

В ПОЛЕТЕ —
НОВЫЙ САМОЛЕТ-ГИГАНТ АН-225.
ПОДРОБНЫЙ РАССКАЗ О НЕМ —
В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ
ЖУРНАЛА.



ГРАЖДАНСКАЯ
АВИАЦИЯ

6-89

ISSN 0017—3606

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН,
СОЕДИНЯЙТЕСЬ!



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

6-89

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

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

© «Гражданская авиация»

Главный редактор
А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия:

А. Ф. АКСЕНОВ
А. И. ЕФИМЕНКО
А. И. ЗЕДГИНИДЗЕ
Л. В. ИЛЬЧУК
И. В. КАЗАНСКИЙ
В. М. КУРИЛО
Б. А. КРЕМНЕВ
Г. И. ЛОМАЕВ
Б. В. ЛЯЛИН
Б. С. ОРЛОВ
(заместитель
главного
редактора)
В. Я. ПОТЕМКИН
В. Д. САМОУКОВ
И. Е. СВЕТИЧНЫЙ
В. Ф. ТОКАРЕВ
Г. А. ФЕКЛЮНИНА
(ответственный
секретарь).

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ
ФОТО Н. КОЗЛОВСКОГО.

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

Сдано в набор 27.03.89.
Подписано к печати 24.04.89. Т-01412.
Формат 60×90 1/8. Глубокая печать.
Усл. печ. л. 6. Усл. кр.-отт. 13,5.
Уч.-изд. л. 10,4. Тираж 45 000 экз.
Зак. 588/3. Цена 45 коп.

ЦГЖИ «Воздушный транспорт».

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

3-я типография Воениздата. 123007, Москва,
Д-7.



МУЖАЮТ КРЫЛЬЯ МОЛОДЫХ

Те, кому приходилось встречаться с авиаторами из Сибири, наверное, обратили внимание на такую особенность: пилоты, авиатехники, инженеры, особенно молодые, всегда с гордостью говорят о том, где они работают: «Мы — сибиряки...».

Иркутчане и нижнеудинцы не исключение. В этих авиаотрядах трудится очень много молодежи. И большинство вчерашних студентов и курсантов сами изъявили желание начать рабочую биографию именно там. Почему? Где, как не в здешних суровых условиях, рассуждают юноши и девушки, можно испытать себя, проявить свои возможности, характер, да и вообще показать, на что способен.

Вот, например, два Александра — командир вертолета Лобынцев (на снимке слева) и старший летчик-наблюдатель Пухляков. В Нижнеудинское авиапредприятие пришли они разными путями-дорогами. А тут объ-

единило их одно общее, и, как считают Александры, самое важное дело: они несут в небе патрульную вахту, охраняют лес от пожаров. Сколько гектаров зеленых массивов спасено благодаря их неустанной заботе!

Когда в отделе кадров Иркутского авиаотряда молодого авиатехника направляют в бригаду Александра Викторовича Соколова, то от кого-нибудь новичок обязательно услышит: «Ну, бред, считай, повезло: там из тебя мастера сделают». Коллектив этот не только лучший в АТБ — призера отраслевого социалистического соревнования. Сам бригадир (на снимке справа), его коллеги щедро делятся с начинающим профессиональными секретами, делают все, чтобы поставить ребят «на крыло», воспитать достойную смену.

Словом, мужают в небе Сибири крылья молодых авиаторов.

Фото Ю. ЛЫСЕНКО.

25 ИЮНЯ —
ДЕНЬ
СОВЕТСКОЙ
МОЛОДЕЖИ



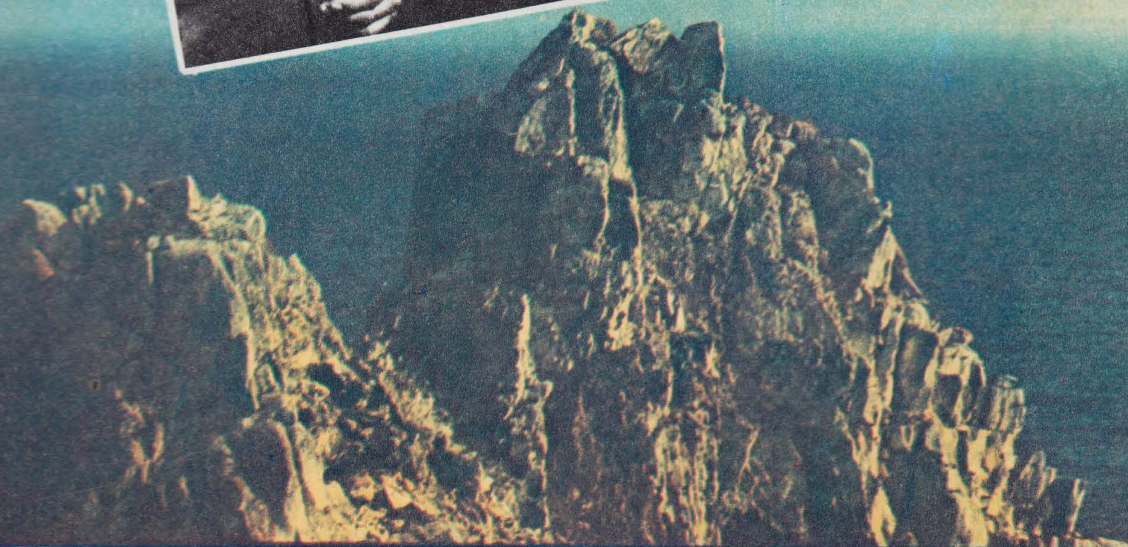
ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Каждый пятый авиаработник — комсомолец.

Ежегодно в ряды тружеников Аэрофлота вливается около семи тысяч выпускников вузов и училищ отрасли.

Свыше пятидесяти юношей и девушек — пилотов, техников, диспетчеров, бортпроводников удостоены высокого звания лауреатов премии Ленинского комсомола.

Народным депутатом СССР избран секретарь комитета комсомола Кулябского авиапредприятия, инженер АТБ Бозорали Сафаров.





НЕ ТЕРПИТ ОТЛАГАТЕЛЬСТВА

2

Человечество приблизилось к весьма серьезной глобальной проблеме — исчезновению озона из атмосферы. Устойчивые «озоновые дыры» уже появились над Антарктидой и Арктикой, их признаки наблюдаются и в других районах Земли. А ведь несмотря на небольшое количество этот газ издает огромную роль для всего живого на планете, его исчезновение чревато самыми серьезными последствиями.

Хотя намечены долговременные меры по борьбе с вредными выбросами в атмосферу, промедление недопустимо. Необходимо действовать, и действовать активно, уже сегодня, сейчас. Причем, действовать всем, кто мог бы в той или иной мере повлиять на ход событий. Я убежден, что авиаторы должны внести свой посильный вклад в решение проблемы, участвуя в подготовке и проведении международного эксперимента по очистке стратосферного воздуха и восстановлению озонового слоя. Понятно, один эксперимент не может изменить глобальную ситуацию. Однако с чего-то необходимо начать! За первым экспериментом последует и другой.

В подготовку эксперимента «Озон» могут быть включены определение эффективных способов получения и хранения озона, отработка способов его транспортировки на летательных аппаратах, создание лазерного комплекса слежения за искусственным озоновым облаком и другие работы.

Ученые ждут, что работники гражданской авиации примут участие в решении жизненно важной для всего человечества проблемы и внесут свои предложения. Проторенных дорог на этом пути еще нет, поэтому даже небольшой шаг может оказаться началом решительного продвижения вперед.

М. ДМИТРИЕВ,
профессор,
доктор химических наук

г. Москва.

ВЫБИРАТЬ ИЛИ НАЗНАЧАТЬ?

Закон о государственном предприятии предоставляет право трудовым коллективам самим решать — выбирать ли им

руководителя или он должен назначаться вышестоящей организацией. Казалось бы, все определено достаточно четко. Однако в нашей практике возникла ситуация, явно не предусмотренная законом. Совет трудового коллектива на своей конференции решил, что должность начальника авиационно-технической базы будет отныне выборной. Уже после этого Управление гражданской авиации центральных районов установило, что авиатехбазу в Быковском объединенном авиаотряде должен возглавлять заместитель командира. Эта же должность — не выборная, а назначаемая.

Так возникло противоречие, которое пока не удается разрешить. Трудовой коллектив настаивает на своем праве самому определять, кому вручать мандат руководителя, а управленческий аппарат ссылается на требования Закона о государственном предприятии и предлагает только одну альтернативу: либо назначаемый заместитель командира отряда с более широким кругом полномочий, либо выбираемый начальник авиатехбазы, естественно уступающий первому по своим возможностям.

Но не приносятся ли при этом интересы дела в жертву формалистике?

С. ХАБАРОВ,
секретарь партийного комитета
авиатехбазы

а/п Быково.

НУЖЕН ТЕСНЫЙ КОНТАКТ

Ленинградское авиационно-техническое училище гражданской авиации хорошо зарекомендовало себя за пятнадцать лет своего существования. Сотни его выпускников успешно трудятся сегодня на многих авиапредприятиях. Вроде все хорошо, но причины для беспокойства есть. Речь идет о взаимоотношениях между учебными заведениями и производством. Сейчас, после перехода отрасли на хозрасчет, эти отношения можно рассматривать как систему заказов на подготовку специалистов. Ясно, чем более четкий, аргументированный «заказ» мы получим, тем лучше сможем подготовить для производства нужного ему специалиста. Однако первый опыт училища по заключению договоров с авиапредприятиями показал, что необходимого взаимопонимания между договаривающимися сторонами не достигнуто. А жаль. Совместное с производственниками точное определение специализации училища могло бы помочь усовершенствовать в нужном направлении материальную базу училища, выработать оптимальную методику обучения, а производство в результате получило бы хорошо подготовленных и нужных ему специалистов.

Уже сейчас наше училище может начать подготовку диспетчеров по центровке для работы на «Искре-226», специалистов производственно-диспетчерских групп авиапредприятий. При этом не исключено, что по отдельным специальностям училище будет набирать, так сказать, одноразовые группы, если потребность в тех или иных специалистах ограничена.

Кадры, которые мы готовим, — ваше будущее, уважаемые производственники. Давайте же вместе думать над тем,

как улучшить подготовку будущих авиаторов, профориентационную работу приемных комиссий, какие курсы включать в программу обучения.

Н. ФЕДОТОВА,
старший преподаватель
г. Ленинград.

В СРОЧНОМ ПОРЯДКЕ

Когда страшная, все заслонившая беда навалилась на Армению, миллионы рук потянулись к тем, кто пострадал от землетрясения. Вместе со всем советским народом помоги нам в тяжелые декабрьские и январские дни оказывали и иностранные специалисты. Одной из первых зарубежных авиакомпаний, выпустивших спецрейсы в Ереван, была «Люфтганза». Из Франкфурта-на-Майне самолеты доставили автолифты для разгрузки грузовые и багажные тележки.

Чтобы не терять драгоценного времени, руководство Армянского управления решило в срочном порядке обучить группу учащихся среднего профтехучилища № 95, что в аэропорту Звартноц, владению полученной загрузочной и разгрузочной техникой. Руководитель группы немецких специалистов Данель Негро вместе с мастерами производственного обучения Борисом Хачатуровым и Аркадием Симоняном отобрали двадцать юношей-третьекурсников и за несколько дней помогли им освоить машины и механизмы. При этом зачеты ребята сдали только на «хорошо» и «отлично». И сразу же включились в работу по обслуживанию воздушных судов.

Ф. АРАПЕЯН,
начальник участка коммерческой
эксплуатации и перронной механизации
аэропорта Звартноц

г. Ереван.

НЕПОЛНОЦЕННАЯ ЛЬГОТА

Уважаемая редакция! Я уже давно на пенсии. Еще в 1937 году окончил в Иркутске школу бортрадистов. Но поскольку тогда самолетов с радиоустановкой было очень мало, летать мне не пришлось. Работал на Крайнем Севере вначале в службе связи, потом заместителем начальника аэропорта, возглавлял отдел перевозок.

В общей сложности отдал Северу свыше тридцати лет. Как ветеран гражданской авиации имею право на ежегодный льготный полет по внутрисоюзным воздушным трассам со скидкой пятьдесят процентов от стоимости билета. Это, конечно, хорошо.

Обижает, однако, вот что: наполовину бесплатный билет предоставляется нам, ветеранам Аэрофлота, только в зимний период — с декабря по март. И оттого эта льгота неполноценна, она выглядит ущербно. А ведь нас, проработавших долгое время в авиапредприятиях, не так уж много. Неужели Министерству гражданской авиации будет разорительно, если пятидесятипроцентный билет будет выдаваться нам независимо от сезона?

В. ШУКЕВИЧ,
ветеран Аэрофлота

г. Ессентуки.

ОТЗЫВЧИВЫЕ ЛЮДИ

Все дальше во времени трагедия разрушительного землетрясения в Армении. Но по-прежнему остры воспоминания. К тому же стихийное бедствие, как ничто другое, ярко высветило истинные духовные ценности. Может быть, с некоторым опозданием (думаю, вполне извинительным) я решила поведать о встрече с людьми отзывчивыми, умеющими сострадать чужою горю.

Мы жили в военном гарнизоне в районе Ленинка (мой муж — военноконтрольщик). Естественно, одним из первых было желание вывезти из зоны бедствия детей, тем более, что ожидалась повторная толчка. Быстрее всего нам с дочерью было добраться до Кутаиси. Мы приехали вечером, измученные переездами из автобуса в автобус. Авиабилетов на Москву не было. Однако первый же человек, к которому мы обратились, принял в нашем деле горячее участие. Это была машинистка штаба Макавала Антоновна Халиани. Несмотря на поздний час на службе был и начальник штаба Тамази Трифонович Никабадзе. Нас успокоили, пообещали помочь улететь на следующий день, устроили в гостиницу. Наутро Тамази Трифонович и командир отряда Гено Степанович Хрицадзе не только обеспечили нас билетами, но даже помогли сесть в самолет.

Можно понять мое тогдашнее состояние. Боюсь, я не смогла выразить этим людям всей признательности и благодарности за их доброту и отзывчивость. Хочу исправить свою оплошность сейчас.

О. ДОНСКОВА

г. Клин,
Московская обл.

СБОИ В ПОЧТОВОЙ «УПРЯЖКЕ»

Кто может усомниться в чрезвычайной важности почтовых авиаперевозок? Недаром организации их посвящен специальный документ — «Правила перевозок почты по воздушным линиям Союза ССР», принятые совместно министерствами связи и гражданской авиации. Но именно эта двойственность, как оказалось, рождает проблемы на стыке ведомств. Особенно рельефно они вырисовываются в новых условиях хозяйствования.

Вот один из стыков — в Львовском авиапредприятии. Годовой объем почтовых отправлений составляет здесь более двух тысяч тонн (около 17 процентов всех грузовых отправок). Темпы роста перевозок почты потребовали в 1983 году строительства специального обменного пункта почтамта вне территории аэропорта. Однако технология обработки почты осталась прежней. Как и раньше, когда почту обрабатывали на коммерческом складе, ее везут к воздушному судну и обратно нашим спецтранспортом, вместе с прочими грузами. Неудобство этого очевидно. Авиаторы неоднократно предлагали систему изменить, пересмотрев договор со связистами. Однако они, ссылаясь на упомянутые «Правила» как на догму, долго не шли навстречу. Дело обещалось лишь в 1987 году, когда почту стали доставлять к рейсам спе-

циализированным автотранспортом. Но технология взаимодействия все равно не разработана, это вызывает сбои во взаимодействии аэропорта и областного управления связи, приводит к взаимным упрекам.

По мнению почтовиков, авиапочта «барахлит» из-за отсутствия внимания со стороны аэрофлотцев. На наш взгляд, вина авиаторов — только в том, что они не в полной мере принципиальны и последовательны при разрешении юридических споров. В упрямке «почтовой телеги» Аэрофлот — всего лишь пристяжной. Он даже и претензий от населения не принимает, они к нему могут поступить только от предприятия связи, как правило, с большим опозданием.

На мой взгляд, улучшить качество почтового обслуживания во Львове можно без больших капитальных затрат. Надо лишь пересмотреть структуру управления процессом и разработать единую технологию взаимодействия, предусмотрев элементы организационно-технологического, технического, экономического, правового регулирования. Материальная база коммерческого склада позволяет автоматизировать процессы коммерческой почтовой связи, организовать работу перевозчиков по прямому варианту. Перевозки почты необходимо наладить в авиационных универсальных контейнерах и в спакетированном виде, с пломбой предприятия связи.

Р. БАРАН,
аспирант Киевского института
инженеров гражданской авиации

г. Львов.

ВВЕДЕНА ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ

Недавно строители производственного строительно-монтажного объединения «Зеленоградстрой» закончили возведение второй очереди комплекса учебно-лабораторных корпусов Московского института инженеров гражданской авиации. Общая площадь возведенных зданий — 14,2 тысячи квадратных метров. Институт получил в свое распоряжение учебно-демонстрационный зал, три лабораторных и три коммуникационных корпуса. В них разместятся кафедры и лаборатории механического факультета.

Полное завершение строительства института запланировано во втором полугодии этого года. В эксплуатацию будут сданы поточные аудитории, оснащенные современными техническими средствами обучения на 75, 100 и 150 мест, а также библиотека. К этому времени будет также завершено строительство стадиона, в состав которого входят спортивное ядро с футбольным и хоккейным полями, беговыми дорожками, баскетбольные и волейбольные площадки, теннисный корт и другие сооружения.

В возведении нового комплекса активное участие принимает весь коллектив института. На строительстве работает постоянно действующий строительный отряд, а летом к нему подключается еще студенческий строительный отряд.

Ф. АЛЬБЕРТИ,
проректор Московского института
инженеров гражданской авиации

г. Москва.

ВОЗВРАЩАЯСЯ К НАПЕЧАТАННОМУ

ЗА БРОНИРОВАННЫМ БАРЬЕРОМ

Читатели, вероятно, помнят критическую публикацию нашего специального корреспондента И. Светличного в первом номере журнала за 1989 год «И приобрел репутацию клеветника...» В ней шла речь о многолетних мятравах с жильем бывшего штурмана самолета Ту-154 Одесского авиапредприятия Г. С. Малашенкова. Дело дошло до того, что он вместе с женой вынужден был жить в неотопляемом гараже. Куда только не обращались супруги Малашенковы с просьбой, какие только письма не писали в различные инстанции, но «воз» с места не трогался. Мало того, попал бывший штурман, отдавший Аэрофлоту двадцать два года безупречной работы, в клеветники.

И вот, в редакцию пришла весточка от Г. С. Малашенкова. Признаться, вскрывали конверт без особого оптимизма. Однако, к счастью, ошиблись. Геннадий Сергеевич с радостью сообщил, что, наконец-то, стена равнодушия рухнула, и он с семьей получил квартиру в одном из районов Одессы.

На этом можно было бы считать проблему решенной до конца, если бы не странная, мягко говоря, позиция руководства Одесского авиапредприятия. Ни командир, ни его заместитель по политчасти, ни руководители партийной, а тем более профсоюзной организаций не удосужились отреагировать на выступление журнала. Каждый из них будто воды в рот набрал. А ведь в статье говорилось не только о бедственном положении семьи Г. С. Малашенкова. В ней кроме того, вскрывались серьезные недостатки в работе по учету и распределению жилья, которые никак не согласуются с духом перестройки. Мы верили, что руководители авиапредприятия проинформируют читателей журнала о том, какие конкретные меры приняты для наведения порядка в жилищном вопросе, чтобы история Г. С. Малашенкова никогда больше не повторялась. Но, увы, наши надежды не оправдались.

Отмолчался почему-то и председатель Украинского республиканского комитета профсоюза авиаработников И. Д. Звинник, в адрес которого тоже прозвучала критика в статье. А может быть, названные товарищи считают, что находятся в зонах, закрытых для критики! Если это так, то нам придется разочаровать их: таких зон у нас в стране больше нет, и отсидеться за бронированным барьером не удастся теперь никому. Так диктует сама жизнь. Так велит перестройка.

Итак, редакция ждет ответов.

ПОДПИСЧИКАМ ЖУРНАЛА

Всем, кого интересует наше издание, рекомендуем оформить подписку. Она регулярно проводится органами «Союзпечати» и почтовыми предприятиями без ограничений до 12-го числа каждого предподписного месяца.

Цена подписки:
на год — 5 руб. 40 коп.;
на полгода — 2 руб. 70 коп.;
на квартал — 1 руб. 35 коп.
Индекс 70226.

Благодарим вас за внимание к журналу!

ВРЕМЯ ТРЕБУЕТ СМЕЛЫХ РЕШЕНИЙ



На вопросы редакции
отвечает
первый заместитель
министра
гражданской авиации
Б. Е. ПАНЮКОВ.

Борис Егорович! Вот уже второй год Аэрофлот работает в новых условиях хозяйствования. Экономическая реформа привела к существенным переменам в управлении авиационным производством. Что бы Вы могли рассказать в связи с этим читателям журнала!

— Новое, как известно, прививается с трудом. И нашей отрасли при разработке и реализации принципов хозяйственного расчета пришлось столкнуться с серьезными препятствиями. У министерства, в его управлениях и объединениях проблем великое множество. Но уже сейчас без какой-либо тени самобольщения можно уверенно сказать, что положительные сдвиги видны повсюду. Как в прошлом году, так и в нынешнем гражданская авиация справляется с государственными заданиями двенадцатой пятилетки и даже несколько опережает контрольные цифры. Весь прирост объема работ Аэрофлот получает за счет повышения производительности труда. Состояние финансов отрасли устойчивое. Она своевременно и в установленном размере отчисляет средства в госбюджет, имеет накопления для дальнейшего экономического и социального развития.

Однако, несмотря на успешное выполнение производственной программы, в том числе по важнейшему для нас показателю — пассажирообороту, мы не вполне довольны своей работой. И прежде всего потому, что гражданская авиация не удовлетворяет спрос населения на воздушные перевозки. Судя по прогнозам наших специалистов, в текущем году по крайней мере около пятнадцати миллионов человек не смогут воспользоваться услугами Аэрофлота. Это немало — более чем десять процентов производимой в стране воздушно-транспортной работы. Столь значительный дефицит в авиаобслуживании воспринимается людьми очень болезненно, особенно летом, в период массовых отпусков. К сожалению, и в текущем году такое ненормальное соотношение между спросом и предложением сохранится. Опять-таки посыплются жалобы на авиаторов, которые, якобы, не хотят считаться с интересами своих потенциальных пассажиров.

Спору нет — немало еще случаев, когда из-за неслаженного взаимодействия служб наших предприятий желающим приобрести авиабилеты отказывают в эпол, а самолеты уходят в рейсы не полностью загруженными — с частично пустующими креслами. Но главная причина того, что спрос на авиаперевозки систематически не удовлетворяется, кроется в другом. Министерство авиационной промышленности пока не дает Аэрофлоту достаточное количество современной техники. Ежегодно срываются поставки авиадвигателей, из-за чего подолгу простаивают десятки магистральных самолетов. Кроме того, введены жесткие лимиты на авиационное топливо. Его в соответствии с действующими нормативами порою не хватает даже для выполнения установленного плана воздушных перевозок.

Раньше, при командно-нажимной системе руководства народным хозяйством,

такое мое откровение могли бы посчитать предосудительным. Тогда, если государственное задание не обеспечивалось ресурсами, на это обычно закрывали глаза. Выкручивайтесь, мол, как хотите, а задачу решайте — любой ценой. Теперь же, с переходом на экономические методы работы, обо всем надо говорить прямо и открыто. Чтобы было ясно, где и почему образовались узкие места, какие нужны неотложные меры для устранения недостатков. Минавиапром, в частности, должен нести как моральную, так и материальную ответственность за свои обязательства перед Аэрофлотом. Это поможет нам быстрее укрепить и расширить свою техническую базу, лучше удовлетворять потребности пассажиров и клиентуры в перевозках и других видах авиаобслуживания.

Тем не менее в отрасли есть свои возможности для роста объемов работ — путем использования внутренних резервов.

— Совершенно верно. И многое тут зависит от личной инициативы авиарботников, их стремления и умения добиваться с минимальными затратами экономически эффективных результатов. Поучителен в этом отношении опыт Таджикского управления, которое возглавляет Ю. И. Корневский. В сотрудничестве с конструкторским бюро там добились увеличения пассажироместимости самолетов Ту-154. На их было дополнительно установлено по три кресла.

Аналогичная работа проведена на самолетах Як-40. Для их пассажирских салонов изготовили облегченные сиденья, и количество мест довели до тридцати двух вместо двадцати семи. На два места повышается вместимость самолета Ан-2, которые в Таджикистане применяют в качестве пассажирских на ряде коротких авиалиний. И если прежде от эксплуатации Як-40 и Ан-2 терпели убытки, то сегодня они становятся рентабельными. Всего от модернизации самолетного парка в управлении намереваются получить свыше двух миллионов сверхплановой прибыли.

Таджикское управление вступило в договорные отношения с авиаремонтным заводом № 411. Оно материально заинтересовало его коллектив в досрочном и высококачественном восстановлении техники, которую управление туда направляет. Казалось бы, выплата премий заводчанам — финансовое излишество. Но беспристрастный хозяйственный расчет показывает, что такой расход с лихвой окупается приходом, поступающим от повышения процента исправности и от ускоренной оборачиваемости основных производственных фондов.

Вполне заслуженно коллектив Таджикского управления признан победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании и награжден переходящими Красными знаменами ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Всесоюзную Доску почета на ВДНХ СССР.

И по другим управлениям и объединениям гражданской авиации можно привести десятки примеров рачительного

хозяйствования, экономии ресурсов техники, сбережения топлива. Это достигается благодаря широкому внедрению в аэропортах передвижения воздушных судов не на собственных двигателях, а с помощью тягачей; подбора самых оптимальных высот и режимов полетов по трассе; спрямлению авиамаршрутов; совершенствованию методик взлета и захода на посадку; использованию тренажеров для практического обучения и периодических тренировок летного состава. За счет этого мы рассчитываем в целом по отрасли совершить больше, чем запланировано, рейсов, что выгодно авиапредприятиям, пассажирам, всей аэрофлотской клиентуре.

Приоритетной была и остается интенсификация перевозок между европейской частью страны и регионами Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. Исходя из этого, в расписании движения самолетов на 1989 год предусмотрено увеличить почти на семьсот тысяч мест провозную емкость на авиалиниях, соединяющих отдаленные и бездорожные районы с центральными областями. Причем по ряду трасс (Надым—Краснодар, Нижневартовск—Сочи, Новый Уренгой—Уфа) прирост достигает двадцати-тридцати процентов.

Откроется шестнадцать новых авиалиний значительной протяженности. В их числе из Владивостока в Ташкент, Минеральные Воды и Минск, из Петропавловска-Камчатского и Якутска в Киев, из Хабаровска в Волгоград и Сухуми. Всего же в течение года в строй действующих войдут тридцать три новых воздушных маршрута. На сорока пяти трассах будут эксплуатироваться более современные самолеты.

По сравнению с минувшим годом примерно на сто восемьдесят тысяч мест возрастает провозная емкость авиалиний в курортные города страны. Увеличены объемы работ на самолетах Ил-86, Ту-154М и Як-42, обладающих улучшенными характеристиками по топливной эффективности. На их долю приходится двадцать процентов объема перевозок. Впервые самолеты Ил-86 начинают эксплуатировать Западно-Сибирское, а Ту-154М — Восточно-Сибирское и Магаданское управления. На местные воздушные линии Восточной Сибири и Дальнего Востока выходят самолеты Ан-28.

Борис Егорович, интересно, а каковы состояние и перспективы грузовых перевозок!

— Ежегодно самолетами и вертолетами Аэрофлота перевозится свыше трех миллионов тонн грузов и почты. Положение с этим видом работ довольно стабильное. Но объем грузоперевозок, выполняемый непосредственно воздушным транспортом, в последние годы уменьшается. Такая тенденция сохраняется и в нынешнем году. Объясняется это рядом обстоятельств.

За многолетний период эксплуатации поизносились, морально и физически устарели наши основные «грузовики» — самолеты Ан-12. Началось их массовое списание. По той же причине с авиалиний снимают пассажирский Ту-134. Вместо него приходит самолет Як-42, который отличается меньшей грузовой емкостью. Повсеместная, здоровая сама по себе, компания за увеличение занятости пассажирских кресел имеет и оборотную сторону — пропорционально снижается воз-

возможность транспортировки грузов. В связи с бурным взрывом подписки на газеты и журналы авиапочтовые отправления резко возросли — естественно, за счет сокращения грузоперевозок.

Надо также иметь в виду, что два года назад тарифы на перевозку грузов воздушным транспортом были повышены на тридцать процентов. А вскоре отрасли народного хозяйства перешли на хозрасчет и стали жестко экономить на всем, включая и авиаперевозки. При переводе на новые условия хозяйствования был отменен имевшийся у авиапредприятий расчетный показатель «отправка грузов». К тому же они были слабо заинтересованы в транспортировке плодоовощной продукции, так как оплата их перевозки составляет лишь семьдесят процентов от грузового тарифа за фактическое расстояние в один конец. Наконец нельзя не учитывать, что с обновлением парка грузовых самолетов Аэрофлота, которые дороже прежних, себестоимость их эксплуатации и, следовательно, перевозок на них, увеличилась.

Из сказанного не следует делать вывода, что грузоперевозки нас мало беспокоят. Напротив — мы отчетливо представляем себе их роль и значение как для государства, так и для экономики Аэрофлота. В отрасли активизируется работа по привлечению грузов на воздушный транспорт на основании долгосрочных договоров с их поставщиками и применением в случае необходимости целесообразных льготных тарифов. Ведутся строительство и реконструкция грузовых складов в аэропортах. Создается автоматизированная система управления грузовыми перевозками «Пегас». С ее помощью будут коренным образом улучшены учет принятых грузов, их комплектование по направлениям, контроль за продвижением по авиалиниям и сроками доставки клиентуре.

Что делается для повышения культуры обслуживания пассажиров?

— Все большую силу набирает общесоюзная АСУ «Сирена-2». Ее периферийные центры недавно открыты еще в пяти крупных городах — Ашхабаде, Баку, Краснодаре, Днепрпетровске и Симферополе. Всего к ней уже подключено двести пятнадцать городов. В этом году она предоставит свои услуги чуть ли не половине пассажиров, которых предстоит перевести Аэрофлоту внутри страны.

Наряду с развитием автоматизации продажи билетов и бронирования мест в самолетах дальнейшее распространение получает система удовлетворения спроса населения на авиаперевозки на основе заблаговременно подаваемых заявок. В 1989 году такое предварительное бронирование мест в прямом и обратном направлениях производится более чем по девяностым тысячам заявок для трудящихся Магаданской, Камчатской и Сахалинской областей, Мирнинского района Якутской АССР, городов Надым, Нижневартовск, Норильск. При этом продажа обратных билетов из Москвы в города Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока возрастает против минувшего года на восемь процентов.

В опытным порядке осуществляются по предварительному бронированию и перевозки туристических групп. Эта работа проводится Аэрофлотом совместно с Бюро международного молодежного туризма «Спутник» и тремя республиканскими

советами по туризму. По их заявкам с мая и до конца года нами будут предоставлены места в самолетах триста сорока тысячам путешественников.

Заслужила одобрение большинства пассажиров организация продажи авиабилетов не за пятнадцать дней, а за месяц до срока вылета. Упрощена процедура оформления билетов: уже не нужно предъявлять кассиром паспорт или какое-то иное удостоверение личности. Сдать билет может сам пассажир, либо кто-то по его поручению. Для этого не требуется распорядительная резолюция администратора. Резко сокращены случаи штрафных удержаний с пассажиров при несвоевременных возвратах билетов или опоздания на рейсы. Введена принципиально новая мера ответственности Аэрофлота перед пассажирами: им выплачивается денежная компенсация, если они по вине Аэрофлота не отправлены рейсами, указанными в их билетах.

Чтобы самолеты не улетали с пустыми креслами, с февраля 1989 года для всех аэропортов установлено так называемое технологическое время, за которое можно обеспечить полную коммерческую загрузку воздушных судов. Аэропортам установлена броня мест на все их первоначальные рейсы. Это позволяет оперативнее отправлять пассажиров с детьми, инвалидов и тех, кто нуждается во внеочередном срочном вылете. Увеличены рационы питания на борту самолетов при длительности полета свыше шести часов.

Продолжается оснащение агентств Аэрофлота и аэропортов современными средствами информации. Среди них электронные табло коллективного пользования и установившиеся аппараты, дающие ответы на индивидуальные запросы: о расписании движения самолетов, свободных местах на рейсы, стоимости билетов и т. д. Для Московского аэроузла разрабатывается единая автоматизированная информационно-справочная система. Повышается ответственность всех авиаработников, занимающихся как пассажирскими, так и грузовыми перевозками, за объективность информации, особенно о причинах и длительности задержек рейсов.

Все это — хорошие меры. Однако ни для кого не секрет, что наземная база Аэрофлота, от которой зависит уровень культуры авиаобслуживания, пока еще слаба. В аэровокзалах теснота, гостиниц не хватает, организация питания и торговли в аэропортах, мягко говоря, не вызывает энтузиазма...

— Конечно, это наша беда. Она всем очевидна. Критических высказываний о неудобствах, которые на воздушном транспорте испытывают пассажиры, к нам поступает немало. И гражданские авиаторы принимают справедливые претензии. В пределах выделяемых Аэрофлоту из государственного бюджета средств и за счет фондов экономического развития авиапредприятий мы из года в год укрепляем производственную базу обслуживания пассажиров.

За прошедшие три года двенадцатой пятилетки построены аэровокзалы в Чите, Иванове, международный сектор в Самаре. Завершается возведение пассажирских комплексов в Минске, Кривом Роге, Караганде, Омске, Хабаровске и ряде других городов. Развернуто строительство аэровокзала в Сочи (с участием юго-

славской фирмы), Вильнюсе, Баку и Ашхабаде. В целом за пятилетку пропускная способность аэровокзальных комплексов возрастет на одиннадцать с половиной тысяч пассажиров в час. В 1989—1990 годах предусматривается начать сооружение аэровокзалов в Петрозаводске, Тюмени, Петропавловске-Камчатском; вокзалов и гостиниц — в Симферополе и Тбилиси (совместно с французским концерном).

Крупный служебно-пассажирский комплекс на 880 мест вошел в строй в Москве. Открыта стоместная гостиница в Игарке. Но из-за того, что на коммунальное, если так можно выразиться, строительство Аэрофлоту отпускается очень мало средств, размещение и обслуживание пассажиров в аэропортах остается острой проблемой. Решать ее надо с помощью советских органов, шире использовать ассигнования из местных бюджетов, кооперирование, другие инициативы.

