



ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯ



8-89

ISSN 0017-3606

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН,
СОЕДИНЯЙТЕСЬ!



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

8-89

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. У коман-
дира Мурманского авиапредприятия заслу-
женного пилота СССР Ю. И. Солодилова
прибавились новые заботы — он избран
народным депутатом СССР. Постоянно встре-
чаться с людьми стало его правилом.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

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

Сдано в набор 26.05.89.
Подписано к печати 22.06.89. Т-01458.
Формат 60×90¹/₈. Глубокая печать.
Усл. печ. л. 6. Усл. кр.-отт. 13,5.
Уч.-изд. л. 9,4. Тираж 45 000 экз.
Зак. 681/3. 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.

20 АВГУСТА — ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

НЕБО ЗОВЕТ

В пятьдесят шестой раз отмечается в нашей стране День Воздушного Флота СССР — один из любимых праздников советских людей. Он был установлен постановлением Совета Народных Комиссаров от 28 апреля 1933 года и празднуется сегодня каждое третье воскресенье августа. В этот день Родина чествует воинов Военно-Воздушных Сил, тружеников Аэрофлота, работников авиационной промышленности, авиаторов ДОСААФ.

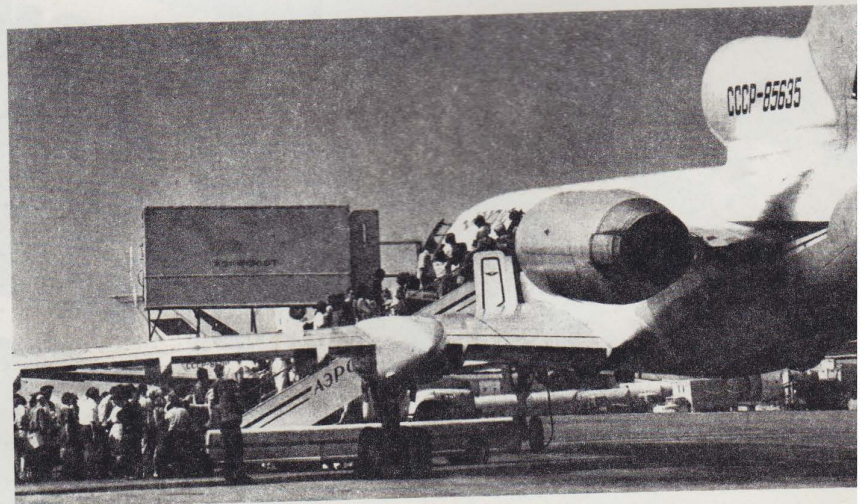
Становление и развитие авиации неотделимо от судьбы всего советского народа, истории нашего социалистического государства. У истоков Советского Воздушного Флота стоял великий Ленин, по инициативе которого приняты важнейшие решения по его организации. Крылатые ленинские слова о том, что «Россия социалистическая должна иметь свой Воздушный Флот», стали программными в строительстве советской авиации, в том числе и гражданской.

Своим мирным самоотверженным трудом гражданские авиаторы вот уже шестьдесят шесть лет достойно преумножают славу крыльев нашей Родины. Самолеты и вертолеты Аэрофлота прочно вошли в жизнь каждой союзной и автономной республики, всех краев, областей и округов страны, стали важным средством развития экономики и культуры, укрепления дружбы народов Советского Союза, проложили дороги

мира и сотрудничества в сто зарубежных государствах.

Работники гражданской авиации, как и весь советский народ, встречают День Воздушного Флота СССР в обстановке высокого политического и трудового подъема, вызванного решениями Съезда народных депутатов СССР, в работе которого приняли участие пятнадцать представителей Аэрофлота — обладателей депутатских мандатов. Много смелых инициатив, полезных творческих начинаний родилось в эти дни в трудовых коллективах отрасли. С большим вдохновением и энтузиазмом гражданские авиаторы откликнулись на призыв Съезда нацелить свое внимание на главные, коренные вопросы, от которых зависит перестройка, на серьезную и многоплановую работу по осуществлению экономической и политической реформы в стране. В управлениях и производственных объединениях, в авиапредприятиях и учреждениях, во всех трудовых коллективах Аэрофлота идет активный поиск резервов, направленных на всемерное улучшение работы воздушного транспорта, дальнейшее укрепление и преумножение славных авиационных традиций Страны Советов.

Идет посадка пассажиров
в самолет Ту-154
в аэропорту Внуково.





Парашютный вид спорта по праву считается любимым среди молодежи.

Воздушные парады и праздники на Тушинском аэродроме в Москве всегда были ярким событием года.

Фото В. ГОРЛОВА, И. КУРАШОВА и В. УТЦА.





2

НА СЛОВАХ И НА ДЕЛЕ!

В нашей отрасли пилоты — представители ведущей профессии. И, несомненно, к ним, работающим на передовых рубежах гражданской авиации, отношение должно быть во всех отношениях исключительно внимательное. К сожалению, в жизни зачастую видишь совсем иное.

Что, к примеру, ожидает летную молодежь по прибытии в авиапредприятие? Койка в «общаге», низкая заработная плата, скудный общепит, вечные поиски, где и что приобрести из продуктов или одежды. Как при всей этой житейской неустойчивости сохранить здоровье, летное долголетие, надежно обеспечивать безопасность полетов?

