

ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯ



25-8

2.89

ISSN 0017-3606

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН,
СОЕДИНЯЙТЕСЬ!



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

2-89

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

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. САМОРУКОВ
И. Е. СВЕТИЧНЫЙ
Г. А. ФЕКЛЮНИНА
(ответственный секретарь).

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: летчик-испытатель ГосНИИ ГА, заслуженный работник транспорта РСФСР Г. В. Провалов.

Художественный редактор
В. Г. УСТИНОВ.
Корректор
Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 25.11.1988 г. Подписано к печати 21.12.1988 г. Т-21607.
6 печ. л. 10,1 уч.-изд. л.
Глубокая печать. Формат 60 × 90 1/8.
Зак. 427/3. 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.

Еще на заре строительства нашего государства В. И. Ленин мечтал о том, чтобы новая, социалистическая Россия имела свой могучий Воздушный флот. По его инициативе 9 февраля 1923 года Совет Труда и Оборона принял постановление, организационно оформившее создание советской гражданской авиации. Памятный день этот стал днем рождения Аэрофлота. Сегодня гражданская авиация

превратилась в высокоразвитую многоцелевую отрасль народного хозяйства, оснащенную современной авиационной техникой и способную решать крупные социально-экономические задачи.

Большое внимание в Аэрофлоте уделялось и уделяется подготовке летных и инженерно-технических кадров, воспитанию у них высокого чувства ответственности за порученное дело, верности славным авиационным традициям. Осо-



бую роль в этом играют многочисленные крылатые династии, которые можно встретить в любом авиаколлективе. Вот и семья Богдановых, которая живет и работает в Анадыре, — одна из таких династий. Ее общий стаж работы в Аэрофлоте превышает пятьдесят лет. Глава семьи — авиатехник-бригадир Игорь Николаевич Богданов (на снимке сверху) — приехал на Чукотку в 1963 году

после окончания Криворожского авиационно-технического училища. Жена его, Галина Сергеевна, работает техник-лаборантом в службе ГСМ. Их сын Вячеслав, родившийся здесь, на Чукотке, закончил Рижский Краснознаменный институт инженеров гражданской авиации, вернулся на родное предприятие и успешно трудится инженером базы ЭРТОС.



Зима на Чукотке длится восемь месяцев. Морозы доходят до 40—45 градусов, ветер — до двухсот километров в час. Иной раз так зашуршит, что из одного подъезда в другой невозможно попасть. А в квартире Богдановых тепло и уютно. Как тепло и уютно во всех домах-пятиэтажках, что стоят на высоких свайных фундаментах. Как тепло и уютно в новой поликлинике, школе, детском садике, Доме культуры, спортивном зале... Дружной, крепкой семьей живут здесь авиаторы.

1

Ничем не заменить вертолеты на Чукотке.

Фото В. ГРЕБНЕВА,
В. ПАВЛОВА.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ СССР: ЦИФРЫ И ФАКТЫ

● Как отрасль народного хозяйства гражданская авиация сформировалась в середине 30-х годов, на рубеже первой и второй пятилеток, когда было освоено массовое производство отечественных самолетов ПС-9, ПС-35, ПС-39, ПС-40, ПС-84 (Ли-2).

● Интенсивно развивалась гражданская авиация в предвоенные годы. К началу 1941 года протяженность воздушных трасс Аэрофлота превышала 140 тысяч километров. Регулярное воздушное сообщение осуществлялось со всеми союзными республиками, краями и областями. В стране насчитывалось 150 магистральных аэродромов и большое количество аэропортов местных воздушных линий. Годовой объем воздушных перевозок превышал 400 тысяч пассажиров.

● В годы Великой Отечественной войны многие тысячи гражданских авиаторов встали в строй наших славных защитников Родины. Были созданы и активно действовали фронтные части ГВФ. В течение войны личный состав Аэрофлота обеспечил перевозку более 2,3 млн. человек и около 400 тысяч тонн военных грузов, совершил более 40 тысяч вылетов в тыл врага, в партизанские отряды, для высадки десантов.

● В середине 50-х годов советская гражданская авиация открыла новую эру на воздушном транспорте — эру реактивной техники. Вслед за Ту-104 на авиатрассы вышли самолеты Ту-114, Ил-18, стали возможны перелеты практически в любые пункты земного шара.

● В 1963 году за достижения в освоении авиационной техники, обслуживании народного хозяйства и в связи с 40-летием Аэрофлот был удостоен высшей награды Родины — ордена Ленина. Десять лет спустя к этой награде прибавилась еще одна — орден Октябрьской Революции.

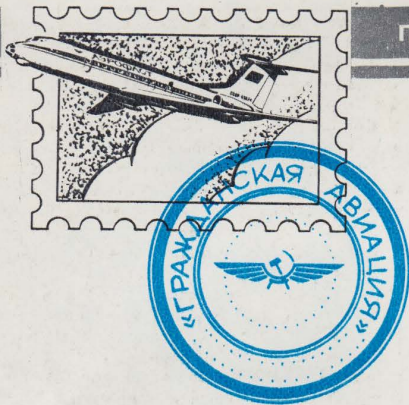
● Значительно расширилась и укрепилась качественно материально-техническая база отрасли в конце 60-х — начале 70-х годов. На воздушные трассы Аэрофлота вышли реактивные самолеты новых поколений: Ил-62, Ту-134, Ту-154, Як-40. Благодаря этому значительно поднялась провозная способность воздушных судов и средняя скорость доставки пассажиров.

● В 1976 году Аэрофлот впервые за свою историю превзошел 100-миллионный рубеж по перевозкам пассажиров в год. Это дало возможность сэкономить 100 миллионов человеко-дней общественно полезного времени. В том же, 1976, году произошло еще одно важное событие — 22 декабря совершил первый испытательный полет 350-местный широкофюзеляжный самолет Ил-86, который сегодня широко эксплуатируется на воздушных линиях с большими пассажиропотоками как внутри страны, так и за ее пределами.

● К 1980 году доля авиaperезонок на самолетах Ил-86, Ил-62, Ту-154 и Ту-134 возросла до 70 процентов. Была создана разветвленная аэродромная сеть во всех районах страны. И прежде всего — в Сибири, на Дальнем Востоке и Крайнем Севере. Полеты в Магадан, Якутск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Красноярск, Анадырь стали выполняться на трансконтинентальных самолетах Ил-62. На маршрутах небольшой протяженности начал эксплуатироваться самолет Як-42, на перевозках грузов — мощный Ил-76Т.

● В соответствии с Основными направлениями экономического и социального развития СССР на XII пятилетку и на период до 2000 года Аэрофлот получит новое поколение воздушных судов: дальний магистральный пассажирский самолет Ил-96-300, а также новые самолеты для линий средней протяженности Ту-204 и Ил-114. Предстоит также освоить транспортные самолеты Ан-72 и Ан-74, тяжелый вертолет Ми-26Т и многоцелевые вертолеты Ка-32 и Ми-126.

● В настоящее время общая протяженность воздушных линий СССР превышает миллион километров. Они связывают между собой около четырех тысяч городов и населенных пунктов. Аэрофлот перевозит за год около 120 миллионов пассажиров, свыше трех миллионов тонн срочных грузов и почты. В напряженные летние месяцы услугами воздушного транспорта ежедневно пользуются 500—600 тысяч человек.



УРАВНЯТЬ В ПРАВАХ

Профессионально я представляю многочисленную категорию авиарботников. Однако наш труд заметен и важен в отрасли, так как мы, летчики-испытатели ГосНИИ гражданской авиации, постоянно находимся на передовой линии научно-технического прогресса.

А какое отношение к нам в родном Аэрофлоте! До удивления равнодушно, порой и того хуже. Прилетаешь в любой аэропорт — проблемы с заправкой, питанием, ночлегом. Все озабочены решением сиюминутных задач. От нас же, работающих на будущее (и приближающих его!), отмахиваются как от никому ненужных, назойливых протестелей. Хотя ни одна услуга не оказывается нам задаром, в порядке благотворительности.

Общая направленность, специфика нашей работы такая же, как и у испытателей Министерства авиационной промышленности. Но условия труда у нас по сравнению с ними разные. Так, обмундирование у испытателей должно быть особым: особый, специфичный костюм, защитный шлем, специальные ботинки. Мало того, что Аэрофлот снабжает своих испытателей такой одеждой и обувью крайне плохо. Иногда просто отказывают в них, говорят: «Не положено!» К примеру, не выдают унты. А как обойтись без них, допустим, при испытаниях техники в Заполярье! Из-за неполной экипировки меня как-то не допустили к полетам.

Следовало бы понять, что спецобмундирование летчика-испытателя необходимо ему исходя из элементарной техники безопасности. Даже такая «мелочь», как, скажем, перчатки, имеет смысл: при пожаре на борту они смогут хотя бы кратковременно защитить от огня. Иногда доходит до курьеза. От нас требуют, чтобы при оформлении полетного задания в аэродромно-диспетчерском пункте каждый испытатель был в аэрофлотской форме. И не дай бог нарушить ее — незамедлительно последует кара инспекции. А по дороге к самолету, выходит, уже можно и нужно переодеться в спецкостюм. Неловко!

Теперь о льготах — о них разговор особый. В Минавиапроме летчику-испытателю при полете ста часов в год положен дополнительный отпуск. А в Аэрофлоте — за двести часов!

Наши же инженеры из научных отделов приравнены к МАПовским. Им тоже дается дополнительный отпуск за сто часов полета. Почему! Утверждают, что они, дескать, больше трудятся на земле. Но ведь этот отпуск предоставляется именно за испытательный полет, а не за труд вообще!

О званиях. Раньше, когда были звания заслуженного пилота, заслуженного штурмана, к ним представляли и испытателей Аэрофлота. Ныне, как известно, эти звания отменены. А у Минавиапрома нет интереса для выдвижения аэрофлотцев на присвоение сохранившегося звания «Заслуженный летчик-

испытатель СССР». Мы считаем, что и Министерство гражданской авиации должно иметь право на представление своих испытателей к этому почетному званию.

В общем, независимо от ведомственной принадлежности, летчикам-испытателям надо создать равные условия для труда, обеспечить им равноценные материально-техническое обеспечение, оплату, материальное и моральное стимулирование.

В. ФЕДОТОВ,
летчик-испытатель

летно-испытательного комплекса ГосНИИ ГА
г. Москва.

ОТ СЛОВ — К ДЕЛУ

2

Слова «перестройка», «ускорение» прочно вошли в нашу речь. А вот от этих слов к делу мы зачастую переходим до удивления медленно.

Сколько уж говорится, например, в трудовых коллективах авиарботников, пишется в газете «Воздушный транспорт», в журнале «Гражданская авиация» о простоях самолетов Ту-154 из-за необеспечения их достаточным количеством сменных двигателей и запасных частей! А каков результат! Практически нулевой. Устойчивых поставок их авиапредприятиям в полном соответствии с потребностями как не было, так и нет. Главным образом по этой причине дорогостоящая авиационная техника по-прежнему и повсеместно используется не на полную мощность. А раз производительность ее недостаточно высокая, то, естественно, снижаются экономические показатели авиапредприятий. Фактически они пожинают горькие плоды из-за чужой вины, в данном случае из-за невыполнения своих обязательств перед нашей отраслью Минавиапромом. Однако никаких материальных претензий этому министерству за ежегодно наносимый нам крупный материальный ущерб Аэрофлот не предъявляет. Все повисает в воздухе в виде пустопорожних причитаний получателя авиатехники, вступающего в роли всем уже привычного и, видимо, довольно поднадоевшего всем бесправного жалобщика.

А возьмем перебои со снабжением гражданской авиации топливом. Разве это нормально, когда, чтобы заправиться им на дальность запланированного рейса, наши самолеты совершают так называемые холостые перелеты на сотни и даже тысячи километров! Ведь при существующем дефиците керосина допускается к тому же его заведомо бесполезный перерасход. Явная глупость превращена в постоянно действующую антигосударственную практику. И никто ее не пресекает, никого за это не наказывают ни морально, ни рублем.

Будет ли в ближайшее время эта вопиющая бесхозяйственность решительно пресечена! Этот наболевший для нашей отрасли вопрос очень беспокоит авиарботников. Но пока мы не получаем на него вразумительного ответа.

В. ДУБОВЦЕВ,
штурман самолета Ту-154

г. Хабаровск.

КОГДА ТРУД —
В РАДОСТЬ

Не раз задавал себе вопрос: откуда у авиатехника тренажера самолета Ан-2 Кировоградского авиапредприятия Александра Гордиенко такая тяга к работе, такое желание лишней часок-другой потрудиться. Обслуживаемый им тренажер не знает простоев, всегда исправен, сверкает чистотой. А сколько всевозможных усовершенствований, приспособлений, новшеств создали его руки... И вот однажды попалась мне на глаза пожелтевшая от времени армейская газета, а в ней заметка, подписанная майором А. Барсуковым.

«Старшина подразделения, — рассказывалось в заметке, — сняв настенные часы, собрался было отправить их на склад списанного имущества. Они то убежали вперед, то отставали и, наконец, остановились вовсе.

Случилось при этом быть матросу Александру Гордиенко. «Зачем же списывать! — заметил он. — Часы можно исправить». И верно, исправил. Часы и сегодня висят на прежнем месте, над тумбочкой дневального и точно показывают время. А через день матрос в течение нескольких минут вернул к жизни умолкнувший старенький транзисторный радиоприемник, починил, казалось бы, погасшую навсегда настольную лампу в красном уголке, электробритву соседу по казарме...»

В армии Саша Гордиенко закончил с отличием школу младших авиационных специалистов. Затем так отменно проявил себя в радиоделе, что командир части доверил ему обучать молодых воинов. Вместе с учениками и сам Гордиенко день ото дня ковал мастерство, совершенствовал навыки. А закончив Криворожское авиатехническое училище, стал дипломированным радиотехником.

Сейчас много говорят и пишут о материальном стимулировании труда, коэффициентах трудового участия, работе на кооперативных началах... Для Гордиенко труд — прежде всего радость. А участие в рационализаторской работе — прямо-таки вдохновение. Да и в общественной жизни ударника коммунистического труда Александра Гордиенко можно поставить в пример. Вместе с товарищами по работе Ю. Крагачом, П. Пе-

тригой и другими создал на предприятии любительскую киностудию, поставил фильм «На вахте Октября». Награжден Почетной грамотой обкома Компартии Украины за большую организаторскую работу среди молодежи.

Что касается сослуживцев, то они так и зовут Александра Гордиенко — умелец. Кому надо исправить магнитофон, кому радиоприемник или часы настенные с боем — пожалуйста! Сделает не за деньги, а за сердечное спасибо.

М. БЕСКОКОТОВ,
инструктор по летной подготовке
высшего летного училища
гражданской авиации

г. Кировоград.

СТУЧИМСЯ, НЕ ДОСТУЧИМСЯ...

Современные авиаузлы со всеми их сооружениями, взлетно-посадочными полосами, рулежными дорожками и местами стоянок самолетов занимают, как известно, обширные территории. И аэропорт Домодедово, один из крупнейших в нашей стране, не является исключением. Он тоже размещен на большой площади, его производственные объекты находятся на значительном удалении друг от друга.

Например, от аэродромно-диспетчерского пункта, где экипажи оформляют документацию на выполнение рейса, и до некоторых стоянок авиатехники расстояние около пятисот метров. А так как транспорт летному составу для того, чтобы добраться до самолета, в Домодедовском аэропорту не предоставляется, то этот неблизкий путь преодолевается пешком. К тому же в зависимости от номера стоянки приходится пересекать минимум две рулежные дорожки (и перемычки между ними), по которым перемещаются самолеты и многочисленная аэродромная техника — автобусы с пассажирами, спецмашины. Наземное движение в порту столь интенсивно, что без всякого преувеличения оно просто опасно для пешехода.

Несчастные случаи уже были. Один пилот попал под струю двигателей самолета Ту-154, получил серьезную травму и стал инвалидом. Другого летчика сбил электрокар. А сколько членов экипажей с риском для своей жизни едва успевали уклониться от столкновения с транспортными средствами!

Летный состав Домодедовского производственного объединения неоднократно ставил этот злободневный вопрос перед администрацией, партийной и профсоюзной организациями. Просили также подумать о том, как помочь экипажам объединения, прилетающим в ночное время, без длительных ожиданий и мытарств развехаться по домам. Но как мы ни стучимся в двери своих руководителей, достучаться до них и сейчас, в период перестройки и гласности, никак не можем. Все остается без изменений: ежедневно десятки людей спуют по аэродрому перед колесами самолетов и автомобилей, а наши экипажи с поздних рейсов часами ожидают,

когда начнет работать городской транспорт.

Складывается впечатление, что в Домодедовском производственном объединении нужды летного состава мало кого интересуют.

Б. КУЗНЕЦОВ,
командир воздушного судна Ил-62

г. Москва.

ИЗУЧАЮТ «ДЕДОВСКУЮ» ТЕХНИКУ

Знаю ваш журнал давно, еще с молодых лет, а вот пишу впервые. Мое письмо не вызвано «суровой» необходимостью, хотя повод к размышлению есть.

По образованию я техник-механик по эксплуатации самолетов и авиационных двигателей. В 59-м году закончил Троицкое авиационно-техническое училище. Какую технику мы тогда изучали? Ил-12 (сегодняшние курсанты и на фотографиях этот самолет не всегда узнают), Ил-14, ну и, конечно, Ан-2. Много воды утекло с тех пор. И вот через двадцать пять лет собрались мы, выпускники, на свою встречу. Училище мы не узнали, настолько все тут изменилось. А уж тем, что увидели в классах и лабораториях, были просто потрясены: такое оборудование, действующие схемы и макеты, есть даже своя телестудия! Мы о таком и не мечтали.

Мой младший сын тоже поступил в это замечательное училище. Я очень рад за него. Но вот что вызывает и недоумение, и горечь. И сегодня курсанты изучают... все тот же самолет Ан-2! Удивительно. Ведь прошло сколько лет, выросло новое поколение людей — а «аннушке» замены нет.

Я специалист. И мне не надо объяснений об удачности конструкции, летно-технических данных и прочем. Да и объяснять-то мне нет необходимости: мой самолет уже «улетел». А что сказать теперешним курсантам, продолжающим изучать «дедовскую» технику!

В. СМОТРИК,
бывший авиационный техник
Полярной авиации

п. Калиново
Свердловской области.

В ПОЧЕТЕ ЛИ СТАРИКИ?

Решил недавно позвонить своему другу, поздравить с праздником. Живет он в авиагородке, рядом с аэропортом, которому отдал более сорока лет жизни. Вот уже лет десять он на пенсии, но связи с авиацией не теряет, ходит на торжественные собрания, встречается с молодежью.

И вдруг в телефонной трубке слышу совсем убитый голос: «Горе у меня — старуху схоронил. Да и сам еле двигаюсь. Голова-то свежая, ум — ясный, все понимаю. А ноги не ходят. Страшно, если слягу... Кто будет ухаживать!

Говорят, просись в дом для престарелых. Только что я буду там делать...»

И еще мой друг в большой обиде на некогда родной авиаколлектив. «Да, мы старые, уже никому не нужны, — с болью говорит он. — Но когда-то и мы были на первых ролях: воевали, летали, открывали новые трассы... Словом, не щадили себя. А теперь лишь в окно наблюдаем, как спешат на работу одетые в синюю форму люди. Некогда им поинтересоваться, как живет старичье».

Кому из ветеранов Аэрофлота не знакома эта радость — не столько от почетных грамот и подарков, сколько от возможности поговорить, пообщаться с людьми из мира, от которого они отрезаны возрастом или болезнями. Только все реже и реже бывшие товарищи по работе снимаются с насиженных мест, чтобы посмотреть, как живут в авиагородках престарелые авиаторы, порой одинокие или инвалиды. Почему они стали так равнодушны к одиночеству, а порой и к немощи ветеранов Аэрофлота? Не происходит ли смещение духовных ценностей в пользу экономических, материальных! Как помочь забытым всеми старикам и большим нравственно и материально!

А. СМЕРНОВ,
ветеран Аэрофлота

г. Москва.

СО СТОРОНЫ ВИДНЕЕ

Почти год я читаю ваш журнал. Журнал мне во многом нравится. Но... есть у него и недостатки.

У вас была хорошая рубрика. Под ней печатались материалы, рассказывающие о жизни и работе авиаторов Дальнего Востока и Севера. Сейчас она куда-то пропала. Пожалуйста, возродите эту рубрику, если можно.

Теперь вот еще о чем. Аэрофлот начинается с аэропорта. Возьмем Шереметьево-2. Красивое здание аэровокзала, красочно оформленное внутри. Четкие объявления о прилетах и вылетах самолетов. Продается вкусная и питательная пища, после которой и в течение восьмичасового рейса не захочешь есть.

Совсем иначе выглядит аэропорт Домодедово. Здание вокзала запущено. Кругом толкотня. Порядка мало.

Помню, вылетал из Домодедова в прошлом году. Наш самолет, как оказалось, стоял прямо у вокзала. Однако никто из персонала порта нас на посадку не сопровождал. И мы, пассажиры, бегали от самолета к самолету, узнавая, какой же из них следует в Анадырь. При таком «авиасервисе» не мудрено угодить на перроне под движущиеся по нему воздушные суда или автомашины.

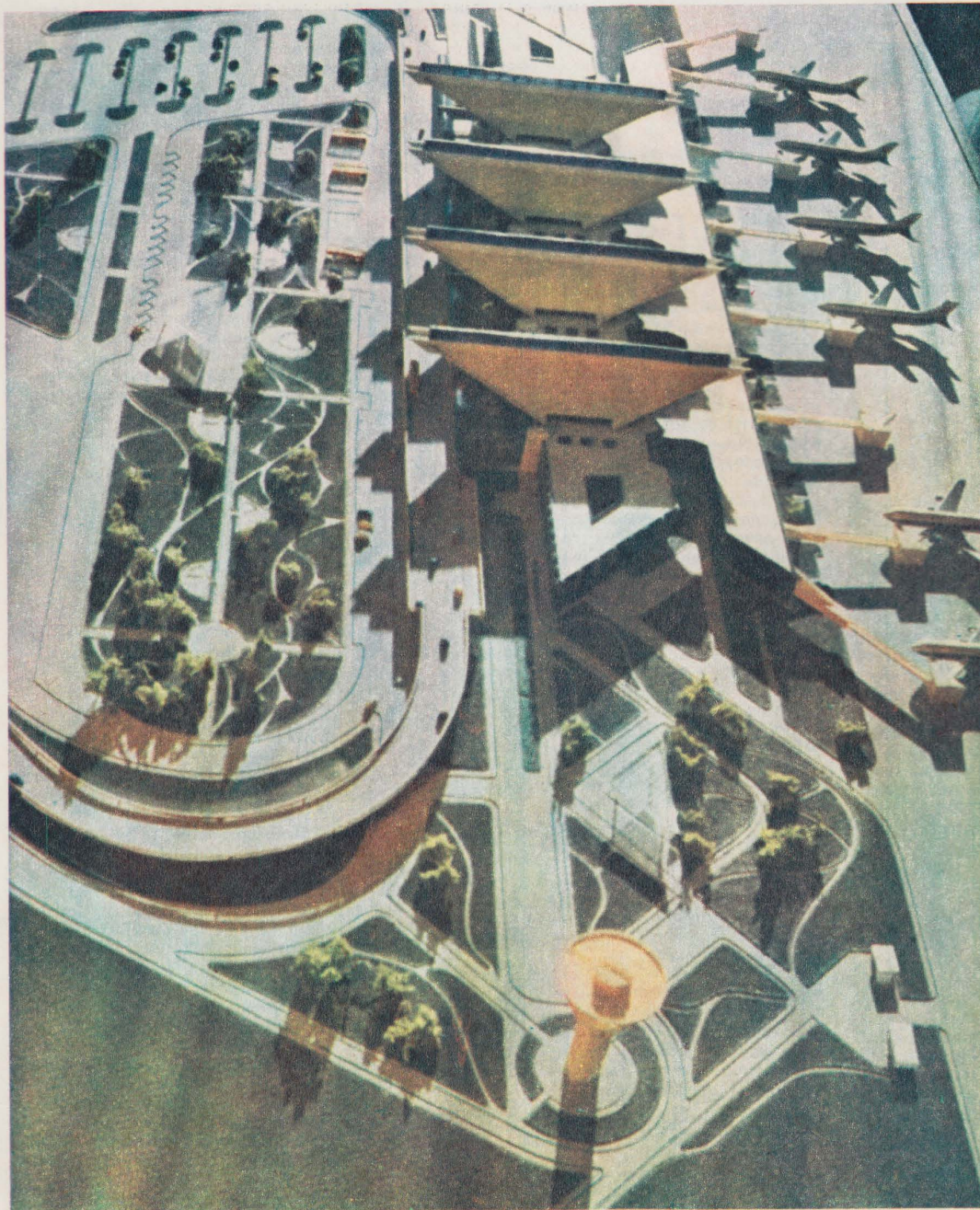
Я считаю, что о Домодедовском аэропорте надо позаботиться. Это же воздушная гавань союзного значения!

А в журнале я надеюсь прочитать о новшествах в авиации — не только советской, но и зарубежной. Нельзя же забывать, что там тоже существует гражданская авиация!

И. ЛЮБИМОВ,
токарь завода
высоковольтной аппаратуры

г. Ровно.

4



НА СНИМКЕ:
макет нового
аэровокзального
комплекса
в аэропорту
Симферополь.

НА РИСУНКАХ:
проект нового
аэровокзала
в аэропорту
Симферополь
(поперечный разрез
и вид сверху).

НОВАЯ ВОЗДУШНАЯ ГАВАНЬ КРЫМА

Пройдет немного времени, и в Симферопольском аэропорту развернется строительство нового аэровокзального комплекса. Этого давно ждут многочисленные авиапассажиры, прибывающие на солнечный полуостров со всех уголков нашей страны и из-за рубежа. Ждут и крымские авиаторы. Ныне действующий в Симферополе аэровокзал с пропускной способностью 300 пассажиров в час буквально задыхается под наплывом прилетающих в Крым курортников: случается, летом за сутки он отправляет до 12 тысяч человек.

Проект нового аэровокзального комплекса, который будет воздвигнут на земле древней Тавриды через три-четыре года, был создан в рекордно короткие сроки. В течение месяца «Аэропроект» разработал принципиальную концепцию будущего аэровокзала, в недельный срок согласовал ее с заказчиком и через полгода подготовил рабочую документацию строительства на 1989 год.

Следует добавить, что проект разрабатывался совместно с французской фирмой «Аэропорт де Пари». Всемирно известная фирма с помощью новейших методов расчетов и проектирования на базе ЭВМ параллельно предложила свою концепцию аэровокзала, которая подтвердила основные идеи советских проектировщиков. Проект, принятый к строительству, включает все лучшее, что есть в советском и французском предложениях.

Каким же будет новый аэровокзальный комплекс в Симферополе? Его пропускная способность достигнет 3100 пассажиров в час. Общая площадь здания займет 82 тысячи квадратных метров,

строительный объем составит 430 тысяч кубических метров. Такой крупный комплекс для обслуживания пассажиров внутрисоюзных авиалиний строится у нас в стране впервые.

Архитектурную композицию аэровокзала составляют четыре модуля и объединяющая их перронная посадочная галерея. Один из модулей предназначен для обслуживания пассажиров международных авиалиний, два модуля — для круглогодичного обслуживания пассажиров внутрисоюзных линий, в том числе и пассажиров, прибывающих по линии Интуриста. Четвертый модуль — сезонный, предназначен для использования только в летнее время, в период пиковых нагрузок. Все модули двухэтажные. Пристройки по торцам и вставки между модулями трехэтажные. В них размещаются помещения дополнительного обслуживания пассажиров — кафе, буфеты, а также служебные, вспомогательные комнаты.

Вылетающие пассажиры из зала вылета, находящегося на втором уровне вокзала, после регистрации и сдачи багажа проходят в зону спецдосмотра и далее в «стерильную зону». Находящаяся практически на третьем этаже галерея соединяется с самолетами стационарными пирсами-тоннелями и телескопическими трапами. Пассажиры проходят в самолет как бы по нисходящему пандусу.

Прилетевшие пассажиры выходят из самолета по телескопическому трапу и сразу же попадают в свой тоннель, изолированный от тоннеля вылета. Такая строгая изоляция пассажирских потоков впервые используется в нашей практике.

Новый комплекс рассчитан и на критические, сбойные ситуации: во внутренних озелененных двориках и под перронами галереи предусмотрены зоны упрощенного обслуживания.

В аэровокзальном комплексе намечено использовать новейшие средства механизации и автоматизации: автоматизированную систему управления технологическими процессами, телескопические трапы, автоматически открываемые двери, систему транспортеров с электронным управлением, систему визуальной информации с использованием телемониторов.

Для архитектурного и объемно-планировочного решения аэровокзального комплекса характерен ряд новаций. Практически все здание решено в металлокаркасе. Покрытие залов запроектовано из пространственных легких металлоконструкций. В качестве ограждения предусмотрены легкие стеновые панели типа «Сэндвич» и крупноразмерные стеклопакеты. Световое решение построено на контрастах: потолок — глубокого черного цвета, пол — белый. Конструкции ферм, открытые в интерьере, также белые.

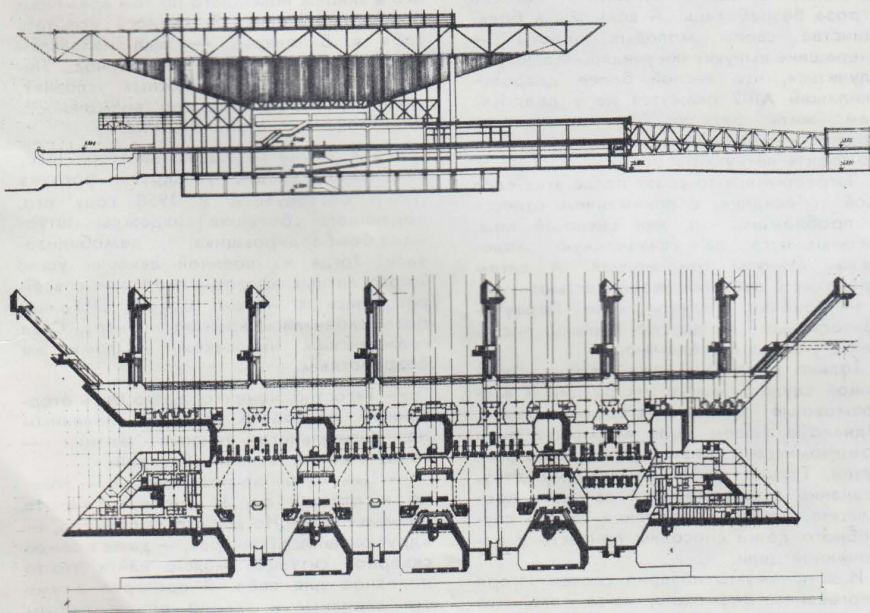
К сожалению, оснастить аэровокзальный комплекс современным технологическим оборудованием — целая проблема. Дело в том, что ряд оборудования отечественная промышленность серийно не производит, а заказывать его в индивидуальном порядке нецелесообразно. Речь идет прежде всего о стационарных телескопических трапах, системе визуальной информации с табло в виде телемониторов, управляемых компьютерами, электронных весах-транспортерах, автоматически открываемых раздвижных дверях и др.

Не лучшим образом обстоит дело и с отделочными материалами, алюминиевыми ограждающими конструкциями. Наша промышленность практически не выпускает их в необходимой по проекту технической номенклатуре. А те, что выпускаются, по эстетическим характеристикам не соответствуют современным требованиям.

Сейчас «Аэропроект» ведет переговоры с иностранными фирмами о сотрудничестве в строительстве аэровокзалов. Как, в каком виде будет осуществляться это сотрудничество? Будет ли это просто поставка необходимых материалов и оборудования или создание совместного предприятия, неизвестно. Сейчас ясно одно: выполнив все строительные работы своими силами, мы не сможем без помощи иностранных фирм на должном уровне провести отделочные работы, оснастить аэровокзал инженерным и технологическим оборудованием по последнему слову науки и техники. Пожалев на это средства, мы неминуемо утратим многие заложенные в проекте качественные характеристики нового аэровокзального комплекса. Ведь только увеличением пространственных объемов аэровокзала сегодня улучшения обслуживания пассажиров не добиться.

М. ПИСКОВ,
главный инженер ГПИИНИИ
«Аэропроект»,
кандидат архитектуры

ПОПЕРЕЧНЫЙ РАЗРЕЗ



А. ПРОШИН,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

6

ПИСАТЬ БИОГРАФИЮ НАБЕЛО...



Эту фразу Герой Социалистического Труда Игорь Сергеевич Гончаров повторил во время нашей беседы не один раз. И еще добавил: «Судьба не имеет, как кинолента, обратного хода. Ее не прокрутишь назад в надежде что-либо изменить, исправить, подчистить. Поэтому держать ее надо в крепких руках, и не она должна диктовать условия, а ты ей. Писать свою судьбу надо без черновиков — набело. Особенно летную судьбу...»

И мне вдруг вспомнилось, что лет двадцать назад, готовя выступление одного из ветеранов Аэрофлота, я услышал что-то подобное. «Есть мудрая пословица: береги честь смолоду! — напутствовал опытный пилот молодых. — Применительно к летной профессии это значит — с первого дня своей летной работы, независимо от должностного ранга, которого ты достиг, трудись так, чтобы иметь право сказать: все в норме, готов выполнить новое задание!»

Однако судьба судьбой, романтика романтикой, а в жизни, в летной работе есть еще будни со своими поворотами, неожиданностями, ухабами. И нередко все не так легко дается, как мечталось на курсантской скамье, как грезились в юности. Все чаще и чаще за последнее время приходят в редакцию письма, в которых одна и та же грустная нотка: «Когда нас выпускали из училищ, то, напутствуя, говорили,

что быть нам командирами больших кораблей, а вот прошло уже десять лет, а я так и летаю на Ан-2», — сокрушается один такой бывший романтик. А другой и вовсе бьет тревогу. «Над нами, летчиками сельскохозяйственной авиации, буквально нависла угроза безработицы. А ведь мы в большинстве своем молодые пилоты — вчерашние выпускники училищ. Может так случиться, что весной более двадцати экипажей Ан-2 окажутся не у дел. Как нам жить дальше, на что делать ставку — ведь все мы уже успели полюбить летную работу...»

Загрустил как-то сразу после этих слов мой собеседник, с пониманием отнесся к проблемам, что, как снежный ком, накатываются на авиационную молодежь. Минуты три молчал. А затем произнес с прежней уверенностью:

— Конечно, поучать легче. Переучивайтесь, мол, на другую технику, поступайте учиться в академию...

Только и на этом пути нередко препной служат разные инструкции и всевозможные администраторские рамки. Однако в нашем деле не может быть компромиссов, кривых дорог, обходных путей. Только любовь к летному делу, сознание ответственности за свою профессию, четкое выполнение своего служебного долга способны привести к намеченной цели.

И я почему-то поверил словам Игоря Сергеевича. Возможно, из-за того, что

знал об одном таком крутом повороте в его летной судьбе. Он действительно всегда понимал, чего хочет. С детства решил летать — и стал штурманом. Трудом и прилежанием добился, что в первый же год летной службы зачислили его в экипаж новейшего по тем временам бомбардировщика. Захотелось испытать себя в Заполярье — был направлен в один из северных гарнизонов. Летать приходилось в сложных условиях, зато получил прекрасную возможность для профессионального роста.

Все в жизни молодого авиатора шло, как нельзя, гладко. И вдруг... фортуна резко отвернулась. В 1958 году его, подающего большие надежды штурмана бомбардировщика, демобилизовали. Тогда из военной авиации ушло много летных кадров, некоторые совсем расстались с небом. Вот и у Гончарова окончилась военная карьера. Стал гражданским человеком, к тому же безработным.

— Тягостно, конечно, долго быть оторванным от своего дела, выключенным из нормального течения жизни, — говорю сочувственно собеседнику.

— Никому бы не позавидовал, — только и ответил он. И смолк, о чем-то размышляя. — Но вот что любопытно, — вдруг оживился Гончаров, — даже в самой скверной ситуации можно найти что-то полезное для себя. Я проиграл в уме все варианты и твердо решил любым

путем, но притулиться к авиации. И это удалось. Пошел работать бортоператором на аэрофотосъемку в Мячковское предприятие. Штурманские знания мои тогда никому не потребовались, своих штурманов хватало. Но и бортоператор — та же авиация.

— Пригодился ли военный опыт?

— Пригодился, — уверенно говорит Гончаров. — Ведь во время учебных полетов мы выполняли фотосъемку местности.

Два года Игорь Сергеевич занимался фотосъемкой с воздуха. Стал одним из высококвалифицированных бортоператоров. Он летал в составе экипажей самолетов-аэрофотосъемщиков, которые выполняли задания министерств геологии, сельского и лесного хозяйства, Управления Северного морского пути и других ведомств. Отснятые им материалы всегда высоко оценивались.

— И опять... — Гончаров развел руками, как бы извиняясь за то, что повторяется, — не подвела судьба. В Полярной авиации открылась вакансия на штурманскую должность. Добился зачисления, вернулся к любимой штурманской работе. А главное, о чем и мечтать не мог, получил отличнейших наставников. Меня вводили в строй такие прославленные мастера самолетовождения, как Валентин Иванович Аккуратов и Николай Михайлович Жуков. Их знает вся страна. Они были участниками папанин-

ской эпопеи. О чем еще можно было мечтать! От них, ветеранов Полярной авиации, думаю, передалась мне любовь к Северу.