Министерство гражданской авиации и Моссовет получили согласие Совета Министров СССР на организацию совместного коммерческого объединения. Оно примет на себя эксплуатацию ряда действующих гостиниц и предприятий столичной сферы обслуживания. И будет функционировать воедино с международной сетью агентств, туристических фирм и представительств Аэрофлота за рубежом. Предусмотрено также открытие новых управляемых совместно предприятий.

С аналогичной целью набирает силу сотрудничество Аэрофлота с иностранными фирмами. На основе совместного создаваемых предприятий будет ускорено переснащение современной техникой нашей производственной базы. Имеются в виду реконструкция аэропортов, строительство вокзалов, ресторанов, цехов бортового питания, гостиниц, агентств. Сюда входят также улучшение качества обслуживания пассажиров, предоставление им разностороннего ассортимента дополнительных услуг, соответствующих международным стандартам. В аэропорту Шереметьево уже действуют два предприятия такого типа: «Аэроферст» — по беспрошлинной торговле и «Шеротель» — по строительству гостиниц.

С учетом всех открывающихся возможностей нашим министерством и Госпланом СССР подготовлен проект комплексной программы развития наземной базы отрасли до 2005 года.

Значительный удельный вес в производственной деятельности Аэрофлота занимает обслуживание народного хозяйства. Несомненно, что и в эту область применения гражданской авиации экономическая реформа внесла коррективы.

— На предприятиях, выполняющих специальные виды работ, влияние новых условий хозяйствования ощущается, пожалуй, еще в большей мере, чем в транспортной авиации. И это понятно, ибо вся работа таких предприятий находится в прямой зависимости от волеизъявления заказчиков. А они тоже заботятся о своей выгоде и не хотят, если нет явного резона, тратить деньги просто так, куда ни пошло. Не случайно почти повсеместно переход на экономические методы хозяйствования привел к сокращению спроса на авиацию, использование которой более накладно, чем наземной техникой. Это особенно проявилось в сельском хозяйстве. Так, в прошлом году вместо запланированных ста миллионов гектаров



было обработано с воздуха только восемьдесят миллионов.

Но, я думаю, дело это поправимое. Постановлением мартовского (1989 г.) Пленума ЦК КПСС намечена программа революционных преобразований в агропромышленном секторе. И, безусловно, в решении этой актуальной общенародной задачи гражданские авиаторы найдут сферы приложения своих сил. Какие же конкретные шаги предпринимаются?

Введено согласованное с заинтересованными органами «Положение о выполнении авиационно-химических работ в сельском хозяйстве». В положении сформулированы прогрессивные принципы планирования таких работ, исходя из потребностей колхозов и совхозов. Предложена новая методика оценки качества авиаработ, на основе которой будут производиться расчеты с хозяйствами.

Укрепляется и совершенствуется сотрудничество с другими заказчиками авиационных работ. С Главным управлением геодезии и картографии подписано «Положение о взаимодействии при выполнении аэросъемочных работ». Пересматриваются с учетом происходящих в экономике страны изменений «Основные условия авиационных работ в отдельных отраслях народного хозяйства». Это позволит упорядочить и улучшить взаимоотношения авиационных предприятий с их партнерами.

Признано целесообразным выделить Краснодарский филиал из состава Государственного научно-исследовательского института в самостоятельное учреждение. Укрепляется его научно-производственная база. Следовательно, возможности для развития специализированного использования авиации становятся шире.

Стоит обратить внимание на появившиеся в условиях хозрасчета новые формы работы. Это, в частности, сдача

воздушных судов в аренду экипажам. Это сделано, к примеру, во втором Краснодарском предприятии, что способствует более четкой организации работ на полевых аэродромах, повышению оперативности маневрирования самолетами, получению от них большей отдачи. Экономические показатели экипажа-арендатора возросли: по налету — в полтора, доходам — в два, финансовому результату — в три с лишним раза.

Такая форма использования основных производственных фондов находит своих сторонников. Со временем она распространится не только на экипажи, но, пожалуй, и на авиационные предприятия.

Чем характерно кооперативное движение в Аэрофлоте!

— Оно, надо признать, еще в зачаточном состоянии, хотя уже довольно разнообразно. Кооператоры берут на себя такие формы обслуживания пассажиров воздушного транспорта, как прием заявок на авиабилеты и доставка их на дом, предоставление такси по заказу с борта самолета, организация экскурсий, размещение пассажиров на ночлег и многое другое. По договорам с кооперативными авиационными предприятиями выделяют им в аэропортах площади для торговли продовольственными товарами, сувенирами, бижутерией, текстильными и кожаными изделиями, для игровых автоматов, ремонта одежды, чистки обуви и т. д.

И последнее, Борис Егорович, какие основные проблемы стоят ныне перед отраслью? Как, по вашему мнению, они должны решаться!

— Работа в новых условиях хозяйствования обострила своеобразные настро-

ения. Отдельные управления в погоне за высокими финансовыми результатами сокращают полеты по местным воздушным линиям. Или, например, экономя авиатопливо для пассажирских рейсов по дальним маршрутам, отказывают клиентуре в отправке грузов. Из эгоистических соображений некоторые авиационные предприятия чинят препоны предварительному бронированию мест для жителей отдаленных регионов и групп туристов. В ряде аэропортов уменьшаются расходы на приобретение средств автоматизации и механизации перевозочных процессов. Все это отрицательно отражается на обслуживании пассажиров и грузоотправителей.

Устанавливаемые промышленностью высокие цены на самолеты и вертолеты новых типов и многие виды радио-, радиолокационного и светотехнического оборудования — это серьезный барьер на пути технического перевооружения гражданской авиации. Чтобы не работать себе в убыток, а компенсировать затраты, может встать вопрос о повышении тарифов на авиоперевозки.

Слабы еще роль отраслевой науки и ее влияние на рост эффективности и расширение областей применения авиации в народном хозяйстве. Мы ждем от ученых большей отдачи, ускорения разработки узловых задач, их энергичного претворения в жизнь.

Как и во всей стране, в отрасли идет интенсивная перестройка экономики, отношения к работе, морально-психологического климата трудовых коллективов. Осуществляемые, новаторские по своей сути, преобразования не терпят промедления. Они требуют взвешенных, но смелых решений и действий.

Беседу вел В. ГОЛЬЦОВ.

РАБОТАЕТ НА УРОЖАЙ

8



НА МАРТОВСКОМ (1989 г.) ПЛЕНУМЕ ЦК КПСС СО ВСЕЙ УБЕДИТЕЛЬНОСТЬЮ ПОДЧЕРКИВАЛОСЬ, ЧТО СЕЛУ НУЖНА ВСЕНАРОДНАЯ ПОМОЩЬ. И НЕ НА СЛОВАХ, А НА ДЕЛЕ. ВСЕ, ЧЕЙ ТРУД СВЯЗАН С ЗЕМЛЕДЕЛИЕМ, ДОЛЖНЫ С ГРАЖДАНСКИМ БЕСПОКОЙСТВОМ ЗАБОТИТЬСЯ О ТОМ, КАК НАКОРМИТЬ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ, ДАТЬ БОЛЬШЕ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО СЫРЬЯ ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ТРУДИТЬСЯ ЧЕСТНО И ДОБРОСОВЕСТНО, НАСТОЙЧИВО ОСВАИВАЯ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, ПРОГРЕССИВНЫЕ МЕТОДЫ РАБОТЫ, БОРЯСЬ ЗА ПОВЫШЕНИЕ УРОЖАЙНОСТИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ КУЛЬТУР, КАЧЕСТВО ПРОДУКТОВ. ИМЕННО ТАК ПОСТУПАЮТ ГЕРОИ ПУБЛИКУЕМЫХ МАТЕРИАЛОВ.

«Работаю, как обычно, о чем говорить? — недоумевает Евгений Григорьевич Бугой. — С детства привык все делать аккуратно. Ну, а быстро — опыт помогает. Да и специфика такая, только успевай поворачиваться».

Что верно то верно, работа у него не терпит ни медлительности, ни расхлябанности: Бугой — авиатехник сельхозавиации. Сорок полетов за один день — думаете, это фантастика? В его практике такое в горячее летнее время случается нередко. Понятно, что времени на перекуры не остается. Как часто одолевает нас соблазн списать на «напряжку» со временем какие-то мелкие упущения, огрехи. Тем более он велик, если нет над душой постоянного контролера, когда ты сам себе ОТК. Ну, например, кто на сельском аэродроме будет проверять твой внешний вид? Вот и случается увидеть небритого пилота, да еще... в тапочках. Что уж говорить про техников! Бугой же всегда — хоть на фотокарточке снимай. Пустяк,

несущественная деталь, скажете? Не согласен, аккуратность — она или есть во всем, или ее нет напрочь.

Небрежность в авиации может стоить очень дорого. Тот случай Бугой не забывает ни на минуту, хотя и говорит о нем с явной неохотой. Более десяти лет минуло, а все стоит картина перед глазами: задел Ан-2 за прохода. Катастрофа. Нервное потрясение. Первая мысль — уйти из авиации. Но тут же решил: это же бегство, вроде бы за собой какую вину почувствовал. А совесть чиста, да и работа нравится. Дал себе слово: что угодно в жизни может случиться, но чтобы по его недосмотру произошла катастрофа — никогда! Может, и подойдет время, когда придется думать о переходе, скажем, на участок трудоемких регламентов, но о нем Евгений Григорьевич пока всерьез не хочет думать. Есть силы и энтузиазм — здесь, на химработках, он нужнее.

Что заботит всерьез — будущее сель-

хозавиации. Хозяйства деньги стали считать, да и спохватились, что далеко не всегда ядохимикаты — благо. Так или иначе, объемы работ сократились почти вполовину. Но, видимо, подкормка с воздуха останется еще надолго: выгодна она земледельцам тем, что не требует много времени и не зависит от состояния поля. Когда работают на подкормке, сразу интерес руководителей хозяйства проявляется, приезжают, спрашивают: нет ли в чем нужды? Даже дадут команду веничком площадку подмести!

Труд авиатехника на селе легким и приятным не назовешь. Весь световой день закручен в тугую спираль забот. По многу месяцев вдали от дома. А что на выходе? Результат не измерить ни штуками выпущенной продукции, ни тонно-километрами, ни рублями прибыли. Разве только мифическими «приведенными единицами», вокруг которых поныне идет спор.

А у начальника авиационно-технической базы Сергея Васильевича Чеботова, — своя единица измерения: «У Евгения Григорьевича самолет всегда исправен, все нормально». «Опыт и умение — главное, что хочется в нем отметить», — добавляет Валентин Григорьевич Ким, заместитель начальника базы по применению авиации в народном хозяйстве. — Дашь задание — обязательно выполнит. И соображает на лету, и руки ловкие».

...Да, дорого обходится небрежность. Не проверил экипаж состояние площадки — угодили при рулении колесом в яму, подломали крыло, двигатель, Руководство базы решило собрать летучую бригаду ремонтников из самых надежных. Бугой, не дожидаясь, когда к нему обратятся с просьбой, сам вызвался ехать. Вместе с Виктором Роциным, Виктором Вебером, Валерием Дрожжиным и Жайляу Тастимировым (такой

ПОЛЕ ЗАБОТУ ЛЮБИТ

интернациональный состав получился) вылетели в Чардарьинский район. А надо сказать, что район этот в Чимкентской области — самый южный, и тому же в бассейне Сырдарьи. Жара (июль, самое пекло), высокая влажность — и тяжелый, ручной труд. Если по нормам, то пятерым дел на двое суток: в тринадцать «приведенных единиц» обошла полонка. Но недаром говорится, что дело мастера боится. Им же надо было подсказывать, с чего начать, какой применить инструмент. Через пять часов — вместо двух суток — крыло и двигатель были закончены. А наутро самолет уже поднялся в воздух.

Не всегда быстрота — на пользу. Был Бугой в Кызыл-Орде, на рисе. Аэродром пыльный, а пилоту — лишь бы скорее в воздух. Нечасто бывает, чтобы авиатехник учил командира. Но не мог Евгений Григорьевич спокойно смотреть, как самолет идет на взлет в облаке пыли. Не боялся конфликта: авторитет авторитетом, а дело делом.

Очень не любит Евгений Григорьевич неорганизованности, неаккуратности. Но приходится порой снимать человека с одной операции, перебрасывать на другую, более срочную. Причина понятна — нехватка рабочих рук. Поругается, конечно, но идет.

Родом Бугой местный, из Чимкента. Украинская фамилия — от отца, мать русская. Семья большая, дружная, трудолюбивая. Родители рабочие, и детей приучали к труду. Сразу же после школы (в 1965 году) — армия. Так попал в авиацию. Проходил службу в Германской Демократической Республике. Технику любил и прежде, а теперь, познакомившись вплотную, решил — это на всю жизнь. И потому после армии не было раздумий, сразу же пришел в гражданскую авиацию.

Уже через месяц вместе с наставником Леонидом Зверевым (учитель был всего на несколько лет старше ученика, так что звали друг друга по имени) оказался Евгений Бугой на точке, в колхозе «Победа» Сайрамского района. С молодым коллективом сразу нашел общий язык. Осеннюю подкормку провели успешно, получили благодарность от правления колхоза. А потом покатались годы, один за другим... Теперь уже сыну 15 лет, тоже хочет пойти по стопам отца — в гражданскую авиацию, мечтает летать. Значит, пример, который был перед ним, оказался достойным подражания.

«Работаю, как обычно...». Евгений Григорьевич Бугой так считает вполне искренне, без рисовки. Потому весть, что его как одного из победителей в социалистическом соревновании по отрасли наградили дипломом ВДНХ СССР и ценным призом — автомобилем «Москвич», явилась неожиданностью. Не поверите? Но это действительно так, без журналистской натяжки. «Трудиться как положено, честно и добросовестно, — говорит он, — что тут такого? Это же норма!»

Должно стать нормой для каждого из нас. В этом залог успеха перестройки.

И. КАЗАНСКИЙ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Чимкент.

Сегодня, когда общественность все настойчивее включается в решение экологических задач, особенно много дискуссий разгорается вокруг проблемы химизации сельского хозяйства. Наиболее ретивые утверждают о неприемлемости химии на селе, говорят, что она наносит только вред природе. А как относятся к этой проблеме хозяйственники? Можно ли добиться крупных успехов в наращивании продовольственных ресурсов без агрохимии, в частности, без авиационно-химических работ?

Мой давний знакомый директор совхоза имени Карла Маркса Минераловодского района Александр Александрович Балацкий, отвечая на вопрос, не стал долго распространяться, а привел только один характерный пример. Прошлым летом на одном из полей совхоза не стали применять авиацию — решили провести прополку от сорняков наземной техникой, да не смогли. И вот результат: сорняки погубили урожай. Поле дало на круг лишь по пять центнеров с гектара, а там, где своевременно провели комплекс авиационно-химических работ, урожай зерновых превысил 50 центнеров. Разница — в десять раз!

Это, конечно, не значит, что на Ставрополье земледельцы не ратуют за экологию. Напротив, здесь все больше заботятся о том, чтобы авиационно-химические работы не наносили ущерба окружающей среде. Применяя новые приемы и методы обработки полей, активно используя достижения биотехнологии и агрохимии, на селе многое делают для того, чтобы исключить отрицательное воздействие химикатов на среду обитания. И в этом деле трудно переоценить квалификацию и ответственность кадров, которым поручена работа.

В том же совхозе имени Карла Маркса вот уже много лет подряд работает командир самолета Ан-2 Пятигорского авиапредприятия Василий Петрович Власов. Коренной ставропольец, родом из села Красное Грачевского района, он с детства познал труд хлебороба, полюбил его. Еще школьником Василий усвоил простую истину: для познания секретов хлеборобского мастерства порой недостаточно и целой жизни. Вот почему, отдав сельскохозяйственной авиации уже двадцать лет, он и сегодня продолжает осваивать настойчиво все новое, передовое. Более 15 тысяч часов налетал Василий Петрович над хлебной нивой, восстанавливая плодородие полей, подкармливая посевы после жестоких морозов, защищая всходы зерновых от вредителей и болезней, выполняя внекорневую подкормку набирающих силу хлебов. И всегда земледельцы сердечно благодарят

своего крылатого помощника.

Чем же завоевал В. П. Власов авторитет у земледельцев? Прежде всего он признанный мастер своего дела. По изумрудным оттенкам озимых может безошибочно определить дозу внесения удобрений. По другим приметам он точно назовет норму ядохимикатов. А если возникнет сомнение, обязательно обратится к агроному и посоветуется с ним. Василий Петрович считает, что оптимальные дозы удобрений и гербицидов гарантируют не только прибавку урожая, но и экологическую безопасность.

Директор совхоза имени Карла Маркса А. А. Балацкий считает авиатора полноправным творцом урожая. Активный сторонник революционных преобразований на селе, он смело поддерживает все ценные начинания, в том числе горячо ратует за широкое применение авиации. В недавнем прошлом Александр Александрович работал председателем райагропрома. Однако чиновничье кресло не давало удовлетворения, и он попросился в самое отставшее хозяйство. И вот результат: за три года отстающий совхоз стал миллионером.

Здесь трезво оценили преимущества, которые дает применение сельскохозяйственной авиации. Именно по инициативе директора совхоза, помноженной на экономическое обоснование, прочно закрепился в хозяйстве экипаж В. П. Власова. Главный бухгалтер поначалу с тревогой подсчитывал расходы на авиационные работы. Однако жизнь показала, что затраты окупаются с лихвой.

Правда, это вовсе не значит, что у А. А. Балацкого нет никаких претензий к авиаторам, а точнее к ученым и специалистам отрасли. Претензии, конечно, есть. Во-первых, ученые почему-то ослабили связь с хозяйствами края. Идеи практиков-новаторов на порядок обгоняют сегодня научные рекомендации. Например, в применении комбинированных смесей гербицидов и минеральных удобрений. Создается парадоксальная ситуация: агроном, используя новейшие данные по приготовлению комбинированных смесей, не может их применить с помощью сельскохозяйственной авиации, поскольку командир экипажа не имеет на этот счет разрешения командования. И тогда агроном действует по старинке: вначале дает команду на один вид работ, потом — на другой. А ведь можно было бы сделать все одним разом, не «накручивая» лишние гектары и не увеличивая стоимость авиационно-химических работ.

Горько корит директор совхоза и устаревшее оборудование по расеву минеральных удобрений. По его мнению, оно никак не согласуется с радикальными переменами на селе. А время не ждет. Время торопит и земледельцев, и авиаторов.

М. ТАРАСЕНКО,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

Ставропольский край.



«Я заканчиваю десятый класс. Вопроса, кем быть, для меня нет. Стану стюардессой. Хотелось бы, чтобы журнал рассказал об этой профессии подробнее.»

Наташа Климова.

«Скоро окончится срок нашей службы в армии. После увольнения в запас хотим пойти работать в Аэрофлот бортпроводниками. В чем особенности этой работы?»

Вадим Колобов, Михаил Демин, Анатолий Сергеев.

10

ХРОНИКА РЕЙСА ОДНОГО

В редакционной почте письма подобного рода встречаются очень часто. Профессия бортпроводника, несмотря на все более утверждающийся в нашей жизни практицизм, по-прежнему окружена ореолом романтики и притягивает молодежь мечтой о синем форменном костюме, о дальних путешествиях и приключениях. Тема же этого репортажа — рабочие будни бортпроводника, особенности его профессиональной «кухни».

До вылета оставалось чуть больше часа. В аэровокзале Домодедовского аэропорта шла регистрация пассажиров, принимался багаж. А на перроне готовился к предстоящему рейсу Ил-62. Загружались почта, прибывающий багаж, бортовое питание. За всей этой работой внимательно наблюдал бортпроводник Виктор Стрижов — ответственное лицо за сохранность перевозимого груза.

Вскоре подошли и стюардессы — вся бригада на месте. Каждая бортпроводница что-то несла в руках. Провожавшая рейс начальник службы бортпроводников С. Богут пояснила, что стюардессам приходится на себе нести к самолету сувениры, галантерею, шейные и трикотажные изделия, которые они будут распродавать пассажирам в полете. Светлана Александровна заметила, что это один из больших вопросов ее службы. Почему для этой цели не выделяется транспорт? Об этом уж писалось, говорилось не раз, а дело с мертвой точки не сдвигается.

...В самолете бригада работает споро. Можно было бы добавить, и дружно, но выяснилось, что в ней лишь двое постоянно летают вместе. И четкое взаимодействие всех бортпроводников — результат хорошей профессиональной

подготовки каждого. Постепенно проясняется «расстановка сил». Марина Емельяненко — бригадир, обслуживает кабину пилотов, первый салон самолета. Марина Зиминая отвечает за второй салон. Виктор Стрижов, Ирина Гальковская и Татьяна Жукова заняты на кухне, но при возможности помогают двум Маринам в работе с пассажирами.

В считанные минуты на кресла накинуты свежие подголовники, на полки в салонах легли пледы, в туалетах развешены полотенца, положено мыло, на кухне, что называется, по полочкам разложены посуда, салфетки, надежно закреплены контейнеры с завтраком для пассажиров, электрические термосы для кипятка. Попутно заполнена различная документация. Перед каждым рейсом бортпроводники на счет принимают все, что необходимо в полете для обслуживания пассажиров, а в конце его также на счет все сдают. Не досчитается чего-нибудь — стоимость утраченного вычитают из зарплаты бортпроводников.

И вот уже объявлена посадка в самолет. Марина Емельяненко и Марина Зиминая заняли места у наружных дверей лайнера для встречи пассажиров. Вошли первые из них, и сразу же до того казавшийся просторным самолет стал невероятно тесным. В проходе между рядами кресел протискивались люди в теплой одежде с сумками, портфелями в руках, рассаживались по местам, указанным в билетах. Кто-то уже нашел свое кресло и, готовясь

удобно расположиться в нем, распахивал под сиденьем ручную кладь, стягивал с себя пальто и мешал проходить другим пассажирам, чьи места были дальше. Стюардессы разъясняли пассажирам, в каком салоне находятся их места, но бороться с «пробками» могли лишь уговорами: «Пожалуйста, поскорее занимайте свои места, будьте добры, освободите проход».

Наконец в салонах установился более или менее сносный порядок. Кажется, на этот раз обошлось без эксцессов. Но нет. В первом салоне все места заняты, а через него к головному ряду кресел направляется парень с большой коробкой в руках.

— Вот, — протягивает он Марине Емельяненко свой билет, — мое место в первом ряду.

— Но вы же видите, что места заняты. Очевидно, в кассе продали два билета на одно место. Вам придется пройти во второй салон. Там есть свободные кресла.

— А вы все-таки проверьте билеты. Может, кто-то сел не на свое место, — настаивает парень.

И Марина просит пассажиров предъявить билеты. Ее предположение оказалось верным: все сидели на местах, указанных в авиабилетах.

— Что же, мне через весь салон снова с этой коробкой тащиться? — возмутился парень.

Конфликт удалось уладить довольно просто. Пассажир налегке отправился в хвост самолета, а его поклажа осталась

в служебном отсеке первого салона. Но так бывает не всегда. Люди попадают разные, много не уговоришь уступить свое место в первом ряду, где можно увидеть детскую люльку, матери с ребенком.

— Было бы лучше, — доказывали мне чуть ли не хором Ирина Гальковская и Татьяна Жукова, — если бы в авиабилетах не указывались номера рядов и кресел, а только класс салона. Тогда посадка бы проходила быстрее, наиболее удобные места занимали бы пассажиры, нуждающиеся в них: с малолетними детьми, инвалиды.

...Самолет плавно тронулся с места, поручки на взлетную полосу. Бригадир Марина Емельяненко, в чьи обязанности входит давать информацию о полете и

Перед взлетом бригадир Марина Емельяненко и бортпроводники Ирина Гальковская и Татьяна Жукова проводят пассажиров к своим местам.



Бортпроводник Виктор Стрижов на борту самолета заботится о горячем питании для пассажиров и экипажа.

Фото В. ГРЕБНЕВА.



— Если бы мы летели не в Якутск, а, скажем, во Владивосток, — говорит Виктор, — все тут же нужно было бы начинать сначала, чтобы успеть вовремя предложить пассажирам второй горячий завтрак. Так что, этот рейс у нас не сложный. К тому же повезло: в меню не было консервированных сардин. Они для нас сущее наказание. Ведь мы сами вскрываем консервные банки, а их ни мало, ни много — тридцать.

С горячим завтраком покончено, и Марина Зиминая вновь достала тележку. На этот раз она уложила на нее извлеченные из специального контейнера галантерею, парфюмерию, сувениры. Бортпроводники на оставшееся до объявления посадки время превратились в «воздушных корабейников».

Появившаяся не так давно в Аэрофлоте новая форма обслуживания пассажиров — продажа в воздухе промышленных товаров — дополнительной нагрузкой легла на стюардесс. Но они от нее не отказываются, потому что им это выгодно: получают определенный процент вырученных от продажи денег. Да и видят: пассажирам по душе «магазины на колесиках». Правда, ассортимент не всегда бывает богатым. Иной раз стыдно выкатывать тележку в салон: настолько не интересны, не модны разложенные на ней вещи. Но в этот раз торговля идет успешно — ГУМ, поставивший аэропорту товары для продажи, дал большое количество пользующихся спросом шампуней, компактной пудры, одеколонов и духов.

Довольна и Ирина Гальковская. В этом рейсе она впервые взяла на себя миссию представлять в воздухе домодедовский кооператив «Досуг». Еще в начале

наборов столовых приборов. Их-то Ирина и укладывает на каждый поднос.

У Татьяны Жуковой свои заботы: она готовит подносы с водой. На подобный рейс полагается около ста бутылок с «минералкой» или лимонадом. Их, естественно, нужно откупоривать. У Татьяны это получается почти незаметно. И все остальные операции она делает в «автоматическом режиме»: на поднос кладет свежую белую салфетку, ставит пластмассовые стаканчики, наполняет их водой и снова — поднос, салфетка, стаканчики...

А у Марины Емельяненко и Марины Зиминой начинается самая тяжелая пора. Если прохладительные напитки в салоны самолетов они могут доставлять на специальных тележках, то подносы с горячим завтраком им приходится носить в руках. Больше двух подносов не возьмешь, вот и снуют они «челноком» между салоном и кухней. Говорят, специалисты подсчитали, что за шестичасовой рейс стюардессы таким образом нахаживают до пятнадцати километров.

Львиная доля полета уходит у бортпроводников на подготовку и раздачу горячего завтрака. Но вот собранные использованные подносы, снова уложены в контейнеры.

пролетаемых населенных пунктах, сняла микрофонную трубку:

— Уважаемые пассажиры! От имени Аэрофлота приветствуем вас на борту самолета Ил-62, выполняющего рейс номер девяносто один по маршруту Москва—Якутск...

От Москвы до Якутска шесть часов лета. Экипажи Домодедовского производственного объединения летают в Сибирь, на Дальний Восток, Сахалин, и Жагadak. Рейс в Якутск, пожалуй, один из самых коротких и наименее хлопотливых. Один раз накормить пассажиров горячим завтраком, трижды предложить минеральную или фруктовую воду — и все. Хотя, если учесть, что Ил-62 вмещает до ста семидесяти пассажиров...

Самолет только-только оторвался от земли, а Виктор Стрижов уже начал «испаривать» у электropечи: через полтора часа после набора высоты пассажиры должны получить горячий завтрак. Помогает ему Ирина Гальковская. Она комплектует подносы для завтрака. Работники цеха бортового питания положили на них все, кроме пакетиков с чаем,

полета она предложила пассажирам скрасить время путешествия с помощью электронных игр «Ну, погоди», «Тайны океана». И пассажиры с удовольствием воспользовались ее предложением.

В последние часы полета бортпроводники вздохнули посвободнее. Можно по очереди посидеть на откидном диванчике на кухне, поесть, прикинуть, как использовать в Якутске время до обратного рейса, который состоится через сутки. По городу, наверное, много не походишь: накануне, как им сказали, в Якутске была непогода, дул сильный ветер. Придется отсиживаться в гостинице.

— Ну, в якутской гостинице еще можно посидеть, — рассказали стюардессы. — В ней тепло, есть вода, холодная и горячая. Правда, — смутившись добавили они, — много тараканов. А в Хабаровском аэропорту гостиница просто ужасная. Холодная, водопровода нет. Умываемся из рукомойника. Вот во Владивостоке гостиница хорошая, на наших маршрутах, пожалуй, даже лучшая. Единственное там плохо: кормят по местному времени. А мы стараемся придерживаться московского. Представляете, три часа ночи, а вам говорят: «Пожалуйста обедать».

Наверное, самое трудное в работе бортпроводника привыкнуть к «перевернутым» суткам, когда ночью работаешь, а днем спишь, к постоянной смене часовых поясов.

— Я до сих пор, — поделилась Татьяна Жукова, чей налет составляет около пятнадцати тысяч часов, — плохо переносю полеты, которые по столичному времени ночные, а по местному — дневные. Почему-то раздражает солнечный свет за иллюминаторами, когда знаешь, что в Москве сейчас ночь.

...Самолет пошел на снижение. Марина Емельяненко попросила пассажиров занять свои места, пристегнуть привязные ремни. Еще двадцать минут — и шасси Ила мягко коснулись посадочной полосы в Якутском аэропорту. Трап подали быстро, и пассажиры, утомленные перелетом, заторопились к выходу. Салоны самолета опустели. За сетками поваленных спинок кресел торчали оставленные пассажирами газеты, журналы, на полу почему-то оказалось много мусора. Едва вышел последний пассажир, как на борту появились технические работники аэропорта и принялись за уборку салонов. Бригада же бортпроводников готовилась к сдаче смены.

— Мариш, — окликнула свою тезку Марина Емельяненко, — ну-ка угадай, чего у тебя не хватает.

— Одной салфетки, — незамедлительно последовал ответ.

— Точно.

...Трудяге-Илу через пару часов предстоял новый полет, а бригаде бортпроводников и экипажу, прилетевшим на нем из Москвы, нужно было отдохнуть после совершенного рейса, набраться сил для следующего, и они удалялись от самолета по перрону в сторону аэровокзала. Местное время показывало два часа ночи. А в Москве в этот час люди, вернувшись домой с работы, отдыхали в кругу семьи, ужинали, ожидали начала телевизионной программы «Время».

Т. СУВОРОВА,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

Домодедово—Якутск—Домодедово.

**Вот уже год,
как все советские люди,
в том числе
и гражданские авиаторы,
живут под глубоким
воздействием XIX Всесоюзной
конференции КПСС,
ставшей важнейшим
политическим рубежом
перестройки.
Наш корреспондент
И. Светличный побывал
в Бакинском авиапредприятии,
где встретился с делегатом
партконференции, командиром
эскадрильи самолетов Ту-154,
пилотом первого класса
ДЖАФАРЗАДЕ РАУФ МАМЕД-
ОГЛЫ.**

— Чем знаменателен для вашего летного коллектива год, прошедший после XIX партийной конференции!

— Прежде всего начну с того, как я стал участником конференции. Может показаться парадоксальным, но для меня это была полная неожиданность. Все мы вроде свыклись с традицией, когда кандидатуры делегатов определяются сначала где-то «наверху», а рядовым коммунистам остается лишь проголосовать. Примерно так должно было произойти и у нас. Председательствующий открыл партийное собрание, где нам предстояло «выбрать» планируемого кандидата. Не буду называть его имени, поскольку это вполне уважаемый и заслуживающий доверия товарищ, который мог достойно представлять на конференции нашу партийную организацию. Однако все пошло вопреки намеченному сценарию. Коммунисты совершенно неожиданно выдвинули рядом с ним мою кандидатуру, которая набрала большинство голосов.

Почему я говорю об этом? Да потому, что время сегодня другое. Люди устали от бесконечного диктата «сверху», командно-административного давления на общественное мнение. И в этих условиях наш партийный коллектив проявил, на мой взгляд, свой «характер», если хотите, свою независимость и принципиальность в принятии решения. Скажу откровенно, поначалу не всем руководителям это понравилось, даже была попытка как-то повлиять на коммунистов. Однако, повторяю, не те нынче времена...

Кстати, впоследствии побывав как делегат конференции в других авиационных коллективах, встречаясь с авиаторами, я убедился в том, что мы не одиноки. В Аэрофлоте неуклонно растет число

партийных организаций, решающих проблемы перестройки по-современному, самостоятельно, инициативно, как требует того партия. Случайным такой процесс не назовешь. Идет решительная ломка сознания людей, стиля работы, идет обновление всей нашей жизни. И осязательный толчок этому благотворному процессу дала XIX Всесоюзная партийная конференция, в работе которой мне посчастливилось участвовать. Проходила она непривычно остро, а главное — предметно и конструктивно. Стала она большой политической школой не только для делегатов, но и для всей партии, всех советских людей. Немало полезных уроков извлекли для себя и мы, авиаторы.

Приведу лишь небольшой эпизод, который поведал я своим товарищам. Разные были выступления на конференции. И по характеру высказываний, и по глубине поднимаемых проблем. Каждый делегат, в отличие от прежних лет, свободно и раскованно излагал свои мысли, делился сомнениями и заботами о судьбе перестройки. На одном из вечерних заседаний послышался голос ограничить список выступающих. Время было позднее, люди устали, однако Михаил Сергеевич Горбачев, который вел конференцию, обратился к залу с предложением все-таки дать выступить всем, кто попросил слова в прениях. Его поддержали. В этом списке оказался и мой коллега — Алексей Андрианович Стяжкин, командир Ил-86 из Алма-Аты. Выслушали его с большим вниманием. Думается, такая позиция Генерального секретаря ЦК нашей партии, его стремление узнать как можно больше мнений достойны всяческой поддержки.

Чем знаменателен был для нас прошедший год? Прежде всего возросшей активностью людей, их заинтересованностью в общем успехе. Сказано не для красного словца. В отличие от прошлых лет молчуно теперь у нас нет. Предметом особой заботы наших коммунистов является безопасность полетов. Хвалиться не буду, но за истекший год в коллективе сложилась благоприятная производственная обстановка. Идем без срывов и считаем это своим подарком годовщине XIX партконференции. Не без гордости могу сообщить: немало труда и энергии в организацию полетов, повышение их безаварийности вкладывают командиры воздушных судов В. Андропов, Т. Нуриев, В. Мирзалиев, вторые пилоты В. Буздалин и Г. Габиров, старший штурман летного отряда С. Гасанов, штурманы экипажей А. Стеклов, Ф. Алиев и другие авиаторы. Всех их отличают высокая инициатива и активность. С такими, как они, можно идти дальше, углублять перестройку по всем направлениям.

— Но существуют, видимо, и нерешенные проблемы в обеспечении безопасности полетов! Не могли бы вы рассказать и о них!

— Проблемы есть, к сожалению. И это постоянно беспокоит как партийную организацию, так и совет нашего трудового коллектива. Причем, то, что зависит от нас, делаем оперативно, без промедления. Однако в решении некоторых вопросов мы просто-напросто бессильны.

МОЛЧУНОВ ТЕПЕРЬ НЕТ...

