЙТЕ  
В НОМЕРЕ:**

ИЛ-96-300

БЕСЕДУ

С МИНИСТРОМ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

А. Н. ВОЛКОВЫМ.

НОВЫЕ ПОДРОБНОСТИ

ОБ ИЛ-96-300.

ЗАМЕТКИ БЫВАЛОГО ПАССАЖИРА.

ОСТРОСЮЖЕТНЫЙ РАССКАЗ

«ТЕРРОРИСТ».

ГРАЖДАНСКАЯ

**АВИАЦИЯ**



**1-89**

ISSN 0017-3606

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН,  
СОЕДИНЯЙТЕСЬ!



# ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

1-89

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

ИЗДАЕТСЯ С 1931 ГОДА

© «Гражданская авиация»

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. СВЕТИЧНЫЙ  
Г. А. ФЕКЛЮНИНА

(ответственный  
секретарь).

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: новогод-  
ний плакат художника В. ГАВРИЛОВА.

Художественный редактор  
В. Г. УСТИНОВ.

Корректор  
Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 26.10.1988 г.

Подписано к печати 25.11.1988 г. Т-22509.

6 печ. л. 10,4 уч.-изд. л.

Глубокая печать. Формат 60 × 90<sup>1/8</sup>.

Зак. 388/3.

Цена 45 коп.

Адрес редакции: 103012, г. Москва, К-12,  
Старопанский пер., д. 1/5.  
Тел. 925-85-06, 928-57-31.

ЦГЖИ «Воздушный транспорт».

3-я типография Воениздата.





На этом месте, всего в получасе езды от Минска, раньше бурно рос ковыль, а тишину нарушали лишь шелест дождя, грозные раскаты да гул пролетающих над полем самолетов. Шесть лет назад сюда пришли люди. Очень быстро, словно из-под земли, встали рядом уютные коттеджи, поднялись коробки современных многоэтажек. И вот уже звенят на улицах новоявленного поселка голоса коренных его жителей, самым старшим из которых не более трех лет. «Соколята» — так ласково называют их в округе. Во-первых, потому, что отцы их — авиаторы, работающие в аэропорту «Минск-2». А во-вторых, потому, что поселок, в котором они родились и растут, называется Сокол.

Пройдет несколько лет, и Сокол превратится в настоящий город. К 1995 году число его жителей превысит двенадцать тысяч. А пока новоселье здесь справили триста семей авиаторов.

У счастливых хозяев, недавно получивших ключи от новых квартир или собственных благоустроенных домов, немало хлопот, которые принято называть приятными. Большая это радость — после общежития, после снимавшегося у «частника» угла обживать, обустроить свой домашний очаг. Эта радость помогает жителям Сокола легче переносить неурядицы, которые обычно сопутствуют всем новостройкам подобного рода и связаны со слабым развитием социальной и культурно-бытовой сферы. Впрочем, в поселке уже ведется строительство АТС на 500 номеров, средней школы. К 1990 году появится еще один детский сад. Запланировано строительство физкультурно-оздоровительного комплекса, поликлиники, дворца культуры...

Каким будет Сокол через три-четыре года? Это во многом зависит от его жителей. Чем с большей любовью они будут относиться к своему поселку, тем красивее будет его облик. И, кажется, в этом смысле за судьбу строящегося авиагородка можно не волноваться. Минские авиаторы уже успели привязаться к нему и полюбить.

1

## В «МИНСКЕ-2» — НОВОСЕЛЬЕ

Население поселка Сокол насчитывает около двух тысяч жителей. В канун октябрьского праздника новоселье справили еще семьдесят пять семей авиаторов.

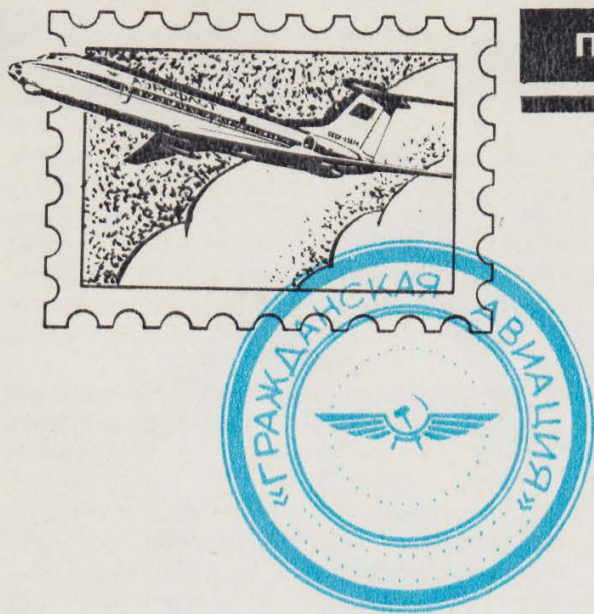
В детском саду поселка. Воспитатель Наталья Старкова со своими подопечными.

На прогулке — юные жители Сокола.

Эти уютные коттеджи построены на средства авиарботников, которым авиапредприятие предоставило долгосрочные денежные ссуды.

Фото В. ГРЕБНЕВА.





2

## ЕСЛИ СМОТРЕТЬ В КОРЕНЬ...

Ученые всего мира единодушно считают, что на современном этапе при значительной плотности машинных и энергетических систем все наши успехи (равно как и неудачи) в снижении аварийности зависят от взаимодействия человека-оператора с техникой. История мировой гражданской авиации убедительно подтверждает этот вывод. Основная масса авиационных происшествий происходит по вине личного состава. Общепризнанно, что надежность воздушных судов неуклонно растет, а вот «его величество человеческий фактор» все больше отстает от научно-технического прогресса.

По многолетним и ежегодным заключениям Главной инспекции МГА и Госавианадзора СССР основными причинами авиационных происшествий и предпосылок к ним являются низкий уровень профессиональной подготовки и слабая дисциплина летного состава. Но если эти причины повторяются из года в год, то, очевидно, специалисты, занимающиеся вопросами обеспечения безопасности полетов, делают что-то не то или не так.

Главная ошибка специалистов этих организаций кроется, на мой взгляд, в некачественном анализе той богатой статистики, которая имеется в их распоряжении. Дело в том, что сам по себе профессиональный уровень летчиков, будь он низким или высоким, не может являться причиной. Он лишь следствие просчетов и упущений в работе армии командно-летного и руководящего состава гражданской авиации. В столь важной сфере деятельности должна четко соблюдаться научно обоснованная пропорция между организаторской работой и контролем.

Практика же показывает, что командно-летный состав всех рангов серьезно увлечен контрольно-инспекторскими функциями. Тем самым наносится прямой и невосполнимый ущерб организации летно-методической работы. Ведь не секрет, что командир корабля транспортной авиации, как правило, пилот 1-го класса, за год выполняет более 20 (!) полетов с проверяющими всех степеней. А ведь это

не что иное, как так называемый контроль на выходе, практически не приносящий пользы в деле профилактики.

Определенные надежды в этом плане были связаны с созданием Госавианадзора СССР. К сожалению, они не оправдались. Заметного влияния на состояние безопасности он пока не оказывает. И это не случайно. Думаю, во многом это объясняется тем, что на девяносто с лишним процентов Государственная комиссия по безопасности полетов, подчеркиваю — полетов, состоит из инженеров. А в управлении по расследованию авиационных происшествий вообще нет ни одного пилота. Таким образом получается, что вся идеология расследования авиационных происшествий отдана «на откуп» инженерам.

При таком наложении уровня решения вопросов взаимодействия экипажа с воздушным судном вряд ли может быть достаточно квалифицированным. А ведь снижение у нас авторитета летной службы, ее престижности есть одна из основных причин аварийности. Ибо не в тиши конторских кабинетов, а в пилотских кабинетах, на аэродромах крупных городов и простейших посадочных площадках решаются вопросы безопасности полетов. Это надо понимать, чувствовать. Кто не осознает этого, тот, значит, не видит отчетливо магистральные пути решения острой проблемы воздушного транспорта.

В принципе благородная идея создания независимого государственного надзорного органа не нашла своего надлежащего воплощения. Госавианадзор, а также и Госавиарегистр СССР, который сертифицирует продукцию Минавиапрома, фактически подчинены теперь вместо Аэрофлота промышленности. Этим шагом еще больше усилен диктат производителя над потребителем, что в который раз наглядно отражает закоренелую болезнь нашего народного хозяйства. Да и само нахождение под одной крышей надзорного и законодательного органа вызывает оправданные сомнения.

Практически они дублируют работу инспекторских органов гражданской авиации в части разовых и комплексных проверок, выдачи предписаний, расследования авиационных происшествий, составления справок, докладных записок, информационных бюллетеней и т. д. Разве это функции государственного органа? Министерство гражданской авиации завалено потоком бумаг из Госавианадзора СССР.

В конце 1987 года на международной конференции по безопасности полетов в Токио 412 ведущих специалистов 52 авиаконаний назвали главными причинами аварийности недостатки в работе авиационной администрации и в качестве стандартов, то есть в документах, регламентирующих летную работу. Как же далеки эти выводы от нашего, набившего оскомину «низкого уровня...», который, кроме традиционных лозунгов «повысить», «усилить», «поднять», ничего другого предложить не может!

Наверное, пора сменить давно полинявший от справедливой и убийственной критики инспекторский мундир на строгий,

но добрый инструкторский китель. Всерьез заняться летно-методической работой, на недостатки которой нам неоднократно указывали директивные органы. Поддержать те, пусть еще скромные, шаги в этом направлении, которые делает новое руководство летной службы МГА. Это особенно важно сейчас, в условиях перестройки отраслевой экономики. Само понятие «безопасность полетов» и факторы, ее обеспечивающие, должны стать категориями не только организационно-техническими, но и в значительной мере экономическими.

В. ГЕРАСИМОВ,  
пилот первого класса,  
кандидат технических наук

г. Москва.

## ВСЛУХ ИЛИ ПРО СЕБЯ

При всех разговорах о перестройке, гласности и демократии мы в Якутском объединенном авиаотряде не можем похвастаться реальными сдвигами. Продолжительное время, в том числе и после апрельского (1985 г.) Пленума ЦК КПСС, руководивший летным отрядом грузовых самолетов Ю. А. Умеренко насаждал у нас в коллективе командно-волевые методы работы. В этом ему усердно помогали секретарь партбюро В. М. Соловаров и председатель профсоюзной организации В. В. Костырко. Выдвижением на свои общественные должности они целиком обязаны Умеренко. Он рассчитывал на их последующую благодарную преданность ему, на безоговорочное послушание. И не ошибся в своих надеждах. Демонстрируя полное согласие взглядов, этот триумvirат стал единой решающей силой при рассмотрении производственных и социальных проблем отряда. От его симпатий или антипатий к тому или иному авиаработнику зависело преимущественное предоставление жилья, мест в детских садах, путевок, времени ухода в отпуск и т. д. Тех же, кто пытался им перечить, прижимали различными путями — от предвзятых придинок и ущемления на службе до надуманных проработок по общественной линии. Поэтому в разговорах между собой мы возмущались процветающим чиновничеством, подхалимажем, карьеризмом, корыстолюбием. А произносить крамольные мысли вслух побаивались, опасаясь притеснений со стороны власть имущих.

Я выступил с критикой сложившегося порочного стиля работы и сразу же оказался «под колпаком». Руководство отряда начало методично дискредитировать меня и как пилота, и как коммуниста, и как человека. Дело дошло до

публичного шельмования в газете «Социалистическая Якутия».

Возникший конфликт разбирал Якутский городской комитет КПСС. Коммунистам Умеренко, Соловарову и Костырко объявлены партийные взыскания. Приказом начальника Якутского управления за допущенные нарушения по службе Умеренко снят с должности командира отряда. Однако это пока еще только полумера. Морально-психологический климат в нашем трудовом коллективе по-прежнему нуждается в серьезном анализе и здоровом очищении.

В. БЕЛОВ,  
командир воздушного судна Ан-12,  
член Якутского горкома партии  
г. Якутск.

## УКАЗАЛИ НА ДВЕРЬ

Со школьной скамьи я мечтал работать в гражданской авиации, хотелось заниматься обслуживанием пассажиров. Твердо решил пойти в Ленинградское авиационно-техническое училище. Готовился, успешно сдал вступительные экзамены. После первого курса меня, как и других курсантов, призвали в армию. Через два года в училище вернулись далеко не все мои товарищи: кое-кто решил сменить профессию. Но у меня даже подобной мысли не возникало. Я по-настоящему гордился, что стану работником Аэрофлота. Учился с огромным желанием. Стремился прийти на производство хорошо подготовленным специалистом.

Минувшим летом я на «отлично» сдал государственные экзамены. Распределили меня домой, в аэропорт, где в свое время получил направление на учебу и откуда, кстати, еще в январе 1988 года в училище пришел вызов. И с чем же я столкнулся? В отделе кадров меня сразу «отфутболили» к командиру авиационного предприятия, который, в свою очередь, не скрывая удивления, спросил: «Мы тебя вызывали, что ли?». Я напомнил о запросе, где была и подпись командира. Тогда мне очень резко заявили, что свободных должностей в службе организации перевозок нет, а кого-то «убрать» из-за меня нельзя (это я прекрасно понимаю). И вообще, если меня что-то не устраивает, то лучше поискать работу в другом месте. Отряд, мол, даже может выйти с ходатайством в управление о перераспределении.

Вот это да! Я по призванию пришел в гражданскую авиацию, государство затратило на мое обучение немалые средства. И зачем? Чтобы уже в начале трудовой биографии мне указали на дверь?!

Командиру я ответил, что из Аэрофлота ни за что не уйду. Мало того, обязательно буду поступать в институт и только на факультет авиационных работ и перевозок. Тогда мне все-таки предложили занять единственную вакантную должность дежурной по встрече и посадке пассажиров. Согласился. А что делать?

Но на этом неприятности не кончились. В авиационном предприятии по непонятным причинам отказались оплатить мне месячную стажировку, хотя это прямое нарушение действующего законодательства.

Написал обо всем не для того, чтобы кого-то наказали. Просто очень больно

и горько на душе. Очень прошу не называть адрес авиационного предприятия и мою фамилию. Не хочется начинать трудовую жизнь с кляуз и конфликтов.

С уважением,  
постоянный читатель журнала.

## «О НАС ПРОСТО ЗАБЫЛИ...»

Мы, жильцы дома № 1 семейного общежития Волгоградского авиационного предприятия, хотим поделиться своим горем. Вот уже который год мы живем в нечеловеческих условиях: не работает отопление, вышла из строя канализация на общей кухне, в комнатах под полами жидкая грязь... Со второго этажа бегут такие потоки воды, что жители первого не могут приготовить пищу, так как не в силах подняться без зонтов к газовой плите. Год назад в одной из комнат разломали пол и до сих пор не отремонтировали, в результате образовалась настоящая помойная яма.

Признаемся, мы «не стали ждать милостей от природы» и еще в ноябре 1987 года выкопали своими силами траншею, чтобы отремонтировать отопление и получить, наконец-то, горячую воду. Но, увы, весной отрезали трубы и прекратили все работы. В 1988 году выкопали траншею для ремонта канализации, и снова тупик: говорят, что нет новых чугунных труб, чтобы заменить старые. Хотя точно знаем, что трубы эти можно найти и в РСУ (они там годами валяются), и даже на складе.

Принимали ли на этот счет какие-либо меры администрация и общественные организации авиационного предприятия? Что правда, то правда — принимали. Неоднократно заходили в дом какие-то комиссии, представители парткома, профкома. Много раз обещали сделать ремонт. Последний раз — к весне 1988 года. А воз и ныне там.

Побывал в нашем доме и председатель профкома тов. Путилин. Сказал, как отрезал: «Нечего было и вселяться в дом, ежели не нравится жить в подобных условиях!» И подобно заявил руководитель общественной организации, которая обязана заботиться о быте авиаработников. К тому же, коммунист. Почему у него такое отношение к нам?

Словом, мы окончательно убедились в том, что о нас просто забыли. Больше того, поселок авиаторов, якобы, передали в исполком, а мы понимаем так, что бросили нас на произвол судьбы. Но дальше так жить мы просто не можем.

П. ДАГИС, Г. ПРОСКУРОВА,  
Л. СМЕРНОВА  
(всего восемнадцать подписей)

г. Волгоград.

## НАВЕСТИ ПОРЯДОК

В мае прошлого года мой сын возвращался из Новосибирска в Душанбе. Я встретила его в аэропорту. Вместе получили багаж, поехали домой. А там, развернув бумажную упаковку, обнаружили под ней чужой чемодан. Как же так, ведь выдавали нам багаж строго по биркам? Помчались назад, в аэропорт, хотя была уже ночь. Служащий багажного отделения грубо выпроводил меня: «Иди, куда хочешь, я ничего не знаю». Столь же груба была и женщина, работавшая в багажной кассе: «Ничего не знаю. Валите отсюда, некогда мне с вами разбираться».

На следующий день снова приехали в аэропорт. Нас приняла инспектор по жалобам И. А. Елхина, дала нам свой телефон, но сколько мы ей ни звонили, ничего толком узнать не могли. Пришлось снова ехать в аэропорт. И. А. Елхина сообщила, что из Новосибирска пришла телефонограмма. Как оказалось, при регистрации пассажиров и багажа в Новосибирском аэропорту были перепутаны бирки к чемоданам моего сына и еще одного пассажира. В телефонограмме указывались фамилия этого пассажира и его адрес. Так как тот живет в Новосибирске, я попросила И. А. Елхину связаться с отделением милиции в Новосибирском аэропорту. Однако она сказала, что не имеет права этого делать. Тогда я написала заявление на имя начальника ЛОВД Душанбинского аэропорта. Но это заявление у меня никто не принял. Прошу вас разобраться. Только не отправляйте мое письмо в Таджикское управление гражданской авиации. Обращалась я и туда, но результатов никаких. Неужели сложно навести хотя бы элементарный порядок в этом деле?

Х. КУРБАНОВА,  
г. Душанбе, ветеран труда

ОТ РЕДАКЦИИ. Помочь Х. Курбановой мы попросили работников Главного управления организации авиационных работ и перевозок нашего министерства. По их указанию начальник Душанбинского аэропорта А. М. Забровский разобрался в конфликте и сообщил редакции, что вины душанбинских авиаработников нет: путаница с багажом произошла в Новосибирском аэропорту. Так как пассажир, получивший не свой чемодан, на неоднократные просьбы вернуть его владельцу дает отрицательный ответ, дело для рассмотрения передано в линейное отделение милиции Новосибирского аэропорта.

Что ж, с формальной точки зрения работники Душанбинского аэропорта вроде бы ни при чем: во всем виноваты их новосибирские коллеги. Однако вспомним, как обошлись с Х. Курбановой дежурный в багажном отделении, кассир багажной кассы, как долго не могла она получить вразумительные ответы на свои вопросы. Право же, неловко повторять прописные истины о человеколюбии, добросердечии. Но неужели мы так привыкли к бездушию, грубости, что даже не замечаем их? В письме, подписанном А. М. Забровским, не дано какой-либо оценки поведению работников Душанбинского аэропорта. А нам думается, что будь они внимательнее, доброжелательнее к Х. Курбановой, не пришлось бы ей писать жалобу в Москву.

# ПЕРЕСТРОЙКА - РАБОТА ТРУДНАЯ

СТРАНА ВСТУПИЛА  
В ЧЕТВЕРТЫЙ ГОД ДВЕНАДЦАТОЙ ПЯТИЛЕТКИ.  
СЛЕДУЯ КУРСУ XXVII СЪЕЗДА КПСС  
И XIX ВСЕСОЮЗНОЙ ПАРТИЙНОЙ  
КОНФЕРЕНЦИИ,  
СОВЕТСКИЕ ЛЮДИ НАПРЯЖЕННО ТРУДЯТСЯ  
НАД УГЛУБЛЕНИЕМ  
И ДАЛЬНЕЙШИМ РАЗВИТИЕМ  
РЕВОЛЮЦИОННОГО ПРОЦЕССА ПЕРЕСТРОЙКИ.  
СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ ПАРТИИ  
И НАРОДА УДАЛОСЬ ДОБИТЬСЯ  
ДЕМОКРАТИЗАЦИИ ОБЩЕСТВЕННОЙ ЖИЗНИ  
И ОЗДОРОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ,  
ПРОДВИНУТЬСЯ ВПЕРЕД В СОЦИАЛЬНОЙ,  
ДУХОВНОЙ И ДРУГИХ СФЕРАХ.  
ВОЗРОСЛИ ТЕМПЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА,  
БОЛЕЕ СТАБИЛЬНО СТАЛИ РАБОТАТЬ  
БАЗОВЫЕ ОТРАСЛИ ИНДУСТРИИ,  
ПОВЫШАЕТСЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРОИЗВОДСТВА.  
НА ОСНОВЕ СОЦИАЛЬНОЙ ОРИЕНТАЦИИ  
ЭКОНОМИКИ УЛУЧШАЮТСЯ  
УСЛОВИЯ ЖИЗНИ ТРУДЯЩИХСЯ.  
В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ТАКЖЕ ИДЕТ АКТИВНАЯ РАБОТА  
ПО КОРЕННОЙ ПЕРЕСТРОЙКЕ ЭКОНОМИКИ  
И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ОТНОШЕНИИ,  
ПО ОСВОЕНИЮ НОВЫХ ПОДХОДОВ  
К РЕШЕНИЮ СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКИХ  
И ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ЗАДАЧ.  
О ПЕРВЫХ ИТОГАХ ЭТОЙ БОЛЬШОЙ  
РАБОТЫ И ПЛАНАХ ОТРАСЛИ  
НА 1989 ГОД РАССКАЗЫВАЕТ  
В БЕСЕДЕ С КОРРЕСПОНДЕНТОМ ЖУРНАЛА  
МИНИСТР ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ,  
ГЕНЕРАЛ-ПОЛКОВНИК АВИАЦИИ  
**А. Н. ВОЛКОВ.**

— Александр Никитович, минул ровно год с той поры, как предприятия гражданской авиации перешли на новые методы хозяйствования. Что показал этот год? Какие обобщения, выводы можно сделать!

— Вначале хочу подчеркнуть, что в отрасли проведена очень серьезная и многоплановая работа по подготовке к осуществлению экономической реформы. Эта работа охватила широкий спектр проблем: организационных, экономических, технических, воспитательных, нравственно-психологических и других. Ведь перестройка затронула все сферы жизни трудовых коллективов, заставила на многое, в том числе и на то, что раньше считалось незыблемым, взглянуть совершенно иначе, по-новому.

Специалисты министерства прежде всего детально изучили итоги экономического эксперимента, который был проведен в 1987 году в Белорусском, Литовском и Коми управлениях, Домодедовском производственном объединении и на ремонтных заводах гражданской авиации. Эксперимент убедительно показал, что переход на хозяйственные принципы ведения производства, развитие демократизации, гласности и самоуправления положительно сказываются на экономическом и социальном развитии авиаколлективов, способствуют повышению трудовой активности и заинтересованности в конечных результатах труда. Вскрылись, разумеется, и негативные стороны, которые также были внимательно рассмотрены.

Накопленный в ходе эксперимента опыт лег в основу реформы, которая стала осуществляться с января прошлого года. Главный ее смысл в том, чтобы в корне изменить существовавшую ранее систему управления, которая базировалась на командно-административных или, попросту говоря, нажимных методах руководства. Вместо них предстояло освоить принципиально новые методы — экономические, ставящие заслон диктату «сверху» и открывающие широкий простор для проявления инициативы и творческого поиска «внизу». В результате отрасль перешла на менее громоздкую и более эффективную двухзвенную систему управления.

Коротко поясню, в чем ее суть. Первым, или высшим звеном по-прежнему осталось министерство. Но это уже принципиально иная ступень отраслевой структуры. Во-первых, аппарат министерства сокращен на тридцать процентов. А во-вторых, и это самое главное, в корне пересмотрены функции штаба отрасли. Вместо традиционной текучки на грани элементарной диспетчеризации и мелочной опеки авиапредприятий аппарат министерства занимается прежде всего стратегией развития гражданской авиации, разрабатывает и осуществляет единую техническую политику в отрасли, определяет важнейшие направления улучшения «качественных показателей» — безопасности полетов, культуры обслуживания пассажиров и т. п. Исходя из этого, пересмотрена и структура центрального аппарата, которая дифференцирована по соответствующим «блокам» — летный, экономический, инженерный, научный и другие. На мой взгляд, все это открывает возможности работникам министерства заниматься именно тем делом, которое идет на общую пользу, а не создает лишь формальную видимость этой пользы.

Вторым и основным звеном стало территориальное управление, которому придан статус производственного объединения. Входившие ранее в состав управлений авиапредприятия реорганизованы в структурные единицы. Но не надо думать, что это лишь простая смена вывески. Отнюдь нет. В соответствии с Законом о государственном предприятии (объединении) управление наделено теперь такими правами и полномочиями, о которых до реформы не могло быть и речи. Во-первых, оно является юридическим лицом. Во-вторых, на его баланс переданы все основные фонды, включая самолеты и вертолеты, что дает возможность концентрировать силы и средства на тех направлениях, где это особенно необходимо. И, в-третьих, управление получило право без оглядки на министерство распределять между своими структурными единицами госзаказ, парк воздушных судов, топливные и другие лимиты. И критерий здесь один — не административное распоряжение, а экономические отношения.

Такая перестройка системы управления позволила, с одной стороны, обеспечить концентрацию самолетно-вертолетного парка для наиболее полного удовлетворения потребностей населения и народного хозяйства страны в авиационном обслуживании, а с другой — создать организационно-правовые условия для реализации Закона о государственном предприятии (объединении) и внедрения в практику принципов полного хозяйственного расчета. При этом, конечно, учтены и особенности нашей отрасли, вытекающие из специфики авиатранспортного процесса.

## ПРЕДНАЧЕРТАНИЯ ПАРТИИ ПРЕТВОРИМ В ЖИЗНЬ!

Ход работы по осуществлению экономической реформы был всесторонне проанализирован на Всесоюзной научно-практической конференции в Минске, зональных совещаниях командно-руководящего состава и специалистов экономических служб, широко обсуждался в отраслевой печати. Было высказано немало предложений и пожеланий, которые мы учли в дальнейшем. В частности, полностью отменили отраслевые государственные заказы, упорядочили начисление доходов по непрофильным платным услугам, разработали новую систему начисления доходов и рекомендации по внутрипроизводственному хозрасчету, осуществили ряд других преобразований. В июле прошлого года меры по развитию экономических методов управления были рассмотрены коллегией министерства и президиумом ЦК профсоюза авиаработников. Постановление, которое было тогда принято, определило по существу развернутую концепцию формирования нового хозяйственного механизма в отрасли. Комплексной программой перестройки всех сфер жизни гражданской авиации стал план мероприятий по реализации решений XIX Всесоюзной конференции КПСС. Все это позволило заложить надежную базу для эффективной работы Аэрофлота как в минувшем году, так и в настоящее время.

В подтверждение этого назову лишь некоторые моменты. Прежде всего отрасль успешно справилась с государственными заказами 1988 года по всей номенклатуре. Причем задания выполнены не «любой ценой», как нередко бывало в прошлом, а главным образом за счет лучшего хозяйствования. Достаточно сказать, что весь прирост объемов работ достигнут исключительно благодаря повышению производительности труда.

Далее. Практически во всех управлениях начал активно срабатывать противозатратный механизм. Новые подходы к запасам товарно-материальных ценностей, экономии топливно-энергетических ресурсов, использованию всевозможного оборудования позволили снизить общеотраслевые расходы за год почти на 100 миллионов рублей. А ведь еще совсем недавно «затоваривание» складов различным имуществом, огромные запасы неустановленного оборудования тяжким грузом висели на отраслевом балансе, и никакие «грозовые» распоряжения министерства не могли сдвинуть дело с мертвой точки.

Вызывает удовлетворение и тот факт, что финансовое положение большинства управлений, объединений и организаций Аэрофлота отличается устойчивостью. План года по прибыли перевыполнен. Причем достигнуто это не только за счет выполнения сверхплановых работ. Важную роль сыграло прежде всего снижение их себестоимости.

Сегодня у нас в отрасли имеется шесть плано-убыточных предприятий — Магаданское управление, Камчатское производственное объединение, Северо-Кавказское объединение здравниц, ЦУЭРТОС, ЦПДУ и объединение «Авиатехснаб». На 1988 год им предусматривалась дотация. Но и здесь удалось добиться существенного снижения прямых убытков.

Переход на новые условия хозяйствования предполагает введение новых тарифных ставок и должностных окладов рабочих и служащих. Средства на эти цели, как известно, не выделяются из госбюджета, а накапливаются самими трудовыми коллективами. И тем отраднее, что почти половина предприятий гражданской авиации уже перешла на оплату труда по-новому. Пионерами в этом деле выступают Белорусское и Эстонское управления, Домодедовское производственное объединение, Хабаровское, Оренбургское и Саратовское авиапредприятия, объединение «Авиастрой» и Главгентство МГА. Положительных результатов сумели также добиться коллективы Киргизского, Таджикского, Молдавского, Литовского, Ленинградского и Коми управлений. В итоге среднемесячная зарплата авиаработников возросла по сравнению с предыдущим годом примерно на 15 процентов. При этом нисколько не нарушено нормативное соотношение между приростом зарплаты и производительностью труда.

Одним словом, итоги работы отрасли в минувшем году «голосуют» за экономическую реформу, наглядно показывают, что перестройка в гражданской авиации, как и во всей стране, не имеет альтернативы, она необратима. Однако слишком обольщаться тоже не следует. Перестройка — работа трудная. Она требует не только от министра и начальника управления, но и от каждого рядового авиатора напряженного труда, инициативы и предприимчивости, высокой ответственности за порученный

участок производства. И в этом смысле нам предстоит одолеть еще немало нерешенных проблем.

— Кстати, нельзя ли, товарищ министр, хотя бы в общих чертах сказать об этих проблемах?

— Отчего же нельзя. У меня нет тайн от читателей журнала. Напротив, чем больше авиаработников будет знать о том, что волнует руководство отрасли, тем больше шансов навалиться не недостатки и нерешенные вопросы всем миром.

Проблемой номер один я бы назвал неумение руководителей ряда авиапредприятий до конца реализовать преимущества новой системы хозяйствования. Закон о государственном предприятии (объединении) предоставил трудовым коллективам почти неограниченные права, а используются они явно недостаточно. Скажем, для успеха экономической реформы исключительное значение имеет внедрение внутрипроизводственного хозрасчета. Это прямая прерогатива предприятий. Но трудовые коллективы, где бы внутренний хозрасчет был освоен, можно пересчитать по пальцам. И наша общая задача — в корне изменить сложившееся положение, поднять каждого авиаработника до уровня реального хозяина на своем производстве. Следует как можно быстрее сломать один из главных тормозов внедрения хозрасчета — укоренившееся иждивенчество, уравниловку, уверенность, что как бы предприятие ни работало, а государство зарплату обеспечит.

С этой же проблемой тесно связана другая: приверженность определенной категории руководителей как в министерстве, так и на местах к административно-командным методам управления. Они крайне неохотно расстаются с тем арсеналом средств и приемов работы, которые выработала «директивная» экономика. Между тем прежняя ориентация на приказы и указания сегодня не только упала в цене, но и полностью девальвировалась. Поэтому, как бы ни была сильна кое у кого ностальгия по недавнему прошлому, с нею надо кончать решительно и бесповоротно. Вместо административных «нажимов» подведомственным предприятиям нужно оказывать квалифицированную помощь, создавать условия для освоения ими новых методов хозяйствования.

Особенно велика здесь роль наших экономических служб и научных учреждений. Они призваны в самые кратчайшие сроки обеспечить все трудовые коллективы необходимыми методическими рекомендациями, снабдить их соответствующей документацией. И в этом деле нам есть на что опереться. Заслуживает, например, самого пристального внимания совместная работа специалистов Главного экономического управления министерства, ученых Киевского института инженеров гражданской авиации и руководства аэропорта Анапа по внедрению новых форм организации труда на основе коллективного подряда. Дело за тем, чтобы подобное содружество становилось правилом, а не было исключением. Лишь тогда мы сможем добиться эффективности хозяйствования.

Особый разговор о совершенствовании структуры управления. Здесь, к сожалению, тоже отлажено еще далеко не все. Взять хотя бы наиболее злободневный вопрос о сокращении штатов. Если аппарат министерства, как я уже говорил, уменьшен на 30 процентов, то в территориальных управлениях это сделано лишь на 5—7 процентов. Причем сокращаются, как правило, не лишние структурные звенья, как того требует реформа, а штатные единицы, исполнители. Есть в этом определенная доля вины и соответствующих управлений министерства, которые затянули с выдачей практических рекомендаций по совершенствованию структуры производственных служб, боятся взять на себя ответственность за их реорганизацию. Конечно, рубить с плеча не следует, любое структурное изменение должно идти на пользу делу, а не во вред ему, но и медлить до бесконечности тоже нельзя.

Нуждается в серьезном пересмотре и действующая в отрасли система премирования. Основной ее недостаток в том, что она слабо стимулирует заинтересованность авиаработников в улучшении качественных показателей, прежде всего главнейших из них — безопасности полетов и культуры авиаперевозок. А без высокого уровня этих показателей вся деятельность гражданской авиации теряет свой изначальный смысл. Недостаточно увязаны в ней также интересы отдельных работников с интересами предприятия и отрасли в целом.

Логика освоения новых методов хозяйствования диктует внедрение в производство таких прогрессивных форм его организации, как коллективный, а затем и арендный подряды. Часто приходится слышать, что в условиях гражданской авиации эти формы организации и оплаты труда не смогут найти широкого применения. А так ли на самом деле? Думается, если авиаторы поймут, что переход на подряд или аренду им выгоден, что он вполне реален, а не надуман ради пресловутого процента «охвата», то они сами выскажутся за новшества. Конечно, для этого нужны не трибунные призывы, а кропотливая, настойчивая и экономически грамотная работа в трудовых коллективах.

Можно назвать и другие проблемы, которые требуют своего решения. К примеру, еще не снят с повестки дня вопрос убыточности ряда предприятий. Не произошло заметных сдвигов в развитии материально-технической и социальной базы отрасли. Недопустимо медленно внедряется кооперированный метод эксплуатации воздушных судов. Все еще велики объемы сверхнормативного незавершенного строительства. Слабо развиваются платные услуги населению, не относящиеся к основной деятельности. Недостаточно внимание уделяется развитию кооперативов и привлечению граждан к индивидуальной трудовой деятельности в интересах авиапассажира.

Все сказанное свидетельствует о том, что для полной «наладки» нового хозяйственного механизма нужно сделать еще немало. Но основа, и довольно прочная, уже заложена. И это вселяет уверенность, что отрасль находится на верном пути, а трудности, с которыми приходится сталкиваться, будут преодолены.

— Александр Никитович! Редакционная почта наводит на мысль, что несмотря на многие позитивные перемены в деятельности нашей отрасли гражданская авиация все еще в большом долгу перед советскими людьми. Авиаработникам пока не удалось сполна удовлетворить спрос на воздушные перевозки, особенно в напряженный летний период. Что это — фатальная неизбежность или следствие каких-то недоработок!