Хотя Север, конечно, не мед! Он не терпит «аристократов», «маменькиных сынков». Ему нужны крепкие, надежные характеры. До сих пор помню историю, случившуюся близ острова Вилькицкого.

А было так. Ученые выяснили, что этот небольшой малоисследованный островок в Ледовитом океане нанесен на карту не совсем точно. «Поставить остров на место» — определить его точные координаты — надлежало гидрографическому судну «Иней». Утром «Иней» подошел к острову, и вдруг — западня: каменная седловина будто тисками сжала его. Все попытки высвободиться из объятий подводной скалы были безуспешными. Судно получило серьезные пробоины. Тридцать три человека оказались в смертельной опасности. Неожиданно разыгрался десятибалльный шторм, грозящий вдребезги разнести судно. На помощь «Инею» попытались подойти ледоколы «Седов», «Москва», «Шквал». Но безуспешно.

И тогда торопливо застучали телетайпы: «Самолетам и вертолетам ледовой разведки следовать в район бедствия. Оказать помощь продуктами, одеждой.» Ночью самолет Ли-2 и два вертолета Ми-4 взяли курс на близлежащий от «Инея» остров. Один вертолет пилотировал коммунист Ю. Добротворцев, дру-

гой — комсомолец А. Киселев. На земле они договорились, что лететь будут на дистанции видимости друг друга. Низкая облачность могла порой прижать их к самым вершинам волн, но вертолетчики сумели благополучно добраться до островка. А рано утром почти при «нулевой» видимости опытный полярный летчик Н. Харченко доставил на каменный клочок земли необходимое для вертолетов горючее.

Первым обнаружил «Иней» экипаж Ил-14 В. Большакова. Он с трудом вышел к месту аварии и увидел лежащее на боку судно. Находившиеся на самолете полярники начали снимать с себя куртки, ушанки, перчатки, собрали провизию, сигареты — все это, тщательно упакованное, полетело вниз. Вертолетчикам же предстояло выполнить самую ответственную часть задания — снять людей с борта корабля. Но как это сделать? Ветер с бешеной силой трепал судно. Штормтрап в таких условиях применять было нельзя. И тогда в экипаже Ю. Добротворцева родилась идея

7

Белое безмолвие Антарктиды разбудили люди. Первым открыл крылатую вахту на шестом континенте ветеран неба — Ан-2.

Фото А. ГРИДНЕВА.



привязать к веревочному канату обычной морской якорь. Вначале вертолетчики решили показать терпящим бедствие, как нужно держаться на якоре.

Но показательный полет чуть не закончился трагически для бортмеханика комсомольца Коровина: веревка не выдержала нагрузки, и он упал в ледяную воду. Проявив мужество, выдержку, хладнокровие, он выбрался на берег. Переоделся, согрелся и вновь включился в работу по спасению. Люди по одному садились на якорь, и вертолет над бушующими волнами переносил их на остров. Такая операция была единственной в истории авиации и морского флота.

На острове для спасенных была приготовлена теплая одежда, горел большой костер. Вся работа длилась около девяти часов. Затем доставили всех спасенных на соседний остров, откуда они были направлены на Большую землю... За мужество, отвагу и находчивость, проявленные при спасении экипажа «Инея», авиаторов удостоили высоких наград Родины.

— Да, работать на Крайнем Севере непросто, — как бы подытожил свой рассказ об «Инее» Игорь Сергеевич. — Случается, что в полете ты сам себе и летчик, и диспетчер, и даже... метеоролог. Сегодня уходить в рейс с геологами, а завтра новый приказ — лететь в тундру на подсте оленей. На дальней метеостанции кто-то заболел, вылетай с врачами на помощь... При этом все время помни, что Арктика осталась такой же коварной, как и много веков назад. Она не прощает ни одной оплошности человеку, если он придет к ней без знаний, опыта, поддержки товарищей.

Игорь Сергеевич Гончаров — участник нескольких высокоширотных экспедиций. И в каждой из них трудился с полной отдачей, сполна используя свой опыт, свои штурманские знания. Но и проверенные жизнью навыки, мастерство, четкое соблюдение летных законов не всегда застраховывали от сюрпризов Арктики. То снежный заряд чисто лишает экипаж видимости, то порывистый ветер норовит изорвать в клочья тяжелую машину. А то вдруг земная, точнее — ледяная твердь, разверзается под ногами. Трещина, как черная змея, в считанные секунды может перечеркнуть льдину. Игорь Сергеевич вспоминает случай, когда их экипаж, двигаясь гуськом от палатки к стоявшему недалеко вертолету, неожиданно был разделен на две изолированные группы. И образовавшуюся внезапно трещину уже не перепрыгнешь. Пришлось одной половине экипажа запускать двигатели и перелетать через быстро расширяющуюся трещину за остальными. Разумеется, подобные сюрпризы не так часты. И тем не менее практически в каждой экспедиции возникает экстремальная ситуация, требующая от авиаторов мужества, находчивости, высокого профессионализма.

Остался в памяти И. Гончарова год, прожитый на дрейфующей льдине в составе коллектива СП-13. Экипаж вертолета Ми-4, базировавшегося на станции, возглавлял опытный полярный летчик Юрий Иванович Кручинин. С ним работали бортмеханик Евгений Михайлович Славнов, бортрадист Юрий Николаевич Князев. А штурманом был Гончаров. Коллектив оказался на редкость сплоченным и работоспособным. В тот период

усилилось внимание практиков и отраслевой науки к проблеме психологической совместимости членов экипажа. Ведь все современные самолеты и вертолеты требуют только коллективной работы. Именно отсутствие в экипаже подстраховки, взаимоконтроля, чувства солидарности приводило нередко к предосылкам к летным происшествиям. В условиях Арктики с первых же полетов экипаж экзаменуется на «прочность и герметичность». Плохо, если в этих условиях каждый станет «дуть в свою дуду» и полагаться только на командира. Пилоты, штурман, бортмеханик, радист должны в совершенстве знать, что входит в круг обязанностей товарищей по экипажу и, при случае, подстраховать друг друга. С этой точки зрения работа экипажа, в котором летал И. Гончаров, была признана образцовой, их опыт изучался во многих коллективах вертолетчиков.

Накануне нашей встречи И. Гончаров вернулся из командировки в Тюменскую область. Участвовал в проверке экипажей вертолетов, обслуживающих вахты нефтедобытчиков в районе Ямала.

С нескрываемой грустинкой говорил Игорь Сергеевич о трудностях, которые мешают дальнейшему расширению объемов и видов авиационных работ в Арктике и на Крайнем Севере. Не секрет, что в настоящее время здесь используется парк самолетов и вертолетов, выпускавшихся еще в шестидесятых годах. После прекращения эксплуатации самолетов Ли-2 и Ил-14, вертолетов Ми-4 соответствующей замены авиаторы-полярники так и не получили. Недопустимо затянулось создание самолетов для выполнения съёмочных полетов, ледовой разведки. Плохо «приживаются» в полярных широтах прошедшие эксплуатационные испытания вертолеты Ми-26 и Ка-32, на которые полярники возлагают самые большие надежды.

У великого русского критика В. Г. Белинского есть интересное рассуждение о значимости человеческой личности. «У всякого человека, — считал Виссарион Григорьевич, — есть своя история, а в истории свои критические моменты, и о человеке можно безошибочно судить только смотря по тому, как он действовал и каким являлся в эти моменты, когда на весах судьбы лежала и его жизнь, и честь, и счастье...»

Думается, этот подход к оценке человеческого достоинства не утратил своего значения и сегодня. Крупная личность одинаково решительно и определенно проявляется и в большом, и в малом. Именно так проявил себя Игорь Сергеевич Гончаров в суровой Антарктиде — в краю, где никогда не услышишь шелеста дождя, где студеные стоковые ветры сбивают с ног, где погода меняется так мгновенно, что, не зная ее характера, обязательно попадешь в беду.

Гончаров летал в Антарктиде штурманом Ан-2. Экипаж возглавлял В. Ерохов, бортмехаником был А. Батынков, бортрадистом — В. Соловьев. Налетали они тогда сотни часов, совершили сотни посадок на припайный лед и шельфовые ледники. Побывали в самых разных уголках ледяного континента. А однажды получили задание перелететь из Мирного на станцию Молодежную, которая долгое время была в нерабочем состоянии. Перелет в условиях сильных ветров и отсутствия ориентиров был не из легких.

Но полярный опыт авиаторов пригодился, огромное расстояние было преодолено, нигде не сблизив с курса. Через десять дней над станцией Молодежной взвился красный стяг Родины. А пока не была установлена мачта, станционная радиостанция не могла обеспечить связь с Мирным. Поэтому дважды в сутки, в любую погоду Ан-2 поднимался в небо и с помощью выпускной бортовой антенны шли переговоры с основной антарктической базой.

Богата биография Игоря Сергеевича и событиями, связанными с полетами за рубеж. В течение многих месяцев экипажи наших самолетов и вертолетов в соответствии с международными соглашениями помогали специалистам ряда африканских стран в разведке недр, проведении картографирования территории. Жаркими были дни авиаторов, жаркими в прямом и переносном смысле. Но все задания были выполнены с оценкой «отлично».

...Да, не думал Игорь Сергеевич, что судьба учинит ему еще один суровый экзамен. Экзамен вне неба, всего в полчаса езды от родного Мячкова — на обычной автобусной остановке. Было это два года назад. Заметив, что группа подгулявших молодчиков стала приставать к пожилому человеку, ожидавшему на остановке автобуса, Игорь Сергеевич, не в пример другим, находившимся рядом, вступился за человека. И тем самым «вызвал огонь на себя». Он не раздумывал ни секунды о том, опасно ли вступать в борьбу одному с группой хулиганов. Смело вмешался, иначе поступить не мог. Хулиганов, конечно, задержали, некоторые из них предстали перед судом. Но и Игорь Сергеевич пострадал: один из молодчиков нанес ему сзади сильный удар. В результате авиатор с тяжелой травмой оказался на больничной койке.

Кое-кто скажет: банальный случай. Стоило ли о нем вспоминать? Стоило, и вот почему. На той злославленной остановке свидетелями разыгравшейся сцены были многие. Но все предпочли не вмешиваться. Кто-то не успел сообразить, а кто-то и просто смалодушничал. Но Гончаров среагировал сразу. По-другому он поступить не мог. Иначе мучался бы за свое молодое все оставшуюся жизнь.

— Как видите, дважды судьба заставила меня ломать голову над вопросом: что же дальше? — задумчиво говорит Игорь Сергеевич. — Первый раз в связи с вынужденным уходом из военной авиации. Второй, когда оказался госпитализированным почти на полтора года из-за травмы. Я долго был лежачим больным. Что оставалось делать? Лежать и думать. А думы были тяжелые. Но заставил себя победить недуг. Да и товарищи поддержали, не дали раскиснуть, помогли всем, чем могли. И я вернулся в родное небо.

Последние годы И. Гончаров много сил отдает подготовке молодых штурманов. Знание тонкостей своей профессии, чуткость и отзывчивость снискали Игорю Сергеевичу добрую славу, многие его ученики стали известными в отрасли авиационными специалистами.

Так что продолжить славную эстафету ветерана Аэрфлота есть кому.

а/п Мячкова.

Знакомьтесь: Геннадий Вадимович Провалов, летчик-испытатель ГосНИИ ГА, пилот первого класса, заслуженный работник транспорта РСФСР. В гражданской авиации более тридцати лет. Из них ровно два десятилетия на летно-испытательной работе. Испытывал вертолеты Ми-2, Ми-6, Ми-8, Ми-10К, Ка-18, Ка-26, Ка-32... Участвовал в разработке рекомендаций по их применению в народном хозяйстве, безопасности полетов, обучал пилотов Аэрофлота при освоении различных видов авиационных работ.

Начав рассказ о Провалове, очень хотел уйти от привычного штампа: он с детства мечтал о небе. Но могло ли быть иначе, если другом их семьи был сам Валерий Павлович Чкалов. Об этом свидетельствует портрет великого летчика с теплой дарственной надписью. Дед Геннадия Вадимовича, строитель по профессии, многие годы дружил с отцом Чкалова. Трогательная дружба стариков передалась сыновьям. С тех пор ореол легендарного пилота как бы витает в их доме. Романтика неба, романтика полетов, идущая от Чкалова, и впрямь сделала семью Проваловых крылатой. Летную династию продолжил и сын Геннадия Вадимовича, Максим, ныне командир самолета Л-410.

— А что, испытательная работа — тоже от Чкалова? — поинтересовался я у Провалова во время нашей встречи в Мурманске.

— Нет, сработала чистая случайность, — ответил он. — В 1969 году я переучился на вертолет Ка-26. Всего несколько человек первыми в Аэрофлоте освоили эту машину. В ГосНИИ ГА полным ходом шли испытания нового вертолета, а пилотов не хватало. Вот и прикомандировали меня на несколько полетов. Помнится, в Печоре проверяли мы противообледенительную систему Ка-26 при полетах в облаках. В обычных полетах этого не разрешали. А здесь: найдем наиболее перспективный слой облачности, наберем на машину 20—30 миллиметров льда, затем включаем противообледенительную систему. Лед частично скалывается с лопасти, появляется вибрация. Выйдя из облаков, готовимся выполнить посадку с подбором площадки с воздуха. Выключаешь двигатель, останавливаешь несущие винты и фотографируешь... По снимкам ученые-специалисты определили, насколько эффективна противообледенительная система.

— Простите, Геннадий Вадимович, не слишком уж все просто? А где же тот риск испытателя, где те мгновения, за которые, случается, нужно принять единственно верное решение?

— Ну, так уж и риск, — улыбается Провалов. — Напряжение, повышенное внимание, сосредоточенность — пожалуй, да. Испытатель должен уметь мгновенно реагировать как на изменения внешней обстановки, так и на поведение машины. Он должен чувствовать вертолет нутром, слиться с ним. Вот и тогда, в условиях обледенения, набрали мы 600 метров и попали в такую обстановку, что машина стала тяжелой, сработала аварийная сигнализация. Надо было принимать экстренные меры. Это лишний раз свидетельствовало о том, что простые полеты не бывает. В испытаниях же тем более нельзя ни на секунду расслабляться... После выполнения этой работы были даны конкретные рекомендации, как пользоваться противообледенительной системой, в Руководстве по летной эксплуатации появились новые положения на этот счет.

Во время той нашей встречи в Мурманске Провалов испытывал вертолет Ка-32 в нескольких его модификациях (с индексом «С» и «Т»). То был десятилетний вертолет Аэрофлота, что проходил через его руки. А вернее, через сердце и душу пилота-испытателя. Полярники, авиаторы возлагают большие надежды на этот вертолет. Ведь

Ка-32 — практически всепогодная машина, оснащенная автоматическим пилотажным комплексом, современным бортовым локатором... Образно говоря, если человек в совершенстве владеет техникой пилотирования, то можно смело половину полета передать автоматике. Установленное на Ка-32 навигационное оборудование позволяет осуществлять полет по выбранному маршруту в любых метеорологических условиях. Способность зависать в автоматическом режиме — также очень важное условие при



УЧИТ ЛЕТАТЬ ВЕРТОЛЕТЫ

9

обслуживании как морских судов, так и буровых установок в открытом море. При проведении ледовой разведки гидрологам отныне не потребуется линейка для расчетов — все это выполнит аппаратура, установленная на борту вертолета.

Этой новой машине Провалов отдал несколько лет. Она его боль, его радость. Хотя за двадцать лет испытательной работы было всякое. Взять, к примеру, полеты в горах Кавказа — на альпийские луга, на Эльбрус.

— Сейчас бы я не решился без разведки, без точных расчетов садиться на новом вертолете, скажем, на высоте три тысячи метров — не стал бы рисковать, не взвесил все «за» и «против». Во всяком случае тщательно подготовился бы к такому эксперименту. А тогда молодой был, торопился закрыть программу испытаний. Чтобы облегчить вертолет, высадил ведущего инженера, выбросил парашюты, аккумуляторы. Рассчитал для полета минимум топлива. Тем не менее посадка получилась тяжелой, трудной. Я сам записывал режимы, включал контрольно-записывающую аппаратуру. То была посадка на одном самолубии. Уже на двух с половиной тысячах было ясно, что машина подошла к своему пределу. Конечно, если немножко остудить двигатели, после чего они лучше тянут, подкрутить винты, потом броском «кинуть» вертолет в пропасть, набрать скорость... Но все это нельзя рекомендовать для практических полетов. В Руководство по летной эксплуатации должны войти только реальные, безопасные рекомендации.

Можно многое рассказать о специфике работы испытателя вертолетов, о тех многочисленных работах, которые выполнял Провалов. Но мне хотелось услышать от самого Геннадия Вадимовича, что самое сложное в вертолетном деле?

— Трудно что-либо выделить, — говорит он. — Хотя, наверно, авторотация. В Кременчуге на вертолетах Ми-2, Ми-6, Ми-8 мы сделали на каждом вертолете по 175 посадок с отказом двигателя. Львиная доля посадок, конечно, выпала на долю аса по авторотации — Валентина Андреева. Считаю его своим учителем. Задача перед нами стояла такая: обучить пилотов-инструкторов посадкам на авторотации, чтобы они пере-

дали свой опыт в эксплуатационных подразделениях.

Как выполняется авторотация? На определенном этапе полета я умышленно выключаю двигатели, и вертолет садится в режиме самовращения несущего винта. Посадка на авторотации происходит у Ми-2 в течение восьми секунд, у Ми-8 — двенадцати и у Ми-6 — 14 секунд. Самое главное — надо за это время все выполнить четко, точно, безошибочно. Признаться, что эти экстремальные ситуации выдерживает далеко не каждый, даже имея по десять-двенадцать тысяч часов полета. Необходимы высокое самообладание, выдержка, умение владеть собой (соответственно чувствовать машину), чтобы справиться с авторотацией.

— Конечно, в задачу испытателя входит испытание машин на разных видах работ, — продолжал свой рассказ Провалов. — К примеру, мы проводили монтаж на Ми-10К, разгружали на Ми-8 и Ка-32 суда, выполняли пожарные работы (на том же Ка-32) на высоких зданиях в Москве... Всего не перечислишь. И, естественно, что мы обязательно «вписываем» рекомендации в Руководство. То есть, испытав машину, гарантируем безопасность в том или ином режиме полетов. Вот такой пример: в Руководстве не была предусмотрена ситуация, когда у Ми-8 случается отказ путевого управления. Мне довелось провести эту работу, она стала темой моего диплома в Академии гражданской авиации... Конечно, первыми поднимают в небо машину летчики-испытатели Министерства авиационной промышленности. Они дают самолету или вертолету путевку в небо, приводят к нормам общие характеристики, общие ограничения... Мы же, летчики-испытатели ГосНИИ ГА, занимаемся главным образом расширением границ применения авиационной техники в народном хозяйстве, вырабатываем рекомендации на этот счет. Так было двадцать лет назад с вертолетом Ка-26, так происходит сейчас с вертолетами Ка-32 и В-3. А вообще-то много лет мечтаю полетать на вертолете, на котором еще никто не летал.

А. СТЕПНОВ,
журналист

to the Readers of the Civil Aviation Journal
 It is my great pleasure to visit the USSR and its great aviation, Aeroflot, and my good friend to medical director, Dr Vladimir Tokarev, and to learn of the many accomplishments in civil aviation that are rapidly occurring. I wish all the best to all readers of this journal and all Soviet citizens for a great future together with the entire world - and I know you agree that civil aviation plays a key role in this future!
 Stanley R. Molter MD

Читателям журнала «Гражданская авиация»!
 Для меня величайшее удовольствие посетить СССР, познакомиться с его крупной авиакомпанией «Аэрофлот» и встретить хорошего друга в лице его медицинского ди-

10 ректора доктора Владимира Токарева, а также узнать о многих достижениях в гражданской авиации, которые так быстро происходят.

Я желаю самого наилучшего всем читателям журнала, а советским гражданам — прекрасного будущего вместе со всеми людьми мира, и я знаю, вы согласитесь, что значительную роль в этом будущем играет гражданская авиация.

Стэнли Р. Молер.

ЧЕЛОВЕК за ШТУРВАЛОМ

В нашей стране побывал специалист в области авиационной и космической медицины, профессор университета имени братьев Райт Стэнли Молер, в прошлом директор Института авиационной медицины и медицинского департамента федеральной авиационной администрации США. Редакция организовала встречу с американским гостем. Он любезно согласился ответить на вопросы. В беседе принял участие начальник Медико-санитарного управления Министерства гражданской авиации, заслуженный врач РСФСР Владимир Федорович Токарев.

Редакция: Профессор Молер, как вы оцениваете роль и место человеческого фактора в гражданской авиации?

С. Молер: Под термином «человеческий фактор» принято понимать аспекты, непосредственно связанные с деятельностью экипажа, как бы противопоставляя их факторам технического порядка (надежность конструкции и т. п.). В человеческом факторе я бы выделил несколько слагаемых: физиологическое состояние пилота, медицинские характеристики его организма, интеллектуальные особенности, влияющие на сложный процесс взаимодействия с машиной.

Если выстроить цепь блоков, в них следует «уложить» и чисто медицинские данные, и работоспособность, и личностные особенности, например, вероятность ошибки пилота в принятии решения, считывании показаний приборов, непосредственно в управлении самолетом. Каждый из блоков прямо или косвенно влияет на безопасность полетов.

На мой взгляд, на первом месте в системе «человек—машина» стоит именно человек. Во всяком случае, около 80 процентов авиационных происшествий в США предопределяет человек, а не техника.



С. МОЛЕР

Редакция: А какова роль авиационной медицины в снижении этой тревожной статистики?

С. Молер: Прежде всего, ее задача — правильно оценивать состояние здоровья авиатора, а также помогать поддерживать ему свои физические кондиции. Специалисты-медики должны давать пилотам рекомендации и помогать их реализовать — как разумно сочетать труд и отдых, избегать вредных привычек либо избавляться от них, одним словом, нацеливать на здоровый образ жизни. У нас, к примеру, есть программа борьбы с употреблением алкоголя и курением. Как показали проводимые в течение 15 лет обследования, в последнее время удалось добиться заметного снижения числа лиц, употребляющих алкоголь и никотин, — с 50 до 15 процентов. На особую заметку мы берем летчиков, у которых обнаружены предрасположенность к сердечно-сосудистым заболеваниям и даже ранние степени этих заболеваний. Благодаря медицинским рекомендациям (активный двигательный режим, снижение потребления жира в пище и т. п.) удается добиться положительных результатов.

До сих пор мы говорили о пилотах. Но в гражданской авиации есть еще категория работников, для которых физическое состояние столь же немаловажно, — диспетчеры УВД. Причем они, как правило, находятся в состоянии заметного стресса: интенсивность полетов постоянно растет. Замечу, что наши администраторы службы УВД не всегда полностью отдают себе отчет, насколько велика нагрузка на авиадиспетчера. Итоги известны: растет число опасных сближений самолетов в воздухе, иногда случаются и столкновения. Не секрет, что, пытаясь снять стресс, диспетчеры порой прибегают к алкоголю. Кстати, именно стресс провоцирует многие заболевания. В 1980 году произошел, можно сказать, взрыв: авиадиспетчеры США объявили забастовку. Не буду здесь комментировать действия властей, об этом говорилось и писалось достаточно, напомним

лишь, что из 17 тысяч диспетчеров рабочие места покинуло около 12 тысяч. Правительство вынуждено было перевести на гражданские линии военных диспетчеров, а также пригласить на работу ветеранов. Тогда было высказано требование: улучшить систему радиосвязи, информации, оснастить службу УВД самыми современными вычислительными средствами.

Выполнение этих требований позволило улучшить и облегчить работу диспетчеров. Это конкретный случай, когда можно сказать, что влияние человеческого фактора на безопасность полетов было учтено.

Редакция: Очевидно, с решением проблем человеческого фактора связано профессиональное долголетие авиаработника. Интересно, сколько лет в среднем составляет трудовой стаж пилотов и диспетчеров УВД в США? Какие факторы учитываются при решении вопроса о возможности продолжать работу?

С. Молер: Вообще, по действующим правилам, летная работа пилота должна завершаться в 60 лет. Но он может перейти на должность бортинженера и летать до семидесяти. Лично я считаю, что и 70 лет — не предел. Да и статистика говорит: более 90 процентов пилотов по своим физическим кондициям годны к летной работе вплоть до 60 лет, в США — это 50—60 тысяч человек. Можно с уверенностью сказать, что если человек вынужден оставить летную работу, причина — серьезное заболевание или травма, а отнюдь не возрастные факторы. Я говорю о пилотах США.

У нас сильно развита «малая авиация», в том числе частное владение воздушными судами. На личных малых самолетах можно летать вообще без ограничения возраста. Иногда пилоты гражданской авиации, достигшие возрастного предела, переходят в частные фирмы и продолжают летать. Насколько я знаю, на собственных самолетах летают несколько 90-летних, существует даже ассоциация 80-летних пилотов, члены ее, кстати, очень гордятся принадлежностью к ней.

Редакция: Видимо, надо еще раз подчеркнуть, что полет на собственном самолете и работа в качестве пилота гражданской авиации, с учетом безопасности сотен пассажиров — разные вещи. Не так ли?

В. Ф. Токарев: Конечно. Мои американские коллеги часто шутят, что летать может любой человек в любом возрасте. Существует только одно непреодолимое препятствие, если нет... головы.

С. Молер: Шутки шутками, но очевидно, что действительно препятствием может служить только наличие серьезного заболевания, ухудшающего общее состояние и нарушающего профессиональные качества. Возможность летать можно четко определить — уровнем тренированности, здоровьем и физическим состоянием, накопленным опытом. Кстати, об опыте: именно он помогает верно оценивать ситуацию, принимать оптимальные решения. На группу старших, обладающих большим стажем, летчиков в целом авиационных происшествий приходится меньше.

В. Ф. Токарев: Профессор и сам летает на легком самолете.

Редакция: Интересно, какой у вас налет?
С. Молер: 2,6 тысячи часов. Кроме того, что я имею сертификат пилота,

у меня еще удостоверение пилота-инструктора тренажера и бортрадиста.

Редакция: А были ли в вашей летной практике нештатные ситуации?

С. Молер: Дважды. Однажды в полете заглох мотор. А в другой раз при взлете я едва не столкнулся с самолетом, заходившим на посадку. В той предпосылке ошибся мой коллега, но и я должен был быть более внимательным. Впрочем, раз я сегодня здесь, из обеих ситуаций удалось найти выход!

Редакция: Вот вы, профессор, упомянули ошибку летчика. Действительно, она, как принято считать, основная причина авиационных происшествий. Согласны ли вы — администратор, авиационный медик, пилот — с такой постановкой вопроса?



В. Ф. ТОКАРЕВ

С. Молер: Да, такое мнение преобладает. Но ведь происшествие может возникнуть и из-за ошибок конструктора или производителя самолета, либо в силу обстоятельств, не зависящих от пилота или экипажа, например, чрезмерно напряженного графика воздушного движения. Тогда ошибка пилота — следствие, а не причина. Администрация должна делать свое дело: составлять оптимальный график полетов, продумать четкую систему организации труда специалистов. А вот конструктор, помимо всего прочего, обязан учитывать соображения эргономики — чтобы пилоту было легко и удобно пилотировать.

Редакция: Но на пилота воздействуют и условия полета?

С. Молер: Согласен. Например, неблагоприятны полеты ночью, они более «стрессовые». Вдобавок качество дневного сна намного хуже, по сравнению с нормальным, ночным. Это особенно сказывается на пилотах-международниках.

Редакция: Пилоты-международники, как вы их назвали, находятся в воздухе долгое время. Не приводит ли полет в автоматическом режиме к некоторого рода «выключению» человека из активного состояния?

С. Молер: Вы правы. Степень готовности летчика в длительном полете снижается. Если только они сами не проявляют инициативы. Я знаю пилотов, которые специально переходят на управление вручную, чтобы поддерживать состояние готовности. Идеально, когда человек и машина постоянно осуществляют, скажем так, «перекрестную проверку».

Кстати, этими вопросами в США занимается крупный специалист доктор Лобер. Тема его работ — способы повышения координации действий экипажа. Доктор Лобер — один из пяти руководителей национальной ассоциации, обеспечивающей безопасность полетов в США. Ассоциация разрабатывает программу тренировок пилотов с целью предотвращения авиационных происшествий.

Редакция: Коль скоро экипаж коллективно управляет воздушным судном, видимо, важна психологическая совместимость его членов. Как подбирать экипаж — по индивидуальным чертам характера, по возрасту, по привычкам, по здоровью?

С. Молер: Все это имеет значение, все важно. Но главное — умение работать сообща, находить общий язык. И еще — иметь очень глубокое чувство ответственности.

Редакция: Подводя итоги нашей беседы, мы бы хотели услышать формулировку главных направлений деятельности авиационной медицины.

В. Ф. Токарев: Очень уместный вопрос. Именно профессору Молеру поручено выступить на международном конгрессе по космической и авиационной медицине с главным докладом «Авиакосмическая медицина в 2000 году».

С. Молер: Попробую резюмировать. Важно понять, как функционирует человек в симбиозе с машиной, точнее, как действует его мозг, как реализуется принятое решение. Как улучшить организацию управления, как спроектировать кабину самолета, чтобы все, что окружает пилота, что он использует в полете, максимально соответствовало возможностям и особенностям его мозга. Далее. Необходимо более раннее обнаружение снижения профессиональных способностей летчика. В реализации этой задачи очень важны различные тренажеры. Надо выявить начинающееся заболевание в самой ранней стадии и иметь эффективные методы коррекции состояния здоровья. Ну, и, очевидно, следует выработать четкие рекомендации по достижению психологической совместимости пилотов в экипаже.

Редакция: Профессор Молер, мы благодарим вас за интересную беседу. Что бы вы пожелали читателям нашего журнала?

С. Молер: Я счастлив побывать в Советском Союзе, познакомиться с деятельностью Аэрофлота, узнать о достижениях гражданской авиации в вашей стране, увидеться с моим другом, доктором Токаревым. Желая всего самого доброго читателям журнала и всем советским людям, великого будущего вместе со всем миром. Согласитесь, что гражданская авиация играет в достижении этой цели большую роль!

Беседу подготовил к печати
И. ТРИФТОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации».



ЛЕНИНСКОМУ КОМСОМОЛУ 50 ЛЕТ

ГРАЖДАНСКАЯ
АВИАЦИЯ



ГРАЖДАНСКАЯ
АВИАЦИЯ



ГРАЖДАНСКАЯ
АВИАЦИЯ

ВИКТОР МИХАЙЛОВИЧ ФИРСОВ. Окончил Троицкое авиационно-техническое училище. Возглавлял лучшую в аэропорту Кольцово комсомольско-молодежную бригаду авиатехников. Был в числе тех, кого по праву называют лидерами молодежи. О сатирических «молниях», которые он выпускал с «прожектористами», ветераны авиапредприятия помнят до сих пор. Исполнял обязанности помощника начальника политотдела Уральского управления по работе с комсомольцами и молодежью. Семь лет работал председателем профсоюзного комитета авиаотряда. В настоящее время начальник отдела материально-технического снабжения свердловского аэропорта Уктус.

ВАЛЕНТИН АЛЕКСЕЕВИЧ РОМАНОВ. Выпускник Рижского института инженеров гражданской авиации. В 1968 году по распределению прибыл в Псковский авиаотряд. Проработал здесь в авиационно-технической базе пять лет. Проявил себя с наилучшей стороны. Затем освоил профессию бортинженера. Сейчас летает на самолете Ил-86 в ленинградском аэропорту Пулково.

СЕРГЕЙ ПАВЛОВИЧ СЕДОВ. В его профессиональной судьбе неожиданностей мало. За плечами Краснокутское летное училище. С 1971 года летал на Ан-2 в Нукусе. Переучился на самолет Як-40. Работал вторым пилотом, командиром, затем пилотом-инструктором. Два года назад стал вторым пилотом самолета Ту-154 Ташкентского авиапредприятия.

Главное событие последних лет вашей жизни!

В. ФИРСОВ:

— Конечно, прежде всего перестройка. Она очень сложна: слишком много появилось нового, непривычного. Нам сегодня легче дышится, а вот работается труднее — неизмеримо выросла ответственность за все происходящее вокруг. Не могу не сказать и о своем, совсем «личном», событии. В сорок пять лет я получил диплом о высшем образовании. Трудно было в моем возрасте сидеть на одной студенческой скамье с теми, кому годился в отцы. Но стремление к самосовершенствованию, стремление расширить свой кругозор оказалось сильнее возрастной стеснительности. И я рад этому.

В. РОМАНОВ:

— Я стал бортинженером, и эти десять лет отданы любимому делу.

С. СЕДОВ:

— Начало перемен в жизни страны. В Узбекистане они заметны особенно, хотя последствия застойного периода, рашидовщины не забудутся долго.

Помню, десять лет назад мы, делегаты съезда комсомола, участвовали в агитперелете по хлопкосеющим хозяйствам республики. Прилетаем на хлопковую плантацию. Со всех сторон подтягивается народ. Для колхозников песни поем, танцуем, а им не до веселья: слишком тяжел труд хлопкороба. К сожалению, сдвиг к лучшему тут и сегодня не видно. По-прежнему машины не справляются с уборкой, и приходится работать вручную. Постоянно отрываются от работы и учебы тысячи горожан. У нас в отряде по

Анкету
провела
Н. ЯЧМЕННИКОВА.

СУДЬБЫ

Уважаемые товарищи! В этом номере журнала мы открываем новый раздел — «Судьбы». Назван он так потому, что главным предметом нашего разговора будут именно человеческие судьбы. Судьбы работников Аэрофлота.

Складываются они по-разному. Кто-то прочно занял свое место в жизни и уверенно поднимается вверх по ступенькам профессиональной и служебной лестницы. Кто-то еще только идет к намеченной цели. А у кого-то все наперекосяк: или сам реализовал свои способности не так, как хотел, или от него ждали слишком много. Результат один — разочарование. Есть и такие, кто, испугавшись трудностей, решил сменить авиационную профессию на менее хлопотную и ответственную. Словом, сколько людей, столько и судеб. И при всем многообразии и непохожести они — судьба Аэрофлота, его общее собирательное лицо.

Итак, с кого начать! — задались вопросом в редакции. И решили: конечно же, с героев наших публикаций. Вспомнили, к примеру, что двадцать лет назад в журнале появились снимки очень симпатичных ребят — бригадира авиатехников, победителя социалистического соревнования в честь 50-летия ВЛКСМ Виктора Фирсова и отличника учебы, студента Рижского института инженеров гражданской авиации Валентина Романова. А в 1978 году читатели «Гражданской авиации» познакомились с делегатом XVIII съезда комсомола, командиром самолета Як-40 Сергеем Седовым. Как сложилась дальнейшая судьба молодых авиаторов! Где и как они теперь трудятся! Довольны ли собой и делом, которым занимаются!

Наши корреспонденты разыскали всех троих и попросили ответить на анкету журнала. Но прежде коротко представим каждого из них.

осени на хлопок выезжают целыми службами, в том числе и пилоты. Не могу назвать это нормальным явлением.

Что вы считаете своей заслугой за эти годы!

В. ФИРСОВ:

— Развитие материально-технической базы нового аэропорта Уктус. Его первая очередь была введена в эксплуатацию чуть более трех лет назад, меня как раз только назначили сюда. А что такое первая очередь? Есть аэровокзал, гостиница, здание АТБ. Но еще нет ангаров, складов, различных бытовых помещений. За сравнительно короткое время мы все это построили, причем в основном хозспособом. Отрадно, что мне приходится выступать не только в роли «чистого» снабженца — выбивать и доставать необходимое. Без технической смекалки, творческого подхода не обойтись. Например, сдали строители грузовой склад — одна коробка. Как лучше ее «начинить»? Поездил по другим аэропортам, посмотрел, как там, оптимальное взял на заметку. А уж дома разработал чертежи двухэтажных стеллажей, которые позволяют использовать площадь с наибольшей пользой.

В. РОМАНОВ:

— То, что у меня растут хорошие дети.

С. СЕДОВ:

— В самых трудных ситуациях я не плыл по течению, не отходил от своих принципов. Конкретнее? Однажды я должен был выступать на пленуме обкома комсомола. Попросили меня тезисы предварительно набросать. Наброесал. А их перед заседанием просмотрели да почеркали так, что места живого не осталось: дескать, слишком много критики — не нужно. «Ничего, — успокоил меня секретарь обкома, — скажешь то-то и то-то», «Выступать вообще не буду», — отрезал я. Скандал был грандиозный, но на трибуну я так и не вышел.

Что дало вам ваше учебное заведение!

В. ФИРСОВ:

— Теорию давали очень хорошо, а вот с практикой дело обстояло хуже. Изучали мы составные части самолетов. Пришли в учебную АТБ, стали снимать цилиндры, а снимать нечего: кто-то за нас уже постарался. О каком уж тут приобретении рабочей сноровки можно говорить. Месячная преддипломная практика навыков тоже особенно не прибавила. Словом, на производстве рядом с техниками, у которых подчас даже среднего образования не было, мы поначалу выглядели довольно бледно. Знаю, мало что изменилось в авиационно-технических училищах и теперь. По-прежнему производственное обучение хромает на обе ноги.