Взять, скажем, проблему роли, авторитета и ответственности командира воздушного судна. Подчас обстановка, условия труда экипажа ставят его, командира, в нелепое, а иногда и в бесправное положение. Этому способствует обилие всевозможных указаний, порой дублирующих или даже противоречащих друг другу. Их бывает трудно даже запомнить, не говоря уже о том, чтобы обеспечить четкое выполнение. Правда, лед, как говорится, тронулся. На сегодняшний день немало устаревших распоряжений уже отменено. Но сколько их еще действует. Особенно это касается указаний, регламентирующих условия труда экипажей и его оплаты.

Приведу пример. На самолете Ту-154Б полеты зачастую выполняются в сокращенном составе, то есть без штурмана. И хотя машина не предназначена для таких полетов, экипажи идут на это, понимая нехватку штурманского состава. Казалось, и материальная компенсация за это должна быть соответствующей. А на деле что выходит? Все члены экипажа, включая командира, получают лишь пятнадцатипроцентную надбавку к своему окладу, которая совершенно не соответствует затраченному труду. Недавно мы обсудили этот вопрос на совете трудового коллектива. Решение вынесли такое: оплату всем членам экипажа, выполняющим полет без штурмана, производить в равных долях от рейсовой (километровой) оплаты штурмана. А остаток его заработка (должностной оклад, оплата за класс и материальные поощрения) оставить в резерве отряда для выплаты премиального фонда и покрытия других расходов. Такое распределение высвободившихся средств, по нашему убеждению, было бы более справедливым и позволило бы существенно превысить прирост производительности труда над приростом заработной платы.

Хотите знать, что нам ответили финансисты? Они показали действующее Указание об оплате летного состава за период ввода в строй и за полеты в сокращенном составе экипажа, которое было согласовано с ЦК профсоюза авиаработников и подписано к исполнению... 29 декабря 1982 года. Таким образом явно устаревший документ, который совершенно не учитывает происходящих в ходе перестройки изменений,

стал для нас камнем преткновения. Впрочем, для одних ли нас?

Или возьмем другой пример. Не так давно было отменено, наконец-то, указание по ограничению эшелонов полета самолета Ту-154Б в зависимости от полетной массы. Но ведь оно же действовало длительное время, нанося немалый материальный ущерб отрасли. Спрашивается, почему никто до сих пор не призвал к ответу за это соответствующих коммунистов-руководителей? Помню, летел я однажды из Москвы в Баку. Заняли мы положенную по «указанию» высоту полета, а сзади, в сорока километрах от нас, шел однотипный самолет другого ведомства совсем на другом эшелоне, о котором мы в то время и мечтать не могли. Обиднее всего было то, что со всех трибун нас призвали экономить каждый килограмм топлива, а экономически выгодные эшелоны были под запретом. Конечно, сейчас положение во многом изменилось. Перестройка делает свое дело. И все же пока трудно она продвигается вперед. Уж очень много приходится преодолевать препятствий.

Хочу сказать еще вот о чем. Слишком уж медленно отходим мы от излишней опеки командира воздушного судна. Надо как можно меньше загружать его «неполетной» информацией, дать ему больше возможности для проявления инициативы, самостоятельности. Поймите меня правильно, я не призываю нарушать требования нормативных документов, таких, как, скажем, НПП или Руководства по летной эксплуатации самолетов. Их положения должны быть святы для каждого из нас. Но вот всевозможные дополнения и ограничения к ним следует еще раз проанализировать. Убежден, многие из них можно пересмотреть.

Не менее важная проблема — жилищная. К сожалению, есть случаи, когда при распределении жилья летный состав оказывается чуть ли не на самом последнем месте среди других специалистов Аэрофлота. А ведь его работа требует особого напряжения. Об этом знают все, но почему-то не всегда вспоминают.

— На XIX партконференции большое внимание было уделено совершенствованию международных отношений. Под-

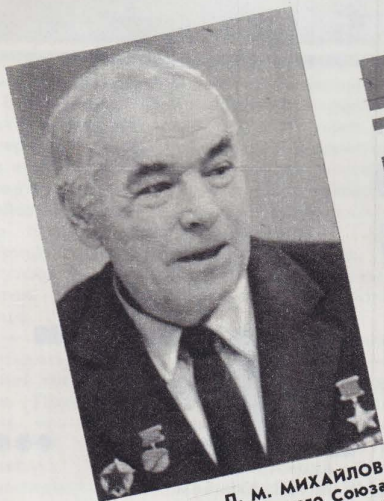
нимался там вопрос и о событиях в Нагорном Карабахе...

— Хорошо понимаю ваш вопрос. Нас, живущих в Азербайджане, события в Нагорном Карабахе и вокруг него затрагивают особенно больно. Мне ранее приходилось бывать в тех краях, беседовать с рабочими и крестьянами обеих национальностей. Видел, как живут там люди, что их волнует. Не могу сказать, что одна нация перед другой пользуется какими-то особыми привилегиями. Дело совсем не в этом. Просто кое-кому на руку разжигание страстей. Перестройка спутала все их карты, поставила на грань разоблачения. Для них нестабильность и хаос куда желаннее, чем порядок и спокойная жизнь. Вот и подогревается недоверие между двумя народами, распространяются заведомо ложные слухи и домыслы.

Во время одной из встреч с рабочими одного из предприятий меня, авиатора, представьте себе, пытались убедить в том, что в районе Бакинского аэропорта разбился самолет Ту-154. Мол, держится все это в строгой тайне от народа, а люди волнуются за судьбу близких. Сомнений не было, что какой-то «доброжелатель» основательно поработал до меня в этом коллективе.

Я оптимист и верю в силу ленинской национальной политики нашей партии. Верю в то, что в Нагорном Карабахе победит здравый смысл и злоумышленники будут разоблачены. Попутно замечу, что в нашем авиапредприятии никакой национальной розни не существует. В экипажах люди самых разных национальностей, в том числе армяне и азербайджанцы. И никто из них никогда не только не выразил недоверие друг другу, но даже не допустил бестактности. Поэтому, думаю, многое зависит от политической зрелости партийных организаций и хозяйственных руководителей на местах, от способности повлиять на сознание людей, правильно организовать их труд. Уверен, не будет возврата к мрачному прошлому, если во главе перестройки будут стоять люди, глубоко убежденные в необратимости проводимых преобразований.

г. Баку.



П. М. МИХАЙЛОВ,
Герой Советского Союза,
заслуженный пилот
СССР и Югославии,
ветеран Аэрофлота.

Сколько уже было их, июней, после того страшного для нас — июня сорок первого. Но как бы ни летели годы, не забыть никогда тот день начала войны. Она застыла в обелисках и звездочках на кладбищах и обочинах дорог. Зазвучала в песнях и стихах. Стала бессмертной в подвигах своих сыновей. В памяти и делах живущих сегодня.

Б. В. ЛЯЛИН:

— Двадцать миллионов жизней. Страшно становится, когда подумаешь о нашей цене за Победу. Еще страшнее сознавать сегодня, что схватки с фашизмом, видимо, можно было избежать, по крайней мере, выйти из нее с меньшими потерями. Это нам, знающим войну по книгам и кино. А для вас, Павел Михайлович, это была жизнь, судьба, работа наконец. И какая-то шальная пуля, всего один прицельно выпущенный снаряд... — ведь война без смерти не бывает. Человеческая жизнь — вот она, плата за чужие просчеты.

П. М. МИХАЙЛОВ:

— Размышляя сегодняшним умом, я бы сказал так: большое счастье — пройти через все это и остаться живым. Великое счастье — через это не проходить. Но тогда выбора у нас не было: во что бы то ни стало нужно было спасти Родину от фашистской чумы, избавить народ от порабощения. И потом. Может, сейчас это кому-то покажется мальчишеством — несколько смешным и даже глупым, но где-то в душе мы гордились, что пришла пора всерьез доказать, на что каждый из нас способен. Росло-то наше поколение вместе с Чкаловым. Мы, мальчишки, плакали, когда погиб Валерий Павлович. Как сейчас помню, был 38-й год, 15 декабря. А челюскинская эпопея, папанинцы... Ребята буквально бредили ими. Понимаете, недоедали, одеты кое-как (какие там тебе видео, «варенки» — не подумайте, что не уважаю сегодняшнюю молодежь и ее увлечения — у каждого времени свои приметы), но как

ДИАЛОГ



Б. В. ЛЯЛИН,
Герой Советского Союза,
командир звена
вертолетов Ми-8
Мячковского
авиапредприятия.

В ЖИЗНИ ВСЕГДА ЕСТЬ МЕСТО ПОДВИГАМ

мы завидовали их мужеству, как мечтали быть похожими на них!

Война застала меня в Орле: после окончания Тамбовской летной школы получил туда назначение инструктором тренировочной эскадрильи ГВФ. Учебные полеты приходилось теперь вести в промежутках между воздушными тревогами. А ночью прочесывали окрестные овраги, вылавливали гитлеровских шпионов-«мигалычиков».

Но все это было не то, нестерпимо хотелось на фронт. Однако на мои рапорты о переводе в действующую воздушную часть неизменно приходил один и тот же ответ: готовить летное пополнение тоже важно. Только в октябре 1942 года меня направили в Московскую авиагруппу Особого назначения. То, к чему стремился, наконец сбылось.

Б. В. ЛЯЛИН:

— Пафоса тридцатых годов, героики и мужества Великой Отечественной хватило и на мое поколение — нас ведь еще называют «дети войны». И так же в моде была авиация — о подвигах наших соколов ходили настоящие легенды. До полуночи мы могли пересказывать друг другу эпизоды из книг, кинофильмов. У многих отцы воевали — услышать их почиталось за счастье. Фронтовикам поклонялись, подражали их мужеству, отваге, смелости. Чтобы хоть внешне походить на них, занимались спортом — как бы готовили себя к новым испытаниям. У нас считалось, что настоящий мужчина и отжаться должен уметь, и стометровку без одышки пробежать, и матч в волейбол — само собой — выиграть. Разве думали

мы тогда, что атрибутами «мужественности» станут со временем узкие плечики, физическая неразвитость и в придачу к ней женоподобная химическая завивка? Не понимаю таких юнцов — дальше рока и сигареты интересы не идут...

П. М. МИХАЙЛОВ:

— Насчет спорта поддерживаю, против сигареты тоже протестую, а вот рок — наверное, не все уж так в нем плохо. У нас, например, свои джазовые ансамбли были. Но это — музыка, а летчику, конечно, необходимы крепкое здоровье, выносливость, умение не растеряться в экстремальных ситуациях.

Я ведь вначале окончил педучилище, работал учителем, хотя о самолетах мечтал с детства. Мне почему-то казалось, что летать могут только необыкновенные, какие-то сверходаренные люди. А что я, деревенский мальчишка? Но уже тогда понял, что нужно закалять волю, характер воспитывать, а без спорта этого не добиться. Каждое утро стал делать зарядку. Соорудил нехитрый снаряд: штангу от молотилки приспособил одним концом в сарай, другим — в столб. Подтягивался на нем на одной руке. В общем, готовился в летчики.

Б. В. ЛЯЛИН:

— Павел Михайлович, а ведь я в авиацию попал, можно сказать, случайно. Один мой школьный товарищ был летом в пионерском лагере. «Борька, а мы там самолеты строили», — рассказывал он потом. Все, с тех пор я заболел. Пошел в Дом пионеров, кружок авиамоделлистов вел Николай Петрович Карabanов. Дневал и но-

человек там. И в школе надо было успевать — не дай бог получить плохую отметку — Николай Петрович сразу бы отчислил: строгих правил человек. Недалеко от Москвы был аэродром. Часами мог любоваться По-2, Як-18. В общем, после десятого класса я мимо институтов, техникумов — прямой дорогой во 2-й Московский аэроклуб, а затем в Кременчугское летное училище, где получил специальность пилота вертолета Ми-4, и распределился в Якутск. На Север поехал с радостью — понимал, что сделаны только первые, робкие шаги в профессию. Что нужно летать и летать, не уставать учиться у опытных пилотов — благо школа там богатая. До мастерства, отточенности мне было еще далеко. Особенно хорошо я понимаю это сейчас, но и тогда не преувеличивал своих возможностей.

П. М. МИХАЙЛОВ:

— Борис Васильевич, мне очень близка ваша мысль. Того, кто идет в пилоты лишь из-за внешней привлекательности профессии — как-никак романтика, заработки неплохие, форма элегантная или по одному желанию, которое не подкреплено трудолюбием, — авиация отторгает. Потому что летное дело — это тяжелая ноша, и не каждому она оказывается по плечу.

В летной школе нас два паренька было со Смоленщины. И хоть родом из одного места, а настоящей, крепкой дружбы между нами не получалось. Частенько задумывался: почему так? А потом понял — разные мы. Взять ту же учебу — все он знает, все умеет. Такая сверх всякой меры самоуверенность сильно вредила ему. Ведь одно дело — знать теорию и совсем другое — уметь применить ее на практике. А авиации одинаково важно и то, и другое. Но мой дружок на первом же провозном полете выглядел уже не орлом, а скорее подбитой вороной. Едва запустили двигатель, а ему уже кажется, что земля завращалась. Ну разве вышел бы из него летчик? С его характером — нет. Так и отчислили парня.

А у меня, думаете, сразу все получалось? Приходилось и себя ломать. Мальчишкой больше всего на свете грозы боялся. Отправит, бывало, меня мать пастушком стада пасти. А откуда ни возьмись — тучи, буря поднимется. Стану среди поля ни живой, ни мертвый, глаза зажмурю, весь в комочек сожмусь — будь, что будет. А когда в училище учился грозы обходить — куда и страх подевался. Когда перед отправкой на фронт переучивался в Новосибирске на Ли-2, — там тоже свои сложности были. А в какие передраги на войне попадали!

Б. В. ЛЯЛИН:

— Павел Михайлович, война требовала от людей героизма. Но она заставляла и убивать, жечь, разрушать...

П. М. МИХАЙЛОВ:

— Да, война — это жестокость, насилие. Обезумевший враг нещадно уничтожал все и вся на своем пути. Убивал людей, разрушал целые города, дотла сжигал деревни. Не верилось: неужели человек способен на такие зверства? Но все это было, было.

Спросите, а как же мы? Война в один миг перековала, переделала людей на

свой манер. Многие из того, чему учила мирная жизнь, вдруг оказалось ненужным. И тоже бомбили, взрывали, уничтожали. Но мы воевали за правое, святое дело, — чтобы отстоять Отечество, спасти мир от фашизма. «За Родину!» — с этими словами бойцы поднимались в атаку. Многие так и не вернулись из боя — пали смертью храбрых, пропали без вести. Им — вечная память благодарных потомков.

Б. В. ЛЯЛИН:

— Когда вот так близко встречаешься с героем-фронтовиком, да еще летчиком, нет сил, чтобы удержаться от расспросов. Хочется узнать все до малейших подробностей.

П. М. МИХАЙЛОВ:

— Для разрядки расскажу о своих встречах со школьниками. Перво-наперво интересует вопрос: сколько вражеских самолетов я сбил. «Ни одного», — отвечаю им. Видели бы вы их разочарованные лица: за что, вроде бы, тогда мне Героя дали? Начинаю объяснять, что полеты в транспортной авиации, в которой я служил, были сопряжены с не меньшим риском, чем в истребительной и бомбардировочной. Они требовали от пилотов большого летного мастерства, мужества, отваги.

23 сентября 1944 года моему экипажу поручили немедленно вывезти из Словении группу руководителей югославских коммунистов. Все аэродромы закрыты. Ни один самолет союзных ВВС в Югославию в тот день не вылетел. Но задача поставлена — надо выполнять ее. Море проходим более-менее успешно. За бортом — сплошная облачность. Курс — только вперед. Двести километров преодолеваем вслепую. Дал команду на снижение. Кругом подстергают горы. С трудом пробиваем толщу облаков — приборы показывают 1800 метров. Мой Ли-2 послушен. Точно вывожу его на посадочную площадку и притираю к земле. Взяв на борт югославских товарищей, возвращаемся на авиабазу в итальянский город Бари.

Б. В. ЛЯЛИН:

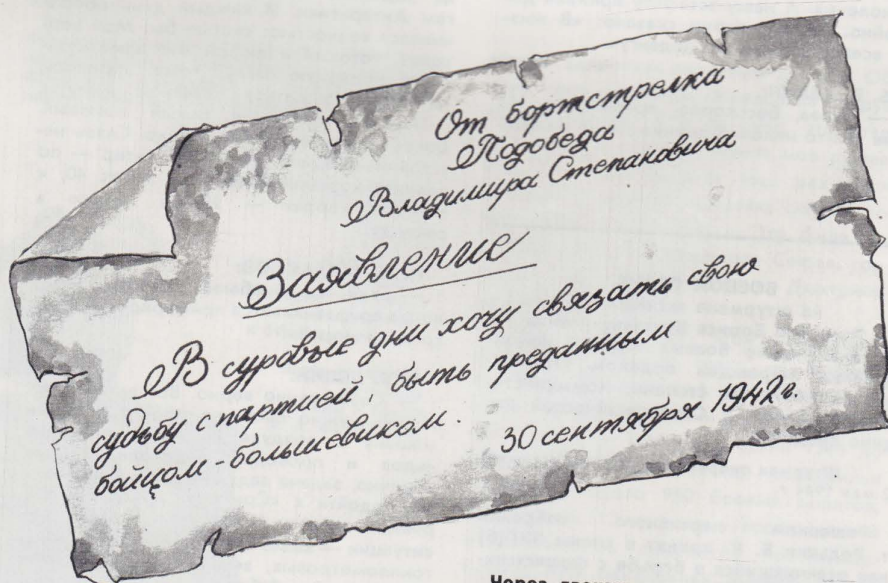
— Верите, невозможно слушать ваш рассказ спокойно. Я профессиональный

летчик, но, честное слово, в голове не укладывается, как все это можно было проделать. Насколько искусно выполнен полет, весь — от начала до конца — на пределе человеческих сил и возможностей. Если прокомментировать его современным языком, то многое не вписывается в наши обычные представления о летном мастерстве. По нынешним меркам снижение в густой облачности в условиях горной местности запрещено категорически. Но война диктовала свои — суровые правила и законы. А как без приборов можно было выйти в точно заданный район? Это же фантастика! И чтобы сесть, даже по грубым подсчетам, требовалась полоса по меньшей мере тысяча метров. А в вашем распоряжении был всего-навсего клочок земли. Да и полет сам по себе необычен — с иностранной миссией. Как летчик покорен вашим мастерством, Павел Михайлович.

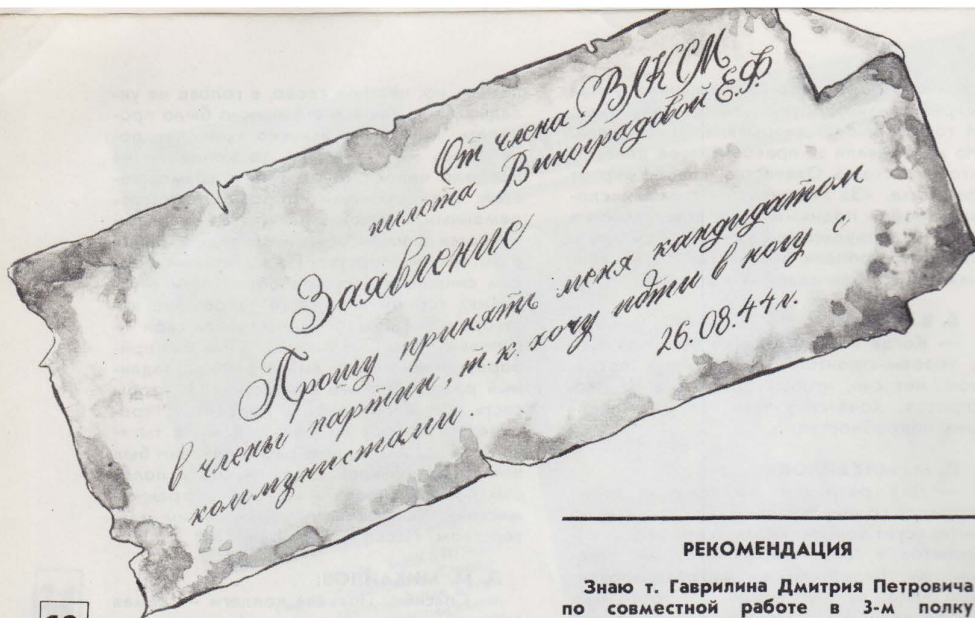
П. М. МИХАЙЛОВ:

— Спасибо. Похвала коллеги — самая высокая и дорогая оценка. А ведь это — только один эпизод из нашей будничной боевой работы. В том году в составе авиагруппы Особого назначения за два с половиной месяца я совершил сорок три вылета в тыл противника, из них тридцать — с посадкой. В основном полеты проходили ночью, при скверной погоде, в горах, с подбором площадок. И каждый раз требовались хладнокровие, умение трезво оценить обстановку, принять в рискованной ситуации единственно правильное решение. Иначе... А вообще, мне порой кажется, что родился я в рубашке. За всю войну — а это 520 боевых заданий — одно легкое ранение. Хотя летали — одному богу известно, как.

Вспоминаю свой первый полет к партизанам Греции. В приказе говорилось: «Сесть, даже рискуя целостностью самолета». Летели ночью, над горами, через район усиленной зенитной обороны. Точной характеристики посадочной площадки не было. Плюс ко всему угодили в



Через двенадцать дней В. С. Подобед был награжден медалью «За отвагу».



В час грозной опасности, нависшей над нашей Родиной, место коммуниста — на поле боя. Прошу направить меня вместе с экипажем на фронт. Будем беспощадно уничтожать врага, неутомимо бороться за Победу.

М. Ф. ГАРМАШ,
командир экипажа

22 июня 1941 года.
Радиограмма передана с борта самолета.

циклон. Трудновато пришлось. Уже после войны мне довелось побывать в тех местах под городом Кардица. Признаться, сам удивился, как мы тогда приземлились в горной расщелине. Главное — благополучно доставили советскую военную миссию для связи с Верховным штабом Народно-освободительной армии Греции.

А знаете, Борис Васильевич, о чем я подумал сейчас? Война вела жесткий отбор — слабакам и трусам она давала отставку. Родине нужны были смелые, мужественные герои-защитники. И мы становились ими. Но вы — из мирного поколения. А нашу эстафету приняли достойно. Значит, верно сказано: «В жизни всегда есть место подвигу».

Б. В. ЛЯЛИН:

— Слова, бесспорно, правильные. Но мне как-то неловко принимать их на свой

БОЕВОЙ ОТЗЫВ

на штурмана эскадрильи

Родькина Бориса Константиновича
За выполнение боевых заданий командования награжден орденом Отечественной войны II степени. Коммунистической партии и Социалистической Родине предан.

Штурман оперативной группы Истомин.
2 мая 1944 г.

Решением партийного собрания т. Родькин Б. К. принят в члены ВКП(б) как отличившийся в борьбе с фашистскими оккупантами.

РЕКОМЕНДАЦИЯ

Знаю т. Гаврилина Дмитрия Петровича по совместной работе в 3-м полку I-й АТД с октября 1943 г. Имеет 304 боевых вылета, из них 38 — ночью в тыл противника. За образцовое выполнение заданий командования награжден орденом Красной Звезды и представлен к ордену Отечественной войны II степени.

Рекомендую т. Гаврилина в члены ВКП(б) как преданного делу партии бойца.

Евдокимов Анатолий Георгиевич,
член ВКП(б) с апреля 1942 г.,
п/билет № 4536164.

2.05.44 г.

счет. Ведь ни о каком подвиге не помышлял, когда полетел с экипажем на спасение «Сомова». Знал одно — надо оправдать доверие. Ну и, конечно, понимал, что работа предстоит неординарная. Не скрою, волновался. Прокручивал в голове сотни вариантов, допускал самые немыслимые ситуации — Антарктида щедрна на сюрпризы. Мучительнее всего — это неизвестность, томительное ожидание работы. Больше месяца шли на ледоколе из Владивостока к берегам Антарктики. И каждый день обрачивался вечностью: скорее бы! Мой вертолет, готовый в любой миг взметнуться в полярную мглу, тоже, казалось, не мог дожидаться заветной минуты.

Первый полет — самый сложный. Вокруг — снежное безмолвие. Связь неустойчивая, единственный ориентир — по пеленгу корабля. Мороз — минус 40, и ветерок хорош — 20—25 метров в секунду.

П. М. МИХАЙЛОВ:

— Если не ошибаюсь, каждый метр ветра приравнивается примерно к одному градусу мороза?

Б. В. ЛЯЛИН:

— Совершенно верно. Вот в таких условиях нужно было не просто держать машину в воздухе — вести разведку льдов и проводку ледокола. Ну и, конечно, задача задач — как можно ближе подойти к «Сомову», доставить морякам топливо. А в случае критической ситуации — вывезти людей. Среди многокилометровых, весом в миллион тонн громадин — айсбергов зажатое льдами стометровое судно казалось песчинкой.

За дело партии, если нужно будет, не пожалею своей жизни.

Кандидат в члены ВКП(б)
бортмеханик
Н. М. СТЕЦЕНКО.

2 марта 1945 года.

Н. М. Стеценко совершил сто боевых вылетов в тыл противника, удостоен ордена Красной Звезды, медалей «За отвагу», «За оборону Сталинграда».

П. М. МИХАЙЛОВ:

— За вашей эпопеей следил весь мир. Западные голоса наперебой обрекали за тею русских на провал. Но мы надеялись, что подвиг советских летчиков при спасении челюскинцев должен повториться.

Б. В. ЛЯЛИН:

— Мы сделали все, что от нас зависело. Самая памятная дата из 133 дней и ночей спасательной экспедиции — 22 июля: наш экипаж пробился наконец к «Михаилу Сомову». Задание Родины было выполнено.

Но сейчас, когда проходит время, начинаешь более трезво оценивать те события. Не могу без боли вспоминать о том, что мешало в работе. Может, и героизма особого бы не потребовалось, будь у нас современная техника. Трудяга Ми-8 впервые пошел в антарктическую экспедицию семнадцать лет назад. И с тех пор машина не претерпела никаких изменений. А ведь понятно, что для тех условий нужен — просто необходим специальный антарктический вариант. Особенно это касается навигационного оборудования. Даже такая мелочь — плитка, чтобы подогреть завтрак, — и та не предусмотрена. Нельзя нам спустя рукава относиться к этой проблеме: к шестому континенту приковано сегодня внимание всего мира. И надо серьезно подумать, на чем будут летать пилоты Аэрофлота. В конце концов это престиж страны.

П. М. МИХАЙЛОВ:

— Понимаю и разделяю вашу тревогу. Технику, безусловно, менять нужно. Но убежден и в другом: какой бы современной она не была, на первом месте всегда останется мастерство пилота. А значит, время героев не кончается. Свято верю в новые подвиги летчиков.

Диалог записала
Г. ФЕКЛЮНИНА.

ОТ РЕДАКЦИИ. На этих страницах впервые опубликованы документы времен Великой Отечественной войны, хранящиеся в Центральном партийном архиве Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС. Они словно живые свидетели нашей героической истории. За скучными строчками — жизни людей, их лучшие помыслы и устремления. Может, кто-то знает, как сложилась дальнейшая судьба авиаторов-фронтовиков! Немедленно сообщите об этом в редакцию. Никто не должен остаться забытым! Будем сердечно признательны за ваши письма. На конверте сделайте пометку: «Судьба фронтовика». Заранее благодарны.

Комната ветерана войны и труда, почетного гражданина города Мамонова Калининградской области Александра Андреевича Батизата похожа на малень-

кий авиационный музей. На стенах — карты и планшеты, на столах — фотоальбомы. С пожелтевших от времени фотографий смотрят люди в летной форме. И везде — самолеты, самолеты, на которых летал хозяин квартиры. Перкалевые У-2 на учебном аэродроме в Батайской летной школе ГВФ, линейка стремительных краснозвездных Яков на боевом аэродроме в Восточной Пруссии, комфортабельный для послевоенных лет транспортный Ли-2 в Хабаровском аэропорту...

Но вот снимок несколько неожиданный — боевой самолет-истребитель с надписью на фюзеляже: «Малый театр — фронту». А рядом с Як-9 молодой старший лейтенант и прославленная актриса Малого театра. Какова история этой фотографии? Кто изображен на ней? Где сделан этот снимок?

Уже в первые дни войны в стране возникло массовое движение за создание Фонда обороны Родины. На добровольные взносы советских людей были построены и переданы фронту десятки танковых колонн, боевых кораблей, авиэскадрилий.

В этом важном и благородном деле с первых дней войны участвовал и коллектив Академического Малого театра. Известные в стране мастера сцены жертвовали в Фонд обороны деньги, драгоценности, дорогие семейные реликвии, которые превращались в танки, пушки, пулеметы для Красной Армии. Так, в 1944 году ветераны «Дома Островского» собрали для постройки боевых самолетов-истребителей миллион рублей и выразили желание лично, «из рук в руки» передать боевые машины авиаторам.



В погожий солнечный день на подмосковном аэродроме Захарково в Химках рядом со взлетной полосой словно в парадном строю выстроились двенадцать новеньких самолетов-истребителей Як-9Л, построенных на личные средства артистов Малого театра. На борту каждой краснозвездной машины четко выведены слова «Малый театр — фронту». Эскадрилья новых самолетов передавалась летчикам 909-го авиационного полка, в котором служил бывший гражданский пилот Александр Батизат.

— Всё было очень торжественно, как в большие праздники, — вспоминает Александр Андреевич. — На церемонию передачи самолетов прибыли выдающиеся

артисты прославленного театра А. Яблочкина, В. Рыжова, Е. Турчанинова, В. Пашенная, Е. Гоголева, П. Садовский, М. Царев. Я их раньше только в кино и видел. А тут они поднялись на импровизированную трибуну, которой служила грузовая машина с откинутыми бортами. Нас же, двенадцать летчиков, построили перед истребителями и один за другим приглашали на трибуну. Когда подошла моя очередь, я поднялся по ступенькам, чтобы получить документы на свой самолет. Навстречу шагнула одна из актрис, ласково так (видимо, чувствовала мое волнение), заботливо протянула руку и сказала: «Вручаю вам формуляр, желаю, чтобы ваш самолет, находясь в надежных руках, с достоинством громил фашистских захватчиков. Желаю успехов в боевых делах и еще

17

ОНИ ЗАЩИЩАЛИ РОДИНУ

ИЗ ФРОНТОВОГО АЛЬБОМА

НА СНИМКАХ:

Народные артистки СССР Евдокия Дмитриевна Турчанинова и Александра Александровна Яблочкина провожают в небо самолет, подаренный Малым театром фронту.

Самолет «Як-9Л», на фюзеляже которого написано «Малый театр — фронту», сохраняя внешний вид истребителя, успешно действовал как штурмовик и бомбардировщик.

Фото из архива ветерана войны и труда А. А. БАТИЗАТА.

желаю здоровым вернуться домой». Обняла меня и трижды поцеловала по русскому обычаю. А я не знал, что ответить, стою и краснею. Поняв мое душевное состояние, актриса еще раз обняла меня и сказала: «Желаю скорой победы, мой миленький...» Это была народная артистка Советского Союза, гордость Малого театра Евдокия Дмитриевна Турчанинова.

Сразу же после этой церемонии эскадрилья «Малый театр — фронту» вылетела на фронт. А вскоре приняла крещение на территории Восточной Пруссии. Только за период с осени 1944 до весны 1945 года летчики эскадрильи совершили около 950 боевых вылетов, уничтожили 112 автомашин, восемь танков и шестнадцать самолетов противника. Боевой путь эскадрильи Малого театра завершился со славой.

О. ИВАНОВ



ШАГ ЗА ШАГОМ К ХОЗРАСЧЕТУ

18

В Аэрофлоте полным ходом идет освоение экономической реформы. Авиаколлективы ищут свои пути, свои варианты хозяйствования по-новому. Уже накоплен опыт, что может заинтересовать авиаработников. Но есть и немало трудностей, для преодоления которых, к сожалению, нет готовых рецептов.

Взять, к примеру, коллективные формы организации и стимулирования труда, применяемые при обслуживании авиационной техники, пассажиров и клиентуры Аэрофлота. Первыми в полный голос заговорили, как известно, коллективы, перешедшие на **бригадные формы труда**. В настоящее время в эксплуатационных предприятиях гражданской авиации насчитывается около тысячи бригад, за счет чего условно высвобождено более пяти с половиной тысячи авиаработников и получен экономический эффект на сумму восемь с лишним миллионов рублей. Внедрение бригадной формы организации и стимулирования труда положительно сказалось на результатах деятельности многих авиапредприятий. Здесь повысились качество технического и коммерческого обслуживания, регулярность полетов, сократились потери рабочего времени, укрепились дисциплина, стабилизировались кадры. А главное — выросла производительность труда.

Положительных примеров работы бригад в отрасли немало. Так, интересен и поучителен бригадный метод обслуживания авиационной техники в АТБ Владивостокского и 2-го Петропавловского авиапредприятий, коллективов базы ЭРТОС в Иркутске и Челябинске, а также работа бригад в службах организации пассажирских перевозок в аэропортах Караганда, Минск, Алма-Ата, Оренбург и других.

Вот уже который год успешно развивается бригадный метод работ в службе организации перевозок Минского аэропорта. Здесь не стали ждать подсказок сверху, по собственной инициативе организовали бригады на участке пассажирских перевозок, коммерческом складе, создали сквозную бригаду, которая объединила дежурных по встрече и посадке, водителей самоходных механизмов и дежурных зоны досмотра. Причем на коммерческом складе грузчиков объединили в сменные бригады, которые стали работать на единый наряд. В результате их заработная плата стала зависеть от общего трудового вклада.

Бригадная форма работы, технологические новинки положительно сказались и при работе с авиапассажирами. Так, в прошлом году в службе освоили применение специальных талонов на посадку при выявлении свободных мест перед отправкой авиарейса, расширили взаимозаменяемость работников в сменах, сократили время регистрации пассажиров. Все это помогло повысить уровень использования коммерческой загрузки самолетов, улучшить культуру обслуживания пассажиров. Как видим, налицо пример, когда трудовой коллектив, решительно отказавшись от традиционных, но устаревших приемов и форм работы, проявил определенную свободу для маневра людьми, финансами, техникой, а также оперативным простором по реализации инициатив, направленных на достижение более высоких конечных результатов.

Но всегда ли, что называется, развязаны руки в службах и подразделениях для проявления своей самостоятельности, умелого использования «бригадных рычагов», направленных на рост производительности труда, повышение рентабельности, снижение расходов? Почему тормозится внедрение бригадной формы организации и стимулирования труда во многих управлениях и предприятиях, да и отрасли в целом? Почему участились примеры неэффективной работы бригад, случаи их расформирования?