Трудности еще более обостряются, когда создается семья. Я много лет работаю в гражданской авиации и знаю, в каких плохих жилищных условиях находятся семьи пилотов. Сплошь да рядом они снимают углы у так называемых «частников», ютясь на площади девять—десять квадратных метров по четыре—пять человек.

Если мы всерьез озабочены совершенствованием деятельности Аэрофлота, то, по моему глубокому убеждению, надо по-настоящему позаботиться о пилотах. И, в частности, именно им, а не кому-то другому, следует в первую очередь выделять нормальное жилье. Решение этой проблемы в масштабах отрасли может быть облегчено. У авиапредприятий, как известно, местные органы власти забирают десять, иногда и более процентов строящейся жилой площади. Такая практика противоречит узаконенному ныне положению, согласно которому исполкомы Советов народных депутатов обязываются не забирать у гражданских авиаторов, а напротив — отдавать им определенный процент жилья из своих фондов. Очевидно, пора добиться, чтобы директивное распоряжение по весьма актуальному для нашей отрасли вопросу не игнорировалось, а повсеместно выполнялось не на словах, а на деле.

В. ШМЕЛЕВА,
техник аэродромной службы

г. Абакан.

ПРОТИВ БУМАЖНОЙ РУТИНЫ

Парадоксально, но переход на новые условия хозяйствования резко сократил число подаваемых рационализаторских предложений. Причем сократил очень резко — в десять раз! И такая картина характерна не только для Московского центра АУВД, она наблюдается повсеместно. Причина лежит на поверхности: несовершенна методика оформления заявок, устаревшие инструкции требуют составлять много ненужных бумаг. А ведь теперь люди стали больше ценить свое рабочее время.

Да и у нас, в БРИЗ, хватает канцелярских забот. Надо составить массу отчетов, подготовить приказы о премировании, рассчитать общий экономический эффект. Прибавьте сюда еще вопросы учета и планирования, и вам станет ясно, что инженеру БРИЗ почти не остается времени на живое дело. Правда, частично нам удалось переложить рутинные операции на плечи компьютера. Создана автоматизированная система учета рационализаторской и изобретательской деятельности. Когда поступает заявка на рацпредложение, вся информация вносится в память ЭВМ. Пока заявка «проходит инстанции», в машину вводятся дополнительные данные или корректируется введенная ранее информация. В это же время система распечатывает готовые акты по данному предложению и проводит анализ выполнения тематического плана. Раньше на такую операцию уходило много часов, а ЭВМ за считанные секунды выдает любую информацию. Не задержит компьютер и подсчет статистических данных в любых разрезах.

Для нужд БРИЗ годятся микро-ЭВМ: «Искра-226» или СМ-1800. Она умещается на письменном столе, вытеснив громоздкие картотеки. Учетная документация теперь занимает всего один ящик стола (раньше мы ее хранили в нескольких шкафах): необходимые сведения содержатся в памяти ЭВМ.

Мы считаем наш опыт полезным. Но не позднее ли рационализаторами, избавившись от бумажной рутины?

О. ШАЛЫГИНА,
инженер БРИЗ центра АУВД

г. Москва.

ПОБОЛЬШЕ ОСТРОТЫ

Пишет вам постоянный читатель. Журнал я выписываю уже шесть лет. Журнал для меня интересен, нахожу в нем много полезной информации. Особенно он изменился за последние полтора года. Среди новых рубрик особенно хочу выделить такие, как «Позиция», «Оценку ставит пассажир». Ни для кого не секрет, что сервис в Аэрофлоте далек от красивых реклам. И весьма радует, что с гласностью многие проблемы отрасли

стали рассматриваться глубже, стали подвергаться более жесткой критике.

В ближайших номерах хотелось бы узнать о новостях из авиационных конструкторских бюро, прочитать о людях Аэрофлота. И, конечно, побольше остроты в публикациях, ведь на многих наших предприятиях условия труда очень тяжелые, хотя на пороге двадцать первый век, техника — самая дотопная. На литературной страничке хотелось бы увидеть рассказы пилота Валерия Хайрюзова. И вообще, думается, в этой рубрике надо бы печатать рассказы авиаторов — настоящих или бывших: только они могут передать пережитые чувства, гордость за свою профессию.

М. ВАЙСЕРОВ

г. Новосибирск.

НОВОЕ В ЖИЗНИ УЧИЛИЩА

По своей работе я часто встречаюсь с будущими авиатехниками — курсантами Славянского авиационно-технического училища. И вижу, как изменились в последнее время и сами ребята, и их отношение к занятиям. Сегодня редко встретишь того, кто поступил в училище «просто так», — учатся те, кто действительно хочет работать в авиации, кто видит в ней смысл жизни.

По-новому строят свою работу и преподаватели. Они постоянно ищут более совершенные, отвечающие требованиям сегодняшнего дня формы преподавания. Постоянно по-хорошему удивляют коллег Виктор Никифорович Романчук, Алиса Даниловна Крутогорская, Людмила Дмитриевна Нарыжная. Их методические разработки изучаются и берутся на «вооружение» всеми педагогами. Курсанты видят стремление своих наставников изменить сложившийся стереотип занятий, донести учебный материал не только доходчиво, но и интересно, и, естественно, не могут это не ценить. Взаимопонимание тут полное.