В. РОМАНОВ:

— Если честно, пожалуй, лишь представление об авиации. Слишком много теории. На производстве же мы оказались младенцами. Только в авиационно-технической базе я понял, что значит для человека его учитель. Всегда помню Максимова, начальника нашей АТБ. Именно он научил главному — мыслить.

С. СЕДОВ:

— Мы начинаем летать вторыми пилотами самолетов Ан-2. В училище же упор делается на нашу подготовку командирами, и в учебных полетах мы занимаем левое, командирское кресло. Это, на мой взгляд, первый минус, который психологически всегда действует на вчерашнего курсанта. Кроме того, в училище нас практически совершенно не знакомят с обязанностями вторых пилотов. Считается: что нужно — узнаем в отрядах. Узнать-то узнали, но плохо, что было это уже в процессе работы.

Твердо убежден: учебные заведения должны выпускать летчиков только с высшим образованием. Техника сейчас сложная. На переучивание летного состава тратятся огромные средства, но инженерная подготовка многих командиров оставляет желать лучшего.

Талант авиатора — что это такое!

В. ФИРСОВ:

— Добросовестность, дисциплина. Поясню. В самом начале рабочей биографии у меня случилось «ЧП». Наша бригада готовила к рейсу грузовой самолет Ан-12. Время поджимало, поэтому фузеляж я осмотрел бегом, по-маленькому надеясь на то, что ничего непредвиденного вроде как и быть не может. Но когда машина уже вырливалась из ангара на перрон, совершенно неожиданно заметил трещину... По моей вине вылет самолета задержался на несколько часов. На всю жизнь запомнил тот случай. Поэтому считаю: добросовестность и еще раз добросовестность — для авиатора главное. А знания — дело наживное.

В. РОМАНОВ:

— Знаю ребят, которые пришли в институт вроде бы по призванию, а сейчас работают в областях, весьма отдаленных от авиации. Поэтому талант авиатора — это любовь к небу. Любовь, которая «в крови».

С. СЕДОВ:

— Полная самоотдача своему делу. Немало моих однокашников до сих пор работают в сельскохозяйственной авиации. И вовсе не потому, что не хватило закваски подняться выше. Просто они преданы своему делу. Они талантливы на своем месте.

Что вас особенно волнует сегодня!

В. ФИРСОВ:

— Судьба перестройки. Говорим по-прежнему много, а как дело доходит до конкретных проблем — сплошные пробуксовки. Сейчас трудовым коллективам дана большая самостоятельность в решении самых различных вопросов и, в частности, поощрений и наказаний работников. Это однако не мешает руководству авиаотряда действовать подчас в обход мнения коллектива. Было и у нас такое.

В. РОМАНОВ:

— Внедрение хозрасчета в летных подразделениях.

С. СЕДОВ:

— Ситуация, которая сложилась в нашем отряде. В настоящее время нас, вторых пилотов самолетов Ту-154, значительно больше, чем командиров. Естест-

венно, летаем мы мало — всего-навсего по двадцать-тридцать часов в месяц. Причины вроде бы субъективные, но от этого не легче. Как выход, разрешили бы несколькими пилотам переучиться на Ил-86. Еще волнует отсутствие нужного количества руководства по эксплуатации самолетов Ту-154. Не у каждого летчика оно есть.

С чего бы вы начали, если бы стали, скажем, начальником управления!

В. ФИРСОВ:

— С наведения порядка в наших наземных службах. Положа руку на сердце, скажу: за тридцать лет моей работы в авиации не произошло каких-либо коренных сдвигов в обслуживании пассажиров. Да, выросли новые аэровокзальные комплексы, но в иных аэропортах как пассажир спал на газетке, так и спит: не хватает кресел, диванов. Как не мог он прилично поесть в буфете — так и не может: общепит ниже всякой критики. Как хамили ему на регистрации — так порою и хамят.

Чаще бывал бы в трудовых коллективах. Иначе невозможно знать истинную обстановку на местах.

В. РОМАНОВ:

— Предложил бы более четко разграничить функции структурных подразделений Аэрофлота.

С. СЕДОВ:

— С внедрения автоматизированных систем управления в летных подразделениях. Без электроники сегодня оптимально планировать летную работу, особенно в таких крупных авиапредприятиях, как наше. Определил бы минимальный гарантированный налет часов для летного состава, чтобы «простои» пилота на земле были бы предприятию так же невыгодны, как и простои авиатехники.

Самые важные, на ваш взгляд, черты руководителя любого ранга!

В. ФИРСОВ:

— Компетентность, умение понимать подчиненных и заботиться о них. Не бояться идти во имя справедливости на конфликт с вышестоящими инстанциями.

В. РОМАНОВ:

— Честность и требовательность. Знаю массу примеров, когда руководитель работал лишь на себя, прикрываясь словами о долге, извлекал квадратный корень из своего положения.

С. СЕДОВ:

— Компетентность, высокая экономическая квалификация, порядочность.

Кто ваши противники, кто союзники!

В. ФИРСОВ:

— Противники — дилетанты, чиновники, которые признают только букву инструкций. Союзники — все остальные.

В. РОМАНОВ:

— Противников у меня нет. Возможно, это объясняется тем, что не быть союзниками в нашей работе просто нельзя. Нас объединяет ответственность за общее дело, за безоголасность пассажиров.

С. СЕДОВ:

— Противники — карьеристы и болтуны, которые с трибуны вещают одно, а поступают совсем по-другому. Союзники — честные люди.

Приносит ли удовлетворение работа!

В. ФИРСОВ:

— Конечно. Она не позволяет засиживаться, самоуспокаиваться. А самое главное — я вижу результат своей работы. К примеру, у нас за последнее время на семьдесят процентов сократились простои авиатехники из-за нехватки запчастей. Почему? Удалось наладить их бесперебойную поставку.

В. РОМАНОВ:

— Огромное.

С. СЕДОВ:

— Отчасти. Хочу больше работать, больше летать.

Главные ценности жизни, на ваш взгляд?

В. ФИРСОВ:

— Любимая работа, дети, друзья. И, конечно, мир на планете.

В. РОМАНОВ:

— Главное, чтобы человек был человеком. Чтобы люди, с которыми приходится встречаться в жизни, хотели пожать тебе руку.

С. СЕДОВ:

— Работа, семья.

14

Есть ли претензии к своему поколению?

В. ФИРСОВ:

— Да. Мы не всегда оставались сами собой, иногда даже кривили душой. Никогда не забуду свою работу в профсоюзе. Что скрывать, знал, видел да нередко и сам участвовал в организации приемов «высоких» гостей. Когда пытался возражать, следовал нажим сверху — надо. Так шел на сделку с совестью.

В. РОМАНОВ:

— В нашем поколении постепенно формировалось чувство неполноценности от сознания того, что в период застоя многие говорили об одном, думали о другом, а делали третье. На ошибках, как говорится, учатся. А сегодня вспоминать о них особенно полезно.

С. СЕДОВ:

— Есть. Мы слишком привыкли соглашаться со всем, что спускалось сверху. Нам говорили кричать «ура» — кричали. Знали о байской роскоши, в которой купались бывшие руководители республики, — и не возмущались. На пути духовного обновления нам еще много надо делать и переделывать.

Что для вас главное в ближайшее время?

В. ФИРСОВ:

— Обеспечивать строительство склада горюче-смазочных материалов, а то топливо возим пока из Кольцова.

В. РОМАНОВ:

— Встреча с однокашниками. Мы не виделись двадцать лет.

С. СЕДОВ:

— Защита диплома в Академии гражданской авиации: я — слушатель-заочник.

Ваш любимый отдых?

В. ФИРСОВ:

— Рыбалка, дачные заботы.

В. РОМАНОВ:

— Водный туризм, театр.

С. СЕДОВ:

— Честно говоря, забыл, когда отдыхал. Все свободное время занимает учеба. А вообще люблю ездить с детьми в горы.

гг. Ленинград, Свердловск, Ташкент.

ОЦЕНКУ СТАВИТ ПАССАЖИР

ВОСЕМЬ ИНТЕРВЬЮ ТРАЯ ПЯ

В гражданской авиации тысячи специалистов призваны заботиться о том, чтобы и в самолете и на земле воздушных путешественников сопровождал максимум удобств, чтобы их полет был приятным и радостным. Насколько это удастся, лучше всего, пожалуй, могут оценить сами пассажиры. Вот почему мы и открываем новую рубрику с надеждой, что высказанные ими пожелания и замечания в адрес Аэрофлота будут способствовать улучшению работы нашей отрасли. Итак, приглашаем к разговору воздушных путешественников. Наш корреспондент А. Донсков встретил их в аэропорту Домодедово и центральном городском аэровокзале.

И. ХАСАРБИЕВ, пенсионер, г. Москва:

— Аэрофлот в целом работает неплохо. Но трудно бывает купить билет на нужный рейс. Зимой-то еще ничего, а вот летом... Проблема целая. В аэровокзалах, на мой взгляд, в первую очередь нужно наладить работу буфетов, недорогих кафе. Нужно, чтобы в них продавали побольше выпечки, молочных продуктов, чтобы пассажир мог и кефир выпить, и чай. А то чаще предлагают всякие разносолы в виде холодной вареной курицы да жиденький кофе. Дорого, несътно и невкусно.

В. ПЕСТРИКОВ, тренер по спортивному скалолазанию подросткового клуба «Геолог» объединения «Архангельск-геология»:

— Часто езжу с ребятами на соревнования. Обычно стараемся достать билеты на самолет. Вот и сейчас летим на сборы. Ну, а сервис в Аэрофлоте... Вот полюбуемся — час назад получили из багажа этот рюкзак. Сдали чистый, а выдали его нам весь в огромных жирных пятнах. Чем облили там, не знаю. Хоть иди жалуйся...

В. КЛЮЧКИН, моряк Северного флота:

— После службы возвращаюсь домой, в Омск. Да вот неувязка получилась. Рейс, которым я должен был лететь, совмещают с другим рейсом. Самое главное, время вылета неизвестно. Приходится торчать здесь, в аэропорту. Понимаю, что порожняком гонять самолеты невыгодно. Но какая-то определенность в отношении часа вылета, считаю, у пассажиров должна быть. Они могли бы с большим толком использовать те часы, которые уходят на ожидание вылета. Ну, а я уж совсем измучился: очень торплюсь домой, три года не видел близких.

Т. СИНЯКОВА, экономист фирмы «Детский мир», г. Рязань:

— Услугами Аэрофлота пользуюсь не часто: раза два в год. Нет, в этот раз никаких трудностей с приобретением билета не было. Купила свободно, без толчеи за неделю до рейса. Какие пожелания? Например, расширить ассортимент товаров, которые бортпроводники предлагают пассажирам на борту самолетов. Сейчас, по-моему, выбор богатым не назовешь: тривиальной расцветки головные платки, дорогие одеколоны, синтетические носки... А хорошо бы увидеть на тележках, что развозят между кресел в самолете, косметику, дешевое мыло, красивые сувениры. И еще. Сейчас в нашей прессе печатается много интересных статей, а на борту пассажирам предлагают очень ограниченное число изданий. А вообще я довольна обслуживанием на воздушном транспорте. Хотя, конечно, иной раз бывают поводы для разочарований. Два года назад летела из Хабаровска в Москву — не накормили.

С. МАКСИМЕНКО, медсестра, Саратовская область:

— Прибыли с сынишкой в Домодедово с «запасом» времени. До рейса еще два часа. К службам Аэрофлота никаких претензий не имею. Вот только с удовольствием бы доплатила, чтобы лететь в первом классе. Все-таки путь у нас не ближний — до Владивостока. А в салоне первого класса и питание получше, и сидеть удобнее. Но посмотрите, что у касс творится: не протолкнуться. Давно хотела полететь в условиях суперсервиса, да все не получается.

А. БАЙРАМОВ, механик, г. Мары Туркменской ССР:

— Я буду краток. Обслуживанием авиапассажиров доволен. Самолет — самый быстрый, удобный и экономичный способ передвижения, особенно при дальних расстояниях. Поэтому предпочитаю, пусть это и банально звучит, летать самолетами Аэрофлота.

Т. КОЗЛОВ, инженер, г. Комсомольск-на-Амуре:

— Извините, уже заканчивается регистрация моего рейса. Пару слов, конечно, скажу. Я работаю в системе Минавиапрома. Согласно указанию МГА работники агентств воздушных сообщений должны оказывать мне и моим коллегам содействие в приобретении билета. Увы, они это указание, как правило, игнорируют.

А. ВИТКОВСКИЙ, начальник автоколонны, г. Южно-Сахалинск:

— Мне нравится работа Аэрофлота. К тому же как участник Великой Отечественной войны, я имею право без очереди приобретать билет на самолет. Нет, конечно, совсем без проблем не бывает. Назвать хотя бы одну? Пожалуй, ста. Бывает, что в аэропортах дают по радио неправильную информацию. Я однажды три часа «загорал» в аэровокзале из-за задержки рейса. Пассажирам объявили — по техническим причинам. Понятно, что народ заволновался. Потом выяснилось, что по метеоусловиям. Вы спросите, не все ли равно, из-за чего произошла задержка? Не скажите, одно дело — технические причины и совсем другое — нелетная погода.



И. ХАСАРБИЕВ,
пенсионер



А. ВИТКОВСКИЙ,
начальник
автоколонны



В. КЛЮЧКИН,
моряк



С. МАКСИМЕНКО,
медсестра



В. ПЕСТРИКОВ,
тренер



Т. КОЗЛОВ,
инженер



Т. СИНЯКОВА,
экономист



А. БАЙРАМОВ,
механик

НА АКТУАЛЬНУЮ ТЕМУ



ПРОДЛИТЬ

ЖИЗНЬ

МИ-10К

Вертолет Ми-10К справедливо называют «воздушным монтажником», «летающим краном», «высотным строителем». Ему и впрямь под силу такие работы, которые трудно выполнить с помощью наземной техники и механизмов. Роль этого вертолета в освоении труднодоступных районов страны, в новостройках, имеющих большое народнохозяйственное значение, нельзя переоценить. Уже сегодня на счету уникального вертолета тысячи всевозможных работ по реконструкции действующих предприятий, сооружению высотных объектов, строительству ЛЭП в горах, среди болот, при переходах через реки... Преимущества, которые дает этот вертолет по сравнению с традиционными методами, неоспоримы. Значительно сокращаются сроки строительства, соответственно ускоряется и фондоотдача. Воздушный монтаж с помощью Ми-10К позволяет только строительным организациям в каждом случае экономить сотни тысяч рублей. При этом реконструкцию на ряде предприятий удастся вести без остановки производства и потерь выпускаемой продукции.

Примечательно, что воздушный монтаж на Ми-10К можно успешно сочетать с транспортными перевозками. Это особенно важно в труднодоступных местах и даже там, где развита сеть наземных путей сообщения, так как транспортировка по воздуху дает возможность избежать порчи почвы тяжелыми механизмами, вырубке лесных угодий, всякого нежелательного вторжения в природу. Да и участие винтокрылых «десяток» в реконструкции крупных промышленных предприятий с целью их экологической безопасности признается

специалистами полезным и перспективным.

Казалось бы, нужно ли доказывать, что народному хозяйству необходим вертолет Ми-10К, что на монтажных работах нет ему пока что равной замены? На самом же деле, те, кто на нем летают, последние несколько лет только и делают, что просят обратить на «десятку» внимание. Ведь проблем накопилось немало. И главная из них — грамотное, аргументированное продление технического ресурса. Не секрет, что в сложных условиях Крайнего Севера или высокогорья экипажи Ми-10К летают на старой, давно «перелетавшей» ресурс машине, не имеющей в настоящее время ни единого агрегата первой категории (авиадвигатели, редукторы и т.д.). К тому же каждая из «десяток» уже прошла три, четыре, а то и десять ремонтов. Укомплектование вертолетов Ми-10К агрегатами, соответствующими техническим требованиям, — задача номер один для обеспечения безопасности и эффективности монтажных работ.

Из года в год летные коллективы Ми-10К обращаются в министерство с просьбой всерьез подумать о включении монтажных работ в комплексное плановое производство. Как правило же, к помощи «десяток» прибегают лишь тогда, когда что-нибудь, где-нибудь «горит». Недоучли, просчитались, не предвидели — и тогда в пожарном порядке вспоминают о Ми-10К. Практически и сегодня каждая заявка на монтаж — аварийная, внеплановая. Снимается экипаж с базы и летит, преодолевая огромные расстояния, чтобы попасть к месту работы. Сегодня он, скажем, на Урале выполняет монтаж телебашни, че-

рез несколько недель поступает заявка от строителей линии электропередачи с Дальнего Востока, а потом вдруг — срочный марш-бросок на Центральную Ставропольскую ГРЭС...

«А что, если включить использование Ми-10К в плановый цикл строительно-монтажных работ?» — не раз спрашивали авиаторы в своих письмах в руководящие и научные инстанции отрасли. Ведь будь у авиаторов заранее заявки от заказчиков, можно было бы планировать перемещение вертолетов с наименьшими затратами времени, ресурса, топлива. Да и строить это позволило бы в несколько раз быстрее, а значит — и дешевле. Просили вертолетчики специалистов министерства дать технико-экономические обоснования использования Ми-10К на отдельных видах монтажа, а также авиационные требования к конструкциям и технологии выполнения этих работ.

Наконец в связи с переходом отрасли на новые условия хозяйствования возникло много вопросов о хозрасчетных отношениях авиакolleктивов с заказчиками. У авиаторов появилось больше прав, но возросли и обязанности, а с ними — неясности, сомнения, тревоги... Как вести взаиморасчет на взаимовыгодных условиях с заказчиками, какой должна быть оплата летного и технического состава на монтажных работах? Ведь и сегодня каждый новый монтаж с воздуха продолжает оставаться для экипажа серьезным экзаменом на профессиональную подготовку и высокую организацию труда. Здесь все важно: и порядок на строительной площадке, и вес поднимаемых конструкций, и грамотно составленный проект производства

работ, и надежная оснастка, и согласованные действия членов экипажа и наземной бригады. А главное — нужны оптимальные экономические показатели работы вертолетчиков на монтаже.

Что же предприняло министерство, чтобы вооружить вертолетчиков практическими рекомендациями и технологиями, продлить жизнь вертолету-монтажнику? Можно со всей откровенностью сказать — ничего. Со всеми нашими предложениями, советами, подсказками просто не посчитались. Их «переварили» в Краснодарский филиал ГосНИИ ГА, в сектор применения авиации на строительномонтажных работах. Даже определили срок подготовки документов — апрель 1988 года.

Справедливости ради хотелось бы отметить, что краснодарцы выполнили эту работу. К июлю 1988 года подготовили два документа: «Инструкцию по применению оплаты летного труда на строительномонтажных работах за конечный результат» и «Методику экспертной оценки затрат летного времени при строительномонтажных работах». Внимательно изучив оба эти документа, вертолетчики пришли к единому мнению: усилия ученых были затрачены впустую. Потому что писались они, сидя в кабинетах, людьми, не совсем ясно представляющими специфику монтажных работ. Неужели краснодарцам трудно было приехать в подразделение вертолетов Ми-10К и на практике посмотреть, как выполняются строительномонтажные работы, поговорить с вертолетчиками и совместно выработать конструктивное направление для решения назревших проблем?

Так нет, ученые сделали все сами. Видимо, сработал старый стереотип, самонадеяние: только в научных кругах рождается «самое-самое», и что ученые решат, то и становится законом для всех. На этот раз налицо другой результат. На совместном совещании представителей науки и практиков всё, что было предложено институтом по оплате труда летного и технического состава на строительномонтажных работах, было единодушно отвергнуто вертолетчиками. Решение проблемы перенесли на начало 1989 года.

Между тем новый год уже наступил. Из-за бюрократического подхода некоторых ответственных лиц в министерстве все проблемы так и повисли в воздухе. На места для Ми-10К спустили примерно такой же объем работ, что и два-три года назад. Правда, тюменцам разрешили, в виде исключения, самостоятельно заключать с заказчиком договора по экономическим обоснованным договорным ценам. Но и здесь не все идет гладко. Заказчик тоже стал ценить каждую копейку, возмущается «дороговизной» наших услуг.

Так ли это на самом деле? Давайте разберемся. Заказчики единодушно признают, что с помощью Ми-10К по времени монтаж ускоряется в 6—10 раз. Но можно ли достичь еще более эффективного использования вертолетов на монтаже, «выжать» из них, что называется, максимальную выгоду? Вертолетчики считают, что можно. Но на деле это не всегда получается. Скажем, заказчик арендует Ми-10К на несколько дней, а работы порой всего на двое суток. За чей счет должен простаивать Ми-10К на земле, на кого списать неорганизованность и беспорядок на строительной площадке, неумение или нежелание работать на новым технологиям? К примеру, неоднократно доказано, что монтаж, скажем, радиобашни высотой 200 метров занимает у экипажа пять летных

дней. В действительности же всякий раз растягивается чуть ли не на две недели.

Вот и получается, что преимущества, которые может дать вертолет, практически «не работают». За первый летный день экипаж «поднял» объект на 50 метров, затратив в общей сложности шесть часов рабочего времени. Дело спорится, и вертолетчики готовы прибавить в работе. Но выявляется, что на следующий день строители предусмотрели натяжение вант, и экипаж вынужден отдыхать. Вертолет стоит, авиапредприятие не получает ни копейки. А ведь у экипажа есть нормативы, определяющие ежедневный доход, и Ми-10К должен летать. Чтобы избежать подобных простоев, заказчику надо всего-то усовершенствовать конструкцию ловушек, грамотно распределить рабочих бригады, увеличив ее состав для работы в две смены. Применяя при этом механизмы для натяжения вант, которые кстати, давно выпускает промышленность... А они вместо этого сетуют на «дороговизну» заказа...

Нет сомнения в том, что всех этих накладок можно было бы избежать, если применение Ми-10К было бы заранее предусмотрено в проектах заказчиков. А задумано и отработана технология монтажа в привязке к определенной конструкции. При этом вес конструкции необходимо рассчитать не только по эксплуатационным нагрузкам, но и с учетом технологии монтажных работ. Позаботиться и о том, чтобы использование Ми-10К максимально исключало тяжелый ручной труд, обеспечивало полную безопасность монтажа. Вот тогда будут и экономия, и доходы, и прибыль.

А пока, чтобы как можно скорее решить хотя бы часть проблем, надо тем, от кого зависит дальнейшая судьба тяжелого вертолета, как говорится, повернуться к нему лицом, увидеть не бумаги, а живое дело, которое выполняет эта машина, людей с их заботами и тревогами. Чтобы взрастить зерна доброго, вертолетчики для начала предлагают конкретно определить для подразделений Ми-10К объемы строи-

тельно-монтажных работ в часах или доходах (с учетом потребностей заказчиков) и помочь в укрупнении агрегатами, отвечающими требованиям безопасности и эффективности строительномонтажных работ.

И еще. В настоящее время вертолеты Ми-10К используются всего лишь в двух авиапредприятиях — Тюменском и Ухтинском. За многие годы здесь сложились самобытные школы винтокрылых монтажников. В каждом из них есть настоящие асы воздушного монтажа, такие, как Герой Социалистического Труда В. Иванов, лауреат Государственной премии СССР, заслуженный пилот СССР Г. Мальцев, заслуженный пилот СССР Н. Бабинцев, кавалер ордена Октябрьской Революции Р. Константинов, многие другие. В Тюмени и Ухте родились самые прогрессивные технологии, появились изобретения и новинки, которые повысили производительность труда, сделали вертолетный монтаж высокоэффективным. Будет большой потерей для Аэрофлота утратить этот опыт, не передать эстафету ветеранов новому поколению вертолетчиков-монтажников. У народного хозяйства страны большая потребность в таких помощниках, как «летающие краны» — Ми-10К. Надо сделать все для того, чтобы они продолжили свою биографию в трудовом небе.

В. ГОРБАЧЕНКО,
командир подразделения
вертолетов Ми-10К;
В. КРЫЛОВ,
заместитель командира
авиапредприятия по политчасти

г. Тюмень.



СЕКУНДЫ МУЖЕСТВА

А. КВАРТНИКОВ,
штурман первого класса,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

Фото автора.

З

а грамотные и четкие действия, предотвратившие авиационное происшествие, награждать ценным подарком...»

Такая запись появилась недавно в личных делах командира воздушного судна Ил-62М Виктора Николаевича Хоровского и бортинженера Викалия Ахметовича Гафиатулина.

Крылатая машина вырулила на взлетно-посадочную полосу и застыла в ожидании старта. Все системы самолета функционировали нормально, силовые установки, работая на малых оборотах, едва слышно пели свою привычную мелодию. Командир экипажа, убедившись в готовности к старту и получив разрешение диспетчера, подал команду: «Взлетаем!» В пилотской кабине установилась деловая, чуть напряженная обстановка, где каждый авиаспециалист сосредоточился на выполнении своих функциональных обязанностей.

Тем временем двигатели вышли на взлетный режим, и многотонный лайнер устремился вперед, с каждой секундой ускоряя разбег. Скорость нарастала с невероятной быстротой. Бортинженер Викалий Гафиатулин через равные промежутки времени докладывал ее параметры.

И вдруг... Опытный взгляд бортинженера мгновенно выхватил появившийся на табло красный световой сигнал о пожаре четвертого двигателя. Почти одновременно сработала и звуковая сигнализация. Времени на размышления не оставалось. Последовал быстрый, четкий доклад Гафиатулина командиру, и в тот же момент раздалась команда Виктора Хоровского прекратить взлет и приступить к ликвидации пожара. Уже на тринадцатой секунде после начала разбега опасная ситуация оказалась ликвидированной. Это были секунды мужества и выдержки, помноженные на опыт и высокое летное мастерство.

Примерно за год до этого случая в тренажерном центре Хабаровского авиапредприятия была внедрена методика количественной оценки качества парирования экипажами нештатных ситуаций на самолете Ил-62М. Эту методику, одобренную летным составом, разработал кандидат технических наук, пилот первого

класса Владимир Иванович Скрипник (ныне начальник Дальневосточного управления гражданской авиации). Она позволяет командно-руководящему составу более точно и профессионально оценивать сенсорные и моторные характеристики летных специалистов во время пилотирования воздушного судна в экстремальных условиях. Экипаж Виктора Хоровского, равно как и другие, проводил тренировки именно по этой методике.

...С юношеских лет мечтал Виктор о самолетах, об авиации. Иначе и быть не могло. Его отец Николай Викторович — бывший летчик-фронтовик совершил в огненном небе немало боевых вылетов. После войны отважный авиатор пришел в Аэрофлот и стал командиром авиаэскадрильи в Дальнереченске (Приморский край). За свой самоотверженный труд в гражданской авиации Николай Викторович был удостоен ордена Октябрьской Революции. Захватывающие дух частые рассказы отца о своей профессии, конечно же, оставили глубокий след в сознании юноши, во многом повлияли на его выбор в жизни.

И вот мечта Виктора сбылась. В Бугурусланском летном училище, после первых же полетов в его личном деле появилась запись: «За отличную сдачу зачета по технике пилотирования на самолете Як-18А объявить благодарность...» Затем был выпуск и интересная летная работа.

Более пяти тысяч часов налетал Виктор Николаевич на Ан-2 в эскадрилье отца. Надо сказать, Хоровский-старший учил сына кропотливо, но требовал гораздо больше, чем с других. Суровая школа не прошла даром. Однажды в полете произошло разрушение левого магнето, началась тряска двигателя. Однако молодой командир Ан-2 не растерялся. Уменьшив обороты, он удачно спланировал и благополучно произвел вынужденную посадку.

Шло время. Росло мастерство пилота. Виктор Николаевич успешно освоил самолет Ил-18. Будучи командиром экипажа этой прекрасной машины он получил первый класс, приобрел инженерное образование. В мае 1980 года произошло значительное событие в его летной практике. Хоровский стал вторым пилотом Ил-62М. Прошло еще немного времени, и его назначили командиром экипажа.

Отлично трудится летный коллектив, возглавляемый коммунистом В. Хоровским: это второй пилот Л. Латкин, штурман В. Проскурин, бортинженер К. Берестов и бортрадист А. Шершнев. Кстати, в том памятном полете Берестова довольно удачно заменил бортинженер Гафиатулин.

По стопам деда и отца пошел и сын Виктора Николаевича — Николай. После окончания Бугурусланского летного училища он успешно летает на самолете Ан-2. И, конечно же, мечтает о полетах на современных авиалайнерах. Нельзя не сказать и о четвертом пилоте в династии Хоровских. Младший брат Виктора Николаевича Сергей тоже командир корабля Ил-62М. Оба они работают в одной эскадрилье.

А если еще учесть стаж работы в Аэрофлоте их матери Фаины Васильевны, которая до сих пор работает бухгалтером в аэропорту Дальнереченск, то общий «аэрофлотский стаж» династии Хоровских превысит сотню лет.

г. Хабаровск.



● **Армения: стихия и люди.** Фоторепортаж о мужестве и героизме пилотов Аэрофлота, в числе первых пришедших на помощь пострадавшим от землетрясения.

● **Под рубрикой «Поговорим начистоту»** подборку писем читателей о том, что наболело, о проблемах, которые ждут неотложного решения.

● **Правда о Ту-144.** На многочисленные письма читателей отвечают специалисты, участвовавшие в создании, испытаниях и эксплуатации первого советского сверхзвукового самолета.

● **Беглецы?** Размышления журналиста о судьбах молодых авиаспециалистов, не нашедших своего места в Аэрофлоте.

● **Журнал в журнале «Высота».** Выпуск посвящен Московскому институту инженеров гражданской авиации.

● **Назовем всех поименно.** Очерк о Василии Юльевиче Юнгмейстере — одном из организаторов отечественного Воздушного флота, ушедшем из жизни в годы сталинских репрессий.

● **Клуб авиалюбителя.** Премьера рубрики о самолетах Аэрофлота. Вы узнаете о первом пассажирском самолете гражданской авиации АК-1.

● **Беседу с генеральным представителем национальной авиакомпании Федеративной Республики Германии «Люфтганза»** в СССР Х.-И. Бараклингом.

● **«Спутник авиапассажира».** Необходимая, полезная и занимательная информация для тех, кто пользуется услугами воздушного транспорта.

● **Литературная страница.** Приключенческая повесть Жоржа Сименона «Рейс через пустыню».

ПРИРАВНЕН К БОЕВОМУ ПОДВИГУ

У каждого человека есть события, которые оставляют неизгладимый след в сердце, запоминаются на всю жизнь.

Для Виктора Петровича Балашова таким неординарным событием стало его участие в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской атомной электростанции.

Ранним утром 6 мая 1986 года В. П. Балашова, инженера службы горюче-смазочных материалов Львовского авиапредприятия, пригласили в райвоенкомат. Здесь ему кратко сообщили о чрезвычайном происшествии на Чернобыльской АЭС. Сказали, что в городе сформирован коллектив, который должен отправиться на помощь чернобыльцам. И поинтересовались: не согласится ли он поехать с этим коллективом в качестве замполита?

Сам по себе предложение, сделанное Виктору Петровичу, не было для него неожиданным. Выпускник Егольевского авиационно-технического училища, он проходил службу в Советской Армии на политработе. У него

имелся опыт политико-воспитательной работы с людьми. Балашов заявил, что готов приступить к исполнению новых должностных обязанностей. Он наскоро попрощался с женой и пятилетней дочуркой и без промедления отправился выполнять ответственное задание.

Широко известен героизм пожарных, укротивших огонь на четвертом блоке Чернобыльской АЭС и не давших аварии разрастись до непредсказуемых пределов. Вместе с ними самоотверженно трудились в опасной для здоровья зоне представители многих профессий, объединенных в специализированные группы и подразделения. Среди них находился и призванный из запаса старший лейтенант Балашов.

Спрашиваю у Виктора Петровича, чем конкретно он и руководимый им коллектив занимались.

— Всем, что в ходе напряженных круглосуточных работ приходилось делать. Мы проводили дезактивацию участков, загрязненных выбросами из разрушившегося реактора. Прокладывали коммуникации. Подвозили и устанавливали железобетонные плиты. Дел было много, и никто из нас не жалел своих сил.

В течение трех месяцев, без выходных, работали В. П. Балашов и его товарищи в районе Чернобыля. С поставленной перед

ними задачей они с честью справились. В числе тех, кто особо отличился, был и Виктор Петрович.

По возвращении домой его пригласили в клуб аэропорта. Там в торжественной обстановке военком полковник Б. М. Борисов вручил Виктору Петровичу Балашову орден Красной Звезды.

Таким образом труд гражданского авиатора в экстремальных условиях в мирные дни был приравнен к боевому подвигу.

На этом, как говорится, можно было бы поставить точку. Но хотелось бы отметить и вот что. Рядом с нами находится заслуженный авиатор. А мы вроде бы не замечаем, что по сравнению с другими у него могли бы быть некоторые преимущества. Ну хотя бы в обеспечении жильем.

Пока же В. П. Балашов вместе с женой, тоже работающей в гражданской авиации, и дочерью проживают в общежитии. И похоже, что ни администрацию, ни общественные организации нашего авиаотряда это нисколько не волнует. А зря!

Н. КУЗЬМИНСКИЙ,
техник-фотолаборант,
партгрупорг объекта базы
эксплуатации радиотехнического
оборудования и связи

г. Львов

Летчик с ведром воды шел к зданию общежития.

— За чем это вы? — полюбопытствовал у него.

— Да вот, после рейса задержался, а воду как всегда отключили. Когда дадут — неизвестно.

Почему же пилоты Кутаисского объединенного авиаотряда дошли до такой жизни, что вынуждены, как говорится, возить на себе воду?

Впрочем, все по порядку. Как известно, в соответствии с постановлением коллегии МГА и президиума ЦК профсоюза авиарботников в отрасли проводится смотр «Двулетка молодежного общежития». Вот и решило руководство авиапредприятия внести своеобразный «вклад» в этот смотр, потратив солидные средства на гостевые номера категории «люкс» для командированных, которые обошлись без малого в четырнадцать тысяч рублей. А вот до душевых комнат и других удобств для тех, кто живет в общежитии постоянно, руки не дошли. Здесь не только краны вывернуты, но и трубы даже запаяны.

НЕЗАВИДНЫЙ БЫТ

— Попытались мы сами поставить новые, но нам запретили. Может, и правильно запретили: ведь горячей воды все равно не бывает, — говорит инженер АТБ Ю. Степанов. — А комната отдыха? Одно название. Уже год, как отвезли в ремонт телевизор, и больше о нем — ни слуху, ни духу...

Однако администрация общежития ничуть таким положением дел не обеспокоена. Напротив. Директор Г. Чогуладзе поторопился показать план мероприятий совета общежития. Однако он забыл уточнить, что план этот утвержден еще... в 1981 году. Спрашиваю, а мероприятия-то хоть проводятся?

— А как же! — слышу в ответ. — Предусмотрен целый комплекс работ по улучшению жилищно-бытовых условий в общежитии.

Суть их сводится к тому, что где-то лампочку новую ввернули, взамен перегоревшей, замок исправили. На первом этаже остеклили двери. А вот элементарной бытовой техники, к примеру, холодильников, как не было,

так и нет. О том, чтобы наладить отопительную систему, в плане даже не упоминается.

— Ну почему же, — возражает замполит Кутаисского ОАО Г. Шаликиани. — Знаем все беды жильцов, переживаем, беспокоимся.

Сейчас Георгия Беноевича волнует еще и столовая. Она у всех как белым на глазу. Взять, хотя бы, меню. Каждый день — азу. Да и цены кусаются.

Словом, не позавидуешь быту авиаторов. Не случайно многие из них предпочитают коротать время в соседней закусочной. «Там ужин из трех бутербродов и кружки пива не дороже столовского обойдется, к тому же новости последние узнаешь», — признался один авиатехник.

Зато в плане мероприятий вот уже семь лет значится пункт: изучить интересы и запросы жильцов общежития. Что же, бумага все стерпит. Но равнодушное отношение к молодым авиаторам терпеть больше нельзя.

В. ДУБОВОЙ,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Кутаиси.

ПРИГЛАШАЕТ «ВОРОБЫШЕК»

Мрачное здание с грязными окнами в центре студенческого городка — таким осталось в памяти у недавних выпускников Киевского института инженеров гражданской авиации кафе «Воробышек». Когда-то любимое место отдыха студентов было закрыто на ремонт, затянувшийся на долгие годы.

Но недавно проходил мимо института, и... о чудо! — в некогда мертвых окнах мерцает свет, доносится музыка. У входных дверей заметно оживление. Кафе действует!

Первое посещение «Воробышка» вызвало у меня массу впечатлений, выливающихся в одно слово — замечательно. Это и просторный светлый вестибюль, и уютный зал с танцплощадкой, оснащенный множеством технических средств. Здесь есть все: и бе-

гущие огни, управляемые компьютером, и лазерная установка, создающая интригующие светозффекты, и экран для демонстрации фильмов, и, конечно же, мощная музыкальная аппаратура.

Слово дискотека, пожалуй, не совсем точно отражает то, что происходит в зале. Видимо, уместней было бы все это назвать шоу-представлением. Я заметил, что здесь совсем не хочется сидеть за столиком. Тянет танцевать, быть одним из персонажей замечательного спектакля, который так умело разыгрывает ведущий. А помогают ему в этом танцевальный коллектив девушек, сочетающих в своих выступлениях варьете и современный ритм-балет, артисты цирка. Со вкусом подобрано музыкальное сопровождение.