— Вопрос закономерный, и читатели журнала вправе ставить его перед руководством гражданской авиации. Действительно, вот уже не первый год Аэрофлот вынужден отказываться в своих услугах почти пятнадцати—двадцати миллионам потенциальных пассажиров. Люди хотят воспользоваться скоростным воздушным транспортом, а мы даем, как говорится, от ворот поворот, и они вынуждены терять время в поездах или других менее быстрых средствах передвижения. Это особенно недопустимо для отдаленных и труднодоступных регионов страны. Хотя и тем, кто живет в центральных районах, тоже мало радости полдня терять в очереди за билетом, или вовсе получить отказ.

Есть ли выход из положения? Безусловно, одним махом эту проблему не решить, но и топтаться на месте тоже не имеем права. Главное, на мой взгляд, в том, чтобы поменьше ссылаться на так называемые объективные трудности, а настойчиво искать и приводить в действие неиспользованные внутренние резервы. Конечно, жесткие лимиты авиатоплива, хроническая нехватка двигателей, задержки с поставками промышленностью новых воздушных судов ставят отрасль в крайне затруднительное положение. Министерство прилагает огромные усилия к тому, чтобы изменить ситуацию и «расшить» эти «узкие места», но многое зависит и от самих работников Аэрофлота, от их ответственности и организованности, от подлинно хозяйского подхода к делу.

Затронем, к примеру, ту же занятость кресел. Сколько нареканий получаем мы на то, что билет на рейс достать невозможно, а в салонах самолетов обнаруживаются свободные места. Возражать на это трудно: что правда то правда. Однако мало кто из авиаторов задумывается о подлинной «цене» хотя бы одного незанятого кресла. Между тем, заполнив его, Аэрофлот при нынешних масштабах перевозок только за сутки смог бы дополнительно поднять в воздух три тысячи человек. А ведь это почти двадцать рейсов таких самолетов, как Ту-154.

Если же увеличить занятость кресел на всех выполняемых рейсах только на один-единственный процент, то за год можно дополнительно перевести миллион человек. И хотя подобные резервы лежат, что называется, на поверхности, на них далеко не все обращают внимание. Как не всегда учитывается и суммарная экономия от килограмма сбереженного керосина, или повышение эффективности использования воздушных судов даже при незначительном увеличении их суточного налета.

Говорю об этом не для того, чтобы свалить все на бесхозяйственность и нерадивость авиаработников. Отнюдь нет. В трудовых коллективах отрасли немало рождается ценных инициатив. Подавляющее большинство тружеников Аэрофлота душой болеет за дело. Однако условия, в которые поставлена сегодня



наша страна, требуют от каждого советского человека предельной самоотдачи, неустанного творческого поиска.

В наступившем году по воздушным трассам Аэрофлота предстоит перевезти 126 миллионов пассажиров. Это заметно превышает задания пятилетки. Особое внимание по-прежнему уделяется развитию воздушных сообщений с Крайним Севером, Сибирью и Дальним Востоком. С этой целью будет открыт ряд новых авиалиний, а также увеличена частота движения почти на 70 действующих маршрутах. Наибольший прирост перевозок намечен из Москвы в Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Якутск, Воркуту и Новый Уренгой. В то же время лимиты авиатоплива утверждены на уровне пятилетнего плана. Стало быть, работать опять придется в довольно сложных условиях. И к этому надо себя готовить с первых дней нового года.

Будут трудности и с авиационным обслуживанием народного хозяйства. В текущем году намечается расширение новых видов работ в сельскохозяйственном производстве, энергетическом строительстве, лесной промышленности, на гравиметрической съемке и в других отраслях. По-прежнему не везде отлажены взаимоотношения с заказчиками. Как никогда, остро встали теперь экологические проблемы. Все это требует принципиально новых подходов к организации и выполнению народнохозяйственных заданий, повышает спрос с каждого труженика «малой» авиации.

**— Интересно, а как будут развиваться международные связи Аэрофлота? Что нового привносит в эту сферу перестройка?**

— Воздушные корабли под Государственным флагом СССР выполняют сегодня регулярные авиарейсы почти в сто стран мира. В свою очередь к нам из-за рубежа летают самолеты более тридцати авиакомпаний. Плодотворно развивается наше содружество с пилотами стран — членов СЭВ и государств социалистической ориентации. Много полезного появилось в последнее время во взаимоотношениях с капиталистическими авиакомпаниями. Один из ярких примеров тому — совместная эксплуатация Аэрофлотом и «Пан Америкэн» линии Москва—Нью-Йорк на американском широкофюзеляжном самолете «Боинг-747», начавшаяся в мае прошлого года.

Однако новые тенденции во внешней политике СССР, расширение экономических, научных, культурных, туристских и других контактов с различными странами требуют более активного совершенствования работы гражданской авиации. Среди первоочередных вопросов, которые предстоит нам решить, я бы назвал такие, как перевод отрасли на валютную самоокупаемость и самостоятельный выход на внешний рынок. Особенно большое значение мы придаем установлению прямых производственных связей с компаниями и фирмами других стран, включая организацию совместных предприятий.

Первым шагом на этом пути стало создание Аэрофлотом и известной ирландской фирмой по управлению аэропортами «Эр Рианта интернэшнл» совместного коммерческого предприятия «Аэрофёрст». На основе достигнутого соглашения в аэропорту Шереметьево-2 открыт магазин беспошлинной торговли «дьюти фри шоп», который приносит обоюдную выгоду партнерам и создает немалые удобства для пассажиров. Кроме организации беспошлинной торговли, «Аэрофёрст» занимается также покраской авиалайнеров, для чего в аэропорту Шеннон построен специальный ангар, создает и эксплуатирует установки для противообледенительной обработки самолетов. Надеемся, что этим наши взаимовыгодные контакты не ограничатся.

Крупный совместный проект намечен Аэрофлотом, Московским народным банком и бельгийской строительной компанией «Бесикс». Он предусматривает сооружение в Шереметьево-2 комфортабельного отеля для транзитных пассажиров, пожелавших задержаться в нашей столице на несколько дней. Так как действующая сегодня гостиница рассчитана лишь на кратковременное обслуживание воздушных путешественников, то строительство нового отеля поможет решить многие проблемы.

В том же Шереметьево-2 необходим современный цех бортового питания. Нами устроен своеобразный аукцион по привлечению иностранных фирм для участия в реконструкции существующего и строительстве нового цеха. На предложение Аэрофлота откликнулись авиакомпании «Люфтганза» (ФРГ), скандинавская «САС», югославская «ЮАТ», английская «Бритиш Эйрвейс», американская фирма «Мариотт».

Прочные контакты установлены с французской компанией «Аэропорт де Пари», которая занимается проектированием аэропортовых сооружений и разработкой технологии обслуживания авиапассажиров. Вместе с нашим «Аэропроектом» специалисты из Франции подготовили варианты новых аэровокзальных комплексов в крупнейших советских курортных воз-

душных гаванях Сочи и Симферополь.

Хорошие перспективы обещают совместные начинания Аэрофлота с «Пан Америкэн», канадской фирмой «ИМП», французскими «КОПРЕСТ» и «АККОР» и другими зарубежными партнерами. Речь идет о строительстве гостиниц, туристских центров и других объектов, предназначенных для обслуживания авиапассажиров.

Как видим, планы у нас большие. Их реализация призвана укрепить базу авиасервиса в Аэрофлоте и поднять его конкурентоспособность на международном рынке авиаперевозок.

Большую роль в этой работе призвано сыграть созданное в июле 1988 года Международное коммерческое управление, на которое возложена обязанность по координации внешнеэкономической деятельности Аэрофлота, выбору наиболее конкурентоспособных предложений от иностранных партнеров и оказанию помощи территориальным управлениям гражданской авиации в коммерческих и валютно-финансовых вопросах.

**— Вы очень подробно, Александр Никитович, проинформировали наших читателей об экономических преобразованиях в отрасли. А что делается в коллективах Аэрофлота по демократизации общественной жизни, оздоровлению морально-психологического климата, созданию надлежащих условий для плодотворной работы и полноценного отдыха авиаторов?**

— Как участник XIX Всесоюзной конференции КПСС, я на всю жизнь запомнил атмосферу высокой партийности, широкой и открытой дискуссии, строгой взыскательности, в которой проходил этот форум советских коммунистов. Особенно запали в душу слова Михаила Сергеевича Горбачева о переменах в духовной жизни советских людей.

«Мы видим, как воспрянуло общество... — говорил он. — Люди почувствовали собственную ответственность, освобождаются от апатии и отчужденности. Ветер обновления закаляет нравственное здоровье народа. Демократизация высвободила мощный поток мыслей, эмоций, инициатив. Утверждение правды и гласности очищает общественную атмосферу, окрыляет людей, раскрепощает сознание, стимулирует активную деятельность».

С удовлетворением отмечаю, что и в коллективах гражданской авиации происходят позитивные процессы, вызванные перестройкой. Люди смело и открыто говорят о недостатках, выходят с конструктивными предложениями, во весь голос заявляют о своих правах, не опасаясь быть неправильно истолкованными. Многие с большой заинтересованностью восприняли новые формы работы, ведут активный творческий поиск. Повысилась роль трудовых коллективов, общественных организаций. Заметно изменились стиль и методы работы командно-руководящего состава, политических и партийных работников. В массе своей они повернулись лицом к нуждам и заботам авиаторов, стали глубже вникать не только в производственные, но и в социальные проблемы.

И тем не менее, если быть реалистами, то мы сделали лишь первые шаги по пути демократизации жизни авиационных коллективов. С одной стороны, кое-кто воспринял демократию как вседозволенность и время бесконечных митингов. Такие «сторонники» перестройки стали злоупотреблять гласностью и терпимостью товарищей по работе во имя достижения своих эгоистических или узкогрупповых интересов. С другой стороны, ряд руководителей, даже масштаба начальника управления, оказался не способным к работе в новых условиях, потерял доверие авиаторов. Таких подвели слепая вера в магическую силу приказа и неумение убеждать людей, вести их за собой личным примером.

**— Нельзя ли пояснить эту мысль конкретнее?**

— Пожалуйста. Начнем с тех, кого я назвал сторонниками перестройки в кавычках. Нет нужды перечислять их пофамильно, в трудовых коллективах они хорошо известны. Многие из них причисляют себя к так называемым инициативным группам, всевозможным неформальным объединениям и другим самодеятельным образованиям. В принципе не вижу ничего зазорного в принадлежности к той или иной «группе». Если человек жаждет общественного самовыражения во имя интересов дела, не нужно ему мешать. Напротив, он заслуживает всяческой поддержки. Плохо другое, когда бьющая ключом активность отравляет обстановку в коллективах, подталкивает к противоправным действиям, подрывает авторитет нормативных документов, регламентирующих жизнь и деятельность отрасли. Особенно это недопустимо в отношении Наставления по производству полетов, Руководств по эксплуатации воздушных судов, правил управления воздушным движением и т. п. Тем не менее нередко приходится сталкиваться с безответственными призы-

вами к ревизии и вольному толкованию тех или иных положений директивных документов. Слов нет, инструкции и руководства должны совершенствоваться, исходя из накопленного опыта и требований практики, но пока они официально не заменены другими, любая самовольная трактовка, а тем более отказ от их выполнения граничат с преступлением. И об этом никто не вправе забывать, как бы «убедительно» ни выглядели «аргументы» всплывших на волне демократизации и гласности «новаторов».

А теперь о руководителях, не сумевших удержаться на своих местах, когда трудовые коллективы получили право решать, кому быть их лидером. Таких у нас, к большому огорчению, оказалось немало. К примеру, решительное недоверие авиаторов высказали бывшим начальникам управлений В. М. Алымову, В. И. Пилипенко, Н. А. Соловьеву, директорам авиаремонтных заводов Н. Г. Вайде, В. Д. Карпаченко и другим. Беда этих начальников в том, что они оказались глухи к злободневным проблемам трудовых коллективов, на словах обещали одно, а на деле поступали по-другому. И если в период безгласия народа это сходило с рук, то теперь люди не хотят быть безропотными исполнителями чужой воли. Они сами берутся за наведение порядка в собственном доме.

8

— Но ведь есть, товарищ министр, и другие примеры, когда освободившиеся по объективным причинам руководящие должности волей коллектива занимают не те претенденты, которые в министерстве считались наиболее подходящими, а совсем другие. Не просматривается ли здесь опасность групповщины, или того хуже — круговой поруки?

— Резонный вопрос. Действительно, трудовые коллективы далеко не всегда безоговорочно поддерживают «официальных» кандидатов на ту или иную должность. Так произошло, к примеру, в Архангельске, где командиром объединенного авиаотряда избран не состоявший в резерве на выдвижение второй пилот самолета Ан-26 В. М. Попель. К руководству Узбекским управлением пришел Г. М. Рафиков, ранее освобожденный от должности начальника управления за упущения в работе, а другие кандидаты были забаллотированы. Ректором Рижского института инженеров гражданской авиации избран В. А. Ходалковский, до этого работавший деканом факультета, а кандидат Управления учебных заведений не получил нужного количества голосов. И такие примеры можно продолжить.

Что надо сказать в связи с этим? Ну, прежде всего следует исходить из того, что в отрасли происходят нормальные здоровые процессы по отторжению старых, изживших себя методов работы и соответствующих им типов руководителя. Перестройка заставила переоценить заново все прежние ценности, и то, что не отвечает ее строгим критериям, естественно, уступает дорогу свежим силам. Это одна сторона дела.

Другая состоит в том, что свобода выбора, предоставленная сегодня трудовым коллективам, может все-таки использоваться отдельными группами заинтересованных людей для достижения вполне определенных целей. Ничего не хочу сказать о тех вновь избранных руководителях, которых назвал в качестве примеров, ибо само время рассудит, способны они оправдать оказанное им доверие или нет, но опасность групповщины и даже круговой поруки в аналогичных ситуациях, разумеется, исключать нельзя. И мне, откровенно говоря, импонирует высказанное вами беспокойство по этому поводу.

Наконец третье. Тот факт, что позиции трудовых коллективов и министерства нередко оказываются противоположными, говорит о серьезных недостатках в подборе и расстановке кадров. Стало быть, работники штаба отрасли не смогли детально разобраться в делах и настроениях авиаторов, не занимались глубоко и серьезно комплектованием резерва на выдвижение, не сумели понять, кто является формальным, а кто фактическим лидером в коллективе. Серьезного упрека в этом заслуживают и наши политрабники, руководители партийных и общественных организаций. Ведь если поддерживаемая ими кандидатура отвергается подавляющим большинством авиаторов, значит они не смогли правильно оценить обстановку и оказать соответствующего воздействия на формирование общественного мнения.

Надо заметить, что наибольшую остроту «выборные кампании» приобретают в тех коллективах, где особенно неблагоприятно с условиями труда и быта авиарботников. Люди

хорошо усвоили, что современная экономическая политика партии имеет ярко выраженную социальную ориентацию, и потому ждут от избираемых руководителей перевода этой политики в русло конкретных практических действий.

Сразу оговорюсь: в целом по отрасли материально-техническая база требует серьезного укрепления. Что касается жилья, то в нем нуждается около 330 тысяч авиаторов и членов их семей. Все это, естественно, вызывает справедливое недовольство работников Аэрофлота, создает питательную почву для действий экстремистски настроенных элементов.

Министерство принимает меры по исправлению положения. Разработана комплексная целевая программа развития наземной базы на период до 2005 года. В соответствии с ней только в тринадцатой пятилетке на нужды «земли» рассчитываем выделить около 1,5 миллиарда рублей. Активизируется жилищное строительство.

В то же время вынужден обратить внимание руководителей управлений и предприятий на слабую работу по вовлечению собственных средств в социальное и производственное развитие трудовых коллективов. Экономическая реформа дает возможность предприимчивым хозяйственникам строить жилье и объекты социальной сферы за счет отчислений от производственных капвложений, хозяйственным способом, разворачивать индивидуальное и кооперативное строительство. Примеры тому есть во Львовском, Минском, Тюменском и других авиаколлективах. Однако часть руководителей еще не заняла в этом вопросе активной позиции, не проявляет инициативы, главным образом уповая лишь на средства из централизованных источников. Такая пассивная выжидательная тактика никуда не годится. Она в корне противоречит духу реформы. Опираясь только на нее, мы вряд ли сможем обеспечить каждую авиационную семью отдельной квартирой к 2000 году, а этого допустить нельзя.

Говоря о дефиците жилья, хотел бы особо подчеркнуть необходимость строжайшего соблюдения принципов социальной справедливости при его распределении: пунктуального соблюдения очередности, гласного обсуждения всех претендентов, уважительного отношения к букве и духу закона. Без этого мы не избежим конфликтных ситуаций и ни за что не получим поддержки народа. Вспомним, какое негодование общественности Аэрофлота вызвало недавнее заселение жилого дома в Москве по Конаковскому проезду. И хотя страсти вокруг этого дома во многом были подогреты искусственно, такого ажиотажа могло не быть, если бы не было допущено никаких нарушений.

Подытоживая сказанное, хотел бы подчеркнуть, что несмотря на ряд негативных моментов общественная жизнь отрасли в целом дает все основания для самых оптимистичных выводов. Процессы демократизации и гласности все увереннее набирают силу, становятся привычной нормой в трудовых коллективах.

— И последний вопрос, Александр Никитович. Бывая в подразделениях гражданской авиации, невольно обращаешь внимание, что в сознании некоторых авиарботников наметился опасный перекосяк: кое-где погоня за высокими экономическими результатами как бы притупляет внимание к наиглавнейшему показателю работы отрасли — безопасности полетов. Что бы вы посоветовали в связи с этим?

— По своей значимости этот вопрос заслуживает того, чтобы быть первым. Ибо проблема безопасности каждого рейса действительно наиглавнейшая. И если где-нибудь стремление к высокой экономической эффективности вступает в противоречие с мерами по обеспечению безопасности полетов, то нужно немедленно объявлять, говоря военным языком, боевую тревогу. Потому что речь идет не просто о работе — за всем этим стоят здоровье и жизни людей, их вера в надежность нашей гражданской авиации.

С другой стороны, такие настроения могут появиться лишь там, где до конца не поняли суть экономической реформы, не оценили ее огромных преимуществ. Ведь новые условия хозяйствования, переход на хозрасчет и самофинансирование открывают невиданные ранее возможности для стимулирования высококачественного труда авиаторов, позволяют свободно маневрировать средствами и ресурсами, наконец, развязывают руки для разумной инициативы и предприимчивости. А это как раз то, что необходимо для достижения стабильной и надежной работы авиапредприятий. И плох тот трудовой коллектив, который не может воспользоваться «капиталом», заложенным в новом хозяйственном механизме. Впрочем, мне думается, что подобные «перекосяки» в сознании авиаторов — отнюдь не правило, а редкое исключение.

Лет пятнадцать назад довелось мне встречать Новый год в Болгарии. Наш экипаж разместили на ночлег в уютном домике, каких много неподалеку от Софийского аэропорта. Когда полночь была уже, что называется, на носу, в комнату вошли гостеприимные хозяева и поставили на стол большой праздничный пирог. Это был не просто пирог — в него хозяйка запекла маленькие сувениры. Одному из нас достался кусок пирога с монеткой, другому — с крохотным бутончиком розы... «У кого монетка — тот будет в новом году богатым, у кого бутончик розы — счастливым в личной жизни», — пояснили хозяева дома.

После этого случая я и завел блокнот, в котором стал записывать обычаи и особенности, связанные со встречей Нового года в различных уголках планеты. За годы летней работы довелось побывать во многих странах и убедиться, что люди по-разному, а кое-где и в разное время года, отмечают этот радостный и светлый праздник. В этот день всюду принято поздравлять своих близких, друзей, знакомых, посылать поздравительные открытки, на которых в большинстве случаев изображен традиционный Дед Мороз.

Кстати, в разных странах Дед Мороз называется по-разному: в Англии, Нидерландах, США — Санта Клаус, Италии — Баббо Натале, Колумбии — Папа Паускаль, Панаме — Папа Ноэль, в Средней Азии и странах Востока — Турахан. Во Франции даже два Деда Мороза: один добрый и ласковый — он приходит к послушным детям, а другой — злой Фуэтар — к озорникам... Большинство из них рождено фантазией сказочников. Впрочем, как и наша Снегурочка — к слову, одна на всю планету. Место и время ее «рождения» известны: подарил ее нам великий русский драматург А. Н. Островский.

Известно, что в древности каждое славянское племя праздновало Новый год в разное время. В России по указу Петра I этот праздник стали отмечать с 1 января 1700 года. Этот указ гласил: «...Считать Новый год ... с первого января сего 1700 года. И в знак того доброго и нового столетнего века в веселии друг друга поздравлять с Новым годом... чинить стрельбу из небольших пушечек и ружей, пускать ракеты и зажигать огни». Утром 1 января 1700 года на новогодний праздник в Кремль собралась почти вся Москва. Состоялся торжественный парад, которым командовал лично Петр.

Каковы же приметы Ново-

го года в других странах? Пожалуй, первым на нашей планете этот праздник приходит в Японию. Здесь он имеет свои собственные неповторимые традиции. Ворота домов украшаются традиционным новогодним атрибутом — «кадомацу» — ветками сосны, сливы или бамбука, что символизирует долголетие, здоровье и процветание. В новогоднюю ночь, с двенадцатым ударом часов, колокола в храмах начинают отбивать ровно 108 ударов. Последний удар колокола, ровно в 12 часов ночи, знаменует наступление нового года. Это связано с древнеяпонским поверьем о том, что удары колокола как бы очищают будущее от всех неприятностей и невзгод, желают, чтобы в новом году все было светло и счастливо. «Ночь закончилась, солнце встает, новый год пришел» — так приблизительно звучит новогодний тост в японских семьях. При этом в каждой семье не забывают записать «хамая» — деревянной стрелой с привязанными к ней колокольчиками. По поверью, стрела должна поразить злых духов, а звоном колокольчиков желают всем членам семьи счастья и благополучия.

Интересные обычаи встречать Новый год сложились у наших северных соседей. К примеру, в Финляндии есть одно старинное поверье: после двенадцатого удара часов надо взять кусок олова, расплавить его на огне, затем охладить водой. Застывшую фигуру, которая приобретает самые странные контуры, подносят к стене и по ее тени пытаются предугадать, что сулит наступающий год. У девушек же свое поверье. По всей Финляндии в новогоднюю ночь они бросают через плечо башмачок. Если он упадет носком к двери — быть свадьбе. Примечательно также, что новогодние подарки здесь заранее выкладывают на стол, при этом обязательно прикрывают перевернутыми вверх дном мисками.

У англичан встреча Нового года издревле считается семейным праздником. Этот праздник не отмечают шумными многоядными пиршествами. Как правило, никто не приглашает гостей в свой дом... Но существует неписаное правило, по которому в новогодний вечер или ночь каждый без всяких приглашений может прийти на праздник в любой дом даже к незнакомым людям и будет радушно принят.

В Югославии Новый год встречают необычайно радостно и весело. По домам,

## ЗАПИСНАЯ КНИЖКА АВИАТОРА



9

особенно в селах, ходят ряженые в национальных костюмах, поздравляют с Новым годом, желают здоровья и счастья. И если вы, скажем, под утро уgomонились и, мечтая о сне, легли спать, то в любую минуту к вам могут нагрянуть гости, порой незнакомые люди, чтобы сказать вам: «С Новым годом!» И все начинается заново...

Новогодние праздники в Испании, как и во многих других странах, проходят как бы в два этапа. В ночь с 24 на 25 декабря здесь празднуют Рождество — Ноче Буэна. В этот день у семейного очага собираются все, кто может. В некоторых провинциях за столом оставляют свободными два-три места для гостей, и любой человек может войти в дом и принять участие в празднике.

Новый год же испанцы встречают, как и в нашей стране, под бой часов. Поднимая бокалы, они желают друг другу счастья, успехов, удачи. Ну, а чтобы капризная удача все двенадцать месяцев нового года не отворачивалась от вас, как гласит поверье, надо успеть под аккомпанемент боя часов съесть двенадцать ягод винограда — по одной в такт удара. Если успеете — все в порядке, вас ждет в новом году дюжина настоящих удач. А если вы не столь проворны, тогда год подарит их вам чуточку меньше...

С присущими жителям этой страны жизнерадостностью, искрометным весельем отмечают встречу Нового года в Италии. Вплоть до второго января все здесь остаются добрыми, приветли-

выми и покладистыми. Сварливыми и неприветливыми, если кто пожелает, разрешается стать только третьего января, не раньше... Все первые дни нового года Баббо Натале — рождественский дед — ходит по домам и кладет под елки подарки. Но и это еще не все: 6 января добрая фея Бефана садится верхом на персональную метлу и развозит детям в чулках подарки.

Долгое время в Италии существовал еще один весьма экстравагантный новогодний обычай — в двенадцать часов из окон домов дружно выбрасывались старые, отслужившие свой век вещи. Считается, что в новый год брать ничего старого, отжившего не следует. Случалось даже, что человек берег ту или иную вещь, обреченную на выброс, специально к Новому году. Однако в последнее время это обычай отошел на второй план.

Исторически сложилось так, что в разных странах планеты празднование Нового года приходится не только на 1 января. К примеру, в румынских селах Новый год встречают уже с середины декабря. В течение почти месяца здесь проходят красочные фольклорные фестивали с маскарадами, танцами, гуляниями. Люди желают друг другу счастья.

Именно это слово звучит в новогодних приветствиях на всех языках мира. Произнесем его и мы: «С Новым годом, друзья! С новым счастьем!»

А. ЖАРОВ,  
ветеран Аэрофлота,  
бывший пилот самолета Ту-154

СВЕРИМ ДЕЛО С ПЕРЕСТРОЙКОЙ

# ГДЕ ИСКАТЬ ПОДДЕРЖКУ

Событиям этим без малого два года. Подобно комете, они оставили тревожный след в жизни заводчан, не предвещавшей особых перемен. Все шло, как всегда: выполнялись напряженные планы, разрабатывались и внедрялись в производство опытные образцы новой техники. Не без трудностей, конечно. Мощности не ахти какие, да и сам завод — не чета современным гигантам: давно пора бы расширяться, обновиться. Но люди старались и за труд свой в награду получали призовые места в социалистическом соревновании, переходящее Красное знамя. И вдруг как гром среди ясного неба: предприятие ликвидируется, а на его базе создается НТЦ — научно-технический центр. Сейчас-то страсти поутихли, тревожения остались позади. А тогда бурлил весь завод: на карту была поставлена судьба коллектива.

в коей мере не отрицали: науку, бесспорно, нужно приблизить к производству. Возмущало другое — почему вдруг появилась спешная необходимость в рамках завода создавать совершенно новое научное подразделение с заведомо раздутым штатом ученых «мужей»? Ведь только по предварительным наброскам предполагалось трудоустроить ни много ни мало — триста человек. Вместо одного планировалось ввести восемь главных конструкторов. Оклады им положили — позавидует любой — до 450 рублей. И это в ту пору, когда коллектив готовился к переходу на новые условия хозяйствования. Когда на счету должна была быть буквально каждая заработанная копейка. Где же брать средства на содержание ученых? За счет сокращения рабочих? Или уменьшения расходов на научно-технический прогресс? Но это

зин-Берзин и секретарь партийного бюро Е. И. Мудрый.

Евгений Иванович — человек не из робкого десятка. На заводе прошел школу рабочей закалки, был начальником цеха. Секретарь он пока молодой, но настойчивый, ищущий, равнодушный к партийным заботам. А вот на пленуме, этого не скрывает, немного растерялся. В том, что выступить надо, не сомневался ни на йоту. Волновался за другое — сумеет ли найти нужные слова, убедительные доводы, сможет ли передать свое беспокойство другим? Уже после того, как закончилась работа по секциям и началось пленарное заседание, все-таки набрался мужества, прямо с места поднял руку: разрешите выступить! Ему дали три минуты.

Почему реорганизация ведется без нашего ведома? Что ждет нас завтра? — волновались заводчане. С этими вопросами шли в партийное бюро, просили разобраться, требовали принять меры, отменить решение, родившееся «в верхах». Шли коммунисты и беспартийные — все, кто болел за будущее своего предприятия. Не известно, чем обернулось бы дело, не займи партбюро принципиальную позицию.

Собравшись на заседание, которое, кстати, не предусматривалось в плане работы — жизнь внесла свои коррективы, партийные активисты решили во что бы то ни стало отстоять завод. Такова была воля коллектива. Этого требовал разумный подход к делу. Постановление от 27 мая 1987 года — дата, памятная каждому члену партбюро, предельно лаконичное по форме, но емкое по содержанию, нацеливало на конкретные действия.

Нет, саму идею создания в отрасли НПО «Авиатранспроцесс» коммунисты ни

явно противоречило интересам производства.

Настораживало и то, что все предварительные проработки велись кулуарно: мнения заводчан по этому поводу даже не спросили. О намечаемых преобразованиях не были поставлены в известность ни руководство, ни партийная организация.

Против администрирования, нарушения демократических принципов, зажима гласности и выступило партийное бюро. Борьба с бюрократическими препонами предстояла нелегкая. Обращались коммунисты в партийный комитет министерства — хотели таким образом повлиять на нерадивых чиновников, но остались неуслышанными. Следующий этап — письмо в Московский комитет партии. Однако и там затянули с ответом. А время торопило: документы на реорганизацию опытного завода № 408 гражданской авиации уже находились на рассмотрении в структурной комиссии Моссовета. Последняя надежда оставалась на пленум Фрунзенского райкома КПСС, в работе которого участвовали директор завода Г. Р. Бере-

О наблевшем говорил складно, по сути — зал слушал внимательно.

Вскоре на завод прибыла представительная комиссия — партийное руководство района, заместитель министра, работники Политического управления. Они беседовали с рабочими и специалистами, встретились с членами партийного бюро. Предложения, точки зрения высказывались самые различные, но все они сходились в одном: создавая НПО, нельзя допустить искусственное притягивание науки к производству и уж тем более — ничем не оправданное увеличение на предприятии штата научных кадров. Иначе о какой перестройке можно вообще вести речь?

Вопрос был поставлен вполне справедливо. Отнюдь не сиюминутной выгодой, не амбициозным стремлением сохранить все по-старому, любой ценой оградить себя от любых новшеств руководствовались на заводе — хотя и такое приписывалось и партийной организации, и коллективу. В той непростой обстановке люди проявили, не побоюсь этого слова, по-настоящему государственный подход, как никогда почувствовали себя хозяевами производства, осознали свою ответственность за все происходящее.

Финал этой затянувшейся истории благополучный. Справедливость, как говорит-

ся, восторжествовала: завод № 408 вошел в НПО «Авиатранспроцесс» в своем прежнем составе — без привлечения дополнительных научных сил. И хотя путь этот оказался трудным и долгим, заводчане вместе с партийной организацией осилили его. Впервые, пожалуй, коммунисты не бросились бездумно выполнять очередное указание сверху. Спокойно взвесив все «за» и «против», они выработали свою точку зрения и отстаивали ее. Словом, испытание перестройкой выдержали. Запомнилось, как заместитель секретаря партбюро старший мастер ОТК М. А. Малахов заметил:

— Экзаменом назвать не решаюсь — умений и знаний для этого пока мало, но зачет по сложной науке политического руководства, по-моему, сдали.

Чего скрывать, еще нередко больше говорят о новых подходах в партийной работе, о политических методах руководства, кое-где они так и остаются лишь словами. На заводе, к счастью, этого не произошло. И вот, думаю, почему. Во-первых, сама проблема, которую партбюро поставило в тот период в центр своих забот, не была высосана из пальца: она волновала всех и каждого. Во-вторых, административным путем решить ее не удавалось — поэтому коммунисты искали свои, партийные подходы, новые, нетрадиционные формы работы. Шли неизведанным путем, бывало, и шишки набивали. Но перед трудностями не пасовали.

Впрочем, это и есть жизнь. Перестройка — не прогулка по накатанной дорожке. И готовых рецептов, как действовать в каждом конкретном случае, коммунистам никто не даст. Всякий раз в борьбе за утверждение нового нужны творчество, смелость, инициатива. Приходится преодолевать то частокол формализма, то бюрократические рытвины — старое неохотно сдает свои позиции. Дают себя знать и сила диктата, годами сложившаяся привычка иных администраторов давить на партийных секретарей своей должностью, «авторитетом кресла»: указание спущено — выполняйте. Впридачу еще и пригрозить могут: дескать, в противном случае последуют оргвыводы.

Видимо, на безропотную исполнительность партбюро и рассчитывало прежнее руководство ВГПО «Авиаремонт», когда отправляло на завод разрядку на представление к званию «Заслуженный связист РСФСР» главного конструктора М. С. Шлафита. Требовалось всего-то ничего — лишь подписать бумаги, дать им дальнейший ход.

Но было непонятно, на каком основании к почетному званию представляется кандидатура, явно не заслуживающая его. Предложение тогда не поддержали. И потом, когда на заседании партбюро заслушивался отчет главного конструктора, ему высказали серьезные замечания, указали на существенные недостатки в работе. М. С. Шлафит запустил руководство вверенным ему отделом, не обеспечивает четкую научно-техническую политику на предприятии. Качество отдельных разработок новой техники не выдерживает критики, иные заведомо ориентированы на перевод бумаги, пустую трату людских и материальных ресурсов. На заводе тает портфель заказов. Партбюро вынуждено было ходатайствовать перед администрацией об укреплении руководства отдела.

Не пошли партийцы на сделку с совестью. Признаться, не все на заводе до

конца верили в такой исход. Некоторые сомневались: а не смалодушничают ли коммунисты, не пойдут ли на поводу событий? Нет, этого не произошло. Не отказались партийные активисты от непреложного правила в своей работе — опираться на опыт и знания трудового коллектива, первичных партийных организаций. Без этого, убеждены они, партийное влияние на дела в коллективе легко превратится в пустую говорильню. А люди инициативу вышестоящей инстанции по вполне понятным причинам не одобряли.

По звонку «сверху» пытался устроить свою дальнейшую судьбу — выехать в длительную заграничную командировку в ГДР радиомонтажник комсомолец А. Самарханов. Но когда на заседании партбюро рассматривалась его кандидатура, у коммунистов возникло немало вопросов. Они привыкли, что за рубеж направляются опытные специалисты, активисты — словом, наиболее достойные, лучшие из лучших. А тут?

Анвер пришел на предприятие после окончания Славянского авиационно-технического училища. Проработав без году неделю, подал заявление на увольнение. «Мало платите», — объяснил ф. в отделе кадров. Предложили ему перейти в другой цех на сдельную оплату труда — отказался. Так и ушел учеником штамповщика в Монетный двор. А когда на горизонте замаячила граница — снова вернулся на завод, вспомнив о своей изначальной специальности: группа формировалась из радиомонтажников. Это и насторожило членов партбюро: слишком легко молодой человек переходит с места на место, все ищет, где выгодней и поудобней. Не увидели они в нем стремления глубоко освоить дело, проявить себя. Подняли характеристику, выданную Самарханову в училище, а там и того хуже: трудолюбием не отличается, неисполнителен, личные интересы ставит выше общественных.

В общем, партбюро приняло отрицательное решение, посоветовало Анверу поработать, набраться опыта, активнее включиться в жизнь комсомольской организации. А будут трудности — приходи, в помощи не откажем, — напутствовали его коммунисты.

Но вскоре из райкома партии раздался звонок: решение принято неправильное, надо бы пересмотреть его. Не стали партийцы этого делать, остались при своем мнении. Вот только за Анвера им досадно: затаил парень обиду, выходит, не понял ничего. А напрасно.