Вообще надо сказать, что в училище установился тесный товарищеский контакт между курсантами и командно-руководящим составом. Уже традицией стали их ежемесячные встречи, на которых обсуждаются проблемы учебы и быта. Без курсантов сейчас не проходит ни один педагогический совет. Старшие полностью передали в их руки распределение повышенных стипендий по итогам семестров. А некоторым группам предоставлено право заниматься самоподготовкой по своим личным планам.

— Курсантское самоуправление обязательно должно расширяться, — считает начальник училища Владимир Петрович Юнев. — Ученицы будут участвовать в составлении учебных планов, в распределении путевок в дома отдыха, в решении других, больших и малых, вопросов жизни училища.

С. ЗАЛЕСОВ,
авиатехник

Донецкая обл.

ЗА ЖИЛЬЕ — ОСОБЫЙ СПРОС

Как бы ни был удовлетворен человек работой, без крыши над головой, прочного бытового тыла не будет у него полного счастья. Не случайно состоянием дел в жилищном строительстве живо интересуются все работники Иркутского авиапредприятия.

Недавно эта злободневная тема была рассмотрена у нас на совместном заседании профсоюзного комитета и комитета народного контроля. И оказалось, что запланированное возведение стадаквартирного жилого дома находится под угрозой срыва. Почему? В этом предостояло тщательно разобратся.

Как выяснилось, к будущему дому надо подвести инженерные коммуникации. Их можно проложить лишь по территории, занятой авторемонтной мастерской. Ее придется переносить. Куда? Это своевременно не предусмотрели. И дело осложнилось.

Главный инженер А. Ардыгин и заместитель командира авиапредприятия по строительству И. Бакулин, ответственные за сооружение дома, пытались сослаться на различные якобы извиняющие их причины, из-за которых тормозится ввод этого объекта к намеченному сроку. Однако их объяснения были признаны необоснованными. И тому, и другому пришлось объявить взыскание, обязав их в срочном порядке исправить ненормальное положение, вызвавшее тревогу в коллективе. Надо полагать, эти меры нашим руководителям не очень-то понравились. Но мы не могли поступить иначе: за безусловное осуществление планов строительства и сдачи жилья должен быть самый строгий спрос.

В. ГЕРАСИМОВ,
член комитета народного контроля
авиапредприятия

г. Иркутск.

ИСПОРЧЕННОЕ НОВОСЕЛЬЕ

Дорогая редакция! Убедительно просим разобратся в нашей беде. Мы обращались с жалобами к руководителям своего авиапредприятия — командиру Актюбинского объединенного авиаотряда тов. Педюкову и его заместителю по наземной службе тов. Рою, но безрезультатно. Образовался замкнутый круг.

А все дело в том, что еще в феврале 1988 года мы получили ордера на заселение в новый дом, расположенный в авиагородке (№ 6, корпус № 1). Однако домоуправление его к себе на баланс не приняло, ибо он был одам в эксплуатацию с большими недоделками: полы и двери не крашены, косяки кривые; остекление на окнах некачественное — состоит из половинок; нигде нет ни ручек, ни шпингалетов; на стыках стен зияют щели, штукатурка осыпается; лоджии завалены мусором; в квартирах не установлены газовые колонки, предусмотренные проектом.

В общем, куда ни кинь взгляд — всюду в новом доме полное разорение.

Но деваться некуда. Новоселы горько вздыхали и, смирившись, принялись за доделку жилья за собственный счет. Перекрывали полы, подгоняли двери, произвели шпаклевку, окраску и побелку, вставляли стекла. Сделали, что смогли. И все-таки жизнь должным образом не наладилась: газовые колонки достать не удалось. Из-за этого дом оказался без горячей воды. Надо ли говорить, что ее отсутствие серьезно обесценивает жилье.

Вот уже почти полтора года газовых колонок как не было, так и нет. К тому же все это время домоуправление отказывало нам в прописке по новому месту жительства. Лишь недавно появилось объявление о том, что официальное разрешение на проживание в новом доме будет дано. Правда, для этого мы должны представить квитанции о внесении квартплаты с момента выдачи нам ордеров, а не с момента прописки.

Спрашивается, где же справедливость? Почему ни в чем не повинные люди должны оплачивать огрехи строителей и нераспорядительность руководства авиапредприятия? Наконец, будет ли кто-либо отвечать за нанесенный нам, новоселам, большой материальный и моральный ущерб?

Письмо подписали:
ИЩЕНКО, РЯБОВ, ЮРЧЕНКО, ВЛАДИМИРОВ,
ГРОШЕНКОВ, ПОДГОРНАЯ, КЛИМЕНКО,
МАРЧЕНКО

г. Актюбинск.

ОБЕСПЕЧЬТЕ СПЕЦОДЕЖДОЙ

С начала текущего года в отрасли вступил в силу приказ министра, в котором уточняется порядок снабжения форменным обмундированием работников гражданской авиации, в том числе бесплатно — за счет средств предприятий. У нас в Благовещенске обмундирование специалистов авиационно-технической базы начали выдавать спустя три месяца. Столько времени понадобилось командиру нашего авиаотряда, чтобы издать свой приказ по этому поводу. Иначе приказ министра вроде бы не имел юридической силы.