Причин несколько. Это и формальный, кампанейский характер их создания в отдельных предприятиях, и слабое инженерное и идеологическое обеспечение этой работы, и недостаточное вмешательство и поддержка со стороны руководителей, специалистов и ученых отрасли. Наконец внедрение бригадных методов работы нередко осуществлялось без учета местных условий, потребностей и возможностей предприятий и служб, специфики их деятельности. В результате новые формы труда не оказали заметного положительного влияния на хозяйственную практику, весьма незначительно способствовали повышению трудовой и социальной активности членов бригад, роли человеческого фактора.

Ученые и специалисты ГосНИИ ГА провели социологические исследования в Домодедовском производственном объединении, аэропорту Шереметьево, других авиаколлективах отрасли с це-

лью проанализировать результаты внедрения бригадной формы работы. И что же? Почти пятая часть опрошенных авиаработников прямо указала на формальный подход администрации к созданию бригад, характеру их работы. При этом отметили отсутствие зависимости оплаты труда от его конечных результатов. В том же Домодедове лишь 23,6 процента авиаработников хорошо знают показатели, за выполнение которых бригаде начисляются заработная плата и премии. Это свидетельствует о том, что все нормативы и стандарты на этот счет «застряли» на уровне объединения и не дошли до бригад, не коснулись внутрипроизводственного механизма хозяйствования на местах. Все это привело к тому, что коллективы стали отказываться от заключения договоров, некоторые бригады были даже расформированы. Так, к примеру, произошло в службе организации пассажирских перевозок, где были созданы бригады дежурных по регистрации и оформлению багажа, дежурных по досмотру, встрече и посадке.

Исследования еще раз подтвердили, что использовать наиболее полно преимуществ, которые предоставляют трудовым коллективам новые условия хозяйствования, можно только в том случае, если принципы хозрасчета будут пронизывать все звенья предприятия — вплоть до каждого рабочего места. Вот почему бригады должны на деле стать неотъемлемым звеном структурного подразделения. А это означает: план бригады, ее заработок, ответственность должны стать частью планового задания, фонда заработной платы и ответственности структурного подразделения. Иными словами, должны иметь свою долю в плановых и фактических результатах труда, а также фонде заработной платы.

Последние два-три года в стране перспективными формами коллективной организации труда зарекомендовали себя хозрасчетные бригады, коллективный и семейный подряд. У каждой из этих форм есть свои преимущества, особенности наиболее эффективного применения, своя специфика, свои трудности внедрения. Поэтому остановимся на каждой из них чуть подробнее.

Хозрасчетная бригада — как правило, это самостоятельная ячейка авиапредприятия, за которой закрепляются оборудование, оснастка, инструмент. Ей по нормам выдаются материалы, сырье, по нормативам отпускаются топливо и электроэнергия. За их эффективное использование хозрасчетная бригада несет полную экономическую ответственность. Распределение заработка и других материальных благ осуществляется самостоятельно с учетом трудового вклада каждого члена бригады.

Специалисты зонального центра научной организации труда при Казахском управлении гражданской авиации разработали рекомендации по внедрению бригадного хозрасчета и коллективного подряда в АТБ, в которых раскрыты пути и методы обеспечения принципа самокупаемости внутри производственных единиц авиапредприятия, обозначены нормативы расхода ресурсов, расчетные цены на готовую продукцию или обслуживание, а также система стимулирования, ориентированная на остаточный принцип начисления заработ-

ной платы.

Исследования подтвердили также, что в нескольких низовых подразделениях авиапредприятий уже сейчас имеются условия для внедрения и дальнейшего развития хозрасчетных бригад и подрядных коллективов. При этом продукцией или конечным результатом труда могут стать обслуженный и подготовленный к вылету самолет собственного или транзитного парка (для цеха оперативного технического обслуживания АТБ), производственный налет часов на одном приведенном воздушном судно (для цеха периодического технического обслуживания), один обслуженный пассажир и одна тонна оперативного груза (для службы организации перевозок), одно радио- или телеграфное сообщение (для базы ЭРТОС) и т. д. Тем не менее нельзя утверждать, что проблемы внедрения хозрасчетных бригад не существуют. К примеру, сдерживают эту инициативу отсутствие учета отдельных видов материалов, расхода топлива, тепло- и электроэнергии, недостаточное развитие договорных отношений (в том числе между инженерным составом и бригадой), а также неопределенность их ответственности за использование предоставленного бригаде оборудования и т. д. В настоящее время ЦНОТ и УП ГосНИИ ГА завершил работу над рекомендациями по внедрению хозрасчетных бригад, в которых уже нашли свое решение некоторые из названных проблем.

Теперь о коллективном подряде. Эта форма труда возникла как результат поиска оптимального метода работы, который содержал бы в себе положительные стороны подряда и бригадного хозрасчета. Его экономическая сущность заключается в том, что тот или иной авиаколлектив принимает на себя обязательства по выполнению различного рода работ или услуг, а администрация предприятия обязуется предоставить подрядному коллективу необходимые для этого ресурсы и оплатить производственную работу, продукцию или услуги по заранее принятым условиям и расценкам.

Практика применения подряда позволяет выделить следующие наиболее существенные его черты.

● Строгое определение в количественных параметрах конечного результата работы подрядного коллектива и установление непосредственной зависимости от него размера коллективного заработка. (Важным является то, что на величину общего заработка коллектива не влияет фактическая численность занятых или фактическая трудоемкость, с которой выполнялась работа).

● Подряд предусматривает закрепление за коллективом или предоставление ему во временное пользование (возможно на условиях аренды) необходимых для выполнения работ машин, оборудования, инструмента, оснастки, выделение, в соответствии с действующими нормативами, других ресурсов. (Развитие формы подряда предполагает организацию системы поощрения за экономное использование основных фондов, сырья, материалов, энергии. Членам подрядного коллектива предоставляется широкая самостоятельность в вопросах организации своей работы и распределения коллективного заработка).

● При коллективном подряде важно установление взаимной ответственности между администрацией и подрядным коллективом, а также между смежными коллективами. Основой регулирования этих отношений, как правило, является договор, в котором содержатся условия выполнения работы, основные показатели и нормативы, оговорена ответственность сторон и т. д.

Преимущества подряда очевидны: снимаются ограничения в оплате труда работников, достигается социальная справедливость в распределении заработных средств, возрастает коллективная ответственность за общие результаты в управлении. Это подтверждает и растущий интерес к коллективному подряду практически во всех управлениях гражданской авиации. На эту форму труда перешли в первую очередь авиаколлективы, обеспечивающие техническое обслуживание воздушных рейсов. Применяется коллективный подряд и в авиаподразделениях, обслуживающих авиатехнику на оперативных аэродромах при производстве работ для отраслей народного хозяйства (ПАНХ). Интересный опыт коллективного подряда имеется в аэропорту Анапа, где созданы подрядные коллективы в службе ЭСТОП, базе ЭРТОС, службе организации перевозок.

Опыт работы авиаторов из Анапы и других коллективов Аэрофлота не только подтвердил высокую эффективность подряда, но и выявил наличие ряда неувязок и трудностей с его внедрением. Прежде чем приступить к этой работе, необходимо еще раз проанализировать все уровни производства — цехи, участки, бригады (звенья). Практика подтвердила также, что модель коллективного подряда, создаваемая келейно, одними администраторами, без участия советов на всех уровнях производства, как правило, приживается с большими трудностями. Она часто начинается через достаточно длительный промежуток времени (8—9 месяцев и более). Весь комплект нормативных документов — положение о коллективном подряде, порядок (правила) применения коэффициента трудового вклада (КТВ) для подразделений (цехов, отделов, участков, бригад) и индивидуальных коэффициентов трудового участия (КТУ) для работников — должен разрабатываться с участием советов трудовых коллективов. Это позволит, с одной стороны, учесть коллективное мнение и избежать ошибок (впоследствии вносить изменения сложнее — частая смена решений может вызвать негативную реакцию у людей), а с другой — выработать навыки управления, довести механику подряда именно до тех специалистов, которым предстоит все это реализовать на практике.

И, наконец, несколько слов об арендном подряде, широко используемом сегодня в сельском хозяйстве. Преимущества его очевидны, недаром этот метод хозяйствования назван главным в решении задач, поставленных мартовским (1989 г.) пленумом ЦК КПСС. Больше того, сама жизнь заставляет идею аренды применять и в других отраслях народного хозяйства. Ведь аренда — это дальнейшее развитие хозрасчетных отношений, логическое продолжение полного хозяйствен-

ного расчета и самофинансирования. Эта принципиально новая форма хозяйствования уже нашла применение в сельхозавиации, где несколько экипажей взяли в аренду самолеты Ан-2. Магаданское предприятие сдало бригаде экипажей в аренду грузовой самолет Ан-12. Наконец Азербайджанское, Таджикское управления и Домодедовское производственное объединение стали арендными коллективами.

Аренда государственных предприятий означает установление принципиально новых отношений между первичным звеном и вышестоящим органом управления. Оформляется арендный подряд предприятия договором, как правило, на 10—15 лет. В нем закрепляется вся система взаимоотношений договаривающихся сторон, четко формулируются их взаимные обязанности, права, ответственность. Согласно договору вышестоящий орган передает во временное владение и пользование трудовому коллективу основные производственные фонды и оборотные средства. Коллектив обязуется использовать данные ему во временное владение средства производства с максимальной эффективностью, руководствуясь народнохозяйственными и коллективными интересами.

Как протекает хозяйственная деятельность на основе аренды? Отличительной чертой подрядного коллектива является большая самостоятельность и независимость в осуществлении всех сторон хозяйственной деятельности — в планировании, материально-техническом снабжении, определении путей долгосрочной технической политики, решении вопросов социального развития трудовых коллективов, выборе форм и методов материального стимулирования. Хозяйственная деятельность осуществляется на базе модифицированной второй модели хозяйственного расчета.

Арендная плата определяется при заключении договора. Это — часть дохода (выручки) предприятия, которая устанавливается в абсолютной сумме и перечисляется вышестоящему органу ежегодно или поквартально. Величина арендной платы зависит от финансового состояния предприятия, принятого порядка расчетов по платежам с бюджетом. Так, при централизованном порядке расчетов в арендную плату включаются суммы, подлежащие перечислению вышестоящему органу для последующего внесения в бюджет. Оставшаяся после всех вычетов часть выручки арендного предприятия образует его хозрасчетный доход и не подлежит изъятию. Это особо следует подчеркнуть, поскольку в условиях старого хозяйственного механизма изъятие так называемого свободного остатка прибыли в фонд министерства (ведомства) было нормой.

Самостоятельность в решении всех вопросов хозяйственной деятельности позволяет предприятию максимально использовать резервы производства, принимать и внедрять такие технологические и организационные решения, которые ориентируют на долговременный эффект, стабильность финансового положения. Подрядному коллективу предоставлена возможность без каких-либо навязываемых сверху нормативов

Отчетливо помню, как в погожий весенний день 1968 года в редакцию позвонил начальник управления министерства Виктор Аполлонович Назаров и сказал, что завтра пробуют в деле вертолет Ка-26. Приглашение познакомиться с новинкой я принял с радостью.

И вот небольшой служебный автобус мчит нас по Рязанскому шоссе в колхоз имени Ф. Э. Дзержинского, что близ подмосковного города Бронницы. Здесь, в деревне Малышево, были назначены «смотрины» нового вертолета. Ка-26 предстояло внести удобрения под озимые и клевер.

В центре небольшой лесной опушки был сделан бетонированный «пятачок» — рабочая площадка вертолета. На «пятачке» весело кружил двумя соосными винтами новенький Ка-26. С виду маленький, чем-то на «Запорожец» похожий. И вот он оторвался от земли, крутанул вокруг оси и замер, словно решил осмотреться вокруг. Сразу за опушкой лежал большой овраг, а за ним, вперемежку с дубравами и лощинами виднелись крохотные колхозные поля. Километровый участок здесь большая редкость. Самолету и разогнаться-то негде, а для вертолета то, что надо. Вот Ка-26 круто развернулся над полем, снизился до пяти метров и начал кружить, как над вертодромом, оставляя за собой коричневатый шлейф удобрений.

Чуть больше минуты вертолет парил над участком, затем легко и изящно приземлился на «пятачке». Из кабины спустился улыбающийся пилот Дмитрий Александрович Кныш. Ему первому в Аэрофлоте доверили проложить на новом вертолете экспериментальную «борозду». Собравшись на опушке плотным кольцом окружили винтокрылую машину. Гостеприимные хозяева преподнесли пилоту деревянную кружку с березовым соком. Тот не успел расправить плечи, как гонцы

Вертолет Ка-26 мог садиться и на воду: в этом ему помогали своеобразные посадочные устройства — баллонеты.

На самые отдаленные пастбища доставляет вертолет оленеводам почту, продовольствие, медикаменты.

из соседних колхозов стали приглашать пилота в свои хозяйства. «Пятьдесят гектаров в час — такое нам и не снилось, — говорили они. — Это же триста гектаров за рабочий день...»

Когда заказчики оставили пилота в покое, я спросил у Дмитрия Александровича, как показался ему новый вертолет.

— Хорошая машина, — ответил он. — Многие по душе пилоту: маневренность, минимальные размеры, отличный обзор, вентиляция... Конструкторы предусмотрели даже зеркала по бокам для заднего обзора, как в «супер-лимузине». А самое главное — простое и надежное управление. Почти все агрегаты имеют хорошие подходы, что значительно упрощает его техническое обслуживание... Да и весовая отдача у Ка-26 выше, чем у его предшественника Ка-15: последний брал на борт всего 200 килограммов химических веществ, а новый вертолет — до 800 килограммов, в четыре раза больше. Хозяевам-земледелцам на селе это сразу оценили.

И не только на селе убедился в преимуществах я. Ведь это маленькая «стрекоза» обладает удивительной способностью к перевоплощению. В течение часа из комфортабельного шестиместного авиатакси вертолет может превратиться в летающую грузовую платформу, а еще через час — в воздушную «сеялку». Он стал отличным помощником виноградарям и морякам, геологам и строителям, врачам и пожарным.

Первые вертолеты Ка-26 поступили на эксплуатацию в подразделения Аэрофлота в 1969 году. Они сразу же полюбили и пилотам, и земледельцам. И прежде



всего виноградарям. В совхозе «Цветущая Молдавия» мне довелось видеть в работе вертолечика В. Елехова. В его руках Ка-26 творил буквально чудеса. Недаром работники этого совхоза занесли имя пилота в Почетную книгу хозяйства. Воздушный виноградарь был награжден орденом Ленина.

В Мурманске я видел Ка-26 на палубе рыбацкого судна — он помогал вести разведку рыбы. Успешно «трудился» он и на Дальнем Востоке, в Атлантике. Рыболовы в авиаторах души не чаяли, потому что с полными трюмами возвращались в родную гавань. К примеру, суперлайнер-тунцелов «Ужгорск» с помощью Ка-26 за один замет по 60 тонн тунца брал... Министерство рыбного хозяйства за аренду этого вертолета и сегодня большие деньги платит. Да и Аэрофлот не внакладе: прибыль при работе с Ка-26 до 300 рублей в час набегаает...

Довелось мне видеть Ка-26 и в роли вертолета-носителя. Оснащенный специальным крюком, такой изящный «летающий кран» поднимал над землей и переносил по воздуху в заданное место небольшие трубы, детали строительных конструкций. Случалось, что грузы, скажем, бочки с горючим для работы в отдаленных местах, устанавливались на легкой подвесной платформе с откидными бортами. Наблюдал не раз, как с Ка-26 высаживали небольшие экспедиции, геологоразведочные партии. С этой целью в вертолет-носитель подвешивается пассажирская кабина, оборудованная системой отопления, вентиляции и электрического освещения. В подобной компоновке Ка-26 хорошо зарекомендовал себя и в роли «скорой помощи».

Универсальный вертолет помогал вести отлов тигров, отстрел волков, работал на науку, ледовую разведку... Отлично зарекомендовал он себя на различного рода патрулировании. Представители лесного хозяйства, охотинспекции, рыбоохраны, ГАИ, энергетики — давние заказчики этого вертолета.

Сравнительно недавно у Ка-26 появилась еще одна весьма ответственная «миссия» — контроль за загрязнением окружающей среды. Сколько уникальных водоемов, лесопарков, подлинных памятников природы в буквальном смысле слова просят о помощи. Осажденные химическими комбинатами, крупными и мелкими заводами, они не могут точно указать на виновников подкрадывающейся гибели. Зато с парящего в небе вертолета нетрудно установить, откуда тянется в море или озеро мазутный шлейф, надвигается угрожающее скопление грязи и мусора.

Словом, Ка-26 — это труженик многоцелевого назначения. Но и ему неподвластно время. Близится день, когда последний из Ка-26 споет свою лебединую песню в небе. На воздушную вахту готовится встать новый вертолет, которому суждено будет заменить Ка-26 на «всех постах». Государственные и эксплуатационные испытания проходит новый вертолет Ка-126. Главное, что отличает его от поршневого предшественника, — мощная газотурбинная силовая установка и более совершенное бортовое оборудование. Отсюда многие преимущества нового вертолета перед ветераном Ка-26. Но это уже тема отдельного разговора. В одном из номеров журнала мы подробно расскажем о новом вертолете.

О. БОРИСОВ



ПО ПРОСЬБЕ ЧИТАТЕЛЕЙ



**ПРОЩАЙ,
КА-26!
ЗДРАВСТВУЙ,
КА-126!**

Универсальный многоцелевой вертолет Ка-26 снизил популярность у тружеников Дальнего Востока.

Новый вертолет Ка-126 открывает перспективы в самых различных областях хозяйственной деятельности.

ПОИСК

ВЕЧНО ЖИВИ,



ЛЕГЕНДАРНЫЙ P-5

Читая книгу М. Водопьянова «Полярный летчик», я обратил внимание на такие строчки: «...Компас с приборной доской и бортовой журнал «М-10-94» бывшего «Красного чертенка» хранятся теперь под стеклом витрины в одном из авиационных музеев. «Родственников» его не осталось, хотя их искали по всей стране. В этом музее на открытой площадке стоят самолеты разных годов. P-5 среди них нет. Ни один «эр-пятый» не дожид до естественной «старости». Все они кончили жизнь на боевом посту, участвуя в трех войнах...»

С тех пор мысль об этом самолете не давала мне покоя. И вот как-то мне попалась книга В. Машкова «Вершины моей республики», в которой я прочитал: «...1937 год. Лучшие альпинисты страны съехались на Памир, чтобы в честь 20-летия Великого Октября покорить три высочайшие вершины Родины. В помощь альпинистам было выделено звено самолетов под командованием летчика-испытателя Михаила Александровича Липкина. Над отметкой 5200, делая круг, самолет прошелся над головами альпинистов, штурмовавших пик Ленина, и в нескольких

метрах от спортсменов упали предназначенные для них тюки с грузами... Но в тот момент, когда самолет пролетал мимо склона, вдруг откололась ледяная глыба, и крупный осколок льда повредил пропеллер. Липкин, однако, сумел посадить машину на снежный пятачок, рядом с изумленными альпинистами, и на следующий день благополучно спустился вниз, а уступ, на который сел самолет, с тех пор стали называть скалой Липкина».

1937 год. Пик Ленина. Звено самолетов... Какие же это были самолеты? Какой самолет лежит на скале Липкина? А вдруг это P-5? Захотелось как можно скорее встретиться с ветеранами Душанбинского авиапредприятия, многие из которых до Великой Отечественной войны летали по труднейшим авиалиниям Крыши мира на P-5. Я позвонил ветерану Великой Отечественной войны и Аэрофлота Никифору Максимовичу Рыбалко, рассказал ему о своих предположениях.

— Вполне возможно, что и P-5, — высказал мнение ветеран. — Но скорее всего это военный самолет. Наши ребята в обеспечении восхождения на пик Ленина не участвовали. А машина была надежная, прекрасная!

Приблизительно то же говорили и другие ветераны. А Парвиз Махмудович

P-5 — самолет с удивительной судьбой. На снимке он запечатлен во время полета над горами Таджикистана. Нигде в стране ему не приходилось летать так высоко, как здесь. Здесь же, в горах, авиаторы из Душанбе нашли остатки двух P-5, а затем проделали уникальную работу по восстановлению легендарного самолета.

Багиров, один из создателей музея Душанбинского авиапредприятия (сейчас он заместитель начальника политотдела Таджикского управления), выслушав меня, уверенно сказал:

— Да, это P-5.

— В 1967 году, — продолжал спокойно Багиров, — я, будучи старшим инженером летного подразделения, летал в том районе с пилотом Шерикаловым и видел этот самолет...

Видел этот самолет и Машков, начальник первой высотной Таджикской экспедиции на пик Ленина в 1965 году, участник международной экспедиции на пик Ленина в 1967 году. Чтобы узнать, в каком состоянии самолет, — сказал он, — и целесообразно ли его снимать, нужно организовать экспедицию. Лучше это сделать в августе, когда там мало снега.

Пока шла подготовка к рекогносцировочным полетам, я читал все, что можно было найти о P-5. И узнал много интересного об этом самолете.

...У него была долгая и славная жизнь. Созданный в 1926 году авиаконструктором Н. Н. Поликарповым, P-5 был в конце двадцатых и начале тридцатых годов одним

из лучших в мире самолетов-разведчиков. В 1930 году на международном конкурсе в Тегеране он безоговорочно занял первое место в своем классе. Несколько стран, в том числе и Иран, приобрели несколько Р-5.

Второй опытный самолет под номером «М-10-94» Н. Н. Поликарпов подарил гражданским авиаторам. На этой машине знаменитый летчик М. Водопьянов доставлял почту и матрицы в Харьков и Ленинград. Затем открыта двухместная кабина Р-5 была превращена в закрытую, и получился настоящий комфортабельный «лимузин» для четырех пассажиров.

В период челюскинской эпопеи Р-5 получил мировую известность. Летчики М. Водопьянов, Н. Каманин и В. Молоков в труднейших условиях совершили на этих машинах 21 рейс к месту гибели «Челюскина» и вывели из ледового лагера 83 участника экспедиции и членов экипажа (21 человек эвакуировали на самолетах других типов летчики А. Лапидевский, М. Слепнев, С. Леваневский и И. Доронин).

В 1937—1939 годах Р-5 воевал в Испании. На самолете «М-10-94», названном «Дьяболито рохо» — «Красным чертенком», сражался советский летчик Александр Шухов... Р-5 различных модификаций успешно действовал против японских захватчиков в боях у озера Хасан и реки Халхин-Гол. Помощник командира эскадрильи 3-го легкобомбардировочного полка А. Летучий и командир эскадрильи этого же полка А. Топаллер, летавшие на Р-5, были удостоены звания Героя Советского Союза в период боев с белофиннами зимой 1939/40 годов.

В годы Великой Отечественной войны самолеты Р-5 использовались в качестве легких ночных бомбардировщиков. Наши экипажи летали также на них в тыл врага, доставляя народным мстителям оружие, боеприпасы, продовольствие, вывозили из партизанских районов тяжелораненых и больных.

Таким образом, самолет славно послужил Родине.

Всего за шесть лет серийного производства заводы выпустили семь тысяч самолетов Р-5. Более тысячи из них эксплуатировались в Аэрофлоте. Летно-технический состав любил самолет за его надежность, прочность, простоту в пилотировании и эксплуатации.

...В июне 1985 года была создана экспедиция, которую возглавил первый заместитель командира Душанбинского авиапредприятия А. Забровский. Вскоре состоялся первый рекогносцировочный полет. Экипаж вертолета Ми-8 в составе Е. Петренко, второго пилота В. Видонова и бортмеханика Ю. Конакова, опытных авиаторов, отлично знающих Памир, взял курс на Джиргатали и дальше — на Алайскую долину, которую ограждает с юга Заалайский хребет, увенчанный величественным пиком Ленина.

Вот и она, скала Липкина, обрывающаяся стеной к леднику. Пологий уступ кое-где темнеет каменными глыбами, а дальше — снова ослепительная белизна. Вертолет в третий раз пролетает над уступом, и вдруг раздается взволнованный голос А. Забровского:

— Вон он!

Вертолет снижается, и все отчетливо видят центроплан... бензобак, маслорадиатор, патрубки... Остальное все еще скрывает снег. Сделав несколько снимков, ложимся на обратный курс.

Вскоре выяснилось, что от самолета на скале Липкина мало что осталось: двигатель был снят еще до войны, а приборы и даже кресла пилотов взяли альпинисты «на память». Между тем в предвоенные и военные годы на территории Таджикистана по различным причинам потерпели аварии и совершили вынужденные посадки еще несколько Р-5 (в основном при выполнении полетов по труднейшей в Союзе авиалинии Душанбе—Хорог). Об этом рассказали

ветераны Аэрофлота Н. Рыбалко, Н. Тихомиров, К. Бездольный и Г. Дорожкин. Созданный приказом командира оргкомитет по поискам этих самолетов решил провести серию рекогносцировочных полетов в районе Язгулемского хребта, перевала Сагирдашт, кишлака Даштак и других мест Памира, где должны сохраниться хотя бы металлические части легендарного самолета.

В начале июля в Душанбе прилетела отлично экипированная группа из Рижского института инженеров гражданской авиации. Экипаж вертолета в составе командира О. Гаврилова, второго пилота Н. Васильева и бортмеханика В. Мельникова под руководством командира звена Е. Петренко сделал несколько рейсов из Джиргаталя на так называемую Луковую поляну, где находится международный альпинистский лагерь (3600 метров над уровнем моря) и доставил туда гостей и снаряжение. Там рижане должны были акклиматизироваться, с тем чтобы на второй день совершить прыжок на отметку 4200 метров. Вертолетчики отлично справились со своей задачей. Сделав прощальный круг над базовым лагерем экспедиции, мы поднялись к искрящейся свежеевыпавшим снегом скале Липкина, прошли на небольшой высоте возле центроплана Р-5, обратив внимание на то, что снега после первого полета там стало значительно больше. Это, естественно, затруднит работу рижан, хотя они и взяли с собой реагенты, которые должны освободить части самолета от снега.

После заброски рижан на исходную позицию группа, возглавляемая А. Забровским, вылетела в Рушан, где мы уже побывали перед доставкой экспедиции на пик Ленина. Пьмню, с каким нетерпением подлетали мы к предполагаемому месту нахождения еще одного Р-5. Вертолетчики В. Кожин, В. Бортнев, В. Мелас и В. Мотин безошибочно нашли ориентиры в лабиринте скал — небольшое озерцо, напоминающее голубой диск. По рассказам ветеранов, Р-5 должен был находиться где-то здесь. К сожалению, из-за нехватки времени (в горах темнеет быстро) этот полет ничего не дал. На второй день мы возобновили поиски. «Восьмерка», мастерски пилотируемая В. Кожиным, делала круг за кругом на высоте 4400 метров. И тут вновь раздался голос А. Забровского:

— Есть!..

Это был двигатель Р-5. Он лежал, глубоко зарывшись в снег.

Вскоре в Рушан прилетело подкрепление, чтобы, как говорится, потрогать двигатель руками, наметить четкий план работы по его списку. На отметку 2900 метров авангардную группу доставил экипаж вертолета, возглавляемый И. Ивановым. Уточнить наиболее рациональный маршрут помогли чабаны, находившиеся там на летних пастбищах. Нелегко был путь к цели... Вооружившись фотоаппаратом, к двигателю поднялся начальник аэропорта Рушан Д. Ташмамадов. Уроженец этих мест, он оказался выносливее всех нас.

Вернулся Д. Ташмамадов с дюралюминиевой деталью, которую тут же бросили внимательно рассматривать А. Забровский, секретарь комитета комсомола Душанбинского авиапредприятия И. Немцов, начальник цеха № 3 АТБ С. Меходин. Взяв с собой эту деталь и кислородный баллон, приспособленный чабанами для хранения молока, мы двинулись вниз, преодолевая осыпи и

завалы. Поздно вечером, еле держась на ногах, пришли в аэропорт Рушан.

Засыпая, каждый думал о том, каким нелегким было единоборство с труднейшей в Союзе авиалинией Душанбе—Хорог. Эта воздушная трасса не прощала и не прощает малейших ошибок. Так было и с пилотом М. Кабановым, веселым здоровяком, жившим в одном подъезде с ветераном Аэрофлота Н. Тихомировым. В 1941 году, зимой, М. Кабанов возвращался из Хорога с грузом и почтой. В районе так называемых Рушанских ворот мощным нисходящим потоком воздуха Р-5 бросило вниз, и пилот оказался под обломками самолета... На шестые сутки Р-5 Кабанова обнаружил летевший из Хорога В. Желтов, а еще через два дня туда прибыла экспедиция во главе со старшим инженером летного подразделения Н. Тихомировым. После ампутации отмороженных ног М. Кабанов некоторое время работал начальником штаба летного подразделения, потом переехал на Украину...

Вернувшись в Душанбе, мы показали дюралюминиевую деталь Н. Тихомирову. С волнением взял ее в руки ветеран. — Это часть каркаса моторного капота Р-5, — сказал он.

Мы стали готовиться к демонтажу двигателя и оставшихся деталей Р-5, а также к поискам еще одного самолета, лежащего, по рассказам Н. Тихомирова, на противоположной стороне Язгулемского хребта.

«Афганец» (плотная пыльная мгла) помешал нам вылететь в назначенный день, и члены поисково-спасательной группы еще и еще раз обговаривали варианты эвакуации двигателя Р-5, лежащего почти у самого гребня Рушанских ворот. Все очень обрадовало, что в состав экспедиции включили кандидата в мастера спорта по альпинизму, инженера базы ЭТОС Е. Лоренца и опытного горвосходителя Е. Лутощкина. Рассудительность и хладнокровие первого гармонично дополнились жизнерадостностью и юмором второго. Все это очень пригодится в горах, особенно если учесть, что остальные члены поисково-спасательной группы — начальники цехов АТБ Сергей Мехонин и Виктор Сапожков, авиатехник Алексей Аманов впервые вступят в единоборство с высотой и ее спутницей — горной болезнью. Шефство над этими ребятами сразу же взял инструктор парашютной службы, опытный парашютист, человек недожинной силы Дмитрий Бурлачок.

...По мере приближения к перевалу Хабурабат поднимаемся все выше и выше. Наш вертолет пронесится над острым, как лезвие ножа, гребнем Рушанских ворот Язгулемского хребта. Делаем разворот среди угрюмых скал и видим, что за время, прошедшее после нашего рекогносцировочного полета, снега стало значительно меньше, и двигатель Р-5, лежащий на крутой осыпи, виден, как на ладони. Успеваю заметить колесо, шасси, грудку каких-то деталей. Еще один круг... Догадываюсь, что В. Кожин ищет место для высадки поисковой группы. Восхищаюсь мастерством и выдержкой этого человека.

В аэропорту Рушан он твердо сказал: — Группу высажу на отметке 4200. Подобрал я там пологий куполок, покрытый снегом. Сначала сделаю ложный, так сказать, пристрелочный, заход. Посмотрю ветровую обстановку. Облегчайте машину... Возьму пока троих.

Мы сняли задние створки вертолета, похожие на две большие ракушки. А когда зарокотали двигатели, вытащили четыре аккумулятора, каждый из которых весит тридцать килограммов.



В поисках самолетов Р-5 самое активное участие принимали авиаторы-альпинисты.

Работники Душанбинского авиапредприятия С. Мезонин и Д. Бурлачко возле остатков самолета Р-5.

*Пик
Николая Поликарпова*

*Имя выдающегося авиаконструктора
этой безымянной вершине дала
группа альпинистов Душанбинского
авиапредприятия 18 августа 1965 г.
в ознаменовании Дня Воздушного
Флота СССР.*

В вертолет поднялись Владимир Машков, Евгений Лоренц и Сергей Мехонин. Томительно тянулись минуты ожидания... Вот он, долгожданный рокот. Из ущелья выныривает вертолет и заходит на посадку.

— Забираю остальных, — говорит В. Кожин, — определитесь, кто за кем будет покидать вертолет. Когда раздастся сирена, бортмеханик Саша Кулик откроет дверь. Не мешкать! Машина будет находиться во взвешенном состоянии.

Вместе со всеми лечу и я. Делаем круг над пограничным Пянджем, чтобы набрать высоту. Стрелки высотомера оставляют позади цифру «четыре». Забираемся еще выше и ныряем в узкий каньон. Кажется, что лопасти винта вот-вот чиркнут о светло-коричневую твердь вертикальных стен. Но вот каньон расширяется... Заходим на посадку. Машину трясет, как в лихорадке. Едва касаясь зернистого снега, вертолет зависает над небольшой площадкой. Звучит сирена. В открытую дверь врываются упругие струи холодного воздуха. Ребята один за одним покидают вертолет. Помогаю выбрасывать снаряжение. Подошедший В. Машков передает записку и вместе с бортмехаником втаскивает какие-то металлические детали. Рассматривать некогда: машина устремляется вниз.

На одной из безымянных вершин авиаторы установили пластину из нержавеющей стали, на которой выгравировано: «Пик Николая Поликарпова».

Здесь возрождался руками энтузиастов легендарный самолет.

Читаю записку: «Кожин и весь его экипаж — боги! Были у Р-5. Шлем три «экспоната» от него. Много отдельных деталей. Шлите мешки! Привет всем с высоты 4200 метров. С. Мехонин, Е. Лоренц, В. Машков».

На следующее утро наш вертолет, подготовленный авиатехниками Геннадием Коржовым и Владимиром Васиным, вновь устремляется ввысь.

С радостью узнаем, что все ребята чувствуют себя хорошо. Несмотря на мороз вечером у костра звучала гитара.

— К сожалению, — сказал С. Мехонин, — разобрать двигатель в этих условиях невозможно. Сложностей при спуске будет много. Придется использовать лебедку, чтобы он не покатылся по осыпи и не деформировался. Не менее трудно будет тащить его по снегу: весит двигатель не менее полутоны (при взвешивании в Душанбе в нем оказалось шестьсот килограммов!).