В уютном баре за чашкой кофе беседую с руководителем молодежного центра Владимиром Суаком. Оказывается, «Воробышек» работает в условиях хозрасчета. Часть денег, полученных от реализации билетов, идет на обновление оборудования, на выплату премий самым активным участникам платных мероприятий. Нельзя не сказать о том,

что почти тысячу рублей «Воробышек» перечислил уже в Детский фонд имени Владимира Ильича Ленина. Десять процентов дохода ежемесячно перечисляется студенческому профкому, который имеет теперь дополнительные средства для приобретения бесплатных путевок для студентов.

Планы у «Воробышка» большие: это и создание на базе центра студий драматического искусства, самодеятельной песни, группы обучения диск-жокеев и игрового имитационного моделирования. Совместно со спортивным клубом намечено проведение всесоюзного шахматного фестиваля.

И последнее. Институт — не только место учебы, но и дом, населенный молодыми и по возрасту, и по духу людьми. И в этом доме никогда не должно быть скучно. Молодежный студенческий центр «Воробышек» — хороший в этом помощник.

А. ВОЛЬШЕВ,
инженер Вычислительного центра
Украинского управления,
член комитета комсомола

г. Киев.

У НАС В ГОСТЯХ ЖУРНАЛ

К ДНЮ СОВЕТСКОЙ АРМИИ
И ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА



**АВИАЦИЯ
И КОСМОНАВТИКА**

В КРЫЛАТОМ СТРОЮ



Полковник
О. НАЗАРОВ,
главный редактор журнала
«Авиация и космонавтика»

Фото С. СКРЫННИКОВА.

В едином боевом строю вооруженных защитников Родины зорко стоят на страже мира и безопасности народов воины-авиаторы. В основе могущества советских Военно-Воздушных Сил — современные авиационные комплексы, оснащенные эффективным вооружением, навигационными средствами и радиоэлектронным оборудованием, способные выполнять самые сложные боевые задачи. Они могут успешно противодействовать средствам ПВО «противника», эффективно вести воздушную разведку, поражать с больших дальностей наземные, надводные и воздушные цели управляемым огнем, наносить удары по глубоким тылам «противника», осуществлять авиационную поддержку сухопутных войск и сил флота, действовать с применением обычных и ядерных средств поражения.

Давно известно, что небо покоряется сильным и смелым. Не случайно, каждый учебно-боевой полет — это испытание воли, мужества и мастерства воздушных бойцов. Сверхзвуковые скорости, полеты на предельно малых высотах и в стратосфере, над океанами и горно-пустынной местностью, пуски ракет без визуальной видимости цели, катапультирование в стратосфере и при «нулевой» высоте! Совсем недавно такое звучало как фантастика. Теперь — это повседневная работа военных авиаторов.

В их ратных достижениях немалую роль играет журнал «Авиация и космонавтика». Он был создан по решению Реввоенсовета молодой Советской республики в 1918 году и вначале назывался «Вестник Воздушного Флота». Издание его являлось составной частью комплекса политических и организационных мер по созданию и укреплению военной авиации, принятой партией и Советским правительством в годы гражданской войны под руководством В. И. Ленина. С тех пор журнал выполняет почетную и ответственную роль коллективного агитатора и пропагандиста передовых направлений развития отечественной и мировой авиации, распространения опыта боевой и политической подготовки крылатых бойцов всех поколений, их подвигов и славных традиций Военно-Воздушных Сил.

Листая подшивки предвоенных лет, невольно проникаешься энтузиазмом советских людей, создававших свой Воздушный Флот, духом созидания и поиска, царившим тогда в авиационных частях и учебных заведениях, конструкторских бюро и на авиазаводах. Наши летчики на первых отечественных самолетах вели решительное наступление на мировые рекорды. И все это находило свое отражение на страницах «Вестника Воздушного Флота».

Вместе с тем уже в то время определились практическая направленность журнала, его ориентация на авиационного читателя — командира, летчика, авиаспециалиста. Вопросам методики освоения, эксплуатации и обслуживания, боевого применения техники и вооружения, обучения и воспитания личного состава, безаварийной летной работы и другим с тех пор неизменно уделяется самое серьезное внимание.

С началом Великой Отечественной войны переход всей жизни на военный лад распространился и на журнал. Главной его задачей стала мобилизация воинов-авиаторов на решительный разгром врага. Массовый героизм, мужество и мастерство летчиков, инженерно-технического состава, специалистов связи и тылового обеспечения, фронтовой опыт, новые приемы и способы решения оперативных и тактических задач составляли основу публикаций в огненные годы.

Когда отгремели победные залпы, перед военными журналистами встали новые задачи. Начиналась эпоха реактивной авиации, ракетного оружия, освоения невиданных высот и скоростей. Качественный скачок в развитии ВВС

потребовал не только быстрой перестройки всей системы организации и обеспечения полетов, подготовки авиационных кадров, но и перемен в психологии людей. В решении этих и многих других задач журнал стал поистине добрым другом и советчиком авиаторов.

Первый в мире старт в космос военного летчика Юрия Гагарина, начало эры пилотируемых космических полетов оставили памятный след и в творческой биографии нашего издания. С января 1962 года журнал стал именоваться «Авиация и космонавтика». Постоянную «прописку» получил в нем космический раздел. В состав редколлегии вошли летчики-космонавты СССР Г. Титов и В. Шаталов.

Привлекательность и свежесть космической тематики, повышенный интерес к ней читателей не заслонили, однако, внимания к проблемам совершенствования ВВС. Верный ленинским традициям и принципам советской печати, журнал поднимает в своих публикациях и выносит на обсуждение читателей актуальные вопросы жизни, боевой учебы воздушных бойцов.

За заслуги в коммунистическом воспитании личного состава Военно-Воздушных Сил, а также плодотворную работу по пропаганде достижений отечественной авиации и освоения космического пространства в 1978 году журнал «Авиация и космонавтика» был награжден орденом Красной Звезды. Среди других наград журнала — дипломы и медали ВДНХ СССР, диплом Международной авиационной федерации (ФАИ).

Происходящая в нашей стране и в Вооруженных Силах СССР перестройка оказывает все более глубокое влияние на деятельность редакционного коллектива. В соответствии с программными установками партии пересматриваются критерии оценки содержания и полиграфического оформления журнала. Намечен поворот к приоритетным проблемам нынешнего этапа развития ВВС, их качественным параметрам, к конкретным задачам дальнейшего повышения боевой готовности авиационных частей и подразделений, воздушной, огневой и тактической выучки личного состава, безопасности полетов, укрепления воинской дисциплины.

Больше внимания стало уделяться объективному анализу процессов формирования у авиаторов нового мышления, ломки старых стереотипов, перехода от осмысления задач перестройки к активным действиям по претворению ее идей в жизнь. Ширится работа по повышению действенности выступлений журнала, укреплению его связи с читателями.

Творческий поиск путей дальнейшего совершенствования идейного, научного, практического и литературно-художественного его уровня идет по многим направлениям. Журнал «Авиация и космонавтика» — одно из старейших в Вооруженных Силах СССР изданий, по-прежнему на подъеме, полон бойцовского духа, устремленности к новым высотам.

Отрадно отметить и такой факт. Давнее творческое содружество связывает нас с редакционным коллективом родственного журнала «Гражданская авиация». В канун 71-й годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота мы с удовольствием принимаем приглашение выступить на его страницах.



Военный летчик
Герой Советского Союза
подполковник А. Райлян.

СТРАШНАЯ ЭТО РАБОТА - ВОЙНА

Александр Максимович Райлян сидел с закрытыми глазами, запрокинув голову, как бы пытаясь отрешиться от всего, только что испытанного в полете. Но не так-то это просто после вылета, в котором несколько раз в твое лицо заглядывала смерть. Разгоряченное яростной схваткой сознание продолжало высвечивать беспорядочные картины пережитого, втискивая в них самые трудные моменты.

Майор четко, явственно представил себе крохотный пятачок в окружении гранитных скал, к которому он упорно пробивался на своем Ми-8, чтобы высадить находящийся на борту десантников. Обстановка складывалась так, что только они могли уничтожить размещившийся на высоте опорный пункт душманов, преградивших путь наземным подразделениям.

Площадка была уже рядом, оставалось только «притереться», но в этот момент Райлян заметил пулеметную точку. «Садиться нельзя, место простреливается», — молнией сверкнула мысль.

Что может предпринять человек, когда ему угрожает смертельная опасность? Скорее всего постарается использовать самый надежный вариант, чтобы спастись. Война же, увы, не приемлет такой логики самосохранения. Здесь действует другое правило: задача должна быть выполнена любой ценой. Этот закон и рождает боевую дерзость.

Райлян принял крайне рискованное решение — садиться рядом с позицией

душманов, там, где они не ждут. Но действия комэска основывались на трезвом расчете. За считанные секунды он сумел оценить и взвесить все: и фактор внезапности, и тактическую обстановку, и способ ухода из-под огня душманов.

Пока группа прикрытия наносила удар по укрепленному бандитов, командирский Ми-8 словно прилип левым колесом к выступу в скале. Десантники покинули вертолет и с ходу вступили в бой. Появление бойцов с красными звездами на панамках, чуть ли не в центре их логова, ошарашило душманов, ввело в оцепенение.

Картина жестокого боя сменилась в сознании на другую. Мысленному взору майора предстало утопающее в белом цветении садов село Молдавское. Дорогая сердцу сторона! Родина! Только от одного упоминания о ней щемит душа. Куда бы человека ни забросила судьба, она всегда с ним: в его сердце, помыслах, делах.

В этот момент Райляну вспомнился рассказ одного десантника о том, как рыдала над убитым душманами сыном афганская мать. Этот молодой парень, совсем еще мальчишка, сложил голову за свободу своей страны. Убитая горем женщина протягивала руки к нашим воинам, умоляя отомстить за смерть дорогого сердцу человека. Потом выяснилось, что это был последний из пяти ее сыновей, сгоревших в огне войны.

Александр Максимович представил, как выходит за околицу его мать и

идет полем, прижав к груди натруженные, потемневшие от земли руки, всматривается в даль. Губы беззвучно шепчут слова вечной материнской молитвы: «Сынок, как ты там, в стране далекой? Жив ли, здоров ли? Есть ли рядом с тобой надежный друг, кто поможет, подставит плечо в трудную минуту?» Сбившийся на плечи цветастый платок обнажил седину. Прибавилось серебряных прядей — отметин материнских тревог.

Такая доля выпала этой женщине: дождалась мужа с войны, а через сорок с лишним лет пришлось с поля брани дожидаться и сына. Откуда только берется эта непоколебимая сила духа у них, у наших матерей, чтобы не только самим устоять под ударами судьбы, но и нам помочь не сломиться?!

Страшная это работа — война. Где бы она ни громыхала, от ее пламени сыплются искры горя и страданий на тысячи верст, не зная ни границ, ни преград...

— Максимыч, ты не ранен? — инженер эскадрильи, майор Бондаренко осторожно постучал в приоткрытый блистер. — Уж десять минут, как приземлился, а все сидишь в ремнях. Или не навоевался сегодня за семь полетов!

Райлян спохватился. Сбросил с плеч лямки парашюта, провел ладонью по лицу, словно освобождаясь от воспоминаний. Приветливо махнул рукой обеспокоенному инженеру:

— Все нормально!

Взглянув на часы, подумал: «И в самом деле пора отдохнуть. Что день грядущий нам готовит?»

Утро радовало свежестью и ясной погодой. Для летчиков она в особой цене. Вздунтается небо снежными зарядами, нахмурится густыми облаками или посыплет дождем — пиши пропало. Сидеть тогда пилотам без дела на аэродроме да с надеждой поглядывать вверх. Тяжелое это занятие — стоять на якоре по метеоусловиям.

В назначенный час майор А. Райлян был на месте построения личного состава. И хотя усталость окончательно не прошла за четыре часа сна, слабину себе не давал. Держался бодро, по-

нимая, что на войне командир для подчиненных как маяк для кораблей. Пока он светит — люди уверены и спокойны. Потому-то и не прятал улыбку в своих густых гусарских усах, разговаривая с людьми.

После построения и постановки задачи отправился на стоянку, подошел к своему вертолету. Удивленно, покачивая головой, произнес:

— Это же надо, из столько стволов вчера по тебе, родимый, стреляли, и ни одной пробоины. Значит, родились мы с тобой под счастливой звездой...

А вот другой эпизод. Спасать раненых советских воинов Райлян вылетел уже в сумерках. Вертолет миновал каких-нибудь километров тридцать, и наступила крошечная тьма. Роль проводника взял на себя штурман экипажа капитан А. Селиванов. Летая в основном ночью, Александр Петрович научился, что называется, на ощупь водить вертолет между горами.

Райлян нашли сравнительно быстро. Но попробуй в темноте разобраться в ситуации. Сделали круг.

— Есть, командир! Справа в ущелье видны трассы огня! — доложил Селиванов.

— Понял. Доворачиваю! — возбужденно ответил комэск.

Он быстро посмотрел за борт, отыскивая группу прикрытия Ми-24. «Ангелы-хранители», возглавляемые офицером С. Прохоровым, были, как всегда, рядом. Шли с превышением примерно в пятьдесят метров. Сергей Васильевич Прохоров и его подчиненные сейчас — щит и меч. Обеспечивая выполнение задачи, они давили сопротивление душманов, что называется, грудью прикрывали товарищей, принимая пули и снаряды на себя.

В ущелье творилось что-то невообразимое. Сполохи огня и дыма пронзали яркие трассы пуль. Казалось, что там хлопочет огромное грозное облако. Перед вертолетчиками встала задача: разобраться в огненной кутерьме. Помогли сами десантники. Поняв затруднения небесных помощников, обозначили свое место ракетой.

Вертолет подполковника Прохорова тут же устремился к каньону. Залп реактивных снарядов получился прицельным. Тем временем, пользуясь замешатель-

ством бандитов, майор Райлян начал снижение в каменный колодец. Видимость — почти ноль. Капитан Селиванов открыл блистер, высунулся по пояс и стал подавать команды. Движение вертолета измерялось в тот момент сантиметровыми отклонениями: лопасти молотили темноту совсем рядом со скалой.

Наконец колеса коснулись каменной осыпи. К винтокрылой машине подбежал один из десантников и, стараясь перекричать грохот боя, сообщил, что раненых отправили на террасу, ближе к вершине горы.

Райлян стал осторожно поднимать вертолет. Метр за метром машина продвигалась к террасе. Есть касание! Воины внесли раненого товарища в грузовую кабину. Но вот незадача: оказалось, что остальных отправили обратно на дно «колодца». И снова спуск, снова Селиванов, пренебрегая опасностью, высунувшись в блистер, корректировал действия командира. А крупнокалиберные пули свистели рядом с вертолетом все назойливее и громче.

— Максимыч, давай побыстрее, поживей давай! Боеприпасы на исходе! — рвал эфир голос Прохорова.

Забрав раненых, Райлян пошел в набор высоты. Душманы, зверея от того, что добыча уходит из-под носа, еще больше усилили огонь. И снова рядом оказался Ми-24. Задача была выполнена успешно. Таких вылетов за плечами вертолетчика немало.

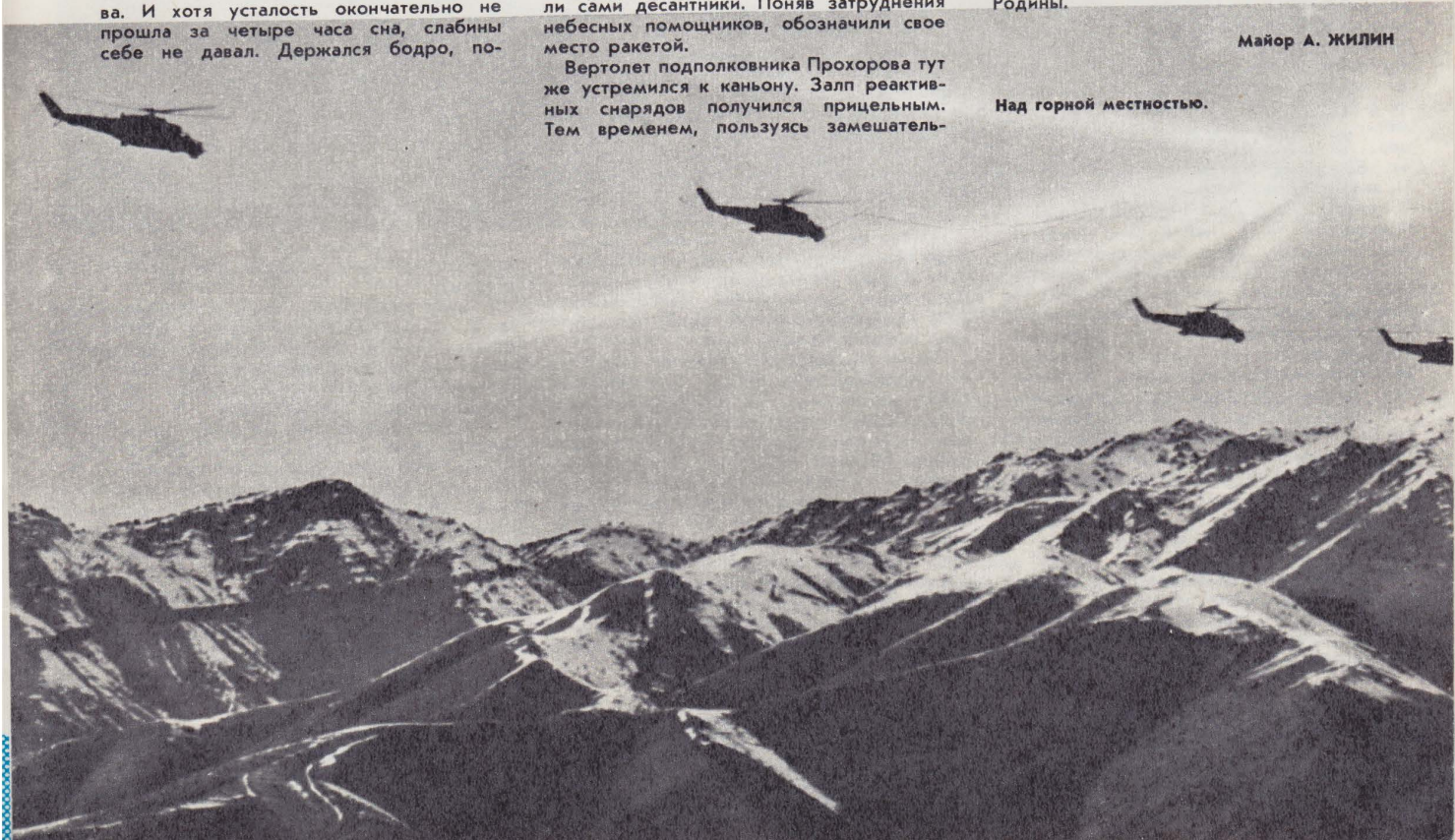
...В настоящее время Герой Советского Союза подполковник А. Райлян служит в родной части уже на территории СССР. Он заместитель командира полка.

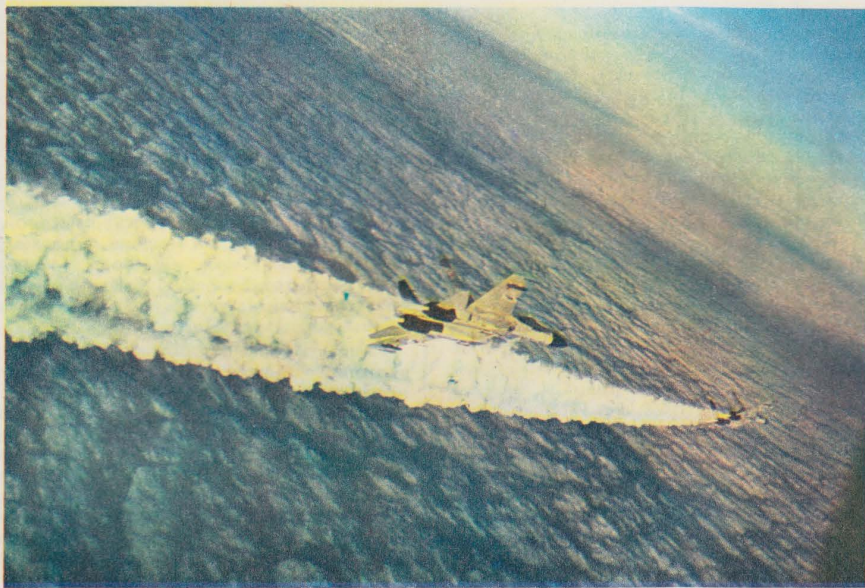
— Героев рождает не обстоятельства. Их кропотливо выращивает коллектив. Лично я об этом буду помнить всегда... — сказал Александр Максимович во время нашей встречи.

И это не бравада. Это жизненная позиция офицера, коммуниста, защитника Родины.

Майор А. ЖИЛИН

Над горной местностью.





Пара истребителей в полете.

ЦВЕТ ЧЕРЕМУХИ

Когда приходит весна, военный аэродром сразу преобразуется, дружно зацветает черемуха. Будто кучевые облака опускаются на землю и плывут по ней, роняя белые лепестки. С вечера здесь, пробуя голос, начинают самозабвенно перекликаться соловьи и поют до самого рассвета. Не пугают птиц ни рано оживающий аэродром, ни громовые раскаты взлетающих ракетносцев. Запах майского первоцвета манит их, будоражит, настраивает на песню. И звенят окрест разноколенные трели.

Каждому, кто попадает сюда в такую прекрасную пору, непременно покажут чудо-черемуху, привольно разросшуюся недалеко от «высотки» — стартового командного пункта. Посадили ее авиаторы уже давно, но здешний военный люд по-прежнему не перестает удивляться летучему запаху черемухи, ее необыкновенным ягодам. Уникальная, дескать, шмелевская... Прижилась. А величают так потому, что когда-то завез ее сюда, за тысячу километров, молодой летчик лейтенант Андрей Шмелев. Поехал в отпуск да и вернулся с саженцами.

* * *

В воздух Андрей поднялся в сумерках. Полет проходил нормально. А вот при заходе на посадку случился казус: молодой летчик стал снижаться истребителем на огни... шедшего по полю трактора.

Ошибку своевременно заметили на земле, и руководитель полетов отправил самолет на второй круг.

Происшедшее явилось для Шмелева полной неожиданностью. Ведь только вчера командир звена ставил его в пример, первым выпустил в самостоятельный полет. Летчик вышел из равновесия, начал нервничать, движения его стали вялыми, неточными. Поэтому даже после второго захода посадка, к сожалению, не удалась. Крен влево... Сильный удар... Сбитые фонари ВПП... Предпосылка к летному происшествию.

Потом он признается своему командиру звена старшему лейтенанту Родину:

— Комзэк будто знал, что со мной произойдет такой случай. Перед вылетом предупредил: если будет неполадок, милости не жди.

После злосчастного полета Андрей не находил себе места, жил будто среди незнакомых, не его однополчан. А однажды отчетливо услышал, как кто-то приглушенным голосом повторил слова майора Бучило: «Слабак! Эскадрилью подвел!» Слова эти больнее всего хлестнули по сердцу. Неужели все против него? Злорадствуют...

Нервы были напряжены до предела. Нет, Андрей не оправдывал себя. Но не проходила обида и на других. Жгучая, невысказанная. И все же чувствовал, что кто-то все это время внимательно следит за ним. И, кажется, он уже знал, кто.

...Командир звена — старший лейтенант Родин еще на пороге понял: будет серьезный разговор. Комзэк майор Бучило сидел за столом хмурый. Кашлянув в кулак (признак начала «разноса»), он придвинул к себе чистый лист бумаги и машинально — это он тоже всегда делал при беседе — карандашом прочертил линию, разделив лист на две части. На одной половине записывал то, что одобрял, на другой — то, за что нужно было отчитать.

— Все другое я могу тебе простить, но это... — начал командир эскадрильи.

Родин пожал в недоумении плечами:

— Не в курсе дела...

— Не надо делать вид, что ничего не понимаешь!

— Честное слово, так оно и есть...

— Поэтому я тебя и вызвал. — Майор достал из папки лист бумаги и держал его, словно взвешивая, на руке.

Родин сразу узнал свой почерк. Это была характеристика на лейтенанта Шмелева. Сразу пришло состояние привычной собранности.

После короткой паузы майор произнес:

— Только год, как командуешь звеном, а уже пытаешься опровергнуть мои оценки. Я знаю, ты опять скажешь: надо доверять, развивать инициативу, обращать больше внимания на положительные черты... А мне, по-твоему, эти качества в людях не видны? Но, дорогой мой, не надо смотреть на мир сквозь розовые очки.

Голос у комзэка тихий, но каждая его фраза необъяснимой тяжестью ложилась на сердце старшего лейтенанта.

Майор Бучило опять порылся в папке, достал ранее написанную им самим характеристику на Шмелева. Прочитал вслух: «Офицер с неокрепшей волей, летает слабо, переоценивает свои возможности, болезненно реагирует на замечания старших... Нет необходимых качеств летчика-истребителя...»

— Это мои слова, они написаны год назад. А у тебя он чуть ли не в передовиках ходит: «Летать любит. Недостатки устранил. Задания выполняет успешно...»

— У каждого бывают срывы, товарищ майор. Год назад у лейтенанта Шмелева действительно имелись серьезные промахи, но сейчас уже можно сказать — это летчик с будущим.

— Ну-ну, выговорись! — с досадой произнес командир эскадрильи. — Хитро придумал...

У командира звена, старшего лейтенанта Бориса Родина, человека принципиального и доброго, была своя мерка отношений к людям. Он не хотел ее приспосабливать к чужим образцам. Всегда оставался самим собой.

— Вы несправедливы, товарищ майор, упрекая меня в мягкотелости. Знаете, Шмель, то есть лейтенант Шмелев, все-таки изменился к лучшему: стал более сдержанным, спеси поубавилось. А главное — понял, что в небе тоже встречаются «кочки» и оно никому не прощает ошибок.

Майор поднялся, зашагал по кабинету.

— Послушай, Родин, — сказал он сокрушенно, — я ожидал, что из тебя выйдет настоящий командир звена, когда реко-

мендовал вместо себя. Сегодня я об этом сожалею.

Старший лейтенант терпеливо слушал. Бучило действительно командовал звеном до прошлого года. Сам летал отменно. За это, наверное, его и выдвинули в комэски. И хотя летный коллектив звена числится благополучным, далеко не все там было гладко. Новому командиру пришлось многое ломать. Не мог этого не знать Бучило.

— Вот чистый лист, садись и пиши все заново! — Майор назидательно постукивал карандашом по столу.

Но Родин, не смутившись, твердо ответил:

— Ничего я писать не буду! У меня нет двух мнений для одних и тех же людей... А то, что вы задумали, только повредит лейтенанту.

— А что ему поможет, позволь спросить?

— Спокойный разбор его недостатков, товарищ командир, добрый совет, конкретные рекомендации. Совсем недавно он допустил оплошность. Но сам пришел ко мне и спросил, почему я его не наказал. «Не наказал потому, что

порчено снисходительностью, какую проповедуешь ты. Ладно, разве тебя переубедишь? Командир эскадрильи вернулся к своему столу и бросил официально: — Можете быть свободным!

Старший лейтенант Родин вытянулся, легко выбросил руку к козырьку фуражки, четко повернулся и вышел из кабинета.

Это от самого Андрея Шмелева в городке узнали, что черемуха, которую он посадил на аэродроме, не простая и что другой такой в здешних краях не сыскать. Тогда в это мало, кто верил. «Опять Андрея занесло, оригинальничает Шмель», — нет-нет и слетало с колких языков. А майор Бучило сказал строптивому лейтенанту без обиняков:

Командир полка неторопливо надел защитный шлем, улыбнулся:

— Люблю с лейтенантами летать! Особенно с «неблагополучными». Тут диагноз нужен точный.

Он вспомнил разгоряченные лица майора Бучило и старшего лейтенанта Родина. Офицеры доказывали ему каждый свое, горячились. Речь шла об одном человеке — о лейтенанте Шмелеве. И вот теперь ему, военному летчику-снайперу, нужно было поставить точку: рассудить двух командиров.

— Разрешите запуск? — запросил по СПУ лейтенант.

— Запускайте! — ответили из второй кабины...

Через несколько минут истребитель вырулил на полосу и застыл на старте, готовый к прыжку в небо.

— 645-му взлет разрешаю, — последовала команда руководителя полетов.



25

сам видишь свою ошибку, — ответил я ему. — Человек, который понял это, заслуживает уважения». И вы бы посмотрели на него в тот момент! А недавно объявил ему благодарность за хорошую сдачу зачетов. Одним словом, товарищ майор, люди у нас разные, но у каждого своя изюминка, каждый чем-то красив. Вот хотя бы вспомнить ту же историю с черемухой...

— Хватит, — комэск нервно прошелся по кабинету, остановился у окна. Родину показалось, что майор избегает его взгляда. Старший лейтенант знал, что Бучило тверд и редко отступает от своего мнения.

— Когда я тебя слушаю, — наконец проговорил комэск, — мне приходит на ум, что тебе больше к лицу профессия политработника, нежели командира. Поверь мне! Немало людей ис-

— Засохнет, Шмель, твой «чудо-куст». Лучше бы о службе думал. Тоже мне натуралист...

Сказано это было прилюдно, под чей-то ехидный смехок. Уж больно задела Андрея эти слова. Не сдержался, вспылил, наговорил всякой всячины. И на тебе — замечание.

— Легко отделался. Могло быть и хуже, на полную катушку, — не сочувствуя, а укоряя Шмелева, сказал ему тогда старший лейтенант Родин.

— Да, конечно, — согласился невесело Андрей. — Но, что поделаешь, такой уж у меня характер.

— А на товарищей обижаться не надо, — положив на плечо Андрея руку, продолжил командир звена. — Добра они тебе желают. И добавил: насчет черемухи, поживем — увидим...

На снимке: военные летчики офицеры Р. Насибулин, К. Куйжуклу, С. Осканов, В. Корзяков и Т. Толбоев после очередного учебно-боевого вылета.

Андрей взял себя в руки и уже спокойно вывел двигатель на максимальные обороты. Зажатый тормозами самолет слегка прижал к бетонке. Летчик бросил короткий взгляд на приборы — все в норме. Включил форсаж... Воздух раскололся от громоздкого мощного рева. Ракетносец, извергая огонь, начал разбег, затем оторвался от земли и резко ушел на высоту.

Все, кто был на СКП, знали: от этого полета зависело, быть или не быть Шмелеву летчиком-истребителем. Не

сдержавшись, кто-то облегченно произнес:

— Начал хорошо.

На установленной высоте молодой летчик приступил к выполнению виражей. Делал он это без спешки и нервозности, даже чересчур спокойно, будто и не сидел во второй кабине командира полка. Полковник в его действия не вмешивался. Но про себя отметил: «Пилотирует нормально». И только после выполнения полупетли сделал замечание по поводу медленного создания темпа перегрузки.

— Отпустите управление! — вдруг приказал он Шмелеву. — Я сам выполню эту фигуру. А вы повторите.

— Понял, — решительно отозвался лейтенант. И точь-в-точь повторил действия командира.

Летный почерк лейтенанта пришелся командиру по душе. И как он ни старался испытать его, как говорится, на все виды деформации, Шмелев действовал безупречно, хладнокровно.

— Товарищ полковник, разрешите получить замечания? — посадив истребитель и, выбравшись из кабины, обратился Андрей к командиру полка.

Тот молча пожал ему руку. И тут же распорядился:

— Майора Бучило и старшего лейтенанта Родина — ко мне!

В первый год черемуха не зацвела. Природа обманула надежды лейтенанта Шмелева. Случилось это только на вторую весну. Солнце светило щедро, ласково. Едва летчики прибыли на полеты, как вдруг кто-то крикнул:

— Ребята! Черемуха-то цветет!

Она была вся в серебристо-белой кипени. И от нее исходил легкий свежий аромат. Вечером Андрей рассказал об этом жене. Инга обрадовалась: ведь это была и ее черемуха. Потом появились ягоды.

...В то утро опять были полеты. Эскадрилья летала звеньями. Серебристые истребители то и дело взмывали в небо. Чистый утренний воздух бодрил прохладой. Зеленый убор аэродрома стоял в роскошном сиянии бисера. Птичьей войско было в ударе: тенькало, щебетало, заливалось развеселыми руладами.

Направляясь на СКП, капитан Родин неожиданно столкнулся со старшим лейтенантом Шмелевым. Тот возник из-за кустов черемухи. Никогда еще молодой комзек не видел у Андрея такого одухотворенного, светящегося радостью лица.

— Вот пришел посмотреть перед вылетом, — смутился Андрей. — Полет сегодня ответственный, за инструктора лечу... — И тут же сказал горячо: — Посмотри, командир, посмотри... Вот, видишь, это они...

Капитан бережно наклонил к себе веточку черемухи. Среди густых гляцевых листьев виднелись белые ягоды. Комзек сорвал несколько из них, положил в рот. На вкус они были особенные — не вяжущие, терпкие, как у обычной черемухи, а сладкие и только чуть-чуть горчили.

Полковник
А. ДМИТРИЧЕНКОВ,
специальный корреспондент
«Авиации и космонавтики»

ПОКОРЕНИЕ ВЫСОТЫ

Вертолет плавно оторвался от земли, на несколько секунд завис, и с набором высоты резко устремился вперед. Внизу замелькали перелески, прямоугольнички полей, извилистые ленты дорог.

— Сейчас ляжем на новый курс, — повернулся ко мне майор Николай Мачанский после того, как переговорил с диспетчером.

Сегодня Мачанский отрабатывает посадку на ограниченную площадку для высадки десанта, затем ему предстоит полет по маршруту с преодолением ПВО «противника». Накануне, в очередной раз он поднимался в небо с летчиком-инспектором, получил высокую оценку и, вполне естественно, допуск к самостоятельным полетам на боевой винтокрылой машине.

В вышестоящем штабе мне довелось услышать такой отзыв об этом политарботнике:

— Летает смело, уверенно. От третьего до первого класса дошел практически за три года. Хорошо проявил себя как заместитель командира эскадрильи по политической части.

Что ж, военная биография Мачанского заслуживает того, чтобы о ней написать. Небом Николай «заболел» еще в школе. После десятого класса твердо решил поступать в военное авиационное училище летчиков. Но тут его постигла неудача: по не зависящим от него причинам, туда его не приняли.

Однако с мечтой о полетах настойчивый парнишка не расставался. Будучи призванным в армию, с большим желанием начал изучать авиационную технику, интересоваться всем, что касалось авиации. Уже в те годы обозначилось и другое его призвание — работа с людьми. Душевность, чуткость, нравственная чистота, словно магнит притягивали к нему сослуживцев.

Пришло время, и он приступил к обучению летному делу в аэроклубе ДОСААФ. Начал прыгать с парашютом и вскоре стал инструктором-парашютистом. Мачанский являлся, пожалуй, самым прилежным курсантом в группе. Схватывал все буквально на лету, запоминал накрепко. И вот, наконец, первая долгожданная встреча с небом.

Наконец пришла пора сделать очередной шаг в жизни. Николай сделал его: подал рапорт в Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков.

И вот учеба закончена. По всем дисциплинам, в том числе и по технике пилотирования, Николай получил пятерки. Остался последний предмет — тактика.

На экзамен шел уверенно, казалось, красный диплом не за горами.

Однако один из членов комиссии, видимо, решив испытать прочность подготовки Мачанского, попросил ответить его сначала на один, потом на второй, дополнительный, сложный вопрос. Затем последовал третий. Это было самое настоящее испытание. Но оно не сломило авиатора, привыкшего преодолевать любые трудности. Не выдержал в конце концов сам преподаватель, задававший каверзные вопросы. Комиссия подтвердила свое решение. Так Николай стал офицером.

Шло время. Мачанского уже знали как одного из лучших комсомольских работников.

Если Мачанский и организовывал какое-либо комсомольское мероприятие, то не для «галочки», а для пользы дела. На них, как правило, шел заинтересованный, живой разговор о том, как улучшить комсомольскую работу, сделать ее интересной. И как-то подспудно, сам по себе всплывал передовой опыт, принимались деловые, конкретные рекомендации и решения.

Словом, дел хватало. К тому же Николай учился заочно в Курганском высшем военно-политическом авиационном училище. Одновременно совершенствовался и как летчик, освоил новый для него вертолет. Вскоре командование, учитывая высокие деловые и морально-политические качества Мачанского, назначило молодого офицера заместителем командира эскадрильи по политической части.

В общих чертах он знал положение дел в подразделении. Эскадрилья выполняла сложные учебно-боевые задачи. Однако при близком знакомстве политарботник увидел немало недостатков. Командный состав, мягко говоря, был не на высоте. Партийное бюро занимало позицию стороннего наблюдателя. Среди личного состава нередко замечались случаи выпивок, грубых нарушений воинской дисциплины.

Новый замполит начал работу с наведения элементарного порядка. Открыто, в духе времени, объявил об этом на построении. И сразу столкнулся с проблемами. Офицер говорил с людьми с позиций строгих требований перестройки, а они в ответ почему-то упрекали его в своих нуждах: дефиците жилья, отсутствии мест в детском садике, бездействии клуба и так далее. От этих вопросов никак нельзя было отмахнуться, их надо было решать.