Далее, когда мы пришли на вещевой склад ОМТС, то выяснилось, что наиболее ходовые размеры спецодежды там отсутствуют, а обуви вообще нет. Кстати, точно также у нас с этим обстояло и раньше. Мы по году и больше не могли подобрать на складе то, что нам положено.

Хотелось бы узнать, чем объясняется такое ненормальное положение с форменным обмундированием в Аэрофлоте? Происходит ли это из-за нераспорядительности центральных органов снабжения или упущений их местных филиалов?

БАБИЧЕВ, СУББОТИН, МУРОЛОВ,
ТУРКОВ, ВОСКОЛОВ, СМЕРНОВ
и другие (всего 12 подписей)

г. Благовещенск.

В ПОДПИСКЕ ОТКАЗАЛИ

Вчера пришел в почтовое отделение № 54 по месту жительства, чтобы оформить подписку на газеты и журналы на 1990 год. К моему удивлению, сотрудница, ведущая подпиской, вернула мне квитанцию на журнал «Гражданская авиация», заявив, что подписки на это издание на 1990 год нет, что его нет и в каталоге газет и журналов на новый год.

Прошу редакцию разъяснить, правильно ли поступили на почте, и как мне подписаться на журнал «Гражданская авиация»? Я работаю авиатехником во Владивостокском аэропорту 26 лет и с 1960 года регулярно выписываю журнал «Гражданская авиация». Он нужен мне как авиатору, нужен и внукам моим, которые интересуются авиационной техникой, мечтают и стремятся работать в Аэрофлоте. В последнее время журнал стал еще интереснее, а потому и еще популярнее в нашей семье. Он стал как бы родным в доме. Каждый из нас находит в очередном номере «Гражданской авиации» что-то свое: рассказ о новом самолете или вертолете, статью об известном авиаконструкторе, очерки о сегодняшних героях-авиаторах или незаслуженно забытых воспитанниках Аэрофлота, фоторепортаж об авиаучилищах, остросюжетный рассказ... Кстати, журнал в последнее время стал лучше оформляться, в нем появились хорошие цветные фотографии, рисунки. В общем, нравится больше, чем в прежние годы.

Еще раз прошу редакцию помочь нам подписаться на журнал «Гражданская авиация» на 1990 год.

С уважением В. ЕФИЩЕНКО,
авиатехник

г. Владивосток.

ОТ РЕДАКЦИИ

К сожалению, мы получили уже несколько писем читателей, которым отказали на почте в подписке на журнал «Гражданская авиация» на 1990 год. А потому сообщаем: подписка на наш журнал принимается во всех почтовых отделениях и учреждениях «Союзпечати» без всяких ограничений. Журнал «Гражданская авиация» включен в каталог газет и журналов на 1990 год, изданный Министерством связи СССР.

3

ПО СТРОГОМУ СЧЕТУ ВРЕМЕНИ



На вопросы редакции
отвечает начальник
Политического управления
гражданской авиации,
генерал-лейтенант авиации
В. С. КОЛЧАНОВ.

— Валерий Сергеевич, 20 августа — День Воздушного Флота СССР. Вся страна чувствует в этот праздник людей крылатой профессии, в том числе и гражданских авиаторов. Как обычно, будут торжества, салюты и фейерверки, но не заслонят ли они собой дела насущные!

— Конечно, нет. Авиаторы и в праздники, и в будни всегда на своем рабочем посту. И это естественно: ведь воздушный транспорт, как никакой другой, нужен людям ежедневно, в любое время года и суток. Вся моя жизнь, от курсанта, рядового летчика и командира до полнотракторника разных рангов, связана с авиацией. И сколько себя помню, праздник был для многих из нас рабочим. Приходилось проводить его на боевых дежурствах, в работе с людьми. Но всякий раз с волнением ожидал этот день, гордясь своей принадлежностью к воздушному флоту.

Убежден, что аналогичные чувства испытывает каждый, кто пришел в авиацию не по воле случая, а по призванию. А таких, надо сказать, у нас подавляющее большинство. Ведь любая авиационная профессия требует, как любите говорить вы, журналисты, горячего сердца и не приемлет равнодушия.

Вот и на этот раз, мысленно обращаясь к приближающемуся празднику, хочу сказать лишь одно: спасибо Родине за торжественные салюты в честь авиаторов, но каждый из нас, будь то воин Военно-Воздушных Сил или работник Аэрофлота, авиационный спортсмен ДОСААФ или труженик авиационной промышленности, должен всей своей жизнью доказать, что он достоин этой высокой чести и этого всенародного признания.

Что касается дел насущных и нерешенных проблем, то о них мы не имеем никакого права забывать ни в будни, ни в праздники. Особенно наглядно показал это состоявшийся недавно Съезд народных депутатов СССР. Вспомните, с какой прямотой и откровенностью обсуждались самые животрепещущие вопросы в жизни советского общества, как нелицеприятно, но решительно высвечивались в разных сферах и областях теневые стороны, как конструктивно намечались меры по выводу из тупиковых ситуаций. И хотя прошло уже больше двух месяцев, обстановка открытости, гласности, высокой заинтересованности в успехе нашего общего дела, царившая на Съезде, служит для всех точным ориентиром в практических делах.