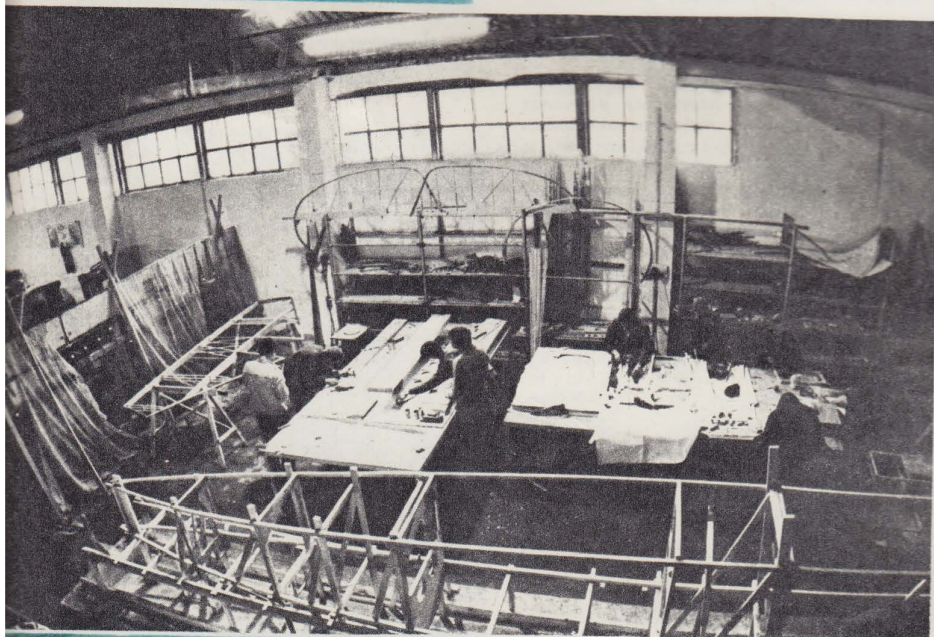
21 июля мы взяли с площадки хорошо сохранившиеся шасси с колесом и амортизаторами и несколько мешков различных деталей. Обо всем этом я доложил вечером из аэропорта Рушан по телефону А. Забровскому, который не смог на этот раз участвовать в экспедиции, но по нескольку раз в день справлялся о нашем здоровье и делах.

На другой день, пролетая над поисково-спасательной группой, мы увидели, что двигатель с отметки 4400, где он лежал, немного спущен вниз... В полученной от В. Машкова записке говорилось: «Двигатель спущен по высоте на 50—70 метров. Работа продолжается. Спуск идет по осыпи с использованием троса лебедки в качестве маятника. Впереди — большие трудности по транспортировке двигателя по ровным снежным участкам (а то и с короткими подъемами) к посадочной площадке... Народ работал героически. Обгорели. Похудели. Настроение отличное. Здоровы. Чувствуем вашу заботу, внимание. Чувствуем то же самое со стороны экипажа вертолета. Всем — поклон! До встречи».

Всякий раз, выполняя то или иное задание (экипаж обслуживал геологов, альпинистов, врачей), мы пролетали над местом работы поисково-спасательной группы, связывались с нею по радию. Когда слышимость была никуда не годная, сбрасывали вымпел. Трудности эвакуации двигателя Р-5, наверное, достигли апогея, когда на имя В. Кожина поступил такой сигнал: «Не можете ли принять двигатель на борт или на подвеске где-нибудь пораньше, например, в районе наших палаток? Тяжеловато!».

— Буду садиться! — твердо сказал В. Кожин. — Облегчим до предела вертолет... Двигатель пусть закатят на пупок. Попробуем взять. А теперь — спать.

Потом была посадка на уже пристрелянном месте. Тонко свистели лопасти несущего винта, прижимая нас к хрустящему снегу, хрипло дышали из-за нехватки кислорода люди, толкая двигатель в чрево вертолета. Казалось,





что сердце вот-вот разорвется, так бурно оно колотилось, и кто-то властно повторял:

— Е-ще взяли! ..Е-ще взяли!..

Наконец двигатель в вертолете.

Взлетит или не взлетит?.. В. Кожин сделал резкий жест рукой: прочь от вертолета, и мы скатились вниз, распластавшись на снегу, который казался горячим, не отрывая глаз от винтокрылой машины. Вот она качнулась, приподнялась и с левым энергичным креном ушла вниз...

— Ура! — кричали мы, хватая жадно и часто обжигающий воздух до тех пор, пока не затих рокот вертолета.

В Душанбе нас встретили сотни авиа-работников. Экипажу вертолета, членам поисково-спасательной группы преподнесли цветы. А. Забровский, этот энергичный, горячий человек, обнимал каждого из нас, сокрушался, что не смог быть рядом.

А впереди были новые заботы. Первая из них — разложить в нужном порядке все доставленные детали Р-5 (их не менее девятисот килограммов), составить каталог, изготовить чертежи. Время сделало свое дело: немало деталей надо было делать заново.

— Создадим общественное конструкторское бюро! — предложил А. Забровский. — К работе энтузиастов привлечем не только авиаработников, но и всех тех, кто готов внести свой вклад в воссоздание легендарного самолета. Целесообразно заключить договор о творческом содружестве с КБ Рижского института инженеров гражданской авиации. Вместе мы сможем сделать не один, а два летающих Р-5!

Вскоре в штабе Душанбинского авиапредприятия, там, где лестница ведет в цокольный этаж, была вывешена табличка: «Общественное конструкторское бюро по восстановлению Р-5». Спускаясь туда, всякий раз вспоминал, как бурно проходило организационное собрание, на которое пришли авиаработники всех поколений, взволнованные необычным объявлением.

«Если ты хочешь прикоснуться к героическому прошлому гражданской авиации Страны Советов, своими руками воссоздать пламенный мотор и стальные руки-крылья одного из лучших в мире самолетов тридцатых годов, на котором

наши деды и отцы начинали покорять пространство и время, приходи к нам! Оргкомитет».

И люди пришли. Равнодушных не было. Негромкие голоса скептиков («Под силу ли нам создать летающий самолет?..») растворились в единодушном: «Возродим Р-5!». Тут же началась запись желающих стать членами общественного конструкторского бюро. Поначалу нас было двадцать девять... И не только авиаработники: преподаватели Политехнического института и курсанты аэроклуба ДОСААФ, умелец одного из промышленных предприятий города и студент, увлекающийся авиамоделизмом. Пришли ветераны Аэрофлота: бывшие техники, механики, мотористы, ремонтировавшие в свое время Р-5, знающие каждый винтик, каждую заклепку этого самолета. Пришли, чтобы встретиться со своей юностью и с теми, кто продолжает эстафету славных дел старшего поколения.

...Никогда не забуду этапы поисков третьего Р-5 на северной стороне Язгулемского хребта. До этого мрачного «цирка» с отвесными скалами, большим ледником, обрывающимся в бездонную пропасть, от Рушана, где базировалась наша экспедиция, лететь всего пятнадцать минут. Но что это за минуты!

Узкий каньон, похожий на глубокую ножевую рану, по которому вертолет летит с набором высоты, чуть не касаясь охристо-ржавых стен, острый, как лезвие бритвы, гребень Язгулемского хребта. Внизу мелькает пльщадка, откуда мы эвакуировали Р-5 М. Кабанова. Доворот вправо — лабиринт почти вертикальных скал, и, наконец, шершавый, как огромный потрескавшийся язык, ледник... Мы летали туда не раз и не два. Однако до самого августа ничего в этом «цирке», а вернее — в каменном мешке, обнаружить не смогли, так как слишком много было снега, хотя, по рас-

Так доставляли двигатель Р-5 к месту посадки вертолета.

Остатки самолета Р-5 перед погрузкой в вертолет.

Фото В. МАШКОВА.

сказам очевидцев, мы точно знали — самолет там!

— Этот Р-5, пилотируемый В. Княжниченко, вылетел из Душанбе в Хорог 22 февраля 1942 года. На борту самолета было шесть пассажиров, в том числе жена начальника аэропорта Хорог Анна Гурьянова с двумя малолетними детьми. Подлетая к Рушанским воротам, где авиаторов всегда ожидают всяческие неожиданности (здесь очень сильны восходяще-нисходящие потоки воздуха), самолет попал в плотную облачность. Княжниченко выжимал из машины все, чтобы набрать высоту, но... Зацепившись лыжами за снежный гребень, Р-5 скользнул вниз на несколько метров и замер на крутом склоне. Каким-то чудом, спустя несколько дней, мужчинам удалось выбраться из страшной ловушки, и они отправились, как они сказали, за помощью. Троем удалось добраться до крохотного кишлака Матран (один в пути погиб). Все были обморожены... Интенсивные поиски самолета (в них участвовали пограничники, альпинисты, местные жители) были безуспешными: мешали сильные снегопады, трескучие морозы. Когда прошли все сроки, поиски прекратили. Однако в мае по указанию Советского правительства на Памир вновь отправилась экспедиция, которую возглавил уже известный нам старший инженер летного отряда Н. Тихомиров. Шел восьмидесять пятый день после того, как В. Княжниченко не вернулся на базу, когда поднявшись на гребень, участники поисковой группы увидели на крутом засне-



женном склоне самолет, а на его стабилизаторе гревшующая на весеннем солнце... Анну Гурьянову. К сожалению, ее детей уже не было в живых.

И вот, спустя сорок три года, мы находим этот самолет! Снежными лавинами его снесло на добрую сотню метров вниз, к самому телу ледника, и ледяная река медленно, но упрямо тащила остатки самолета к пропасти. Мы прилетели вовремя.

Экипаж вертолета Ми-8 под руководством заместителя командира подразделения Дмитрия Шаталова (он обнаружил этот Р-5) мастерски произвел посадку на отметке 4400 в непосредственной близости от самолета. А спустя несколько дней сюда была заброшена поисково-спасательная группа, которую, как и прежде, возглавляли начальник цеха № 3 АТБ Душанбинского авиапредприятия Сергей Яковлевич Федоров. Состоялся деловой разговор, в результате которого был заключен договор о творческом содружестве по восстановлению самолета Р-5. Вскоре мы получили из музея приборное оборудование самолета, учебный двигатель, агрегаты...

Очень много хлопот доставила сборка радиатора воздушно-водяного охлаждения, состоящего из трех с половиной тысяч небольших трубочек. Каждую необходимо было выровнять, проверить на герметичность и лишь потом уже собирать на специальной раме, похожей на пчелиные соты. Невероятное терпение в этой операции проявил ветеран Аэрофлота, летавший на Р-5 в послевоенные годы по высокогорным трассам Таджикистана Никифор Максимович Рыбалко. Он подготовил более трех тысяч трубок. Выполнил эту ювелирную работу, ветеран сделал заявку о предоставлении ему права первому поднять в воздух возрожденный самолет.

Говоря об энтузиастах нашего ОКБ, мне особо хотелось бы сказать о Лидии Ивановне Русаковой, начальнике ОКС управления. В ее ведении — весь архив и обширная переписка с организациями, ветеранами, которые живут в различных городах страны и летавшими в свое время на Р-5, а также поиски подсобных материалов и литературы о легендарном самолете.

Глядя на эту женщину, просто диву даешься, как ее на все хватает. Вместе со всеми она занималась разборкой узлов и деталей остатков самолетов, снятых с седых круч Памира, готовила всевозможные прокладки для сборки двигателя, травила латунные трубки радиатора, затем лудила их перед сборкой, выполняла все малярные работы по окраске узлов и деталей, сверлила, шлифовала, строгала... А вечерами писала

очередное письмо в музей ВВС, сообщила о том, как идет работа по восстановлению Р-5, когда можно прилететь на «смотрины». Отдельная папка у Лидии Ивановны — переписка с дочерью Николая Николаевича Поликарпова Марианной Николаевной. В семье этой гостеприимной женщины побывали члены нашего ОКБ, в их числе и Лидия Ивановна.

...Огромного труда потребовало восстановление стального сердца самолета — двенадцатицилиндрового двигателя М-17. Разборка двух двигателей, пролежавших более сорока лет на высоте 4400 метров над уровнем моря, напоминала сложнейшую хирургическую операцию, которая длилась четыре месяца! С задачей главного «хирурга» отлично справился малоразговорчивый, застенчивый М. Воронкин, молодой инженер АТБ. При сборке двигателя (с учебного М-17, полученного из Монино, взяли лишь шесть цилиндров и мелкие детали, в том числе поршневые кольца) настоящими умельцами показали себя Ф. Абдулин и А. Перминов. Наверное, о таких говорят в народе: «Они могут и блоху подковать».

Пример завидной настойчивости, творческой одержимости, умения вдохновить людей в минуты отчаяния (а такие минуты были!), как всегда, показывал А. Забровский. Ощущая общее руководство, он горячо берет за любую работу. Весь свой отпуск — день в день, час в час — он провел в ангаре, в неизменном черном промасленном комбинезоне, с отверткой или каким-нибудь другим прибором в руках...

И вот в Монино пошла его очередная информация: «...Через месяц будем проводить стендовые испытания двигателя. Подготовлены к сборке корпус и рама крепления радиатора. Завершаем восстановительные работы по винту. Выполнены все заготовки нерюря. Сделан шабель для сборки фюзеляжа. Готовы четыре шпангоута... К сожалению, поиск чертежей по самолету оказался безуспешным. Восстанавливаем по описанию...» Настал долгожданный день. Ясный и тихий. Из ангара выкатили списанный самолет Ан-2, на котором с помощью специальных креплений установили двигатель М-17. Приняты все меры предосторожности. Ф. Абдулин и А. Перминов занимают места в пилотской кабине.

Звучит вечно волнующая каждого авиатора команда: — От винта! — Есть от винта! — слышится в ответ. А. Перминов включает систему электропитания на все контрольно-измерительные приборы стенда... Ф. Абдулин устанавливает переключатель магнето в рабочее положение и энергично вращает ручку. А. Перминов открывает воздушный кран запуска, и коленчатый вал двигателя вместе с воздушным винтом начинают медленно вращаться, набирая обороты. Глубоко вздохнув, как после долгого сна, мотор, несколько раз чихнув, заработал всеми своими двенадцатью цилиндрами. Вначале с перебоями, потом все ровнее и ровнее.

...На сегодня стендовые испытания двигателя завершены. Готовы фюзеляж, хвостовое оперение, хотя работ по дереву еще много. Ищем винт (старый вышел из строя), расчалки, крыльевые подкосы... (Возможно, кто-то из читающих эти строки поможет нам в этом деле). Словом, трудностей еще немало. Но, как и в начале поисков Р-5, все члены ОКБ верят, что скоро придет день, и из ангара выкатят сверкающий свежей краской, возрожденный, как птица Феникс, легендарный самолет.

27

А. ЛАРЕНКО, собственный корреспондент газеты «Воздушный транспорт» г. Душанбе.





На снимке:
поют ветераны
Сухумского
авиапредприятия.

Фото И. ЧОХОНЕЛИДЗЕ.

СПАСИБО, «ГОЛУБУШКИ»!

На поселок сухумских авиаторов Бабушеры опускается вечер. На улице многолюдно: кто-то спешит домой после полетов или рабочей смены, кто-то торопится заскочить в магазин... Но все невольно замедляют шаг около небольшого дома, что расположился в самом центре поселка: из его распахнутых окон льется задумчивая народная песня. Слушатели улыбаются, ведь это поют женщины из хора ветеранов авиаотряда. Одна мелодия сменяет другую. Певицы словно рассказывают о себе, о непростой женской доле.

Большинство из них уже на пенсии. Не один десяток лет отдали родному пред-

приятию Р. Мотина, В. Селиванова, М. Первушина и другие.

— Когда начинала работать, знаете, что здесь было? — рассказывает Раиса Игнатьевна Мотина, — крохотный деревянный аэровокзал. На самолетах Ан-2 выполнялись всего два рейса. А условия? Чтобы вымыть самолет, воду грели на кострах. Помню, решили хоть как-то украсить свое скучное хозяйство: посадили несколько елей, пальм. Видели на перроне? — Те самые.

— А как мы любили петь, — вспоминает Ольга Павловна Игнатьева. — Я тогда была техником ГСМ, так по полю идешь

к самолету — поешь, заправляешь — тоже поешь. Самодетельность-то наша в свое время просто гремела. А потом петь перестали, отвыкли...

Когда организованный в отряде женсовет принял решение возродить хор, председатель совета З. Гриф и замполит предприятия Г. Пацация обратились за помощью именно к О. Игнатьевой. Знали: она не только страстная поклонница народной песни, но и, несмотря на возраст, очень энергичный человек.

Организация же хора оказалась делом непростым — кто-то поначалу отказывался из-за семейных забот, ссылался на нехватку времени.

— У меня, например, внуки на руках, — смеясь, делится Валентина Хусеевна Селиванова. — Какая уж тут слевка? Но Ольга Павловна не отступила, сама, говорит, с твоими внуками посижу. Так и стали собираться.

Пока мы беседовали, на «огонек» заглянул председатель профкома Л. Килаберия, который тут всегда желанный гость. Инициативу тружениц-ветеранов создать свой хор он поддержал и словом, и делом. Помог с помещением для репетиций, с костюмами. Пригласил к самодеятельным певицам художественного руководителя. Им стала Антонина Матвеевна Григорьева, человек с музыкальным образованием, долгое время работавшая в библиотеке авиаотряда, а сейчас администратор гостиницы.

— Первое «официальное» выступление хора было посвящено празднику Победы, — рассказывает Лонгиноз Георгиевич. — С каким оно прошло успехом! Песни военных лет женщины исполняют особенно проникновенно. И это понятно. О лихолетье они знают не понаслышке. Незарубцевавшейся раной оно саднит и сегодня.

Вот М. Старчек. Из-под носа наступавших на Краснодарский край фашистов эвакуировала она вместе с другими женщинами колхозный скот. Гнали его под бомбежками многие тысячи километров. Высока была цена того стада — спасали не коров — людей от голода. У стен Берлина закончила войну М. Первушина, медсестра санитарного поезда. В составе народной дружины охраняла подмосковный аэродром Быково Р. Мотина.

«Спасибо, голубушки!» — сердечно благодарили авиаторы и жители поселка женщин за их волнующие песни.

«Голубушки» — и стали с тех пор называть хор. Не так давно он принял участие в республиканском фестивале народного творчества. Волнений было много. Может быть, поэтому пелось особенно вдохновенно. Жюри единодушно присудило ему первое место.

Хор постоянно пополняется самодеятельными артистами. Потянулась к народной песне и молодежь. И это особенно радует.

Ю. ДАЙНЕКО

г. Сухуми.

О том, как развивается студенческое самоуправление в Московском институте, мы уже рассказывали на страницах журнала. Публикация «Испытание самостоятельностью» вызвала искренний интерес среди читателей. Вот что пишет, к примеру, в редакцию Г. Квасов из Владивостока: «Опыт у столичных студентов, конечно, хороший. Но почему вы ничего не написали о самоуправлении в институтском общежитии. Или там нет проблем? По собственному опыту знаю: их море. Может, и странно, но именно в общежитиях мы зачастую расписываемся в собственном бессилии».

А действительно, как осуществляется самоуправление в стенах общежития МИИ ГА? С этим вопросом мы обратились к самим студентам, представителям администрации института. Вот их мнение.

Из разговора с Сергеем Шаталовым, председателем студенческого совета общежития:

— Надо сказать, что нашему общежитию как-то «не везло» на директоров. Сменялись они очень часто, а последнее время руководство фактически вообще отсутствовало. Поэтому еще тогда, когда о самоуправлении еще мало кто говорил, мы постепенно начали многие важные вопросы решать самостоятельно: кому какую комнату предоставить, кого выселить, сами «разбирались» с нарушениями порядка, воевали за чистоту... Чувствуем ли себя хозяевами в общежитии? Однозначно ответить трудно. С одной стороны, вроде бы да, а с другой... Наверное, до настоящих хозяев нам еще далеко. Посмотрите, вокруг здания кучи мусора скопились, а голова у жильцов об этом как бы и не болит. Почему-то считается, что уборкой территории должен заниматься кто-нибудь другой, но не мы.

Хотя в общем-то многие вопросы мы волей-неволей привыкли решать самостоятельно. Два года назад, к примеру, сами отремонтировали несколько секторов. Первые комнаты студенческий отряд переделывал несколько раз — чтобы добиться стоящего качества. Работали на совесть. Да что говорить — месячный запас стройматериалов израсходовали... за неделю!

Однако нечего скрывать, временами чувствуем: палку перегибаем. Возьмем борьбу за порядок в общежитии. Чуть что не так — сразу хочется применить крайнюю меру, в назидание другим. А ведь молодых нужно прежде всего воспитывать, а не карать.

А вообще-то я считаю, что весь обслуживающий персонал общежития может полностью состоять из самих жильцов. С этим, кстати, согласны и студенты, которые уже сейчас занимаются уборкой помещений, устраняют незначительные неполадки в бытовой технике.

Из разговора с членами комитета комсомола института:

— Самоуправление в общежитии занимает пока еще непрочную позицию. Почему? На наш взгляд, права и обязанности студкома и администрации до сих пор четко не разделены.

Из разговора с проректором по учебной работе Виктором Сергеевичем Уваровым:

— Будущее, безусловно, за полным самоуправлением в общежитии во главе с директором-студентом и студенческим персоналом. Но к этому ребятам надо подготовить. К сожалению, сегодня далеко не каждый из них занимает активную общественную позицию. Есть такие, кто самостоятельность даже в той форме, в какой она дана сейчас, воспринимает как лишнюю обузу. Как противостоять иждивенческим настроениям молодежи, как вывести ее из состояния пассивной созерцательности? Думаем, ищем пути. Их подсказывают «недели кафедр» в общежитии, о которых журнал уже рассказывал, регулярные встречи жильцов с преподавателями, членами парткома института. К слову, разговор всегда идет открытый и честный. Никто никого не поучает, что нередко бывает в общении «старших» с «младшими». Просто каждый высказывает свое мнение, пытаясь вникнуть и в точку зрения собеседника.

Секретарь комитета ВЛКСМ института Олег Зимин поделился своей точкой зрения на сей счет: «Вот схема самоуправления. На первый взгляд, она включает в себя все, что нужно. Но прямоугольник со словом «финансы» находится где-то в дальнем углу на предпоследнем месте. А ведь ему место в самом начале. Иначе схема работать не может».

Действительно, чего стоит самостоятельность без финансовой базы? Будем реалистами, проситель никогда не сможет сравняться в правах с дающим, а любое предложение студентов, в конечном итоге, упирается в деньги. Скажем откровенно: во многом отсюда произрастают корни иждивенчества молодежи, которая за годы застоя привыкла не зарабатывать, а просить, что гораздо проще.

Так где найти студентам деньги для реализации своих идей, для того, чтобы сделать жизнь в общежитии насыщенной и увлекательной? Могут ли они все-таки

КРЫША ДОМА ТВОЕГО

КАК СТАТЬ ХОЗЯИНОМ?

Такое общение дает молодежи гораздо больше, чем указания «как и что делать».

Кстати, хочу уточнить: в настоящее время уже существует положение о студенческом самоуправлении в общежитии, где определены функции и администрации, и студсовета. Теперь директор общежития не может принять на работу представителя обслуживающего персонала без согласия студенческого совета. Командиры секторов получили право самостоятельно решать вопросы переселения жильцов. А вот комитет комсомола своего слова в общежитии еще не сказал. Похоже, он вообще все отдал на «откуп» студсовету.

Из разговора с Владимиром Никитиным, председателем студенческого профкома института:

— На мой взгляд, сейчас главная проблема в общежитии — это досуг. Ведь скука имеет свойство инерционности: когда после занятий идешь в свой «второй дом» и знаешь, что там тебя ждет унылый вечер, то и на мусор возле общежития смотришь тоже уныло: лежит, ну и пусть лежит. Ничего не хочется делать. Я, конечно, утрирую, но у многих ребят настроение именно такое. Но подчас молодежная инициатива упирается в очень важную проблему финансирования.

заработать? Могут. И вот примеры. Тот же ремонт общежития своими силами. Минувшим летом по инициативе студкома и профсоюзного комитета института был заключен договор с «Интуристом», который на время летних каникул взял в аренду двести гостиничных мест в общежитии. Это тоже принесло немалую прибыль. Правда, деньги ушли почему-то не на конкретные нужды жильцов, а на общий счет института.

Выход московские студенты все же нашли: создали молодежный центр досуга на хозрасчетной основе. Для начала комитет комсомола решил организовывать дискотеки с участием популярных рок-музыкантов столицы. Полученные от этих мероприятий средства — а участников они собирают немало — перечисляются на расчетный счет в банке. В дальнейшем комсомольцы планируют на базе центра развернуть клубы по интересам, причем прежде всего те, где студенты займутся активной научной работой, проведением различных деловых игр.

На новых, более выгодных для жильцов общежития условиях заключен в эти каникулы и договор с «Интуристом».

Словом, студенческая инициатива ширится. Это факт. Но ей нужны помощь, поддержка, ей нужно доверие.

Е. КУЗНЕЦОВА,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

18 ИЮНЯ —
ДЕНЬ МЕДИЦИНСКОГО
РАБОТНИКА

30

СЛУЖБА ЗДОРОВЬЯ

Есть у кого поучиться в ЦКБП молодой медсестре М. Ю. Овчинниковой. Только, как говорится, смотри во все глаза, слушай и понимай, что к чему.

Почетными знаками «Отличник здравоохранения» и «Отличник Аэрофлота» отмечен труд врача-отоларинголога высшей категории Г. П. Мелешенко.

Как и любое другое лечебное учреждение, ЦКБП начинается с регистратуры. Долгие годы в ней работают (на снимке — слева направо) В. С. Глебова, М. Г. Мельникова, Н. А. Крячко и Р. С. Тихонова.

Центральная клиническая больница-поликлиника Министерства гражданской авиации — это головное медицинское учреждение нашей отрасли. Созданное полвека назад, оно превратилось в крупный центр здравоохранения, услугами которого пользуются тысячи авиарботников. Одни из них регулярно проходят здесь врачебно-летную экспертизу; другие периодически лечатся в стационаре — в терапевтическом и неврологическом отделениях; третьи постоянно получают медпомощь в поликлинических условиях. Кроме того, на базе ЦКБП организованы и функционируют кафедра авиационной медицины Центрального ордена Ленина института усовершенствования



Для диагностики заболевания порою требуется консилиум. В этот раз цеховой врач Г. И. Царькова советуется с инфекционистом Е. В. Андреевой, заведующей терапевтическим отделением поликлиники В. А. Перминовой и фельдшером А. С. Созиновой (слева направо).



31

вания врачей и отдел авиационно-медицинских исследований ГосНИИ ГА. Сегодня ЦКБП располагает квалифицированными кадрами по многим медицинским специальностям. Немало среди них ветеранов труда, которые работают в коллективе десятки лет. В их числе Л. И. Олесюк, В. К. Палло, Т. А. Светлова, О. А. Томазова, М. И. Хмельницкая, Г. Н. Шишкина, медицинские сестры В. Б. Авдеева, О. Г. Верстовская, А. Ф. Муртазина, А. Ф. Черняк, санитарки З. П. Кожарская и Е. А. Олейникова. Их богатый профессиональный и жизненный опыт успешно перенимает способная молодежь. Она с благодарностью восприняла и уверенно развивает благородные гуманистические традиции своих коллег старшего поколения.

В живописной северо-западной зоне Москвы продолжается сооружение нового комплекса ЦКБП, первая очередь которого войдет в строй в нынешнем году. Его больничный корпус рассчитан на тысячу коек, а поликлиника — на 750 посещений в смену. С открытием этого современного комплекса медицинское обслуживание гражданских авиаторов будет поднято на более высокую ступень.

В. НИКОЛАЕВ

Фото В. ГРЕБНЕВА.



Обследование летного состава в барокамере тщательно и объективно проводит врач О. И. Федина.

Четкая работа коллектива медиков в немалой степени зависит от такого опытного технического работника, как Н. Н. Морозова, которая в любую минуту даст необходимую справку.

Врачи-лаборанты — Т. М. Сидорская и Е. Е. Беляева за анализом крови пациента (слева направо).





Генеральный представитель авиакомпании «Интерфлюг» в СССР Хелфрид Шлезингер.

В ДУХЕ НОВОГО МЫШЛЕНИЯ

32

К 25-летию со дня подписания договора о дружбе, взаимной помощи и сотрудничестве между СССР и ГДР

Каланчевская, 33. Такой адрес у представительства авиакомпании «Интерфлюг» в Москве. За широкими зеркальными стеклами окон рекламный плакат со взмывающим ввысь самолетом Ил-62М. В небольшом, уютно обставленном операционном помещении конторы в этот утренний час тихо. Желающих приобрести билет на рейс «Интерфлюга» пока немного. Товарищ Хелфрид Шлезингер — генеральный представитель авиакомпании в СССР — даже шутливо замечает, что, видимо, мы пришли не в очень удачный день.

Впрочем, об объемах перевозок, осуществляемых «Интерфлюгом», конечно же, свидетельствует не очередь у стоек билетных касс. За прошлый год, к при-

меру, услугами авиакомпании воспользовалось без малого полмиллиона авиапассажиров, отправляющихся из СССР в ГДР или в обратном направлении. Туристы, деловые люди — все, кому довелось совершить полет на борту воздушного лайнера авиакомпании, знают: «Интерфлюг» — это высокий уровень сервиса.

— Товарищ Шлезингер, на страницах журнала мы уже не раз рассказывали об «Интерфлюге». И все же напомните основные вехи его истории.

— Думаю, советские авиаторы старшего поколения вехи эти знают не хуже меня. Ведь начинали мы с помощью и при самом активном участии советских специалистов. Первые полеты начали

выполнять в июле 1955 года на самолетах Ил-14 и с тех пор эксплуатируем только советскую авиационную технику. Не помню сейчас точно, где, возможно, даже в вашем журнале, читал, как советские пилоты начинали осваивать воздушные трассы «Интерфлюга». Наши экипажи в то время только проходили подготовку в Ульяновске. Таков был старт.

За прошедшие с тех пор почти тридцать пять лет сделано много. Авиакомпания ГДР, как говорится, приобрела лицо, стала надежным и уважаемым партнером на международном воздушном рынке. Судите сами: за год «Интерфлюг» перевозит свыше полутора миллионов пассажиров, более 9,5 тысячи тонн грузов и почты. Общий налет самолетного парка авиакомпании превышает тридцать семь миллионов километров. География полетов? Шестидесять стран связаны с ГДР соглашениями о воздушном сообщении, регулярные же полеты мы выполняем в сорок восемь аэропортов тридцати восьми стран мира. В Германскую Демократическую Республику совершают регулярные рейсы двадцать авиакомпаний, в том числе и Аэрофлот.

— Видимо, цифры эти несколько занижены, так как не учитывают чартерных перевозок!

— Безусловно. Чартерные перевозки самолеты «Интерфлюга» выполняют почти в 250 городов более ста стран Европы, Африки, Северной и Латинской Америки. Перевозки между ГДР и странами—членами СЭВ ежегодно превышают 1,16 миллиона пассажиров, и основная доля этих перевозок приходится на воздушные трассы между ГДР и СССР. Вот, взгляните на наш годовой отчет. В 1988 году «Интерфлюг» перевез по восьми авиалиниям, связывающим наши страны, без малого полмиллиона пассажиров, причем большинство из них доставлены по трассе дружбы Берлин—Москва—Берлин. К слову, коэффициенты пассажирской и общей коммерческой загрузки — одни из основных показателей эффективности, имеют самый высокий уровень именно на линиях между нашими странами.

— В начале беседы Вы подчеркнули, что «Интерфлюг» традиционно ориентируется только на советскую авиационную технику. Однако известно, что авиакомпания приобретает два самолета А-310. Чем это вызвано?

— Необходимостью срочного пополнения самолетного парка. Это временная мера, к которой мы прибегли потому, что имеющиеся в нашем распоряжении самолеты Ил-62 уже выработывают свой ресурс. «Интерфлюг» еще пять лет назад сделала заявку (кстати, первой среди зарубежных авиакомпаний) на приобретение самолетов Ил-96-300 и Ту-204. Ждем их с нетерпением, а пока руководство «Интерфлюга» решило приобрести А-310, которые будут эксплуатироваться на самых протяженных трассах: в Гавану, Сингапур и Пекин. Государство предоставило нам кредит на покупку этих авиалайнеров, и мы надеемся в сравнительно короткий срок не только вернуть затраченные средства, но и получить прибыль.

— В 1956 году между СССР и ГДР было подписано соглашение о воздушном сообщении. Какими еще документами регламентируется наше сотрудничество?

— Их много, и вряд ли есть смысл

В берлинском аэропорту Шёнефельд.



ПХЕНЬЯН ВСТРЕЧАЕТ ГОСТЕЙ

Считанные дни остались до открытия XIII Всемирного фестиваля молодежи и студентов, который будет проходить в Пхеньяне. Почетная миссия — доставить гостей и участников фестиваля на форум юности выпала на долю корейской авиакомпании «Чосонминхан».

— К фестивальному перевозкам мы начали готовиться больше года назад, — рассказывает генеральный представитель «Чосонминхана» в СССР товарищ Юн Вон Мо. — Среди пилотов авиакомпании были отобраны лучшие из лучших, специальный курс подготовки прошли наши бортпроводницы. Немало внимания уделено и повышению комфорта на борту воздушного лайнера. Одним словом, не раскрывая секретов «фирмы», можно сказать: продумано все, чтобы уже во время воздушного путешествия гости и участники фестиваля могли почувствовать истинный колорит Страны утренней свежести.

Однако главный сюрприз ждет прибывающих на фестиваль все-таки на земле. В эти дни заканчиваются последние работы в новом пхеньянском аэропорту, построенном специально к открытию XIII Всемирного фестиваля. А всего два года назад здесь, в долине, зеленели луга, была небольшая деревушка. Строительство велось быстро. Одновременно шло сооружение взлетно-посадочной полосы длиной свыше четырех тысяч метров и грандиозного здания аэропорта. Просторные залы ожидания, современный интерьер, тщательно продуманный процесс оформления багажа — все это поможет сделать пребывание пассажиров в аэропорту недолгим и приятным.

— Добавлю к сказанному, — продолжает товарищ Юн Вон Мо, — что новый аэропорт оснащен самыми современными средствами навигации и связи, так что, надеемся, возможные капризы погоды в дни проведения фестиваля не смогут помешать движению самолетов четко по расписанию...

Считанные дни остались до открытия XIII Всемирного. И к событию этому готовятся также экипажи Центрального управления международных воздушных сообщений. Да, на долю Аэрофлота тоже приходится значительная часть фестивальных рейсов. И хотя «Чосонминхан» имеет статус официального перевозчика XIII Всемирного фестиваля молодежи и студентов, советские авиаторы окажут своим корейским коллегам немалую помощь, доставив в Пхеньян гостей и участников форума юности из стран, с которыми КНДР пока не имеет соглашений о воздушном сообщении.

В. ВИТАЛЬЕВ,
журналист

г. Москва.

перечислять все. Другое дело — права, которые они дают. Так, кроме взаимных прав на эксплуатацию авиалиний между ГДР и СССР, перечисленных в приложении к указанному вами соглашению, «Интерфлюгу» дано право на эксплуатацию трассы Берлин—Ханой через территорию ГДР в любом направлении. Наше государство, кроме того, предоставило Аэрофлоту эксплуатационные и коммерческие права между пунктами Берлин—Шёнефельд и Мадридом, Афинами, Пекином. В свою очередь «Интерфлюг» имеет право на беспосадочный пролет территории СССР по маршруту Берлин—Пекин. С 1982 года действует межправительственное Соглашение ГДР и СССР о сотрудничестве по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, подписанное в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Добавьте

ности, заметно облегчила специалистам нашей авиакомпании решение многих вопросов, связанных с ремонтом советской авиационной техники. Так, авиационные двигатели мы теперь отправляем прямо на ремонтный завод и таким же образом получаем их, минуя какие бы то ни было промежуточные инстанции. Вообще считаю, что наши отношения с советскими коллегами развиваются в духе нового мышления. Это радует.