В те невероятно трудные для него

первые месяцы работы Николай жалел, пожалуй, об одном — что в сутках всего двадцать четыре часа. Он помногу летал, изучал теорию, готовился повисить классность. Каждый день пропадал в звеньях, в казарме, в ТЭЧ, беседовал с людьми, спорил, доказывал, убеждал. Взял тогда себе за правило — посещать своих подчиненных в домашней обстановке, знакомиться с их семьями, бытом. Присутствовал политработник и на заседаниях партбюро, на комсомольских собраниях.

Кое-кто попытался «поставить на место» ретивого замполита. Эскадрилья ведь не простая, работает в интересах штаба округа. Не зря ее то ли в шутку, то ли всерьез назвали придворной. Был такой случай. Мачанский узнал, что капитан А. Божко не посещает занятий в Университете марксизма-ленинизма, обманывает командование, партийное бюро. Предложил провести партийное расследование, спросить с провинившегося товарища по всей строгости. Однако секретарь партбюро встал на путь укрывательства, а из штаба, не разобравшись в чем дело, позвонили Мачанскому и повели разговор на высоких нотах. На кого-то это, вероятно, и подействовало бы. Однако политработник проявил настойчивость и добился своего.

Постепенно авиаторы убедились в принципиальной, твердой позиции коммуниста Мачанского. У него появились добровольные помощники. Одним из них стал вновь избранный секретарь партийного бюро подразделения майор А. Соколов, скромный, трудолюбивый офицер. В недалеком прошлом Александр Иванович в качестве летчика выполнял интернациональный долг в Афганистане, за что награжден орденом

Красной Звезды.

Вокруг замполита и секретаря партбюро вскоре сколотился крепкий актив, в основном из тех авиаторов, кто был в Афганистане, участвовал в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Они стали задавать тон в подразделении.

И действительно, партийные активисты сообща много думали о том, как повисить дисциплину, поднять ответственность людей. Решили использовать, в частности, наглядную агитацию, сделать ее более содержательной, злободневной, острой. В эскадрилье служит немало специалистов высокого класса, скромных, трудолюбивых воинов. Им стали посвящать листки славы. Такие листки, например, посвятили майору Н. Алексеенко, капитану А. Кириллову и другим уважаемым в коллективе товарищам. Однако материалы наглядной агитации не только, как говорится, поднимали на щит, но и критиковали нерадивых. А политработник тем временем предложил организовать рейды по проверке на местах уставного порядка и организованности.

Подумал Мачанский и о солдатском доме. Построить новую казарму возможности не было, а старая пришла в негодность. Где же выход? А что, если переоборудовать бывшее служебное помещение? Обсудили с командиром эскадрильи, секретарем партбюро, партийными и комсомольскими активистами. Затем вынесли на обсуждение коллектива... Так появилась у личного состава эскадрильи своя светлая, уютная казарма.

Здесь стало доброй традицией — приглашать родителей солдат, показывать им койку сына, его оружие, рас-

сказывать о том, как несет он нелегкую службу, знакомить с товарищами, командирами. Многие из родителей, уезжая, горячо и искренне благодарили политработника за теплый прием.

...Вскоре после того, как Мачанский прибыл в эскадрилью, однажды ночью его поднял телефонный звонок. Вышестоящий штаб приказывал немедленно поднять личный состав и приготовиться к выполнению ответственного учебно-боевого задания. День был воскресный, командира эскадрильи и его заместителя в части не оказалось. Мачанский принял командование на себя. Вскоре ему поставили задачу — подготовить несколько экипажей вертолетов к вылету в район Чернобыля.

Время было строго ограничено, и, казалось, имелась возможность упростить подготовку, нарушив имеющийся на подобные случаи расчет. Тем более на замполита смотрели тогда еще как на человека нового. Мол, что с него взять: в эскадрилье без году неделя. Но с первых же распоряжений Мачанского стало ясно, что никаких послаблений не будет. Решения принимал он быстро, четко, на основании документов, регламентирующих летную и штабную работу. Лично проверил готовность экипажей к вылету, грамотно поставил им задачу.

Сейчас офицер Николай Мачанский учится заочно в Военно-политической академии имени В. И. Ленина. Как и прежде, в части он всегда впереди, там, где совершается главное, где всего нужнее личный пример коммуниста.

Подполковник
Н. АНТОНОВ,
специальный корреспондент
«Авиации и космонавтики»

27

Боевые вертолеты поддерживают с воздуха высадку морского десанта.



«БУРАН» В ПОЛЕТЕ

**АВИАЦИЯ
И КОСМОНАВТИКА**

15 ноября 1988 года в 6 часов московского времени в Советском Союзе осуществлен старт уникальной ракетно-космической транспортной системы «Энергия» с кораблем многоразового использования «Буран». В 6 часов 47 минут орбитальный корабль вышел на расчетную орбиту. В 9 часов 25 минут, выполнив двухвитковый полет по орбите вокруг Земли, он приземлился на по-

садочную полосу космодрома Байконур. Впервые в мире посадка осуществлена в автоматическом режиме.

Участники и свидетели многих выдающихся событий на Байконуре в тот день вновь ощутили прилив чувства огромной гордости за свою Родину. И не только потому, что советский рукотворный автомат впервые в истории человечества вернулся из космоса к месту

старта с ювелирной точностью. Это высочайшее техническое достижение, безусловно, еще долго будет предметом пристального внимания ученых всего мира и, естественно, органов печати. Сейчас хотелось лишь вкратце остановиться на одной немаловажной детали, имевшей большое значение в тот день. Это погодные условия, в которых проходили первые испытания ракетно-космической системы «Энергия».

Трудно сказать, кому первому пришла в голову мысль назвать советский транспортный орбитальный корабль «Бураном». И вообще, думал ли тот человек, что уже при первом испытательном старте этому кораблю в борьбе с непогодой потребуется проявить свой «характер». Действительно, в буквальном смысле слова, «Буран», что называется, «усмирил» штормовой ветер, что разыгрался в степи Байконура в день старта.

В час ночи все мы, журналисты, аккредитованные на Байконуре, выехали на наблюдательный пункт. Дождь закончился, но по-прежнему дул холодный, пронизывающий ветер. Серые свинцовые тучи неслись, казалось, над самой землей. Порывы ветра достигали восемнадцати метров в секунду. Впрочем, на экранах телевизоров многие видели плавающее изображение стоящей на старте ракеты-носителя. Это не огрехи операторов. Так раскачивал ветер вышку, на которой стояла телекамера.

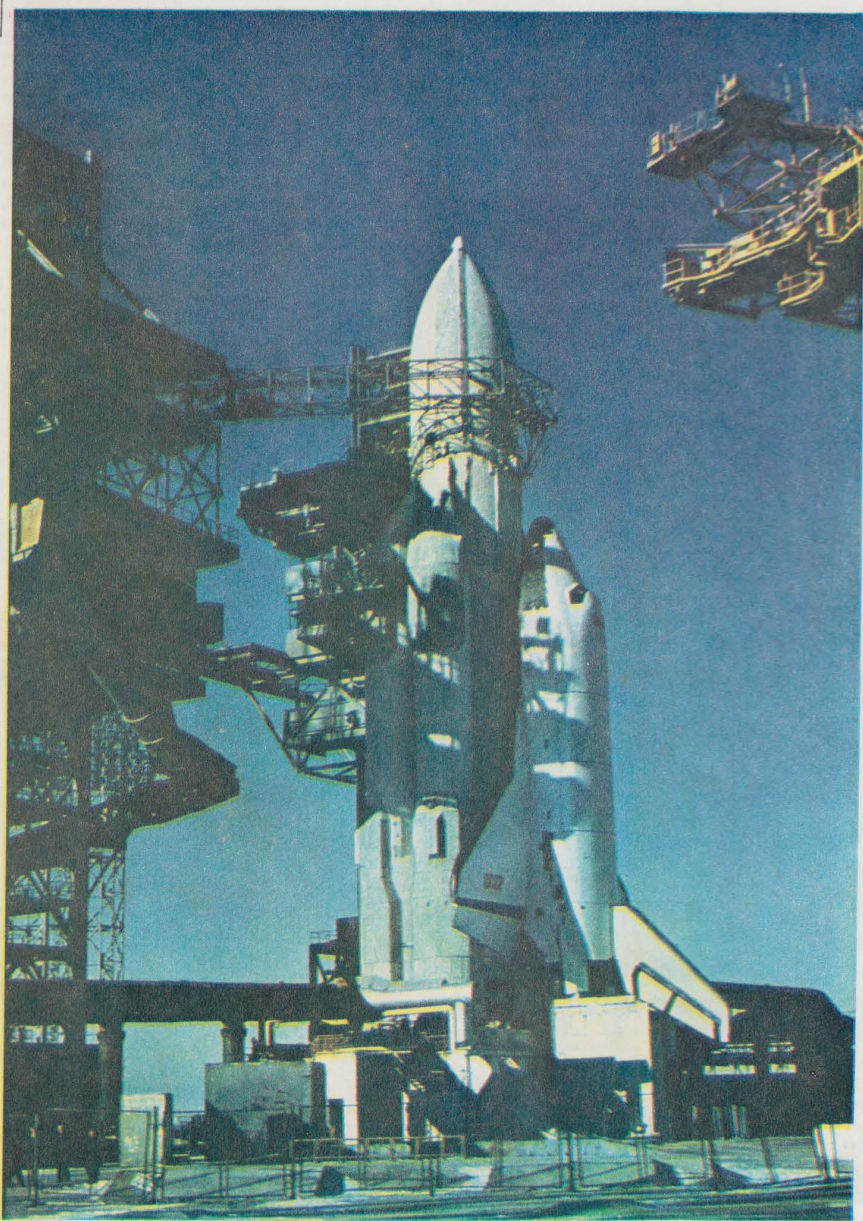
И все же даже сложнейшие метеорологические условия не помешали подготовке и осуществлению исторического запуска.

Ровно в 6 часов, вместе с первым сигналом точного времени, переданным по Всесоюзному радио, седую, заснеженную степь ярко озарил клокощущий столб огня. Земля дрогнула под мощным грохотом ракетных двигателей. Четко, будто не впервой, проходили все командные операции на ракете-носителе и орбитальном корабле. Однако волнение не покидало присутствующих: как выдержит «Буран» плазменный натиск? Как «сработает математика» и справится ли беспилотный корабль с таким сильным штормовым ветром на старте и во время посадки. Сомнения рассеялись, когда гордый космический исполин, первенец транспортных неземных маршрутов по-самолетному, «без эмоций» мягко опустился на полосу. Вновь восторжествовал коллективный разум советских людей, великая сила отечественной науки и техники.

В. ГОРЬКОВ,
специальный корреспондент
«Авиации и космонавтики»
на Байконуре

На снимке: универсальная ракетно-космическая транспортная система «Энергия» с орбитальным кораблем многоразового использования «Буран» перед стартом.

28



СОЗДАТЕЛЬ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

Талантливый авиаконструктор Константин Алексеевич Калинин все свои силы отдал развитию отечественной авиации. Даже за непродолжительный период (он не дожил до своего пятидесятилетия) им внесен значительный вклад в становление советской авиационной промышленности.

К. А. Калинин родился 5 февраля 1889 года в Варшавской губернии. Его отец, выходец из украинских крестьян, в молодости был призван в армию — сначала был солдатом, затем полковым писарем, дослужился до офицерского чина, и при выходе в отставку получил звание дворянина.

Константин Алексеевич получил прекрасное образование: с детства знал два языка, затем выучил третий. Много читал, знал и любил художественную литературу, поэзию, музыку, изучал философию. Возможно, с ранней потерей родителей было связано решение Константина Алексеевича стать военным. В 1909 году он поступает в Одесское артиллерийское училище. Закончив его в 1912 году, в звании подпоручика, получает назначение в артиллерийскую часть, расположенную в районе Владивостока.

Рядом с его частью оказался авиатрест. В то время авиация была диковиной в русской армии. Самолеты поразили воображение молодого офицера, сильное впечатление произвело мужество и самоотверженность лихих русских летчиков. Все свободное время он проводил на аэродроме, и вскоре подал прошение о направлении его в летную школу, но получил отказ.

Только в 1916 году наконец сбывается мечта. Калинин поступает в Гатчинскую летную школу, после которой в звании штаб-капитана отбывает в 26-й корпусной авиационный отряд, располагавшийся на Румынском фронте, в Карпатах.

В 1920 году, уже будучи в рядах Красной Армии, К. А. Калинин вступает в партию. В этом же году он поступает во вновь организованный Институт инженеров Красного воздушного флота (ныне Военно-воздушная инженерная академия имени Н. Е. Жуковского). Однако весной 1922 года К. А. Калинин исключают из института как бывшего офицера царской армии. Тем не менее он не отступил от желания получить высшее техническое образование и добился приема в Киевский политехнический институт. В 1923 году, когда было организовано авиационное отделение, чтение некоторых специальных дисциплин поручили К. А. Калинин — еще

студенту. Он охотно взялся за эту работу, лекции читал бесплатно. Одновременно с учебой и преподаванием К. А. Калинин работал начальником производства авиаремонтного завода. При заводе было организовано небольшое конструкторское бюро. Руководство конструкторским бюро также поручили Калинин. Энергии и целеустремленности Константина Алексеевича хватало на очень многое, работал и учился он одержимо. На заводе под руководством Калинина шли проектирование и постройка самолета К-1. Этот самолет был принят к серийному производству. Так было положено начало самолетостроению на Украине.

В 1926 году по решению правительства К. А. Калинин перевели из Киева в Харьков, где при его участии начал развиваться завод для постройки металлических самолетов. Здесь конструктору пришлось выдержать борьбу за техническую самостоятельность нашей страны. Калинин стойко преодолевал консерватизм некоторых руководителей, которые склонялись к тому, что выгоднее покупать самолеты у иностранных фирм, нежели строить свои. Калинин при поддержке рабочих завода одержал победу: в 1928 году на воздушные линии страны стали выходить шестиместные самолеты К-4, а с 1930 года — десятиместные К-5. Эти самолеты эксплуатировались Аэрофлотом до начала 40-х годов.

В 1928 году за создание авиационной техники К. А. Калинин был награжден орденом Трудового Красного Знамени. После получения награды К. А. Калинин писал в частном письме: «... я за почестями не гонюсь, а лишь за возможностью как можно больше дать полезного для пролетарской революции. С этой наградой больше возможностей полезно работать и больше долга перед классом и партией».

В течение последующих четырех лет (с 1930 по 1933-й) были выпущены новые типы самолетов К-6, К-9, К-10 и уникальный тяжелый самолет К-7. К-7 был крупнейшим самолетом для своего времени, рассчитан на 120 пассажиров и 12 человек экипажа. В военном варианте К-7 представлял интерес как бомбардировщик или десантный самолет. Конструкция воплотила в себе целый ряд новаторских идей: было применено металлическое крыло толстого профиля, в системе управления использовался новый принцип установки сервоузел и т. д. Первый полет К-7 состоялся 11 августа 1933 года. При одном из последующих испытательных полетов



летчик обнаружил, что управляемый стабилизатор заклинен, и самолет практически не в состоянии выполнить нормальное приземление. Чудом удалось избежать катастрофы. При осмотре после приземления было обнаружено, что в одно из звеньев цепи, управляющей стабилизатором, туго забит болт.

Дальнейшие испытания шли благополучно, завершающий полет был назначен на 20 ноября. Однако из-за ошибки в замере максимальной скорости было решено повторить полет на следующий день. По воспоминаниям очевидца А. Н. Грацианского, стояла тихая солнечная погода. Самолет произвел пробный заход через мерную базу с максимальной скоростью, но при повторном заходе при снижении до условленной высоты не вышел на прямую траекторию, а ударился о землю и загорелся.

Официальная комиссия, прибывшая к месту аварии, ошибок в расчетах и конструкции не выявила. Калинин очень тяжело переживал катастрофу и из-за болезни сердца два месяца не мог продолжать работу. Постройка самолета К-7 была законсервирована. К. А. Калинин переезжает в Воронеж, где работает над самолетами К-12 и К-13. К августу 1937 года самолет К-12 был завершён и принял участие в воздушном параде в Тушине в День авиации. Затем был построен опытный экземпляр цельнометаллического фронтового бомбардировщика К-13. Однако конструктор не успел довести до конца его заводские испытания. В ночь на 1 апреля 1938 года К. А. Калинин был арестован. Теперь мы знаем, какими изощренными методами вырывали следователи НКВД признание вины у своих жертв. К. А. Калинин выдержал семь месяцев. 22 октября 1938 года он был расстрелян.

Жизнь Константина Алексеевича Калинина оборвалась в пору творческой зрелости. Однако его заслуги перед отечественной авиацией трудно переоценить. Он не только создал многие образцы самолетов, но и организовал поныне существующие авиационные предприятия, а также вырастил и воспитал многих специалистов, продолживших дело развития советского воздушного флота.

Е. ЖЕЛТОВА,
кандидат технических наук

МЫСЛИТЬ
И РАБОТАТЬ
ПО-НОВОМУ

НА ОСНОВЕ ВЗАИМОРАСЧЕТОВ

В новых условиях хозяйствования существенно меняются взаимоотношения авиапредприятий, выполняющих авиационные работы в народном хозяйстве, с организациями-заказчиками и клиентурой Аэрофлота. Это касается и вопросов, связанных с методикой и формами договорных обязательств, улучшением использования авиационного парка, увязкой оплаты труда экипажей воздушных судов с конечными результатами их работы.

В соответствии с Законом о государственном предприятии (объединении), авиационные коллективы получили более широкие права и возможности использования фонда заработной платы при обеспечении нормативного соотношения темпов прироста производительности и средней зарплаты. Больше того, именно предприятие устанавливает теперь формы организации труда авиаработников, определяет систему оплаты.

Однако, как показывает практика, существующие ныне взаиморасчеты между авиацией и заказчиком, тарифы и условия оплаты авиационных работ все еще не в полной мере отражают заинтересованность обеих сторон в дальнейшем повышении эффективности использования самолето-вертолетного парка в отраслях народного хозяйства, не избавляют их от ведомственных рогаток и препонов. Ведь не секрет, что конечный результат в авиации ПАНХ нередко определяется не столько количеством перевезенного груза, сколько своевременностью (краткосрочностью) выполненной работы. К тому же ни жесткость финансовых взаиморасчетов, ни высокие требования к выполнению договорных обязательств, в том числе штрафные санкции, пока не стали действенным рычагом в повышении производительности полетов, увеличения прибыли авиакolleктивов.

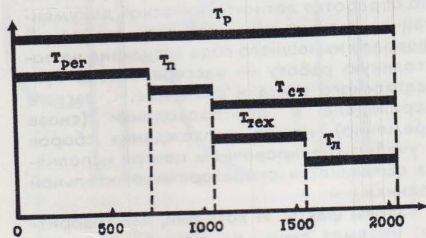
Отсюда и многочисленные неувязки в оплате труда экипажей воздушных судов с конечными результатами их работы. Так, при взаиморасчетах за выполняемые работы с тарифом в 200 рублей за тонну перевезенного груза (независимо от расстояния доставки плюс оплата за расстояние полета по отдельному маршруту) в выигрыше остается авиация. Именно это порождает заинтересованность в перевозке тяжеловесных грузов

на короткие расстояния при прочих равных условиях. Но, как правило, это не совпадает с интересами заказчика, а главное — не повышает эффективности использования авиации на отдельных видах работ.

В то же время введение взаиморасчетов с заказчиком за километраж, утверждение тарифных расстояний по районам авиационных работ привело к значительному усложнению отчетности и увеличению объема документации, что заставляет отвлекать высококвалифицированных авиаспециалистов, особенно командно-летного состава, от решения основных производственных задач, и прежде всего обеспечения безопасности полетов.

С целью разграничения функций и ответственности при использовании воздушных судов, оптимизации взаиморасчетов за выполнение работы, совершенствования оплаты труда летного состава, а также устранения негативных явлений при обслуживании отраслей народного хозяйства, в Нижневартковском авиапредприятии сделали попытку изменить систему взаиморасчетов авиации с заказчиком и тем самым повлиять на оплату за авиационные работы. После кропотливого анализа и специальных расчетов мы предложили ввести понятие «стартовое время», которое, как нам кажется, учитывает интересы и авиации, и заказчика.

Итак, что следует понимать под стартовым временем? Это время нахождения воздушного судна в распоряжении заказчика от момента взлета (после прохождения предполетной подготовки экипажа) до момента посадки по окончании рабочего дня. На рисунке показано соотношение временных интервалов за



отчетный период, где:

T_p — рабочее время;

$T_{рег}$ — время, отведенное руководящими документами по летной службе для подготовки к полету, а также отпуск;

T_p — время потерь рабочего времени по метеоусловиям и задержки по вине служб, обеспечивающих полеты;

$T_{ст}$ — стартовое время;

$T_{тех}$ — технологическое время, обусловленное загрузкой воздушного судна;

T_l — летное время;

$$T_{ст} = T_{тех} + T_l \quad (1)$$

$$T_{ст} = T_p - (T_{рег} + T_p) \quad (2)$$

Для измерения выполненной работы предлагаем ввести показатель «стартовый час» — Кист (через коэффициент использования стартового времени), характеризующий расход летного времени на час стартового. Этот коэффициент можно определить выражением:

$$\text{Кист} = \frac{T_l}{T_{ст}} \quad (3)$$

На первом этапе Кист должен утверждаться индивидуально для управления или производственного объединения. В последующем целесообразно разработать отраслевые нормативы коэффициентов использования стартового времени по видам работ и типам воздушных судов, чтобы включить их в договор с заказчиком.

В выражении (3) соотношение T_l и $T_{ст}$ за отчетный период определяет величину коэффициента использования стартового времени. При решении рассматриваемой задачи можно всегда определить Кист, который может принимать значения в пределах от 0 до 1. Скажем, имея отчетные данные за 1987 год по Нижневартковскому авиапредприятию, определим коэффициент использования стартового времени пр вертолетам Ми-6 и Ми-8.

При этом: $T_p = 2072$ часа,
 $T_l = 600$ часов (средний налет на экипаж),
 $T_{рег} = 762$ часа,
 $T_p = 310$ часов,
 $T_{ст} = 2072 - (762 + 310) = 1000$ часов;

Таблица 1

Тип ВС	Тарифы за летный час (в рублях), действующие сегодня			
	группа районов		группа видов авиаработ	
	I	II	III	IV
Ми-8	530	740	850	1000

Таблица 2

Тип ВС	Тарифы за стартовый час (в рублях) при различных Кист.			
	Группа районов		Группа видов работ	
	I	II	III	IV
Ми-8	Значение коэффициента использования стартового времени			
	0,5 0,6 0,8	0,5 0,6 0,8	0,5 0,6 0,8	0,5 0,6 0,8
	265 318 424	370 444 592	425 510 680	500 600 800

$$\text{Кист} = \frac{600}{1000} = 0,6.$$

Имея конкретное значение Кист. за базовый год, можно исключить все имеющиеся разновидности взаиморасчета с заказчиком, сохранив лишь тарифы за летный час. Или договорный тариф, обусловленный стоимостью одного летного часа при выполнении транспортно-связных работ.

Так, в таблице 1 для вертолета Ми-8 представлены существующие тарифы за летный час в рублях, действующие в настоящее время.

С учетом Кист. предлагается расчет с заказчиком осуществлять не за летный час, а за стартовый час. При этом тариф за стартовый час равен произведению тарифа за летный час по соответствующей группе на коэффициент использования стартового времени.

В таблице 2 представлены тарифы за стартовый час при различных значениях Кист. (равного 0,5; 0,6; 0,8).

В случае применения договорных тарифов за летный час они могут быть приняты за базу для определения тарифов за стартовый час с помощью этих же коэффициентов. Скажем, по вертолетам Ми-8, Ми-6 предлагается значение нормативного коэффициента использования стартового времени для включения в договор с заказчиком установить равным 0,6 (полученного по отчетным данным налета на экипаж базового года Нижневартковского авиапредприятия).

Заинтересованность (на взаимовыгодных условиях) в конечном результате использования авиации в народном хозяйстве целесообразно регламентировать следующими основными положениями.

● Расчет Кист. показывается в полетном задании и заявке на выполненные работы в конце рабочего дня с точностью до одной сотой значения этого коэффициента (при этом из стартового времени исключаются простои воздушного судна в аэропорту более одного часа по вине аэропорта или метеоусловиям, а также время, затраченное экипажем на обеденный перерыв и отдых).

● Ответственность за объективность значения Кист. возлагается на командира воздушного судна.

● Тариф за стартовые часы при взаиморасчете устанавливается при Кист. не ниже договорного (в нашем примере по вертолетам Ми-8, Ми-6 договорный Кист. = 0,6).

● В отчетные периоды договорного обязательства заказчик вправе недовыполнить количество стартовых часов, компенсируя при этом доходы в размере 50 процентов (за недовыполненные стартовые часы).

● Предприятие выплачивает заказчику компенсацию за потери в результате невыполнения (недовыполнения) договора по вине авиации (выплата компенсации производится по решению арбитража).

● Доходы, полученные предприятием за выполненные работы с Кист ниже договорного в размере 50 процентов возвращаются заказчику.

● При выполнении работ с Кист больше договорного количество стартовых часов приводится к Кист. договорному и отражается в заявке на полет. Авиация вправе отказать заказчику в выделении воздушного судна, если сумма стартовых часов по заявкам на полет достигла величины указанной в договоре за отчетный период.

Введение взаиморасчетов за стартовые часы, разумеется, требует изменения и оплаты летно-техническому составу. В частности, предлагается исключить все существующие виды сдельной оплаты экипажу при выполнении авиационных работ по обслуживанию отраслей народного хозяйства, используя при этом тарифные ставки за летный час по типам воздушных судов, установленные руководящими документами.

Так, в таблице 3 по вертолету Ми-8 представлена существующая оплата командиру воздушного судна за летный час.

С учетом коэффициента использования стартового времени, полученного в результате отчета за рабочий день и отраженного в задании на полет, предлагается расчет с экипажем производить не за летный час, а за стартовый час.

В таблице 4 представлена оплата экипажу за стартовый час при различных значениях Кист.

Тл — средний налет на экипаж за отчетный год (по нашему предприятию он составил 600 часов);

$$T_{\text{пред}} = \frac{600}{10.06} = 100 \text{ часов.}$$

● Начисление заработной платы производить по данным полетного задания за рабочий день с учетом оплаты за летный час и Кист. выполненных работ. При этом оплату осуществлять за стартовые часы при Кист. не ниже договорного (в нашем примере по вертолету Ми-8 договорный Кист. = 06). Оплата за стартовый час по третьей группе не ниже 2,82 рубля.

● Недовыполненные стартовые часы по договорным обязательствам отчетного периода, оплаченные заказчиком в размере 50 процентов тарифа, компенсировать дополнительным начислением заработной платы всем специалистам летного состава подразделения по состоянию на конец года (отчетного периода).

Таблица 3

Тип ВС	Оплата КВС за один летный час (рублей)			
	Группа оплаты			
	I	II	III	IV и т. д.
Ми-8	3,9	4,3	4,7	5,1

Таблица 4

Тип ВС	Оплата КВС за один стартовый час (рублей) при различных Кист.											
	Группа оплаты											
	I			II			III			IV и т. д.		
Значение коэффициента использования стартового времени												
Ми-8	0,5	0,6	0,8	0,5	0,6	0,8	0,5	0,6	0,8	0,5	0,6	0,8
	1,95	2,34	3,12	2,15	2,58	3,44	2,35	2,82	3,76	2,55	3,06	4,08

Чтобы повысить стимулирование профессиональной подготовки, следует установить группы оплаты не по виду выполняемой работы, а по классу командира воздушного судна, сводя ее к трем группам. Для повышения творческой активности летно-технического состава, устранения негативных явлений, имеющих место из-за несовершенства существующей оплаты, целесообразно сдельную часть заработной платы осуществлять за стартовый час, регламентировав ее следующими положениями.

● По типам воздушных судов установить экипажам предел оплачиваемой нормы стартовых часов за месяц, который можно увеличивать в случаях производственной необходимости (если экипаж не выработал рабочее время и санитарную норму по налету часов). При этом работа сверх рабочего времени должна оформляться и оплачиваться как сверхурочная. Так, для рассматриваемого примера при Кист. = 0,6 по вертолету Ми-8 он составляет сто часов. Расчет предельной оплачиваемой нормы стартовых часов производится по формуле:

$$T_{\text{пред}} = \frac{Tл}{10 \text{ Кист.}} \quad (4)$$

где $T_{\text{пред}}$ — предельная оплачиваемая норма стартовых часов в месяц.

$\frac{Tл}{10}$ — средний налет на экипаж за месяц с учетом двухмесячного отпуска экипажа;

Начисление производить по тарифу основной группы оплаты в данном районе с учетом существующих коэффициентов по специальности. Так, имея невыполненные работы согласно договору на конец года (отчетного периода) за счет улучшения транспортной схемы по инициативе предприятия и заказчика в количестве одной тысячи стартовых часов по вертолету Ми-8 (предприятие расположено в районе второй группы оплаты), дает возможность произвести дополнительное начисление заработной платы специалистам летного состава. Дополнительно начисленная заработная плата и сверхплановая прибыль до 50 процентов может распределяться по решению совета трудового коллектива между его членами в любой пропорции (по условиям, определенным собранием трудового коллектива).

В сравнении с существующим предлагаемый способ взаиморасчета за выполненную работу по стартовому часу, через коэффициент использования стартового времени, обладает рядом положительных качеств. И прежде всего обеспечивает взаимную заинтересованность в проведении мероприятий, направленных на повышение эффективности использования самолето-вертолетного парка с минимальными затратами, рост производительности полетов.

В. РЕЗНИК,
заместитель командира
авиапредприятия по летной
работе

г. Нижневартовск.

«Прошу вас приехать и разобраться», — такими словами заканчивалось обращение в редакцию. Подобных писем почта приносит немало. Люди считают (и в подавляющем большинстве случаев совершенно справедливо), что журналист обязательно квалифицированно разберется в существе конфликта, авторитетом своего печатного органа поколеблет бюрократические бастионы, поможет пролить свет гласности на неблагоприятные дела. Что может быть благороднее этой миссии и как можно не оправдать оказанного доверия! Потому просьбы о помощи действительно властно зовут в дорогу, заставляют отложить все дела. Не жаль пойти на любые издержки, лишь бы поддержать человека в трудную минуту. Если она — действительно трудная, если он добивается поддержки справедливо.

Фарида Салеговна Зубани пришла в Чимкентский объединенный авиаотряд в апреле 1979 года, окончив курсы по первичной подготовке бортпроводников. До января 1985 года летала. А потом родился ребенок. Фарида попросила перевести ее на работу на земле. В течение последних трех лет она временно занимала должности (взамен отсутствующих работников) оператора множительной техники, техника по обработке летно-технической документации, машинистки летного отряда. В феврале нынешнего года назначена на постоянную работу — кассира отдела бухгалтерского учета и финансов. С августа переведена в бортпроводники (снова временно), но до прохождения сборов в учебно-тренировочном центре исполняла обязанности оператора множительной техники.

Таковы факты. И хотя они, как говорится, упрямая вещь, их можно преподнести по-разному, давая ту или иную эмоциональную окраску. В письме эмоции были через край. Впрочем, можно ли в этом упрекнуть человека, считающего себя несправедливо обиженным? Лишь бы эмоции не заслоняли правды, не мешали справедливым оценкам.

Вот и попробуем пройти по всем пунктам письма спокойно и объективно.

«На летную работу сразу не восстановилась: не хотела никого подводить больничными листами, которые никто не любит». Что верно, то верно, больничный лист порой заставляет руководство решать трудную головоломку: кем заменить заболевшего работника? Но в службе бортпроводников есть женщины, у которых даже двое детей. Тем не менее, они летают. С другой стороны, разве легче заменить оператора, кассира? Кстати, по поводу последней должности Ф. Зубани авиаторы высказывали больше всего претензий. Упрекали ее, что она не очень-то считалась с ними и запросто могла открыть окошко кассы на час-другой позже или уйти с работы пораньше. Порой получение зарплаты, особенно для летного состава, связанного с выполнением рейсов по расписанию, перерастало в проблему. Вот

где она действительно подводила многих!

«Сейчас, когда у меня появилась возможность долетать до пенсии один год, мне отказывают в восстановлении на летную работу из-за отсутствия свободных мест. При этом ссылаются на хозрасчет. А как же человеческое отношение? Неужели в связи с переходом на новую систему хозяйствования забудут о самом главном, чему сейчас учит наша партия, — внимательному отношению к людям?» Не здесь ли зарыто зерно, из которого выросли и стали густо ветвиться многочисленные побеги? «Год до пенсии...» Льготной пенсии! Пробрить к ней дорогу да побыстрей!

«Позвольте, — спросит читатель, — в чем же проблема? Ведь уже издан приказ о возврате Зубани на летную работу, надо лишь пройти курсы в учебно-тренировочном центре!» Вот именно. Один из главных пунктов требований Зубани: вер-

как о стенку. У меня очень тяжелое материальное положение, зарплата меньше прожиточного минимума — 60 рублей на человека».

В письме упоминается имя командира Чимкентского объединенного авиаотряда Алексея Ивановича Лебедева. Это о его равнодушие, как о стенку, «ударялась» автор письма. В чем же это заключалось? Я уже упомянул, что Ф. Зубани переведена в бортпроводники приказом командира — еще в августе. К этому моменту она прошла медкомиссию в стационаре, а в начале сентября предстояла учеба. Места сверх разрядов командир «выбил» специально для нее, благодаря своей настойчивости. Ни дня не просидела Ф. Зубани без зарплаты, пока она, по ее выражению, «мыкалась по временным работам» — всегда ей подыскивали свободное место. А на должность кассира зачислили по ее же настоятельной просьбе (правда, от хлопотной работы, видимо

«Что делать, — говорит А. И. Лебедев, — не могу же я подыскать ей работу с окладом инженера».

Да, к огромному сожалению, существуют еще нормы жилой площади, размеры прожиточного минимума, до которых приходится тянуться. Есть, есть постоянный дефицит того и другого, а также еще очень многих, крайне необходимых нам всем вещей. А вот дефицит понимания переживаемых трудностей, дефицит терпения лишь усугубляют дело. И уж совсем нетерпим дефицит честности!

«Действия Лебедева считаю неправильными, даже националистическими...» Расхожий довод! Наказали нарушителя трудовой дисциплины — национальная неприязнь, уволили профессионально непригодного работника — национализм. Объяснить же, в чем конкретно проявляется «национализм» Лебедева, Фариды Зубани так и не смогла. «Просто я это чувствую», — невразумительно повторила она. Но вот что интересно: у русского командира объединенного авиаотряда заместители — узбек и казах. Секретарь партийного комитета — украинец. А среди руководителей служб — казахи, кореец, грек. И никто не чувствует себя ущемленным.

«Лебедев может только говорить красиво, а дел за этим никаких нет. В то время, когда по стране идет перестройка наш отряд — в застойном положении. Я плохо разбираюсь в экономике, но если бы тут все было хорошо, то и отражалось бы на людях».

Справедливо, что экономика — основа всего. Не совсем понятно только, почему Ф. Зубани умалчивает такой, например, факт. Много лет Чимкентское авиапредприятие было убыточным, а в этом году получило доход. Хотя и маленький — но доход! К тому же погашен полутрамиллионный долг, накопившийся к прошлому году. Руководство выдвинуло ряд интересных предложений — по кооперированному обслуживанию воздушных судов, по созданию объединения трех отрядов Южного Казахстана. В кратчайшие сроки в Чимкенте проведена реконструкция взлетно-посадочной полосы. Разработаны планы капитального строительства — как производственного, так и жилищного. Впрочем, я вовсе не собираюсь петь дифирамбы новому руководству авиаотряда. Есть здесь пока немало и недостатков. Просто я хочу сказать, что на застой это похоже меньше всего.

Письмо Фариды Зубани никого не оставило равнодушным. Уж на что-то, а на недостаток внимания к его обсуждению она пожаловаться не может. В службе бортпроводников его оценили категорично: клевета. И, чего я, признаться, никак не ожидал, единодушно заявили — работать с нечестным человеком не хотим. Впрочем, столь же солидарно решили, что долетать до вождя пенсия автору письма необходимо. И командир отряда прислушался к мнению коллектива. Летать Фариды Зубани будет. Но вот вопрос: как теперь сложатся ее отношения с коллективом службы? Это главным образом зависит от нее самой. От того, сможет ли она объективно оценить свои действия, посмотреть на себя со стороны.

И. КАЗАНСКИЙ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Чимкент.

СОЦИАЛЬНЫЙ КОНФЛИКТ

ДЕФИЦИТ ЧЕСТНОСТИ

нуть ее на борт самолета сейчас же, немедленно. Есть положение, согласно которому после длительного перерыва в летной работе обязательны медицинская комиссия по полной программе и курсы повышения квалификации? Чувств, считает она. Главное — внимательное отношение к человеку. Ну да ладно, так и быть, пусть — медкомиссия и учеба. Но чтобы без задержки, лучше всего с завтрашнего дня. И нет никакого дела до того, что места в стационаре и учебно-тренировочном центре расписаны на месяцы вперед.

Нет свободных мест бортпроводников, вдобавок предстоит сокращение штатов? Но ведь мать-одиночка имеет перед всеми преимуществами?

Начальник отдела кадров Нинель Петровна Кулакова дала справку: такое преимущество действует в случае сокращения. Но Зубани никто не думает сокращать, речь идет лишь о переводе из одного подразделения в другое.