Тружеников гражданской авиации не может не радовать, что в работе Съезда принимали участие пятнадцать посланцев Аэрофлота, которым миллионы советских людей доверили защиту своих интересов и, если होते, своих судеб. Столько представителей нашей отрасли в высшем органе государственной власти еще не бывало. А четверо из них — заместитель командира авиаэскадрильи самолетов Ту-154 из Ашхабада А. Аннамухамедов, старший инженер-инспектор по безопасности полетов Петрозаводского авиапредприятия А. Генчев, секретарь комитета комсомола Кулябского авиапредприятия, инженер Б. Сафаров и бортмеханик вертолета Ми-8 Новоурен-

гойского объединенного авиаотряда В. Воскобойников — избраны в Верховный Совет СССР. И это еще одно убедительное свидетельство того, что авиаторы пользуются большим доверием и признанием советского народа.

Коли мы уж говорим о празднике, хочу затронуть и такую его нынешнюю особенность. Еще год назад работники гражданской авиации, наряду с Днем Воздушного Флота, отмечали свой профессиональный праздник — День Аэрофлота. Он был приурочен к дате образования нашей отрасли — 9 февраля. Недавно его упразднили и теперь кое-кто сетует: зачем, мол, пошли на такой шаг. А, по-моему, принято верное решение. Согласитесь, саму дату образования Аэрофлота никто из истории вычеркивать не собирается. Более того, ежегодно мы обращались и будем обращаться к ней с тем, чтобы еще раз выверить свой курс и подвести итоги сделанному, чтобы вспомнить о тех, кто стоял у истоков Гражданского воздушного флота и закладывал его трудовые и боевые традиции. В то же время праздник у авиаторов, будь они военные или гражданские, начиная с 18 августа 1933 года, остается единым, отмечается как всенародный. Это диктуется не только самой логикой нашей профессии, но и общественной судьбой авиаторов на всех этапах истории Советского государства.

Вспомним: всегда, особенно в годину тяжелых испытаний, военные и гражданские авиаторы были в одном строю. Вместе они громили фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны. Вместе выполняли ответственные задания по оказанию интернациональной помощи Афганистану. Экипажи Аэрофлота и Военно-Воздушных Сил крылом к крылу боролись за ликвидацию последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Они самыми первыми пришли на помощь армянскому народу, пострадавшему от страшного землетрясения в декабре прошлого года. И сегодня военные и гражданские летчики действуют рука об руку: самолеты Военно-транспортной авиации активно включились в решение народнохозяйственных задач. Они участвуют в перевозке срочных грузов в труднодоступные и отдаленные районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, доставляют жителям Заполярья свежие овощи, фрукты из южных и центральных районов страны, перебрасывают воинские контингенты, освобождая тем самым дополнительные пассажирские кресла в самолетах Аэрофлота. Словом, роднят военных и гражданских авиаторов не только общее небо, но и общие задачи и общие интересы. Так что и праздник у авиаторов, какую бы форму они не носили, один на всех. И встречаем День Воздушного Флота мы в крепком и дружном рабочем строю.

— Праздник — это всегда и обращение к истории. Сегодня, когда многое из прошлого пересматривается, подвергается сомнению, а белые пятна приобретают нередко совсем иную окраску, невольно возникает вопрос: в какой степени этот процесс касается нашей отрасли!

— Нынешний день, действительно, противоречив и сложен. С одной стороны, на путях перестройки страна уже сделала необратимые шаги. Удалось самое главное и трудное: разбудить общество от застоя, привести его в движение. С другой стороны, жизнь показывает: требуются куда более глубокие и масштабные преобразования во всех сферах — экономической, политической, духовной. И не одно ведомство от них не отгородится.

Более чем шестидесятилетняя история Аэрофлота — это наше общее достояние, я бы сказал, часть биографии нашего народа. Переписывать ее заново, в угоду кому-то мы не собираемся. Это было бы в корне неправильно. Речь идет о другом. Предстоит заново осмыслить все этапы развития гражданской авиации, дать им объективную оценку, восстановить их историческую подлинность. Будет справедливым вернуть к жизни имена многих пилотов и наземных специалистов, организаторов и командиров авиационного производства, которые пострадали во время сталинских репрессий или оказались незаслуженно забытыми в последующие годы.

Наши ветераны вполне обоснованно подняли недавно вопрос о том, что научно-популярный очерк «История гражданской авиации СССР», выпущенный в 1983 году, в силу ряда причин грешит субъективизмом, не отражает в полной мере многогранной деятельности Аэрофлота на определенных этапах его развития. Некоторые события, фамилии, документы вообще не нашли в нем отражения, оказались вычеркнутыми. Это порождает всевозможные слухи и домыслы, предвзятые суждения. Сейчас поставлена задача восполнить ненаписанные страницы. При этом важно не ступить на путь шарашаний и крайностей, не поддаваться соблазну заменить одни имена на другие. Принцип тут один — на основе строжайшей документальности восстановить истинный ход событий и оценить подлинный вклад каждого, кто был к ним причастен.