— А как Вы оцениваете совместную работу по развитию службы УВД гражданской авиации ГДР?

— Очень высоко. За период 1973—1983 годы вступили в строй действующих такие технологические комплексы, как, например, радиолокационный комплекс «Авиа-Д/Корень», автоматизированная система УВД «Гамма-1» со встроенной системой планирования полетов, обработки радиолокационных дан-



На борту самолетов авиакомпании «Интерфлюг» все делается для того, чтобы полет был приятным.

к сказанному разнообразные соглашения, касающиеся научно-технического сотрудничества, многосторонние Берлинское и Бухарестское соглашения, документы, регламентирующие наши деловые связи в рамках соответствующих органов СЭВ, и вы получите довольно точную картину, демонстрирующую высокий уровень сотрудничества ГДР и СССР. Но краеугольным камнем всех перечисленных документов, конечно же, является Договор о дружбе, взаимной помощи и сотрудничестве, двадцатипятилетие которого мы отмечаем в этом месяце.

— Пожалуйста, несколько слов о научно-техническом сотрудничестве. В чем конкретно оно выражается?

— В качестве примера назову сферу обслуживания и ремонта авиационной техники. В деятельности ряда аэропортов СССР и ГДР много лет существует своего рода кооперация в наземном обслуживании авиалайнеров. Это и совместные технологические операции по предполетной подготовке широкофюзеляжных самолетов Ил-86, и разработка, изготовление советскими и немецкими специалистами спецоборудования для эксплуатации поддонов и контейнеров самолетов Ил-76.

Кстати, перестройка, осуществляемая в вашей стране во всех сферах деятель-

ных в зоне ближней навигации Берлин—Шёнефельд. Международные аэропорты оборудованы современными системами автоматического и полуавтоматического захода на посадку типа СП-70. Список этот можно продолжить, так как работа в данном направлении продолжается. Хочу подчеркнуть другое: достигнутый уровень технической оснащенности наших аэропортов значительно повысил безопасность полетов, качество обслуживания пассажиров при минимальных финансовых затратах. Ну, а говоря о качестве, культуре обслуживания, не могу не упомянуть о системе бронирования мест «Интерфлюг-Рези», подключенной к системе Аэрофлота «Аврора». Эта совместная работа была проделана в рамках СЭВа.

— И последний вопрос, товарищ Шлезингер: Ваши впечатления о Москве, о советских людях!

— В Москве живу и работаю пятый год, часы досуга отдаю музыке, посещение музеев, театров, чтению книг по искусству, архитектуре, истории. Что же касается моего отношения к москвичам — спросите лучше сотрудников представительства, среди которых две трети русские. Это настоящие преданные делу помощники, отличные специалисты и хорошие товарищи.

Беседу вел
В. ШИТОВ.

ВНИМАНИЕ: ГРУБАЯ ПОСАДКА

3. ПОЧЕМУ ВОЗНИКАЮТ ОШИБКИ В ПИЛОТИРОВАНИИ?

Обобщенный анализ обстоятельств приведенных в предыдущей статье грубых посадок позволил выявить наиболее характерные ошибки экипажей при пилотировании, проявляющиеся в эксплуатации вне зависимости от типа воздушного судна.

Первая. Попытки исправления траектории полета в вертикальной плоскости на малой высоте.

При выполнении маневра штурвал резко отдается «от себя» на высотах 50—30 метров. При этом развивается большая вертикальная скорость снижения самолета: $V_y = -9 \div -6$ м/с. Заметим, что опасная ситуация распознается экипажами поздно, хотя для уменьшения V_y руль высоты отклоняется на кабрирование до упора. Однако это достигается за $2 \div 1,5$ секунды до столкновения с землей, что не позволяет воздушному судну реализовать имеющиеся ресурсы управляемости по перегрузке и уменьшить вертикальную скорость до допустимой величины.

Приземление происходит с вертикальной скоростью 4—6 м/с, что неизбежно приводит к нежелательным последствиям. Характерно, что в данной ситуации, как правило, экипаж не осознает причин происшествия и в результате не может объяснить естественную тенденцию возрастания вертикальной скорости снижения после отдачи штурвала, а также неспособность воздушного судна мгновенно после взятия штурвала «на себя» реагировать уменьшением вертикальной скорости.

Примером может служить грубая посадка самолета Ту-154 в аэропорту Красноводск. Экипаж оценил поведение воздушного судна как непонятное явление и характеризовал развитие вертикальной скорости так: «Нас резко бросило вниз...», а поведение самолета после взятия штурвала «на себя» — «Самолет завис...».

Вторая. Преднамеренный уход под глиссаду на высотах полета $H = 100 \div 80$ метров с последующим прицеливанием на желаемую точку касания взлетно-посадочной полосы. В данном случае имеет место характерная раскачка самолета по тангажу рулем высоты, при которой изменения угла тангажа и вертикальной скорости снижения имеют характерную волнообразную форму (см. рис. 5, 6 в предыдущем номере). Причем колебания вертикальной скорости от расчетной сравнительно невелики (± 1 м/с), и ее значения могут не выходить за рекомендованные Руководством по летной эксплуатации пределы. Контроль же за вертикальной скоростью и ее стабилизация при такой раскач-

ке самолета затруднены в силу инерционности и запаздывания в показаниях вариометра. Разница между истинным и измеренным по прибору ВАР-30 значением переменной вертикальной скорости может достигать величины примерно один м/с.

Вертикальная перегрузка изменяется, как правило, в диапазоне 0,9—1,1. При таком колебательном процессе полета по глиссаде снижения могут реализоваться два крайних варианта подхода самолета к высоте начала выравнивания.

В первом случае вертикальная скорость снижения незначительно больше рекомендованной (на ~ 1 м/с) и перегрузка к моменту начала выравнивания несколько меньше единицы $n_y = 0,9 \div 0,95$. Как правило, на выравнивании увеличивается вертикальная перегрузка на $\Delta n_{y, \text{выр.}} = 0,15$ по отношению к исходной величине. В этих условиях, при выносе штурвала «на себя», пилот расходует часть этой перегрузки, равную $\Delta n_{y1} = 0,1 - 0,05$ на восстановление равновесия вертикальных сил с $n_y = 1$. И только оставшаяся часть $\Delta n_{y2} = 0,05 - 0,1$ идет на гашение вертикальной скорости. С учетом того, что в рассматриваемом варианте в начале выравнивания исходная вертикальная скорость повышена, оставшейся части перегрузки недостаточно для полного ее гашения при выравнивании (рис. 6). В результате происходит грубое приземление с вертикальной перегрузкой до трех единиц.

И здесь, как правило, экипаж не осознает опасности ситуации, часто даже не понимает причины грубой посадки и не связывает ее с пилотированием самолета. Например, после грубой посадки самолета Ил-86 в аэропорту Ереван ($n_y = 2,1$) повышенная перегрузка при касании связывалась авиаспециалистами с нервозностью ВПП.

Второй крайний случай — несбалансированный подход к высоте начала выравнивания с уменьшенной вертикальной скоростью снижения и при повышенной перегрузке $n_y = 1,1 - 1,05$. В данном случае экипаж привычным отклонением штурвала в процессе выравнивания может «подвесить» самолет над ВПП, что приведет к увеличению длины воздушного участка. Последующая попытка приземлить его в раннее выбранной точке неизбежно приведет к грубому приземлению, вполне вероятно на переднюю опору шасси.

Приведенные ранее примеры грубых посадок самолетов Ту-154 в Красноводске и Алеппо как раз имели в своей основе элементы рассмотренных выше ошибок пилотирования: полет до высот 50—45 метров в неустановившемся режиме. Затем следовала попытка изменения траектории с целью ухода под глиссаду, для чего отдачей штурвала на пикирование увеличивалась вертикальная скорость снижения. Руль высоты отклонялся до упора «на себя» за 2—1,5 секунды до

столкновения с землей. Это позволяло лишь частично погасить развившуюся большую вертикальную скорость, но уже не могло предотвратить грубых приземлений.

Чтобы понять опасность несбалансированного захода на малых высотах, обратимся к основам динамики полета.

4. НЕКОТОРЫЕ ЗАКОНОМЕРНОСТИ ДИНАМИКИ ПРОДОЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ САМОЛЕТА И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЕГО ПИЛОТИРОВАНИЮ НА ЗАВЕРШАЮЩЕМ ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

Приращение нормальной перегрузки Δn_y влияет на вертикальную скорость V_y и высоту полета H следующим образом:

$$\dot{V}_y = g \cdot \Delta n_y$$

$$\dot{H} = V_y$$

В свою очередь приращение вертикальной перегрузки $\Delta n_y = n_y - 1$ определяется отклонением руля высоты от балансирующего положения.

Характер изменения перегрузки для простейшего случая отклонения руля высоты с удержанием его в отклоненном положении представлен на рис. 7. Обозначенный на нем символ «Тс» называется временем срабатывания перегрузки и не зависит от величины хода руля высоты. Для самолета Ту-154 в посадочной конфигурации это время равно примерно трем секундам.

Рассмотрим примеры, характеризующие поведение самолета при изменении перегрузки. Начнем с идеализированного случая скачкообразного ее изменения (см. рис. 8).

Для определения ΔV_y необходимо проинтегрировать первое уравнение представленной выше системы. В данном случае интеграл будет равен площади под линией приращения перегрузки, умноженной на ускорение свободного падения $g = 9,81$. Приращение высоты, в свою очередь, будет равно площади под кривой ΔV_y (см. рис. 8).

Как следует из графиков, такой режим полета сопровождается непрерывной потерей высоты. Причем общая ее величина составляет около 18 метров, несмотря на знакопеременное изменение перегрузки. В то же время площадь под $-\Delta n_y$ равна площади под $+\Delta n_y$.

ИЗМЕНЕНИЕ ПЕРЕГРУЗКИ ПРИ «ДАЧЕ»
РУЛЯ ВЫСОТЫ

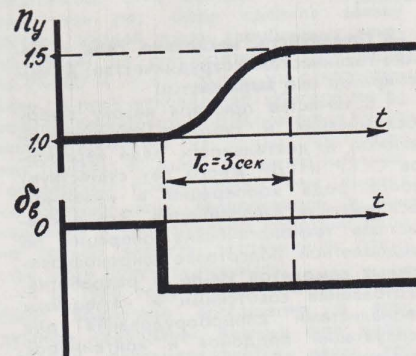


РИС. 7

Рассмотрим этот пример подробнее. При выполнении горизонтального полета ($V_y = 0$) в случае возникновения отрицательной перегрузки $\Delta n_y = -0,2$ в течение трех секунд появляется вертикальная скорость снижения, которая нарастает от нуля до 6 м/с ($V_y \approx -6 \text{ м/с}$). Затем при изменении перегрузки в положительную сторону $\Delta n_y = +0,2$ в течение последующих трех секунд вертикальная скорость по величине возвращается к исходному значению $V_y = 0$, соответствующему горизонтальному полету. В результате в течение всего маневра за шесть секунд высота полета уменьшается на величину $\Delta H = 18$ метров. Если такое изменение перегрузки происходит в снижении с исходной вертикальной скоростью 4 м/с ($V_y = -4 \text{ м/с}$), то общая потеря высоты в течение шести секунд составляет $\Delta H = 4 \times 6 + 18 = 42$ метра, что примерно вдвое больше ожидаемой. Такая ситуация вполне может оказаться неожиданной для экипажа и опасной для конечного этапа захода на посадку.

Рассмотрим другой пример (рис. 9). При исходном снижении с $V_y = -4 \text{ м/с}$ на $H = 30$ метров выполняется двухступенчатая перекладка штурвала. Вначале он отдается на пикирование с созданием приращения перегрузки $\Delta n_y = -0,2$. Затем за 1,5 секунды до касания ВПП, как это было в приведенных примерах грубых посадок, руль высоты отклоняется на кабрирование в положение, обеспечивающее создание приращения перегрузки $\Delta n_y = 0,35$ ($n_y = 1,35$). Перегрузка 1,35 выбрана в качестве примера, поскольку является расчетной по нормам летной годности для самолетов гражданской авиации при заходе на посадку. Фактические раскладываемые величины маневренных перегрузок (до срабатывания сигнализации АУАСП) при полете на рекомендованных РЛЭ скоростях представлены в предлагаемой ниже таблице.

При знакопеременных ступенчатых перекачках руля высоты получим более сложный переходный процесс движения самолета (рис. 9) по сравнению с предыдущим примером (рис. 8).

Для определения изменения вертикальной скорости и высоты, как и в предыдущем примере, выполним расчет по приведенным ранее уравнениям движения самолета. Эти изменения и представлены на рис. 9. Вертикальная перегрузка в случае 1 начинает превышать $n_y = 1$ практически только в момент касания ВПП. Это означает, что несмотря на отклонение руля высоты на кабрирование самолет по-прежнему увеличивает (правда, с меньшим темпом) свою вертикальную скорость снижения. В момент касания полосы она достигает около $8,4 \text{ м/с}$. Обратим внимание на то, что потеря высоты относительно расчетной траектории с исходным $V_y = -4 \text{ м/с}$ к моменту столкновения с землей составляет всего $9,5$ метра. В то же время развивается недопустимая вертикальная скорость снижения.

При выполнении сбалансированного полета (случай 2 на рис. 9) с созданием перегрузки $n_y = 1,35$ в отличие от несбалансированного 1, воздушное судно переходит в горизонтальный полет ($V_y = 0$), имея запас высоты около восьми метров. Этот пример характеризует влияние несбалансированности по перегрузке в завершающей фазе посадки самолета на развитие опасной ситуации. Попытка исправления траектории полета на малой высоте с увеличением вертикальной скорости снижения, приводящая к разбалансировке самолета по перегрузке, наиболее опасна, ибо неизбежно ведет к грубой посадке. Причем даже высокое мастерство пилота не способно предотвратить в данном случае неблагоприятный исход, поскольку он предопределен динамикой движения воздушного судна.

Напомним, рассмотренные примеры характерны не только для тяжелых транспортных самолетов. Так, в 1986 году при выполнении испытательного полета совершил грубую посадку с разрушением конструкции самолет Ан-28, что полностью подтверждает отмеченные особенности динамики движения воздушного судна. Пытаясь выполнить посад-

ку у намеченной точки, на высоте около 35 метров пилот отдачи штурвала увеличил вертикальную скорость и на высоте $H = 15$ метров, когда она достигла $7,5 \text{ м/с}$, попытался полным взятием штурвала «на себя» уменьшить ее до приемлемой величины. В момент касания ВПП самолет практически вышел на сваливание, то есть у него были полностью использованы все маневренные возможности, однако приземление произошло с $V_y = -6 \text{ м/с}$.

Незнание экипажем особенностей динамики движения воздушного судна при исправлении траектории полета на малых высотах посредством дачи штурвала на пикирование является основной причиной ошибочного восприятия естественного поведения самолета, оцениваемого как: «нас резко бросило вниз...», «...самолет завис...», «не слушается рулей...» и так далее.

При рассмотрении данных примеров были использованы только две динамические характеристики воздушного судна: время срабатывания (T_c) и располагаемая перегрузка ($\Delta n_{y \text{ доп}}$) при выходе на допустимый угол атаки. Заметим, что самолеты первого и второго классов имеют близкие характеристики по времени выхода на допустимые перегрузки после «дачи» руля высоты. В подтверждение приведем следующую таблицу:

Тип самолета	T_c	$n_{y \text{ доп}}$
Ил-86	3,2	1,44
Ту-154	3,0	1,35
Як-42	3,1	1,5
Ту-134	3,0	1,35

Приведенные в таблице данные показывают, что нет существенных различий в характере изменения параметров движения воздушного судна при выполнении маневров «подныривание» и «выравнивание» на самолетах разных типов.

Отсюда следует: при выполнении маневров со знакопеременной перекачкой руля высоты экипажам надо обращать особое внимание не только на величину вертикальной скорости, но и на тенденцию ее изменения в момент начала выравнивания.

На рис. 10 отмечен характерный пример вписывания в глиссаду снизу, который выполняется перекачкой руля высоты, аналогичной закону управления в предыдущем случае, показанном на рис. 9. Отличие от рис. 9 состоит в том, что выравнивание начинается при одной и той же вертикальной скорости $V_y = -4 \text{ м/с}$ как при сбалансированном полете по глиссаде 1, так и при маневре вписывания в глиссаду 2.

Несмотря на одинаковую исходную вертикальную скорость динамика переходных процессов 1 и 2 при выравнивании самолета различна: $V_y = 0$ в сл. 1 и $V_y = -2 \text{ м/с}$ в сл. 2. В первом случае самолет через три секунды после взятия штурвала «на себя» выходит на режим $V_y = 0$ с просадкой $\Delta H \approx -8$ метров. При этом до начала выравнивания он движется по прямолинейной траектории с постоянной вертикальной скоростью и постоянным тангажом без вращения с перегрузкой $n_y = 1$.

Во втором случае на первом этапе в процессе вписывания в глиссаду самолет движется по выпуклой траектории с переменной вертикальной скоростью, которая за три секунды меняется от $V_y = -1 \text{ м/с}$ до $V_y = -4 \text{ м/с}$.

В момент сопряжения траектории с глиссодой изменение вертикальной скорости по времени достигает величины: $V_y = -2 \text{ м/с}$, а сама эта скорость возрастает до значения $V_y = -4 \text{ м/с}$. Затем, несмотря на взятие штурвала «на себя», она продолжает расти и лишь после заброса до $V_y = -5 \text{ м/с}$ через полторы секунды начинает уменьшаться по величине.

Заброс по вертикальной скорости происходит вследствие вращения самолета «на пикирование» (с уменьшением угла тангажа),

вызванного отклонением штурвала «от себя» на первом этапе ($\omega < 0$). При взятии штурвала «на себя» для придания воздушному судну обратного вращения с положительным знаком ($\omega > 0$ — на кабрирование), требуется некоторое время для преодоления инерции самолета (две-три секунды), которое и вызывает запаздывание изменения вертикальной скорости при выводе его из снижения. В результате просадка в случае 2 возрастает по сравнению со случаем 1 на 8—10 метров. Экипажу нелишне напомнить, что чем больше величина и время импульса первой ступени (штурвал «от себя»), тем больше дополнительная просадка. На тяжелых самолетах (Ил-86, Ту-154) она может достигать $H = 25$ метров.

На рис. 10 показано, чем кончается попытка вписывания в глиссаду перед порогом ВПП ($H = 10-12$ метров), когда нарушается сбалансированный полет. При сбалансированном заходе 1 можно выполнить уход на второй круг с высоты 10—8 метров на любом типе самолета. При маневре вписывания 2 на любом типе неизбежна грубая посадка с $V_{yк} = -4 \text{ м/с} - 5 \text{ м/с}$, так как уход на второй круг в этом случае возможен лишь с высоты 18—20 метров.

На крутых глиссадах с $V_{усп} > 4 \text{ м/с}$ вертикальные маневры самолета должны быть закончены на высоте ≥ 60 метров, т. к. просадка может составлять $H_{\text{прос}} = 30 \div 40$ метров. А если учесть время адаптации пилота на принятие решения, то во всех случаях все вертикальные маневры относительно глиссады снижения должны быть завершены до момента пролета БПРМ.

Отсюда следует: от БПРМ до начала выравнивания полет желательно выполнять по прямолинейной траектории с выдерживанием фиксированного угла тангажа при постоянном режиме работы двигателей, поскольку потребная высота начала выравнивания связана с исходной вертикальной скоростью и может возрасти в два раза вследствие вертикального ускорения при искривлении траектории на пикирование.

Не менее опасной ошибкой при пилотировании во время захода воздушного судна на посадку являются также частые перекачки штурвала «от себя — на себя» после перехода на визуальный полет. Чаще всего эта ошибка проявляется после выполнения «подныривания» под глиссаду в визуальном полете. До перехода на визуальное пилотирование управление должно осуществляться плавными дозированными движениями штурвала, что свидетельствует о сбалансированности движения самолета на глиссаде. Однако при «подныривании», выполнив отдачу штурвала «от себя», на второй фазе маневра после его взятия «на себя» для уменьшения вертикальной скорости пилот стремится за кратчайшее время установить направление снижения в желаемую точку касания на ВПП. Такой метод пилотирования часто приводит к резким энергичным движениям штурвала. Заметим, подобная манера управления самолетом как раз и проявилась при заходе на посадку самолета Ту-154 в аэропорту Краснодарск (см. рис. 3).

Известно, что замкнутый контур «самолет-пилот» при приближении к ВПП в режиме так называемого «жесткого управления», когда экипаж стремится немедленно устранить малейшее рассогласование по направлению на выбранный ориентир на ВПП, является неустойчивым. Обычно проявление неустойчивости выступает возрастание амплитуды колебаний по тангажу, вертикальной скорости и увеличение расхода руля высоты при приближении к взлетно-посадочной полосе. Непосредственная опасность такого управления самолетом нами отмечена ранее. Кроме моментов, связанных с динамикой движения воздушного судна, имеются и другие косвенные причины, по которым такой стиль пилотирования представляется нежелательным.

Думается, нелишне обратить внимание и на такой факт. При напряженной работе штурвалом пилот, как правило, теряет контроль над рядом параметров полета. Например, при заходе на посадку в аэропорту Краснодарск летчик, выполнявший активное пилотирование, при подходе к ВПП, несмотря на интенсивные

действия баранкой штурвала (почти на половину хода элеронов), допустил отклонение самолета от оси ВПП, а размашистой работой штурвалом даже с отклонением руля высоты в пределах 15 градусов он не смог стабилизировать воздушное судно на глиссаде. Ясно, что подобная манера пилотирования в огромной мере осложняет переключение внимания пилота даже кратковременно на выполнение других операций.

Крайне нежелательной является также несбалансированность самолета по усилиям. Особенно опасна она при создании на штурвале тянущих усилий (самолет «висит» на штурвале). В этом случае бесконтрольное ослабление усилий вызывает «самопроизвольное» перемещение колонки штурвала вперед и переход воздушного судна в пикирование.

В ряде случаев грубых приземлений имела место интенсивная работа РУД или даже их установка на режим малого газа в районе ближнего привода. Как показали расчеты, эти действия хоть и не являлись непосредственной причиной грубых посадок, однако это был фактор, способствующий их появлению. Так, уменьшение режима работы двигателей сопровождается, с одной стороны,

ПЕРЕХОДНОЕ ДВИЖЕНИЕ САМОЛЕТА ПРИ СОЗДАНИИ ПЕРЕМЕННОЙ ПЕРЕГРУЗКИ

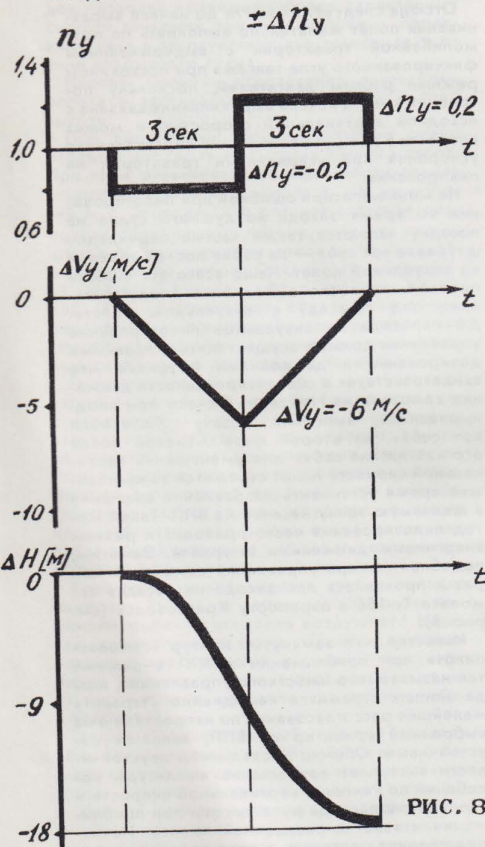


РИС. 8

уменьшением скорости полета, что требует выполнять перебалансировку самолета на предпосадочной прямой. С другой, изменение тяги двигателей непосредственно сказывается на продольной балансировке самолета. Например, изменение режима работы двигателей на самолете Ту-154Б от взлетного до малого газа на скорости захода на посадку дает дополнительный пикирующий момент, эквивалентный четырем градусам отклонения руля высоты. При уменьшении режима работы двигателей от требуемого для полета по глиссаде, до малого газа — возникающий пикирующий

момент эквивалентен двум градусам отклонения руля высоты, что требует дополнительных действий штурвалом для поддержания прямолинейной траектории. На самолете Ил-86 перебалансировка от изменения режима

СБАЛАНСИРОВАННЫЙ ПОЛЕТ И "ПОДНЫРИВАНИЕ"

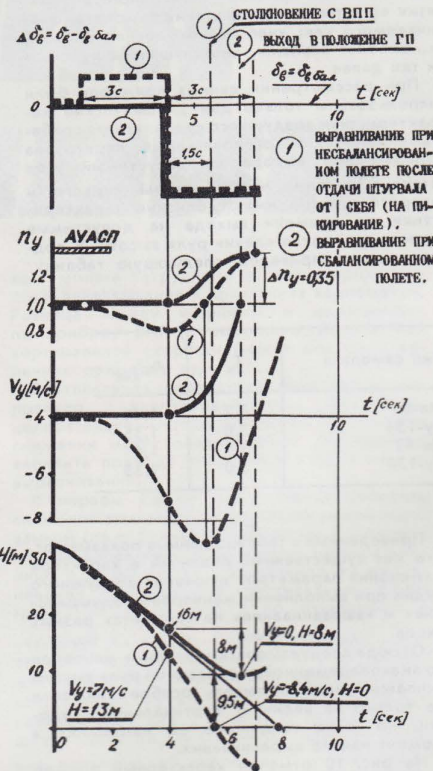


РИС. 9

работы двигателей ощущается еще сильнее и требует больших расходов руля высоты.

При заходе на посадку в аэропорту Норильск самолета Ту-154М установка экипажем двигателей на малый газ в районе БПРМ привела к уменьшению скорости к моменту касания на 40 км/ч всего за 11 секунд. Такое энергичное падение скорости от ее расчетной величины опасно. Однако в рассматриваемом примере была повышенная исходная скорость — 295 км/ч, поэтому ее уменьшение на 40 км/ч не привело к существенному ухудшению управляемости самолета. Но это потребовало непрерывной перебалансировки, что затруднило поддержание экипажем установившегося снижения.

Кроме перечисленных недостатков, к которым приводят резкие изменения режима работы двигателей при заходе на посадку, необходимо отметить и такой факт. Перекладка РУДов значительно затрудняет обнаружение попадания воздушного судна в свиг ветра, поскольку при этом невозможно выделить его влияние на изменение приборной скорости полета.

Таким образом сохранение подобранного режима работы двигателей является еще одним необходимым условием осуществления сбалансированного полета по продолженной глиссаде, а значит и предупреждения грубых посадок.

Какой вывод можно сделать? Приведенные примеры и выполненный на их основе анализ динамики полета позволяют сформулировать основные принципы управления самолетом на завершающей фазе захода на посадку, которые реализованы в рекомендациях Руковод-

ства по летной эксплуатации. Строгое их выполнение летным составом позволит во многом уменьшить опасность грубого приземления.

На конечном участке захода на посадку на высоте менее 100 метров увеличение вертикальной скорости становится особенно опасным вследствие скоротечности процесса ее развития и позднего распознавания экипажем в условиях дефицита времени.

В этом случае возможно приземление самолета с вертикальной перегрузкой, превышающей допустимую. Поэтому к высоте пролета БПРМ самолет должен выполнять установившийся полет, то есть при постоянной вертикальной скорости снижения, соответствующей расчетной, не выходящей за ограничения, установленные Руководством. Управление штурвалом и баранкой должно использоваться только для стабилизации воздушного судна на установившейся траектории полета. При этом экипажу не надо стремиться точно поддерживать направление на ориентир (точку приземления). Лучше осуществлять «прицеливание» не в точку на ВПП, а выделить для этого некоторую зону.

В целях предупреждения опасного увеличения вертикальной скорости снижения на конечном участке захода на посадку, когда значительная часть внимания командира воздушного судна направлена на оценку положения самолета относительно ВПП, при запаздывании показаний фактической V_y по вариометру, необходимо к высоте принятия решения иметь устойчивые расчетные параметры движения самолета в сбалансированном состоянии. В режиме стабилизации на продолженной глиссаде усилия с органов управления должны быть сняты триммерами, а корректирующие движения являться дозированными и кратковременными.

СБАЛАНСИРОВАННЫЙ ПОЛЕТ И ВПИСЫВАНИЕ В ГЛИССАДУ СНИЗУ

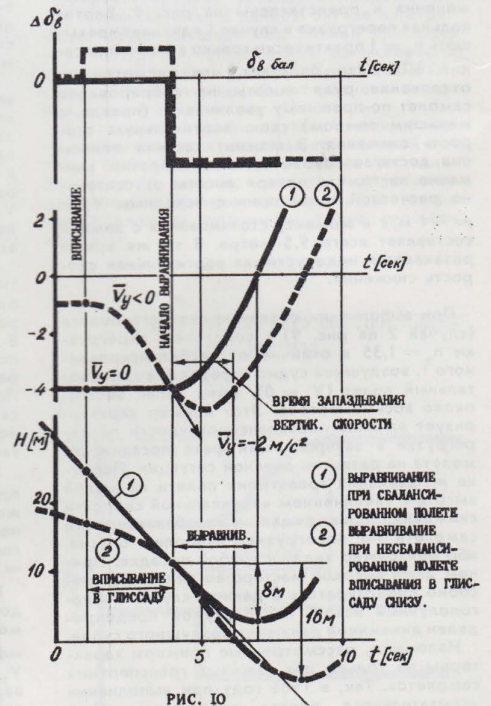


РИС. 10

Качественная оценка величины вертикальной скорости снижения пилотом происходит после установления надежного визуального контакта с ориентирами или огнями ВПП (приближения) с высоты 40—30 метров. Следует

ШАГ ЗА ШАГОМ К ХОЗРАСЧЕТУ

Начало на стр. 18.

иметь в виду, что на достоверность визуальной оценки величины вертикальной скорости снижения влияет контрастность ориентиров (огней), отражающая способность поверхности ВПП в ночных условиях при использовании самолетных фар, рельеф местности и уклон.

Важно помнить, что при сбалансированном положении штурвала и подобранном режиме работы двигателей самолет в силу своей устойчивости способен сохранять установившееся прямолинейное движение по заданной траектории без вмешательства экипажа в управление. При этом случайные внешние возмущения (циклическая болтанка, кратковременные порывы) приводят к длинно-периодическим плавным изменениям траектории, которые пилот успевает своевременно заметить и скорректировать.

Активное же управление штурвалом индуцирует короткопериодическое движение, что делает возможной раскату по тангажу, затрудняющую выдерживание заданной траектории. Если к моменту пролета БПРМ (но не ниже 60 метров) положение самолета требует исправления траектории в вертикальной плоскости, заход на посадку необходимо прекратить и выполнить уход на второй круг.

Аналогичные требования по строгому контролю методики захода на посадку предъявляются и рядом зарубежных авиакомпаний. Исследованиями, проводимыми фирмой «Боинг» по анализу безопасности полетов мирового коммерческого реактивного самолета парка, подчеркивается необходимость строгого выполнения следующих основных требований к выдерживанию режимов захода на посадку:

● самолет следует сбалансировать в посадочной конфигурации до высоты 300 метров. При наличии сильного бокового ветра, низкой облачности или плохой видимости его следует сбалансировать по меньшей мере до дальнего привода;

● если самолет не был сбалансирован до высоты 150 метров, экипаж обязан уйти на второй круг.

Таким образом, можно сформулировать основные принципы пилотирования по глассаде, рекомендованные экипажам воздушных судов.

Первый. До пролета ДПРМ сбалансировать воздушное судно на глассаде триммерами и режимом работы двигателей таким образом, чтобы отсутствовала нагрузка на органах управления, а скорость полета и вертикальная скорость снижения соответствовали расчетным.

До пролета ближнего привода (но не ниже 60 метров) завершить все маневры в вертикальной плоскости по корректировке траектории.

Оценить возможность продолжения захода на посадку в установившемся сбалансированном режиме.

Второй. При принятии решения на посадку снижение с ВПР выполнять по продолженной глассаде, сохраняя рекомендованную РЛЭ скорость и установившийся (подобранный) режим работы двигателей вплоть до высоты выравнивания.

Допустимые на высоте принятия решения отклонения самолета от глассады ни в коем случае не исправлять, а выполнять полет вдоль прямолинейной продолженной глассады, используя управление штурвалом только для стабилизации траектории. При этом не допускать резких отдал штурвала «от себя» и уменьшения выбранного режима работы двигателей вплоть до высоты начала выравнивания.

Г. ЕГОРОВ,
начальник сектора ГосНИИ ГА,
кандидат технических наук;
В. ПОЛТАВЕЦ,
заместитель начальника отделения
ЛИИ Минавиапрома;
В. ПОПОВ,
ведущий летчик-испытатель ГосНИИ ГА,
заслуженный летчик-испытатель СССР;
Л. ФИЦНЕР,
начальник отдела Госавианадзора СССР,
кандидат технических наук

распределять свой хозяйственный доход. Так, фонды развития производства, науки и техники, фонд социального развития, фонд риска (финансовый резерв), единый фонд оплаты труда предприятия формирует по своему усмотрению. Важно лишь обеспечить опережение темпов роста производительности труда по сравнению с темпами роста средней заработной платы. Во существу это единый норматив «внутреннего пользования», который служит надежным условием сбалансированности между денежными доходами населения и объемом розничного товарооборота.

Большие возможности увеличения производительности труда заключены в таких формах организации и стимулирования труда, как **семейный подряд**. Основными его чертами являются мелкогрупповой (как правило, силами одной семьи) характер организации труда и выполнение работ по договору с общественным хозяйством. В настоящее время эта форма получила распространение в растениеводстве, животноводстве, а также в ряде сопряженных с сельским хозяйством отраслей. Дала она первые ростки и в подсобных хозяйствах, которые нашли широкое применение во многих предприятиях, учреждениях и учебных заведениях отрасли.

На семейный подряд переведены работники нескольких подсобных хозяйств по производству продукции животноводства в Уральском управлении. Здесь занимаются выращиванием молодняка крупного рогатого скота. Часть молодняка отдается в аренду семьям с обязательством обеспечения привеса каждой головы рогатого скота не менее 250 килограммов (с оплатой 18 руб. 35 коп. за каждый центнер продукции и премированием двадцати процентов за сверхплановый привес). К примеру, успешно применяется семейный подряд в некоторых базах ЭРТОС Узбекского управления при обслуживании радиолокаторов.