Мы беседовали с Е. И. Мудрым в партбюро, где нет привычной таблички «Прием по личным вопросам с... до...». Люди идут сюда, когда им удобно — кто за поддержкой, кто за советом, просто выплеснуть наболевшее. Идут, потому что знают, партбюро должно помочь, не может остаться безучастным.

Сурен Павлович Пахлавуни — беспартийный. Работает на отдельном сборочно-монтажном участке контролером ОТК. Территориально это не ближний свет — в Шереметьеве. Но выкроил время, приехал в партбюро.

— Сколько будет продолжаться безхозяйственность, — начал прямо с порога. — Оборудование — шутка сказать — на экспорт отправляем, а сутками под дождем, и никому дела нет.

Сигнал тревожный. Как быть партийному секретарю? Ехать на участок,

распорядиться, чтобы навели, наконец, порядок или «выбить» через отдел материально-технического снабжения чехлы? Споры нет, нелегко удержаться от соблазна дать команду, заодно привычно взвалить на себя диспетчерско-административные функции, броситься в пучину хозяйственной текучки. Но это все приемы вчерашнего дня. Сегодня нужно действовать по-новому.

Мудрый поступил правильно. Поручил решить вопрос заместителю директора завода коммунисту В. С. Гукову, дал ему неделю. Подключил народных контролеров. Пока только приобрели брезентовые чехлы. Но это — полдела. Необходимо срочно начинать строительство склада.

А вот коллективное заявление. Партийная организация отдела главного технолога и инструментального участка обратилась в партбюро с просьбой повлиять на руководителей-коммунистов, не обеспечивающих своевременное изготовление нестандартного оборудования. Обеспокоенность коммунистов понятна: намеченные сроки хронически срываются, в результате затягивается реконструкция участка печатных плат, стопорится производство.

По горячим следам состоялось расширенное заседание партийного бюро. Вопрос стоял прямо: об ответственности коммунистов-руководителей за своевременное изготовление и освоение нестандартного оборудования. За упущения в работе строгий спрос предъявлен начальнику производственно-диспетчерского отдела Ю. Я. Терехину, главному инженеру В. М. Родионову, начальникам цехов В. А. Кутыреву и Е. С. Дудину. Клубок неразберихи и безответственности оказался настолько запутанным, что сразу его по ниточкам не растащить. Пока все проблемы не будут решены, партийное бюро держит этот вопрос на контроле.

Чем измерить авторитет выборного партийного органа? Делами и только делами — другого критерия быть не может. И все же, положила руку на сердце, надо признать, что настойчивости и наступательности партийному бюро завода не всегда хватает — пока не удастся до конца сломать механизм торможения. Это не отрицают и сами партийные активисты. Выступая на отчетно-выборном партийном собрании, Е. И. Мудрый самокритично отметил:

— В нашей работе все еще преобладает инерция технократизма. Дублируя администрацию, по старинке много внимания уделяем процентам, цифрам, количеству мероприятий. А о человеке, его настроении, заботах порой забываем.

— Кроме секретаря, других членов партбюро в цехах и отделах не увидишь. — Об этом говорили в прениях коммунисты, беспартийные — на отчетно-выборном собрании их пригласили впервые.

Критика, что называется, бьет не в бровь, а в глаз. И партийные активисты от нее не отгораживаются. На ошибках и просчетах учатся. Делают выводы.

Г. ФЕКЛЮНИНА,  
специальный корреспондент  
«Гражданской авиации»

РЕПОРТАЖ  
ИЗ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОГО  
ЦЕНТРА ЦУМВС

12

ПО ВАШЕЙ ПРОСЬБЕ

# ИХ ЖДУТ ЗАРУБЕЖНЫЕ РЕЙСЫ

«Слышала, что в Москве есть курсы подготовки бортпроводников для международных авиалиний. Где находятся эти курсы, кого на них принимают?»

Ольга Боровитина, 17 лет  
г. Балашиха Московской области.

Письма такого содержания редакционная почта приносит почти ежедневно. Они приходят из разных уголков нашей страны. Оговоримся сразу. На круглогодичные курсы подготовки бортпроводников, которые действуют в учебно-тренировочном центре при Центральном управлении международных воздушных сообщений, принимаются юноши и девушки от 18 до 24 лет, имеющие постоянную прописку в Москве или Подмоскowie. Прием заявлений и зачисление на курсы проводится в службе бортпроводников, расположенной на четвертом этаже аэровокзала Шереметьево-2.

У двери начальника службы броская надпись: «Отличное знание иностранных языков, доброжелательность и внимательное обслуживание авиапассажиров — залог успеха в работе бортпроводника».

— На курсах иностранный не изучают, а совершенствуют, — подчеркивает заместитель начальника службы Л. В. Сенков. — Если абитуриент его знает слабо, подавать документы ему не имеет смысла. К нам поступают, как правило, после школ с углубленным изучением иностранных языков, двух- или трехгодичных курсов иностранных языков, студенты языковых вузов. У абитуриентов обязательно должна быть характеристика-рекомендация с места работы или учебы. Они заслушиваются на совете инструкторов, проходят медицинскую комиссию, а затем мандатную, которая и решает окончательно, нужен службе этот человек или нет.

Перед кабинетом Леонида Валентиновича стайка симпатичных девушек, про-



В учебный кабинет нужно войти, как в салон самолета, красивой, подтянутой.

Идут занятия в лингафонном кабинете.

Предмет «География международных воздушных линий» у Е. Савеловой затруднений не вызывает — на курсы она пришла с дипломом МГИМО.

Слушатели курсов учатся оказывать первую медицинскую помощь.

Фото В. ГОРЛОВА.

шедших начальный этап поступления — беседу со старшим инженером по подготовке кадров. Они явно волнуются: хоть и есть на руках направление в отдел кадров службы бортпроводников, но все-таки... Спокойный, доброжелательный тон ведения беседы Л. В. Сеньковым быстро гасит волнение заходящих в кабинет девушек. Вопросы самые прозаические: что знаете о работе бортпроводников, почему решили поступить на курсы...

Тихонько постучалась и заглянула в дверь белокурая девушка:

— Можно войти? Я по поводу поступления...



Комсомолка Лена Шевелева окончила обычную школу год назад. В 1988-м — курсы немецкого языка. Работает в ГосНИИ гражданской авиации. Там же трудится ее отец. Лена рассказывает о себе. Чувствуется, что желание стать стюардессой родилось у нее не спонтанно. Без этой профессии не мыслит своей дальнейшей жизни. «Постараюсь делать все, чтобы на время полета авиалайнер стал для пассажира родным домом», — говорит Лена.

Прием окончился. Вместе с Л. В. Сеньковым направляемся в учебно-тренировочный центр. По коридору мимо нас прошла девушка в аэрофлотской форме. Ее лицо мне показалось знакомым. Леонид Валентинович улыбнулся:

— Марина Ужова, победительница телевизионного конкурса «А ну-ка, девушки».

В центре нашим гидом была старший техник, в прошлом сама бортпроводница Т. А. Трибо.

— На курсах занимается около ста человек, — рассказывает она. — Продолжительность обучения от пяти до семи месяцев — в зависимости от уровня языковой подготовки слушателей. Постоянное число групп — английского, немецкого, французского и испанского языков — колеблется от пяти до шести. Есть группа японского языка, но в нее принимаем тех, кто уже работает на международных линиях. В программе курсов много часов отведено изучению мер по обеспечению безопасности полетов. Бортпроводник должен уметь пользоваться аварийно-спасательными средствами, а его действия в аварийной ситуации должны быть предельно точными, грамотными. Учим, как вести себя при обслуживании пассажиров, как сервировать стол. Слушатели изучают также страны, куда летают самолеты Аэрофлота, культуру и обычаи народов мира. Каким бы долгим и напряженным ни был рейс, заключает Татьяна Александровна, стюардесса должна оставаться приветливой, милой и обаятельной хозяйкой на борту. Этому мы и стараемся научить наших подопечных.

В классах, где занимаются будущие специалисты воздушного сервиса, имеется все необходимое для проведения прак-

тических занятий по обслуживанию пассажиров в полете: фарфоровая и пластмассовая посуда, столовые приборы, тележки. Есть кабинет, имитирующий салон самолета. Здесь все, как в воздухе. Слушатели демонстрируют спасательные жилеты, работают с маршрутными картами, оказывают первую медицинскую помощь, предлагают прохладительные напитки и горячий ужин...

Звенит звонок. Занятия подошли к концу. Знакомлюсь со слушателями одной из испанских групп. Группа не совсем обычная. Она сформирована из бывших воинов-афганцев и пограничников. Артиллерист Алексей Комлев и Игорь Мохорев из батальона охраны служили в Баграме. Десантник Игорь Кукушкин — в Кабуле. Парни отлично зарекомендовали себя и среди преподавателей курсов, и среди товарищей по учебе. Всех их объединяет страстное желание работать в Аэрофлоте. Летная практика подтвердила точность выбора — только летать, только бортпроводниками, как бы трудно ни было.

**А. ДОНСКОВ,**  
общественный корреспондент  
«Гражданской авиации»

а/п Шереметьево-2.



# ЛЕТАТЬ- КАК ДЫШАТЬ

**В. ЗЛОТНИКОВ,**  
общественный корреспондент  
«Гражданской авиации»

**П**о календарю уже давно зима, а за окном — далеко за плюс. Такое возможно только в Душанбе. Мы сидим в штурманской комнате, где так тепло, что впору включать кондиционер. Мой собеседник, командир самолета Ту-154, делегат XIX Всесоюзной конференции КПСС Владимир Анатольевич Гиро, несмотря на мою настойчивость, очень неохотно говорит о себе и с нескрываемой заинтересованностью рассказывает об экипаже, который выполнял тот памятный полет.

Хорошо, что я успел со многими поговорить о нем в объединенном отряде. Узнать о Гиро не только как о первоклассном пилоте, но и человеке обаятельном, скромном, внимательном... Когда он вернулся из Москвы с партконференции, ему устроили встречу с работниками Таджикского управления. Люди сидели в зале, несколько часов подряд слушали и не расходились, так интересно и доходчиво он обо всем рассказывал. Как рассказывал сейчас о своих товарищах по экипажу.

Среднего роста, сухощавый, подтянутый, на вид очень серьезный, Влади-



мир Анатолевич обладает редким даром как-то совершенно неожиданно расслабиться, по-доброму улыбнуться, даже рассмеяться. И мне трудно поверить, что недавно ему пришлось пережить такой момент, когда потребовалась концентрация воли, мужества, храбрости, чтобы выйти победителем из труднейшей ситуации. Произошло это 9 февраля 1988 года в 20 часов 49 минут, когда их Ту-154 вылетел рейсом 630 из Душанбе в Москву.

...Буквально через несколько минут после взлета приборы показали, что правое шасси не убралось и застряло где-то посередине. При этом давление в первой гидросистеме упало до нулевой отметки. Позже специальная техническая комиссия определила причину: разрушился золотниковый распределитель, регулирующий подачу гидравлической жидкости в поршень правого шасси, и жидкость через него вытекла. Эти детали обладают многократным запасом прочности и по теории вероятности не могут сломаться. Но, увы, жизнь, практика — это не теория вероятности!

В этом полете В. Гиро летел пилотом-инструктором и сидел в правом кресле. А в левом — командир-стажер А. Рахимов, уже пятый командир Ту-154, которого Гиро собирался ввести в строй. Ввиду непредвиденных обстоятельств, Гиро взял на себя управление самолетом. Теперь от него зависела жизнь 166 пассажиров.

...Гиро поздоровался с пилотом, который только что вошел в штурманскую, и вновь повернулся ко мне:

— В нашем деле мгновенного взлета, скажем, с Ан-24 на Ту-154 или с правого кресла на левое не бывает. И это справедливо. Чтобы чувствовать крылатую машину, понимать ее, доверять ей, — нужны навыки и опыт. А это достигается не сразу.

Ни для кого не секрет, что в подготовке летного состава у нас еще немало просчетов. Особенно в стажировке вторых пилотов. Во-первых, эффективность обучения и тренировки вторых пилотов, их подготовки в командиры самолетов во многом снижается из-за большой загруженности оформлением дополнительной полетной и другой документации. С чьей-то легкой руки вторых пилотов в Аэрофлоте прозвали «делопроизводителями».

Вот и получается, что со временем, пролетав пять-шесть лет на правом сиденье, второй пилот теряет всякую личную инициативу, становится всего лишь послушным исполнителем, который ничего не нарушает, но и особой помощи в полете не приносит. По существу функции его в экипаже, к сожалению, становятся чисто номинальными, и он постепенно теряет свои профессиональные навыки. И тогда командир воздушного судна остается фактически без помощника.

Особенно печально, когда подобное происходит даже тогда, когда молодой пилот пройдет основательную программу подготовки на земле, освоит технику пилотирования, умение действовать в особых случаях полета. При этом продемонстрирует хорошие морально-психологические качества, достойное личное поведение.

Кстати, в том памятном полете в нашем экипаже был пилот, которому можно было доверить любое самостоятельное решение. Командир корабля — стажер Азам Назимович Рахимов прошагал, что

называется, все ступени к летному мастерству. После Краснокутского летного училища достойно потрудились вторым пилотом самолета Ан-2 в нашем предприятии. Ввелся командиром, стал «ставить на крыло» вчерашних курсантов.

Но не все так празднично в судьбе молодого пилота сегодня. Возникает желание переучиться на более тяжелую технику, но у предприятия нет в этом производственной необходимости. Так случилось и с Рахимовым. И тогда он попросил откомандировать его в родное училище, где несколько лет с пользой для себя и курсантов проработал пилотом-инструктором. В Душанбе вернулся уже слушателем Академии гражданской авиации, полным честолюбивого желания стать командиром Ту-154. Твердо и настойчиво шел Азам к заветной цели. Потому и в чрезвычайной ситуации проявил не только мужество и хладнокровие, но и высокое профессиональное мастерство.

...Гиро доложил о случившемся на землю. Вскоре было принято решение возвращаться в аэропорт вылета. Включили аварийную гидросистему. Но с ней произошло то же, что и с первой: гидравлическая жидкость вылилась через разрушенный клапан, а правое шасси так и осталось в промежуточном положении.

Обо всем случившемся доложили руководителю полетов. На земле началась работа по оказанию помощи терпящему бедствие лайнеру. В нее включился руководящий состав Таджикского управления, инженеры и другие специалисты аэропорта, бригады «скорой помощи», пожарные. Была установлена прямая связь с министерством и конструкторским бюро имени А. Н. Туполева, создан оперативный штаб во главе с министром гражданской авиации. Сотни людей в разных концах страны оказались причастны к спасению авиалайнера.

— Вы знаете, в чем я вижу основное значение XIX партконференции? — спросил как бы самого себя Гиро. — Она словно раскрепостила людей, заставила их поверить, что у нас сейчас идет уже не игра в демократию, а наступил процесс подлинной демократизации. Да ведь и вы сами видели по телевизору, как свободно люди высказывали свое мнение.

Владимир Анатолевич посмотрел на меня, подумал и вдруг неожиданно добавил:

— Но за демократизацию, за гласность надо бороться. Меня, к примеру, очень радует всплеск гласности в прессе. Вот на партконференции некоторые были этим явно недовольны, им бы хотелось вернуться к старому, наложить вето на печать. Но это были единицы. А так вся страна, весь народ радуется, что пресса стала подлинно свободной и демократичной. Только хотелось бы, чтобы руководители на местах побольше прислушивались к мнению прессы.

Меня, к примеру, радует, что в отраслевой печати идет широкое и гласное обсуждение вопросов летной работы. Оно заставило многих из нас задуматься над сутью летного труда, над своими действиями, своими отношениями к делу, своими правами и обязанностями. Пусть это всего лишь небольшой шаг к самостоятельной созидательной работе, но он важен и дорог. Его бы поддержать вниманием и доброжелательной реакцией. Не отвергать с порога критическое

отношение к иным инструкциям и установкам, а внимательно изучить заинтересованное мнение пилотов-практиков.

Взять, к примеру, такую проблему, как повышение уровня профессиональной подготовки бортинженеров, улучшения взаимодействия между членами экипажа, в первую очередь при возникновении аварийной ситуации, при усложнении условий полета. Не секрет, что принципиально новая компоновка пилотской кабины, скажем, в Ту-154, где рабочее место бортинженера перенесено к отдельному пульту (в отличие от привычной позиции между пилотами), кардинально изменила структуру взаимодействия и функциональные обязанности между членами экипажа. В результате пилоты лишены возможности не только запустить и выключить двигатели или использовать противопожарную систему, но даже проконтролировать действия бортинженера.

О необходимости коренного улучшения подготовки бортинженеров, а также конструктивных доработок пилотских кабин существующих и новых самолетов много говорилось в отраслевой печати, специалисты-практики обращались с письмами в самые различные командные инстанции. Однако многие важные решения на этот счет так и не внедрены в жизнь, а служба бортинженеров по-прежнему находится в отрасли на правах Золушки. Между тем срочно необходимы оптимальные программы обучения и тренировок бортинженеров, уточнение требований к уровню их подготовки, системы поддержания и контроля их профессиональной готовности.

Конечно, в любом летном отряде находятся энтузиасты, которые многое делают для активного проведения тренировок по отработке действий в сложной обстановке, приемам распределения внимания в нестандартных ситуациях. К числу таких энтузиастов можно отнести бортинженера Вячеслава Умедовича Заманова. Он — самый молодой в нашем экипаже. Рабочий парень с хорошей армейской закалкой, будучи студентом Киевского института инженеров гражданской авиации, получил рекомендацию в группу для подготовки бортинженеров. На стажировку его направили в Душанбе. Летная практика оказалась настолько удачной, что молодого специалиста пригласили на постоянную работу. Вячеслав Заманов очень быстро завоевал доверие товарищей.

...В Москве, в конструкторском бюро заместитель генерального конструктора А. Шенгардт собрал специалистов на совет. Было решено продолжать полет по замкнутому кругу, чтобы выработать горячее: самолет станет легче на несколько тонн, и это облегчит посадку. Пожарные на земле обработали пеной посадочную полосу — если самолет сядет «на брюхо» или завалится на крыло, то скольжение будет лучше. А тем временем в салоне самолета, ни о чем не подозревая, мирно дремали 166 пассажиров, думая, что они приближаются к Москве. Из динамиков раздавалась приглушенная музыка, стюардессы привычно разносили ужин, прохладительные напитки.

— Я каждый раз задумываюсь, — продолжил свои рассуждения Владимир Анатолевич, — почему так много несчастий происходит по вине летного состава? В прошлом году эта цифра превысила семьдесят процентов. Конечно, причин здесь несколько. Но немало важ-

15

ную роль играет и то, что в последнее время отмечается снижение престижа летной профессии. Возьмите, к примеру, штурмана. Вот уже который год в отряд нет-нет да и придет очередная директива: «Планируется повсеместное сокращение штурманов в составе экипажей Ту-154». В результате упал интерес к этой профессии, не стало того уважения, каким всегда пользовалось в авиации штурманское дело, самолетовождение. А сами штурманы стали утрачивать интерес к своему профессиональному росту. По-моему, вместо того, чтобы составлять все новые и новые указания, планы и программы полетов без штурманов, лучше позаботиться о хорошо подготовленных полимаршрутных картах, удобных в пользовании и легких по весу регламентах и сборниках, более совершенном штурманском снаряжении. Больше того, мне кажется, для полетов на союзных линиях давно пора решить вопрос о внедрении полетных карт типа карт Джексона.

Так думаю не только я. Штурман нашего экипажа Николай Алексеевич Настасенко того же мнения на этот счет. А он свое дело знает преотлично. В Школе высшей летной подготовки в Кировограде, которую он закончил более двадцати лет назад, его научили многому. Но «главные университеты» Николай Алексеевич прошел в полетах на самолетах Ил-14, Ан-24, Ил-18, Ту-154... Видно, крепка оказалась жизненная наука, если в экстремальной ситуации, действуя четко и грамотно, выполнив необходимые расчеты, он обеспечил нам безопасную посадку. Мы приземлились у самого торца взлетно-посадочной полосы, отхватив тем самым у ВПП «лишние метры».

...За тридцать минут до посадки Гиро вышел к пассажирам и объяснил обстановку. Теперь уже трудно припомнить в деталях, что он тогда говорил. Но говорил убедительно, не сгущал краски и в то же время не преуменьшал опасности. Во всяком случае все 166 пассажиров прониклись к нему доверием и дальше беспрекословно выполняли его указания.

Воспользовавшись небольшой паузой, я спросил у Владимира Анатольевича, что сегодня особенно беспокоит в работе летного отряда, что ему хотелось бы предложить для утверждения необратимости перестройки на воздушном транспорте?

— Раньше у нас была такая система взаимосвязи, — рассказал Гиро, — управление — авиапредприятие — летный отряд. Одно звено ликвидировали — управление объединили с авиапредприятием. Естественно, часть личного состава пришлось сократить. Но сокращение это болезненно сказалось на тех службах, которые занимаются непосредственно обеспечением безопасности полетов, повышением культуры обслуживания. К примеру, стало меньше грузчиков, дежурных, авиатехников. А лучше бы сокращать не их, а потрясти, скажем, управленческие штаты...

— Понимаете, какая штука получается, — вздохнул Владимир Анатольевич. — При полном хозрасчете надо бы по идее закрывать нерентабельные авиапредприятия. У нас, к примеру, это аэропорты Куляб, Курган-Тюбе... Еще менее рентабельны некоторые авиапредприятия в Сибири и на Севере — ска-

жем, в Мирном, Певеке. Мы летаем туда себе в убыток. А ради чего, спрашивается, если мы находимся на хозрасчете? Пусть в том же Мирном или Певеке местные органы власти, местные предприятия возьмут на себя хотя бы часть расходов. Пусть доплачивают нам, если так нужно, чтобы мы к ним летали.

В. А. Гиро немного помолчал, подумал и продолжал:

— А еще во многих аэропортах очень неэкономно расходуется горючее. За одну минуту на земле сжигается от 50 до 100 килограммов керосина. А сколько таких ненужных минут набегает перед каждым вылетом? Мне дают команду вырубать к полосе. Я выполняю команду, подгоняю самолет. А тут из-за несогласованности действий диспетчеров службы движения мне приходится ждать пять—десять минут, потому что полоса, оказывается, занята. Неужели нельзя добиться четкости? Запускать самолет надо только тогда, когда диспетчер полностью уверен, что полоса свободна, что экипажу не придется ждать лишнее время... Здесь я не могу не поставить в пример наших командиров кораблей Ту-154 Рылова, Коротких и других, которые из года в год служат примером в борьбе за экономию авиатоплива. По поручению партийного собрания летного коллектива они подготовили памятку, где изложили конкретные рекомендации по экономии горючего. Сейчас эти памятки на вооружении каждого экипажа.

Гиро говорил еще и о том, что аэродромы надо сделать более современными, заменить устаревшее посадочное оборудование на новое. Говорил, что пора пересмотреть многие трассы, «распрямить углы», что намного сократит время в полете, а следовательно, и расход горючего. Но с особой болью рассказывал он о том, что сплошь и рядом самолеты уходят из аэропортов полупустыми, хотя возле касс толпятся желающие улететь, а им отвечают, что билетов нет.

...Из-за того, что в наличии осталась только одна гидросистема, самолет плохо слушался рулей. Когда пошли на посадку, закрылки, уменьшающие скорость при снижении, вообще замерли неподвижно. По этой причине посадочная скорость приближалась к 300 км/час, намного выше обычной. Посадка на такой скорости не прогнозировалась конструктором, не моделировалась на тренажерах. Теперь все зависело от мастерства экипажа: надо было как можно дольше удерживать самолет в горизонтальном положении при пробеге по полосе, не дать упасть ему на крыло.

Ту-154 пробежал по полосе 2600 метров, а потом, когда скорость стала падать, его начало заваливать на правое крыло, лишнее опоры. Самолет сошел-таки с полосы и сделался неуправляемым. Прочертив крылом полукруг по земле, он остановился в нескольких метрах от бетонной стены заграждения... В пассажирском салоне раздалось громкое «ура» и вспыхнули аплодисменты в адрес командира и экипажа.

По всему чувствуется, как искренне болеет Владимир Анатольевич за родной Аэрофлот, как много накопилось у него невысказанного, чего раньше сказать не мог по независящим от него обстоятельствам.

— Напишите, пожалуйста, про литературные рейсы, — попросил он. — Когда к нам прилетает какое-нибудь высокопоставленное лицо из центра, то из-за этого задерживают другие рейсы, ломают все

расписание. Пассажиры томятся в аэропорту, не понимая, в чем дело. Разве это правильно? А в это время в аэропорту дополнительно готовятся два самолета и два экипажа. И лишь когда «высокое начальство» улетит, резервный самолет начинают готовить к полету: сливают горючее, заменяют бортопитание...

Разговариваю с Гиро, а сам думаю вот о чем. За время своего пребывания в Душанбе я перезнакомился с замполитами и руководителями партийных организаций авиапредприятия. Очень милые, приятные, культурные люди. Много знают, умеют доходчиво объяснить любой вопрос. Но! За все время нашего знакомства ни один из них не высказал ни одного критического замечания в чей бы то ни было адрес, я не услышал от них ни одного конкретного пожелания. А ведь их прямая обязанность — «идти на штыки» в борьбе с недостатками, не считаясь ни с какими авторитетами. А вот Владимир Анатольевич Гиро занимает принципиально противоположную позицию. Поступить иначе он не может.

Биография у В. А. Гиро, на первый взгляд, самая обыкновенная. Родился в Приморском крае в небольшом пограничном городке. Отец был военным. Вскоре его перевели в Таллин. Там Володя окончил школу. Потом Сасовское летное училище, распределение в Таджикистан. Летал в «малой авиации», переучился на Ту-154. Новый летный отряд, новые друзья. Сегодня В. А. Гиро — пилот первого класса, подготовил пятнадцать командиров кораблей. Недавно поступил в Академию гражданской авиации.

— Некоторые его поначалу отговаривали, — рассказывает командир летного отряда Н. И. Лупарев. — Зачем, мол, лишние хлопоты? Но он настоял на своем.

А самое главное то, что он безупречно владеет техникой пилотирования. «Летает — как дышит, — сказал о его летном почерке заслуженный пилот СССР Юрий Александрович Соколов. — Он в полном смысле слова сжился с машиной».

Именно мастерство помогло В. В. Гиро, оказавшемуся в плену непредвиденных обстоятельств, вырвать лишние метры посадочной полосы, погасить лишние километры скорости, лишние секунды удерживать самолет на двух точках опоры. Больше того, он сумел из отказавшей гидросистемы выдуть несколько атмосфер на последнее движение закрылков. Не случайно его летная подготовка оценивается специалистами по высшему баллу.

...В штурманскую вошли бортинженер С. Родькин и штурман Р. Гизер. Только второй пилот В. Одегов остался в самолете проверить его готовность к полету. С мая прошлого года Владимир Анатольевич летает с новым экипажем.

— Извините, пора прощаться, — обращается ко мне Гиро и протягивает руку. Потом поворачивается к штурману: — Как, все в порядке?

— Все нормально, товарищ командир, — отвечает штурман. — Никаких неожиданностей не предвидится.

Через полчаса они полетят в Москву.

г. Душанбе.



авно уже мы говорим и пишем об интернациональном социалистическом соревновании между авиатранспортными предприятиями Берлинского соглашения. И, естественно, работаем, организуем его. Подводим итоги, отчитываемся. Вручаем вымпелы, другие награды. Но сегодня волнует больше всего другое: его будущее.

Вчера мы имели одни реальности, сегодня — другие. Вчера мы ставили одни задачи, сегодня — другие, гораздо более сложные. В организациях же соревнования, как и в других сферах жизни, уже сложились стереотипы. А их, как известно, разрушать трудно. Потому что стереотипы удобны. Не надо рисковать, ломать голову над поиском новых решений. На моем столе — договоры о соревновании между авиационными предприятиями Аэрофлота, «Балкан», ЧСА, «Малев», «Лот» и «Интерфлюг». Только в 1987 году более ста трудовых коллективов наших стран участвовали в интернациональном соревновании. Все эти коллективы определили соответствующие рубежи, подписывали договоры. Отчитывались о результатах. Определялись победители. Судя по папкам, накал соревнования был высоким.

Но был ли это подлинный накал творчества, трудового состязания? Возможно, отчеты говорят «и о результатах соревнования». Однако мне трудно судить об этом, потому что о них свидетельствуют только розданные вымпелы, грамоты и денежные премии. О конкретном вкладе соревнования невозможно вести речь, потому что этот феномен социализма больше всего изучался и менее всего изучен. О нем больше всего написано, но до сих пор никто, по сути дела, не смог до конца раскрыть его лицо.

Тут необходимо сделать пояснение. Я уверен, что человеку присуще чувство соревнования. Он всегда сравнивал себя, свои дела с другими. Состязание заложено в нем самой природой. Вопрос в том, как пробудить в нем эту природную силу.

Долгое время мы не придаем в соревновании должной роли прежде всего материальной, экономической заинтересованности. Потому соревнование превратилось в неразделимую часть механизма «мобилизации», оказания внешнего давления для решения определенной задачи, спущенной в централизованном порядке.

Так возникали положительные инициативы, которые чаще всего призваны компенсировать какой-то срыв или отставание в обслуживании пассажиров, независимо от причин, приведших к этому. Так, соревнование нацеливало на превращение авиалиний, соединяющих столицы стран — членов СЭВ, в образцовые, в трассы дружбы. Или на выполнение в срок или досрочно плановых заданий и так далее.

А поскольку приходилось работать непрерывно в условиях дефицита, то соревнование ориентировало на достижение объемных показателей, во многих случаях — без учета расходов на единицу продукции и ее качества. Более того, оценка сделанному давалась именно по количеству использованного общественного и живого труда. Так, коллективы, которые израсходовали больше других ГСМ или металла, нередко оказывались победителями соревнования, вместо того, чтобы понести наказание за расточительство ресурсов.

Со временем соревнование перешло национальные границы, стало интернациональным. Но, получив «заграничный

паспорт», оно по существу сохранило свой характер. Соревнование из самодеятельного творчества людей превращается в казенное мероприятие. Вместо творчества становится просто хозяйственной обязанностью. Не могу сказать, что подобный тип соревнования не приносит никаких результатов. Например, это обеспечение безопасности и регулярности полетов, эффективное использование авиационной техники, повышение культуры обслуживания пассажиров на борту самолетов и в аэропортах, совершенствование информационно-рекламной работы. И в этом соревнование помогает. Одно дело — наши желания. Совсем другое — реальная жизнь. Если оценка работы одного коллектива дается за качество и оплата труда зависит прежде всего от качества обслуживания, то он, естественно, добивается высокого качества. На такой коллектив едва ли подействует тот факт, что в договоре об интернациональном соревновании есть показатель «эталонный рейс» или «образцовое обслуживание».

Не потому ли часто победителя соревнования определяют в порядке очередности. Один год — авиакомпания «Малев», другой — Аэрофлот или «Балкан». И врученный в результате такого подведения итогов вымпел перестает быть стимулом, компрометирует само соревнование.

А любое соревнование, в том числе интернациональное, нуждается в стимулах. Как внутри страны, где действуют свои экономические методы хозяйствования, успеха добивается тот коллектив, который работает лучше, так и в интернациональной сфере надо формировать такие взаимоотношения и критерии, которые не только поощряют хорошего партнера, но и экономически наказывают нерадивого. При этом наказывают логикой экономических отношений. Логикой, которую мы не использовали до сих пор по причине ряда барьеров и нерешенных валютных и других финансовых проблем в рамках СЭВ.

И пока наши интернациональные отношения — добрые, справедливые, товарищеские — не превратятся в экономические отношения, существующий формализм, а в ряде случаев и фальшь, по моему мнению, изжить невозможно.

При теперешних различиях в методах хозяйствования и управления, стимулирования и оценки результатов работы в различных странах, при существующем сегодня финансово-валютном разномыслии не может быть единой основы для сравнимости (одного из главных ленинских принципов организации соревнования). Именно поэтому сегодня интернациональное соревнование носит больше морально-политический характер, который слабо влияет на экономические результаты.

Проблем здесь накопилось много, и они нуждаются в серьезном, трезвом изучении и обсуждении. Может быть, этому вопросу стоит посвятить специальное совещание или провести международную научно-практическую конференцию по проблемам организации интернационального соревнования. И чем скорее мы сообща определим конкретные пути, новые формы дальнейшего развития интернационального социалистического соревнования, тем успешнее будем помогать реализации программы ускорения, углублению и эффективности нашего сотрудничества.

**СОРЕВНОВАНИЕ: КАКИМ ЕМУ БЫТЬ?**

# СЛОМАТЬ СТЕРЕОТИПЫ

**В. ГУРДЖИЯНЦ,**  
председатель профкома  
Международного  
коммерческого управления  
гражданской авиации

# В «НЕПЕРСПЕКТИВНОМ» БЫКОВЕ

18

Аэропорты — как люди: рождаются, взрослеют, мужают. Но не всегда их судьба идет по восходящей линии. Случается, начинает стариться воздушная гавань, дряхлеть и порой даже уходит из жизни. Но ведь аэропорт — это не просто комплекс сооружений, это еще и трудовой коллектив со своими задачами и, если хотите, со своей судьбой.

Быково — один из старейших аэропортов страны. Сегодня он связывает Москву с десятками областных центров и крупных городов европейской части СССР. Здесь начато (и успешно) освоение нового пассажирского самолета Як-42. Годовой пассажирооборот превышает миллион человек. Кроме того, летным полем Быкова пользуется крупный авиаремонтный

завод, продляющий жизнь большегрузным Ил-76, принимающий в ремонт самолеты Ил-18 со всего мира.

Однако аэропорт теснят здания, подступающие вплотную к взлетно-посадочной полосе. Город наступает, город намерен поглотить своего неудобного, шумного соседа. Уже лет тридцать идут разговоры о закрытии Быкова. Говорят, даже разработаны проекты — проложить на месте полосы городскую магистраль, в здании аэровокзала открыть универмаг...

С другой стороны, альтернативы существованию Быкова нет. Принять на себя сотни его рейсов ни один из московских аэропортов просто физически не в состоянии. Строить новую гавань! На это нужны деньги и время.

Такое вот «подвешенное» состояние сегодня у старейшего московского аэропорта. Наверное, непросто организовать четкую, высококачественную работу, если нет впереди ясной перспективы. Но жизнь есть жизнь, и есть задачи сегодняшнего дня, которые надо решать. Об этом и шел разговор корреспондента с начальником авиационно-технической базы Быковского аэропорта Евгением Николаевичем Макаровым, главным инженером, председателем совета трудового коллектива базы Владимиром Александровичем Бедросовым, Валерием Федоровичем Иваковым, в течение многих лет возглавлявшим партийную организацию, и председателем профсоюзного комитета, инженером отдела технического контроля Валентином Васильевичем Чупрыниным.

**Е. Н. Макаров:** Работаю уже двадцать лет, и все это время только и слышишь: неперспективные. Не говорю уж о психологическом настрое — такое положение привело к преобладанию «сарайной архитектуры» нашей базы. Честное слово, производственные помещения — как в каком-то захолустье, даже хуже. Ангаров нет, есть лишь допотопный док (еще от Ил-14 остался). А ведь обслуживаем Як-42 — самолет сложный, чувствительный к атмосферным воздействиям. Да и людям небезразлично, работать под открытым небом или в оборудованном помещении. Так называемый соцкультбыт — в вагончиках...