Соответствующий отдел Московского института инженеров гражданской авиации уже приступил к работе по созданию истории Аэрофлота в полном объеме. Пользуясь случаем, хотел бы обратиться ко всем авиаторам, особенно к нашим ветеранам, с просьбой оказать рабочей группе помощь и содействие. Интерес представляет все — и малоизвестные документы, хранящиеся в музеях авиапредприятий, и свидетельства очевидцев тех или иных событий, и фонотеки с записями воспоминаний. Собрать историю отрасли по крупицам, написать ее правдиво и поучительно можно лишь общими усилиями всех заинтересованных авиаработников, и мы надеемся на то, что круг энтузиастов будет день ото дня расширяться.

— Об авиаторах, тем более о летчиках, часто говорят как о людях необыкновенных, слепленных чужь ли не из другого «теста». И тому в общем-то есть основания: об их мужестве и героизме хорошо известно...

— Меньше всего склонен подчеркивать

какую-то сверхособенность авиаторов, возводить вокруг них ореол исключительности. Прошли времена, когда профессия эта считалась редкостной. Она стала привычной. Впрочем, ничего удивительного: теперь авиация — неотъемлемая часть нашей стремительной динамичной жизни. И все же в главном профессия авиатора сохранила свою неординарность. Говорю это как летчик, который на себе испытал и тяжесть полетных перегрузок, и постоянную готовность к действиям в самых экстремальных ситуациях.

Кто-то может сказать, что я, дескать, летал в военной авиации, которая живет совсем по другим законам, чем гражданская, и вывод мой не совсем, мол, уместен. На первый взгляд, это, возможно, и так. Но вспомните недавний случай в аэропорту Минеральные Воды, когда обычному экипажу Аэрофлота на обычном транспортном самолете Ил-76 пришлось действовать в обстановке, которую вполне можно сравнить с боевой. Во имя спасения детей наши летчики оказались заложниками вооруженных преступников и, несмотря на смертельный риск, с честью выполнили свой долг. Здесь были нужны не только высокий класс профессионализма, но и колоссальная выдержка, собранность, настоящий героизм. И совсем не случайно все члены экипажа были удостоены высоких государственных наград.

А посмотрите на летчиков, которым, к счастью, не довелось выполнять полеты под дулами бандитских обрезов, но которые «просто налетали», скажем, двадцать тысяч часов. Посмотрите и вы поймете, как не просто сохранить в себе многолетнюю преданность небу, подчинить всю свою жизнь полетам. Не в этом ли вся соль, пот и кровь нашей авиационной профессии?

А взять техников, инженеров, диспетчеров — да все «земные» специальности Аэрофлота. По внешней сути своей они тоже вроде бы не отличаются исключительностью. И только тот, кто на сорокаградусном морозе готовил в рейс самолеты и вертолеты или в сложной ситуации управлял воздушным движением, хорошо понимает, что стоит за обычным вроде бы понятием — авиационный специалист.

Пойдем, как говорится, дальше. Вот дежурные по встрече и посадке пассажиров. Ведь самая что ни на есть обыкновенная будничная работа. Но как много зависит от этих скромных тружениц: и настроение, и душевный покой, и даже самочувствие тех, кто отправился в полет. А бортпроводницы? У них тоже нелегкая ноша. А на работу идут всегда элегантные, подтянутые, как на праздник.

Откуда берется такое отношение к делу? Ответ простой. Все, кто, сделав свой профессиональный выбор, пришли в Аэрофлот, словно присягнули на верность авиации. Разве что в этом и кроется та необычность авиаторов, о которой вы говорили?

В остальном налет былой престижности с авиационных специальностей спал. Они стали массовыми, доступными для всех. Должен сказать, что у нас в отрасли образовался даже избыток специалистов. Учитывая сложившуюся обстановку, в этом году мы ограничили набор в учебные заведения гражданской авиации: он производился особым образом — только через подготовительные отделения. Процесс

этот, считаю, естественный. Новое время заставляет по-новому действовать.

Беспокоит иное — нигилизм, скептическое отношение части гражданских авиаторов, особенно молодежи, к реальным достижениям Аэрофлота, его традициям. Все чаще раздается огульное охаивание всего и вся. Кое-кто добрался даже до летных законов. Требования раздаются самые категоричные: что-то совсем отменить, чему-то устроить ревизию. Слов нет, не все в летных законах отвечает требованиям быстротекущего времени. Часть их положений требует внимательного изучения и рассмотрения, уточнения и даже пересмотра. Мы делаем и будем это делать. Однако каждый авиатор должен понять: любые вольности в летном деле не допустимы, летать надо по действующим законам. Здесь, конечно, есть над чем поработать командирам и политорганам, партийным и общественным организациям.

В долгу перед гражданскими авиаторами и наше искусство. Почти совсем исчезли яркие художественные произведения, кинофильмы о тружениках Аэрофлота. По-моему, авиация пока так и не родила своего достойного автора. Но я не пессимист. Мы живем в очень интересное время, которое тоже станет историей. И как нынешнее поколение восхитается Чкаловым, Грозовым, Гризодубовой, так будут гордиться и нашими летчиками. А может, кто-то даже с завистью изумится: «Надо же, летали на таких «примитивных» самолетах, а делали такие дела». Так хочется, чтобы молодежь душой поняла эту неразрывную связь прошлого, настоящего и будущего.

— Очень заманчиво по традиции спросить об итогах, которыми отрасль встречает праздник. Но, следуя ленинскому совету, хочется поговорить о нерешенных проблемах и задачах, о том, что тормозит в гражданской авиации перестройку.