Изучение опыта применения семейного подряда показывает, что он не противоречит принципам социалистической организации труда. Семейный и арендный подряд является важным средством эффективного сочетания личных, коллективных и общегосударственных интересов и в этом своем качестве позволяет более полно раскрыть потенциал социализма. Семейный подряд имеет много общих черт с подрядными и мелкогрупповыми формами организации труда вообще. Что касается их производственной основы, то она абсолютно одинакова. Но у семейного подряда есть и специфика, которая определяет, с одной стороны, преимущества, а с другой — трудности его развития. Эта специфика в том, что семейный подряд позволяет непосредственно включить первичную ячейку общества в систему производства и производственных отношений и таким образом использовать семейный потенциал, семейные возможности для развития общественного производства. При этом

происходит упрощение многих сторон общественных отношений, ликвидируется целый ряд промежуточных, часто бюрократических звеньев между производством и самим человеком. Между ними устанавливается прямая, непосредственная связь, что и создает стимулы в развитии производства.

Опыт использования семейного подряда в отрасли пока еще не велик. Но несмотря на трудности эта форма организации труда все больше и больше завоевывает признание и пробивает себе дорогу. Кроме подсобных хозяйств, семейный подряд можно применять в камерах хранения, на мойке воздушных судов, чистке мягкого инвентаря, при комнатах матери и ребенка и других видах трудовой деятельности.

Анализ показывает, что наибольший эффект от внедрения подрядных методов хозяйствования может быть достигнут там, где вопросы организации труда, производства, управления, активности человеческого фактора решаются в комплексе и тесной взаимосвязи. Формальный же, без тщательной предварительной подготовки, подход к созданию подрядных коллективов может лишь скомпрометировать столь важное дело.

С целью распространения коллективного и арендного подряда министерством подготовлены и направлены на места временные рекомендации по применению коллективного и арендного подряда на предприятиях, заводах и в строительных организациях гражданской авиации. Сознвая важность и эффективность внедрения коллективного подряда, ряд предприятий отрасли уже заключил договоры с Центром НОТ ГосНИИ ГА, Зональными Центрами НОТ на внедрение коллективного подряда в службах. Тесная связь науки с практикой в решении этого вопроса позволит вскрыть внутрипроизводственные резервы и обеспечить скорейший переход предприятий на полный хозрасчет и самофинансирование.

С. ПЫШКИНА,
начальник сектора ЦНОТ и УП ГосНИИ ГА,
кандидат экономических наук

ОТ РЕДАКЦИИ.

Как видим, новые формы организации и оплаты труда требуют кропотливой, настойчивой, экономически грамотной работы. Не случайно в редакционной почте все чаще появляются письма, в которых читатели спрашивают: «Всегда ли переход на коллективный подряд обеспечивает рост количественных и качественных показателей работы предприятия? Есть ли необходимость развивать бригадный хозрасчет в условиях коллективного подряда? Возможно ли взаимодействие бригадного и коллективного подряда?»

На эти и другие вопросы ответят в ближайших номерах журнала специалисты и ученые-экономисты отрасли.

37

**Прошли те времена,
когда цель оправдывала
любые средства,
включая
нарушения закона...**

В редакцию пришло письмо от работницы службы движения Таджикского управления Л. Сапожковой, в котором она жаловалась на несправедливое, по ее мнению, увольнение с работы. Подобных писем приходит немало, и не по каждому из них журналисты могут вылететь в командировку. Вот и на этот раз редакция направила письмо Л. Сапожковой начальнику Таджикского управления с просьбой разобраться в случившемся.

Ответ из Душанбе не заставил себя долго ждать. Формально к нему вроде

формальный подход к проведению служебных расследований со стороны некоторых ретивых администраторов, неумелое применение законодательства без учета тяжести проступка и личности нарушителя наносит моральный ущерб не только провинившемуся, но и всем, кто к данному случаю причастен. В истории с Л. Сапожковой именно так и было. Уверовав, что ей все равно не добиться справедливости (проступок-то налицо), руководители службы движения уподобились слону в посудной лавке. А подойди они к проступку более взвешенно, а точнее — не предвзято, конфликт приобрел бы совсем иную окраску. Оказалась не на должной высоте и юридическая служба управления. Не случайно комиссия министерства отметила, что «поспешная и некачественная подготовка исполнителями приказов о наказании авиаработников не позволила в ряде случаев начальнику управления делать правильные выводы

Ошибки в разрешении трудовых конфликтов, субъективные выводы по конкретному дисциплинарному проступку, неправильное применение тех или иных норм трудового законодательства руководителя ряда управлений и предприятий нередко объясняют слишком легко и просто: несовершенством законодательства, некомпетентностью того или иного начальника, поспешностью выводов по конкретному нарушению или проступку. Словом, не знали того, не предусмотрели этого. А не лучше ли вспомнить в таких случаях народную мудрость: «Не зная броду, не суйся в воду»?

Министром гражданской авиации издан специальный приказ «О мерах по устранению нарушений трудового законодательства». Надо полагать, он поможет остудить горячие головы. Но мне думается, в утверждении принципов социальной справедливости решающую роль призваны играть сами трудовые коллективы. Сегодня на календаре — совсем иное время, время демократизации и гласности. Законом о госпредприятии трудовым коллективам предоставлены обширнейшие права. Умело пользуясь ими, можно поставить непреодолимый заслон любому административному нажиму. Однако и здесь приходится с горечью констатировать, что советы трудовых коллективов зачастую потакают зарвавшимся администраторам.

Чем, например, объяснить незаконное увольнение работницы Воронежского авиапредприятия А. Котиной, которую также пришлось восстанавливать по указанию министерства? А тем, что все было отдано на откуп администрации, которая не удосужилась принять во внимание ни длительный стаж работы А. Котиной в гражданской авиации, ни ее предпенсионный возраст. А проявив трудовой коллектив заботу о человеке, возьми на себя смелость постоять за правое дело, не пришлось бы администрации шархаться из стороны в сторону.

Да, не перевелись у нас еще любители подвести под увольнение «неудобного» работника, перевести строптивого «из лекаря в пекаря». И тем не менее заступиться сегодня за обиженного, отстаивать правду становится все легче и легче. Прошли, к счастью, времена, когда цель оправдывала любые средства, включая нарушения закона. Процесс демократизации, рост правосознания советских людей создают совсем иной климат в коллективах. Немало примеров, когда сами авиаторы дружно выступают против незаконных действий руководителей — поборников командно-административных методов работы, смело ставят вопросы об их соответствии занимаемым должностям. Отрадно и то, что руководство нашего министерства не на словах, а на деле решительно поддерживает законные требования авиаработников, дает принципиальную оценку зарвавшимся чиновникам и бюрократам. Хочется верить, что ни один параграф закона никогда больше не будет у нас нарушен.

Б. СЕМЕНОВ

38

НЕ ЗНАЯ БРОДУ...

бы не придерешься. «...Учитывая халатное отношение Сапожковой Л. Б. к работе, отрицательное влияние на микроклимат в коллективе, постоянное недовольство режимом работы, а главное — нежелание коллектива работать с ней, удовлетворить просьбу Сапожковой Л. Б. о восстановлении на работе считаем невозможным и противоречащим воле коллектива службы движения».

Казалось бы, вопрос исчерпан. Все сделано по закону, в увольнении виновата сама Л. Сапожкова. Однако вмешательство Министерства гражданской авиации показало, что это далеко не так. При проведении служебного расследования администрация Таджикского управления оценила только отдельные обстоятельства нарушения, допущенного Л. Сапожковой, в связи с чем сделала неправильные выводы о ее вине. По указанию министерства приказ об увольнении был отменен.

Итак, справедливость восторжествовала. На этом можно было бы поставить точку, если бы случай с Л. Сапожковой не наводил на размышления о том, что

и оценки для принятия решений, порожидала жалобы в вышестоящие инстанции».

К огромному сожалению, это замечание можно с полным основанием адресовать администрации и других управлений гражданской авиации. Так, руководством Ленинградского управления длительное время необоснованно не восстанавливался на работе бывший командир самолета Як-40 Вологодского авиапредприятия Л. Лешуков. В Казахском управлении упорно игнорировался даже протест прокуратуры по поводу неправильного освобождения от занимаемой должности командира самолета Ан-24 Целиноградского авиапредприятия А. Боброва. А вспомним нашу шумевшую историю с пилотом С. Лыковым из Шереметьева. Более двух лет длилось его «дело». Пилот не работал девять месяцев, дважды по его вопросу заседал народный суд. Наконец было принято решение восстановить С. Лыкова в должности второго пилота Ил-62 и взыскать с Центрального управления международных воздушных сообщений в пользу пострадавшего денежную компенсацию за вынужденный прогул.



Авиаторы давно стали желанными помощниками земледельцев. Их по праву считают соавторами урожаев. Но везде ли проявляют о них должную заботу! К сожалению, далеко не во всех хозяйствах. Вот, к примеру, какую картину застал общественный корреспондент журнала В. Ламзутов в совхозе «Баяут-1» Баяутского района Сырдарьинской области, что в Узбекистане. Сельскохозяйственный аэродром, с которого выполняются авиационно-химические работы, мог только присниться в кошмарном сне. Продуваемый всеми ветрами, заливаемый дождями склад для химикатов. Месяцами не убираемая тара из-под удобрений. Тучи пыли над пересохшей под знойным солнцем взлетной площадкой. А «в комнату отдыха» экипажа вряд ли кто осмелится войти без опаски переломать ноги. А что думают по этому поводу руководители Узбекского управления гражданской авиации и сельхозорганов Сырдарьинской области!

ФОТООБВИНЕНИЕ

В
Х
И
Н
О
И
Л
Х
-
Х
И
О
Х
И
-
В
Х
Й
Т
-
Х
-
В
Т



НАЗОВЕМ ВСЕХ ПОИМЕННО

ПОГИБ В КАТАСТРОФЕ

40

29 октября 1930 года на должность начальника вновь созданного Всесоюзного объединения Гражданского воздушного флота (ВО ГВФ) был назначен член партии большевиков с 1917 года Абрам Зиновьевич Гольцман.

Трудной и напряженной была в то время обстановка в стране. Всюду процветал бюрократизм административно-командной системы, несмотря на то, что XVI партийная конференция приняла в апреле 1929 года специальную резолюцию по борьбе с ним.

Политика И. В. Сталина все больше строилась в расчете на беспрекословное подчинение его диктату и тем самым все дальше отходила от ленинских норм партийной жизни, уступая место насилию и репрессиям.

Заместителями А. З. Гольцмана стали Ян Янович Анвелът, член партии с 1907 года, и Николай Сергеевич Березин, опытный армейский политработник. Все трое сработались сравнительно быстро.

Объединенный Пленум ЦК и ЦКК ВКП(б), состоявшийся в декабре 1930 года, высоко оценил роль работников Гражданского воздушного флота в социалистическом строительстве.

Через месяц СНК СССР обязал государственные промышленные предприятия отпускать свою продукцию авиационному объединению по тем же ценам, что и Наркомвоенмору. Вслед за разрешением иметь свои заводы для выпуска самолетов, моторов и специального оборудования, было решено начать строительство завода «Авиасталь» для производства самолетов из нержавеющей стали и изготовления запасных частей к ним.

Осенью 1931 года по ходатайству А. З. Гольцмана создается Всесоюзный трест «Гражданавиастрой», на который возлагалось строительство объектов Всесоюзного объединения ГВФ, отнесенных к первой группе ударных строек. Впервые в гражданской авиации были введены технические условия по изысканию и проектированию аэродромов. Однако строительство их развивалось довольно медлен-

ными темпами. Сказывалось отсутствие средств механизации ручного труда.

Какие же основные задачи стояли перед Всесоюзным объединением ГВФ на первую пятилетку? Прежде всего авиационный транспорт стал одним из важнейших звеньев транспортной системы страны. Планом его развития предусматривалось три основных направления: первое — создание и использование воздушных линий, связывавших Москву с отдаленными районами страны; второе — организация воздушной связи столицы с крупнейшими промышленными и административными центрами Советского Союза; и, наконец, третье — расширение сети международных воздушных сообщений.

Исходя из этих задач и строилась работа I-й Всесоюзной конференции работников ГВФ, проведенной по инициативе А. З. Гольцмана в Москве с 15 по 20 февраля 1931 года. В центре внимания участников конференции стояли вопросы всемерного развития социалистического соревнования, повышения регулярности полетов, успешного выполнения плановых заданий. С огромным вниманием делегаты выслушали выступление первого заместителя Председателя СНК СССР В. В. Куйбышева.

В мае 1931 года вышел первый номер журнала «Гражданская авиация». А. З. Гольцман приложил немало усилий для этого, являясь неизменным членом редколлегии до самой своей трагической гибели. На страницах журнала в те годы регулярно публиковались материалы о передовом опыте, о проблемах авиакolleктивов, разнообразная техническая информация. Примечателен факт: по инициативе А. З. Гольцмана одно из центральных мест в новом издании заняло освещение хода летного конкурса на лучшее управление воздушными судами, лучшую воздушную линию, лучший экипаж. Победителем конкурса стало тогда Восточно-Сибирское управление ГВФ. Вторая премия была присуждена авиаотряду имени «Правды»...

Об этом подразделении хотелось бы сказать особо. Авиаотряд имени «Правды» родился в связи с началом матрич-

ных перевозок «главной газеты страны». Это стало новым важным направлением работы гражданских авиаторов.

В связи с началом перевозок своих матриц газета «Правда» посвятила этому событию одно из выступлений, где прозвучал страстный призыв к советским людям, коммунистам Страны Советов «всемерно развивать строительство Гражданского воздушного флота большевистскими темпами». В статье рекомендовались самые разнообразные формы помощи авиаторам: ударное выполнение заказами поставщиками заказов на самолеты, моторы, шефство над аэродромами и так далее. Призыв был услышан, и вскоре появилось открытое письмо рабочих Московского электрозавода, в котором они обратились к рабочим всех предприятий, изготовляющих сырье и материалы для авиационной промышленности и Гражданского воздушного флота, а также к трудящимся самолетостроительных заводов досрочно выполнить взятые на себя обязательства.

К слову сказать, приходится лишь сожалеть о том, что такая замечательная традиция, как шефство рабочих коллективов над местными авиапредприятиями, оказалась забытой, особенно в годы застоя, когда работа Аэрофлота оказалась «за семью замками» ведомственной секретности.

Знакомясь с кругом проблем, которые пришлось решать А. З. Гольцману и его помощникам в первый год работы ВО ГВФ, приходится удивляться их работоспособности. Вместе с тем трудно умолчать и о том, что в утверждение культа личности И. В. Сталина и руководство ВО ГВФ тоже внесло свой вклад. 28 февраля 1932 года на основании постановления II Всесоюзной конференции работников ГВФ А. З. Гольцман подписал приказ, согласно которому «вождь всех времен и народов» возводился в ранг почетного пилота ГВФ.

Этому событию, широко подхваченному прессой, предшествовало постановление СНК СССР о преобразовании Всесоюзного объединения в Главное управление ГВФ при Совнаркомом Союза ССР. Состав руководства управления практически не изменился, но структура гражданской авиации подлежала еще одной коренной реконструкции. Предлагалось организо-

вать в ее ведении самостоятельные, действующие на началах хозрасчета оперативные единицы — тресты: транспортной авиации, строительный, авиаремонтный и авиаснабжения, а также Инспекцию по наблюдению за технической эксплуатацией летательных средств всеми гражданскими ведомствами и организациями.

26 марта 1932 года А. З. Гольцман подписал приказ о том, что в связи с проведенной реорганизацией Главное управление ГВФ впредь будет именоваться — Аэрофлот. В апреле было сформировано объединение «Трансавиация», а в ноябре — трест сельскохозяйственной и лесной авиации «Сельхозавиация». Главным руководящим документом стал первый Воздушный кодекс Союза ССР, утвержденный Президиумом ЦИК СССР 27 апреля 1932 года.

Следует сказать еще об одном событии того времени, памятном для гражданских авиаторов. С 1 апреля вводились форменная одежда и знаки различия для работников ГВФ, а с 22 апреля — Положение о категорировании начальствующего состава. В итоге все работники Аэрофлота делились на двенадцать категорий по четырем группам: младшей, средней, старшей и высшей. Комплекс мероприятий, направленных на улучшение деятельности всех служб, повышение дисциплины, организованности и личной ответственности авиаработников за безопасность и регулярность полетов завершился введением в действие в июле 1932 года Дисциплинарного устава ГВФ и в декабре — Положения об аттестовании.

А. З. Гольцман часто выступал на страницах нашего журнала с актуальными публикациями. Его примеру следовали и дру-

гие руководители Аэрофлота — Н. С. Березин, Я. Я. Анвельт, А. Ф. Михельсон, А. В. Петров, А. В. Сергеев.

В феврале 1933 года страна отмечала 10-летие гражданской авиации. К тому времени сеть воздушных линий как союзного, так и местного значения составляла почти 32 тысячи километров. За 1932 год было перевезено 28 тысяч пассажиров, сфотографировано 108,8 тысячи квадратных километров территории СССР, обработано авиационно-химическим методом 440 тысяч гектаров. К 1933 году гражданская авиация имела 15 учебных заведений, в том числе четыре вуза, шесть техникумов, три объединенные школы пилотов и техников, Центральный заочный комбинат и Воздухоплавательную школу. Дальнейшее развитие получило шефство рабочих коллективов над гражданской авиацией. Появились первые самолеты для массовой агитационной работы. А. З. Гольцману было поручено руководить формированием Особой сводной авиационно-воздухоплавательной эскадрильи имени Максима Горького. Здесь судьба свела его с правдистом и главным редактором журнала «Огонек» Михаилом Кольцовым.

Новое подразделение обслуживало важнейшие политические кампании, проводимые партией и правительством. Популяризация растущей воздушной мощи страны, подписка на займы, агитация за создание местных авиалиний, проведение массовой культурно-просветительной работы, поощрительные полеты на агитсамолетах передовых работников промышленности, транспорта и сельского хозяйства — вот далеко не полный перечень проделанной коллективом эскадрильи работы. Дело, начатое Кольцовым и Гольц-

маном, впоследствии имело прекрасное продолжение. Только за пять лет существования эскадрильи различными мероприятиями было охвачено свыше 10 миллионов человек.

28 апреля 1933 года Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР был учрежден ежегодный праздник — День Воздушного Флота СССР. Впервые он отмечался 18 августа 1933 года. В тот день Президиум ЦИК СССР наградил орденом Ленина начальника ГУ ГВФ А. З. Гольцмана, его заместителей Я. Я. Анвельта, и Н. С. Березина, а также начальника треста «Сельхозавиация» М. Б. Пошеманского и начальника технического управления И. Р. Грозу. Были отмечены государственными наградами и многие другие авиаторы.

Старый большевик и опытный организатор, А. З. Гольцман придавал огромное значение политической работе в гражданской авиации. Он был одним из инициаторов создания Политического управления ГВФ, а также политотделов управлений и отдельных авиаотрядов. Первым начальником созданного тогда Политуправления стал друг и соратник А. З. Гольцмана, тоже член партии с 1917 года, Николай Сергеевич Березин.

Однако не суждено было энтузиасту Аэрофлота А. З. Гольцману увидеть результаты своего плодотворного труда. 5 сентября 1933 года вместе с П. И. Барановым и другими видными авиационными руководителями страны он погиб в авиационной катастрофе.

А. ХОРОБРЫХ,
журналист

г. Москва.

МУЖЕСТВО

ПОЧЕТНЫЕ НАГРАДЫ

Благодаря умелым и грамотным действиям летного состава предотвращен ряд происшествий, связанных с отказом авиационной техники.

● На вертолете Ми-2 Ленинградского управления после взлета на высоте шестьсот метров произошел отказ левого двигателя из-за разрушения редуктора. Экипаж командира В. П. Колесника, проявив хладнокровие и летное мастерство, благополучно произвел посадку на заболоченную местность.

● При выполнении полета по маршруту Шереметьево—Ереван на самолете Ил-76 ЦУМВС ГА на высоте 8600 метров сработала сигнализация «стружка в масле» третьего двигателя. Вслед за выключением двигателя сработала сигнализация о пожаре на нем. Экипаж (командир В. Д. Игнатов), последовательно исполь-

зуя специальные системы, приступил к тушению пожара и совершил экстренную посадку в аэропорту Сухуми.

● На самолете Ту-134 Уральского управления на взлете загорелось табло «неисправность левой СУ». В экстремальной ситуации экипаж (командир А. И. Бачурин), произведя точный анализ обстановки, своевременно прекратил взлет. Летное происшествие было предотвращено.

● На самолете Ан-2 Белорусского управления при выполнении авиахимработ на взлете началась сильная вибрация двигателя с падением мощности по причине обрыва поршня. В условиях дефицита времени, при размокшем грунте экипаж (командир О. Н. Клепчи) подобрал с воздуха площадку и произвел вынужденную посадку.

● Экипаж Ту-154 Восточно-Сибирского управления (командир В. Ф. Куприянов) при попытке угона самолета за границу вооруженной группой преступников действовал правильно и сделал все возможное для предотвращения трагических последствий.

● На взлете самолета Ту-134А Коми управления сработала сигнализация о пожа-

ре силовой установки с автоматическим включением первой очереди пожаротушения. Экипаж (командир Г. П. Носков) выключил двигатель и благополучно произвел посадку в аэропорту вылета.

За летное мастерство, четкие и грамотные действия, проявленные в аварийных ситуациях, командир экипажа **Ф. В. Куприянов**, бортинженер **И. Д. Ступаков**, штурман **В. З. Кравченко**, бортпроводники **И. С. Васильева**, **А. Б. Дворницкий** и **В. А. Николаева** из Иркутска; командир Ил-76 **В. Д. Игнатов**, второй пилот **Г. А. Ковешников**, бортинженер **И. В. Никифоров**, бортрадист **В. В. Рукин**, штурман **В. П. Труфанов** из ЦУМВС; командиры самолетов Пермского и Минского авиапредприятий **А. И. Бачурин** и **О. А. Клепчи**, командир вертолета Мурманского авиапредприятия **В. П. Колесник**; командир экипажа **Г. П. Носков**, штурман **А. А. Стативко**, бортмеханик **Б. А. Фефилов** из Сыктывкара награждены знаком «Отличник Аэрофлота».

Бортоператоры ЦУМВС **Б. В. Максимов** и **В. В. Троицкий** награждены Почетной грамотой Аэрофлота.

«УРАВНЯТЬ В ПРАВАХ»

На письмо под таким заголовком, напечатанное в журнале (№ 2, 1989 г.), редакция получила ответ начальника ГосНИИ ГА В. А. Горячева. Он подтверждает, что в письме правильно отмечены недостатки в отношении испытательных полетов. Работа по улучшению этих полетов проводится.

Так, Министерством гражданской авиации издан приказ, в котором определен такой же порядок обеспечения испытательных полетов, как и рейсовых, то есть выполняемых при перевозках пассажиров и грузов. Контроль за ними возложен на Центральное производственно-диспетчерское управление.

Однако не на всех авиапредприятиях знают содержание этого приказа и руководствуются им. А ЦПДУ не всегда оперативно реагирует на отклонения от него, на справедливые требования летчиков-испытателей.

В перечень обмундирования для испытателя у нас в отрасли действительно не входят кожаный костюм и спецботинки. А летный состав Минавиапрома их получает.

Исходя из условий своего труда, экипажи испытателей, оформляющие документы на полет в аэродромно-диспетчерском пункте аэропорта, должны быть в своей специальной одежде. Временем на какие-либо переодевания они не располагают. Это обязаны иметь в виду инспектора на местах.

Установленный в Аэрофлоте налет для предоставления летчикам-испытателям дополнительного отпуска (36 дней) не полностью учитывает особенности их работы. В МАПе это дело решено более справедливо.

Согласован вопрос о возможности присвоения испытателям гражданской авиации почетных званий.

ОТ РЕДАКЦИИ. Как видно из публикуемой информации, некоторые проблемы летно-испытательного состава отрасли по-прежнему остаются открытыми. Мы рассчитываем, что по ним выскажут свое мнение руководители соответствующих управлений центрального аппарата нашего министерства.

«СТУЧИМСЯ, НЕ ДОСТУЧИМСЯ»

Рассмотрев письмо, напечатанное под этим названием во втором номере журнала, начальник Домодедовского производственного объединения Н. П. Новиков сообщил следующее.

Поднятая в письме тема более безопасного передвижения людей и техники по аэродрому рассмотрена на проходившей



в конце февраля конференции, которая обсуждала коллективный договор. Принято решение об упорядочении пешеходных маршрутов на перроне и нанесении соответствующей маркировки.

Издан приказ «О совершенствовании обеспечения экипажей воздушных судов бесплатным питанием и организации отдыха в профилактории аэропорта Домодедово». По этому приказу все рано вылетающие и поздно прилетающие экипажи безоговорочно размещаются в профилактории. Время раннего вылета определено с часа ночи до 9 часов 30 минут, позднего прилета — с 22 часов до шести утра с последующим обязательным десятичасовым отдыхом.

В ночной период между аэропортом Домодедово и авиагородком регулярно курсируют служебные автобусы.

ПРОДЛИТЬ ЖИЗНЬ МИ-10К

На опубликованную под таким заголовком статью В. Горбаченко и В. Крылова из Тюмени (журнал «Гражданская авиация» № 2, 1989 г.) редакция получила ответ из Главного управления авиационных работ и перевозок. Начальник ГУАРП Л. В. Ильчук сообщил, что авторы статьи правильно выражают озабоченность по поводу «продления жизни» вертолетам Ми-10К и более эффективного их использования на строительномонтажных работах. Применение вертолетов Ми-10К на строительстве ЛЭП в труднодоступных районах, монтаже высотных объектов, реконструкции действующих предприятий дает значительный экономический эффект народному хозяйству страны.

За последние годы все поступающие в МГА заявки на строительномонтажные работы в основном удовлетворяются. В соответствии с поручением Совета Министров СССР объем работ, номенклатура монтируемых конструкций и оборудования, сроки, условия и место производства работ ежегодно должны представляться строительными министерствами в МГА вместе с годовыми планами и уточняться при составлении квартальных планов. Однако централизованные заявки на выполнение указанных работ поступают в МГА несвоевременно и не от всех заинтересованных организаций, что создает трудности в их планировании и эффективном выполнении. Многие строительномон-

тажные работы действительно выполняются в «пожарном порядке».

В связи с переходом на новые условия хозяйствования Краснодарским филиалом ГосНИИ ГА разработаны рекомендации по установлению договорных тарифов на строительномонтажные работы. Рекомендациями предлагается договорные тарифы определять на основе экономически обоснованных затрат на нормативной основе. В Тюменском авиапредприятии также разработана система договорных тарифов на выполнение строительномонтажных работ, материального поощрения членов экипажей и инженерно-технического состава за успешное выполнение этих работ.

Авторы статьи правильно поднимают вопрос и о том, что вертолеты Ми-10К прошли много ремонтов, морально устарели, а на их замену пока ничего не выпускается. Такого же мнения придерживается и Министерство гражданской авиации, которое обращалось в Минавиапром СССР с просьбой рассмотреть возможность тиражирования вертолета Ми-10К и доработки вертолета Ми-26 для выполнения строительномонтажных работ. Однако получило отказ. Учитывая острую потребность замены вертолетов Ми-6 и Ми-10К, министерство в рамках отраслевого заказа на 1989 год заключило договор с КФ ГосНИИ ГА на формирование обликочных характеристик вертолета грузоподъемностью 10—12 тонн, в том числе по модификации вертолета-крана.

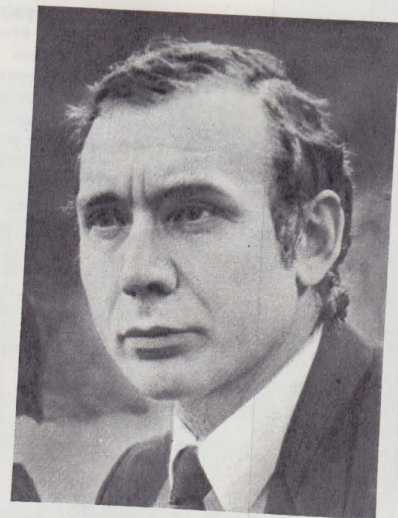
Выпуск новых агрегатов для Ми-10К промышленностью прекращен. Тем не менее ремонтные агрегаты (двигатели, редукторы) в Тюменском управлении имеются в достаточном количестве. Для выполнения строительномонтажных работ выделяется лучший из имеющихся вертолетов. Что касается увеличения ресурса вертолета Ми-10К, то ГосНИИ ГА совместно с предприятиями Минавиапрома постоянно ведет плановую работу. В настоящее время имеются предпосылки к увеличению ресурса планера до 12 000 летных часов, что, по мнению специалистов, не является пределом.

Закон о государственном предприятии и переход на полный хозяйственный расчет существенно расширяют права авиапредприятий и создают условия для улучшения организации строительномонтажных работ, установления тесных и деловых взаимоотношений с заказчиками. В связи с этим руководителям на местах, как нам кажется, следует не только ставить проблемные вопросы, но и проявлять инициативу для их решения.

НОВЫЙ ТРЕНЕР «СПАРТАКА»

«Из тренерских назначений нового футбольного сезона — появление на командном посту в «Спартаке» Олега Романцева не оставило равнодушным ни одного болельщика, привлекло внимание многих специалистов футбола. Хотелось бы на страницах «Гражданской авиации» поближе познакомиться с новым наставником спартаковцев.»

С уважением пилот **А. БЫКОВ,**
г. Томск».



Когда стало известно, что при тайном голосовании футболисты «Спартака» главным тренером команды единогласно избрали Олега Ивановича Романцева, мне вдруг вспомнился эпизод, свидетелем которого довелось стать десять лет назад. Вернувшись после годичного перерыва в высшую лигу спартаковцы с каждым туром все больше радовали своих поклонников яркой, результативной игрой. К осени в линии атаки у «Спартака» определился настоящий лидер — Георгий Ярцев. Когда стало ясно, что по количеству забитых мячей его никто не догонит, редакция журнала «Гражданская авиация» решила присудить ему специальный приз «Лучшему бомбардиру «Спартака» в 41-м чемпионате страны».

Спартаковцы играли свой последний в том сезоне матч в Москве с ташкентским «Пахтакором», и мы вместе с фотокорреспондентом В. Гребневым приехали на стадион в Черкизове, чтобы вручить Г. Ярцеву приз журнала. Перед игрой зашли в раздевалку, договорились с начальником команды Николаем Петровичем Старостиным о том, что приз вручим сразу после матча на зеленом поле стадиона. Но когда рассказали об этом Г. Ярцеву, тот заупрямился: «Почему мне? Вся команда старалась, помогала забивать. Да и сезон не кончился, два тура осталось. Вдруг кто-нибудь догонит меня по забитым мячам...»

Стоящий с ним рядом капитан спартаковцев Олег Романцев успокоил бомбардира: «Приз ты завоевал своей игрой. А чтобы не догнали, забей сегодня пару мячей — будет 19, а у преследователей — на четыре

меньше...» И, поправив на рукаве капитанскую повязку, громко скомандовал: Построились, выходим на поле...

Отлично сыграл в тот вечер Георгий Ярцев: два победных мяча забил. И капитан первым пожал ему руку, поблагодарил за настоящий футбол. Футбол, который болельщики «Спартака» всегда ждут, к которому давно привыкли.

Сейчас, наверное, не каждый болельщик «Спартака» вспомнит тот матч, когда в составе команды впервые выступил Олег Романцев, какие главные черты отличали его как игрока. Смею утверждать, что новичок из красноярского «Автомобилиста» с первых же дней не испытывал робости и действовал так, будто всегда играл в высшей лиге. «Играть против Романцева трудно. Это очень бдительный и спокойный защитник. Поймать его на какой-нибудь хитроумный финт не так-то просто. На поле он всегда предельно сосредоточен, всегда успевает подстраховать своих коллег по обороне». Это сказал об Олеге один из интереснейших нападающих последнего десятилетия Валерий Газзаев.

Игровое мастерство, преданность «Спартаку» и футболу, поистине джентльменское отношение к сопернику, стремление быть максимально полезным команде, умение находить ключик к игровым секретам самых остроумных форвардов — все это не могло быть незамеченным, и команда еще в 1978 году единодушно избрала его своим капитаном. «Внимание на Романцева я обратил сразу же. Держался он независимо, с достоинством человека, знающего себе цену. Но свое «я» проявлял только на поле. И еще на тренировках, где сил и нервов отдавал несколько не меньше, чем в игре. Я тогда сразу подумал: «Надежный парень. Этот и сам не пропадет, и другим не даст. К нему пойдут за помощью и советом... Если у команды есть такие лидеры, то она способна всегда добиться больше, чем от нее ждут». Так отзывался о своем товарище по команде — Олеге Романцеве прославленный ныне вратарь Ринат Дасаев.

Как капитан О. Романцев умело руководил командой на поле и вне его. Всегда защищал интересы игроков. Причем так, что это неизменно шло на пользу коллективу. А ведь эти качества — первое условие в тренерском деле, и они оченьгодились О. Романцеву, когда он пять лет назад возглавил клуб второй лиги — «Красную Пресню». Под его руководством команда выдвинулась в ведущие, выиграла Кубок РСФСР, стала участницей переходного турнира в первую лигу. Всего за один год,

несмотря на отсутствие классных игроков, сделал он самобытной и интересной командой «Спартак» из Орджоникидзе.

Думаю, то, что О. Романцев всю жизнь связан со спартаковским футболом (сначала в Красноярске, затем в Москве и Орджоникидзе), что честно несет почетную и трудную службу под красно-белым стягом, сыграло решающую роль при выборе его главным тренером московского «Спартака». «Я бы отнес Олега Романцева к ряду современных тренеров, тренеров-интеллигентов, — говорит о своем воспитанике Николай Петрович Старостин. — Образован, принципиален, со своим мнением, взглядами на жизнь, дело. Доподлинно знает футбол. Уверен, что в его лице «Спартак» приобрел руководителя, который сумеет сохранить демократические традиции нашего клуба, самобытный стиль его игры. Хочу надеяться, что свои отношения с футболистами Романцев будет строить на товариществе, внимании к интересам игроков, на корректности. Что дороже всего ему будет сам футбол, сама игра, посещаемая и любимая публикой».

Хорошо, пусть так, — заметит иной читатель. — Но что ждет «Спартак» в ближайшем будущем? Как будет строить свою игру дальше, сохранятся ли его спартаковский стиль и дух?

Приход нового главного тренера в команду — всегда шаг в неизвестность. Поэтому не будем призывать Олега Ивановича Романцева сразу же настраиваться на недосыгаемые вершины. Мне лично очень симпатичны его откровения по поводу планов и задач на сегодняшний и следующий сезоны.