**В. Ф. Иваков:** Проще всего, наверное, было бы занять пассивную позицию и отбивать дело «от сих до сих». Но тогда вряд ли мы смогли освоить первыми в отрасли самолет Як-42, обеспечивать рейсы, добиться повышения исправности воздушных судов. Учтите, что аэропорт перевез за год 1,2 миллиона пассажиров — на маломестительных самолетах! Ведь только Як-42 перевозит сто двадцать пассажиров, а Ан-24, Л-410 — всего по несколько десятков.

**В. А. Бедросов:** Еще можно добавить в наш актив эксплуатацию по кооперированному методу самолетов Як-42 с Воронежским авиаотрядом, помощь самолетами Ан-24 авиаторам Брянска, Иркутска. К тому же сверх плана перелетали на Як-42 почти тысячу часов (на экономленном топливе). Это означает дополнительный объем технического обслуживания — примерно три периодические формы.

**Корреспондент:** Какие же резервы, стимулы пустили в ход?



Е. Н. МАКАРОВ

**Е. Н. Макаров:** Надо было переломить психологию. Это прежде всего. Действительно, положение «неперспективных» порождало некоторую апатию. А надо было, чтобы люди воспрянули духом, почувствовали себя хозяевами.

**В. Ф. Иваков:** Да, главное — быть хозяином. На это ориентировали все партийные собрания и индивидуальные беседы. В условиях хозрасчета неоткуда ждать подачек — надо самим всего добиваться. Где-то я слышал такое суждение: «Случайный человек может попасть в авиацию. Но остаться в ней — нет». У нас, я считаю, случайных нет. Кое-кто ушел, не задержался. Но тот, кто остался, — надежный, на него можно положиться.

**Корреспондент:** И в руководстве базой — единство, взаимопонимание?

**Е. Н. Макаров:** Если тянуть в разные стороны, как лебедь, рак и щука, дела не будет. Да, мы единомышленники. Споры, конечно, есть. Но они решаются обща. Впрочем, я бы не стал разделять руководство базой и остальной коллектив. Мы чувствуем себя одним целым. Да, наверное, не могло быть иначе, ведь все мы выросли в нем, начинали с простых техников или инженеров. Это хорошо, когда руководитель вырастает в своем коллективе.

**В. В. Чупрынин:** Хотел бы добавить, что преобразования, которые мы задумали и провели, — заслуга всего коллектива. Если бы этим занимались только мы вчетвером, дальше слов дело не пошло.

**Корреспондент:** Чувствую, самое время теперь задать вопрос — как понимается в вашем коллективе перестройка, в каких конкретных делах выражается?

**В. Ф. Иваков:** Я бы сказал, что идеи перестройки, на мой взгляд, укладываются в простую формулу: каждый должен добросовестно исполнять свои обязанности плюс проявлять инициативу. К сожалению, формула эта — скорее теоретическая, на практике приходится встречаться и с противодействием, нежеланием работать творчески, стремлением сделать поменьше, а получить побольше.

**В. А. Бедросов:** Такие тенденции явно просматривались, например, когда мы переходили на новую систему оплаты. На мой взгляд, нет четкой формулировки ее целей. Многие просто считают, что это общее повышение заработка, а надо бы сказать: да, повышение, но только тем, кто больше других берет на себя и больше отдает обществу.

**Корреспондент:** Порой переход на но-

ую систему происходит болезненно, поскольку он связан с упорядочением кадров, перестановками и сокращением работников. Как удалось решить проблемы вам?

**Е. Н. Макаров:** Мы подошли комплексно, начав с упорядочения структуры базы. Слили прежде существовавшие отдельно цехи обслуживания самолетов Ан-24, Як-42 и бытового оборудования в один — оперативного обслуживания. Это более удобно, так как, например, обслуживание бытового оборудования все равно совпадает по времени с оперативным обслуживанием самого самолета. Далее. Объемы работ на Ан-24 падают (парк их сокращается), на Як-42 — растут. Мы маневрируем людьми, постепенно переучиваем их на новую технику. Это взвешивает материальный и моральный стимулы за счет повышения разрядов. Выделили из состава технико-конструкторского бюро инженерную группу, расширили ее функции. Теперь это — мозговой центр, который разбирается со сложными дефектами. А ТКБ занимается своими задачами внедрения новой техники в отрасли и периодически привлекается к работам на самолете Як-42. Упорядочение структуры позволило избавиться от некоторых «руководящих» должностей, приблизить людей к живой работе. Ну, а сокращение прошло за счет ухода на пенсию по новому положению большой группы авиатехников. Так что обошлось без «кровопролития».

**В. В. Чупрынин:** Кстати, при первоначальном обсуждении проекта новой структуры возникли разногласия администрации и профсоюзной организации. Первый вариант мы не приняли, настояли на его доработке. Потом, уже согласованный, он обсуждался и окончательно принимался коллективом.

**Корреспондент:** Интересно, как при этом разделялись функции профсоюзной организации и совета трудового коллектива? Не секрет, что иногда обе стороны не могут договориться, каждая тянет на себя. Да, видимо, и функции-то эти очень близки?

**В. В. Чупрынин:** А стоит ли их делить вообще? Главное — определить основную линию, а потом сообщать ее проводя в жизнь. Ну есть, конечно, и отдельные частности. Например, вопросы социального соревнования или соцкультбыта больше относятся к профсоюзной работе. Но и то — вместе с администрацией, партийной организацией.



**В. А. БЕДРОСЯН**

**В. А. Бедросов:** Нет, резон в постановке такого вопроса есть. С чем мы столкнулись в совете трудового коллектива на первых порах? Оказались неподготовленными к демократии, самостоятельности. Не знали, как построить свою работу. Стали составлять план из традиционных пунктов: «Заслушать» того, другого руководителя. А потом решили — не наше это дело. Совет должен стать рабочим органом, активно проводить в жизнь принятые решения.

**Е. Н. Макаров:** Но и в выработку этих решений совет тоже внес немалую лепту. Помнится, он высказал ряд ценных предложений при разработке положения о премировании.

**В. Ф. Иваков:** Все-таки новая структура медленно внедрялась в сознание. При обсуждении в коллективах иногда высказывались мысли вроде: «Делайте что хотите, но нашу бригаду не трогайте». Поначалу даже создавалось впечатление, что люди не доверяют руководству, подозревают какой-то подвох. Мы провели в цехах немало бесед, честно говорили о наших трудностях. Порой беседа напоминала пресс-конференцию — такой град вопросов обрушивался на выступающего. Время рассудило. Сейчас многие говорят: «Раньше я был против, теперь поддерживаю».



**В. В. ЧУПРЫНИН**

**Корреспондент:** Если я правильно понял, упорядочение структуры и помогло справиться с тем же объемом работ меньшей численностью личного состава?

**Е. Н. Макаров:** Сработало все в комплексе. Стали работать интенсивнее, без перекуров. Варьировали графики работы. Например, при смене двигателя Як-42 нужны четыре человека. Зачем держать на работе полный состав бригады? Зато на других работах потребуются все, да еще помощь со стороны не помешает.

**В. А. Бедросов:** Совет трудового коллектива предложил взять социалистическое обязательство — провести типа субботника, чтобы успешно справиться с производственным заданием.

**В. В. Чупрынин:** А профсоюз это предложение поддержал и позаботился о моральном и материальном поощрении передовиков.

**Корреспондент:** Здесь мы, используя предложенную Валерием Федоровичем «формулу перестройки», и подошли ко второй части — плюс инициатива?

**В. В. Чупрынин:** Да, инициатива стимулируется всячески. У нас условия социалистического соревнования нацеливают на живое дело. Вместо десятка показа-



**В. Ф. ИВАКОВ**

телей, прежде учитываемых при подведении итогов (это только вносило элементы формализма), мы теперь оцениваем основное: качество работы и обязательную активность человека. Один из путей проявления такой активности — рационализаторство. Кстати, рационализаторы авиатехбазы удерживают первое место по отряду, около 70 процентов всех заявок по отряду, около 70 процентов всех заявок подают наши инженеры и техники. Мы эту работу планируем. Хотя и раздаются голоса, что, мол, нельзя планировать творчество, мы все же уверены — планирование стимулирует. Результаты получены неплохие. Так, предложение по восстановлению заслонок крана самолета Як-42, разработанное под руководством начальника цеха Василия Михайловича Сергеева, принесло 180 тысяч рублей годовой экономии. Интересно усовершенствование топливной системы ведущего инженера Андрея Витальевича Камлюхина. Немало работ на счету авиатехника-бригадира Вахтанга Гурамовича Хизанишвили.

**В. Ф. Иваков:** Но где инициатива, прямо скажу, принесла реальные, осязаемые результаты — это в строительстве производственных помещений.

**Корреспондент:** Испытанный хозяйственный способ строительства?

**В. Ф. Иваков:** Скорее чистый энтузиазм. Строим в свободное от работы время. Возвели здание цеха оперативного обслуживания, пристройку к цеху лабораторных проверок, строим помещение для отдела главного механика. В дело идут и подручные материалы, отходы строительного производства и так далее. Наш ветеран Константин Васильевич Ушаков — не может человек сидеть без дела! — взялся оборудовать домик на перроне. И в уже существующих постройках обновили интерьер — так что не стыдно и гостям показать!

**Корреспондент:** Значит, несмотря на положение «неперспективных», вы все-таки заглядываете в будущее?

**Е. Н. Макаров:** А без этого нельзя. Все-таки человек проводит на работе едва ли не большую часть своей жизни. Сколько еще существовать Быкову — кто знает? Может, двадцать, тридцать, сорок лет? Но это же — трудовая жизнь целого поколения. Неужели провести ее в пассивном ожидании?

Нет, «неперспективное» Быково живет и трудится!

Материал подготовил  
И. КАЗАНСКИЙ,  
специальный корреспондент  
«Гражданской авиации»

а/п Быково.

Одноименная статья диспетчера аэропорта Пулково Б. Машина, опубликованная в седьмом номере журнала за 1988 год, рассмотрена на совместном совещании специалистов Главного управления воздушным движением, Академии гражданской авиации, Кировоградского высшего летного и Рижского летно-технического училищ, а также Центра ГА СЭВ.

Проблемы, поставленные автором по повышению качества подготовки диспетчерского состава в условиях перехода авиапредприятий на новые условия хозяйствования, перестройки высшей школы на основе прямых связей между учебными заведениями и структурными подразделениями Аэрофлота на договорной основе, заслуживают самого серьезного внимания, поскольку направлены на повышение ответственности вузов отрасли за уровень профессиональной пригодности своих выпускников.

оретических занятий на тренажерных комплексах будут отрабатываться единые подходы к методам стажировки. Начата работа по практической реализации в рамках учебно-методического объединения (УМО) академии вопросов психофизиологического отбора специалистов УВД. Появилась необходимость использовать в этом деле возможности ГосНИИ и НЭЦ АУВД гражданской авиации.

Кроме того, изучаются варианты качественного улучшения затронутого автором статьи процесса подготовки диспетчерского состава к работе в нестандартных ситуациях. Проблема решается в рамках УМО с использованием новых методов обучения и персональных ЭВМ, с акцентированием внимания специалистов УВД на динамике принятия правильных решений. Предполагается предоставить учебно-методическому объединению право совершенствовать существующие технологии

подготовки состоит в соответствии характера и объема обучения различным регионам, что позволяет достигать необходимого качества профессиональной направленности персонала, а значит, гарантированного высокого уровня безопасности полетов при УВД.

На сегодняшний день ИКАО рекомендует использовать пять курсов обучения по каждому конкретному пульту управления. Скажем, по обучению диспетчера посадки, подхода, зоны аэродрома, радиолокационного или нерадиолокационного обслуживания. При этом заказ производства должен осуществляться строго по профессиональной деятельности диспетчера. К сожалению, в системе учебных заведений Аэрофлота до сих пор еще подготовка их не специализирована, а осуществляется по общим программам. Причём кроется в отсутствии конкретного заказа от авиапредприятий отрасли. Заметим, ГлавУВД совместно с Рижским летно-техническим училищем были предприняты попытки изменить положение. Производственным авиапредприятиям предложено указать тип систем УВД и рабочие места, на которых они предполагают использовать будущих выпускников. Однако откликнулось только Узбекское управление гражданской авиации.

И все же, несмотря на трудности, уже сегодня в учебный процесс Рижского училища внедрен ряд принципиально новых рекомендаций ИКАО, адаптированных в отечественных условиях. Назовем их. Разработан новый учебный план с гибким алгоритмом, позволяющий быстро вносить изменения в содержание изучаемых предметов исходя из нужд производства. Внедрена на третьем курсе обучения специализация по типам систем УВД, функционирующих в авиапредприятиях. Повышено качество отработки фразеологии радиообмена на английском языке при работе на комплексных тренажерах. Более широко используется микропроцессорная техника для решения потенциально конфликтных ситуаций. Увеличен курс изучения материалов ИКАО. Кроме того, предусматривается увеличение объема освоения английского языка до 500 часов на каждого выпускника. Причем не менее 176 часов из них при тренировке на диспетчерском тренажере. С этой целью планируется проводить стажировки специалистов УВД и преподавательского состава в одном из колледжей Великобритании.

Наконец в Академии гражданской авиации начато изучение проблемы повышения квалификации инструкторов диспетчерских тренажеров, перевода оплаты их труда на новые условия.

Есть уверенность в том, что переход ряда учебных заведений на подготовку специалистов УВД по новым учебным планам, использование учебных научно-производственных комплексов и учебно-методического объединения положительно повлияют на рост их профессионального уровня в интересах безопасности полетов.

**В. ШЕЛКОВНИКОВ,**  
начальник Главного управления  
воздушным движением  
гражданской авиации

20

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

# ЧЕМУ УЧИТЬ ДИСПЕТЧЕРА

На совещании, в частности, говорилось о том, что сейчас в учебных заведениях и тренажерных центрах авиапредприятий активизируется деятельность учебных научно-производственных комплексов, непосредственно осуществляющих профессиональное обучение специалистов УВД. Например, предложение автора об участии диспетчеров-инструкторов тренажеров в стажировке выпускников на производстве уже сейчас заложено в программу такого комплекса УВД Академии гражданской авиации. В ряде авиапредприятий в настоящее время эти инструкторы приступили к обучению специалистов УВД с целью повышения их практических навыков на действующих пунктах и центрах (Московский, Ростовский РЦ ЕС УВД и другие).

Поскольку подготовка и повышение квалификации диспетчеров-инструкторов проводится в Центре ГА СЭВ, а инструкторов диспетчерских тренажеров в Академии гражданской авиации, решается вопрос о создании совместных групп, скажем, на базе академии, где после те-

работ, а также должностные инструкции диспетчеров, структуру обучения их передовым приемам операторской деятельности, полнее использовать мировой и отечественный опыт развития интеллектуальных способностей регулировщиков воздушных трасс.

Предполагается в кратчайшие сроки в решении этих вопросов выйти на качественно новый уровень с ориентацией на общепризнанный авторитет Международной организации гражданской авиации ИКАО.

Однако есть причины, сдерживающие рост профессиональной учебы диспетчеров служб движения. Основная из них — это преобладание в отрасли валового показателя заказа специалистов УВД, что свойственно сложившейся годами отечественной практике их обучения. В ИКАО же предусмотрены специальные универсальные требования к ним, высокий уровень стандартизации учебы, в том числе первоначальной. Стандартизация курсов обучения и программ

КУРСОМ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

# ИЛ- ЭБ- 300:



# ЗА ВЗЛЕТОМ ВЗЛЕТ

Поднялся в небо опытный дальний магистральный пассажирский самолет Ил-96-300. Машина создана коллективом конструкторов под руководством Генерального конструктора академик Г. В. Новожилова в тесном сотрудничестве с Воронежским авиационным производственным объединением, а также со смежными институтами и предприятиями авиапромышленности.

«Совместная работа специалистов МГА и Минавиапрома продолжается. На повестке дня — ускоренное выполнение комплекса наземных и летных испытаний самолета, его систем, а также необходимого наземного оборудования». Такими словами заканчивалась редакционная врезка к подробному рассказу о новом самолете. Материал был опубликован в мартовском номере журнала за 1987 год.

Прошло почти два года. За это время самолет стал ощутимой реальностью — он воплощен «в металл». В конце сентября прошлого года состоялся его первый полет, а затем взлеты следовали один за другим, порой по несколько раз в день. Ил-96-300 завоевывает путевку в жизнь — начался качественно новый этап в его освоении. Поэтому мы решили вернуться к теме вновь: напомнить читателю об особенностях машины, рассказать о впечатлениях тех, кто уже поднимал ее в небо, привести новые, более подробные данные.

Самолеты с маркой «Ил» давно и успешно эксплуатируются в Аэрофлоте. На счету коллектива ОКБ, имеющего более чем 55-летний опыт создания различных самолетов для гражданской авиации, — практически все типы и все классы воздушных судов: поршневые, турбовинтовые, турбореактивные, ближние, средние и дальние. Поэтому вполне закономерно, что в самолете Ил-96-300 реализованы зрелые, эффективные научные и технические идеи, использованы современные технологические принципы. Выбор параметров и достигнутый уровень технического совершенства новой машины обещают достижение заданных летно-технических характеристик.

Что предопределило появление воздушного судна такого класса, как Ил-96-300?

Рассказывает ведущий инженер ГосНИИ ГА Виктор Алексеевич ИСАЕВ:

Выдаче технического задания на самолет предшествовали исследования особенностей современного этапа развития отечественной гражданской авиации, перспектив роста объемов пассажирских перевозок. Можно, наверное, сказать, что первым результатом выработанной концепции стало появление среднемагистрального широкофюзеляжного самолета Ил-86. Этот тип воздушного судна

форта для пассажиров. Последнее особенно ценно при дальних, продолжительных перелетах. Так что идея создания дальнего широкофюзеляжного самолета родилась не случайно.

Высказывались, правда, сомнения: будет ли обеспечена полная загрузка самолета на зарубежных линиях до девяти тысяч километров, на которые сейчас рассчитан Ил-96-300 (а конструкторы изучают возможность увеличения предельной дальности полета с полной загрузкой). Но специалисты считают, что новый самолет всегда будет обеспечен работой. Уже сегодня там, где летает Ил-86 на дальних трассах с промежуточными посадками, найдет применение дальний Ил-96-300. Он позволит сократить время полета, уменьшить расход топлива, повысить комфорт для пассажиров.

Дальние рейсы — главная, основная «специальность» нового самолета. Тем не менее прорабатываются и вспомогательные варианты применения. Например, появляется возможность выполнения зарубежных «парных» рейсов (то есть, с запасом топлива на обратный полет), скажем, в Западную Европу. Исключение заправки в зарубежном аэропорту — экономия валюты (примерно на 16 процентов). Если мы собираемся реально

конкурировать с ведущими авиакомпаниями мира, такие полеты окажут нам существенное подспорье. Характерно, что экономические расчеты показывают неоспоримую выгоду «парных» рейсов даже с половинной пассажирской загрузкой.

Есть и другие интересные варианты использования самолета. Скажем, способ «ось-спица» (названия, конечно, условные, они в ходу, пока идет научная проработка). Суть метода в том, что к «оси» — трансконтинентальному рейсу самолета большой пассажироместимости — «привязываются» рейсы местных воздушных линий, и в местах промежуточных посадок пассажиры без потерь времени пересаживаются и следуют далее в нужном направлении. По принципу это то же самое, что поездка из одного конца большого города в другой: сначала мы мчимся на быстром ходном поезде метро, потом, от ближайшей его станции, относительно быстро добираемся до конечной точки на автобусе или трамвае.

Короче говоря, мы уверены, что могут и должны быть отработаны все возможные аспекты использования нового воздушного судна, обеспечивающие максимальную экономическую эффективность.

Такие вот мысли и идеи предшествовали рождению машины. Дальше было техническое задание, которое предусматривало высокий технический уровень самолета, включая максимальную унификацию двигателей, бортового оборудования, систем, узлов, агрегатов. Эти требования в известной степени повлияли на компоновочные и конструктивные особенности самолета, определили его основные технические характеристики.

По своему внешнему виду Ил-96-300 напоминает Ил-86: традиционная схема свободное несущего моноплана с низкорас-



Впервые поднял в воздух новый самолет Ил-96-300 28 сентября 1988 г. заслуженный летчик-испытатель СССР С. Г. Близнюк.

На снимке:  
С. Г. Близнюк в кабине самолета.



положенным крылом оказалась достаточной оптимальной. Вообще приобретенный опыт при создании первого широкофюзеляжного самолета был использован максимально. Но любое решение многократно взвешивалось, и отбиралось лишь самое оптимальное.

Фюзеляж Ил-96-300 имеет одинаковый с фюзеляжем Ил-86 диаметр, но меньшую — на пять метров — длину. Конструкция фюзеляжа существенно изменена. Новшество — крыло большого удлинения с суперкритическими профилями и вертикальными законцовками, повышающими аэродинамическое качество.

Конструкция силового кессона крыла разработана с использованием монолитно-сборных панелей с более высоким, чем на Ил-86, уровнем расчетных напряжений при обеспечении требуемых прочности, ресурса и живучести. Это достигнуто путем применения в конструкции новых и усовершенствованных материалов с повышенными характеристиками вязкости разрушения и малоцикловой усталости, с низкими скоростями роста трещин, высокопрочных на разрыв. Для сокращения числа продольных и поперечных стыков, являющихся основными источниками усталостных трещин, в конструкции планера применяются длинные мерные и широкие полуфабрикаты. Другой особенностью крыла является большой объем применения сотовых конструкций.

Площадь вертикального оперения Ил-96-300 возросла за счет увеличения его высоты на полтора метра (а это значит, что для Ил-96-300 нужны более высокие ангары). Необходимость увеличения площади вертикального оперения обусловлена требованиями обеспечения устойчивости при отказе одного двигателя.

Шасси Ил-96-300 состоит из трех основных опор, расположенных сзади центра масс самолета, и передней опоры. Каждая из трех опор снабжена четырехколесной тележкой с тормозными колесами, а передняя опора имеет два нетормозных колеса. Все четырнадцать колес имеют одинаковые размеры  $1300 \times 480$  миллиметров и давление в пневматиках  $11,5$  килограмма на квадратный сантиметр.

Большое внимание уделено улучшению местной аэродинамики (оптимизации форм обтекателей, различных сочле-

грамма в час (в варианте компоновки на 300 мест) до 32 килограммов в час (в варианте компоновки на 235 мест).

Для защиты передних кромок крыла и горизонтального оперения самолета Ил-96-300 от обледенения используется электроимпульсная противообледенительная система циклического действия. Для защиты воздушозаборников двигателей от обледенения применена воздушнотепловая противообледенительная система постоянного действия. Передние кромки воздушозаборника обогрываются горячим воздухом, отбираемым от компрессора работающего двигателя. Стекла кабины экипажа защищены электротепловой противообледенительной системой.

Заложены в конструкцию идеи обработки реальных контуров. Шла обработка элементов нового самолета, в ходе которой широко использовались современные методы исследований, основанные на применении ЭВМ. Наконец настал день, когда детали самолета поступили в сборочный цех.

**Говорит бригадир цеха окончательной сборки опытного завода Александр Васильевич ЕМЕЛЬЯНОВ:**

В нашем цехе самолет рождается по-настоящему: к пока еще пустому фюзеляжу пристыковываются крыло, киль, на нем монтируются системы, которые потом проверяются. Первый экземпляр Ил-96-300 мы собрали в сжатые сроки. Лозунг у нас был такой: «Быстро и качественно». За это время цех пять раз выходил победителем в соцсоревновании.

Через руки нашей бригады проходили Ил-76, Ил-86, их разные модификации, но этот самолет — самый «быстрый». Что можно о нем сказать! Очень много нового. Другие технологические процессы, приемы работы, оснастка. Взять хотя бы крыло: цельное, неразъемное. Такого ведь никогда не было. Конечно, стывка сложнее. Нужно особое оборудование. Или монтаж электросоединений — совсем другой принцип, вместо пайки обжим. Это впервые в нашей стране. Вообще электрическая схема намного усложнилась — целое хитросплетение проводов.

Но все работали увлеченно, с воодушевлением. Без преувеличения, каждый стремился вложить в машину частичку своей души. Предлагали много рационализаций, часть наших замечаний конструкторы (а мы работали с ними в цехе бок о бок) приняли, внесли изменения в

свои решения. Например, принято наше предложение об изменении прокладки жгутов по фюзеляжу и в шасси. Вообще мы облазили весь самолет — компоновка удачная, думаем, обслуживать его будет удобно.

Два года жизни отдано новой машине. Она такая красивая, не может не нравиться! Конечно, еще не все гладко, будут доработки — но основное сделано. Сделано на совесть. И о пассажирах позаботились — уверен, они будут довольны.

Компоновка пассажирских салонов предусматривает различные варианты, в том числе на 300 пассажирских мест туристского класса и на 235 мест смешанного класса и мест с повышенным комфортом. Кресла туристского класса установлены с шагом 870 миллиметров в три ряда по девять мест в каждом ряду с двумя продольными проходами шириной по 550 миллиметров. Пассажиры размещаются в двух салонах: 66 — в переднем и 234 — в заднем.

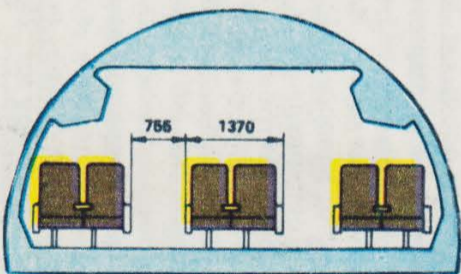
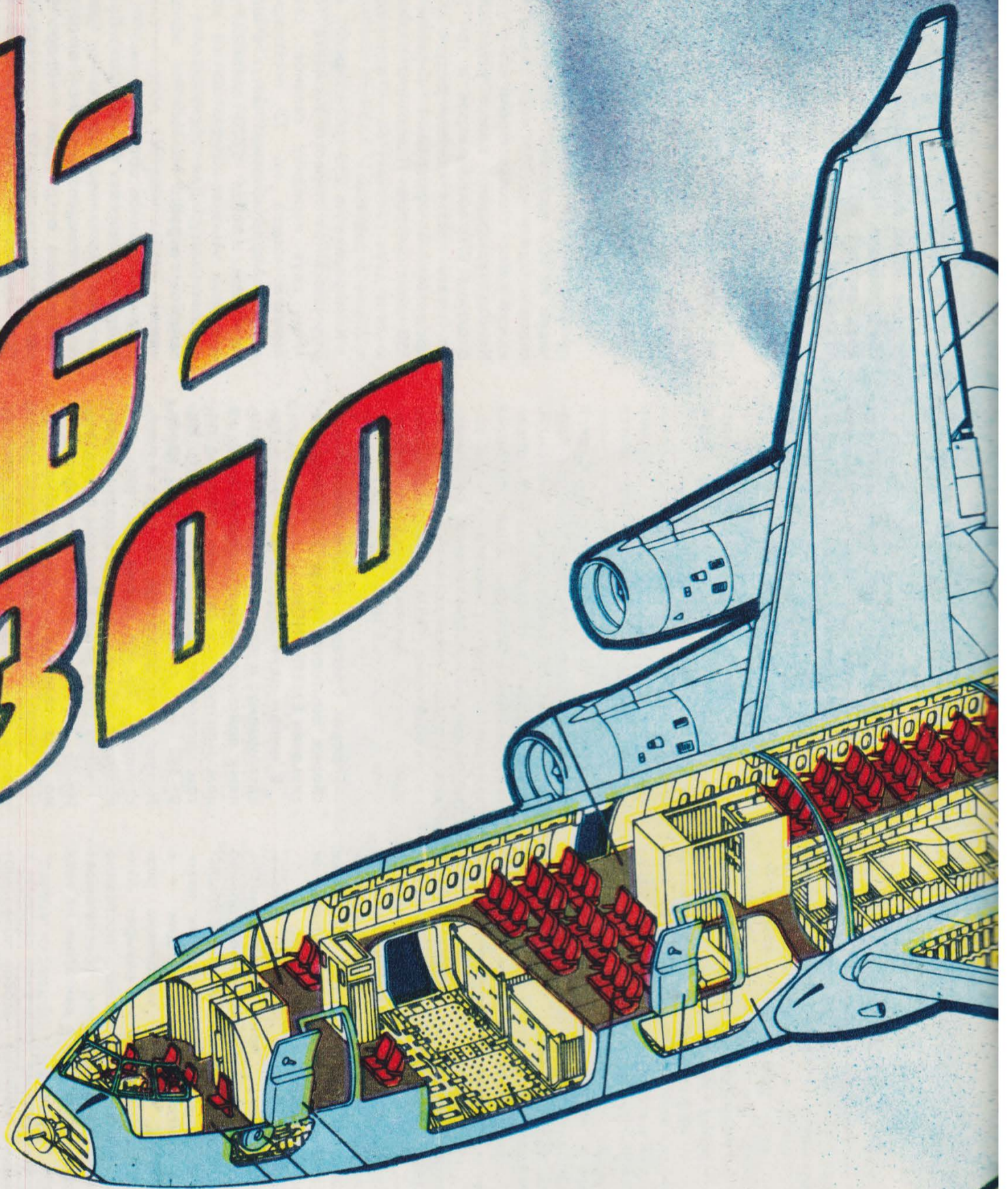
Компоновка на 235 пассажирских мест отличается от первого варианта наличием двух передних салонов: салона первого класса на 22 пассажирских высококомфортабельных места с шагом установки кресел 1020 миллиметров, и салона «бизнес-класса» на 40 пассажирских мест. Для обслуживания пассажиров первого класса и «бизнес-класса» устанавливается дополнительное буфетно-кухонное оборудование.

Для пассажирских салонов разработано мягкое, рассеянное освещение. Салоны оснащаются видеоаудио системой, разнообразным создающим комфорт санитарно-гигиеническим и аварийно-спасательным оборудованием. Часто расположенные окна — со шторами-светофильтрами. Буфетно-кухонный комплекс обслуживает пассажиров и экипаж двухразовым питанием при продолжительном полете.

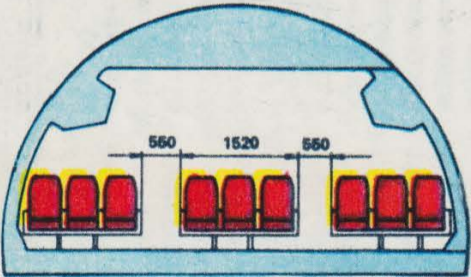
Два больших грузовых отсека на нижней палубе оборудуются для быстрой погрузки и выгрузки грузов в стандартных багажных и грузовых контейнерах. Для погрузки и выгрузки предполагается использовать стандартное для международных аэропортов наземное оборудование.

Новизна. Это слово уже не раз встречалось в нашем рассказе. Но как обойтись без повторов, если действительно во многих своих решениях конструкция Ил-96-300 не имеет аналогов?

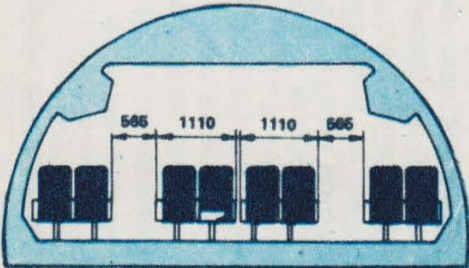
# ИЛ-96-300



Салон первого класса  
(22 места)



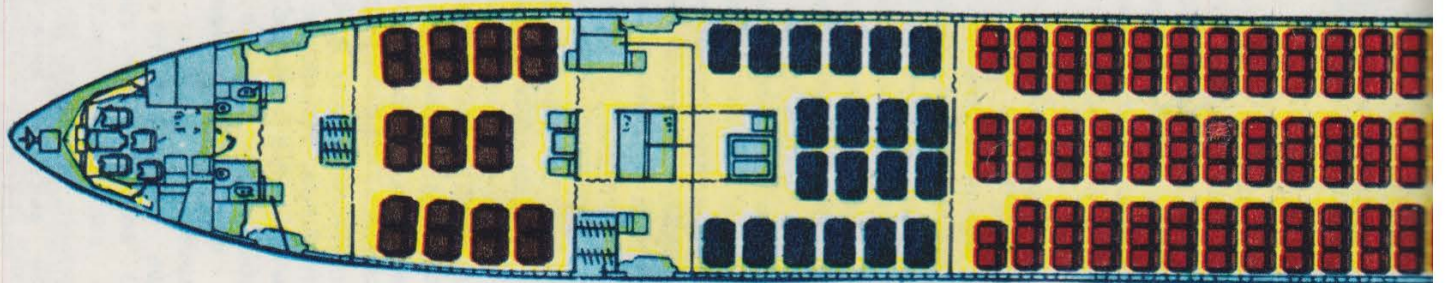
Салон туристского класса  
(173 места)

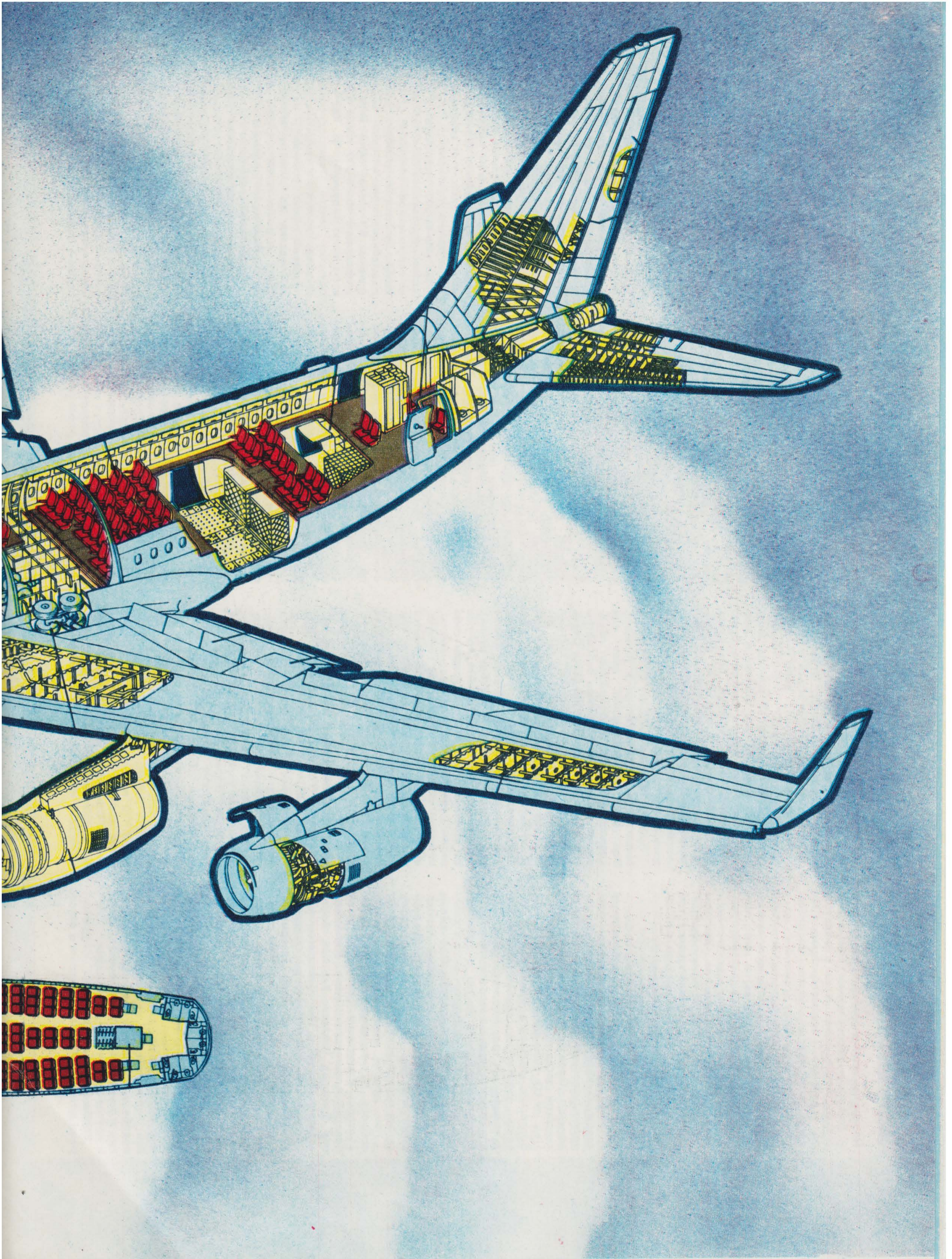


Салон бизнес-класса  
(40 мест)

ТУРИСТСКИЙ КЛАСС НА 300 МЕСТ

СМЕШАННЫЙ ВАРИАНТ НА 235 МЕСТ





На нем применены оригинальные системы и бортовое оборудование. Они значительно более совершенны и надежны по сравнению с существующими. Это дает возможность не только значительно снизить массу самолета, но и повысить уровень автоматизации и безопасности полета, эффективность эксплуатации. Можно отметить, в частности, комплексную систему выдачи информации экипажу о работе всех систем с цветным изображением на дисплеях кабины экипажа, новую электродистанционную систему управления самолетом «по усилиям», автоматизированную систему управления взлетно-посадочной механизацией.