Приведем снова строки из письма Ф. Зубани. «Я уж не знаю, есть ли справедливость. В нашем отряде ничего не добьешься, я ударюсь о равнодушие,

не оправдавшей надежд, она вскоре отказалась — и вновь была трудоустроена).

Стоит ли повторять, сколь остра у нас жилищная проблема. В Чимкентском отряде — длинный список очередников. Но вот освобождаются три квартиры. Среди главных претендентов — крайне нуждающиеся в жилье ветераны, участники Великой Отечественной войны. Но коллектив и руководство отряда решают вручить ордера матерям-одиночкам, проживающим в семейном общежитии. Чем отвечает на это «равнодушие» Ф. Зубани? Обрушивает град упреков в том, что ей выделили жилье, «бывшее в употреблении», да еще площадью ниже полагающейся по закону нормы («недодали» аж целых полтора метра!). И добилась, чтобы авиапредприятие сделало за свой счет ремонт квартиры.

Прожиточный минимум — суровая реальность нашей жизни. Никто не спорит, что зарплата в 85—90 рублей (даже с премиальными и пятнадцатипроцентным районным коэффициентом) — это не роскошь для женщины, воспитывающей ребенка. Только командир ли виноват в этом положении?



НАЗОВЕМ ВСЕХ ПОИМЕННО

Самолеты 20-х годов имели легкий фанерный фюзеляж, с негерметичной, а поначалу просто-напросто открытой кабиной, с деревянным пропеллером. Об отоплении и речи не было.

И тем не менее Советская Россия начала осваивать Северный Ледовитый океан и с суши, и с моря, и с воздуха. Первая Северная гидрографическая экспедиция по изучению побережья океана состоялась в 1924 году. Наш рассказ о второй, более мощной и солидной, состоявшейся в 1925 году и занимавшейся описанием западного и восточного берегов Новой Земли. В ее состав впервые вошли два гидросамолета Чухновского и Кальвицы. Возглавил экспедицию известный гидрограф профессор Н. Матушевич.

НЕ ЗНАЮЩИЙ СТРАХА

Имя Отто Кальвицы в двадцатые годы было хорошо известно в стране и за рубежом. Он стал первым советским летчиком, поднявшим в интересах ледовой разведки свой самолет в небо Чукотки. Первым приземлился на острове Врангеля. Был среди первых, кто осваивал трассу Иркутск — Якутск, перелетел от Берингова пролива до устья Лены и начинал осваивать Новую землю. На юго-западе этого огромного полярного острова находится залив его имени — пилота Отто Кальвицы. Об этом прекрасном и бесстрашном человеке поведали нам страницы архивных документов.

Полярный летчик Отто Кальвица был финном по национальности. Шестнадцать лет вступил в ряды финской социал-демократической партии, участвовал в революционных событиях 1918 года, которые, как известно, происходили в Финляндии под непосредственным влиянием Великого Октября. Затем, после подавления выступления финского пролетариата, вместе с товарищами по борьбе был брошен за тюремную решетку. Там, в камере, и созрело смелое решение бежать в Советскую Россию. После пятимесячного заключения Кальвице удалось совершить дерзкий побег из тюрьмы. Обмороженный, полуживой, он несколько месяцев провел в советском госпитале. Врачи выходили его, и с тех пор Россия стала для него второй родиной.

В конце 1918 года Отто Кальвица становится членом Российской коммунистической партии большевиков. Потом закан-

чивает Самарскую авиационную школу и получает под свое командование авиационный отряд, который впоследствии, в 1921 году, участвовал в подавлении Кронштадтского мятежа. Но сегодня речь не об этом.

С Арктикой отважный авиатор вплотную познакомился в 1925 году, когда вместе с пионером советской полярной авиации Б. Чухновским совершил знаменитый перелет из Ленинграда на Новую Землю. С той поры он остался верен Арктике до конца дней своих.

Остановимся вкратце на тех событиях. В начале века мир был потрясен, услышав имя первого человека, дерзнувшего полететь в совершенно неизведанные белоснежные арктические просторы. Им оказался мужественный русский пилот Я. Нагурский, который вместе с механиком Е. Кузнецовым летом 1914 года совершил несколько полетов над Баренцевым морем в поисках исчезнувшей во льдах экспедиции Г. Седова.

Спустя несколько лет с приходом Советской власти начались пробные полеты на Крайний Север в основном с целью разведки льдов и поиска лежищ ценного морского зверя. Самолетов было мало, и опыта практически никакого. Он приобретался пилотами в сложнейших условиях Заполярья. К тому же не существовало каких-либо инструкций или пособий. Не было и мемуаров «корифеев» полярной авиации, как, впрочем, не было еще и самих «корифеев». Ими становились, сами того не ведая, те же Чухновский и Кальвица, а потом вслед за ними Ляпидевский, Каманин, Водопьянов, Михеев, Томашевский...

Современному читателю, пожалуй, даже невозможно представить себе, как и на чем они летали в бескрайних просторах Арктики.

Архивные документы подтверждают, что именно Чухновскому, узнавшему об экспедиции во льды Арктики, принадлежит идея об использовании авиации в помощь гидрографам.

Наконец было получено разрешение, и наступил долгожданный этап подготовки к первой воздушной экспедиции. Ее осуществление сам Чухновский не мыслил без своего друга и единомышленника Отто Кальвицы. Поэтому им выделили два гидросамолета. Удалось даже достать фотокамеру и пленку для нее. Определены также совершенно уникальный для того времени маршрут полета: Ленинград — Петрозаводск — Архангельск — Три Острова — остров Колгуев — Белужья Губа — Маточкин Шар. Туда же должны были плыть два гидрографических судна с остальными участниками экспедиции.

Пилоты вылетели рано утром 4 августа 1925 года. Какими критериями можно измерить сложность этого полета? Особенно на последнем этапе Архангельск—Новая Земля. Это был действительно прыжок в неизвестное. Притом без радиосвязи и прогноза метеобстановки, без запасных аэродромов и какого-либо наземного обслуживания, наконец, без элементарных средств самолетовождения. Моторы самолетов часто выходили из строя, внезапно обречая пионеров воздухоплавания на вынужденную посадку в безлюдье на каменистом берегу или на морском льду сплошняком в торосах. К тому же компасы в Арктике, как известно, показывают неустойчиво из-за близости Северного магнитного полюса.

Поздним вечером 4 августа Чухновский и Кальвица прилетели в Петрозаводск и едва закрепились на якорях, как начался сильный шторм. Он длился четверо суток. Лишь 8 августа им удалось перелететь в Медвежьегорск. Там и заночевала славная воздушная экспедиция, разложив спальные мешки на крыльях самолетов. Вскоре погода

переменялись, и пилоты сравнительно быстро добрались до Архангельска. Впереди их ждал самый ответственный участок полета — почти тысяча километров арктического безмолвия.

К тому времени оба судна экспедиции «Таймыр» и «Мурман» уже шли к Новой Земле. Они везли основную часть имущества авиаторов. Однако на самолетах груза тоже было достаточно: запчастей, инструменты, продовольствие и так далее. Поэтому вначале, когда попытались взлететь, перегруженные машины просто не смогли оторваться от земли. Правда, сыграла свою роль редкая для тех мест жара, и все же... Моторы перегревались через две-три минуты, в то время как для разбега требовалось пять минут.

Только рано утром на следующий день самолеты с трудом поднялись в воздух и взяли курс к Трех Островам. Собственно, Три Острова — это три огромных камня, выступающие из воды на выходе в Белое море. Здесь летчиков ждал тралщик с бензином. И снова перелет, теперь на полуостров Канин, где неожиданно выяснилось, что дальше лететь рискованно. Впереди полоса плотного тумана. Решили заночевать. Однако едва авиаторы расположились на плоскостях самолета, как задул северный ветер и густая туманная пелена накрыла залив и берега. Вокруг на сотни километров ни души.

Трое суток шла упорная борьба людей с грозной стихией. Низкий глинистый берег, где стояли крылатые машины, почти полностью затопляла приливная волна. Незатопленным оставался лишь маленький островок. В него и вцепились штопоры-якоря. Изможденные, едва живые летчики вынуждены были днем и ночью или подтягивать канаты в момент прилива, или отпускать их во время отхода волны.

Наконец 29 августа героическая воздушная экспедиция преодолела последний участок трудного маршрута. Над Баренцевым морем они пролетели до входа в Маточкин Шар и вскоре произвели посадку недалеко от судов основной экспедиции. Так завершился этот первый в истории освоения Арктики длительный перелет. А Кальвица и Чухновский без всякой передышки включились в работу. Надо было отремонтировать самолеты и начинать разведку льдов, определение рельефа дна, фотографирование и уточнение всей береговой полосы Новой Земли.

Нам удалось разыскать в архиве письменный доклад Матусевича начальнику Морских Сил страны. В нем говорилось об удачных полетах над Карским морем по проведению ледовой разведки и гидрографическому обследованию восточного побережья Новой Земли, проводившихся в тяжелых климатических условиях, об отваге и героизме Чухновского и Кальвицы...

Опыт, приобретенный в тех тяжелых полетах, помог Кальвице в следующем, 1926 году впервые в истории Чукотки подняться в ее небо, летать над Чукотским морем, прокладывая дорогу для корабля, шедшего к недоступному, неведомому доселе острову Врангеля.

...Этот остров в начале нынешнего века кое-кто за океаном пытался отторгнуть от России. Эта мечта не забылась и после Великой Октябрьской социалистической революции. Промышленников запада влекла сюда богатейшая охота на морского ценного пушного зверя. В 1921 году, например, на острове Врангеля высадил группу наемных охотников канадский промысловик В. Стеффансон. Однако Советское правительство заявило решительный протест и направило к острову канонерскую лодку «Красный Октябрь». Ее экипаж водрузил там советский флаг и вывез канадцев на материк. А для того, чтобы никто больше не посягал на эту советскую территорию, ее решили заселить.

В марте 1926 года Совет Труда и Оборона принял постановление о создании на острове Врангеля советского поселения. С этой целью снаряжали туда специальную экспедицию, которая должна была наладить пещерный и морской промыслы в масштабах, воз-

мещающих затраты на содержание поселения. Решение данной задачи правительство возложило на Г. Ушакова — коммуниста, человека, обладающего незаурядными организаторскими способностями и ставшего впоследствии известным советским полярным исследователем. Он был назначен Уполномоченным Далькрайисполкома по управлению островами Врангеля и Геральда.

В свою очередь экипаж парохода «Ставрополь», которому предстояло доставить на остров Врангеля первых шестьдесят поселенцев и персонал полярной станции, возглавил ледовый капитан П. Милвозоров. Это была сложная и рискованная экспедиция. На случай вынужденного дрейфа и зимовки на борт парохода приняли годичный запас продуктов. В трюмы погрузили 283 тонны различных товаров, материалов для постройки домов, складов, других помещений будущей колонии. А на корме парохода рядом с оградой для домашних животных горделиво возвышался гидросамолет Ю-13 Отто Кальвицы.

16 июня 1926 года состоялась торжественные проводы экспедиции, а спустя почти два месяца, 8 августа, пароход «Ставрополь» уже подходил к острову Врангеля. Мрачные скалы над белой полосой прибрежных льдов казались вымершими исполинами и пугали своей чернотой. Справа — океан, слева — серые сопки, впереди — пустое плато. Вокруг ни единого деревца. Незнакомая земля. Незнакомое небо над ней.

Первым делом сняли с парохода самолет. Его поставили на понтон из двух корабельных шлюпок. Весь день Кальвица, бортмеханик А. Федукин и матросы хлопотали около машины, готовя ее к пробному полету.

И вот затрещал мотор. Машина вздрогнула, точно живая, и, ускоряя движение, побежала по воде. Эскимосы и чулки, приехавшие с окрестных мест посмотреть на невиданное чудо, замерли от удивления и восторга. Тем временем Отто Кальвица сделал разворот в воздухе и с громким рокотом пронесся над толпой. Приземлившись, сказал Ушакову:

— Садитесь за моей спиной, Георгий Алексеевич. Полетим осматривать остров. С воздуха зрелище действительно открылось им диковинное. Впервые глазам человека предстало экзотическое великолепие горной страны в кружевном поясе вечно дрейфующих льдов. И как бы поднималась перед ним завеса таинственности, созданная воображением исследователей прошлых времен. Случилось это 11 августа 1926 года.

В архиве сохранились впечатления от полета самого Ушакова. «Под нами быстро пронеслась бухта Роджерса, далеко в стороне остался мыс Гавой, а впереди уже мелькают ледяные поля. На высоте тысячи метров мы оглябем скалы мыса Уэринг, и перед нашими глазами открывается весь северный берег острова Врангеля. И вдруг... Что это за небольшой островок внизу? И сколько их?! Один, два, пять, десять... С каждой минутой возникают все новые и новые точки. Полет длится всего двадцать минут, а я их насчитал уже 65 штук. Откуда они? Заинтересованный, показываю Кальвице на группу островков. Машина круто идет вниз. Слежу в бинокль за одним из них. С каждой секундой он растет, ширится и вдруг начинает шевелиться... Да ведь это же моржи! Островки — это огромные льдины, усеянные моржами. Сколько их здесь! Тысячи! На самой маленькой льдине не менее двухсот!»

В тот день они неоднократно садились, заправлялись и снова взлетали. Полеты помогли Ушакову составить полное представление о тех местах и разработать подробный план первого советского поселения на острове Врангеля.

После этого еще много раз поднимался Отто Кальвица в небо острова, внимательно его изучал, наносил на карту расположение гор и направление рек, фиксировал крупные лежбища морского зверя. В ту пору именно он установил, что конфигурация береговой черты совершенно не совпадает с картами, составленными в 1881 и 1911 го-

дах. Новая карта была составлена благодаря стараниям пилота Кальвицы.

Вскоре Отто на пароходе «Ставрополь» покинул остров Врангеля. При расставании обещал поселенцам вернуться. И обещание свое сдержал. Произошло это при следующих обстоятельствах.

Полярники, завезенные на остров, вынуждены были жить там без связи с землей беспрерывно почти три года. Уже само по себе это являлось подвигом. В 1928 году к острову попытался пробиться сквозь тяжелые льды все тот же пароход «Ставрополь». Но эта попытка не увенчалась успехом, и экспедиция вынуждена была вернуться назад.

В 1929 году Советское правительство решило во что бы то ни стало достигнуть острова Врангеля и привезти смену полярникам. Это должен был сделать пароход «Ф. Литке». Одновременно было принято решение создать воздушную экспедицию, которая параллельным маршрутом пролетела бы все побережье северных морей от Берингова пролива до устья реки Лены. Задача стояла нелегкая: выяснить возможность открытия постоянной авиатрассы, наметить места посадки самолетов, а также произвести разведку льдов на всем пути следования парохода «Ф. Литке». В воздушную экспедицию входили Г. Кролинский и О. Кальвица.

Утром 24 июня 1929 года два гидросамолета взлетели из Владивостока и взяли курс на север. И снова начался для Кальвицы тот же бесконечный снег, льдины и туман, те же морозы и метели, те же голые, отвесные, шумные от чаек, скалы, к которым привязывался на стоянках самолет.

Наконец с Мыса Северный оба пилота взяли курс на остров Врангеля. Вот она, знакомая до боли, ставшая родной, земля! Неповторимый момент! Ведь ровно три года прошло с тех пор, как Отто покинул этот остров, пообещав вернуться. И встреча состоялась.

С красным, развизающимся флагом в руках, бежал по берегу, спотыкаясь и падая, радостный и возбужденный Ушаков. За ним остальные. Люди плакали от радости, обнимая пилотов.

— Дорогие мои, — говорил им Кальвица, — ледокол «Ф. Литке» идет к вам со сменой, а мы скоро полетим дальше, до реки Лены.

Так было положено начало неизведанной до той поры арктической трассы, общая протяженность которой составила 5460 километров. Вскоре о перелете заговорили не только в СССР, но и за рубежом, а Отто Кальвице стали называть не знающим страха пилотом.

6 марта 1930 года этого замечательного человека, патриота, коммуниста не стало. В тот день самолет, пилотируемый Отто Кальвицей, привез в Якутск почту и нескольких пассажиров из Иркутска. Вскоре поступило новое срочное задание: доставить в поселок Булун радиста и медикаменты для тяжелобольного. Погода оштрафовалась грозными снежными зарядами, сильными ветрами и штормами. Но лететь было необходимо, и Отто Кальвица с бортмехаником Ф. Леонгардом поднялись в воздух. Возле поселка Сангар на самолет неожиданным шквалом обрушилась пурга. Внезапно его гигантским порывом ветра перевернуло в воздухе и бросило вниз. В рваных разрывах поземки рабочий местного рудника увидел, как из открытой кабины вывалился летчик...

Останки Кальвицы и Леонгарда специальным рейсом доставили в Иркутск. Вскоре состоялась похорона на братском кладбище борцов революции. Это место сейчас превращено в мемориальную зону, где покоится прах многих героев гражданской войны, организаторов Советской власти на территории Сибири. Благодарные потомки свято чтут память тех, кто шел впереди, прокладывая путь в светлое будущее России.

Т. АБРАМОВА,
журналист;
А. КОПЕЙКИН,
историк

г. Москва.

НАДЕЖНО, ВЫГОДНО, УДОБНО

Каждый из нас пользуется услугами Сберегательного банка. Здесь мы надежно и выгодно храним свои сбережения, осуществляем расчетно-кассовые операции, берем кредиты на потребительские нужды. Это чаще всего. Но ведь перечень услуг, предлагаемых населению, значительно шире. В чем же они заключаются? С этим вопросом мы обратились к ведущему консультанту Приемной Сберегательного банка СССР Роману Константиновичу ГАМСАКУРДИЯ.

— Да, к сожалению, нередко трудящиеся даже не знают о тех больших возможностях, которые им предоставляют учреждения Сберегательного банка. Не знают, и, естественно, не используют. А ведь как удобно, например, оплачивать за квартиру, телефон, коммунальные услуги, содержание детей в яслях или детском саду по безналичному расчету. Для этого вкладчику достаточно дать сотрудникам банка поручение — в разовом порядке или ежемесячно списывать определенную сумму со своего счета. Бланки для таких поручений есть в любом учреждении Сберегательного банка.

Все большее практическое значение приобретают расчетные чеки... В магазинах, на тароремонтных предприятиях и лесоторговых базах с их помощью можно оплатить любые промышленные товары стоимостью свыше ста рублей. Они принимаются и для расчета за услуги, предоставляемые предприятиями общественного питания, бытового и автотехобслуживания, а также для оплаты иностранной валюты, стоимости туристского обслуживания.

— А на какую сумму выдается расчетный чек?

— От ста до десяти тысяч рублей за счет средств, хранящихся у вкладчика на счете или внесенных в Сберегательный банк наличными деньгами. Кстати, чек является именным денежным документом. Он действителен в течение двух месяцев и принимается к оплате на всей территории страны, независимо от места его выдачи. Уверен, многие с удовольствием будут пользоваться расчетными чеками, ведь таким образом человек освобождается от необходимости иметь при себе крупные суммы денег.

Аналогичную роль выполняют чековые книжки, по которым можно получать в учреждениях Сберегательного банка СССР и наличные деньги. Они выдаются вкладчику на любую сумму в пределах остатка средств на счете по вкладу. Чековая книжка действительна два года. Если определенная в ней сумма в течение этого срока не будет израсходована и останутся неиспользованные чеки, срок действия может быть продлен еще на два года.

— Словом, учреждения Сберегательного банка в значительной мере избавляют нас от лишних хлопот и волнений, связанных с хранением денег?

— Безусловно. Кроме того, безналичные перечисления вообще помогают нам более рачительно строить личный бюджет. Причем путей для этого много. Один из них — пополнение вкладов безналичным способом. Суть в том, что, по желанию человека, бухгалтерия предприятия или организации, где он работает, регулярно перечисляет на его лицевой счет определенную сумму из зарплаты или пенсии, страховые суммы, единовременное вознаграждение за выслугу лет и т. д. Согласитесь, это значительно экономит наше время.

А вот другая, не менее выгодная услуга, предоставляемая банком: выплата зарплаты. Трудящиеся могут получать ее в учреждениях банка полностью или частично в удобные для себя дни. Помимо прочего это способствует увеличению сбережений населения.

— Роман Константинович, многие наши читатели интересуются: какие в настоящее время существуют виды денежных вкладов? Ведь их число постоянно растет.

— Совершенно верно. Сберегательный банк стремится учесть интересы различных слоев трудящихся. Поэтому существуют срочные вклады с дополнительными взносами, целевые на детей, денежно-вещевые выигранные, молодежно-премиальные. Что это такое?

Вот, например, целевые вклады: они принимаются на детей в возрасте до шестнадцати лет. Причем вкладчику совершенно не обязательно состоять с ребенком в родственных отношениях. По достижении совершеннолетия молодому человеку выплачивается доход из расчета четырех процентов годовых при условии хранения вклада в течение десяти лет. Проценты выдаются только вместе с суммой вклада. Согласитесь, для юношей и девушек, вступающих в самостоятельную жизнь, это солидное материальное подспорье.

Особый порядок существует при открытии срочных вкладов с дополнительными взносами. Дело в том, что первоначальный взнос может быть любым, но размер каждого дополнительного должен составлять не менее ста рублей. Если сумма хранится на счете не менее года, вкладчиком выплачи-

ваются доход из расчета три процента годовых. Этот вклад выдается только в полной сумме вместе с дополнительными взносами.

Многие клиенты охотно делают денежно-вещные выигрышные вклады. И не случайно. Ведь доход выплачивается им в виде выигрышей из расчета двух процентов годовых. Тиражи проводятся регулярно — в апреле и октябре. В каждом на тысячу номеров счетов разыгрывается двадцать пять выигрышей, в том числе один выигрыш в размере 200 процентов среднего остатка вклада за истекшее полугодие, два — по сто процентов, два — по пятьдесят процентов и двадцать пять процентов — по двадцать пять процентов. Определяется сумма выигрыша в зависимости от среднего остатка вклада в размере до пяти тысяч рублей.

Внимание молодых авиаторов наверняка привлекут молодежно-премиальные вклады. Названы они так потому, что принимаются от лиц в возрасте от 18 до 30 лет включительно. Вкладчик при открытии счета определяет размер своего ежемесячного взноса — десять, двадцать, тридцать, сорок или пятьдесят рублей. Накопление средств производится в течение трех лет. Доход вкладчики получают из расчета трех с половиной процентов годовых. Из них два процента ежегодно присоединяются к остатку вклада, а полтора выплачиваются в виде премии по истечении срока накопления.

Небезынтересна и еще одна из наших новинок: посетители учреждений Сберегательного банка имеют возможность приобрести здесь сертификаты — ценные бумаги на предъявителя достоинством в 250, 500 и 1 000 рублей. Они предназначены для хранения денежных сбережений в течение десяти лет. При выполнении указанных условий доход выплачивается из расчета четырех процентов годовых, то есть на сертификат достоинством в тысячу рублей можно получить 480 рублей дохода. Примечательно, что сертификаты и доходы по ним освобождаются от обложения государственным налогом.

— Сейчас производится реализация государственно-внутреннего выигрышного займа 1982 года. Как она проходит!

— Ежегодно проводится восемь тиражей. А всего

их за двадцатилетний срок действия займа будет сто шестьдесят. Выигрыши установлены в размерах от десяти тысяч до ста рублей на пятидесятирублевую облигацию, включая ее нарицательную стоимость. Владелец самого крупного выигрыша имеет право на внеочередную покупку автомобилем «Волга» или «Жигули», а в пять тысяч рублей — на приобретение автомобиля «Жигули». Эти облигации принимаются на хранение. По желанию их владельцы, учреждения Сберегательного банка осуществляют проверку облигаций по таблицам тиражей выигрышей и информируют о выпавших выигрышах.

— Роман Константинович, известно, что по многочисленным пожеланиям населения в настоящее время введены кредиты. Расскажите, пожалуйста, об этом подробнее.

— Сначала о краткосрочных кредитах — на три года. Они выдаются на приобретение промышленных товаров в предприятиях государственной и кооперативной торговли. Размер ссуд — в пределах восьмимесячного заработка (пенсии, стипендии), но не более двух тысяч рублей. За пользование ссудой в течение года уплачиваются два с половиной процента, двух лет — три процента, трех лет — три с половиной процента. Проценты взимаются одновременно с выдачей ссуды.

Для получения кредита необходимо быть вкладчиком не менее года или получать заработную плату в учреждении Сберегательного банка. Необходимо также иметь на сберегательной книжке вклад в размере 25 процентов от суммы получаемого кредита — это является гарантией платежеспособности.

Ссуда не выдается рабочим и служащим, проработавшим на данном предприятии или в организации менее года (если они не зачислены в порядке перевода) и тем, у кого по каким-либо причинам удерживается пятьдесят процентов зарплаты (пенсии, стипендии).

— Такой кредит можно получить во всех учреждениях Сберегательного банка!

— Нет, пока лишь в городах Молдавской ССР, Прибалтийских республик, Красноярского, Приморского, Ставропольского краев, Баш-

кирской АССР, ряда областей (Московской, Ленинградской, Воронежской, Кемеровской, Куйбышевской, Ворошиловградской, Днепропетровской, Донецкой, Крымской, Харьковской, Львовской, Хмельницкой, Ташкентской, Ферганской, Алма-Атинской, Восточно-Казахстанской, Карагандинской, Павлодарской, Целиноградской), а также в Москве, Ленинграде, Киеве, Ташкенте, Алма-Ате.

Надо сказать, что в отдельных городах в порядке эксперимента выдаются кредиты на лечение, свадьбу, в связи со стихийным бедствием и т. д. Будет ли повсеместно распространяться этот вид услуг? Все зависит от результатов эксперимента.

Помимо краткосрочных существуют и долгосрочные кредиты. Они выдаются на строительство индивидуальных жилых домов — в размере до 20 тысяч рублей с погашением соответственно в течение пятидесяти и двадцати пяти лет; на реконструкцию и капитальный ремонт таких домов, присоединение их к инженерным сетям, а также на строительство надворных построек — в сельской местности до четырех тысяч рублей, в городах и поселках городского типа — до трех тысяч рублей с погашением в течение десяти лет; на покупку у граждан индивидуальных жилых домов с надворными постройками в размере балансовой стоимости, но не более 20 тысяч рублей на период до двадцати пяти лет; на приобретение оборудования для инженерного обустройства индивидуального жилого дома — до тысячи рублей с погашением в течение трех лет; на покупку горожанам пустующих на селе жилых домов (с хозяйственными строениями) — в размере балансовой стоимости строений, но не более пяти тысяч рублей с погашением кредита в течение десяти лет; на капитальный ремонт и реконструкцию таких домов — в размере до трех тысяч рублей, сроки погашения те же.

— В нашей редакционной почте немало писем от авиаторов — членов жилищных и жилищно-строительных кооперативов, садоводческих товариществ. Как осуществляется их кредитование!

— При создании жилищных кооперативов, которые получают готовые дома, построенные за счет государ-

ственных капиталовложений (или после капитального ремонта), их членам будут выдаваться ссуды на покупку квартир в размере до пяти тысяч рублей. Это около тридцати—тридцати пяти процентов стоимости квартиры. Следует отметить, что жилищно-строительные кооперативы кредитуются не нами, а Жилсоцбанком в пределах семидесяти процентов сметной стоимости строительства.

Кредиты на улучшение жилищных условий, в первую очередь, предоставляются гражданам, которые не обеспечены жилой площадью или имеют площадь, непригодную для проживания, и поставлены на учет в исполкомах местных Советов народных депутатов, на предприятиях и в организациях.

Жители Москвы и Московской области, члены дачно-строительных кооперативов могут получить кредиты до пяти тысяч рублей и на строительство дачных домов и благоустройство участков. Срок погашения — десять лет.

Не «забыл» Сберегательный банк и о тех, кто хотел бы заняться личным подсобным хозяйством, коллективным садоводством и огородничеством. Так, членам садоводческих товариществ предоставляются кредиты на строительство садовых домиков и благоустройство участков в размере до пяти тысяч рублей, на реконструкцию и капитальный ремонт этих строений — до трех тысяч рублей. Задолженность выплачивается в течение десяти лет. Немаловажное значение имеют ссуды — до одной тысячи рублей — на приобретение средств малой механизации для выполнения работ в личном подсобном хозяйстве. Их погашение — три года. Следует иметь в виду, что выдача ссуд производится в пределах сумм, предусмотренных в плане Сберегательного банка СССР на соответствующий год.

Как видите, сфера влияния сберегательных учреждений, действительно, очень широка. И главная их задача — способствовать повышению благосостояния советских людей.

В заключение я хотел бы напомнить: при Правлении Сберегательного банка СССР работает приемная, где вы всегда можете получить консультацию, советы, рекомендации, разъяснения по самым различным вопросам. Ее адрес: Москва, улица Неглинная, 12. Телефон: 921-20-90. Заходите, звоните. Будем рады помочь.

ЛУЧШИЙ ВРАТАРЬ МИРА



38

*Симпатичный
Ураганской иволжанин
желаю успехов
и здоровья!*

А. Орлов

Когда читатель получит февральский номер журнала, вратарь сборной страны и московского «Спартака», заслуженный мастер спорта СССР Р. Дасаев будет защищать ворота испанской команды «Севилья». Знаменитый голкипер, которому в этом году исполняется тридцать два года, подписал контракт с известным профессиональным клубом.

Откликаясь на многочисленные просьбы рассказать о вратарской судьбе Дасаева, публикуем заметки нашего спортивного обозревателя Б. ОРЛОВА.

Осенью прошлого года коммерческого директора крупной итальянской фирмы «Джиза» Франко Фурлана спросили, почему для своей рекламы они выбрали именно «Спартак». Его ответ не был для многих неожиданным. «Мы остановились на спартаковцах не случайно, — заметил он. — Имя предводителя восстания рабов хорошо известно всем. Оно ассоциируется с благородством, мужеством, волей к победе, верностью... Как раз этими качествами, как мы знаем, по традиции отличаются московские спартаковцы, с которыми в Италии, как и во

многих других странах, хорошо знакомы».

В нашем футболе всегда были интересные, талантливые игроки, которые способны бороться за очки и могут стать чемпионами в самых престижных соревнованиях. Но сказать свое новое слово в футболе, вызвать ликование в душах людей, тонко понимающих игру, — такое под силу только выдающимся спортсменам. Они всегда были и остаются примером мастерства, рыцарства и благородства для товарищей по команде, новых поколений футболистов, для миллионов болельщиков. Именно таким спортсменом является Ринат Дасаев.

На памяти многих еще долго будет центральный матч второго круга прошлого года чемпионата между «Спартаком» и «Динамо» (Киев). Поединок старых соперников, превратившийся в драматический футбольный спектакль, порадовал поклонников футбола страстью, азартом, остроумностью. Фирменный спартаковский стиль, неисчерпаемая импровизация, умелая распасовка оказались самым действенным средством против атлетического прессинга киевской команды. Игра в тот холодный октябрьский вечер получилась у спартаковцев на славу.

И далеко не последнюю лепту в этот футбольный праздник внес вратарь. Это был поистине бенефис Рината Дасаева. Еще перед началом встречи ему был вручен приз и «золотой» свитер лучшего стража ворот мира. Его чествовали ветераны советского футбола — известные голкиперы, в разное время защищавшие ворота сборной СССР. А главное — капитан «Спартака» блеснул в этот вечер недюжинным мастерством. Он не только отразил несколько «неберущихся» ударов по воротам, спасая свою команду, казалось бы, в безнадежных ситуациях (достаточно вспомнить «пушечный» выстрел Литовченко), но и был на поле самым мужественным из игроков.

Матч этот в который раз заставил задуматься еще вот о чем. В «Спартаке» со времен братьев Старостиных считается плохим тоном всякое «актерство» на зеленом поле: объятия по случаю забитого гола, падения при легком столкновении с соперником, апелляция к судьям, картинное заигрывание со зрителями... Дасаев всегда являлся в этом смысле примером скромности, достоинства и благородства. Но ведь в тот день у него был, пожалуй, самый счастливый вечер в жизни! По результатам

опроса Международной Федерации футбольной истории и статистики, он был признан лучшим голкипером мира. Президент этой федерации доктор Альфред Пёге вручил вратарю «Спартака» приз — бронзовый мяч, намертво схваченный вратарскими перчатками.

Легко представить, каким психологическим грузом стало для Дасаева это чествование непосредственно перед матчем. Как велик был соблазн лишиться раз попозировать перед кино- и фотокамерами, пробежать по стадиону круг почета, приветливо размахивая перед трибунами «золотистым» свитером лучшего вратаря планеты. Многие не удержались бы перед таким соблазном. Но только не Дасаев. Для него в эти минуты существовала только игра, только футбол. И еще — профессиональная честь и верность товарищам по команде. Верность «Спартаку».

Ровно двенадцать сезонов провел Дасаев в «Спартаке» под номером 1 в прямом и переносном смысле. Талантливый голкипер с честью продолжил традиции спартаковских вратарей прежних лет: И. Филиппова, И. Рыжова, А. Акимова, В. Жмелюкова, А. Леонтьева, В. Маслаченко, А. Кавазашвили... За двенадцать лет в большом футболе у Дасаева было много счастливых дней. Он дважды получал золотые медали чемпионов страны, пять раз был серебряным и три раза бронзовым призером первенства СССР по футболу, победителем Спартакиады народов СССР, бронзовым призером Олимпийских игр, пять раз становился лучшим вратарем Советского Союза, обладателем приза журнала «Огонек», завоевывал вместе с партнерами по сборной серебряные медали европейского первенства. Дасаев первым побил выдающийся рекорд Льва Яшина, сыграв «под ноль» 215 матчей. Не случайно преемником знаменитого советского вратаря назвал после футбольного чемпионата мира в Испании Рината Дасаева легендарный Пеле.

На первый взгляд, может показаться, что слишком легко и гладко складывалась вратарская судьба Дасаева — столь внушительный и яркий его послужной список. На самом деле все далеко не так. Были у прославленного вратаря в его футбольной биографии и срывы, и неудачи, и сомнения. Многие пришлось пережить худшему застенчивому пареньку из Астрахани, прежде чем о нем узнал весь мир. Еще в Астрахани, играя в «Волгаре», которая выступала во второй лиге чемпионата страны,

шестнадцатилетний футболист получил тяжелую травму колена и оказался в больнице. Выздоровев, Ринат, не раздумывая, вернулся в команду, стал интенсивно тренироваться. Но в первой же календарной встрече вновь ушел с поля в сопровождении врачей. Подряд две сложные операции колена. Здесь и опытному футболисту легко потерять веру в себя. Тем более, что врачи и близкие советовали забыть о футболе. Но Ринат решил тренироваться через силу, увеличить нагрузки и терпеть. И вернулся в команду. И не просто вернулся, а заиграл по-настоящему здорово. О молодом способном вратаре из Астрахани заговорили ценители футбола, слух о нем дошел и до тренеров «Спартак».

Шел 1977 год. То был самый трудный год в биографии «Спартака»: команде предстояло решить сложнейшую задачу — возвращения в высшую лигу. Практически рождался новый коллектив, который должен был стать коллективом единомышленников. Поэтому наставники команды К. Бесков и Н. Старостин приглашали футболистов с учетом не только игровых качеств. Прежде всего брался в расчет характер. «Спартак» нужны были люди, преданные футболу, по-хорошему честолюбивые и надежные. Но красно-белые никогда не относились к числу футбольных клубов, имеющих привилегии при комплектовании команды, наборе подкрепления. Вот и на этот раз пришлось приглашать в команду футболистов совсем неизвестных, или, казалось бы, выработавших уже свои «ресурсы». Так в «Спартаке» появились Г. Ярцев, О. Романцев, Ю. Гаврилов, С. Шавло, А. Сорокин... Летом 1977 года, в середине чемпионата страны, в Тарасовке под Москвой появился стройный черноволосый паренек — приехал держать экзамен на вратаря.

«Хотите верить, хотите нет, в «Спартаке» я мечтал играть с детских лет, — признается Дасаев. — Все мои домашние, большинство школьных друзей болели за знаменитую московскую команду. Когда после матча, который «Волгарь» проводил в Орле, ко мне подошел один из тренеров «Спартака» Игорь Борисович Фролов и пригласил в Москву, радости моей не было границ. Однако ответ я дал не сразу. Посоветовался с родителями, товарищами по команде, первым своим тренером Герольдом Ивановичем Бедных, у которого начинал нападающим в группе подготовки при «Волгаре», и только тогда принял приглашение и был включен в заявочный список «Спартака».

Но не так просто войти молодому футболисту в новый коллектив. Вот и Дасаев почувствовал себя своим в «Спартаке» не сразу. Несколько месяцев просидел на скамье запасных, дожидаясь своей очереди занять место в воротах. Больше того, был момент, когда Ринат надумал вернуться в «Волгарь» — так потянуло домой в Астрахань.

«На счастье в Москве в этот момент оказалась приехавшая повидаться мама, — вспоминает Ринат. — Она помогла мне в моей холостяцкой столичной жизни, учила вести хозяйство. Услышав о моем решении, мама, не раздумывая, отправилась к начальнику команды Николаю Петровичу Старостину. А вернувшись от него, заявила: «Никуда ты не поедешь, Ринат!» Затем уже чуть мягче добавила: «Надо остаться, сынок, так считает Старостин...» Лишь позже я узнал, что Николай Петрович внимательно выслушал маму, а на вопрос, как быть, ответил: «Думаю, торопиться не следует. Лично я в Рината верю».