«Главное для нас сейчас — поверить в себя, друг в друга, обрести игру, научиться дышать ею, — говорит О. Романцев. — И, как прежде, дорожить званием спартаковцев. Сделать все от нас зависящее, чтобы сохранять и развивать лучшие традиции «Спартака».

БОЛЕТЬ ВСЕЙ ДУШОЙ

Мой внук Иван считает сказкой,
Не верит, сочиняю, мол:
По радио Вадим Синявский
Открыл мне мир — большой футбол.

Что репродуктор довоенный
В дом всех мальчишек собирал,
Лишь комментатор вдохновенный
Вслух футболистов называл.

Трибуны жили и дышали,
И грому стадиона в такт

Из клубов, что тогда играли,
Душой поддерживал «Спартак».

Здесь Старостины основали
Ту философию, те чувства —
Чтоб технику не предавали
И делали футбол искусством.

Еще весь год послевоенный
Я в том радиоподполье жил.
Но пробил час — игрой отменной
«Спартак» навеки покорил.

Татушин, Сальников, Исеев...
Как тяготели вы к мячу.
Не просто публику забавить —
Зажечь в ее сердцах свечу.

Не изменять себе на поле,
Любую грубость презирать,
Жить в атакующем футболе,
А не в защите прозябать!

С тех пор, объездив всю планету,
Забив две тысячи трехсотый гол,
Спартаковцы, как Игорь Нетто,
Играют в искренний футбол.

Я об одном теперь мечтаю,
Чтоб это было вечно так,
Чтоб внук и все, кто пожелает,
Болели за тебя, «Спартак».

Б. ОРЛОВ

Мы сколько угодно можем рассуждать о бешеных ритмах нашего времени, то ли льстя себе этим, то ли в чем-то себя этим оправдывая, но ритмы времени определяются вовсе не скоростями возможного передвижения в пространстве или какими-то другими внешними скоростями, а величинной духовного напряжения. И сегодня человек не становится автоматически ни сложнее, ни умнее, если он не приобщил себя к нравственным исканиям нашего непростого времени. В самом деле, люди и в космос взлетели, и по Луне походили, и сердце научились заменять, но от этого разве стали яснее вопросы: в чем смысл жизни! В чем счастье! В чем состоит вера! Что есть правда и ложь!

Эти вопросы в повести «Равнина русская» и ставит писатель Станислав Грибанов. Повесть полемична, в ней резко, абсолютно полярно противостоят друг другу бескорыстие и наскотничество, служение Родине, людям и своекорыстие, чистая, светлая любовь и жадные поиски наслаждения во имя его самого, гражданственность и оголтелое мещанство. И замысел автора — показать нашего современника, осмыслить его идейные убеждения, его жизненные оптимизм и стойкость — выражается в повести духовной эволюцией главного героя — Мартына Карсавина.

Предлагаем отрывок из повести. Полностью она будет опубликована в «Воениздат».

РАВНИНА РУССКАЯ

Станислав
ГРИБАНОВ

44 ЛИТЕРАТУРНАЯ
СТРАНИЦА

В беспредельности Вселенной, в Солнечной системе, на Земле, по Русской равнине пылил проселочными дорогами от деревни к деревне старенький батальонный грузовик. Путь ему предстоял дальний, и водитель — румяный веснушчатый солдат, — то и дело обращаясь к сидевшему рядом капитану: скоро ли до шоссе? — нетерпеливо прибавлял газу.

Мартын молчал, будто не слышал вопросов надоедливому парню, но временами и сам тянулся за картой-двадцатикилометровой, вставленной в летный планшет, и тогда односложно выговаривал:

— Скоро. Да осторожней вози-то. Куда гонишь?..

Отовсюду на них глядела пыльная, сияющая, полная торжествующей радости весна. Буйно цвела черемуха. Начинали венчаться вишни. Овраги, обочины проезжих дорог, опушки, луга усыпало цветами. Их было столько, что в глазах рябило от синих васильков, золотистых лютиков, маргариток. И пчелы повели на цветы свои звонкие полки.

Весна шла полным ходом. Под ее яркими лучами, среди тех особенных звуков в воздухе, которые и бывают только весной, тем непонятней, нелогичней казались Мартыну и этот жалобно поскрипывающий на ухабах грузовик, и лежащая на коленях карта, по которой он сверял дорогу, и незнакомый солдат-водитель, то и дело поглядывающий тревожно через заднее стекло кабины в темноту крытого брезентового кузова. Но еще непонятней Мартыну казалось то, что произошло три дня назад с его закадычным дружкой Денисом Крутойоровым. Никак не укладывалось в голову: Дениса больше не будет. Все, что осталось от него после того последнего полета, собрали, запечатали в цинковый гроб, который вот и поручили ему, командиру авиационного звена капитану Карсавину, доставить старикам Крутойоровым куда-то за Курск, в какую-то деревню Подъберезовку.

...Это случилось на полигоне. Ранним утром Мартын привел сюда четыре стремительные машины, и пилоты приступили к обычной своей работе. По наземным целям Мартын обучил подчиненных бить без промаха — и ракетами, и из пушек.

И что произошло тогда — решил ли Крутойоров убедиться в точности своей стрельбы, может, и по другой причине, но машину он вывел на высоту, меньше допустимой расчетами. Мартын видел, как самолет, будто подхваченный взрывной волной, ринулся было вверх, потом вдруг резко перевернулся вниз кабиной и со снижением пошел в березовую рощу, что сиротливо зеленела на границе с полигоном...

Гробов было два: цинковый снаружи и тесовый внутри. Их установили в гарнизонном клубе, где однополчане собрались проститься с Денисом Крутойоровым. Затем машина с останками пилота выехала за ворота военного городка, и здесь к траурной процессии присоединились жители соседней деревни.

На помоях трубах полковой оркестр играл марш Шопена. Толпа, словно затканная черным туманом, молча шагала за грузовиком...

Момент смерти есть всегда момент жизни и, быть может, самый значительный и загадочный. Значительный — потому, что ставит под вопрос значение всех других моментов жизни, начиная с момента рождения. Если рождение оставляет открытым вопрос о смысле жизни и значении жизни, то смерть со всею силою ставит этот вопрос. «Зачем ты жил на земле, человек? Радовался чему?» Мысль о смерти каждого делает философом, и тогда рождается разная философия. Один говорит: «Ешь, пей, веселись, ибо завтра смертью умрешь», другой не соглашается: «Не могу есть, пить и веселиться, ибо завтра смертью умру».

Мартын за двадцать пять лет, прожитых на белом свете, не омрачал

свое бестрагическое мирозерцание раздумьями о смерти. Но сейчас, мучительно осмысливая случившееся с Денисом Крутойоровым, он невольно приходил к мысли о бесценности и одновременно преходящести человеческой жизни, сознавал, что она хоть и не сплошное ликование — скорей, прозрение, невозможное без грусти и печали, хоть и не имеет предварительно заданного смысла, однако порыв вложить в нее свой, человеческий смысл, отдать частицу себя в какую-то пусть простую вещь или великое дело — разве не достойно уважения, разве не оплачивается благодарностью людей?..

Мартыну припомнился давний выпускной вечер в родной деревне Агафонихе, на котором учитель истории говорил о подвигах павших в боях односельчан, призывал выпускников не забывать тех, кому они обязаны счастьем. Мартын подумал тогда об отце, который недолго пожил после войны и умер от ран — его Мартын почти не помнит, но отец незримо всегда присутствовал в семье. Возможно, потому в тот вечер, продолжив разговор о счастье, мать сказала, что, если постоянно думать, кому ты обязан им, то счастье перестанет быть счастьем. Этого не захотели бы ни павшие фронтовики-односельчане, ни отец. «Жизнью своей нужно быть достойным счастья — вот главное», — так и легли завещанием на сердце Мартына слова матери.

Тогда-то он и высказал ей свое твердое решение — стать летчиком. Не вдумываясь в смысл сказанного, она слушала погубивший голос сына, следила за резкими движениями его плеч. А Мартын, доказывая что-то, сек ребром ладони воздух, как отец, и тогда мать со сладким замиранием сердца поняла, что сын уже вырос. Потом Мартын часто вспоминал благословляющую материнскую руку.

Магистральное шоссе вынырнуло неожиданно, и грузовик сразу же затерялся в суете рвущихся на огромной скорости, торопливо обгоняющих друг друга легковых машин, автобусов, рефрижераторов и таких же грузовиков — то переполненных, с прицепами, то идущих порожняком.

— Наконец трасса! — радостно заметил водитель, — а то ведь с таким грузом... — веснушчатый солдат тут же осекся — Мартын укоризненно покосился в его сторону, нервно дернул с колен карту — дорожные указатели и без того надоедливо напоминали расстояние до Москвы — и подумал, что теперь вот один поедет поступать в военную академию, — Денису не довелось...

К полудню горизонт стало затягивать синеватой дымкой, которая поднималась все выше и выше. Потом послышался шум. Это гром встрянул тяжелую мохнатую тучу, и на землю опрокинулся дождик — крупный, частый, теплый. Он весело запрыгал по дороге, прибывая горячей пылью, и тут Мартын заметил, как под дождем навстречу машине бежит девушка. Намокшее платье плотно облегло тело, и он обратил внимание на ее длинные сильные ноги.

— Возьмем, товарищ капитан? — спросил водитель.

Мартын недовольно буркнул:

— Еще чего... Дуй вперед!

Мгновенье-другое однако колебался: какие еще попутчики! — в кабине такой машины имеют право находиться только двое, не на гроб же устраивать. И уже когда проточились мимо, приказал остановиться и нетерпеливо взмахнул рукой.

— Давай скорей!

Попутчица оказалась девушкой веселой, разговорчивой. Едва устроившись в кабине грузовика, она принялась рассказывать, что живет в Москве, на Арбате, второй год учится на курсах

немецкого языка и стенографии. Пробыться на такие курсы не так-то просто, но ей помогли знакомые отца. А сейчас вот она ездилась с одним очень интересным художником в Ростов-Ярославский, да по пути поссорилась и удрала от него. Откровенно рассмотрев петлицы и погоны Мартына, девушка спросила:

— А что означают ваши четыре звездочки?

— Звание — капитан, — сдержанно и неохотно ответил Мартын.

— Я совсем не разбираюсь в этом: капитан, полковник, лейтенант... Для меня все звездочки одинаковы. Скажите, а крылышки и пропеллер — очевидно, что-то воздушное?

— Да. Авиация.

— И вы — летчик? — глаза незнакомки вспыхнули оживленно.

— Да. Нет. Не состоял. Не привлекался. Да, нет...

— О чем это вы?

— Заполняю для вас анкету.


— Очень мило с вашей стороны, — ответ Мартына, похоже, не смутил попутчицу, и она улыбнулась. — А вот у меня своя звезда есть — верная и неизменная! Полуночная Зарница. Слышали такую? Грозная звезда любви, она горит перед самой зарею. А еще я где-то читала, что есть такие звезды...

Мартын не мог наблюдать за девушкой, — каждый раз, как он мелкоком взглядывал на нее, она улыбалась и смотрела ему прямо в глаза. Черные отяжелевшие от капелек воды волосы ее спадали на плечи, а челка на лбу, округляя лицо, как-то по-особенному смягчала выражение, когда она улыбалась.

— ...нам они кажутся горящими, живыми, существующими, а на самом деле их давно нет, уверяю вас!

Дождь не прекращался.

По стеклам машины бежали ручьи, отчетливо в тесной кабине казалось уютней и теплей. Приятно.



звучал голос девушки с блестящими глазами, искушение увидеть ее, взглянуть на нее в упор стало непреодолимым, и Мартын сперва медленно перевел глаза на тесно одна к другой прижатые ноги, на ее колени, обтянутые красным платьем. Сильно вырезанное, без отделки и кружев, гладкое, наивно и бесстыдно прилежавшее к телу, оно, казалось, приобрело его теплоту и нежность, было неотделимо и создавало иллюзию особенной, чрезмерной наготы. Все это отталкивало и вместе с тем манило упрямым, противоречивым чувством. На несколько секунд Мартын задержался где-то возле распахнутого ворота, нежной шеи, наконец, взглянул девушке в лицо. Она не смутилась, но, как все женщины, машинально осмотрела, легким движением пальцев даже провела по тому месту своего платья, которое на миг затронул его взгляд, и, по-прежнему, продолжала:

— Свет в известное время пробегает известное пространство. Ну так вот, эти звезды отстоят от земли так далеко, что, понимаете, они уже давно сторели, а нам кажется, что они есть, уверяю вас! Это, в сущности, обман — мы видим, считаемся с тем, чего давно не существует, отжило и только нам кажется, будто оно еще живет...

Мартын слушал рассеянно. Невольно мелькнула мысль: «Вот и Денис так. Отжил свое, больше не существует, а кажется, что жив...»

На крутом повороте машину резко занесло. Девушку бросило в сторону Мартына. Он почувствовал легкое, как стеснившаяся волна, прикосновение ее тугого бедра, и тогда сквозь стыд, раздражение, но вместе с тем какой-то рокошущий восторг, проговорил:

— Красиво вы про звезды предрассветные да сгоревшие рассказываете. Только вся поэзия эта для ваших изнеженных художников!

— Почему же так сурово?

— Почему? «Потому что мы — пилоты...» — односложно буркнул Мартын и замолчал. Но попутчицу его настроение не смутило.

— Выходит, вы против поэзии. А как же летать, не чувствуя подъема, возвышенности души?.. Это так приземленно. Впрочем, ничего удивительного. Нечто подобное я уже слышала.

Мартына кольнула эта фраза.

— Да что вы там слышали! «Подъем... возвышенность души...» — повторил он слова попутчицы. — Да мы на всю жизнь сквозь такую поэтическую дымку смотрим, какая вам и во сне не снилась! «Есть упоение в бою, и бездны мрачной на краю...» Вот наша поэзия! Жизнь — это норма, а мы — вне нормы, около жизни где-то... около смерти мы. И самые благородные традиции — наши, военные. Все, что осталось рыцарственного — великодушное, преклонение перед героизмом отдачи себя за Родину, эта готовность к смерти, эта воля, которая вот, вот здесь — Мартын сжал кулак, — когда ты идешь на смерть и говоришь себе — ты должен! — это мы! В обществе большинство — самые обыкновенные, все друг дружку понимают. Исключая, понятно, большие таланты. А у нас — удивительнейший подбор! Поэтов в душе да мечтателей — огород города. А знаменитости... Толстой — наш, от нас. Державин, Лермонтов, Гаршин — солдаты, Римский-Корсаков... Пушкин — наш весь, в песнях своих, всей душой своей! И дело наше — самое страшное из искусств. Игра со смертью... только не в стихах, не в кабинете, а в чистом поле, в океане, в воздушной стихии.

Притихшая и розовая от возбуждения, девушка заметила:

— Вот уж не думала!

— Что не думали?

— Не думала никогда, что военные такие...

Мартын нетерпеливо перебил:

— Какие?

— Ну, они такие... казались мне всегда малоразвитыми, кого встречала. Папа мой был профессором. Я выросла в очень интеллигентном кругу...

— Понятно. А я знаю интеллигентов, которые ограниченно узки и близоруки! — с раздражением сказал Мартын. — И прекрасно знаю, как смотрят на нас такие интеллигенты. Забывают, что мы для страшного дня, для отдачи себя за... все! Да, наша жизнь груба. На первый взгляд, мы грубоваты, спартацки. Потому что на Суд ведь идешь. А к смерти готов — будь чист. Может, часто наивны, непосредственны. Но зато мы, профессионалы самоотвержения и долга, очень дорожим честью. У нас много идеалистов, романтиков... Удивительные есть люди. Молодые особенно. — Очень мило, — глядя Мартыну прямо в глаза, усмехнулась девушка. — Но скажите, а любить вы умеете?

Мартын удивился.

— Это как понимать?

— Ну вот, например, все мужчины любят кланяться, искать случая, добиваться, охотиться... И все такие скупые, расчетливые, опасливые. А как же вы боитесь это слово — люблю! Мне всегда хочется подсказать: «Да ты только скажи, я ведь проверить не буду». Но не говорят, потому что думают: это — жениться, не развязаться. Один совсем просто объяснил: зачем слова, когда дела?.. А я бы душу отдала — чтобы душу отдать.

После этих слов девушка вдруг побледнела, затонула, словно пропала куда-то.

— Не сердитесь, я только хотела переменить разговор. Полнь на душе...

Дождь еще пошумел, пошумел, туча, ворча и озаряясь вспышками молний, ушла к лесу. Снова проглянуло солнце. За поворотом дороги показалась деревянная платформа станции, и девушка оживленно воскликнула:

— А вот и электричка! Благодарю вас за милосердие. Дальше я доберусь сама.

Торопливо записав что-то в блокноте, она вырвала листок и протянула его Мартыну.

— Будете в Москве — звоните, приходите в гости. Очень рада познакомиться с вами... профессионал самоотвержения. А меня звать Тина. Тина Гиреева.

Мартын засуетился, хотел было тоже записать свой адрес, но девушка засмеялась и, отбежав от машины в сторону платформы, уже издала приветливо помахала ему рукой.

Через минуту грузовик летел по омытой дождем дороге дальше, к незнакомой Подъермовке. На небе, дугой охватывая землю, вознеслась разноцветная арка первой радуги. Под рыже-золотистой тучей, набухавшей, клубившейся, выхваченное солнцем сияние семцветного коромысла разжигалось все ярче. Кое-где — над сырными местами — засинел туман. Где-то звонили мягко, одиноко.

* * *

В понедельник с самого утра Агнесса Павловна Пронская чувствовала себя не совсем хорошо. Тем не менее, узнав, что пришла Тина, она встала и принялась за работу. К часу дня обед был ею приготовлен, и сама Агнесса Павловна вышла в

столовую, как всегда, аккуратно одетая, умытая, причесанная, точно и не заглядывая на кухню. Однако ее измученный вид обратил внимание Тины.

— Вы бы отдохнули, — заметила она.

Агнесса Павловна недовольно нахмурилась.

— Вот еще. Что за нежности!

В столовой Тина деловито раскладывала перед тарелками ножи и вилки. Когда эта работа была ею сделана, оказалось, что ножи и вилки не те, — она взяла настоящее серебро. Агнесса Павловна демонстративно вздохнула, подняв к потолку глаза, тотчас все уложила назад и достала из другого ящика «накладное».

— Это наше фамильное серебро, дорогая Тина. Его купил папа... — сконфуженно заметил Пронский.

Тина еще в детстве бывала в этом доме. Отец ее, профессор Гиреев, вместе с Агнессой Павловной и мужем ее, бывшим унтер-офицером старой службы, громили когда-то в отрядах чоновцев контрреволюционных мятежников, реквизируя у кулаков хлеб, товары. В тридцать восьмом Гиреев был репрессирован и, спустя годы заключения, своего боевого друга, мужа Агнессы Павловны, в живых уже не застал. Занимая высокий пост, тот умер от инфаркта, как писали газеты, «безвременно, при исполнении служебных обязанностей».

Когда Тина подросла, она стала чаще ходить к Пронским. Агнесса Павловна много рассказывала ей о волнующем прошлом, о том, как после гражданской войны работала в Центротейатре — тогда национализировали театральные предприятия. Потом она была в странствующей труппе «Синие блузы», где актеры импровизировали в стиле масок.

У Пронского, внимательного, очаровательно ласкового хозяина был музыкальный, богатый всеми оттенками, колдующий голос. Когда он звучал тихо и нежно, бледные, тонкие руки рассказчика казались какими-то белыми живыми цветами. Пронский был красив. Он следил за своей наружностью. Тщательно брил шею, красиво подстригал бородку, аккуратно посещая для этого парикмахерскую на новом Арбате. Соответствовали внешности его и манеры — несколько изысканные и старомодные в отношении к женщинам. И хотя было Пронскому пятьдесят два года, но как только он вставал и начинал ходить в комнату, ощущение возраста исчезало — ему давали тридцать пять.

Пронский рисовал. Он создал уже целую галерею тружеников колхозной деревни, и эти деревенские рисунки принимались на совете, не раз выставлялись в салонах, но не покупались, что, впрочем, не смущало их автора. Он много зарабатывал официальными портретами, которые получались у него быстро и ловко.

Отнюдь не мечтатель, но и не тупой рационалист, он, казалось, имел готовые, иногда противоречивые, но всегда точные и определенные ответы на все встречавшиеся временные и конкретные случаи жизни. Но вот впервые с неприятным удивлением Пронский почувствовал, что, думая о Тине, начинает терять голову.

Агнесса Павловна, прощая сыну его ослепление, не прощала Тине ее привлекательной вульгарности. Задумываясь о детстве Георгия, прежних его увлечениях, о вещах невозвратимых, неизъяснимых, она повторяла про себя: «Боже мой, как все происходит...» Эта седая шевелюра сына, чистые ногти, этот сиреневый галстук, эта юная девушка — милая, привлекательная, да уж слишком «скорая»...

— Не думаешь ли ты, что Тина чуть-чуть разбитная? А на сколько она младше тебя? Или в голову не приходили такие мысли? — спрашивала Агнесса Павловна своего сына.

Пронский загадочно улыбался и ничего не отвечал на вопросы. И вот теперь, вернувшись из поездки с интуристами по Средней Азии, Тина сразу же позвонила по телефону Пронским. Договорились о встрече в воскресенье, но прийти к ним, однако, она не смогла — в почтовом ящике ее ждало залежавшееся письмо от Мартына Карсакина, в котором он писал, что в академию поступил, сообщил свой адрес, предлагал повидаться. Только на следующий день Тина и появилась у Пронских.

Во время обеда Агнесса Павловна завела граммофон. Отыскали его Пронские в каком-то комиссионном магазине, заплатили как за антикварную вещь немало, и сейчас обоим не терпелось похвастать новым приобретением.

— Вы даже не представляете, милочка, как эта труба напоминает мне нашу молодость, — сказала Агнесса Павловна и со вздохом добавила свою любимую фразу: — Ох, злость моя!..

Граммофон хрипло доносил слова незнакомой Тине песни: «Ах, шарaban мой, амери-канка, а я девочка, да хули-ганка!..»

Пластинка захрипела. Пронский отошел к граммофону и поднял адаптер, приблизившийся к красному кружку.

Помолчали.

Потом Тина, словно вспомнив что-то, спросила:

— А скоро ли салонная выставка? Я хочу показать ваши работы — тому летчику, который довез меня в грузовике тогда... от Ростова Великого. Не против?

— Ради бога. Любое ваше желание исполнить — радость для меня. Приходите непременно.

...С того вечера, когда Мартын расстался с Тиной в переулке Старого Арбата, не проходило и дня, чтобы он не думал о ней. Мартына умиляли в ней манера сердито поправлять спускающиеся пряди волос маленькой узкой рукой, и нежно очерченный рот, и белые зубы, и даже сломанный верхний передний. Искрившееся смехом глаза Тины, голубая жилка на виске, другая — на нежной щеке — все это воспринималось им с мучительной отчетливостью, и потом, в течение дня, бесконечное число раз повторялось в его памяти, и было весело жить, и теплолось в тумане восхити-

тельное событие, которое вот-вот должно было случиться, и он снова понимал, что не будь Тины, не было бы этого тумана счастья.

В таком приподнятом, радостном настроении в один из воскресных дней Мартын торопился к Тине на Старый Арбат, а оттуда вместе — на Беговую, где красочные афиши извещали об открытии выставки художника Пронского.

Подъезжая к огромному дому, в котором расположился выставочный зал, Тина обратила внимание Мартына на стоящего у дверей элегантно одетого мужчину:

— Смотрите, смотрите — Георгий Александрович. Удивительный человек. Вот увидите...

Заметив Тину, Пронский театрально взмахнул руками:

— Радость моя! Я-то уже было подумал: не приедете.

Чмокнув ее в щеку, любезно представил Мартыну:

— Пронский. Это имя вам ничего не говорит?

Мартын замялся.

— Не волнуйтесь. Мне тоже. Я умру тайным классиком.

Тонкие губы его, строго сжатые, как у людей больше всего в жизни любящих порядок и точность, вытянулись в улыбку.

— Однако прошу, — широким жестом он пригласил в зал. — Коль уж пришли на мою персональную выставку, раскрою вам тайну, с чего все это дело пошло.

В светлом, продолговатом, как трамвайный вагон зале картинам было тесно. Они висели, плотно прижавшись друг к другу, и Мартын обратил внимание, что в основном это были портреты.

— Ну вот, мое царство, — Пронский обвел взглядом помеще-

ние. — Не всякому удастся прописать сюда своих подданных.

Мартын согласно закивал головой:

— Конечно, не всякому. Я слышал, что тайна таланта и состоит в умении привлекать к себе людей. И наоборот. Успех, общее признание — условие для развития таланта.

— Вы хотите сказать: людям нужны вожди, вождям нужны люди?

— Пронский, глядя на Тину, опять улыбнулся и по-дружески продолжил: — У меня, друзья мои, все складывалось иначе.

— Мать честная! Сам хозяин выставки Жора Пронский!

Среди посетителей Мартын не сразу заметил идущего к ним человека — поначалу только и слышал его густой бас.

— Небось, свою дипломную работу вспоминает? Полно, изограф.

Репортаж на холсте. Театральный драматизм — только и всего.

— Ну, ты напрасно сгущаешь. Картина открыла мне самого себя, мои темы, композиции, краски.

— Какие краски? Намалевал серое небо в серых тонах — и уже краски? Да у тебя, Жорка, не кисть, а помело!

— А вы бы сначала поздоровались, уважаемый критик, — Тина прервала незнакомца, и тогда в полупустом зале тот загудел еще громче.

Ба, шамаханская царица!.. Тысячу ночей не виделась! Рад встрече, хотя не имею удовольствия знать вашего приятеля...

Мартын протянул руку:

— Капитан Карсавин. Мартын Иванович.

— Ну и прекрасно. Мартын Иванович. А я — Герасим.

Тине стало весело. Наклонясь к Мартыну, она зашептала:

— Герасим ужасный чудак, вот увидите. Я его обожаю.

— Мой товарищ по Суриковскому институту, — добавил Прон-

ский. — Как все истинные художники, постоянно ищет в жизни новое. Немало его работ могут быть выставлены в любом выставочном зале, но не выставляются. Герасим еще не принят в Союз художников.

— Вот-вот, не принят. А в истинные-то художники разве принимают? — прямых с уместной улыбкой Герасим посмотрел в глаза Мартына. — Не при-ни-ма-ют... Или становятся. Становятся, когда обретут свою точку зрения, свое видение жизни. А таких изографов, как Жорка Пронский, больше заботит убранство седла боевого коня, его узоры, нежели краски жизни, в которой сами живут...

Слушая разговор людей, с которыми только что познакомился, Мартын невольно сравнивал их и думал, что же у них общего — они так непохожи друг на друга. Сдержанный, вежливый Пронский, на дерзости своего приятеля отвечавший спокойно, ровным голосом. И этот бесцеремонный Герасим — в какой-то толстовской рубашке, подпоясанный простой веревкой — оригинала корчит. Он не понравился Мартыну, но когда Пронский спросил его о впечатлении с выставки, о портретах колхозников, Мартын вдруг смутился и в душе почему-то невольно согласился с Герасимом. В самом деле, захотелось сказать Мартыну, портреты безыскусны. Вот тому же мужику, нарисованному посреди поля, выехавшему туда с восходом солнца, естественно и почувствовать этот рассвет и сказать: «Экая благодать...» А как скажешь «экая благодать», глядя на его разрисованную в рамке красную рожу?.. Поэтому, когда Пронский еще переспросил о своих картинах, Мартын ответил уклончиво:

— Я, знаете ли, Георгий Александрович... У меня, собственно, своя, особая точка зрения на искусство вообще.

Пронский с готовностью выразил внимание.

— Любопытно, очень даже любопытно...

— Ну хорошо. Мне вот кажется, что в искусстве главное — дисциплина. Я слышал, что есть такие поэты да и художники, которые творят по ночам, в каком-то угаре. Не признаю безумных гениев. Ведь искусство для очищения души служит, для возвышения ее. Посмотрел, допустим, спектакль — и лучше стал. Всяких мыслей хороших прибавилось, чувства потеплели. Разве не так?

— Но... Получается, что спектакль — какая-то инструкция к действию. Такая постановка вопроса слишком авторитарна. Я бы сказал, слишком по-военному: посетил театр — озарился —

поразил все мишени. Согласитесь, может быть и иначе. Пришел, допустим, ваш командир роты вечером на спектакль. Посмотрел. Утром явился на службу и будь там даже многое неблагоприятно, скажет: «Гори оно все синим огнем!..»

Мартыну не понравилось, как говорит Пронский. Что-то задело его в этих словах, и, уже не сдерживаясь, он решил высказать свое мнение о выставке откровенно.

— Знаете, Георгий Александрович, если искусство настоящее, оно не может не заставить задуматься. А если уж вы говорите о постановке вопроса «по-военному», то в армии-то меньше всего нужны стандартизированные люди со стереотипным мышлением, которых легко ориентировать на безропотное выполнение определенных ролей. Я знаю многих офицеров самостоятельных, сознательно, а не под диктатом определяющих свой выбор, свои принципы, творчески решающих любое дело. И, конечно, этому помогает мир прекрасных мыслей — будь то книга или спектакль. Обратная, так сказать, связь. А вот ваша выставка, простите, на душу не легла. Такое впечатление, будто где-то уже не раз видел все эти картины. Рамки только разные.

Пронский пристально посмотрел в глаза Мартына.

— Очень интересная точка зрения. Очень занимательно. Однако, осмелюсь заметить, товарищ капитан: для человека, который лишен музыкального слуха, всякая музыка — шум, — и многозначительно улыбнулся. — Впрочем, продолжим разговор вечером. Приходите сегодня ко мне вместе с Тиной и Герасимом.

Мартын поблагодарил Пронского за приглашение, хотя идти к нему не хотелось, и покинул выставочный зал.

На выходе его ждал Герасим.

— Ну, служба, что на душу легло от Жориних творений, понял ли что в этом живописании? — уже как к старому знакомому обратился он к Мартыну.

Мартын, только что высказав впечатление о выставке Пронскому, шутливо ответил Герасиму:

— Поймешь, когда большой будешь — самые мудрые слова, которые я знаю...

Появилась Тина, и Герасим, словно обращаясь к ней, продолжил:

— Вот царица-мать защищает Жору: «порыв души»... Какой к черту порыв! Для порыва прежде всего нужно, чтобы в душе звучал его собственный внутренний порыв, слагаемый под влиянием той среды, в которой он движется. А без этого и получаются намалеванные деревенские мужики — как жалкая пародия.

— Сдаюсь, сдаюсь, Герасим! Не ругайте меня! — взмолилась Тина, и тут у Мартына вырвалось:

— А ваши-то работы можно посмотреть?

Сказав так, он вдруг почувствовал неловкость: ведь Тина намекала о каких-то творческих неудачах бородатого, каких-то его конфликтах чуть ли не с самой жизнью.

Герасима, однако, не смутил вопрос Мартына:

— Да не рисую я больше, — ответил он. — Учу вот краскам пазанов в пионерских кружках, в районном доме культуры подрабатываю.

— Но зачем же вы бросили живопись? — видимо, уже не впервые спросила Тина. — Георгий считает, что у вас огромный талант.

— Что-то, говорят, было, — по-домашнему просто улыбнулся Герасим. — В том и несчастье мастера, что ему приходится дожидаться, чтобы его хорошее похвалили ремесленники. Пока настоящий художник стяжает известность, они скорей пробьются в авторитеты — недостойными пронскими, родственностью натур.

Сволочь ведь всегда есть в толпе, и они тесно придерживаются друг друга. А у мастера немало врагов, потому что умственное превосходство, талант везде и во всех условиях самая ненавистнейшая вещь на свете, особенно для бездарных. Когда разобрался во всем этом, плюнул на бесплодную горячку своих поисков и укатил сначала в деревню, потом в районный городишко перебрался, где, слава богу, кроме киношных афиш да рисовального кружка в клубе — никакой тебе живописи.

— Ну это вы зря! — искренне выразил свое несогласие Мартын. — Отойти от искусства, которое, возможно, и в самом деле ваше призвание, — это слабость. Динозавры прошлого, конечно, не вывелись, еще вторгаются в жизнь. Но простительно ли...

— Простительно. Все простительно, капитан. Римский император Диоклетиан отрекся от престола, чтобы жить в глуши и выращивать капусту. И это было ему всего более по душе. Так пусть уж лучше и Герасим Палубнев пострадает от искусства, чем искусство от Палубнева. Пойдем вон лучше через дорогу, в «Бега». Пиво там бывает хорошее, посидим да поговорим.

А, Тина?..

— Нет, нет, Герасим! Ты уж посиди один, а мы погуляем. До встречи у Пронских. — Тина приблизилась к Мартыну и стала смотреть ему в лицо.

— Молчите, я больше всего люблю, когда вы молчите. Или смеетесь. Когда вы смеетесь, кажется, что восходит радуга. Но почему с вами так хорошо молчать? Вы вообще сплошное «почему» для меня, — улыбнулась она тому, как это у нее вышло и, медленно протянув руку, обняла Мартына.

— Тина, неудобно же, — оглянулся он по сторонам.

— Вот, подумаешь! — Тина тесно прижалась лицом к его лицу и больше не шевелилась. Мартын чувствовал, как ее ресницы ходят у него по виску, как рука тронула против самого сердца.

— Терем-теремок, кто в тереме живет? — спросила тихо. Мартын хотел было крикнуть радостно — кто, да осекся, поймал себя на мысли: «А если Тина действительно влюбится в меня, что будет?»...



«СПАРТАК» — ЧЕМПИОН

В КОТОРЫЙ РАЗ УБЕДИТЕСЬ ВЫ,
ПОЛУЧАЯ В СБЕРКАССЕ ДЕНЕЖНЫЙ ПРИЗ
В ДЕСЯТЬ ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ ЗА ПРАВИЛЬНО ПРЕДСКАЗАННЫЙ
ИСХОД ВСТРЕЧИ. ЛОТЕРЕЯ «РЕЗУЛЬТАТЫ, С КОТОРЫМИ
ПРЕДЛАГАЕТ ВАМ УГАДАТЬ СПОРТИВНЫХ МАТЧЕЙ,
ЗАКОНЧАТСЯ ТРИНАДЦАТЬ ПУБЛИКУЮТСЯ В «СОВЕТСКОМ СПОРТЕ»,
ПРОГРАММЫ ВСТРЕЧ ПОВЕШИВАЮТСЯ В КИОСКАХ «СПОРТЛОТО».
«ВЕЧЕРНЕЙ МОСКВЕ», ВЫВЕШИВАЮТСЯ В КИОСКАХ «СПОРТЛОТО».
ДЛЯ ТЕХ, КТО ЗНАЕТ СПОРТ КАК СВОИ ПЯТЬ ПАЛЬЦЕВ. —
ЭТО ПРОСТО.

Московское зональное управление
спортивных лотерей.

Спортпрогноз