Бортовой комплекс полотно-навигационного оборудования обеспечит практически полную автоматизацию самолетовождения в сложных метеорологических условиях над любыми районами земного шара и выполнение автоматической посадки в условиях категории IIIA ИКАО. Наличие на Ил-96-300 такого бортового комплекса позволит осуществлять управление самолетом летным экипажем из трех человек: командира воздушного судна, второго пилота и бортинженера.

Начальник летной службы ОКБ имени С. В. Ильюшина, заслуженный летчик-испытатель СССР Станислав Григорьевич БЛИЗНЮК (это он поднял Ил-96-300 в самый первый полет) вспоминает:

Наш экипаж испытателей — числом поболее. В него вошли мой помощник Анатолий Николаевич Кнышов, штурман Валерий Алексеевич Щеткин, бортинженер Всеволод Павлович Горовой, бортэлектрик Валентин Николаевич Новиков. Специалисты опытейшие, высококвалифицированные. С машинной знакомы с того момента, когда ее контуры только-только появились на рабочих столах. Пока все конструкторские задумки еще не стали жить в реальном самолете, готовились к тому, памятному первому взлету на стендах, тренажерах.

Сразу скажу: Ил-96-300 — новое поколение авиатехники. Для летчика — это принципиально отличная от всего, что было раньше, система индикации. Все параметры — на экране. У нас подобная система в новинку. Разница при этом не только количественная, здесь и другое восприятие информации.

Вообще форма общения с приборами меняется. Особой трудности в осво-

от нормы. Так и сделано на Ил-96-300. Для привлечения внимания пилота в случае необходимости используются световые и звуковые сигналы. Цвет сигнала подсказывает необходимость каких-то действий: красный — требуется немедленное вмешательство, желтый — предупреждение, призыв к внимательности, синий — простое уведомление.

Вся информация о работе бортовых систем, а также данные, необходимые для пилотирования и навигации, индицируются единой системой отображения информации, состоящей из системы экранной индикации и комплексной информационной системы сигнализации. Система экранной индикации входит в состав полотно-навигационного комплекса. Ее четыре цветных индикатора на электронно-лучевых трубках расположены с левой и правой сторон бортовой доски (два индикатора для командира корабля, два — для второго пилота). Каждая пара состоит из комплексного полотно-навигационного и комплексного индикатора навигационной обстановки.

Индикаторы комплексной информационной системы сигнализации расположены в средней части приборной доски. Правый экран предназначен в основном для индикации параметров работы двигателей, левый — для сигнальной информации. Система имеет запоминающие устройства, которые позволяют после окончания полета изучить информацию об отказах и неисправностях. Печатающее устройство в случае необходимости выдает бланк с перечнем отказавших в полете систем и агрегатов. Вообще использование на Ил-96-300 многоканальных резервированных систем с автоматическим отключением неисправных каналов в основном освобождает экипаж от каких-либо действий при возникновении отказов. Система отображения информации экипажа, и лишь в некоторых случаях экипажу необходимо вручную продублировать работу автоматики. Только тогда, когда несвоевременное включение наиболее ответственных систем (двигателей, второй и третьей очереди пожаротушения) может существенно влиять на безопасность полета, автоматика не используется, а принятие решения возлагается на экипаж.

Система управления — с электродистанционным способом передачи командных сигналов от поста управления к ис-

полнительным механизмам.

В продольном и поперечном каналах рулями высоты, внутренними элеронами и заблокированными с элеронами внутренними секциями интерцепторов управляет электродистанционная («по усилиям») система, обеспечивающая автоматическую загрузку рычагов управления. На случай отказа основной электродистанционной проводки в продольном канале имеется дублирующая механическая проводка. Внешними интерцепторами управляет только электродистанционная («по положению») система, и полностью отсутствует дублирующая механическая проводка.

Принцип действия электродистанционной системы управления «по усилиям» заключается в том, что сигналы с датчиков усилий, установленных на рычагах управления, передаются по проводам на электрогидравлические рулевые агрегаты, штоки которых перемещаются пропорционально величинам усилий, приложенных к рычагам. Штоки рулевых агрегатов механической проводкой связаны с золотниками бустеров, отклоняющих рулевые поверхности. В случае использования электродистанционной системы управления «по положению» величина командного сигнала зависит от величины отклонения органа управления.

На Ил-96-300 используется хорошо зарекомендовавшее себя горизонтальное и вертикальное оперение с самолета Ил-86, бустеры и проводка управления в стабилизаторе и киле модернизированы. В канале курса киль и руль направляются Ил-96-300 также соответствуют киле и рулю Ил-86. Как и в продольном канале, электродистанционная система управления секциями руля направляется («по усилиям») на участке от педалей до рулевых агрегатов системы автоматической загрузки дублируется механической проводкой.

Большое внимание было уделено обеспечению отказобезопасности системы управления, которая обеспечивается, как уже отмечалось, резервированием электродистанционной проводки механической, а также использованием развязывающих и центрирующих пружин, наличием устройств разъединения штурвальных колонок и штурвалов. Как и на Ил-86, различные поверхности управления разделены на секции, каждая из которых отклоняется одним или несколькими приводами (бустерами). Резервирование приводов повышает эксплуата-

ционную надежность системы управления.

Управление рулями, элеронами, интерцепторами, тормозными щитками, предкрылками, закрылками, стабилизатором, а также уборкой и выпуском шасси, торможением и поворотом передних колес, включением реверсивного устройства двигателей, открытием и закрытием дверей грузовых люков осуществляется с помощью гидросистемы, состоящей из четырех самостоятельных и независимых друг от друга систем, источниками давления в которых являются плунжерные гидронасосы, установленные на двигателях.

**Борис Александрович СМОЛЬЦОВ**, ведущий специалист по пилотажно-навигационному оборудованию, добавляет: Сегодня к оборудованию, посредством которого пилот «общается» с самолетом, предъявляются весьма высокие требования. Особенно важна точность самолетовождения. Ведь Ил-96-300 будет летать в регионах с большой плотностью трасс, над водной поверхностью, где нет наземных пунктов обеспечения полета. Так что точность, можно сказать, служит обеспечением надежности. Задача стоит такая: обязательно прийти в заданную точку и обязательно сесть в ней (а погода за время полета может и измениться). Обеспечить выполнение задачи может только вычислительная техника на борту. Цифровая техника хорошо сопрягается с примененной системой индикации. Бортовой комплекс представляет собой семейство однотипных ЭВМ, решающих задачи пилотирования и навигации. На ряде зарубежных самолетов применяются небольшие дисплеи с меньшим объемом информации. При использовании электромеханических приборов стрелки, которые не несут необходимости в данный момент информации, только мешают, отвлекают пилота. Их приходится тем или иным способом «убирать», применяя какие-то дополнительные устройства. На Ил-96-300 — никаких «излишеств»! Только та информация, которая нужна, причем, наглядная и многоцветная. Можно даже рисовать на экране, привязывая «картинку» к режиму полета, посадке и т. п.

В цифровой системе проще организовать контроль — можно углубить его, расширить функции, ввести самоконтроль. Облегчается общение человека с машиной — ЭВМ сообщает вам

необходимые сведения, подскажет решение в случае необходимости.

Именно вычислительная техника позволяет облегчить труд пилота, автоматизировать процесс самолетовождения. Примененная на Ил-96-300 система навигации позволяет программировать весь полет и посадку, в том числе на запасные аэродромы.

Правда, общению с ЭВМ надо обучать, поэтому необходима специальная подготовка экипажей.

Готовился к полетам на новой машине с момента зарождения технического задания на разработку самолета и экипаж испытателей ГосНИИ ГА. В его состав вошли Николай Иванович Юрсков, Евгений Евгеньевич Панкевич, бортиженер Яков Иванович Никулин, штурман (он будет участвовать в испытаниях на первом этапе) Виктор Владимирович Вязгин. Все прошли полный цикл подготовки на стендах. Кроме того, в составе группы специалистов гражданской авиации Николай Иванович побывал в Англии, знакомился с конструкциями и особенностями пилотирования самолетов А.320 и «Боинг-757», в которых используются сходные принципы.

Все специалисты отметили, что в освоении Ил-96-300 взят хороший, рабочий темп, с самого начала полеты ведутся интенсивно.

Снова говорит ведущий инженер ГосНИИ ГА Виктор Алексеевич ИСАЕВ:

После первых полетов началась доводка конструкции. Специалисты ГосНИИ ГА все время «держат руку на пульсе». Собственно, уже с этапа макета был разработан перечень мероприятий по устранению их замечаний. Параллельно идет подготовка к сертификации самолета по комплексу норм летной годности. К работе по системе индикации активно подключены сотрудники ЦЭЦ АУВД. ГосНИИ ГА взял на себя стендовые испытания по молниезащите и пожарной защите самолета.

Виктор Алексеевич также отметил затычку в создании стендового оборудования, из-за чего многие испытания, которые можно было бы провести на земле, придется перенести на борт. Это затянет и удорожит освоение самолета. Но так или иначе, работа идет, на повестке дня — заводские испытания с участием специалистов гражданской

авиации. И рано или поздно настанет время, когда с новым пополнением воздушного парка Аэрофлота познакомятся работники эксплуатационных предприятий.

Обслуживаемые в процессе эксплуатации самолета Ил-96-300 агрегаты различных функциональных систем располагаются в тех же местах, что и на Ил-86. Например, основные блоки системы кондиционирования располагаются, как и на Ил-86, в отсеках под центропланом крыла. В тех же зонах, что и на Ил-86, в крыле и фюзеляже находятся ее трубопроводы и обслуживаемые агрегаты. Сказанное относится также к системам управления самолетом и двигателями, электроснабжения, топливной и гидросистеме и т. д. При этом сохранен групповой принцип размещения обслуживаемой аппаратуры и агрегатов.

Главной особенностью Ил-96-300 с точки зрения его эксплуатационной технологичности (по сравнению с Ил-86) является наличие более совершенных и развитых систем встроенного контроля, обнаружения и распознавания неисправностей при техническом обслуживании. Эти системы собирают информацию о работе бортовых функциональных систем и оборудовании (вплоть до отдельных составляющих элементов) в полете.

На самолете Ил-96-300 реализуется принцип совмещения регламентного обслуживания и ремонтных операций. Это позволит обойтись без дорогостоящих капитальных ремонтов. Более 90 процентов всех агрегатов и блоков ремонтировано эксплуатировать по техническому состоянию (до безопасного отказа или до предотказного состояния). Составлению документации при этом, естественно, предшествовала очень объемная работа по исследованию и анализу развития дефектов и возможных последствий отказов. В эксплуатации определять предотказное состояние поможет примененная на Ил-96-300 система прогнозирования и встроенного контроля. Также подспорьем инженерам и техникам станет система локализации отказов с выводом информации на индикаторы и печатающее устройство.

Серьезное внимание уделено повышению удобства и снижению трудоемкости технического обслуживания: обеспечению свободного доступа к узлам и агрегатам, их легкосъемности и заменя-

емости. Сокращена доля оборудования, которое надо снимать и проверять. Теперь достаточно заменить блок заведомо исправным, а неисправный — отправить для детальной проверки и ремонта в лабораторию либо на завод.

Эффективность технического обслуживания зависит и от того, какие запасные части нужно держать в резерве. Разработчики самолета сделали расчет необходимых запчастей по планируемому объему работ. Определены виды, периодичность, трудоемкость как плановых, так и внеплановых работ. Последнее — по расчетным уровням надежности изделий. Естественно, эти данные в процессе испытаний будут уточняться.

Кстати, такой подход тоже можно назвать новым: прежде проблемы обслуживания конструкторов не очень-то волновали. Теперь же, как говорят данные, трудоемкость будет существенно снижена. Удельная трудоемкость, ожидается, может быть сокращена более чем в два раза по сравнению с самолетами, находящимися на эксплуатации в Аэрофлоте.

Конструкторы высказали общие пожелания тем, кто будет эксплуатировать самолет. Бороться с избыточностью! То есть иметь меньше самолетов, но более интенсивно их использовать. Держать самолет на оперативном обслуживании не больше 45 минут. А для этого надо создать условия и заинтересованность авиатехникам, добиваться равномерной загрузки, поощрять совмещение профессий. И, наконец, не допускать сверхнормативного накопления запчастей. При этом даже столь сложный (и, естественно, очень дорогой) самолет, как Ил-96-300, будет высококонтрабельным.

Да, как видим, работы на Ил-96-300 интенсивно продолжаются. Ил-96-300 обживает небо.



# ИЛ-96-300

## ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Двигатели (ПС-90А), количество, тяга взлетная, тонна-сил.	4 × 16
Максимальное число пассажиров.	300
Шаг установки кресел, миллиметров.	870
Максимальная коммерческая загрузка, тонн.	40
Практическая дальность полета с коммерческой загрузкой 30 тонн и резервом топлива, километров.	9000
Практическая дальность полета, с коммерческой загрузкой 15 тонн и резервом топлива, километров.	11000
Масса снаряженного самолета, тонн.	117
Взлетная масса самолета, тонн.	216
Высота полета, километров.	10—12
Крейсерская скорость полета, километров в час.	850—900
Расход топлива в крейсерском режиме, килограммов на килограмм тяги в час.	0,56—0,58
Потребная взлетная дистанция, метров.	2300
Потребная посадочная дистанция, метров.	2000
Скорость захода на посадку, километров в час.	260—270
Длина самолета, метров.	55,35
Максимальная высота, метров.	17,57
Размах крыла, метров.	57,66
Колея шасси, метров.	10,4

В гостинице Хабаровского аэропорта устраивался на ночлег симпатичный паренек в новенькой, «с иголки», аэрофлотовской форме.

— Да мне только до утра, — сказал он администратору, и, словно поясняя, добавил: — Я сюда после училища, по распределению. Завтра обещали дать направление в общежитие.

— Издалека сам?

Паренек молча кивнул, а потом спросил:

— Не знаете, как тут общежитие? Жить-то можно?

За внешней небрежностью вопроса крылась неподдельная озабоченность молодого человека тем, каким окажется его будущий дом. Дом не просто в смысле крыши над головой, дом как понятие социальное. Станет ли общежитие, авиагородок в целом тем самым очагом, который согреет, если не домашним, то близким к нему теплом и светом? Созданы ли там необходимые условия?

Что ж, давайте и мы заглянем «на огонек» к ребятам. Как им живется?

— Молодежное общежитие? Если новое, то вот оно, — словоохотливая бабуля указала мне на современное девятиэтажное здание. — Здесь живут мужчины и семейные.

— А женщины?

— Те в старом общежитии мыкаются, — завздыхала собеседница. — Вот ведь какая несправедливость: у парней есть и буфет, и спортзал, а девчатам даже перекусить негде.

Но оказалось, что сильно завидовать тем, кто живет в «высотке», все-таки не стоит. Не очень-то комфортно здесь, как кажется поначалу.

Вместе с комендантом общежития Т. Ткаченко мы проходим по этажам. Сама Тамара Алексеевна вместе с мужем была в числе первых молодых специалистов, поселившихся в новом здании. Она рассказывает о том, как много сделано для улучшения быта жильцов за последние годы. Оборудована детская комната, открылся стоматологический кабинет, по вечерам можно потанцевать на дискотеке. Вместе с тем есть проблемы, которые серьезно отвлекают настроение вчерашних студентов и курсантов. Одна из них — затопленный подвал. Что-то не так сделали строители при монтаже канализационной системы, и сразу же с началом эксплуатации сюда хлынула вода. «Осушение» идет несколько лет, но конца и края этой работе пока не видно. Как, впрочем, и конца бедам проживающих на первом этаже, где постоянная сырость.

Хватает и других проблем. Часть из них попытались взять на себя сами ребята, но результатов пока, честно говоря, никаких.

В одной из комнат мы увидели пилотов, сидящих на чемоданах. Нет, никуда уезжать они не собирались. Просто затеяли ремонт, а вещи деть некуда. Но не только поэтому грустили парни. Хотели бы создать интерьер поуютнее, но желание упирается в возможности, а они невелики. Где, к примеру, достать хорошие обои? Комендант тут помочь не может. Впрочем, как и выдать холодильник, другую электробытовую технику — их просто нет. Вообще, чувствуется: в комнате тесно для троих, тем более, что часть ее отведена для кухонной утвари.

# СВЕТИТ, ДА НЕ ГРЕЕТ

— Хорошо, что у нас не всегда совпадают часы отдыха, — заметил пилот Владимир Ткаченко. — Но, если откровенно, меня сейчас волнует другое. Скоро должна приехать с Украины моя жена. Вот где мы будем жить тогда — не знаю. Ходил недавно с этим вопросом к нашему командиру, но он ничего не обещал. В семейном же секторе общежития свободных мест давно нет.

Надо добавить, что нелегко в Хабаровске снять и частную квартиру.

Впрочем, кроме общежитий, есть в авиагородке еще одно жилое здание, когда-то построенное специально для начинающих. Но говорят о его предназначении лишь в прошедшем времени. Признаться, удручающее впечатление производит дом с первого взгляда. Даже как-то не хочется входить в подъезд, настолько он обшарпан, загрязнен. Но удивляет не только его внешний вид. Судите сами: проживает здесь кто угодно, только не молодые специалисты. Толком никому так и не удалось объяснить, когда и почему стали в нем заселяться люди, вообще никакого отношения к авиаотряду не имеющие. Видно, мало кого это волнует. По крайней мере все ответы на мои вопросы сводились примерно к следующему: длительное время отсутствует заместитель командира авиаотряда по наземным сооружениям. Без него же, дескать, порядка не навести.

А что думают о жилищно-бытовых проблемах юношей и девушек в комитете комсомола авиапредприятия? Работу с новым пополнением тут поручено вести заместителю секретаря А. Земсковой. К сожалению, разговор с ней получился коротким: слишком далека оказалась она от житейских нужд комсомольцев. Причем по старинке все пыталась оправдать тем, что, мол, трудно что-либо сделать без помощи командования, партийной организации.

— А часто ли комитет обращался к руководству по этим вопросам? Есть ли у вас самих конкретная программа действий?

Земскова молчала.

Конечно, было бы несправедливо упрекать комсомол в инертности. В его активе, например, неплохая спортивная площадка, которую ребята сами оборудовали в городке. Минувшим летом начали строительство первого молодежного жилого кооператива. Погоды он,

что называется, не сделает (на предприятии свыше тысячи очередников), однако решение жилищной проблемы молодежи с мертвой точки сдвинулось. Дело это новое, и трудностей хватает. Вечно что-то приходится увязывать, согласовывать, пробивать секретарю комитета ВЛКСМ В. Шведченко. Активно помогают ему члены инициативной группы А. Пилипенко, А. Зырянов и другие. Значит, не испугалась комсомольская организация трудностей? Значит, под силу ей справиться со сложными задачами? Надо только стряхнуть с себя путы иждивенчества, оставшиеся с прошлых времен, не на словах, а на деле проникнуться интересами молодых. Кстати, почаше надо заглядывать в те же общежития.

— Наш актив все больше о глобальных проблемах вещает с трибуны, — с обидой говорили, к примеру, девушки, — а о самых насущных, «мелких», забывает.

Но, безусловно, наряду с комитетом комсомола не должны оставаться в стороне от социальных вопросов молодежи и другие общественные организации. Совершенно не видна тут роль профсоюза. Хотя непонятно, допустим, как может мириться с бесхозяйственностью в доме молодых специалистов заместитель профкома А. Батурин, который... сам живет там.

В последний день моей командировки в Дальневосточном управлении гражданской авиации состоялось совещание по вопросам социального развития коллектива авиаторов. Заинтересованный, деловой разговор шел и о жилье. Выказывалось, в частности, немало стоящих предложений по организации индивидуального жилищного строительства, улучшению эксплуатации имеющегося жилищного фонда. Но вот что произошло: на совещании никто даже не заикнулся о быте молодых авиаторов. Как будто здесь все в порядке.

Как сложится дальнейшая судьба того паренька, что устраивался на ночлег в гостинице аэропорта? Приживется ли он в коллективе хабаровчан? Пустит ли корни на дальневосточной земле или, отработав положенные три года, без сожаления расстанется с ней?

Ю. МИЧУРИН,  
общественный корреспондент  
«Гражданской авиации»

г. Хабаровск.

**БАРАНОВ Петр Ионович** (1892—1933 гг.). Советский военный деятель. Член партии с 1912 г. Герой гражданской войны. С 1924 г. — начальник ВВС РККА, член Реввоенсовета СССР и одновременно председатель Совета по гражданской авиации при Главном управлении Воздушного флота СССР. С 1932 г. — заместитель Народного комиссара тяжелой промышленности, начальник авиапрома страны. Погиб в авиационной катастрофе.

30

**Г**ерой гражданской войны, член партии с 1912 года П. И. Баранов пришел в авиацию в августе 1923 года и был назначен помощником начальника Главного управления Воздушного флота СССР по политической части. Трудным и сложным было то время. На вооружении авиации находились старые изношенные самолеты, оставшиеся после гражданской войны. Авиационная промышленность только начинала развиваться и не обеспечивала обновления самолетного парка. В авиационных частях не хватало опытных кадров, на низком уровне — учебно-боевая подготовка, порядок и дисциплина...

Партия принимала срочные меры по усилению руководства Воздушного флота еще и потому, что с каждым днем обострялась борьба с троцкистами. Несмотря на то, что XI съезд РКП(б) единодушно принял постановление об укреплении Красной Армии, Л. Д. Троцкий, тогда еще Наркомвоенмор СССР, и его единомышленники всячески тормозили проведение в жизнь военной реформы.

С присущей ему деловитостью и партийной страстностью взялся Петр Ионович за новое и многотрудное дело. Он свято берег чистоту марксистско-ленинского учения, вел непримиримую борьбу с троцкистами, настойчиво добивался усиления роли партийных и комсомольских организаций в жизни и боевой учебе авиаторов. Его мировоззрение особенно ярко отразилось в статье, посвященной памяти Владимира Ильича Ленина, которая была опубликована в январском (1924 г.) номере журнала «Вестник Воздушного флота».

«Бессмертно и непобедимо дело Ленина, — писал автор. — Оно непобедимо потому, что партия, созданная Лениным, прошла вместе с ним тяжелую школу революционной борьбы. Потому, что партия, руководимая Лениным, выковала такую организацию, которая исключает шатания и колебания. Потому, что партия, имея во главе Ленина, владевшего в совершенстве революционным марксистским методом, правильно оценивала положение, правильно оценивала обстановку.

Умер Ленин. Созданная им партия, работавшая под его руководством десятки лет, впитавшая его учение, — РКП — живет.

Умер Ленин — жив ленинизм!».

Боец старой партийной гвардии Баранов всегда шел в первых рядах борцов

# ИЗ ЛЕНИНСКОЙ ГВАРДИИ



В летописи гражданской авиации, как и в истории всего нашего государства, многое, к сожалению, еще не досказано, не стало достоянием широкой общественности. Некоторые ее страницы просто подзабыты, с иных сознательно или по небрежности стертых именов и событий. Так получилось, что забвению преданы даже те люди, чьим трудом и подвигом создавалась мощь Аэрофлота, укреплялся его авторитет в стране и за рубежом.

Стремясь восполнить этот пробел, мы хотим назвать поименно всех, кто беззаветно посвятил свою жизнь гражданской авиации, — особенно тех, кто стоял у ее истоков. Конечно, это громадный труд, и без вашей активной помощи, дорогие читатели, он может не принести ожидаемых результатов. Поэтому мы рассчитываем, что вы подскажете забытые имена, поделитесь документами из своих личных архивов, пришлете в редакцию свои воспоминания.

Новую рубрику открывает материал о П. И. Баранове.

за претворение в жизнь ленинских заветов. Так было в годы гражданской войны, так стало и при работе в Военно-Воздушных Силах. Лучшие черты его характера проявились, когда Петр Ионович возглавил одновременно ВВС РККА и гражданскую авиацию, а потом стал руководить авиационной промышленностью страны.

...Поздней осенью 1924 года Баранова вызвал председатель специальной комиссии по проведению военной реформы М. В. Фрунзе.

— Как ни противится Троцкий, — начал он прямо, — военная реформа

набирает силу. Но меня очень тревожит положение в Воздушном флоте. Если мы в кратчайшие сроки не догоним капитальной страны, не будем обладать мощной, хорошо организованной и обученной авиацией, поражение в случае войны неизбежно. Мы думаем отказаться от закупок техники за границей, но развитие своей собственной авиационной промышленности еще идет медленно.

— Но создается авиатрест, — напомнил Баранов. — Дзержинский, Богданов, Межлаук подключились к этой работе.

— В ЦАГИ и других организациях разрабатываются новые самолеты, —



кинул Фрунзе. — Их строительство уже началось. Все это так. Однако я не о том. Нужна твердая партийная рука в руководстве Воздушным флотом. В начале будущего года в армии будет введено единоначалие. При переходе к единоначалию возникает немало трудностей. Надо решить вопросы о роли политических органов, об увязке работы единоначальника с партийными и политическими органами и многое другое. Да и о троцкистах ни на минуту забывать нельзя.

Михаил Васильевич минуту помолчал, пытливо посмотрел на собеседника.

— Пора наводить порядок и в гражданской авиации, — сказал решительно. — Что из того, что она стала самостоятельной отраслью народного хозяйства? Полгода прошло, а там мало что изменилось. Там, особенно в управлении, можно ногу сломать, а, как известно, у семи нянек дитя без глазу... Одним словом, у Реввоенсовета есть мнение предложить цэка на эту должность вашу кандидатуру.

— Спасибо за доверие.

— Иного ответа не ожидал.

Предложение Баранову было сделано не случайно. Фрунзе хорошо знал Петра Ионовича, его партийные качества, организаторские способности, мужество, наконец. Баранов был делегатом X съезда РКП(б), участвовал в подавлении кронштадтского мятежа, награжден орденом Красного Знамени. Вместе воевали на Восточном и Туркестанском фронтах. Сам вручал ему военный орден Хорезмской республики за борьбу с басмачами. Потом руководили войсками Украины и Крыма: Фрунзе — командующий, Баранов — начальник политотдела. На совещании военных делегатов XI съезда партии готовили проект постановления по вопросу об укреплении Красной Армии, которое и стало фундаментом военной реформы.

К началу 1925 года вопросы авиации, как отмечал в одном из выступлений М. В. Фрунзе, стали в центре внимания широких трудящихся масс. Общество друзей воздушного флота, одним из организаторов которого был и Баранов, за полтора года объединило уже более миллиона человек. Повсеместно продолжался сбор средств на строительство самолетов. Успешно выполнялась трехлетняя программа восстановления и расширения объектов авиационной промышленности. В воздух поднялись первые отечественные самолеты: боевой Р-1, учебный У-1, четырехместный пассажирский АК-1, спортивный АНТ-1, первый цельнометаллический АНТ-2... Промышленность начала выпускать моторы М-5 мощностью 400 л. с.

Однако положение в гражданской авиации оставалось довольно сложным. Ее основными структурными звеньями по-прежнему сохранялись территориальные добровольные акционерные общества воздушных сообщений, а функции руководства и управления всеми сторонами их деятельности выполнял межведомственный орган — Совет по гражданской авиации, в который входили представители Управления ВВС РККА, Высшего Совета Народного Хозяйства, народных комиссариатов иностранных дел, торговли, путей сообщения, почт и телеграфов. Желал лучшим быть и самолетный парк гражданской авиации. Чтобы все это охватить, взять под контроль, объединить, направить в нужное

русло, требовались незаурядное мастерство организатора, государственный подход к делу, умение заглянуть вперед, твердо проводить намеченную линию.

Новая работа оказалась по плечу Петру Ионовичу. Опираясь на решения ЦК партии и Советского правительства, он сумел найти то «главное звено», которое помогло постепенно, преодолевая трудности, вытащить всю цепь. Решая проблемы, вставшие перед Военно-Воздушными Силами, Баранов одновременно решал и проблемы гражданской авиации. И не только потому, что они имели общую базу. Петр Ионович ясно видел перспективу развития новой отрасли народного хозяйства, твердо верил в ее будущее.

Петр Ионович был в числе тех, кто первым начал ратовать за цельнометаллическое самолетостроение. Уже в январе 1925 года, через месяц после назначения на новые должности, он, выступая на объединенном Пленуме ЦК и ЦКК РКП(б), который обсуждал вопросы развития металлургии, сказал: «Если боеспособность Красной Армии зависит вообще от металлопромышленности, то Воздушный флот непосредственно упирается в этот вопрос». Сразу же после пленума по инициативе Баранова разрабатываются дополнительные меры по дальнейшему совершенствованию авиапроизводства на основе металлоконструкций.

В те годы авиация еще не стала «любимым детищем великого Сталина». Он был занят другим — «пробивал себе дорогу» к вершинам партийной и государственной власти. Персональная ответственность за состояние и развитие Воздушного флота страны лежала на П. И. Баранове. Чтобы быть в курсе происходящего, Петр Ионович стремился не просто руководить, а одновременно как можно глубже познать все стороны многогранного авиационного дела. Без отрыва от своих прямых обязанностей он освоил специальность авиационного механика, а затем окончил курсы летчиков-наблюдателей.

— Почетный джигит туркменского полка, — шутили сослуживцы по Туркестану, — оседлал крылатого коня.

— Не хватает времени, чтобы научиться управлять самолетом, — не принимал шуток Петр Ионович.

Трудиться творчески, неустанно учиться, совершенствоваться в своей специальности было девизом его жизни.

В мае 1925 года народный комиссар по военным и морским делам СССР М. В. Фрунзе (на этом посту он заменил Л. Д. Троцкого) заявил на III съезде Советов, что Советский Союз не будет больше покупать заграничных самолетов. От имени Красной Армии он поблагодарил работников Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) за создание первых советских самолетов. О Баранове в докладе не было сказано ни слова. О нем многие годы спустя скажет выдающийся советский авиаинженер С. В. Ильюшин: «Петр Ионович Баранов... Это был человек умный и обаятельный. Память о нем нам, посвятившим свою жизнь авиации, безмерно дорога».

III Всесоюзный съезд Советов еще раз подчеркнул, что рост авиации во всех странах требует исключительного внимания к вопросам нашего Воздушного флота, и обязал правительство «принять меры к поднятию отечественной авиа-

промышленности, в том числе моторостроения, до размеров, обеспечивающих необходимое развитие как гражданского, так и военного флотов».

Решающую роль в развитии авиации сыграл XIV съезд индустриализации. И здесь, очевидно, следует подчеркнуть, что успехи отечественного самолетостроения и других отраслей народного хозяйства в середине 20-х годов были достигнуты благодаря ленинской новой экономической политике. К тому времени поднялись из руин и промышленность, и сельское хозяйство, и транспорт. Добилась первых успехов наука. Выросли новые кадры. И все это было достигнуто без человеческих жертв, массовых репрессий. Командно-административная система хозяйствования только зарождалась.

Под руководством Баранова, при поддержке всего народа Воздушный флот Страны Советов уверенно вставал на крыло. Благодаря заботе партии и правительства авиационная промышленность постоянно увеличивала выпуск самолетов, ширилось применение самолетов в народном хозяйстве, улучшалась подготовка кадров, строились новые аэродромы, развивалась наука. Петр Ионович чутко улавливал все изменения, происходившие в авиации, вместе со специалистами вносил коррективы в ее развитие. Так, в докладе Реввоенсовету СССР о состоянии Воздушного флота в 1926—1927 годах он отметил, что дальнейшее развитие Воздушного флота упирается в опытное строительство, которое значительно отстает от плана развития ВВС. 30 января 1928 года по указанию ЦК партии РВС СССР принял постановление, в котором предполагалось разработать пятилетний план опытного строительства с учетом прогресса авиатехники и потребностей ВВС.

Баранова радовало развитие гражданской авиации. Успешно устанавливалось воздушное сообщение между центральными районами и окраинами страны, рос объем перевозок, повышались регулярность и безопасность полетов. За 1923—1928 годы протяженность воздушных линий увеличилась в семь раз, налет в километрах — почти в десять, количество перевезенных пассажиров — в пятнадцать, грузов и почты — в девять раз. Все шире применялись самолеты для аэрофотосъемки, борьбы с вредителями лесов и растений, в освоении Арктики, международных перевозках, агитационных полетах.

Особое внимание Петр Ионович уделял дальним полетам и перелетам. Большое значение имел групповой перелет советских летчиков по маршруту Москва — Улан-Батор — Пекин, в котором участвовали два самолета Р-1, один Р-2 и пассажирский АК-1, «Правда» и «Красный камвольщик». Из Пекина два самолета, пилотируемые М. М. Громовым и М. А. Волковойновым, проложили путь до Токио. Это было выдающимся достижением советского Воздушного флота. В постановлении ЦИК СССР от 17 июня 1925 года, принятом в связи с завершением перелета, отмечалось, что советская авиация и авиационная промышленность «дали новые доказательства своей технической мощи, советские летчики — новое подтверждение своей доблести и искусства».

Через два года Баранов принимал непосредственное участие в подготовке к еще одному перелету по маршруту

Москва — Токио — Москва. В нем участвовал экипаж самолета АНТ-3 «Наш ответ». Летчик С. А. Шестаков и механик Д. В. Фуфаев пробыли в воздухе 153 часа и преодолели в сложных условиях погоды над незнакомой местностью 22 тысячи километров. Воздушный флот развивался семимильными шагами. Гражданская авиация становилась все более необходимым и эффективным средством ускорения темпов социалистического строительства, важным фактором экономического развития СССР. Баранов прекрасно понимал это, но не допускал спешки.