— Перестроечные процессы в Аэрофлоте набирают ускорение. Однако не буду скрывать: протекают они сложно, нередко сопровождаются горячими дискуссиями, а порой и столкновением прямо противоположных взглядов. Но тем не менее можно смело сказать, что в целом в отрасли сформировалась качественно новая политическая и деловая обстановка.

Многое в сознании авиарботников, их отношении к делу изменилось с внедрением хозрасчета и самофинансирования. Каждый все больше убеждается в том, что работать честно становится выгодно. Раньше все, как говорится, были равны: и передовики, и «среднячки», и отстающие получали одинаково. Теперь пресловутая уравниловка изживается. Интерес к работе рождает новые формы организации труда. В гражданской авиации распространяются подряд, кооперация, различные виды международной экономической интеграции. Появляются, правда еще робко, арендные отношения. Наши первые ласточки здесь — Азербайджанское и Таджикское управления, Внуковское производственное объединение. Недавно они внедрились вторую модель хозрасчета с элементами арендного подряда, а в перспективе перейдут на полную аренду.

Не буду подробно останавливаться на результатах, которые принесли структурная реорганизация отрасли и реформа

хозяйственного механизма. Они подробно проанализированы министром гражданской авиации А. Н. Волковым в интересное опубликовано 25 мая в газете «Воздушный транспорт». Скажу лишь, что нам есть чем гордиться сегодня. В условиях жесткого лимита топлива, отсутствия эффективной авиационной техники и острого дефицита двигателей только в прошлом году перевез пассажиров значительно больше, предусматривалось планом. По старым меркам можно было бы уже рапортовать о достижениях, ходить с флажками и примерять ордена. Но теперь понимаем и другое: перестройка совместима с парадным барабанным маршем. Тем более, что проблем, которая она обнажила, достаточно.

Прежде всего крайне трудно происходит «притирание» нового хозяйственного механизма. Жизнь показала: о нем, дело разработать концепцию на бумаге, поддержать ее на словах, одобрить на всех уровнях, а вот применить теорию на практике, заставить ее действовать, да еще самому измениться это не у каждого получается. Говорю образно, перестройка подошла к приятию, а до каждого рабочего места еще не добралась. Потому что заведомо интересы людей по-разному: одни рады, другие хотели бы жить по старому, ни шатко ни валко. Нельзя сбрасывать со счетов и привычку много работать по указке: поступила команда ее выполняют, а нет — голова ни у кого не болит.

К примеру, немало экипажей прилетев авиации в народном хозяйстве не против бы взять в аренду самолеты. А с чем сталкиваются? С часами запретов и неуязвок. Совсем призываю слепо копировать опыт, имеющийся уже в сельском хозяйстве, на водах и фабриках. Воздушный транспорт — область специфическая. Не спекулировать так откровенно на ведомственной исключительности тоже нельзя. Пора засучить рукава и разработать документы, без которых новое полезное дело может задохнуться в бюрократических препонах.

В хроническую болезнь переросла низкая культура обслуживания пассажиров. Казалось бы, излечить ее просто: на земле и в воздухе отнестись к пассажиру с вниманием и ботой. И не нужны тут никакие дополнительные предписания и указания. Тем менее доброта и сердечность к воздушному путешественнику по-прежнему остаются в дефиците.

Ясно, что по приказу улыбаться целого века не заставишь, сознание его изменишь. Отсюда необходимость коренной перестройки учебы в процессе работы, освоения принципиально новых подходов в политико-воспитательной, организаторской и идеологической деятельности, а они даются пока с трудом.

К сожалению, нам не удалось еще полной мере задействовать и так рычаг, как советы трудовых коллективов. Законом о государственном предприятии им предоставлены огромные полномочия — от распределения фондов до избрания руководителей. Однако органы рабочего самоуправления иногда понимают свою роль однобоко, сводят ее лишь к мелочному контролю за действиями администрации. Бесспорно, любой руководитель подотчетен своему коллективу и принципы единоначалия никак

не отменял. Надо не выяснять, кто есть кто, а действовать сообща. Но этот механизм совместной работы пока не отлажен.

В то же время волна демократизации выплеснула немало наносного. Порой гласность преднамеренно используется для нагнетания обстановки, когда запальчивость и эмоции берут верх над аргументами и разумом, а интересы дела захлебываются групповым эгоизмом и амбициями. В ряде авиаколлективов участились попытки действовать силовыми методами, моральным давлением. «Распустили людей, теперь вот и пожинайте плоды», — приходится слышать иногда. По этому поводу могу сказать одно: в антиобщественных проявлениях повинны не перестройка и демократия, а злоупотребления ими. И если мы сегодня не можем направить в нужное русло «митинговый демократизм», значит мы не в полной мере овладели политическими методами руководства.

— Вы не первый раз, Валерий Сергеевич, говорите о необходимости уметь пользоваться политическими методами как в низовых звеньях, так и на верхних эшелонах. Научиться этому, конечно, непросто, но есть здесь, видимо, свой заглавный стержень...