Весной 1978 года состоялся дебют Рината Дасаева в основном составе «Спартака». Это произошло 23 мая в Ворошиловграде в матче против местной «Зари». В «Спартаке» есть давняя традиция — накануне матча все игроки тайным голосованием называют состав. В тот день многие, и Дасаев в том числе, написали фамилию основного вратаря Александра Прохорова. Но решающее слово, и это правильно, остается за тренером. И Бесков неожиданно произнес: «В ворота встанет Ринат!».

Дебютанту удалось сохранить во встрече с «Зарей» ворота спартаковцев в неприкосновенности. В зачет молодого вратаря пошла первая игра «под ноль». Но в основном составе предстояло еще закрепиться. А для этого надо было понравиться не только тренерам и игрокам, но и многочисленным поклонникам именитой команды.

«Московские болельщики — народ взыскательный, а спартаковские особенно, — вспоминал позже Ринат. — И очень важно было сыграть так, чтобы они поверили в меня, приняли меня. Показаться перед москвичами в деле мне предстояло во встрече с «Локомотивом». всю ночь перед матчем не спал, а по дороге на стадион просто не знал, куда себя деть. Но вышел на разминку, несколько раз поймал мяч и сразу успокоился... Встречу мы выиграли, и в раздевалке ребята поздравили меня с победой. Я был, наверное, самым счастливым человеком в тот вечер».

Помнится, в тот день я впервые увидел Рината не далеко с трибуны, а совсем рядом, в двух шагах от себя. Вместе с заслуженным мастером спорта Сергеем Сергеевичем Сальниковым, который готовил отчет о встрече «Спартака» с «Локомотивом» для газеты, мы стояли в проходе под сводами стадиона. Спартаковцы прошли мимо нас на разминку перед игрой. Последним из раздевалки вышел Дасаев — высокий длиннорукий мальчишка с лицом прилежного школьника. Как и многие другие высокие ребята, он заметно сутулился, словно стесняясь своего роста. Худощие его руки были так длинные, что, раскинув их, он наверняка перекрыл бы весь проход, по которому шли футболисты.

«Уж больно хилый, — непроизвольно вырвалось у меня. — Где только силы берет, чтобы не увернуться от летящего мяча? Даже болельщики знают, какой силы бывают удары по воротам...»

«Зато характером настоящий спартаковец, — не согласился со мной Сальников, поправляя старомодные очки — какие носили наши учителя в трудные послевоенные годы. (Что делает время: кумир всех мальчишек пятидесятых годов, самый техничный футболист Европы носил очки!) — Я несколько раз видел его на тренировках, — продолжил Сергей Сергеевич. — Пот проливает сполна, обязательно часок-другой дополнительно — помимо основных занятий — проводит в воротах. Гаврилов, Ярцев или Шавло лихо заменяют его на прочность. Упорство, настойчивость, трудолюбие — главное в вратарском деле. Все это есть у Рината. К тому же у него отличная координированность, гибкость, пластичность... В сочетании с отменной реакцией, прыгучестью, подвижностью... А какая великолепная техника в девятнадцать-то лет! Кажется, мяч прилипает к его рукам. Дасаев забирает его спокойно, надежно, внешне будто бы без всяких усилий... Поверьте, быть ему первым вратарем в стране».

И он стал первым вратарем. Не только страны, но и мира. Хотя, повторяю, судьбу Дасаева не назовешь легкой. Да и бывает ли она таковой у вратаря? Одна досадная ошибка в ответственном матче — и тысячи людей «отвернутся от тебя». Да и сам Дасаев всегда чувствует за собой вину, когда в его ворота забивают гол.

«Наверное, любой, даже самый нелепый гол можно чем-то оправдать, — говорит Ринат. — Поскользнулся, запоздал с выходом, защитник неправильно выбрал позицию, игроки «закрыли» мяч... Я для себя никогда не ищу оправданий. Потому что теоретически можно взять любой мяч, если все правильно рассчитать, вычислить возможные варианты продолжения игры. Только вратарь — не компьютер, ему свойственно ошибаться... Как ошибся я в полуфинале олимпийского турнира в Москве, в игре с «Вердером» в розыгрыше Кубка УЕФА. То была поистине «трагедия моих ошибок». И я бы, наверное, надолго выбился после той игры из колеи, если бы... не «Спартак». Как я был благодарен ребятам за то, что во время игры не услышал ни слова упрека. Наоборот, многие старались поддержать меня, подбодрить... А потом,

«СПАРТАКУ»

Качу в Москву на электричке,
Спешу на матч издалека,
По давней, радостной, привычке
Болельщик старый «Спартака».

Промчались клены стороною,
Сверкнули дождевой росой,
Мелькнув не шалью расписною —
Футболкой с белой полосой.

Шумят над Подмосковьем грозы,
Плывут по небу облака,
Да, нет России без березы,
Как нет Москвы без «Спартака»!

*
*

Почему я люблю так футбол,
Над трибунами неба шатер,
Траву ровную, звонкое: гол!
Задаю я вопрос до сих пор.

И не в силах ответить сполна:
Почему мой роман не иссяк?
Породнятся футбол и весна,
Если выйдет на поле «Спартак».

Г. КАРЛОВ,
ветеран Аэрофлота

Аэропорт Мячково
Московской области.

уже в Москве, тренеры и игроки вместе со мной внимательно проанализировали все ошибки. Все было нацелено на то, чтобы в будущем не повторять совершенных оплошностей. Такое может быть только в «Спартаке».

Спортивные журналисты многократно отмечали, что в «Спартаке» создана такая обстановка, в которой нельзя тренироваться плохо, легкомысленно относиться к своим обязанностям. Требовательность здесь всегда сочетается с дружеским участием, принципиальность — с теплотой. Учить игроков не только мастерству, но и честному отношению к делу наставникам «Спартака» последние годы активно помогал капитан команды Ринат Дасаев. Учил прежде всего примером. В команде всегда было немало хороших игроков. Только одних хватало на сезон-другой. Дасаев же уверенно играл в «Спартаке» второе десятилетие. «Он отличный спортсмен, прекрасный вратарь. Но он еще и прекрасный человек, и нам не сыскать капитана лучше, чем он», — сказал однажды о Дасаеве всеобщий любимец поклонников футбола Федор Черенков. Вот почему молодые спартаковцы постоянно получали у Рината уроки не только футбольные, но и нравственные. Это ведь только на тренировках и в игре он так серьезен. А за кромкой поля скромный, приветливый человек, интересующийся всем, что происходит в жизни, внимательный и добрый к людям. «Неисправимый меломан», вот уже много лет увлекается современной популярной музыкой, собрал интересную коллекцию записей. И еще — очень любит свой дом. Потому что знает: здесь его терпеливо ждут жена и дочурка, которые чаще видят папу и мужа на телеэкране, чем дома. Они для Рината — самая большая радость, самая надежная опора в нелегкой вратарской судьбе. Так было в Москве. Так, очевидно, и сейчас — в далекой Севилье.



„ЛОТ“ — ШЕСТЬДЕСЯТ

40

Эмблема авиакомпании «Польские воздушные линии ЛОТ» — журавль на киле воздушного лайнера — известна во всех концах планеты. Давние и тесные контакты существуют между польскими и советскими авиаторами. «ЛОТ» и Аэрофлот неизменно строят свои отношения на основе дружбы, уважения интересов друг друга, взаимопомощи, по линии СЭВ совместно участвуют в разработке и осуществлении ряда направлений развития воздушного транспорта.

Об истории авиакомпании и ее сегодняшнем дне в беседе с корреспондентом журнала рассказывает генеральный представитель «ЛОТа» в СССР Ян КУЯВА.

— Пан Куява, думаю, что историю любой авиакомпании можно представить в виде полета — стремительный разбег, взлет, набор высоты...

— Конечно, и если говорить о разбеге, то биография «ЛОТа» началась в январе 1929 года, когда произошло слияние двух частных компаний «Аэротарг» и «Аэро». Вместо них образовалась государственная авиакомпания «Польские воздушные линии ЛОТ». Довольно быстро «ЛОТ» смог добиться хороших экономических показателей, укрепились его техническая база. Уже к 1939 году польские гражданские авиаторы совершали полеты в 13 стран Европы, а длина воздушных трасс нашей авиакомпании составила 10 000 километров. Однако вторая мировая война прервала столь быстрое развитие воздушного транспорта Польши.

В июле 1944 года, в только что освобожденном городе Хелме, расположенном на границе с СССР, был принят Июльский манифест Польского комитета национального освобождения. Волей народа Польша стала на путь социалистического развития. Нужно было возрождать страну из руин, практически заново создавать и гражданский воздушный флот. Именно заново, потому что не было ни самолетов, ни наземных служб, ни, главное, летного состава. Война уничтожила все. Неимоверно трудная задача стояла перед нашей авиакомпанией, но только после освобождения Польши начался и подлинный взлет польской гражданской авиации. В марте 1945 года правительством страны было принято решение о возобновлении деятельности «Польских воздушных линий ЛОТ» как государственного предприятия, а вскоре начались и регулярные полеты.

— А когда началось сотрудничество польских и советских авиаторов?

— Весной 1946 года между правительством СССР и временным правительством национального единства Польской республики было подписано соглашение об организации воздушных сообщений. Этот важный документ послужил основой для развития сотрудничества в области гражданской авиации между нашими странами. Советский Союз передал нам самолеты Ли-2, разнообразное наземное оборудование, горюче-смазочные материалы, помог в подготовке летного, технического, диспетчерского персонала. Ряд советских специалистов в послевоенные годы участвовал и в деятельности «ЛОТа». Во

многом именно благодаря помощи СССР мы уже в 1946 году смогли начать международные полеты. Первая послевоенная международная трасса нашей авиакомпании связала Варшаву с Берлином. Вскоре к ней прибавились линии в Прагу, Стокгольм, Париж, в Бухарест и Копенгаген. К 1949 году «ЛОТ» превзошел довоенный уровень пассажирских перевозок. На карте воздушных сообщений один за другим появлялись все новые пункты — Амстердам, Лондон, Цюрих, Рим, Франкфурт-на-Майне, Стамбул, Ленинград, Киев, Бейрут, Каир.

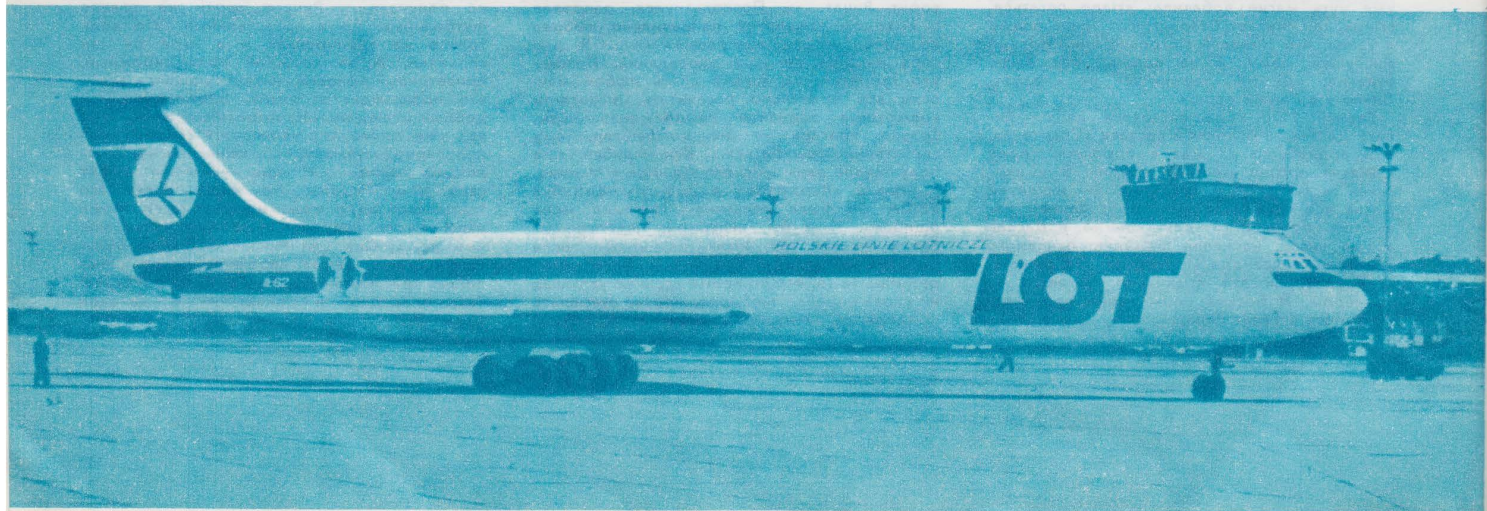
— А в Москву?

— Регулярный воздушный мост между Варшавой и Москвой начал действовать в 1955 году. Полеты выполнялись раз в неделю. Для сравнения скажу: сейчас самолеты «ЛОТа» совершают рейсы в Москву ежедневно. Четыре рейса в неделю выполняет из Москвы в Варшаву Аэрофлот. В ближайшее время обе авиакомпании будут совершать ежедневные полеты между столицами наших государств.

Ныне самолеты «ЛОТа» регулярно летают в 44 города 33 стран Европы, Азии, Африки, Северной Америки. Вместе с чартерными рейсами количество аэропортов мира, где совершают посадку лайнеры под государственным флагом Польши, увеличится до 70.

Осенью минувшего года был решен вопрос о пролете самолетов «ЛОТа» через территорию СССР по маршруту Варшава—Ташкент—Сингапур и Варшава—Ташкент—Бангкок. В ближайшее время увеличится и частота рейсов из

Варшавский аэропорт Окенче. Через несколько минут этот воздушный лайнер поднимется в воздух и возьмет курс на Москву.



Варшавы в Пекин. Ждем поступления новых самолетов Ил-96, и надеемся с их помощью добиться сокращения летного времени на этих сверхдальних маршрутах. Из чартерных рейсов назову наиболее протяженные — в Мельбурн, Токио и Сидней. Так что география наших полетов обширна и год от года увеличивается.

— 60 лет — возраст, конечно, юбилейный. Но не думаю, чтобы «ЛОТ» в будущем собирался остановиться на достигнутом. Каковы планы авиакомпании на следующие шесть десятилетий?

— О, так далеко, конечно, заглянуть трудно. Что же касается ближайших перспектив, то надеюсь вскоре превзойти двухмиллионный рубеж в перевозках пассажиров. Сейчас перед «ЛОТОм» стоит несколько актуальных задач. Первая — модернизация самолетного парка. В нашем распоряжении прекрасные авиалайнеры Ил-62М, Ту-134, Ту-154. До сих пор на своих авиалиниях эксплуатируем Ил-18 и Ан-24. Но этой техники для авиакомпании уже недостаточно. Все острее встает вопрос о приобретении

Много внимания уделяют польские авиаторы повышению качества обслуживания пассажиров. Для них на борту организован целый комплекс услуг.



На самолетах Ли-2 пилоты «ЛОТА» в 1946 году начали первые регулярные международные полеты.

самолетов Ту-204, а в недалеком будущем и Ил-114. Использование этих авиалайнеров даст солидную экономию топлива.

Вторая задача — совершенствование подготовки летного состава. Уже несколько лет в Варшавском аэропорту Окечце действует тренажер Ил-62М, благодаря которому пилоты могут совершенствовать свое мастерство на земле. Во Львове они проходят обучение на тренажерах самолета Ан-24, в Ульяновске повышают свою квалификацию бортинженеры, диспетчеры УВД. Помощь Аэрофлота в подготовке кадров для «ЛОТА» очень существенна. Но пора нам подумать и о расширении своего учебно-тренировочного центра, оснащенного самым современным оборудованием, тренажерами.

Большое внимание «ЛОТ» уделяет развитию международного туризма. При авиакомпании создано специализированное туристическое бюро «Эйр Тур», в задачу которого входит широкий комплекс услуг — от бронирования номеров в отелях до организации интересных туристских поездок по стране. Сейчас в самом центре Варшавы возводится аэровокзал «Эйр Терминал». В этом сорокадвухэтажном здании разместится гостиница для авиапассажиров, здесь же будут производиться регистрация билетов и оформление багажа. В будущем собираемся расширить сферу услуг для авиапутешественников, улучшить сервис на борту воздушного судна.

— Пан Куява, вы живете и работаете в СССР уже не первый год. Как оцениваете перемены, происходящие в нашей стране, отражаются ли они на вашей деятельности?

— Безусловно. Работать мне стало намного легче. Деловые отношения с советскими специалистами теперь более открытые, более простые, а доброжелательными они были всегда. Сегодня для меня не составляет проблемы договориться с МГА о получении какой-либо консультации. Бывает, нам требуется помощь специалистов Аэрофлота в обслуживании своих самолетов. Раньше приходилось ждать их приезда в Варшаву несколько месяцев, сейчас же вопрос решается за считанные дни. Или другой пример: буквально на днях на мой рабочий стол легла телеграмма. Обратный адрес — Киев, Украинское управление гражданской авиации. Предлагают выполнить на своих самолетах несколько полетов в Варшаву. Выгодное предложение? Безусловно, а ведь два-три года назад о нем и мечтать было невозможно. Прямые связи, которые теперь могут заключать ваши авиапредприятия с зарубежными партнерами, думаю, благоприятно скажутся на укреплении климата доверия, взаимовыгодного сотрудничества, в том числе и между нашими странами.

— «ЛОТ» сегодня — это тысячи высококвалифицированных специалистов. Как заботится о своих кадрах авиакомпания?

— Во-первых, хочу подчеркнуть, что в «ЛОТе» трудится немало ветеранов, среди которых как пилоты, бортинженеры, так и специалисты наземных служб. Это наш «золотой фонд». Но немало у нас и молодежи. Причем, как правило, если молодой специалист проработал в авиакомпании три-четыре года, то вряд ли он уже будет стремиться перейти на другое предприятие, скажем, на завод. И дело здесь не только в зарплатке — престиж «ЛОТА» в Польше очень высок. К тому же авиакомпания уделяет большое внимание социальным вопросам. Строятся жилые дома для сотрудников «ЛОТА», хотя, конечно, говорить о том, что жилищный вопрос у нас решен полностью, нельзя. Авиакомпания располагает несколькими домами и базами, отдыха, санаториями. Проблем с путевками нет. Летный состав, кроме того, имеет право на дополнительный оплачиваемый отпуск, который экипажи проводят на специальных тренировочных базах, где занимаются физподготовкой. Словом, для укрепления здоровья своих сотрудников, улучшения условий их труда и быта «ЛОТ» делает немало.

— А сами вы как любите проводить свой отпуск, выходные дни?

— В движении. Раньше увлекался мотокроссом, теперь для меня нет лучшего отдыха, чем за рулем автомобиля. Люблю ездить по Москве, поездки за город, люблю спорт — бег, плавание, зимой — лыжи. Вообще считаю движение основой процесса совершенствования. Потому и приветствую четкую тенденцию во взаимоотношениях «ЛОТА» и Аэрофлота — движение навстречу интересам друг друга. Сегодня нам всем нужно перестраиваться, стремиться к активному деловому сотрудничеству. Ведь цели наши одни.

— Спасибо за беседу, пан Куява, и разрешите передать через вас польским авиаторам самые сердечные поздравления от читателей журнала в связи с юбилеем авиакомпании.

Интервью взял В. ШИТОВ, специальный корреспондент «Гражданской авиации».

„ВЫЛЕТ ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ ДО...“

РАЗМЫШЛЕНИЯ

42

ПО ПОВОДУ ОДНОЙ НЕПРИГЛЯДНОЙ ИСТОРИИ
В ДОМОДЕДОВСКОМ АЭРОПОРТУ

Такого еще не бывало ни в одном аэропорту. Пассажиры, доведенные, что называется, до белого каления многочасовым ожиданием вылета, самовольно заняли места в самолете и наотрез отказались покинуть его. «Освободим самолет только в том случае, если нам предоставят другой. И с экипажем», — заявили они администрации аэропорта. И, действительно, не поддались ни на какие уговоры. Почти девять часов на перроне стоял заполненный пассажирами самолет. Лишь глубокой ночью на борту появились члены экипажа, и злополучный Як-42 с восемнадцатичасовым опозданием поднялся в воздух. Уникальность этой истории позволяет рассматривать ее как случайный эпизод. Возмутительный, курьезный, невероятный. Как хотите. Но порой и самый необычный факт позволяет взглянуть стоящие за ним закономерности...

...Ночью опустился туман, и в Домодедове воцарилась непривычная тишина. На взлетном поле замолкли авиационные двигатели. А где-то на подходе к московской зоне следовавшие в столицу самолеты разворачивались и уходили на запасные аэродромы. Домодедово «открыли» в пять часов двадцать пять минут, но пульс работы нарушился. Поднятая в ночи трехчасовым сбоем волна аритмии неминуемо должна была захлестнуть не один утренний или дневной рейс.

Ничего этого пассажиры, улетающие в тот день из Домодедова, не знали. В том числе и пассажиры рейса 355 Москва—Набережные Челны, по расписанию вылетавшего в полдесятого утра. Многие из них, собираясь в аэропорт, удовлетворенно поглядывали за окно. Рассвет обещал один из тех чудесных дней, которые может нам дарить только золотая осень, а воздушным путешественникам он сулил вздохов и отличную летную погоду. Сообщение, что вылет рейса 355 задерживается «по метеословиям» до двенадцати часов, свалилось на его пассажиров как снег на голову.

Аэропорт работал в режиме сбойной ситуации. В здании аэровокзала невоз-

можно было протолкнуться. Ряды с креслами были заняты, и пассажиры стояли, прислонившись к стенам, сидели на чемоданах, рюкзаках. К окошкам дежурных диспетчеров службы организации пассажирских перевозок пробиться можно было только с боем. Сутолока, гам. Нетрудно представить, с каким раздражением встретили пассажиры рейса 355, пробывшие в такой обстановке три часа, информацию о новой задержке вылета, теперь уже до пятнадцати часов. Когда же было объявлено, что регистрация начнется лишь в шестнадцать тридцать, возмущение пассажиров вылилось в несколько сердитых записей в книге жалоб. Наконец в семнадцать часов на табло над стойкой регистрации появилась цифра «355». И вот уже пассажиров повели к самолету, но у самого трапа их ждал «новый удар»: вылет отменяется, так как у экипажа кончилось летное время. Дежурная по перрону хотела увести пассажиров назад, в аэровокзал, и тут случилось невероятное...

Было бы несправедливо сказать, что работники Домодедовского аэропорта в отличие от пассажиров в тот день не испытывали никакого волнения. Сбой в расписании всегда оборачивается для авиаторов дополнительной нагрузкой, порой заставляет работать на пределе сил и возможностей. Правда, на этот раз сбой был не слишком большим, чрезмерного напряжения от работников аэропорта он, пожалуй, не требовал. И все-таки просчеты они допустили.

Производственно-диспетчерская служба объединения при составлении почасовых графиков движения воздушных судов почему-то самое большое число вылетов — двенадцать, запланировала между двенадцатью и тринадцатую часами, хотя за час до этого аэропорт должен был принять двадцать четыре самолета и выпустить десять. Естественно, бригады грузчиков, хотя и усиленные по случаю сбоя, буквально захлебнулись под лавиной прибывающего и убывающего багажа. С этого момента почасовые графики вылета не выдерживались вплоть до девятнадцати часов. Не было учтено и то, что в два часа дня насту-

пает обеденная пора, и работники службы организации пассажирских перевозок обслуживают пассажиров в этот период не в полном составе.

Не на высоте оказалось и взаимодействие различных служб. Как выяснилось, пилоты, которые должны были совершить рейс 355, трижды докладывали диспетчерской службе, что их рабочее время на исходе. Впечатление такое, что их предупреждений никто не услышал. Зато работники, обслуживающие информационное табло «Визинформа», прекрасно слышали просьбу диспетчеров СОПП перейти на ручную корректировку выдаваемой информации о сроках регистрации задержанных рейсов, но не пожелали: «Из-за каких-то тринадцати переносных вылетов?!» И чудо техники «Визинформа», будто насмехаясь над неудачливыми пассажирами, в автоматическом режиме сообщало о начале и конце регистрации рейсов, которые в ближайшие часы никто выполнять не собирался...

Тем, кто должен был улечь в Набережные Челны в девять тридцать утра, явно не везло. Все, что усугубляюще подействовало на ситуацию в аэропорту, словно сошлось на их рейсе: и пришедший на первый назначенный час их вылета «пик» прибытия самолетов, и начавшийся обед у тех, кто регистрирует и оформляет рейсы, а под конец, будто мало было всего этого, и окончание летного времени у экипажа.

В Домодедовском производственном объединении, конечно, состоялся служебный разбор происшедшего. Издан приказ, в котором установлено, чтобы впредь при почасовом планировании вылетов задержанных рейсов учитывались реальные производственные возможности аэропорта, равно как и информация об ограничении летного времени экипажей, «окна» для обеда обслуживающего персонала. Предусмотрена и разработка технологии взаимодействия служб при срыве почасовых графиков.

Что ж, все это хорошо. Вполне возможно, эти меры в новых сбойных ситуациях избавят пассажиров хотя бы от нервозности, связанной с бесконечными переносами времени вылета.

Больше всего в истории с рейсом 355 удивляет необычное единодушие пассажиров, решившихся на такое в общем-то противоправное действие, как «захват» самолета. Ведь до тех пор, пока начавшаяся регистрация не свела их вместе, они в лицо не видели друг друга. О каком-то предварительномговоре речи быть не может. Но вот же дружно поднялись на борт, и не дрогнули, когда прозвучала угроза вызвать внутренние войска. Объяснение тут может быть одно — допекло. И допекло не только перипетиями проведенного в аэропорту дня. Очевидно, многим из пассажиров этого рейса приходилось и до этого не раз «загорать» в аэровокзалах из-за задержки вылета «по метеословиям», «по неприбытию самолета». В Домодедове, у трапа самолета, которым их отказывались отправить, все накопленное здесь и где-то в других аэропортах раздражение слилось воедино...

Задержки рейсов, к сожалению, происходят довольно часто. Приходится считать с метеословиями, с тем, что просто невыгодно отправлять полупустой

самолет, если через несколько часов следом идет другой, тоже с незаполненными креслами. Но каждая задержка рейса, как правило, провоцирует конфликты между авиаторами и пассажирами. В том же Домодедове, как сказал начальник службы организации пассажирских перевозок Н. Ларин, в 1988 году более шестидесяти процентов жалоб были связаны с переносом времени вылета.

А можно ли обойтись без жалоб, можно ли как-либо урегулировать отношения между аэропортами и воздушными путешественниками, чей рейс по тем или иным причинам откладывается? По мнению первого заместителя начальника Домодедовского производственного объединения Л. Сергеева, в настоящее время каких-либо экономических рычагов в гражданской авиации для решения этой проблемы нет. В идеале нужно, чтобы аэропорты выплачивали пассажирам денежную компенсацию во всех случаях задержки рейсов, даже если вылет отложен из-за неблагоприятной погоды. Это давало бы некоторое удовлетворение пассажирам, а авиаторов подстегивало бы добиваться стопроцентной отправки рейсов по расписанию. Но тогда все аэропорты должны располагать совершенной навигационной техникой, соответствующей материальной базой, чтобы обеспечивать посадку и взлет самолетов при самых низких метеоминимумах. Увы, об этом пока приходится только мечтать.

Выходит, пассажиры задержанных рейсов обречены томиться в залах ожидания, продираться сквозь толпу к администратору, чтобы узнать, когда же состоится вылет, сидеть на чемоданах, бесцельно терять часы своей жизни? Но если экономически и технически помочь им сегодня невозможно, может быть, стоит взять на вооружение какие-то этические нормы? Правила хорошего тона гласят: опаздывающий на условленную встречу должен, извинившись, обязательно предупредить об этом человека, с которым назначено свидание. Почему бы аэропортам с помощью местного радиовещания не предупредить заранее пассажиров, что в связи с плохой погодой или совмещением рейсов вылет их самолетов откладывается до такого-то часа? В случае с рейсом 355, например, это было бы вполне реально. Рано утром, настроившись на определенную волну радиоприемника, его пассажиры узнали бы, что самолет вылетит в пятнадцать часов и, думается, благодарные за предупреждение, сумели бы наилучшим образом распорядиться тем временем, которое они потратили на ожидание рейса в аэровокзале.

Не хотелось бы, чтобы это предложение воспринято было как утопия. Передает же радиопрограмма «Маяк» по утрам сводку о видимости на автомобильных дорогах Центральных областей. Но только, естественно, аэропорты в своих сводках должны давать точное время вылета задерживаемых рейсов. Иначе толку будет мало. А тут уж нужно просто постараться. Экономика и материальная база здесь ни при чем, нужен лишь точный расчет.

Т. СУВОРОВА,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

а/п Домодедово.

СИТУАЦИЯ ДЛЯ ФЕЛЬТОНА

СЮРПРИЗ С ЗАГАДКОЙ

43

Сюрпризы бывают приятными, а бывают и не очень. Как, например, сюрприз, который преподнесли белгородские авиаторы жителю украинского города Сумы пенсионеру В. И. Горбачеву.

А дело вот в чем. Владимир Иванович решил навестить своих внуков. Сын жил неподалеку в Белгороде, и он без особых хлопот добрался туда поездом. Погостил у сына, понянчился с внучатами — дочь из Тюмени письмом прислала. Обижается, дескать, ни разу у нее не был. Владимир Иванович ощутил угрызения совести и, не долго думая, приобрел билет на транзитный рейс 3204, следующий по маршруту Ульяновск—Белгород—Тюмень. Дал телеграмму дочери: встречай! Накупил подарков внукам.

В аэропорт прибыл, как положено — за час до вылета. Прошел регистрацию, сдал багаж, сел в самолет. Откинулся, расслабившись в кресле, в предвкушении приятного полета, которого пожелали ему командир корабля и экипаж. И... ушам своим не поверил. Оказывается, летит он вовсе и не в Тюмень! Летит-то он в Таллин!

Бросился за разъяснениями к борпроводнице. Как же, мол, так, милая? Меня дочь в Тюмени встречать будет, внуки ждут-не дождутся. А та в ответ плечами пожимает. «Не знаю, — говорит, — гражданин, кто и где вас ждет, а мы выполняем рейс: Минеральные Воды—Белгород—Таллин».

Вот так Владимир Иванович в Эстонию прилетел. Вместо Сибири. «И чем недоволен? — удивляются в Белгороде. — В таком сказочном городе побывал».

А оказался Владимир Иванович в древнем Таллине по вине кассира из кассы № 25 Белгородского агентства воздушных сообщений, перепутавшей назначения. Но ведь они на одну букву начинаются — на «Т!» Вот если бы она ему не в Таллин, а, допустим, в Ригу билет выписала, тогда, конечно... К тому же она это ему скандальному пассажиру уникальный билет выдала. Пунктом назначения в нем значился Таллин, а рейс был указан тюменский: 3204! Что касается времени отправления, сотрудница агентства выбрала среднее. Не 21 час 25 минут, как у тюменского авиалайнера. И не 21 час 40 минут, как у таллинского. А — 21 час 30 минут, как у ленинградского.

И самое поразительное, Владимира Ивановича по этому билету зарегистрировали, гарантировав ему безопасность полета. Правда, совершенно непонятно, куда. В Таллин, согласно месту следования? Или в Тюмень, согласно номеру рейса? Или, может быть, в Ленинград, согласно времени отправления?

Да, задали пассажиру загадку авиаторы. Такой сюрприз преподнесли, что на всю жизнь запомнится. Дорогой сюрприз. Влетел он Владимиру Ивановичу, что называется, в копейку. А конкретно: в лишние сто рублей. Но что поделаешь! За сюрпризы приходится платить. Вот только из чьего кармана? Ведь, как ни крути, а пассажир в данном случае сторона потерпевшая.

Елена БЕРЕЗИНА

ПОСАДКА С БОКОВЫМ ВЕТРОМ

44

При значительном боковом ветре посадка воздушного судна, как известно, имеет ряд особенностей, усложняющих его пилотирование. Скажем так, на участке снижения, до касания полосы — это борьба со сносом, а на этапе пробега — выдерживание правильного направления движения самолета. Рассмотрим обе эти позиции. Летный состав знает, что существуют два способа борьбы со сносом при снижении воздушного судна: полет с углом упреждения по курсу и полет со скольжением и креном (рис. 1).

В первом случае самолет летит без скольжения, а следовательно, и без крена. Его продольная ось и воздушная скорость направлены под углом к оси взлетно-посадочной полосы, а путевая скорость — вдоль оси. Исходя из этих условий, и подбирается угол упреждения по курсу.

Скорость снижения, начала выравнивания и приземления выдерживается большая, чем при отсутствии бокового ветра, примерно на 10—15 км/ч, поскольку при обычной, «привычной» для летчика путевой скорости сближения с ВПП, воздушная скорость самолета — есть геометрическая сумма путевой и бокового ветра. По мере уменьшения скорости вплоть до посадочной экипажу следует в свою очередь увеличивать угол упреждения, чтобы удержать самолет по направлению движения.

Лишь непосредственно перед приземлением путем отклонения руля направления воздушное судно разворачивается вдоль оси ВПП. Если это сделать преждевременно, то оно может уйти за ее пределы. В данном случае снос равен скорости бокового ветра V_w . Летному составу нелишне помнить, что при довороте самолета рулем направления вдоль оси взлетно-посадочной полосы возникает резкое скольжение и энергичное накренивание воздушного судна. Все это может привести к касанию подветренным крылом о землю, если не успеть вовремя парировать крен.

Вот почему крен на ветер следует начинать создавать заблаговременно. Надо отметить, что управление самолетом в этих условиях затруднено, так как действия рулями перекрестны, да еще и при взлете на себя штурвале. Например, при ветре справа необходима дача левой педали и поворот штурвала вправо.

Некоторые пилоты предпочитают садить воздушное судно с боковым касанием. Тогда, ввиду переднего расположения центра тяжести по отношению к основным колесам, самолет в момент приземления самостоятельно разворачивается вдоль ВПП. Такой способ посадки достаточно прост, но приводит к повышен-

ному износу покрышек, а также к нерасчетным напряжениям в основных стойках шасси и дискорфорту для пассажиров из-за боковой перегрузки.

При полете со скольжением воздушное судно балансируется в прямолинейном полете с креном путем отклонения руля направления (педаль по ветру) и элеронов (штурвал против ветра), как это показано на рисунке 1. Расчет на балансировку пилот выполняет, отслеживая перемещение самолета относительно взлетно-посадочной полосы. Так, если при правом боковом ветре (крене) полоса уходит влево — надо уменьшить крен, если вправо — увеличить. По мере гашения скорости потребный угол крена уменьшается примерно пропорционально ее величине.

Полет с креном на посадке в условиях дефицита времени и пространства усложняет пилотирование и требует от экипажа не только устойчивых навыков, но и повышенного внимания. Выравнивание и выдерживание, если они есть, тоже выполняются с креном. Сама техника пилотирования при выполнении этого маневра довольно сложна, особенно при ветре справа, поскольку изменяется привычная картина набегания полосы на посадке. Во избежание сноса воздушного судна в данном случае устранение крена желательно делать непосредственно перед касанием. Но при этом существует опасность задевания о землю концом наветренного крыла или посадки на одну стойку шасси. Поэтому при приземлении обоими способами целесообразно прицеливаться не по центру ВПП, а с определенным запасом, скажем 2· V_w метров в наветренную сторону. Это необходимо экипажу, чтобы обеспечить себе резерв времени на устранение крена или угла упреждения перед приземлением.

Применение данного метода на скоростных воздушных судах ограничено. Дело в том, что для создания крена нужны значительные углы отклонения элеронов, а следовательно, и соответствующие усилия на штурвале, вызываемые большой поперечной устойчивостью самолета со стреловидным и высокорасположенным крылом на больших углах атаки. Другая причина состоит в том, что при сильном боковом ветре полного отклонения руля направления может оказаться недостаточно для создания потребного угла скольжения. В этом случае оставшийся снос следует устранить изменением курса против ветра. Таким будет комбинированный метод борьбы со сносом. При балансировке требуются большие углы отклонения руля направления. Например, для самолета Ил-76 при $V_{пр} = 230$ км/ч, полетной массе 115—130 тонн и крене $\gamma = 4$ градуса, на высоте полета $H = 4$ км потребный

угол отклонения руля направления $\delta_n = 25$ градусов.

Теперь рассмотрим, как ведет себя самолет на пробеге, как он управляется?

В свободном полете со скольжением устойчивое в боковом отношении воздушное судно кренится в подветренную сторону и разворачивается на ветер. При пробеге по полосе на его движение оказывает влияние реакция земли.

На рисунке 2 представлены силы и моменты, действующие на самолет при пробеге на трех точках опоры. Что касается поперечного момента статической устойчивости $M_x(\beta)$, то он стремится наклонить машину влево. А вот в путевом отношении различные самолеты могут вести себя по-разному. Во всяком случае, при пробеге на основных стойках шасси с неотклоненным рулем направления на них действует реакция земли, удерживающая воздушное судно от сноса с полосы, и равная боковой силе $\Sigma F_{бок} = Z(\beta)$. Если точка приложения силы $Z(\beta)$ находится сзади основных колес, то момент от нее относительно центра масс будет больше, чем от реакции земли. Тогда самолет при неотклоненном руле направления будет разворачиваться на ветер.