— Надо сначала создать фундамент, — говорил он своим помощникам, — а потом уж поднимать все паруса. Только добротная материально-техническая база и подготовка высококвалифицированных кадров помогут нам решить вопросы и регулярности полетов, и экономичности перевозок, и безаварийности работы.

К началу 1927 года эта программа была претворена в жизнь. IV Всесоюзный съезд Советов, отметив достижения в развитии материально-технической базы Воздушного флота и подготовке кадров, подчеркнул: «Эти две задачи в основном нами разрешены, и мы твердо надеемся, что наш воздушный флот изо дня в день, из месяца в месяц будет расти».

Командно-административная система хозяйствования набирала обороты. XVI партийная конференция, проходившая в апреле 1929 года, рассмотрела и приняла первый пятилетний план развития народного хозяйства на 1928—1933 годы, который утвердил затем V Всесоюзный съезд Советов. Комплекс мероприятий по развитию гражданской авиации разрабатывался под руководством председателя Госплана СССР В. В. Куйбышева. В разработке плана активное участие принимали П. И. Баранов, его заместитель Я. И. Алкснис, главный инспектор Гражданского воздушного флота Я. Я. Анвельт, председатель правления общества «Добролет» В. Н. Ксандров и другие. Большевики-ленинцы, они исходили из объективной оценки состояния Воздушного флота и наметили довести протяженность воздушных линий до 42 500 километров. И. В. Сталина такая цифра не удовлетворила. Он приказал увеличить этот показатель более чем в два раза. Были внесены коррективы в сторону увеличения и остальных показателей.

Навязывая волевое решение, Сталин, правда, подкрепил его материально. Для реализации пятилетнего плана развития гражданской авиации на наземное оборудование, самолеты, моторы, мастерские, школы и другое выделялось более 500 млн. рублей из 64,6 млрд. руб. капиталовложений, определенных на пятилетку. Кроме того, предполагалось привлечь до 100 млн. рублей местных средств.

Все это вдохновило руководство Воздушного флота. По инициативе Баранова значительная часть средств была направлена на развитие науки. Закончилась коренная реконструкция ЦАГИ. Его директором стал видный ученый-аэродинамик С. А. Чаплыгин. Готовились к открытию Центральный институт авиамоторостроения и Научно-исследовательский институт Гражданского воздушного флота. Были заложены основы Всесоюзного института авиационных материалов.

В конце 1929 года ЦК партии и Советское правительство направляют П. И. Баранова вместе с А. Н. Туполевым, Б. С. Стечкиным, Н. М. Харламовым и Е. В. Урминым в Соединенные Штаты Америки. Здесь советские специалисты под его руководством знакомятся с авиационными заводами, конструкциями самолетов, моторов и авиационного оборудования. В итоге были заключены торговые соглашения с рядом американских авиационных фирм, закуплены лучшие моторы. Потом эти моторы использовались по указанию Баранова при создании более совершенных отечественных авиационных двигателей.

Занимаясь многообразными вопросами развития Воздушного флота, Петр Иванович всегда помнил слова М. В. Фрунзе, сказанные о положении гражданской авиации: «У семи нянек дитя без глазу». По его предложению было создано Всесоюзное общество Гражданского воздушного флота «Добролет» с подчинением главной инспекции, которая передавалась из Управления ВВС Народному Комиссариату по военным и морским делам. Однако на этом реорганизация управления гражданской авиации не закончилась. Лишь 29 октября 1930 года постановлением СНК СССР было образовано Всесоюзное объединение Гражданского воздушного флота (ВО ГВФ) при Совете Труда и Оборон. Начальником ВО ГВФ был назначен член Центральной контрольной комиссии ВКП(б) А. З. Гольцман. П. И. Баранов перешел в Наркомат авиационной промышленности и стал начальником Всесоюзного авиационного объединения.

...1 мая 1932 года в Москве состоялся воздушный парад. Главным именинником на этом празднике друзья и сослуживцы считали Петра Ивановича Баранова. Над Красной площадью пролетело около трехсот самолетов отечественного производства: истребители, штурмовики, тяжелые бомбардировщики, пассажирские самолеты. Ни одной заграничной машины не было в небе столицы. Все самолеты были сконструированы и изготовлены на советских заводах руками советских людей.

В 1933 году Совет Народных Комиссаров учредил День Воздушного флота. Впервые он отмечался 18 августа. Тогда газета «Правда» писала: «Вся Советская страна сегодня празднует День авиации, совпадающей с пятнадцатилетием существования Красного Воздушного флота и десятилетием Осоавиахима. За четыре года первой пятилетки выпуск самолетов по количеству увеличился почти в три раза, по тоннажу — почти в пять раз. Выпуск моторов за это же время увеличился больше, чем в шесть раз».

Весом вклад П. И. Баранова в этот успех. Он был по достоинству оценен партией и народом. За особо выдающиеся заслуги и умелое руководство авиацией и всей авиационной промышленностью П. И. Баранова наградили орденом Ленина. А 5 сентября 1933 года его не стало. Он погиб в авиационной катастрофе, не дожив одного дня до сорок одного года.

Они были молоды, бойцы ленинской гвардии. Но не числом прожитых лет определяется ценность человека. О ней судят по вкладу, который он сделал на благо своей Родины, своего народа.

А. ХОРОБРЫХ

Статья «Ошибки пилота: причины и следствия»,\* в которой проанализированы случаи тяжелых авиационных происшествий и предпосылки к ним на воздушных линиях США, заслуживает пристального внимания широкого круга специалистов, имеющих отношение к такой актуальной проблеме, как безопасность полетов. Поданная в систематизированном виде, эта публикация заставляет компетентных лиц серьезно задуматься и заново проанализировать современную ситуацию, сложившуюся в гражданской авиации.

Некоторые авиаспециалисты утверждают, что авиационные происшествия ожидаемы и неизбежны, поскольку при происходящей перманентной смене поколений авиационной техники наблюдаются сбои, рассогласованность в действиях и просчеты членов экипажа, обусловленные недостаточностью накопленного опыта. Они без обиняков считают, что до устранения этих скрытых дефектов без жертв не обойтись. Но столь отчетливо выраженный фатализм вряд ли способен нас успокоить и удовлетворить.

Многие инженеры, в том числе и самого высокого профессионального ранга, при рассмотрении вопросов безопасности полетов на новой авиационной технике оперируют понятиями математической статистики. Исходя из того, что в этой технике предусмотрено трех- и четырехкратное резервирование важнейших систем, делается вывод о ее стопроцентной эксплуатационной безупречности. По их мнению, на современном самолете всегда имеется возможность избежать происшествий, есть варианты выхода из опасных положений. Инциденты же возникают исключительно по вине летного состава, недостаточно восприимчивого к максимальному использованию рабочего потенциала все более и более усложняющихся технических средств. Поэтому, дескать, относительная доля авиационных происшествий, связанных с человеческим фактором, впредь будет систематически возрастать.

Каковы же основы тех конкретных инцидентов, которые случались на линиях США? Сразу же отметим, что среди мотивов возникновения аварийной обстановки там ни разу не фигурируют привычные нашему слуху недисциплинированность, недостаточная обученность, ошибочные действия, иллюзорные ощущения и другие довольно распространенные в подобных ситуациях объяснения. Ведущими причинами происшествий являются либо неожиданные отказы в автоматизированных системах средств отображения информации, либо малопомысленные отвлечения, необъективная оценка складывающихся обстоятельств.

В первом примере, приведенном в статье, рассказывается о том, как пассажирский самолет «Боинг-747» при переходе на управление им с автоматизированного на ручное внезапно перевернулся. Едва ли такую, доселе никогда не встречавшуюся, ситуацию можно считать следствием невнимательности пилотов или небрежного выполнения ими своих функциональных обязанностей. Скорее всего это было результатом отвлечения внимания от их главного дела — управления самолетом.

И катастрофа широкофюзеляжного самолета Л-1011 была связана с чрезмерно затянутым обсуждением экипажем причин незагорания сигнальной лампочки. При этом ни один из членов экипажа не заметил, что произошло самопроизвольное отключение автопилота. Психологическую структуру этой катастрофы полностью повторяет инцидент с самолетом ДС-8.

Далее, на самолете МД-80 экипаж упустил из виду проверку положения закрылков. Аварийное же предупреждение, к сожалению, не сработало. На «Боинге-767» ошибочно отключили подачу топлива во все четыре двигателя, надеясь на автоматизированную программу управления самолетом. Самолет Л-1011 еле разминулся с

\*«Гражданская авиация» № 10, 1988 г.

# АВАРИЙНОСТЬ. БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ?

другим воздушным судном из-за неправильно запрограммированного с помощью ЭВМ полета.

Что все это означает? Погрешности, допущенные человеком или техникой? По-видимому, и то, и другое. Происшествия по аналогичным причинам происходят не только в воздухе, но и в космосе, на земле и в воде. Достаточно вспомнить гибель «Челенджера», теплохода «Адмирал Нахимов», Чернобыльскую аварию, недавние взрывы на железнодорожном транспорте. Бросается в глаза, что наиболее тяжелые катастрофы происходят на укрупненные технические системы, отличающиеся повышенной сложностью в управлении.

Известно, что уже сам по себе переход с ручного управления судном на приборное требует от экипажа выполнения четко определенной программы. Ведь все действия членов экипажа совершаются по загодя разработанной схеме и в ограниченном интервале времени. Этот рабочий процесс еще более запрограммирован и усложнен при автоматизации и электронизации. Будь то автопилот или электронно-вычислительная машина — все они заключают в себе запрограммированный банк данных.

Возникает вопрос: а как быть с операциями, которые не охватываются банком программ? Куда, допустим, относятся те действия, которые не включены ни в индивидуальную программу летчика, ни в заложенные в ЭВМ автоматизированные программы? По сути дела, если честно ответить на эти вопросы, мы встречаемся с очевидными пропусками рабочих операций, рассогласованием между программами человека и автомата. Отсюда проблема не **приспособления пилота к автоматике, а адаптации автоматизированных программ к оператору**. И, значит, необходимо создание таких условий работы, в которых пилот не являлся бы пассивным наблюдателем за происходящим автоматизированным процессом управления самолетом. Он должен осуществлять активный выбор программ действий автоматов, получать систематическую информацию о работе управляющих органов.

К этой проблеме тесно примыкает другая — **защита оператора от неблагоприятного воздействия на него автоматизированных программ**. На всех этапах автоматизированного полета при периодической сменяемости программ в зависимости от мар-

шрута и режимов работы бортовых систем право принятия окончательного решения надо оставлять за человеком.

Мероприятия, способные исключить рассогласование между программами ручного управления, осуществляемыми летным экипажем, и автоматизированными программами, реализуемыми компьютерами, не могут быть решены без учета психологических особенностей пилотирования воздушного судна. Главная особенность восприятия поступающей информации и действий пилота состоит в их цельности. Для человека первое впечатление (исходные данные) является как бы директивным. Первичное запечатление ситуации — это наиболее сильный раздражитель, формирующий образ и представление о полете. Дальнейшие уточнения, детализация и проверочные установки предоставляют пилоту не качественно новую, а только лишь дополнительную информацию. Нужно также иметь в виду и то, что анализ и синтез складывающихся условий полета, особенно в чрезвычайных ситуациях, происходит, как правило, при остром дефиците времени и сужении поля наблюдения. Именно поэтому решающее значение для принятия решения приобретают сформированные навыки управления, индивидуализированные не только для всех возможных, но и для редко встречающихся случаев.

Надо полагать, что психологическая программа командира воздушного судна и межличностные отношения в экипаже есть не что иное, как одноканальная система управления. Человек и экипаж в целом не могут одновременно выполнять две или более программы. Параллельным переносом восприятия и действий нельзя гарантированно обеспечить надежную слаженную работу летного экипажа. Если возникает нужда в управлении различными системами, то их последовательное включение, а равно сбор и анализ разнохарактерной информации, следует объединить в одну общую программу. Точно так же необходимо программно совмещать переход с ручного режима пилотирования на автоматизированный и обратно. Это должен быть непрерывный процесс пилотирования, в котором недопустимы какие-либо перерывы и отвращения. **Параллельные выполнения программ управления пилотом и автоматом являются абсолютно неприемлемыми**. Чтобы такие опасные ситуации не возникали, в конструкции управляющих систем требуется обяза-

тельно предусмотреть абсолютно надежную блокировку.

Тут просто наивно и вредно надеяться на проявление здравого смысла, смекалку и сноровку летного состава. Когда анализ профессиограммы показывает, что какие-то элементы управления, будь они по планеру, двигателю, либо по вспомогательным системам, не включены в программы, особенно в автоматизированные, это должно рассматриваться как потенциальный путь для развития авиационного происшествия. Мелочей в программировании не может быть. Упущения в правилах переговоров между членами экипажа воздушного судна столь же опасны, как и пропуски рабочих операций при переводе системы тяги с одного режима на другой.

Понятно, что проработка действий экипажа на разных этапах полета должна отличаться по своему содержанию. Для любого расчетного случая (внештатных ситуаций) необходима разработка и ручной, и автоматизированной, и смешанной программ управления. Если говорить о полетах исключительно в автоматизированном режиме, то **вариантов управляющих программ должно быть больше, чем имеющихся систем резервирования**.

Требования к выработке последовательности управляющих действий могут быть сопоставлены с фактически имеющимся на данном этапе эволюции воздушных судов лимитом времени. В условиях его крайнего дефицита у пилотов резко снижается поле и объем деятельности. Это чревато выпадением из памяти и исполнением какой-либо рабочей операции или вынужденным сокращением их общего числа. Такое положение способно породить конфликт между пилотом и конструктором. Приоритет здесь всегда должен оставаться за летчиками.

Опасность отключения от пилотирования при переходе с автоматизированной на ручную программу управления может быть снижена. Для этого надо предусмотреть возможность диалога пилота с бортовой электронно-вычислительной машиной. В память ЭВМ следует включить программу экспресс-анализа складывающейся ситуации с выводом данных ее оценки и вариантов решения на экран дисплея. **Во всех случаях следует без промедления отказаться от порочного принципа включения пилота, как передаточного звена, в систему «человек-машина», вернуть ему роль организатора и руководителя управления воздушным судном**.

Естественно, что главная тяжесть по созданию безаварийной системы управления воздушным судном ложится на разработчиков его основных систем. Именно они обязаны предусмотреть возможность текущей и прогностической оценки пилотом работы всех наиболее важных агрегатов как в штатных, так и усложненных условиях полета.

Не менее существенна и организация предполетной подготовки летчиков. Суть ее заключается не только и не столько в имитации полетной обстановки, сколько в управлении структурами профессиональных действий экипажа с варьированием последовательности рабочих операций, устранением пропусков и нечеткостей. Очень важны проигрыши полетных ситуаций в разных режимах темпа и ритма, в том числе при монотонии и дефиците времени. Доведение в ходе самоподготовки программ пилотирования до автоматизма заметно повышает классность летного состава.

Основным принципом или, если так можно сказать, идеологией летной эксплуатации является предупреждение отчуждения управления воздушным судном от пилота. А так как безопасность полетов закладывается на земле, то и летному составу, и представителям управления воздушным движением, технических служб Аэрофлота предстоит интенсивно и глубоко осваивать новую материальную часть, новые технологии и методы работы.

**С. ШАПОВАЛОВ,**  
начальник отдела  
исследования медицинских проблем  
безопасности полетов ГосНИИ ГА,  
доктор медицинских наук

История, о которой наш рассказ, началась не сегодня. И хотя ее трудно назвать типичной, она заслуживает самого пристального внимания. Потому что стоят за ней живые люди, судьба которых по существу поставлена на карту. И мы не имеем права закрывать на это глаза, не замечать их боли и отчаяния. Впрочем, все по порядку.

Письмо в редакцию журнала от Светланы Кузьминичны Малашенковой, жены бывшего штурмана самолета Ту-154, начиналось так: «Уважаемые товарищи!.. Не нужно мне стряпать ответов о том, куда переслано мое письмо... Самые высокие инстанции хорошо знают о том, что наша семья живет в гараже. Знает об этом и командование Одесского авиаотряда. Знает вся страна благодаря спецкору газеты «Труд» В. Карпову (статья «Экипаж до и после полетов» от 29 марта 1988 года)...»

Далее шло описание невыносимых условий, в которых они живут. По ее словам, кое-кто в отряде «быстрыми и ошеломляющими темпами решает свои жилищные дела», а ее муж, честный труженик Аэрофлота, вынужден вместе с ней ютиться в сыром и холодном гараже. Их просьбы о помощи разбирали десятки разных комиссий, включая представителей Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников. Более того, ее муж попал в немилость к руководству отряда и приобрел с его подачи репутацию кляузника...

Получив задание редакции разобраться с этим письмом, прежде всего звоню в ЦК профсоюза авиаработников. Заведующий жилищно-бытовым отделом Н. Филоненко подтвердил, что ситуация ему известна, но помочь семье Малашенковых во внеочередном предоставлении отдельной квартиры не представляется возможным. Дело в том, что Геннадий Сергеевич в свое время имел две комнаты в коммунальной квартире, но затем разошелся с первой женой и оставил эту жилплощадь прежней семье. От кооператива отказался. Так что сам во всем виноват.

Вылетаю в Одессу. Командир авиапредприятия Анатолий Петрович Русоленко, как и следовало ожидать, несколько не удивился моему приезду. В присутствии своего заместителя по политической части В. С. Максимова, председателя профкома К. В. Казиминова и председателя совета трудового коллектива В. Ф. Бугайчука дает мне необходимые пояснения. Дело, по всему выдать, для них не новое. Не один раз приходилось

заниматься письмами Малашенковых. И главный вывод отнюдь не в пользу бывшего штурмана: с жильем в отряде туго, на очереди больше четырехсот семей, а Геннадий Сергеевич имел двухкомнатную квартиру(!), которую оставил добровольно, когда вступил в новый брак.

Круг, как говорится, замкнулся. И все-таки червь сомнения не мог покинуть меня. Что-то в этой истории казалось недоговоренным до конца или заведомо искаженным. Как-то уж очень легковесно выглядело объяснение насчет квартиры, оставленной прежней семье. Знакомлюсь с документами, беседую с людьми, еду в гараж, который стал пристанищем для бывшего штурмана. И вот тут-то выясняется, что все двадцать два года работы в Аэрофлоте Г. С. Малашенков не имел... своей законной квартиры, а стало быть и не мог ничего оставить бывшей жене.

Уместно спросить: а где же он тогда жил? Не под открытым же небом? Оказывается, в 1981 году, потеряв всякую надежду на получение жилья в авиаотряде, тогда еще не списанный по состоянию здоровья с летной работы штурман решает на отчаянный шаг: самовольно занимает две комнаты в доме городского отселенческого фонда по улице Артиллерийской. Исполком райсовета предпринял несколько попыток выселить принудительно слишком ретивого авиатора, но тот стоял, что называется, насмерть. И тогда правоохранительные органы приняли во внимание его бедственное положение и временно закрыли глаза на самоуправство. Так семья Г. С. Малашенкова, будучи прописанной совсем по другому адресу, стала жить «на птичьих правах» в незаконно занятых комнатах. И вот они-то, эти две комнаты, с чьей-то легкой руки (это мы уточним позднее) стали фигурировать в деле как двухкомнатная

квартира, оставленная бывшей жене после расторжения с ней брака.

Кстати, самое время сказать, что будучи на летной работе, Геннадий Сергеевич считался довольно хорошим штурманом. В его трудовой книжке масса различных поощрений: почетные грамоты, благодарности, денежные премии. Есть среди них и особо дорогая для него награда — именные часы за мужество и волю, проявленные в операции по спасению людей с гибнущего гидрографического судна «Иней» в Северном Ледовитом океане. Было это в тот период, когда Г. С. Малашенков работал в Полярной авиации и летал штурманом экипажа вертолета.

Надо подчеркнуть, что и в Одесском авиапредприятии мне не раз довелось слышать добрые слова в адрес Геннадия Сергеевича. Экипаж, в котором он летал, неоднократно занимал призовые места в соревнованиях, значился в отряде отличным. Сам Г. С. Малашенков пользовался уважением и авторитетом среди летного состава. И совсем не его вина, что пришлось уйти с летной работы: против медицины возражать трудно.

Итак, по мнению руководства авиаотряда, Г. С. Малашенков сам виноват в том, что вынужден жить в неотапливаемом гараже. Конечно, он поступил, дескать, благородно, по-джентльменски, оставив квартиру прежней семье...

Как видим, вопрос о злополучной двухкомнатной квартире стал главным камнем преткновения. Но если эта квартира действительно была, то как же мог тогда Малашенков целых пятнадцать лет числиться в очереди на жилье? Нет ли здесь противоречия? Конечно же, есть. Тот факт, что у него было незаконно занятое жилье, еще не говорит о праве на проживание. Так что две комнаты,

## СОЦИАЛЬНЫЙ КОНФЛИКТ

# И ПРИОБРЕЛ РЕПУТАЦИЮ

# Кляузника...

которые он добровольно оставил бывшей жене, нельзя юридически принимать во внимание.

Говорю об этом с председателем профкома авиаотряда К. В. Казимировым. Он соглашается со мной, что поступил не совсем правильно, когда «дал ход» версии о двухкомнатной квартире. Именно с его подачи этот миф ввел в заблуждение ряд инстанций, куда обращался Геннадий Сергеевич. В том числе и Украинский республиканский комитет профсоюза авиаработников.

Оставим причину такого поступка на совести председателя профкома. Возможно, и сам Г. С. Малашенков подтолкнул его к этому шагу. Что и говорить, характер у бывшего штурмана — не сахар. На любые замечания реагирует болезненно, чужое мнение, не разобравшись в нем до конца, готов встретить в штыки. Но вот, что настораживает: почему же проверяющие из Украинского управления гражданской авиации, а также из республиканского комитета профсоюза авиаработников не удосужились вникнуть в суть дела и слепо принимали на веру информацию, полученную в профкоме? А она, как видим, далека от достоверности.

Попал в плен такой информации, к сожалению, и председатель Украинского республиканского комитета профсоюза авиаработников И. Д. Звинник. Именно он в ноябре 1987 года подписал официальный ответ на письмо С. К. Малашенковой, в котором утверждал, что в 1981 году совместным решением администрации и профкома авиаотряда ее мужу была выделена двухкомнатная квартира, а посему, мол, сейчас им надеяться не на что. Остается лишь удивляться, как мог профсоюзный руководитель такого высокого ранга подписывать заведомую лжу. Ведь никакого совместного решения о выделении двухкомнатной квартиры и в помине не было. Более того, в то время штурман Г. С. Малашенков вел унизительную и тяжелую борьбу с прокуратурой Приморского района города Одессы за то, чтобы не оказаться выброшенным на улицу. Просто представить трудно: летающий штурман, от которого в огромной степени зависит безопасность полетов и жизнь десятков людей, не имеет законной крыши над головой, а республиканский профсоюз отделяется, мягко говоря, формальными отписками.

На что же рассчитывать Г. С. Малашенкову в сложившейся сегодня ситуации? По-прежнему обивать пороги различных инстанций и коротать долгие зимние ночи в гараже? Или все-таки надеяться, что гуманизм и милосердие нашего общества возьмут верх над административными амбициями и сдвинут дело с мертвой точки?

Сразу оговорюсь: никто не призывает выделить отдельную квартиру бывшему штурману в ущерб другим авиаработникам. Положение с жильем в Одесском авиаотряде, как уже говорилось, не простое. Руководство предприятия прилагает усилия к тому, чтобы, по крайней мере, к 1992 году снять остроту вопроса. Переход на новые условия хозяйствования открывает для этого дополнительные возможности. И это вселяет надежду, что обстановка скоро изме-

нится к лучшему. Одно только беспокоит: слишком много еще келейности при учете очередников и распределении жилья. Это порождает различные слухи и кривотолки, лихорадит коллектив отряда. Не случайно и в письме С. К. Малашенковой есть немало натяжек и домыслов, рожденных на основе слухов. А ведь мы живем не в период застоя, когда такая практика считалась обычной. Сейчас время гласности, время открытых и честных решений. И надо действовать в согласии с эпохой, а не вопреки ей.

Был у нас откровенный разговор на эту тему с заместителем командира отряда по политчасти В. С. Максимовым. Он принципиально, по-партийному оценивает сложившуюся ситуацию, соглашается, что надо наводить в учете и распределении жилья образцовый порядок. А что касается Г. С. Малашенкова, то сдвиг в его проблеме уже наметился. Совет трудового коллектива предприятия решил ходатайствовать перед администрацией и профкомом о выделении ему комнаты в арендуемом общежитии. Это ходатайство удовлетворено. Конечно, мера эта временная, она снимает остроту лишь частично. Но в будущем у бывшего штурмана есть все основания получить полноценную квартиру в соответствии с очередью, которую он занимает. Так хочется надеяться, что наконец-то этот тугой узел будет развязан.

**И. СВЕТЛИЧНЫЙ,**  
специальный корреспондент  
«Гражданской авиации»

г. Одесса.

**ОТ РЕДАКЦИИ.** Вероятно, читатели обратили внимание на новую рубрику, под которой опубликован данный материал. Она появилась не случайно. В обстановке гласности и демократизации нашего общества, когда свежий ветер перемен коснулся всех сторон жизни советских людей, вскрываются немало острых проблем, требующих немедленного решения. Судя по письмам в редакцию, наша отрасль тоже не является исключением. Авиаработники просят помощи в улучшении организации труда и отдыха, удовлетворении самых насущных жизненных потребностей, восстановлении принципов социальной справедливости. Люди пишут о фактах бесхозяйственности и расточительства, о формально-бездушном отношении к их нуждам и заботам, вполне справедливо рассчитывая на поддержку журнала. И хотя не всегда их претензии оказываются обоснованными, редакция внимательно относится к каждому поступившему сигналу, стремится объективно разобраться в любом конфликте. Командировка нашего специального корреспондента в Одессу и подготовленная по ее результатам корреспонденция помогут, на наш взгляд, устранить острую конфликтную ситуацию, которая там возникла.

Одновременно доводим до сведения наших читателей, что, в отличие от прошлых лет, социальные аспекты жизни авиаколлективов будут освещаться в каждом номере журнала.



## «АХ, ТРАНЗИТ-ТРАНЗИТ...»

Так называется корреспонденция Е. Березиной, опубликованная в № 8, 1988 г. нашего журнала. В ней говорится о недостатках, проблемах и трудностях, связанных с обслуживанием транзитных пассажиров в Куйбышевском аэропорту Курумоч.

Первый заместитель Курумочского авиапредприятия В. Чернавин в ответе редакции пишет, что во всех приводимых в корреспонденции негативных случаях есть вина конкретных работников аэропорта, проявивших халатность, недобросовестность, безответственность, а порой и хамство, как это было с кассиром М. Платоновой по отношению к пассажирам.

«К обоснованным жалобам мы отнеслись с полной серьезностью, — говорится в письме. — Все работники аэропорта, по чьей вине допущено неудовлетворительное, а порой и безответственное обслуживание пассажиров — супругов Хисаметдиновых и Степанова, строго наказаны приказами командира авиапредприятия. Семье Хисаметдиновых возвращены сборы, необоснованно удержанные при возврате авиабилетов. Чтобы подобные случаи не повторялись, в службе организации пассажирских перевозок приняты меры по усилению воспитательной работы с применением стимулов морального и материального поощрения за хорошую работу и дисциплинарных мер воздействия в случаях низкой культуры обслуживания пассажиров».

Этой же цели служат организационные и хозяйственные мероприятия, вошедшие в комплексный план развития аэропорта. Часть из них уже выполнена: введена в строй гостиница для пассажиров на 300 мест, реконструирован багажный павильон (в нем смонтированы два комплекта оборудования для механизированной выдачи багажа), установлены три летних накопителя, открыты дополнительные киоски по продаже соков, газированной воды, кваса и других напитков. К услугам транзитных пассажиров два видеозала, более ста новых скамеек для отдыха на привокзальной площади, шашлычная, буфеты. Ведется также реконструкция аэровокзала — ввод первой очереди в четвертом квартале этого года. После реконструкции открыты два дополнительных зала для отдыха пассажиров, комната матери и ребенка, медпункт, парикмахерская, буфеты, киоски. Кроме того, планируется капитальный ремонт накопителей, ведется строительство автостанции.

## «С ЧУЖОГО ПЛЕЧА»

На критическое письмо под таким заголовком, напечатанное в журнале (№ 9, 1988 г.), в редакцию поступил ответ из Андроповского городского Совета народных депутатов Ярославской области. Заместитель председателя исполкома горсовета А. Антропов сообщил, что действительно оркестр Дома культуры производственного объединения моторостроения одет в форму гражданских авиаторов. Эта форма была получена через Минавиапром в 1975 году, и в ношении ее никто не усматривал ничего предосудительного.

Теперь на накладных знаках форменной одежды закреплен музыкальный символ — лира. А со временем, по мере износа этой одежды, она будет заменена на иную.

ЗАМЕТКИ

36



БЫВАЛОГО  
ПАССАЖИРА

Б. АРГУНОВ,  
журналист

# БАНАЛЬНАЯ ИСТОРИЯ

**Д**о вылета самолета оставалось около трех часов. С минуты на минуту должна подойти машина и отвезти меня, жену и сына в аэропорт Шереметьево. Улетал я один, а жена с сыном провожали. Провожали и встречали они меня довольно часто — два-три раза в год: я работал редактором на пассажирских судах, издавал газету для иностранных туристов. Чаще приходилось работать с австралийцами. Вот и на этот раз предстояло лететь в далекий Сидней, чтобы сменить на теплоходе «Александр Пушкин» своего коллегу.

В прихожей стоял большой вишневым чемодан. А в нем — словари, газетные вырезки, фотоаппаратура, клише и все прочее, что может понадобиться журналисту. И одежда: наглаженные, наутюженные женой брюки, рубашки, костюм, туфли, кроссовки. Вещи лежали сжатые, спрессованные, чтобы через три дня распрямиться на вешалках в судовом шкафчике. Но пока их кто-то будет кидать, толкать, давить. Им предстояло многое вытерпеть, но обязательно сохраниться для своего хозяина, как это было до сих пор всегда. Но на этот раз ни чемодан, ни его привычное содержимое не знали, что их ждет впереди. Не знал этого и я.

Предстоящая дальняя дорога наводила на размышления. Хотя нового в ней для меня ничего не было. Самолетом Аэрофлота — до Дели. Это примерно семь часов. Затем посадка — смена экипажа, заправка топливом, опять взлет и еще столько же часов до Сингапура. Там, в Сингапуре, примерно четыре часа ожидания «Боинга» австралийской авиакомпании «Куонтас» — и опять восемь часов полета, прежде чем бурные краски безжизненных пустынь Австралии сменяются лазурной синевой Тасманова моря и завиднеются свечи каменных башен сиднейского Сити.

За окном московской квартиры было совсем темно. Сыпал снежок. Одинокие прохожие шли мимо окон нахохлившись, ежась от холода. А я мыслями уже был в Австралии, в Сиднее, где лето в разгаре и даже в тени термометр показывает не ниже плюс двадцати пяти.

Подошла машина. По старой традиции присели на минуту перед дальней дорогой, помолчали, вздохнули и пошли на выход. Через минуту чемодан плюхнулся на промерзшее дно багажника «Волги».

В Шереметьеве, приплюснутые от тряски в багажнике бока чемодана, как только его водрузили на тележку и ввезли в теплый, светлый, просторный зал аэровокзала, снова горделиво раздулись. До вылета моего самолета оставалось примерно полтора часа. Рейс на Сингапур выполнялся точно по расписанию.

Таможенник придирчиво просмотрел паспорт, декларацию, молча кивнул в сторону сумки и чемодана: дескать, чего ждешь — ставь на ролики и запускай в камеру видеоконтрольного устройства. Подозрительно спросил, что за книги везу и бумаги, еще раз внимательно окинул меня взглядом, вернул документы и коротко бросил: «Проходите!».

В большом просторном зале, где я оказался с вещами, у небольшой стойки рядом с весами стояла коротко стриженная рыжеволосая женщина в синей аэрофлотовской форме:

— Вы на рейс СУ-559?

— Да.

— Так идите сюда. Давайте ваш билет.

Женщина цепким взглядом скользнула по страницам билета.

— Ставьте вещи на весы.

На случай перевеса у меня был талон на дополнительный вес служебного багажа, и все же я почему-то волновался. Стрелка весов дернулась вверх, вниз и замерла на цифре 16. Я облегченно вздохнул. Служащая прикрепила к моему чемодану бирку, стоявший рядом с ней мужчина подхватил его, поставил на транспортер, и чемодан медленно уплыл куда-то в глубь помещения. Когда он совсем исчез из поля моего зрения, я вдруг опять услышал голос женщины в погонах. На этот раз в нем не чувствовалось начальственного тона:

— Ой! Вы, оказывается, летите до Сиднея! А я оформила вам багаж только до Сингапура.

— Ну как же так? — растерянно сказал я. — Надо как-то исправить положение.

— Нет, уже поздно. Но ничего страшного не случилось. В Сингапуре вы получите свой чемодан и снова его зарегистрируете.

Рыжеволосая женщина вновь обрела спокойствие. Она даже не подумала

извиниться передо мной. Будто не по ее вине, а по своей нерасторопности в далеком сингапурском аэровокзале вместо того, чтобы отдохнуть от перелета, я буду разыскивать свой чемодан, оформлять его для дальнейшего полета. Еще раз посмотрел в ее глаза с искоркой надежды, что она что-то предпримет, исправит свою же ошибку, выполнит до конца свою обязанность, ради которой и поставлена здесь. Но она была невозмутима.

\* \* \*

Небо над Сингапуром затянули свинцовые тучи, и сквозь иллюминатор ничего не было видно. Самолет, снижаясь, почему-то долго кружил. Утомившиеся после многочасового перелета пассажиры уже не обращали внимания на воздушные колдобины. Скорее бы перемочь этот марафонский перелет, приземлиться и ступить на землю.

Неожиданно у трапа самолета я услышал свою фамилию. Она прозвучала отчетливо, по-русски, без малейшего акцента. А выкрикнул ее, как оказалось, худощавый мужчина в белой летней рубашке, к левому карману которой была прикреплена пластиковая карточка с эмблемой Аэрофлота. Уточнив, что это именно я и есть, он попросил по возможности ускорить шаг, так как у него очень много дел и в их числе проводить меня через здание аэровокзала наружу, где меня ждет представитель Морфлота по каким-то делам. Аэрофлотовец шел быстро, деловито. На ходу возник вопрос о чемодане.

— Здесь не принято разыскивать свои вещи. Их найдут и переправят к другому рейсу в соответствии с вашим билетом.

Я понял, что моему спутнику с биркой Аэрофлота не до чемодана и мне остается лишь молча пережевывать его ответ, показавший мне не очень-то убедительным. Если на чемодане наклеена бирка «до Сингапура», с какой стати о нем кто-то будет беспокоиться и пересылать мой чемодан на сиднейский рейс? Какое-то внутреннее, изначальное, заложенное в нас с самого детства чувство недоверия к транспорту, к постоянным изъятиям в его работе заставило меня решиться еще на один вопрос:

— Так что, мне о чемодане беспокоиться не надо? Но его же оформили только до Сингапура.

— Я же вам сказал, что во время регистрации заявите о своем багаже. Его найдут, оформят и отправят. Вам ясно?

Мой спутник из Аэрофлота подвел меня к плотному мужчине, представил и тут же, сославшись на дела, направился обратно в здание аэровокзала. Нового знакомого звали Николаем. Он работал в Сингапуре представителем Морфлота. Николай передал мне деловой пакет для своих коллег в Сиднее. Он был нетороплив, добродушен, выслушал внимательно мой рассказ о дороге, ну и, конечно, о чемодане.

— Не волнуйтесь. Никуда чемодан не денется. Скоро начнется регистрация, подойдем вместе и все выясним.

К стойке регистрации билетов фирмы «Куонтас» мы подошли одними из первых. Проворный китаец щелкал на клавишах компьютера, извлекая из памяти машины заложенные в нее данные моего билета. Китаец вызывал до-

верие, и я спросил его о чемодане. Он опять защелкал на компьютере, сказал: «О'кэй!»

Я обернулся к стоявшему рядом Николаю.

— Ну, вот видишь, — сказал тот, — а ты волновался!

В просторном «Боинге-747» было прохладно. В трехместном ряду я сидел один. Теплилась надежда, что до самого Сиднея никого не посадят и можно будет прилечь, откинув подлокотники соседних кресел. Салон, в котором я находился, был для курящих, и вентиляция тут работала всю. Вскоре загорелый стюард в голубом жакете с эмблемой прыгающего кенгуру раздал миниатюрные наушники для пользования двенадцатиканальным радио, вмонтированным в подлокотник. Потом около меня лег шерстяной плед, запечатанный в целлофан после удаления с него микробов. Разнесли прохладительные напитки, обед. На киноэкране замелькали титры какого-то художественного фильма. Фильм меня не увлек, отложил и наушники, еще раз глянул в иллюминатор: там надвигалась тропическая ночь. Где-то внизу скрывались тысячи индонезийских островов. Как я ни вглядывался, но так и не увидел ни единого огонька внизу. Стало скучно. О чемодане я больше не думал и вскоре заснул.

Проснулся от яркого солнца. За время полета мы преодолели еще три часовых пояса и теперь подлетали к Сиднею. И вот уже стали различимы озера с зелеными островками, жидкие перелески и тысячи крохотных домишек на окраине Сиднея. Дальняя дорога подошла к концу.

\* \* \*

Карусель с багажом моего рейса вращалась медленно. Я стоял в стороне и ожидал появления моего вишневого чемодана. Багажа на карусели становилось все меньше и меньше. Толпа пассажиров вокруг меня редела. Наконец откуда-то из-под пола раздался голос: «Все. Больше нет». Карусель продолжала вращаться. На ней стояли сиротливо чьи-то две сумки и небольшой коричневый чемодан. Но, может быть, кто-то снял по ошибке мой чемодан и он стоит с обратной стороны карусели? Я обежал ее. Нет, никаких вещей рядом с ней не стояло. Господи, что же это за наказание? Где мой чемодан? Неужели остался в Сингапуре? Об этом страшно было и подумать.

Дежурный по выдаче багажа выслушал меня предельно внимательно, сочувственно покачал головой. И тут же принялся за дело. Неурядицы с багажом бросали тень на честь фирмы «Куонтас», а он служил этой фирме, и поэтому защищал ее интересы, беспокоился о ее репутации.

— Подождите минуту, сэр, сейчас выясню.

Он пошел вниз туда, откуда подавали багаж на карусель.

— Нет, описанного вами чемодана внизу нет. Вам следует обратиться в бюро пропавшего багажа. Я вас проведу.

Я был в полной растерянности. Вспомнил о Валентине, который ожидал меня в зале встречающих. Надо показаться ему, рассказать о своей беде.

— Хорошо, хорошо, сэр, — услышав о моем намерении повидаться с коллегой, сказал сопровождавший меня австралиец. — Из зала для встречающих вам будет удобнее пройти в бюро пропавшего багажа через предпоследнюю дверь вестибюля. Желаю вам удачи!

Валентина я нашел быстро. Он нетерпеливо прохаживался вдоль огромного окна.

— Привет! Как долетел? Кстати, где твой багаж? Одна сумка и все?

Я вкратце рассказал ему о чемодане.

— Ну, это бывает. Никуда он не денется, найдется. Здесь ничего не пропадает. Но подождать придется.

— Как подождать? Судно уходит завтра вечером в трехнедельный круиз! Как же я буду без вещей? Как буду работать?

— Не нервничай. Ты заявлял в бюро пропавшего багажа?

— Собирался пойти, но прежде хотел повидать тебя, чтобы ты не волновался.

— Ну тогда пойдём! Только, если можно, давай побыстрее, старина, а то дел разных много. Я обещал к одиннадцати вернуться.

За стойкой бюро пропавшего багажа сидел мужчина лет пятидесяти, говорил по телефону и что-то быстро записывал. Положив трубку, приветливо улыбнулся, и с этого момента, казалось, для него кроме меня ничего не существовало. Он внимательно выслушал меня, уточнил, каким рейсом и откуда я прибыл в Сингапур, каким рейсом прилетел в Сидней. На стене висел плакат с рисунками доброй дюжины всевозможных чемоданов, отличающихся друг от друга формой, размерами, видами застежек. Под каждым чемоданом стоял присвоенный ему индекс, чтобы многословно не описывать вид потерянного чемодана представителю такой же службы в другом аэропорту.

— Покажите, пожалуйста, похожий на ваш чемодан?

— Вот этот, — указал я.

Клерк записал на маленьком листке бумаги номер телефона и протянул его мне:

— Вы можете позвонить нам после трех часов дня. К этому времени у нас должны быть сведения о вашем чемодане. Самолет, на котором вы прилетели, сейчас на пути в Мельбурн. Вначале надо убедиться, что ваш чемодан по случайности не остался у него на борту. Это станет известно после выгрузки багажа в Мельбурне. Если чемодана там не окажется, запросим Сингапур.

Мне почему-то не хотелось уходить от стойки с приветливым и участливым человеком, рядом с которым я стал обретать надежду на решение своей проблемы. Конечно, он всего лишь выполнял свои обязанности, но делал это так, будто помогал не незнакомому иностранному пассажиру, а близкому и родному человеку.

Валентин похлопал меня по плечу:

— Да, Борис, ну и влип ты! Что делать-то будешь, если друг за сутки чемодан не обнаружится?

Я угрюмо молчал.

\* \* \*

Мы въехали в черту города. Настроение было неважное, и, наверное, поэтому Сидней, восхищавший меня раньше своей современной архитектурой

и чистотой, казался сейчас серым, безликим городом с множеством празднующихся людей.

Машина остановилась на территории нашего консульства.

— Здесь проведешь сутки, гостиницу заказать не успели, а завтра отвезу тебя на судно. Пойдем к бухгалтеру, оплатишь жилье. Я понимаю, ты очень устал с дороги, но лучше не откладывать на потом.

Я покорно поплелся за Валентином по лабиринту коридоров и переходов.

В чистой, уютной комнате женщина-бухгалтер любезно принялась выписывать мне ордер на проживание. У окна без дела стоял задумавшийся мужчина. Как оказалось, это был завхоз. Он смотрел сквозь окно на безукоризненной чистоты палисадник и, видимо, прикидывал в уме, как сделать его еще лучше.

— Вот, Кузьмич, привез пострадальца, чемодан в дороге потерял, — сказал Валентин, обращаясь к завхозу.

Кузьмич, расплывшись в улыбке, подошел ко мне, представился и крепко пожал руку.

— Где потерял-то? В Сингапуре? О, это они умеют.

— Да нет, — возразил я, — еще в Шереметьеве напутали. У меня билет был до Сиднея, а багаж оформили только до Сингапура.

— Это они мастера путать. Мне вон в прошлом году тоже напутали. Так я свои чемоданы получил только через три месяца. И откуда знаешь? Из Италии! Во, поколесили! Тебе может повезет — поживешь без чемодана недельку-другую. А так, готовься ждать месяц-полтора. У них там таких чемоданов знаешь, сколько...

Я слушал завхоза и морщился после каждого его слова. Мне было непонятно, зачем он все рассказывал. Чтобы посыпать солью на рану?

— А вот в прошлом году у Матвейча, помнишь, Валентин, тоже приключилась история с чемоданом. Так вот...

Кузьмичу явно хотелось вспоминать и говорить о чьих-то бедах с багажом. Но бухгалтерша прервала его бурные воспоминания, пригласив меня расписаться и оплатить проживание.

— Ну, старина, давай побыстрее раскошелывайся! Не забудь взять квитанцию, она тебе пригодится для отчета.

Я чувствовал себя разбитым и усталым. Невыносимо хотелось спать. Посмотрел на Валентина, Кузьмича, бухгалтершу. Это были мои соотечественники, москвичи. Почему никто из них по-человечески не посочувствовал мне, не успокоил, не выразил своего участия? Валентин будто прочитал мои мысли:

— Не унывай! Я попробую связаться с нашим представителем Аэрофлота. Может он что выяснит по своим каналам.

\*\*\*

В начале третьего я открыл глаза. Было непривычно тихо. В ушах стоял гул самолетных двигателей, покачивало: я продолжал лететь. Осмотрелся: чистая просторная комната, пахнущее свежестью белье. Вокруг ничего лишнего: шкаф, два стула, столик, кровать, тумбочка. Приближалось время звонить в аэропорт. Телефонного аппарата в номере не было, пришлось выйти в коридор, где стояла будка с автоматом. Телефон ответил сразу. Мужчина на другом конце провода будто все эти

шесть часов ждал моего звонка:

— Ваш чемодан найден. Он находится в Сингапуре. Его отправят вечером очередным рейсом фирмы «Куонтас». Завтра утром вы сможете получить его. Ваш чемодан будет отдельно от другого багажа — ждать не придется. Все в порядке. Никаких проблем. До завтра.

Я поблагодарил клерка самыми теплыми словами. Положил трубку. Сердце трепыхалось от радости. Я спасен!

Выйдя из будки, увидел перед собой немолодого представительного мужчину в официальном костюме, при галстуке.

— Мы, уважаемый корреспондент, скоро предъявим вам счет за телефонные разговоры с городом. Так что не злоупотребляйте связью!

Человек многозначительно посмотрел на меня. Я понял, что объяснения причин, побудивших меня позвонить в аэропорт, в данной ситуации будут неуместными.

— Мне больше звонить некуда, — виновато сказал я.

— Ну вот и хорошо. Отдыхайте. На смену радостному настроению пришло другое чувство — чувство подавленности. Мой строгий земляк тоже был клерком, но как мне не хотелось бы быть его клиентом.

Меня позвали к городскому телефону. На проводе был представитель Аэрофлота в Сиднее.

— Уважаемый! Мне и моему коллеге в Сингапуре стоило немалых трудов найти ваш чемодан. Завтра он будет в Сиднее. Ваш чемодан пропал из-за вашей оплошности. Вам же ясно сказали: дожидаться представителя у стойки, а вы не дождались. Вот и заварили кашу, а нам расхлебывать.

Я пытался что-то возразить, объяснить напористому представителю ситуацию. Но он уже весь свой пар выпустил, слушать меня ему было уже не интересно и положил конец разговору:

— Чемодан найден. Можете получить завтра.

На следующий день, как договорились, я ждал Валентина в девять утра. Лишь в половине одиннадцатого дверь моего номера распахнулась. На пороге стоял Валентин, как всегда свежий, бодрый, улыбающийся, довольный собой и жизнью.

— Задержался немножко. Ну, ты готов? Тогда пошли.

— Валентин, чемодан уже два часа как в аэропорту, а мы до сих пор здесь торчим.

— Знаю. Но ничего страшного, куда твой чемодан не денется. Идем быстрее.

«Форд» бесшумно тронулся, в салоне сразу же запел стереоголосом Розенбаум. Эта кассета была мне уже знакома — мы ее слушали вчера по пути из аэропорта в город. Она нравилась Валентину.

— Ну как, немножко оклемался за ночь? Ничего, на судне отдохнешь.

Я спешил в аэропорт. Переживал, чтобы там кто-нибудь не подумал, что вот беспокоился, торопился, а сам за чемоданом не является. Сунут его куда-нибудь подальше, и возникнут новые сложности, а судно ждать не будет.

Мы выехали на набережную, и впереди приближался мост, перекинутый через сиднейскую гавань. Я немного знал Сидней и помнил, что этот мост находится в противоположной стороне от аэропорта.

— Куда мы едем? — не понимая, что происходит, спросил я.

— На судно, — коротко бросил Валентин.

— Как же так? А чемодан?

— За чемоданом ехать некогда. Дела есть.

Я был готов ко всему, только не к такому ответу. Мои нервы напряглись до предела. Ситуация, складывавшаяся по воле сидящего рядом со мной человека, казалась неразрешимой. Я прикидывал, сколько осталось командировочных денег и хватит ли их мне, чтобы взять такси и доехать на них в аэропорт и обратно. Но денег едва хватало в одну сторону.

— Так когда и кто заберет чемодан?

— Слушай! Да заберут твой чемодан! Пошлем кого-нибудь из фирмы.

Невозмутимый тон Валентина приводил меня почти в бешенство. По трапу и палубе Валентин шагал быстро, как будто за нами гнались.

— Куда мы идем? — сравнявшись с ним, спросил я.

— К первому помощнику. Пусть он тобой занимается.

Первый помощник стоял посреди каюты и мало понимал, что происходит. Валентин торопился, коротко бросив на ходу, что в конце дня перед отходом судна еще появится, он покинул каюту. Первый помощник смотрел на меня вопросительно. Переведя дыхание, я представился и вкратце рассказал ему грустную историю с чемоданом. Он снял телефонную трубку и позвонил:

— Вахтенный! Агент из «Опала» на судне? Разущи его. Пусть он зайдет ко мне. Не волнуйтесь, — обратился он уже ко мне, — предпримем все, чтобы ваш чемодан был на судне до отхода. А сейчас идите в свою каюту, ваш коллега заждался вас. Вам позвонят.

Я внимательнее взглянул на него. Предо мной стоял уже немолодой, бывалый моряк, около тридцати лет жизни отдавший флоту на должности первого помощника капитана. Работа с людьми, умение их слушать, сочувствовать им, помогать в решении житейских проблем — была его специальностью. Этой специальности нигде не учат, как и не учат науке любить своего ближнего, как не учат науке бороться с душевной черствостью и бездушием, с которыми зачастую не хватает сил справиться у себя дома, опираясь на плечи родных и близких, и во сто крат труднее, когда ты один на один с ними за тысячи километров от родной земли.

...По судну бродили первые пассажиры. С верхней палубы доносились их радостные голоса. Я уже не нервничал, не суетился. Все перегорело. Обреченно сидел, безнадежно ждал звонка, и вдруг он раздался:

— Это вахтенный помощник. Тут какой-то чемодан привезли. Сказали, чтобы вам позвонили. Можете забрать.

Мой бедолага, скошенный на один бок, стоял на палубе. Чтобы он не упал, его прислонили к переборке. Я понял, что ему досталась хорошая взбучка в дальней дороге. В каюте я легко открыл его, благо, замки были вскрыты австралийской таможней: закон есть закон. Мои рубашки еще хранили остатки запаха родного дома, по которому я уже успел смертельно соскучиться.



# ФОТООБВИНЕНИЕ



Перестройка, развернувшаяся во всех сферах жизни гражданской авиации, особенно нетерпима ко всякого рода беспорядкам и бесхозяйственности, бюрократизму и равнодушию, халатности и недисциплинированности. Однако изживаются они, к сожалению, с большим трудом.

С этого номера журнала мы открываем специальный раздел, где в жанре фотообвинения будем предавать гласности негативные явления, попавшие в поле зрения редакции. Первое фотообвинение адресуем администрации и обществу аэропорта Игарка. Хотелось бы знать, каким целям служит у них кладбище воздушных судов, запечатленное на снимке А. Песковым, и как долго еще будет оно приводить в недоумение авиапутешественников, прибывающих в этот заполярный город!



Давно минула пора, когда полет на самолете воспринимался пассажирами как экзотическое приключение. Гражданская авиация заняла прочное место в единой транспортной системе страны, а самолет стал для многих тысяч людей удобным, а порой и единственным средством передвижения. Сегодня Аэрофлот ежегодно перевозит более 115 миллионов пассажиров. Задумавшись над этой солидной цифрой, мы почувствовали себя в долгу перед теми, ради кого, собственно, и существует гражданская авиация, и решили, начиная с нового, 1989 года, ввести рубрику «Спутник пассажира». В ней читатели смогут узнать о новых услугах Аэрофлота, правилах воздушных перевозок, о только что открытых авиатрассах, найдут немало занимательных фактов в «Авиасловаре» и «Авиакалейдоскопе», примут участие в разгадывании увлекательных головоломок и т. п.

Редакция рассчитывает на активное участие в подготовке выпусков «Спутника пассажира» всех, кто пользуется услугами Аэрофлота и знаком с нашим журналом.

Ждем ваших писем и предложений, дорогие читатели!

## АВИАСЛОВАРЬ

Все словари начинаются с буквы «А». Нам не придется нарушать это правило, ибо открыть наш «Авиасловарь» мы хотим рассказом об одной из самых крупных авиакомпаний мира — Аэрофлоте.

Аэрофлот — основан по инициативе В. И. Ленина в феврале 1923 года. Он является неотъемлемой частью единой транспортной системы СССР. Самолеты Аэрофлота выполняют регулярные рейсы почти в четыре тысячи городов и населенных пунктов страны, а также в 125 городов 98 зарубежных государств.

Аэрофлот оснащен самолетами и вертолетами разных типов, располагает разветвленной сетью аэродромных комплексов, имеет высококвалифицированных специалистов.

Самолеты Аэрофлота делятся на три основных вида: пассажирские, транспортные (грузовые) и специальные. Самый маленький отечественный самолет Ан-2 перевозит 12 человек, самый большой — Ил-86 рассчитан на 350 пассажиров. Специальные самолеты и вертолеты выполняют более ста видов работ: вносят с воздуха удобрения, тушат лесные и степные пожары, помогают искать залежи полезных ископаемых, ведут аэрофотосъемку, указывают путь ледоколам, участвуют в строительстве нефте- и газопроводов, доставляют врачей к тяжелобольным в самые труднодоступные места...

На знамени Аэрофлота высокие награды Родины — орден Ленина и орден Октябрьской Революции. Он награжден ими за большие заслуги в развитии воздушного транспорта и значительный вклад в выполнение государственных планов по перевозке пассажиров и применению авиации в народном хозяйстве страны.

## СПРАВОЧНОЕ БЮРО

С 15 декабря 1988 года Аэрофлот ввел льготные тарифы.

**50-процентная скидка со стоимости билета предоставляется по 31 марта 1989 года:**

инвалидам гражданской и Великой Отечественной войн, лицам, приравненным к инвалидам Отечественной войны;

военнослужащим и другим лицам, ставшим инвалидами вследствие общего заболевания, полученного при прохождении военной службы, службы в войсках и органах Министерства внутренних дел СССР (при получении ими пенсии по инвалидности);

инвалидам труда, независимо от того, работают они или нет (при получении ими пенсии по инвалидности);

инвалидам с детства, в том числе детям-инвалидам в возрасте от 5 до 16 лет, получающим государственные пенсии или пособия, независимо от того, работают они или нет (при получении ими пенсии по инвалидности). Детям-инвалидам в возрасте от 5 до 12 лет скидка предоставляется со стоимости детского билета. Лицам, сопровождающим детей-инвалидов в возрасте до 16 лет, льготный проезд не предоставляется;

лицам, сопровождающим инвалидов первой группы (не более одного сопровождающего на каждого инвалида, имеющего право на получение скидки);

подросткам в возрасте 15—17 лет (до исполнения 18 лет), следующим в санаторий и обратно по путевкам ВЦСПС с талонами на право льготного проезда воздушным транспортом;

**по 15 марта 1989 года:**

курсантам летных учебных заведений гражданской авиации;

аспирантам, студентам, слушателям и курсантам высших и средних специальных учебных заведений гражданской авиации, учащимся профессионально-технических училищ и их филиалов, обучающимся в специализированных группах по подготовке кадров для предприятий гражданской авиации дневного обучения.

**30-процентная скидка со стоимости билета предоставляется по 15 марта 1989 года:**

учащимся, студентам высших и средних специальных учебных заведений;

учащимся училищ и школ профтехобразования;

слушателям подготовительных отделений и подготовительных факультетов при вузах;

школьникам, а также учащимся средних специальных музыкальных и художественных школ, военно-музыкальных школ, суворовцам, нахимовцам в возрасте старше 12 лет;

слушателям и курсантам военно-учебных заведений Министерства обороны СССР, высших и средних специальных учебных заведений Министерства внутренних дел СССР, высших специальных и военно-учебных заведений Комитета государственной безопасности СССР, не имеющих офицерских или специальных званий начальствующего состава;

учащимся учебных заведений министерств и ведомств, приравненных к учебным заведениям профтехобразования, со сроком обучения не менее 10 месяцев.

Скидка предоставляется только лицам, обучающимся на дневных отделениях учебных заведений.

Справки по телефону 155-09-22.

## АВИА-КАЛЕЙДОСКОП

Сколько весит «среднестатистический» авиапассажир? Точный ответ на этот вопрос дают результаты специального исследования, проведенного авиакомпаниями Финляндии, Норвегии, Дании и Швеции. Выяснилось, что за последние полтора десятилетия средний вес авиапассажиров остался без изменения и составляет 65 килограммов. А мужчины, путешествующие по воздуху, потяжелели — их средний вес увеличился с 80 до 85 кг.

Для пилотов пассажирского самолета авиакомпании «Аляска эйрлайнз флайт 61», следующего из центра штата Джуно в Якутат, полной неожиданностью было появление на трассе полета белоголового орлана, несшего в когтях добытую где-то большую рыбку. Испуганный орел в последний момент сумел избежать столкновения, но выпустил добычу, которая упала на фюзеляж самолета, сделав в нем ощутимую вмятину. Летчик продолжал полет, однако в результате эта история стоила двух с половиной часов задержки обратного рейса. К этому нужно добавить стоимость специального рейса, которым прибыл в Якутат срочно вызванный механик.



# Л

етний день клонился к вечеру. Над невысокими Теннесскими горами, юго-восточными отрогами Аппалачей, стремительно двигался реактивный лайнер «Боинг-727». Он летел из Нью-Йоркского аэропорта Кеннеди и, со-

гласно расписанию, направлялся в Новый Орлеан. Автопилот поддерживал курс на юго-запад и высоту 28 тысяч футов над уровнем океана.

Радист протиснулся из салона через узкую дверь в пилотскую кабину и успокоительно кивнул капитану. Затем плотно устроился на своем месте, надвинул наушники и потянулся к ручкам настройки.

Капитан внимательно всмотрелся в его невозмутимое лицо, поправил свой микрофон, выключил мелодичную магнитофонную музыку, транслировавшуюся в пассажирский салон, и включил бортовую сеть динамиков:

— Леди и джентльмены! С вами говорит капитан корабля Литлджон. Впереди слева по движению вы можете видеть красивое озеро, образованное разливом реки Теннесси. Немного дальше — плотина, отделяющая его от других озер. А в бинокль можно увидеть на западе великие Аппалачи.

Он щелкнул переключателем и отодвинул от себя микрофон. В наушники пассажиров снова полилась негромкая музыка. Почти в то же мгновение на панели загорелась лампочка вызова по внутреннему переговорному устройству. Капитан потянулся вперед и нажал кнопку включения:

— Да?

— Капитан, это Клариса. У нас случилось происшествие...

— Происшествие?

— Да. Пассажир заперся в туалете вместе с Милли. — Голос стюардессы заторопился, очевидно, она хотела, чтобы ее правильно поняли. — Это не обычный флирт, капитан. Это хайджекинг, угроза захватить самолет.

Радист вздрогнул. Переговорное устройство придавало эмоциональной речи стюардессы металлический оттенок. Второй пилот вскочил на ноги, но повелительный жест капитана заставил его опуститься на место.

— Где находятся «воздушные маршалы»? — спросил капитан.

— Один из них сидит рядом со мной...

— Прежде чем подключить его к связи, — перебил капитан, — скажи, как ведут себя пассажиры?

— Они еще ничего не знают, сэр.

— Отлично. Они и не должны знать. А теперь передай микрофон «маршалу».

\* Специальная охрана, сопровождающая самолет в целях предотвращения угона.

Пауза. Затем зазвучал низкий мужской голос:

— Хэлло, капитан. То, что случилось, очень просто. Мужчина пошел к туалету. Никто, конечно, не обратил на него внимания. А оказавшись в хвосте, он показал Милли пистолет и силой затащил ее в туалет. Теперь он держит ее между собой и дверью. Клариса говорит с ней через дверь. Милли утверждает, что у него есть пистолет, нож и еще какая-то бутылка с желтой маслянистой жидкостью; он говорит, что это нитро. — Мужчина закашлялся, прочищая горло. — Что нам делать?

— Ничего, — мгновенноотреагировал капитан. — Вернитесь на свое место. Пусть он говорит через Милли, раз уж он держит ее в качестве щита. Поручите переговоры Кларисе. Я запрошу инструкции у Нового Орлеана.

Лицо капитана стало серьезным, когда он вновь заговорил со стюардессой.

— Клариса?

— Да, сэр?

— Включи над туалетом сигнал «неисправен» и опусти шторы.

С Милли пока в порядке?

— Да, сэр... Минутку, она что-то говорит. — Клариса умолкла, потом заговорила вновь. — Хэлло, капитан. Милли сообщает, что он требует направить самолет в Джексонвилль. Для дозаправки.

— Куда он хочет лететь? У нас хватит горючего хоть до Кубы!

— Да, сэр, но она пока больше ничего не сообщает.

— Кто он такой? — спросил капитан. — Что указано в маршрутном листе?

— Он значится, как Чарльз Вагнер из Хартфорда, Коннектикут. Место 16-д, у прохода. Когда мы только вылетали из аэропорта Кеннеди, я подавала ему ланч.

— Как он выглядит? — продолжал спрашивать капитан. В голосе стюардессы почувствовалось колебание.

— Ну... как... обычный пассажир, вроде. Лет тридцати с небольшим. Волосы длинные, но уже редуют.

— Много ли он выпил?

— Нет, сэр, только пиво, — ответила Клариса. — И я уверена, что он совершенно трезв. Что нам делать?

— Ничего. Постарайся найти себе какое-нибудь занятие в хвосте. На случай, если пассажиры заинтересуются, почему ты там крутишься. А теперь включи сигнал неисправности и задерни...

— С вами хочет говорить Новый Орлеан, сэр, — перебил радист.

— Говорит Литтлджон, — сказал капитан в микрофон. — У нас на борту террорист.

— Чего он хочет?

— Он захватил одну из наших стюардесс и заперся с ней в туалете. Вооружен. Грозит нитроглицерином. Пока что требует направиться в Джексонвилль. Говорит, как бы для дозаправки.

— Не выключайтесь, — ответил голос. — Я доложу руководству и свяжусь с вами.

Лицо капитана застыло словно маска. Он глядел перед собой невидящим взглядом. Штурвал не шевелился. Ожидание было заполнено кажущимся спокойствием. Затем в тишину ворвался другой радиоголос. В нем чувствовались начальственные нотки:

— Капитан Литтлджон? Это служба безопасности Нового Орлеана. Вы можете изменить курс на Джексонвилль.

Второй пилот уже отыскивал в своей сумке карту с нужным маршрутом. Одна рука капитана Литтлджона легла на штурвал, другая отключила автопилот. Однако он счел еще необходимым сделать объявление:

— Леди и джентльмены! — услышали в салоне. — Чтобы дать возможность пассажирам правого борта полюбоваться в этот поздний час красотой озера Чаттануга...

Самолет описал широкую дугу и лег курсом на юго-восток, навстречу надвигающейся темноте. В наушниках вновь послышался голос офицера безопасности.

— Отлично сработано, капитан. Позднее пассажирам все же придется сообщить об изменении курса. А вы свяжитесь с нашей службой в Джексонвилле, они уже знают. Мы тоже будем слушать вас.

— Вас понял, — ответил капитан и наклонился ко второму пилоту, который уже прокладывал на своей карте маршрут. Поверхность земли постепенно темнела, хотя в иллюминаторы самолета еще проникали солнечные лучи. В наушниках снова послышался голос Кларисы:

— Капитан?

— Да, Клариса? — Литтлджон выпрямился в своем кресле.

— Он хочет денег, — сообщила стюардесса. — Хочет получить выкуп за самолет и за пассажиров. Хочет, чтобы деньги были приготовлены к тому времени, когда мы приземлимся. А не то он грозит расправиться с Милли. Если же и это не поможет, он взорвет самолет.

— Сколько же он хочет?

— Четверть... — Клариса сглотнула слюну. — Четверть миллиона.

На лице капитана не дрогнул ни один мускул. Он снова переключился на дальнюю связь.

— Хэлло, Новый Орлеан? Говорит капитан Литтлджон.

— Это Джекс, — ответило радио другим голосом. — Мы слышим.

— Парень требует четверть миллиона долларов.

— Слышим. Кто он такой?

— Он значится как Чарльз Вагнер из Хартфорда, Коннектикут.

— Чего он еще хочет?

— Минутку. — Литтлджон нажал кнопку внутреннего переговорного устройства. — Клариса, хочешь он чего-нибудь еще?

— Да, сэр, он требует чертову уйму вещей. Я полагаю, он имел достаточно времени, чтобы обдумать это. Я все записала. — Послышалось шелестение бумаги. Вдруг голос стюардессы изменился: — Мне очень жаль, сэр, но этот туалет не в порядке. Нет, второй функционирует нормально. Да, сэр... — Затем ее голос понизился. — Это пассажир. Надпись включена, но некоторые не замечают...

— Ладно, — перебил капитан. — Продолжай.

— Да, сэр. Итак, вот что он хочет. Деньги в обычной дорожной сумке, перевязанными в пачки по десять тысяч. Купюры по пятьдесят или сто

долларов, не крупнее. Он требует также, чтобы мы приземлились в конце 725-й полосы, подальше от аэровокзала.

— Подожди, — сказал Литтлджон стюардессе. — Хэлло, служба Джекс, вы все это слышали?

— Да, — ответил голос. — Продолжайте.

— Продолжай, Клариса, — повторил капитан.

— Да, сэр. Он говорит, что пассажиры смогут выйти, но требует, чтобы никто не входил в самолет. Тогда он выйдет из туалета. И он хочет два парашюта.

— Сразу два? — переспросил капитан.

— Два, — повторила стюардесса. — Он сказал: один спортивный, а другой обычный, армейский.

Пилоты услышали, как офицер безопасности в Джексонвилле давал кому-то указание:

— Запросите парашютную ассоциацию США, известен ли им некий Чарльз Вагнер. Только побыстрее. — Затем тот же голос стал громче. — Что еще, капитан?

— Клариса?

— Это все, капитан. То есть, пока все. Он говорит, что дальнейшие указания даст после приземления.

Капитан отключил переговорное устройство.

— Хэлло, Джекс! Нельзя ли нам очистить место на 725-й полосе? Независимо от направления ветра.

— Будет сделано, — ответил голос.

— А как насчет денег?

— Деньги будут, — заверил голос. — Не знаю, долго ли он будет обладать этими деньгами, — усмехнулся собеседник, — но он их получит. Так же, как и парашюты.

— Хорошо, — сказал Литтлджон. — Мне страшно даже подумать, что он может убить нашу Милли. Не говоря уже о самолете вместе с пассажирами и экипажем.

Ответа не было. Литтлджон отключил радио и сосредоточил внимание на управлении самолетом. Некоторое время пилоты и радист молчали. На их лицах застыло выражение напряженного ожидания. Мощные двигатели мерно рокотали. Далеко позади самолета солнце коснулось горизонта. Земля давно уже погрузилась в темноту. Наконец в наушниках зазвучал голос диспетчера Джексонвилльского аэропорта, указывавший коридор для посадки. Самолет стал снижаться. Капитан передал управление второму пилоту и приступил к объяснению с пассажирами.

— Леди и джентльмены! — раздался в наушниках его спокойный голос. — С вами снова говорит капитан корабля. По условиям погоды нам приходится совершить посадку в аэропорту Джексонвилля, Флорида. После приземления представитель компании объяснит вам задержку и организует дальнейшую транспортировку. Мы сожалеем о случившемся. А теперь, когда наш самолет начал снижаться, поднимите, пожалуйста, спинки ваших кресел и пристегните ваши ремни. Следите за световыми табло. Благодарю вас за внимание...

\* \* \*

Последний озирающийся пассажир, удивленный настойчивыми требованиями сесть в автобус, чтобы следовать к видневшемуся вдали зданию аэровокзала, вовсе не думал, что он и его спутники вскоре станут героями дня как очевидцы или даже участники несостоявшегося угона самолета.

Топливозаправщики уже завершали перекачку горючего, когда из большого закрытого автомобиля, остановившегося возле самолета, вышли двое. Один из них нес спортивный парашют и дорожную сумку, другой с трудом тащил огромный армейский парашют. По внешнему виду они походили на агентов ФБР. Впрочем, они и в самом деле были ими. Они поднялись по алюминиевому трапу, не входя в самолет втолкнули свой груз в салон, бросили беглые взгляды на дверь в туалет и, кивнув на прощание Кларисе, ушли. Из окна пилотской кабины Литтлджон видел, как они снова уселись в машину и укатили. Тогда он включил переговорное устройство.

— Клариса?

— Да, капитан?

— Куда мы теперь должны лететь?

— Минутку.

Заправочные шланги медленно исчезали в чревах автоцистерн, словно некие монстры пожирали огромные спагетти. Из переговорного устройства снова послышался голос Кларисы.

— Капитан, он говорит, чтобы мы летели в направлении Майами. Он требует держать минимальную скорость, не более двухсот миль в час, и лететь на высоте не более двух тысяч футов. И, кроме того, чтобы задняя дверь была незаперта...

В разговор вмешался представитель службы безопасности:

— Капитан, разве из самолета можно выпрыгнуть?

— Из этого можно, — ответил капитан, отключив внутреннюю связь. — Очевидно, парень выбрал 727-й именно поэтому. Из 707-го или из 747-го не выпрыгнешь. Вероятно, он кое-что знает о «бонгах».

— За четверть миллиона каждый согласится изучить такую проблему, — иронически заметил офицер безопасности. — Я себе представляю, что за эти деньги можно даже совершить первый в своей жизни прыжок с парашютом. Кстати, в ассоциации не оказалось сведений о парашютисте Чарльзе Вагнере.

— Если только это его настоящее имя, — ответил Литтлджон.

— Да, конечно, — согласился офицер. — А есть ли опасность разгерметизации самолета, когда откроется задняя дверь?

— Нет, на двух тысячах футов опасности нет. И потом, если мы даже запрем дверь, он может выпрыгнуть через любой аварийный люк. — Голос капитана подрагивал, выдавая волнение. — Итак, что мы будем делать?



Земля ответила незнакомым голосом.

— Капитан, с вами говорит майор Уиллоуби из воздушных сил. У вас есть предложения?

— Ну... я думаю... — неуверенно начал капитан, — что мы могли бы двигаться над океаном. Там он не выпрыгнет. Это даст вам время на подготовку. Он, конечно, не станет прыгать в воду и потребует вернуться на материк. А вы тем временем поднимете несколько самолетов, чтобы обнаружить его в момент прыжка.

Вмешался радист, участник войны во Вьетнаме.