А если точка приложения силы $Z(\beta)$ находится впереди основных колес? В такой ситуации воздушное судно будет наоборот разворачиваться по ветру. Удержание его по направлению при движении на основных колесах выполняется экипажем путем отклонения руля направления (педаль против разворота).

После касания полосы, в целях устойчивого выдерживания направления пробега, экипажу следует быстро опустить носовое колесо, убрать посадочную механизацию и выпустить на обеих плоскостях интерцепторы. Это необходимо для того, чтобы увеличить нагрузку на шасси (силы N) и иметь возможность управлять передним колесом.

В период опускания переднего колеса, зажато и ориентированного вдоль ВПП, момент M_y от реакции всех колес шасси исчезнет, поскольку произойдет перераспределение силы воздействия земли между стойками пропорционально их расстояниям от центра массы. Основные стойки шасси в данном случае разгружаются, и самолет усилит тенденцию к развороту на ветер. Однако возможность поворота плоскости вращения переднего колеса на угол δ_n позволяет экипажу управлять величиной и направлением его реакции $F_{бок.п.}$, а также величиной реакции основных колес $F_{бок}$ и тем самым регулировать направление движения воздушного судна.

Распределение ролей в этом процессе между рулем направления, управляемым передним колесом и раздельным торможением основных колес определяется величиной скорости самолета. В первой части пробега главную роль играет руль направления, а во второй — при пробеге на трех опорах — управление передним колесом и раздельное торможение основных колес шасси.

Задача регулирования направлением пробега по полосе состоит в путевой балансировке. Для этого надо, чтобы сумма моментов относительно оси ОУ связанной системы координат была равна нулю.

$$M_y(\beta) + M_y(\delta_n) + M_y(\Sigma F_{бок.осн}) + M_y(F_{Tr}) + M_y(F_{бок.п.}) + M_y(P_z) = 0,$$

где: $M_y(\delta_n)$; $M_y(F_{бок.п.})$; $M_y(F_{Tr})$ — управляющие моменты.

Для достижения силовой симметрии относительно продольной оси самолета надо уравновесить момент крена $M_x(\beta)$ отклонением элеронов против ветра. Этому способствует или препятствует момент крена $M_x(\delta_n)$, возникающий при отклоне-

пажу выключить двигатели с подветренной стороны или использовать их режим реверса тяги.

Максимально допустимые значения бокового ветра устанавливаются из условия обеспечения балансировки при полете

возникнуть явление «гליссирования» самолета. Это когда силы гидродинамического давления отжимают пневматику колес от поверхности полосы. Воздушное судно, что называется, «плывет», и его тормоза становятся неэффективными. Существует критическая скорость движения, выше которой наступает полная потеря эффекта торможения и применение тормозов бесполезно, а при сильном боковом ветре даже опасно. В этих условиях экипажу надо сначала использовать аэродинамические тормоза и реверс, а когда скорость уменьшится до величины менее критической, можно пользоваться тормозами. Во всяком случае до этого момента от разворота самолет удерживается рулем направления.

Н. СВИРИДОВ,
кандидат технических наук

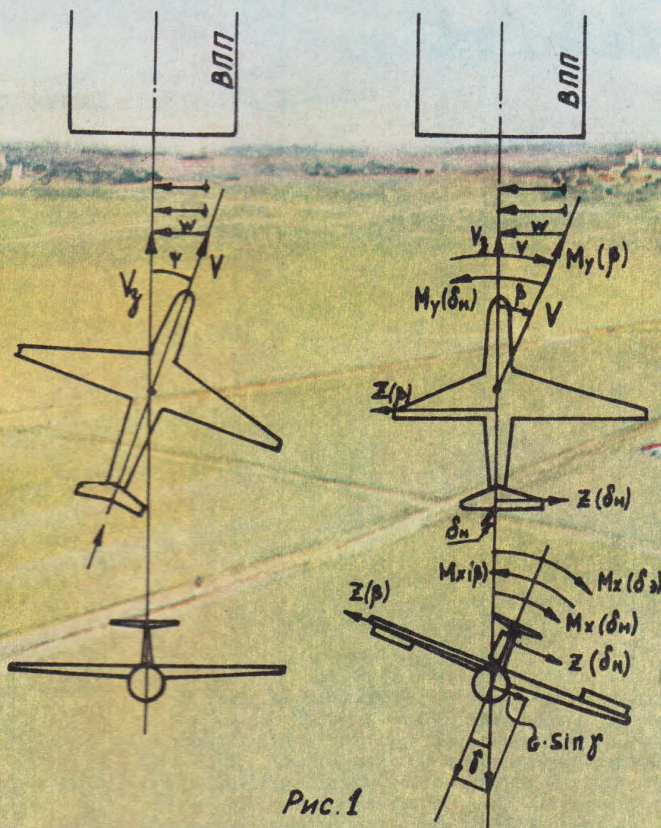


Рис. 1

нии руля направления для парирования путевого момента $M_x(\beta)$. В данном случае уравниваются нормальные силы N_l, N_p и силы трения F_l, F_p , а также устраняются моменты от них. Это улучшает условия торможения, повышает его эффективность и облегчает выдерживание направления движения воздушного судна. В то же время быстрое опускание носа на пробеге уменьшает угол атаки и способствует уменьшению поперечной устойчивости $M_x(\beta)$. Следует заметить, что в силу неравномерности нагружения левой и правой стоек шасси при боковом ветре эффект торможения колес все-таки будет ниже и длина пробега больше, нежели при безветрии.

Если момент крена не парировать, то при значительном боковом ветре в конце пробега может появиться тенденция к развороту самолета по ветру из-за разности сил трения качения F_l и F_p . Она может усиливаться из-за момента $M_y(P_z)$ от импульса на входе в двигатели, если они расположены впереди центра масс. Этот момент становится сопоставимым по величине с аэродинамическим $M_y(\beta)$ при малых скоростях движения и способствует повороту на ветер при заднем расположении двигателей.

Иногда при посадке на мокрую или обледеневшую полосу при сильном боковом ветре, когда боковое трение переднего колеса резко уменьшается, для удержания воздушного судна на полосе в конце пробега может даже целесообразно эки-

со скольжением на посадке или пробеге. Например, для самолета Ил-76 они составляют $W_z \text{ макс} = 10 \text{ м/с}$ при приземлении на сухую полосу и $W_z \text{ макс} = 7 \text{ м/с}$ — на мокрую.

В заключение хотелось бы обратить внимание летного состава на одно весьма важное обстоятельство. Порою при выполнении посадки на мокрую ВПП может

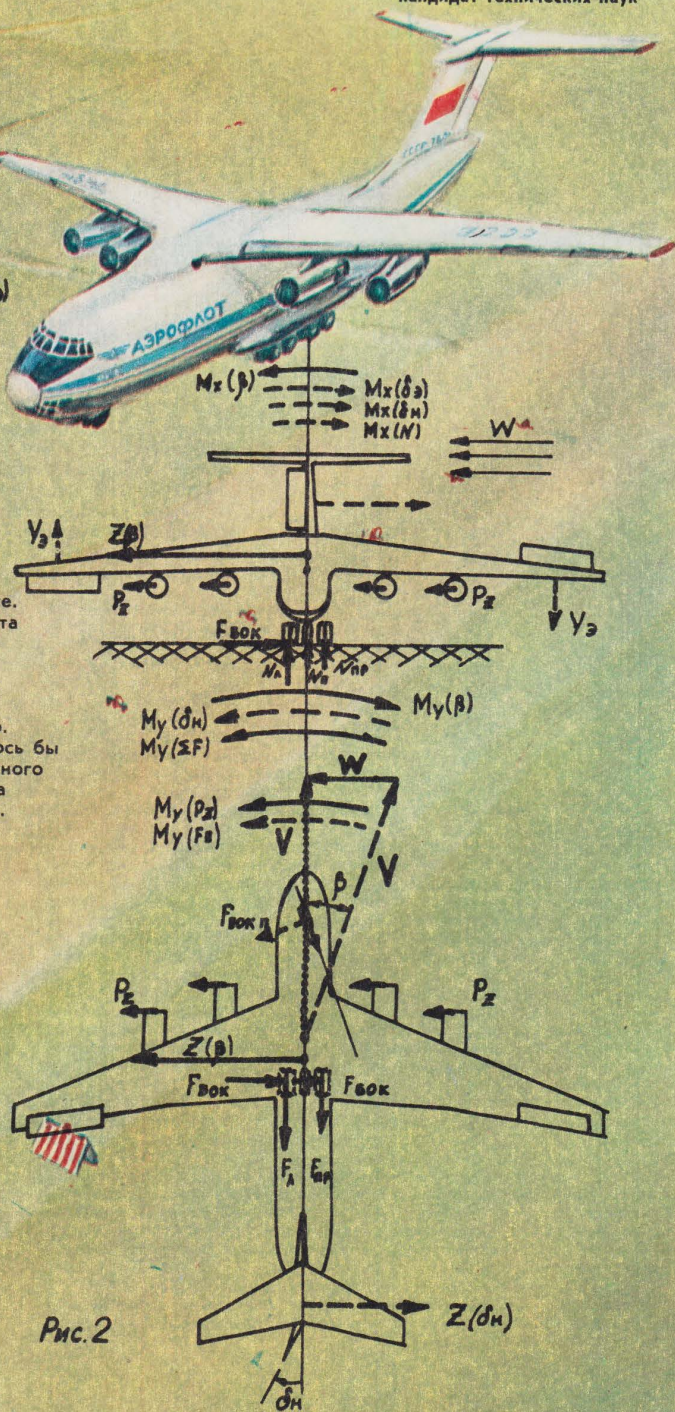


Рис. 2

ЧАСЫ

Николай МИДЮШКО

Автор рассказа «Часы» — штурман. Почти десятилетие летал на Ил-14, Ту-124, Ту-134 в Ростове и Минеральных Водах. В 1969 году перевелся в Шереметьево и вот уже почти двадцать лет трудится на международных линиях Аэрофлота, летает в составе экипажа самолета Ил-62.
Работая на Северном Кавказе, регулярно печатался в местной многотиражной газете «Воздушный путь». Очерки, зарисовки, корреспонденции Н. Мидюшко публиковались в газетах «Ставропольская правда», «Кавказская здравница». Сегодня он выносит на суд читателей свой первый рассказ. Пожелаем штурману успехов и на литературном поприще.

и сказал жене:

— Я лягу в гостиной. Под тиканье часов скорее засну, как от спотворного.

В большой комнате над столом висели старые облупившиеся ходики — семейная реликвия. Рассказывали, что еще до войны их привез из города дед, выменяв на базаре за два мешка картошки. От деда часы перешли в наследство отцу Андрея, который только сам подводил стрелки. Когда Андрей начал ходить — погиб отец на фронте, и часы стали как бы третьим живым лицом в хате. Под их тиканье и рос Андрей. Он помнит, как однажды мать вдруг остановилась у часов и застыла, глядя на них, как на распятие. Затем, словно освободившись от удушья, произнесла: «Вре-мя, вре-мя!»

Стояла она так смиренно, будто перед иконой, бояся на голом деревянном полу, маленькая, беззащитная. На худенькой спине, покрытой холщевой кофтой, вздрагивали лопатки.

— Вре-мя...

Ничего не понимал Андрейка тогда в этом слове. Но от непривычного голоса матери его съезило холодком. А когда мать повернулась и он увидел на ее глазах огромные светляки прилипших слез, ему показалось, что часы приостановились и затикали совсем по-другому — каким-то жалобным человеческим стоном. Когда мать вышла в сени, Андрейка заметил у порога два крупных мокрых пятна с длинными лучиками вокруг — это упали и разбились мамнины слезы. Лежали они на полу будто два оброненных маленьких солнышка. С тех пор Андрей стал часто и затаенно прислушиваться к часам, как прислушиваются взрослые люди к большому сердцу.

Шло время. Андрей окончил школу и на удивление всей деревне поступил в летное училище, после которого попал в большой город и

стал летать. Когда появился Гоша — приехала к внуку бабушка. Но пожила недолго, была больна и, не приняв городской жизни, умерла в тоске по деревне. «И меня пережили»... — произнесла она последние слова, глядя на «ходики» потухающими глазами.

...Андрей подошел к часам. Слегка приподняв гиру, осторожно потянул избитую шестеренками цепь. Стрелки заергались, готовые вот-вот укатиться, и «ходики» на миг затикали потом затикали снова, глухо и грустно, будто издавала-далека полчища что зовущий голос.

Лежал Андрей в гостиной с открытыми глазами и вспоминал, как сегодня, услышав гул самолета, неожиданно для себя остановился среди спешащей многолюдной толпы и высоко поднял голову. Над городом грациозно висела белая ворсистая стрела и, уходя вверх, по пятам гналась за крохотным острокрылым самолетиком. А он словно поддразнивал ее: вдруг лихо отвернул в сторону — догоняй, мол! И стрела, обнимая горизонт, по-лебяжьки круто выгнула длинное шею. Андрею казалось, что в воздухе кто-то рисует невидимой кистью: «Расписывает небо, как художник полотно! — умиленно подумал он. — Неземную красоту создает наш брат-авиатор, а сам ее не видит. Вот парадокс!» Но никто из прохожих почему-то не остановился и не замер перед этим неземным творением. Все куда-то торопилось, почти бежали. Неужто извечная мечта человечества — высота, скорость и даль — перестала волновать людей?

Но вот пушистый шлейф разбух и стал разрушаться на дробные кучечки, которые постепенно растекались в легкую, неопределенную, прозрачную дымку. Андрею стало грустно: впервые от так долго смотрел вслед улетающему самолету, будто в дальний путь, без надежды на встречу, провожал близкого, дорогого человека. Вот он в последний раз взмахнул крыльями-руками и растаял на горизонте. Быть может, навсегда...

И летная жизнь похожа на прощание, только замедленное во времени. Она красива, как детство и юность, но коротка, как белый шлейф за самолетом. Не заметил Андрей, как отдал двадцать лет

жизни авиации. Сложи летные часы, получится полтора года жизни в небе — столько времени создавал он над землей вот такое же загляденье. Все ему нравилось: шум и вибрация, кислородное голодание и смена часовых поясов, полеты ночью и в фронтальные грозы. Всего не перечислишь! Думал: еще летать да летать. И вот, поди ж ты, сердце выдало себя!

Андрей вспоминал, как вошел в кабинет функциональной диагностики, чтобы сделать электрокардиограмму. В минуту разделся до пояса, закатал брюки и привычно лег на кушетку. Врач мазнул левую сторону груди холодным мыльным порошком — от шкетки Андрей по-детски хихикнул: к телу присосались резиновые губы датчиков, и аппарат зашумел. Затем для нагрузки походил по ступеням — две вверх, две вниз — и опять на кушетку. Над сердцем было отвалилась присоска, доктор ее поправил и сказал:

— Уберите локоток от стенки и расслабьтесь.

Когда запись закончилась, врач осторожно поднял брови:

— Как вы отдыхали?

— Нормально! — выпалил Андрей, но, учуяв недоброе, добавил: — Правда, сутки назад прилетел из Хабаровска, семь часовых поясов какникак, может, недоспал...

— Перед ЭКГ отдыхать надо получше, — ответил доктор. — Теперь это факт, у вас экстрасистолия.

Последнее слово будто талым снегом легло на затылок Андрею. Он поднялся с кушетки неторопливо, как поднимается с ковра распластаный на лопатки борец, показывая зрителям свое недоумение над случившимся, вяло направился к выходу. Что такое экстрасистолия Андрей представлял смутно, но знал, что для летной работы это серьезный звонок.

Кардиограмму признали сомнительной, временно отстранили от полетов и назначили повторную.

— А если снова будет плохая? — поинтересовался Андрей и тут же добавил: — Впрочем, тогда в архив.

— Не-ет, — отозвался доктор, — списываться в сорок пять — преступление. Государству накладно будет. А сердечко у вас хорошее, только вы его часто перегружаете, а пора бы и полелеять. Отдохните с недельку. Потом посмотрим, что и как.

...Андрей лег на спину, попытался было избавиться от навязчивых мыслей. Когда это удавалось, в ушах слышался тонкий беспрерывный звон, подобный отдаленному стрекотанию кузнечиков. Странно, — улыбнулся Андрей, — когда голова не думает — звенят уши! Нет, чтобы заснуть, надо оставить землю и подняться в небо! Только там...

И вот самолет бежит по гладкой бетонной дорожке, стремительно наращивая скорость. Плавное взятие штурвала на себя — мгновение! — и земля проваливается в бездну. Теперь она летчику не помощь. Кабину облепила облачность, стало сумрачно. На стеклах вспыхивают, мечутся и угасают искорки статических разрядов. Приборы, как живые: текут цифры, мигают лампочки, пошевеливаются стрелки. Смотрит на них Андрей, как смотрят в глаза преданным людям — читает, думает и делает.

Но вот в кабину хлынула ослепительное половецкое света — самолет вырвался из туч и несется над облачно-ковальной степью, залитой солнцем. И нет ей края ни в ширь, ни в даль: апофеоз пространства и света! С высоты летает могучая органная музыка, и сердце упоенно сливается с ней, наслаждаясь торжеством полета.

Андрей поворачивает голову в сторону второго пилота и видит в кресле... своего сына. Какой он взрослый! И как быстро вырос!

— А, ну-ка, Гоша, поддержи самолет без крена!

Гоша напрягается, уцепившись до хруста в штурвал, жмет его, а на лбу появляется потное янтарное просо. Радует Андрей — окрылится сын, и вот она, желанная смена.

— А теперь накреняй вправо! Больше, больше! — сливается с мажорным аккордом голос Андрея.

Горизонт резко опрокидывается, Гоша испуганно глядит на отца и кричит: — Папа!

...Андрей просыпается: темно и тихо, только тикают ходики.

— Папа! — доносится голос малыша из спальни.

Андрей живо вскочил, подбежал к Гоше, лег рядом. Горячим комочком Гоша прижался к нему и тут же засопел, дыша влажным теплом в лицо. Андрей с наслаждением нюхал его волосы, пропитанные запахом материнского молока, и душа наполнялась мудрым земным смыслом: казалось, что сам бог подарил ему эту святую обязанность — быть отцом-хранителем беззащитного спящего ребенка.

«Какой он крохотный! — подумался Андрею. — Неужто и я был таким? А может, это я и есть, и себя сонного обнимаю? Но зачем же я так крепко сплю: мой отец сейчас на фронте. Наверное, в эту минуту в него целится фашист, вот он спускает курок — и убьет его! И папа никогда не возьмет меня на руки... Надо крикнуть!»

Андрей вздрогнул. Малыш шевельнулся, вытасил из-под одеяла ручку и мягко опустил ему на лицо. Андрей прикоснулся к ней губами и прошептал:

— Нет-нет, сынок, я с тобой!

И тут же невольно подумал, а что если однажды Гошу, как когда-то его самого, предательски обворует какая-нибудь ночь, и мальчик

проснется сиротой. К горлу прилип холодок, стало страшно и обидно за свою беспомощность...

Андрей вспоминал, что когда он собирается на работу, надевая летную форму, Гоша всегда плачет: то подбежит к двери, подопрет ее и с ревом не дает выйти, то спрячет ключи от машины, а недавно исчезла фуражка. Все перевернули — так и уехал на аэродром с непокрытой головой. Командир отчитал за нарушение формы одежды. А нашли фуражку в духовке под сковородой...

«Значит, чувствует малыш, когда я надолго улетаю, — думал Андрей. — Ему надо со мной руку в руку ходить, чтобы легче расти. А я, как челнок — из рейса в рейс. А какая от меня будет надежда, если и вправду что с сердцем?»

В этот момент под грудью что-то щипнуло. Андрей затаил дыхание, прижал пальцами вену в запястье руки, но тут же успокоился — пульс был ровный и полный.

«Может, и правда на землю, да побережь себя, — размышлял Андрей. Осталось-то на доньшке... А разве многие из теперешних летчиков доживают до шестидесяти? Единицы. Смотришь, всего год-два как на пенсии — и понесли...»

Глаза Андрея то открывались и подолгу блуждали в темноте, то таяло слипалось и уносилось в такую беспредельную пустоту, что хотелось надежнее укрыться и поджать ноги. Нахлынула тревога за Гошину детство, потому что запоздали с его рождением и вряд ли теперь посчастливится увидеть его взрослым, узнать, кем он станет. Может, летчиком? Вот вчера, например, Гоша взобрался в кухню на табурет перед окном, где расселась стая ожиревших ворон, по-балетному замахал ручонками.

— Что ты делаешь?

— Хотю стать «валеной».

— Зачем?

— Чтобы летать.

«Может, с этого и начинается летчик?» — с наивностью думал Андрей и стал вспоминать свое детство. Глухую деревушку, над которой ни разу не видел самолета, глубокую холодную речку и медовый запах воды в жаркий сенокос, черемшу с картошкой, лапти из лозы и чернила из сажы, заезженных лошадей с острыми спинами и, до живого мяса, сбитые ягоды в сеноуборку. И ничего связанного с авиацией. «Хотя! — Андрей отрешенно улыбнулся далекому прошлому. — Тяга к небу все-таки была с детства. Он любил разглядывать землю с высоты: с крыши амбара, с деревьев и даже с «церкви».

Церковь называли огромную, как айсберг, каменную в дремучей тайге, куда с друзьями-подростками ходил шишковать и Андрей. По валезнику и бурелому тащились туда почти целый день. И онемели, однажды увидев этот камень.

Стоял он на моховой поляне, окруженный вековыми кедрами и ростом достигал их. Со всех сторон был похожим на огромный перевернутый котел с выщербленным боком, где прятались таежники от дождя. И лишь в одном месте его крутизна казалась доступной.

— Вот куда сигануть, если медведь, — сказал кто-то.

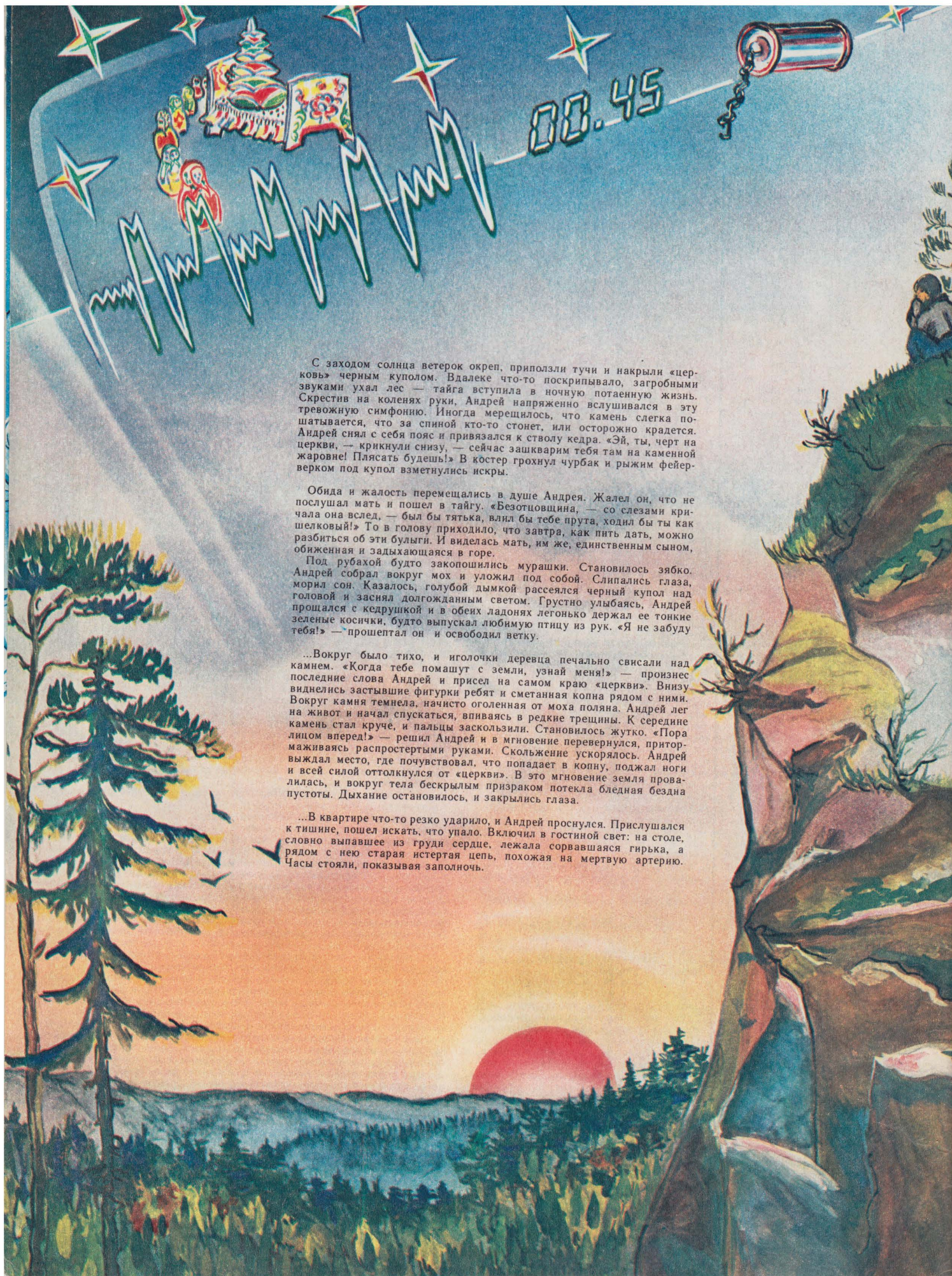
— Не влезешь!

— С испугу, как огнем взметнет! — вставил Андрей и направился к «церкви».

До середины камня он поднялся быстро, а дальше карабкался, цепляясь за мелкие трещины. «Слезай, — кричали ему, — сорвешься, размяздрись башку всямку!» Но Андрей не отвечал и не оглядывался — немели пальцы, вздувались жилы, а он все лез и лез. Уже не слышно было голосов внизу, и вот она, вершина, — крохотный клочок с карликовым деревцем! «Кедрושечка, — удивился Андрей и нежно прикоснулся к ветке, — как же ты растешь тут, на камне?» Дул слабый ветерок, хвоя заметно дрожала, и казалось, что дерево волнуется от такой встречи. Андрею стало радостно, что в этой вышине их двое. Он приложил ладони к губам и закричал «О-го-го!» Эхо покатилося по низким макушкам до самого солнца, спускающегося за игольчатый горизонт.

Наступили сумерки, и Андрей начал спускаться. Сначала руки то и дело находили трещины, пальцы ног плотно опирались на выбоины и тело держалось послушно. Но вот уцепиться стало не за что, и Андрей завис, безнадежно отыскивая опору. Оглянулся вниз, и в глазах медленно закружилась моховая венок. «Что, срываешься?» — послышался голосок над головой, и кто-то мокрым холодком дохнул в затылок. На миг Андрей замер, щекою прилип к мертвой каменной спине, собрался с духом и начал подтягиваться вверх. На последнем метре силы вдруг выпорхнули из его груди, но он уже лежал на вершине, ухватившись за тонкий ствол карликового дерева. В густеющей мгле перед глазами заметил корни кедр, похожие на когти орла, впиравшиеся в каменное мясо, и сочувственно произнес: «И ты воюешь, чтобы жить!»

Стемнело. Андрей долго переключался с ребятами, как быть, но никто ничего не придумал. Тогда решил переждать на «церкви» до утра. Сначала прилег, но камень показался холодным, и Андрей сел, опершись спиной на дерево. Снизу, как из ямы, доносились глухие стук топора, невнятные голоса, вздымали и таяли розовые крылья вислоухов, пахло хвойным смолянистым дымом — ребята разводили ночной костер.



С заходом солнца ветерок окреп, приползли тучи и накрыли «церковь» черным куполом. Вдалеке что-то поскрипывало, загробными звуками ухал лес — тайга вступила в ночную потаенную жизнь. Скрестив на коленях руки, Андрей напряженно вслушивался в эту тревожную симфонию. Иногда мерещилось, что камень слегка пошатывается, что за спиной кто-то стонет, или осторожно крадется. Андрей снял с себя пояс и привязался к стволу кедра. «Эй, ты, черт на церкви, — крикнули снизу, — сейчас зашкварим тебя там на каменной жаровне! Плясать будешь!» В костер грохнул чурбак и рыжим фейерверком под купол взметнулись искры.

Обида и жалость перемещались в душе Андрея. Жалел он, что не послушал мать и пошел в тайгу. «Безотцовщина, — со слезами кричала она вслед, — был бы тятка, влил бы тебе прута, ходил бы ты как шелковый!» То в голову приходило, что завтра, как пить дать, можно разбиться об эти булыги. И виделась мать, им же, единственным сыном, обиженная и задыхающаяся в горе.

Под рубахой будто закопошились мурашки. Становилось зябко. Андрей собрал вокруг мох и уложил под собой. Слипался глаза, морила сон. Казалось, голубой дымкой рассеялся черный купол над головой и засиял долгожданным светом. Грустно улыбаясь, Андрей прошался с кедрюшкой и в обеих ладонях легонько держал ее тонкие зеленые косички, будто выпускал любимую птицу из рук. «Я не забуду тебя!» — прошептал он и освободил ветку.

...Вокруг было тихо, и иголки деревца печально свисали над камнем. «Когда тебе помашут с земли, узнай меня!» — произнес последние слова Андрей и присел на самом краю «церкви». Внизу виднелись застывшие фигурки ребят и сметанная копна рядом с ними. Вокруг камня темнела, начисто оголенная от моха поляна. Андрей лег на живот и начал спускаться, впиваясь в редкие трещины. К середине камень стал круче, и пальцы заскользили. Становилось жутко. «Пора лицо вперед!» — решил Андрей и в мгновение перевернулся, притормаживаясь расprostертыми руками. Скольжение ускорялось. Андрей выждал место, где почувствовал, что попадает в копну, поджал ноги и всей силой оттолкнулся от «церкви». В это мгновение земля провалилась, и вокруг тела бескрылым призраком потекла бледная бездна пустоты. Дыхание остановилось, и закрылись глаза.

...В квартире что-то резко ударило, и Андрей проснулся. Прислушался к тишине, пошел искать, что упало. Включил в гостиной свет: на столе, словно выпавшее из груди сердце, лежала сорвавшаяся гирька, а рядом с ней старая истертая цепь, похожая на мертвую артерию. Часы стояли, показывая полночь.

КРЫЛАТАЯ РАБОТА

Стихи Михаила ВЛАДИМОВА.
Музыка Леонида ПЕЧНИКОВА.

Тепло Без неба

нам, как без воды и хлеба. Прекрасен час, когда нам путь от-

-крыт. За каждый миг, что нами отдан небу, земля род-

-ная нас благодарит. Аэродром - земной наш

дом, нам пожелай счастливого полета. На незем-

-ные славы и добрые дела нас подняла крылатая ра-

-бота. На неземные славы и добрые дела нас подня-

ла крылатая ра-бота. 2. Туман и ночь преградами не станут.

Fine!

Без неба нам, как без воды и хлеба.
Прекрасен час, когда нам путь
открыт.
За каждый миг, что нами отдан
небу,
Земля родная нас благодарит.

ПРИПЕВ:

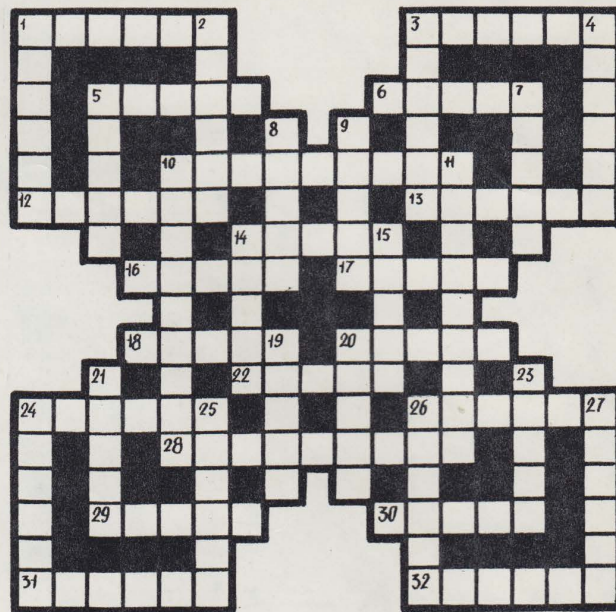
Аэродром —
Земной наш дом,
Нам пожелай счастливого полета.
На неземные славы и добрые
дела
Нас подняла
Крылатая работа.

Туман и ночь преградами не станут.
Высоты брать не зря нас учит жизнь.
Пилотам что! До звезд рукой
достанут —
Страна родная, только прикажи!

ПРИПЕВ.

Зовут на старт высоты голубые,
И вновь мотор заводит взлетный
марш.
У нас сердца и крылья молодые,
Семья родная — дружный экипаж.

ПРИПЕВ.



ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Советский математик и механик, академик. 3. Летательный аппарат. 5. Летчик, авиатор. 6. Влетно-посадочное устройство самолета. 10. Заслуженный летчик-испытатель, дважды Герой Советского Союза. 12. Денежная единица в некоторых странах. 13. Тропический плод. 14. Озеро в Армянской ССР. 16. Тревожный колокольный звон. 17. Шерстяная ткань. 18. Гидротехническое сооружение. 20. Верхняя одежда с капюшоном у народов Севера. 22. Минерал, разновидность агата. 24. Тонкая нить для упаковки. 26. Русский советский писатель. 28. Советский авиаконструктор. 29. Помещение для самолетов. 30. Первая общерусская газета, созданная В. И. Лениным. 31. Состояние газа при низких дав-

лениях. 32. Реактивный летательный аппарат.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Химическое соединение углерода с металлом. 2. Фигура высшего пилотажа. 3. Инструмент для нарезания резьбы. 4. Изображение предметов в перспективе. 5. Отход первичной обработки льна. 7. Женское имя. 8. Ансамбль музыкантов. 9. Тропическое дерево. 10. Судно с двумя корпусами. 11. Неличная форма глагола. 14. Спортивная борьба. 15. Созвездие Южного полушария. 19. Мужское имя. 20. Византийский военачальник. 21. Головной убор. 23. Печатное издание. 24. Советский авиаконструктор. 25. Составная часть звукоснимателя. 26. Спортсмен. 27. Город в Красноярском крае.

Составил М. ПИЧУГИН.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 1

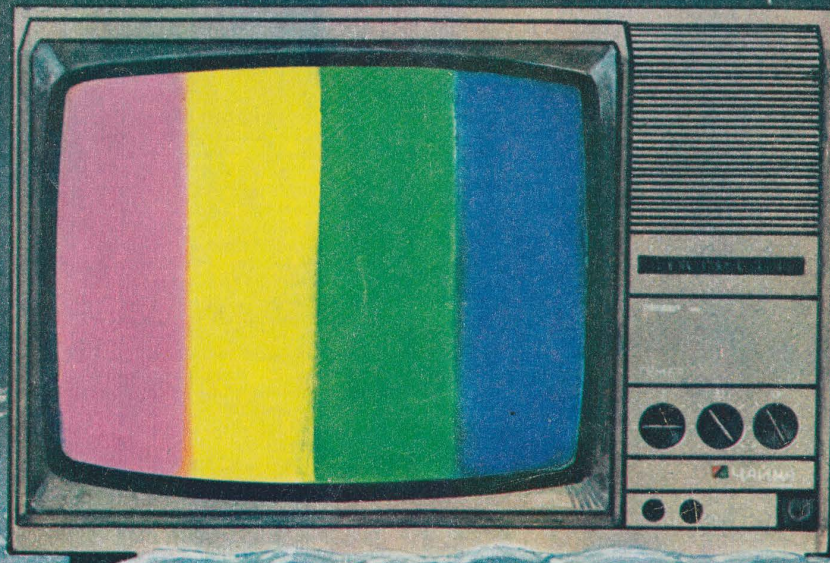
ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 2. Кок. 3. Камов. 5. Байдара. 6. Космонавт. 8. «Боинг». 9. Отжиг. 11. Исаев. 13. Гамак. 15. Киль. 16. Ралли. 17. Роса. 18. Флашток. 20. Аспирант. 24. Шасси. 25. Реборда. 26. Лидер. 27. Постамент.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Космодром. 3. Клаксон. 4. Вариант. 6. Крохаль. 7. Триммер. 10. Крыло. 11. Ижица. 12. Вертолет. 13. Глиссада. 14. Каска. 18. Флаг. 19. Гриф. 21. Руль. 22. Трек. 23. Бочка.

Цена 45 коп.
Индекс 70226

ЧАЙКА

Ц-380Д



Более высокими техническими и эстетическими показателями отличается новый телевизор Горьковского телевизионного завода имени В. И. Ленина «ЧАЙКА Ц-380Д».

Надежная автоматика обеспечивает высококачественное изображение. Выбор любой из восьми программ осуществляется с помощью сенсорного переключателя. Импульсный источник питания и новая элементная база позволили значительно уменьшить габариты, массу, потребляемую мощность, увеличить надежность.

Телевизор «ЧАЙКА Ц-380Д» предусматривает просмотр передач в метровом и дециметровом диапазонах волн,

подключение магнитофона, а при установке модуля сопряжения — видеоманитофона, прослушивание передач на головные телефоны, подключение «диагностестера» для контроля исправности модулей.

Масса телевизора — не более 27 кг. Габариты — 453 × 645 × 465 мм. Потребляемая мощность — 75 Вт. Цена — 645 рублей.

Горьковский телевизионный завод им. В. И. Ленина.
Центральное агентство «РЕКЛАМА».