— Если он применит затяжной прыжок хотя бы на пятьсот футов, вы не увидите его ночью.

— Но попробовать все же можно, — предложил Литтлджон. — За неимением лучшего.

— Принято, — согласился майор Уиллоуби. — Разрешаю вам следовать над водой столько времени, сколько сможете. Постарайтесь лететь над океаном хотя бы до Дейтона-Бич, тогда мы успеем поднять другие самолеты. О-кей?

— О-кей, — ответил Литтлджон. В этот момент загорелся сигнал вызова по внутренней связи.

— Капитан, — раздался взволнованный голос Кларисы, — он нервничает.

— Скажи ему, что мы уже вылетаем, — ответил капитан и запустил двигатели. Огромный самолет вздрогнул, сдвинулся с места и, набирая скорость, покатился вдоль взлетной полосы. Потом оторвался от бетона и стал круто подниматься вверх. Огни города как бы покатались вбок, поворачиваясь вместе с разворотом самолета. Литтлджон повел корабль над водой в миле от берега. Уиллоуби следил за ним с помощью радара и продолжал поддерживать радиосвязь.

— Что делает ваш парень? — спросил майор.

— Бог его знает, — ответил Литтлджон. Он пожал плечами, и это можно было понять по интонации. — Не сомневаюсь, что скоро он выйдет из туалета и увидит, что мы летим над водой. Затем... ну, в общем, увидим. Не отключайтесь.

— Капитан? — послышался голос стюардессы.

— Да, Клариса?

— Он как будто хочет выйти.

Литтлджон заговорил торопливо, не дожидаясь развития событий:

— Клариса, шнур твоего телефона должен дотянуться до ближайшего кресла. Я хочу, чтобы ты и Милли, как только она выйдет, пристегнулись в креслах. Этот псих может выпрыгнуть или вылететь, как ему угодно, но я не желаю, чтобы вы рисковали собой возле раскрытой двери. Ты слышишь?

— Да, сэр, минутку. — Затем, после паузы, тембр ее голоса слегка изменился. — Вот, я пристегнулась, капитан. Они выходят.

— Как Милли?

— Бледна, как привидение.

— Неудивительно. Пусть Милли тоже сядет и пристегнется.

Мужчины в пилотской кабине напряженно вслушивались в звуки, доносившиеся из динамика внутренней связи.

— Капитан, он смотрит на воду. Говорит, если вы немедленно не отвернете к суше, он убьет нас обоих. Капитан, я боюсь!

— Поворачивайте! — скомандовал майор Уиллоуби. — Олл-райт, теперь мы уже у вас на хвосте.

Литтлджон положил самолет в вираж.

— Капитан, — сообщила Клариса, — он говорит...

— Подожди, — перебил капитан. — Дай мне поговорить с ним.

— Минутку. — Наступила пауза. Потом снова послышался голос Кларисы. — Капитан, он не желает говорить в микрофон. И требует лететь к Окале, а затем повернуть на юг, на Нейплс, с той же скоростью и на той же высоте. Он говорит, что вы можете выйти из кабины, когда будете пролетать над Нейплсом, к этому времени его уже не будет в самолете...

— Делайте, как он говорит, капитан, — снова вмешался майор Уиллоуби. — Не рискуйте. Наши самолеты следуют за вами. И мы предупредили полицию всех населенных пунктов. Он не уйдет далеко.

— Не забывайте, что в Центральной Флориде много густых лесов, — напомнил Литтлджон. — Хотя я, конечно, подчинюсь. Но в таком случае почему бы нам не предоставить коридор от Нейплса до Майами? И, может быть, вы зарезервируете нам места в каком-нибудь отеле на эту ночь?

— Будет сделано, — согласился майор.

— Капитан, — раздался нервный голос Кларисы, — он требует, чтобы мы ушли, чтобы мы не видели, как он прыгнет...

Литтлджон вздохнул.

— Олл-райт. Но держитесь крепче, я дам крен на другой борт, чтобы держать вас подальше от проклятой двери. Шагайте.

Мужчины застыли в напряженном ожидании. Наконец стюардессы проскользнули в пилотскую кабину и заперли за собой дверь. Милли была бледна как полотно. Клариса поддерживала ее. Литтлджон вопросительно посмотрел на женщин.

— Она просто перепугалась, — успокоила его Клариса. — Сейчас пройдет.

Капитан стиснул зубы и посмотрел вниз. Под ними проплыли огни Дейд-сити, затем снова потянулись бесконечные темные лесные массивы. Второй пилот тщательно следил за курсом.

— Приближается Нейплс, — сообщил он через несколько минут.

— Не хочешь ли пройтись, посмотреть? — обратился к нему капитан. — Только осторожно.

— Ладно. — Он протиснулся между стюардессами и вышел в пустой салон. Держась за кресла, прошел до конца самолета, подошел к болтающейся наружной двери, клацающей при каждом соприкосновении с бортом, закрыл ее и вернулся в кабину.

— Все чисто.

— Мы его так и не видели, — сообщил по радио Уиллоуби.

— Не беспокойтесь, его найдут, — отозвался голос офицера безопасности. — Мы подняли на ноги полицию всего штата. — Он помолчал, потом заговорил другим тоном. — О-кей, капитан. Для вас открыт путь в Майами. Доброй ночи.

— Благодарю, — сухо ответил Литтлджон и выключил микрофон. — Ладно, ребята, — обратился он к экипажу и положил руки на штурвал. — У нас сегодня был трудный день. Но еще немного и мы сможем отдохнуть в отеле. Повинуясь воле капитана, самолет стал резко набирать скорость.

\* \* \*

Когда самолет набрал высоту и скорость, Литтлджон передал управление автопилоту. Кивнул радисту, и тот тщательно отключил всю радиосвязь. Затем капитан лично принес из салона небольшую дорожную сумку и стал доставать аккуратно перевязанные пачки пятидесятидолларовых банкнот.

— Пятьдесят тысяч долларов каждому, — удовлетворенно заметил он, разложив деньги на пять аккуратных кучек. — Не так уж мало за несколько неприятных часов. Особенно если учесть, что эти деньги не облагаются налогами, — ухмыльнулся он.

— Мне следовало бы выделить побольше, — угрюмо проворчала Милли. — Пять чертовски длинных часов просидеть взаперти в тесном туалете рядом с трупом...

— Тебе — побольше? — удивилась Клариса. — А что тогда говорить мне, которой пришлось вытолкнуть его из этой проклятой двери? Даже будучи обязанной веревкой, я до смерти боялась, что вылечу вместе с ним из самолета...

— А мне? Ведь именно мне пришлось убить беднягу, — отозвался радист, участник вьетнамской войны.

Второй пилот словно не слышал этих разговоров. Он спокойно укладывал деньги, пачку за пачкой, в свой атташе-кейс.

— Чарльз Вагнер из Хартфорда, Коннектикут, — проговорил он как бы про себя. — Угораздило же его полететь на нашем самолете в недобрый час! Интересно бы узнать: а чем он занимался при жизни?

Перевод  
Ал. ЯКОВЛЕВА.

**У**же более тридцати лет сотрудничество между Аэрофлотом и французской национальной авиакомпанией «Эр Франс» отличается традиционно устойчивыми, деловыми отношениями партнеров. В основе их принцип стабильности, уважения интересов друг друга, взаимной выгоды. Кстати, советско-французские связи в области гражданской авиации в полной мере отвечают тенденциям межгосударственных отношений СССР и Франции.

Вот с такой общей оценки положения дел началась наша беседа с генеральным представителем авиакомпании «Эр Франс» в СССР Пьером КОРСИ.

44

— **Говоря о советско-французских связях в сфере воздушного сообщения, г-н Корси, наверное, надо вспомнить 1954 год, когда Аэрофлот и «Эр Франс» начали полеты между Москвой и Парижем со стыковкой в Праге...**

— Если иметь в виду сотрудничество на договорной основе, то несомненно. Но прежде я бы хотел вспомнить любопытный, на мой взгляд, фрагмент истории, ныне, наверное, уже забытый. В 1924 году французский летчик капитан Морис Ногез на самолете «Кодрон С-61» прилетел из Парижа в Москву. Он покинул Париж 15 октября, а приземлился в Москве почти месяц спустя — 13 ноября. Столь долгий путь объяснялся как промежуточными посадками в Страсбурге, Варшаве, Праге, Вильнюсе, Минске, Смоленске, так и несовершенством тогдашней техники, малоизвестным маршрутом, поломками во время перелета. Но несмотря на все препятствия пилот благополучно добрался до Москвы. Этот перелет, пожалуй, можно считать своеобразной прелюдией к установлению в дальнейшем воздушного моста между Францией и Советским Союзом.

Но первое соглашение о воздушном сообщении между нашими странами было, действительно, заключено в 1954 году. «Эр Франс» и Аэрофлот приступили к регулярным полетам между Парижем и Москвой, а стыковка осуществлялась в Праге. С французской стороны полеты выполнял 26-местный самолет ДС-3, с советской — Ил-14, который доставлял пассажиров из Праги в Москву. Однако главное событие в авиационном сотрудничестве произошло 26 июня 1958 года, когда между нашими странами было подписано Соглашение на межправительственном уровне об установлении прямого воздушного сообщения. 4 августа того же года на трассу Париж—Москва—Париж вышли самолеты «Эр Франс» «Супер-Констэллейшн» и Ту-104 Аэрофлота. Полеты выполнялись дважды в неделю. В 1960 году на линию, соединившую наши столицы, вышел реактивный лайнер французского производства «Каравелла». С 1961 года самолеты «Эр Франс» и Аэрофлота стали летать между Москвой и Парижем ежедневно. Этому способствовало развитие политических, торгово-экономических и культурных связей между Францией и Советским Союзом.

## ЗНАКОМЬТЕСЬ: «ЭР ФРАНС»

Еще одна примечательная дата: в 1966 году открылась грузовая трасса Москва—Париж, которую на основе долевого участия обслуживал грузовой самолет Аэрофлота Ан-12. Спустя два года еще одна линия соединила Париж с Ленинградом, позже начала действовать трасса Марсель—Москва, затем Париж—Киев, которая эксплуатируется совместно.

Следующий весьма примечательный этап в наших связях относится к 1970 году. Я имею в виду начало полетов самолетов нашей авиакомпании по транссибирскому маршруту.

— **Кажется, именно «Эр Франс» стала первым из западноевропейских авиаперевозчиков, который начал регулярные полеты по воздушной магистрали через Сибирь — самому короткому и экономичному пути из Европы в Японию!**

— Это, действительно, так. В то время самолет, летевший транссибирским маршрутом из Парижа в Токио, прибывал в пункт назначения на 4 часа 15 минут раньше, чем следуя через Северный полюс. Думаю, это говорит само за себя. До 1981 года мы летали на самолетах «Боинг-707», а с июля 1982 года между Парижем и Токио начал регулярные полеты широкофюзеляжный «Боинг-747». В 1986 году мы начали летать по транссибирскому маршруту без промежуточной посадки в Москве. В настоящее время «Эр Франс» выполняет по этой воздушной магистрали в Токио четыре рейса в неделю, из них три — беспосадочно. Должен сказать, что беспосадочные полеты дают очень высокий коэффициент коммерческой загрузки. Всего же мы выполняем из Парижа в Токио ежедневно восемь рейсов.

— **Сколько времени сейчас выигрывают пассажиры, летящие в Токио транссибирским маршрутом?**

— Экономия времени около четырех часов.

— **Если я правильно понял, г-н Корси, перспективу в развитии полетов транссибирским маршрутом вы видите именно в увеличении беспосадочных полетов?**

— Разумеется. Полеты без посадки сберегают авиаперевозчикам топливо и, соответственно, средства. Ну и, конечно, это удобно пассажирам, которые очень не любят тратить время на транзитные остановки. Таким образом, мы весьма заинтересованы в увеличении частоты беспосадочных рейсов по трассе через Сибирь и с удовлетворением констатируем, что в свое время «Эр Франс» вместе с

«ДЖАЛ» была одной из первых авиакомпаний, кто полностью оценил преимущества этой экономической и перспективной трассы.

— Как вы, очевидно, знаете, г-н Корси, в СССР все большее распространение получают совместные с зарубежными фирмами предприятия. В качестве примера можно привести советско-ирландскую компанию «Аэроферст». В мае открылась беспосадочная линия совместной эксплуатации Москва — Нью-Йорк, которую обслуживают Аэрофлот и «Пан Америкэн». Планируется также создание совместного предприятия по строительству и эксплуатации гостиничных комплексов. Нет ли у «Эр Франс» намерения принять участие в подобном предприятии с одной из советских организаций?

— А почему бы и нет? Это совсем неплохая идея. Дело в том, что у нас в различных городах СССР нередко возникают проблемы с гостиничными номерами. «Эр Франс» владеет сетью отелей-люкс «Меридиан» во всему миру, и имеет подобную гостиницу на совместных началах, скажем, в Москве, было бы для нас очень удобно, помогло бы решить вопросы с размещением наших клиентов во время их путешествия в Советский Союз.

Что касается совместных авиалиний, то неперенным условием их успешной работы должен быть очень высокий уровень обслуживания. Надеемся, что в свете происходящей в вашей стране перестройки Аэрофлот сумеет улучшить свой сервис.

— **Что собой представляет «Эр Франс» сегодня!**

— 30 августа 1933 года четыре авиакомпании, объединившись, образовали новое предприятие, получившее название «Эр Франс». Сегодня это высокоразвитая компания с хорошей репутацией на мировом авиарынке. Среди членов Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) мы прочно занимаем место в первой четверке как по пассажирским, так и по грузовым перевозкам. В последние несколько лет компания получает устойчивую прибыль. Те затраты, которые были нами сделаны для закупки новых лайнеров, полностью себя оправдали. В настоящее время самолеты «Эр Франс» летают в 172 пункта 77 стран. Протяженность всех линий — около 850 тысяч километров. Самолетный парк компании составляют широкофюзеляжные лайнеры — аэробусы А-300 и А-310, в создании которых принимали участие и фран-

цузские фирмы. «Боинг-727» вскоре уступит место аэробусу А-320. Для дальних маршрутов используется «Боинг-747». Наш парк насчитывает свыше 100 пассажирских самолетов и 7 грузовых. В минувшем году самолеты «Эр Франс» перевезли 13,4 млн. пассажиров.

— А на каких трассах сейчас летает сверхзвуковой самолет «Конкорд», и что показали годы его эксплуатации?

— При эксплуатации этой машины мы столкнулись с большими трудностями. Но за последнее время положение изменилось — «Конкорд» начал приносить прибыль. Сейчас этот лайнер выполняет ежедневные полеты на линии Париж—Нью-Йорк. Кстати, вас, может быть, интересует такая статистика. В 1927 году Чарльз Линдберг затратил на перелет из Нью-Йорка в Париж 33 с половиной часа. В 1946 году, когда «Эр Франс» начала полеты по этой трассе, летное время составляло 19 часов 27 минут. И вот теперь «Конкорд» преодолевает Атлантику за 3 часа 45 минут, то есть почти в шесть раз быстрее. За десять лет эксплуатации эти самолеты перевезли примерно 450 тысяч пассажиров. Достаточно высок и коэффициент коммерческой загрузки — 61 процент.



# AIR FRANCE



В парижском аэропорту «Ле Бурже»:

«Эр Франс» много внимания уделяет внешнему виду своих служащих. Это элегантное платье для сотрудниц авиакомпании создали модельеры известной фирмы «Пьер Карден».

— Как вы оцениваете контакты с коллегами из Аэрофлота?

— Мы удовлетворены тем, как складываются отношения с одним из важнейших наших партнеров — Аэрофлотом. Работая здесь, мне приходится обращаться к советским коллегам по самым разнообразным вопросам, и должен сказать, что мы всегда находим общий язык. Полное взаимопонимание у нас и с сотрудниками Министерства гражданской авиации СССР. Надеюсь, что и работники Аэрофлота считают «Эр Франс» партнером, с которым можно успешно сотрудничать.

— Судя по всему, г-н Корси, можно сделать вывод о том, что взаимоотношения между Аэрофлотом и «Эр Франс» развиваются стабильно...

— Я бы даже сказал, что это сотрудничество не просто стабильно — у нас постоянно наблюдается пусть небольшой, но все-таки прогресс. А когда говорят о стабильности, то это не всегда, по моему, хорошо, поскольку подразумевается, что отношения остаются на прежнем уровне, а нужно все время идти вперед и совершенствовать формы сотрудничества.

Что же касается прогресса, о котором я говорил, то следующие цифры, полагаю, не требуют комментария: за первый год эксплуатации трассы между Парижем и Москвой самолеты «Эр Франс» перевезли 1724 пассажира, а тридцать лет спустя — почти 50 тысяч.

Минуло три десятилетия со дня открытия регулярного воздушного сообщения между Францией и Советским Союзом. За прошедшие годы во франко-советском сотрудничестве в области гражданской авиации сделано много. Думаю, что перспективы его расширения не менее обнадеживающие.

Беседу вел  
И. ГРИГОРЬЕВ.



# ДЛЯ РАБОТЫ ЗА ГРАНИЦЕЙ

46

Прошел почти год с того момента, как был создан учебно-научно-производственный комплекс (УНПК) Московского института инженеров гражданской авиации и Центрального управления международных воздушных сообщений. Он организован на базе факультета переподготовки командно-руководящих кадров Аэрофлота и включает кафедру международных воздушных сообщений, ее филиал в ЦУМВС, специализированную секцию кафедры иностранных языков, дисплейный класс, кабинет международных воздушных сообщений и специализированную отраслевую научно-исследовательскую лабораторию.

Подобных комплексов в отрасли вообще пока не так много, поэтому любой опыт в этом направлении представляет определенный интерес. Опыт же, направленный на совершенствование качества подготовки авиационных специалистов для работы за рубежом, — особенно. Почему? Ни для кого не секрет, что сейчас советская авиакомпания занимает лишь восемнадцатое (!) место в мире в области международных перевозок, это отнюдь не соответствует ее производственно-финансовому, техническому и кадровому потенциалу. Нынешняя ситуация трудна. Причин здесь много.

Настала пора откровенно признать: долгое время обучение этих специалистов велось в отрыве от практики, от нужд производства. Мы не имели ни четких прогнозов потребности отрасли в таких кадрах по количеству и номенклатуре, ни необходимой учебной материально-технической базы. А именно в интеграции образования, науки и производства кроется важнейший резерв решения данной проблемы.

УНПК открыл заманчивые — и что самое главное, реальные — перспективы не только для улучшения обучения авиаторов, но и повышения эффективности научных исследований в области коммерческой эксплуатации международных воздушных линий. Появилась возможность более полно и координированно использовать учебный и научный потенциал института, производственной базы управления.

Какие же основные задачи стоят перед комплексом? Здесь осуществляется переподготовка командно-руководящих кадров гражданской авиации для работы за границей. Это на базе дневного обучения. На вечернем отделении учатся специалисты из так называемого кадро-

вого резерва. Здесь же по индивидуальным программам повышают свою квалификацию другие авиарботники.

Во главу угла деятельности комплекса положены запросы производства. Именно они определяют структуру учебного плана, определяют характер научного поиска. В противном случае происходит быстрое «моральное старение» излагаемого материала. Очень важно, что вузовская наука на стыке теории и практики позволяет вести учебный процесс как бы с упреждением: прогнозируя потребность в новых знаниях и обеспечивая их своевременное внедрение в процесс обучения и производство. Тут «права гражданства» могут получить самые разнообразные новые формы организации исследовательских работ. Думается, наиболее перспективны в этом отношении гибкие организационные структуры и временные научные коллективы, создаваемые в рамках отраслевых лабораторий — с высокой предпринимательской активностью, заинтересованностью в скорейшей коммерческой реализации полученных результатов при минимальных затратах.

На сегодняшний день уже есть весьма ощутимые плоды нашего взаимного сотрудничества с авиаторами-международниками. Специалисты ЦУМВС и Международного коммерческого управления читают слушателям лекции, проводят с ними практические занятия в службах управления, автоматизированном грузовом комплексе, аэровокзале международного аэропорта «Шереметьево». Всякий раз большое оживление и заинтересованность вызывают дискуссии по отдельным проблемам. Уже не говорю о руководстве курсовыми проектами и выпускными работами, проведении индивидуальных консультаций — это само собой разумеется.

При непосредственном участии авиаторов в институте был создан дисплейный класс автоматизированной системы управления «Аврора». Он оснащен самыми современными терминалами. Персональные компьютеры появились на кафедре международных воздушных сообщений и в ее филиале в управлении.

Да, если можно так сказать, обратная связь налажена хорошо. Авиарботники, повышающие в институте квалификацию, в полной мере используют его учебную базу и информационный фонд по проблемам развития интернациональных авиасвязей. Вместе с тем преподаватели вуза выступают с проблемными лекциями непосредственно в подразделениях Аэрофлота, проходят здесь стажировку, участвуют в осуществлении отдель-

ных производственных задач. Что касается совместных научных исследований, то заключено уже несколько прямых хозяйственных договоров.

Словом, с созданием учебно-научно-производственного комплекса была преодолена психология удельной обособленности учебного процесса как некоей сферы, далекой от производства. У нас появилась возможность по-новому подойти к организации подготовки кадров для заграничной работы, уйти от шаблонов. Наконец-то снята жесткая регламентация инициативы и самостоятельности преподавателей, мелочная опека над ними.

Возьмем, к примеру, формирование «модели специалиста». А проще — зададимся вопросом: что должен знать и уметь работник «международного сектора» отрасли? Прежде ответы на него избыливали общими положениями, пространственными рассуждениями. Отсюда — и общий подход к преподаванию. Сейчас в основу «модели» заложена квалификационная характеристика, предложения учеными вуза на основании рекомендаций и конкретных замечаний специалистов, за плечами которых большой опыт работы в наших заграничных представительствах. Какие же названы в ней основные параметры? Современное управленческое мышление, знания специфики внешнеэкономической деятельности Аэрофлота, умение применить их на практике. Большое внимание уделено иностранному языку. Подчеркнуто, что необходимо свободно владеть им для делового общения, для того, чтобы читать и составлять необходимую корреспонденцию, реферировать и аннотировать авиационные тексты, понимать и анализировать материалы местной прессы. О языках столь подробно говорится не случайно, ведь это до сих пор одна из болевых наших точек.

Требования, сформулированные в характеристике, стали отправным моментом при составлении учебных программ специальных и профессиональных дисциплин. Здесь акцент сделан не только на теоретическую, но и на практическую направленность обучения. Отныне, скажем, руководители заграничных представительств отрасли и авиаспециалисты изучают конъюнктуру мирового рынка международных авиаперевозок, основные тенденции, закономерности и проблемы его развития, формы и методы конкурентной борьбы ведущих авиакомпаний капиталистических стран. А также то, как зарубежные коллеги подходят к организации и управлению авиатранспортным производством, к формированию коммерческой и технической политики на рынке на основе принципов маркетинга и т. д. Не владея в полной мере подобными вопросами, невозможно разрабатывать рекомендации по стратегии и тактике работы Аэрофлота на рынке, которые позволили бы повысить его конкурентоспособность, престиж на международной арене.

Чем еще отличается сегодня процесс обучения? Своей адресностью. Наконец-то определено, сколько нужно заграничных кадров в перспективе. В начале каждого учебного года проводится предварительное распределение наших слушателей. Они уже знают, где, в какой стране им придется работать. То есть они сразу сориентированы на соответствующую языковую подготовку, причем в отдельных случаях — по двум иностранным языкам.



Это не может не стимулировать личную заинтересованность каждого, а кроме того, позволяет построить самостоятельную работу наиболее оптимально, с упором на реальную авиационную статистику определенной страны. При таком индивидуальном подходе исключена и случайность в выборе тем для курсовых проектов, выпускных дипломов.

Перестройка хозяйственного механизма отрасли ставит перед комплексом новые задачи в области формирования личности руководителя. Что особенно ценилось в руководителе среднего звена раньше? В основном, положила руку на сердце, — умение исполнять приказы вышестоящего начальника. А потому многие предпочитали спрятаться за спину «вышестоящего», чем проявить какую-либо самостоятельность. Сейчас времена изменились. В руководителе любого ранга наряду с высоким профессионализмом выше всего ценятся инициатива, творчество, умение завоевать ключевые позиции в сфере своей деятельности. Умение быть «задающим генератором» идей. Поэтому мы стремимся привнести в преподавание как можно больше практики, чтобы у слушателей развивалась способность к анализу сложных жизненных ситуаций. Чтобы они не терялись при столкновении с трудными проблемами, учились принимать смелые — и правильные — управленческие решения.

Интересно побывать на деловых играх, где будущим заграничникам «подкидываются» довольно каверзные ситуации. Обстановка здесь царит, как правило, самая оживленная, заинтересованная. У участников игры есть все возможности проявить себя, показать нестандартность своего мышления.

Что еще хотелось бы сказать? Тесное сотрудничество института с производством, безусловно, отразится и на интенсификации интернациональных связей Аэрофлота на базе всестороннего использования компьютерной техники. Пока здесь мы серьезно отстаем от ведущих авиакомпаний мира. Но уже в ближайшие годы наши представительства за рубежом, все ведущие структурные подразделения МКУ и ЦУМВС, выходные аэропорты страны будут оснащены самыми современными персональными компьютерами. Затраты на эти цели с лихвой перекроются в перспективе только в том случае, если будет четко определена и хорошо продумана информационная инфраструктура международных воздушных сообщений, тесно увязанная с возможностями средств связи, электроники и вычислительной техники. Если подготовка будущих пользователей автоматизированного оборудования будет проводиться не только своевременно, но и эффективно. Если будут разработаны отвечающие мировым стандартам программы и методическое обеспечение, новые программы по автоматизации рабочих процессов. Именно все эти функции могут быть успешно реализованы в рамках учебно-научно-производственного комплекса.

**Б. АРТАМОНОВ,**  
декан факультета переподготовки  
командно-руководящих кадров  
Московского института  
инженеров гражданской авиации



## УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

**В очередном (февральском) номере журнала Вы сможете познакомиться со следующими материалами:**

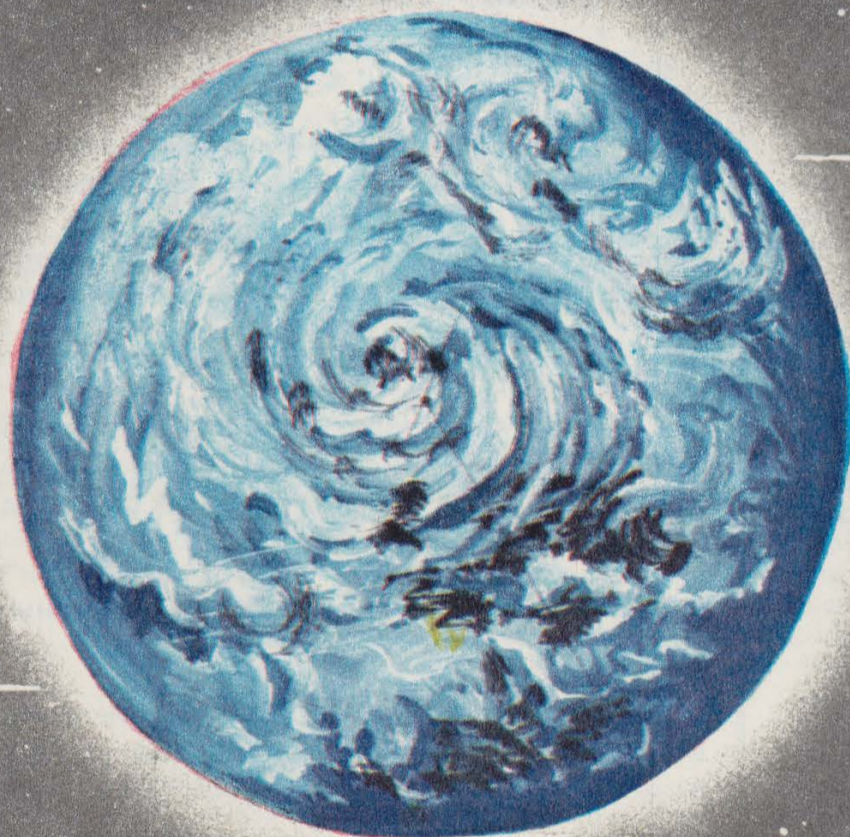
- Беседа с компетентными специалистами о путях повышения безопасности полетов на воздушном транспорте.
- О ходе осуществления в отрасли экономической реформы.
- Подробное описание архитектурного облика нового аэровокзального комплекса в Симферопольском аэропорту и особенностей технологических процессов, предусмотренных в нем проектантами.
- Аэрофлот — глазами воздушных путешественников. Премьера новой журнальной рубрики.
- Интервью с представителями польской авиакомпании «ЛОТ», ее истории и сегодняшнем дне, о путях укрепления и развития взаимовыгодного сотрудничества с Аэрофлотом.
- Спутник пассажира. Подборка полезных советов для тех, кто отправляется в полет.
- Назовем всех поименно. Продолжение рассказов о тех, кто стоял у истоков гражданской авиации, а затем незаслуженно забыт.
- У нас в гостях коллеги из журнала «Авиация и космонавтика». Выпуск посвящен мужеству и героизму советских авиаторов, выполняющих интернациональный долг в Афганистане.
- Литературная страница, которая представлена рассказом штурмана Н. Мидюшко «Часы» — о незабываемых мгновениях в летной жизни автора.

**Одновременно редакция ждет ваших предложений и пожеланий в следующие номера. Пишите нам. Будем признательны за подсказки и советы, непременно постараемся их реализовать.**

МОСКОВСКОЕ ЗОНАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СПОРТИВНЫХ ЛОТЕРЕЙ.

МАКСИМАЛЬНЫЙ ВЫИГРЫШ —

10 000 РУБЛЕЙ.



СПРИНТ  
СПОРТЛОТО  
СПОРТЛОТО

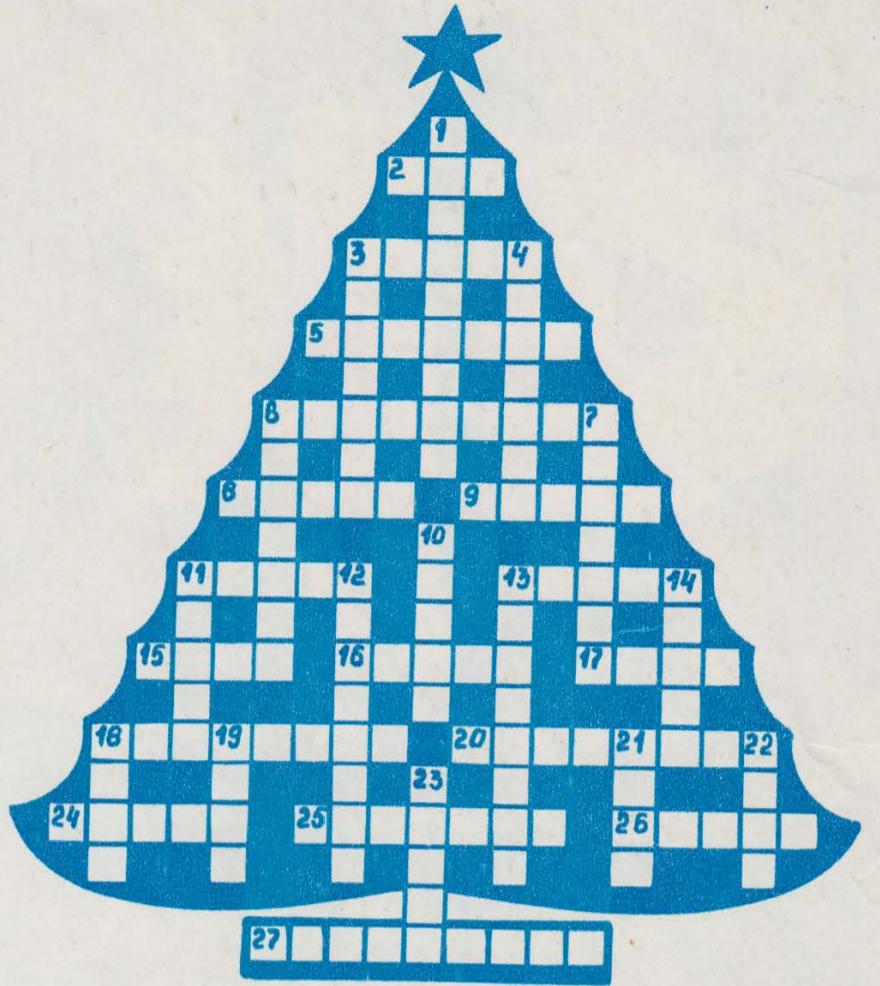
ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 2. Обтекатель носовой части воздушного винта. 3. Советский авиаконструктор. 5. Лодка чукчей, коряков и эскимосов. 6. Человек, эксплуатирующий космическую технику в полете. 8. Авиацонная фирма США. 9. Термическая обработка материалов. 11. Советский конструктор авиационных и ракетных двигателей. 13. Подвесное ложе. 15. Неподвижная вертикальная часть хвостового оперения самолета. 16. Спортивные соревнования. 17. Атмосферные осадки. 18. Вертикальный шест для подъема флага. 20. Лицо, занимающееся в аспирантуре. 24. Взлетно-посадочное устройство самолета. 25. Выступающая часть шкива или колеса, пере-

двигающегося по рельсам. 26. Идущий впереди. 27. Основная часть памятника.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Место запуска космических аппаратов. 3. Электромеханический звуко-сигнальный прибор. 4. Одна из редакций документа. 6. Птица семейства утиных. 7. Подвижная часть руля или элерона самолета. 10. Часть летательного аппарата, создающая подъемную силу. 11. Последняя буква старорусского алфавита. 12. Летательный аппарат. 13. Траектория полета при снижении. 14. Защитный головной убор. 18. Прикрепленное к древку полотнище. 19. Надпись на документе, определяющая порядок пользования им. 21. Подвижная поверхность, создающая аэродинамическую силу. 22. Спортивное сооружение для тренировок по вело-или мотоспорту. 23. Фигура пилотажа.

Составил К. ПЕТЮК,

Мурманская обл.



Рисунки В. ПИСКОВА, В. ДРУЖИНИНА,  
В. АШМАНОВА, В. АДАМОВА.

Цена 45 коп.  
Индекс 70226.

# ЯК-42

ВЫСОКАЯ НАДЕЖНОСТЬ  
И ЭКОНОМИЧНОСТЬ



КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ САМОЛЕТ ДЛЯ ЛИНИЙ СРЕДНЕЙ ПРОТЯЖЕННОСТИ  
ОТЛИЧНЫЕ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ● ВЫСОКАЯ  
СКОРОПОДЪЕМНОСТЬ ● МАЛАЯ СКОРОСТЬ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

Три малопотомных экономичных турбореактивных двигателя Д-36 модульной конструкции обеспечи-  
вают высокую тяговооруженность самолета.

Пассажировместимость, чел. — 120  
Максимальная коммерческая  
нагрузка, кг — 12 800  
Дальность полета при мак-  
симальной взлетной массе с  
нормальной коммерческой  
нагрузкой, км — 1900

ЭКСПОРТЕР — В/О «АВИАЭКСПОРТ»

СССР, 121817 ГСП, Москва Г-69, Трубниковский пер.,  
19.  
Телеграфный адрес: Авиаэкспорт Москва. Телекс:  
411257. Телефон: 290-01-71.