— Бесспорно. Политические методы руководства в первую очередь предполагают воздействие на сознание людей убеждением. Не приказом и распоряжением, а именно убеждением с учетом общественного мнения, их интересов и индивидуальных особенностей. Наконец, это методы, отвергающие административное вмешательство в дела коллектива и содержащие в себе многообразие подходов к оценкам конкретных ситуаций. Вопрос этот сложный, всего в короткой беседе не охватишь. Остановлюсь лишь на основных моментах.

Схематически модель политического воздействия для достижения того или иного результата я бы обозначил так: анализ исходных данных, постановка задачи и цели, выбор точек приложения сил и наиболее эффективных форм и методов работы. Практика политического воздействия столь же конкретна, как и административные распоряжения. Если хотите, ее можно даже измерить количественно и качественно, но не простым перечнем проведенных мероприятий, а их действительностью, влиянием на формирование общественного сознания и поступки людей. Иными словами, выходом на заданный политический рубеж.

В принципе эти рубежи просты и понятны — добиться нужной информированности авиаторов, определить, что необходимо прежде всего им разъяснить, в чем убедить сомневающихся и как на основе этого, а не приказа, вызвать интерес к поставленной задаче, сформировать новые отношения в коллективе, утвердить новый стиль работы и т. д. Но далеко не всем командирам, политработникам, партийному активу это удается. Еще живет кое-где увлечение лозунгами и призывами, стремление не убеждать, а поучать.

Будем откровенны: многие ли из политработников могут выйти на открытый, честный, прямой диалог с людьми? При этом не испугаться нестандартного суждения, не «задавить» собеседника своей должностью, а, рассуждая о сути явления, привлечь его на свою сторону,

сделать единомышленником? К сожалению, немногие. Для этого не всегда хватает компетентности, терпимости, я бы сказал, элементарного стремления понять человека. Конечно, куда проще поставить «смутьяна» на место, приструнить его, приклеив на всякий случай ярлык «демагога». Скажу прямо: такие политработники лишь дискредитируют свое звание, подрывают веру людей в политорганы и партийные организации.

Кстати, сейчас в гражданской авиации 552 первичные парторганизации, объединяющие в своих рядах почти 110 тысяч коммунистов. В целом партийное влияние обеспечено на все производственные коллективы — и большие, и малые. Но это количественная сторона. Давайте повнимательнее посмотрим на качественную.

Сегодня как никогда важно разобраться в конкретных причинах пробуксовки в каждой первичной парторганизации, определить оптимальные пути их преодоления. Изучая состояние дел на местах, не раз убеждался: в полной несостоятельности расписываются те партийные организации, которые не видят разницы между политическими и иными способами воздействия на массы.

Возьмем партийные собрания. Зачастую они мало отличаются от разборов и других производственных совещаний: те же итоги работы, те же хозяйственные проблемы, те же установки по устранению недостатков. И нет, к сожалению, главного: политических оценок и выводов. Отсюда не просматривается и роль коммунистов, нет партийного анализа и спроса с тех, кто плетется в хвосте событий, не оказывает на них влияния. Причем анализа и спроса товарищеского — по принципу: кто и что должен был сделать, как это удалось, что кому-то посоветовать, за что кого-то похвалить или покритиковать, а может, и наказать. А у нас сегодня зачастую все замешено вместе: коллектив, к примеру, достиг успеха — значит, все передовики; оказался в прорыве — виноват начальник. Но так в жизни не бывает. Любые выводы должны делаться на основе дифференцированного подхода, конкретной оценки ситуации.

Партийные собрания призваны стать школой подлинного политического воспитания авиаторов. Сейчас нет вопросов и зон, закрытых для обсуждения. Нет коммунистов, огражденных от критики. И правильно поступают там, где собрания проводят в обстановке настоящего партийного товарищества, в атмосфере широкого демократизма и гласности, приглашают на них всех членов коллектива. Так, в прошлом году в обсуждении отчетных докладов партийных комитетов и бюро участвовало более 60 тысяч членов и кандидатов в члены КПСС, около шести тысяч беспартийных. Это та новизна, которую привнесла в партийную жизнь перестройка.

Со всей остротой в деятельности первичных партийных организаций, партийных комитетов и бюро встают также вопросы повышения действенности критических замечаний и предложений, неукоснительного выполнения принимаемых решений. Здесь нельзя допускать послабления и проволочек.

Перестройка многое в нашей жизни расставляет по своим местам, заставляет по-иному, чем в прежние времена, оценивать события и факты, вкладывать

принципиально новый смысл в привычные в общем-то понятия. Раньше мы не очень задумывались о разнице в словах член партии и коммунист. Между тем люди с партийными билетами в карманах не всегда были примером, даже в идейном плане не отличались устойчивостью.

Перестройка отторгает от партии все инородное и чуждое ей. Видя необратимость происходящих в стране перемен и не желая понять и принять их, кое-кто добровольно разрывает с партией, идет на такую крайность, как сдача партийных билетов. Такие случаи у нас в Аэрофлоте не единичны. Что можно сказать в связи с этим? Ответу словами Владимира Ильича Ленина: «Скатертью дорожка! Такое уменьшение числа членов партии есть громадное увеличение ее силы и веса».

Еще недавно мы и слыхом не слыхивали о неформальных объединениях. Сегодня же они действуют по самым различным направлениям и, надо объективно признать, порой способствуют процессам перестройки. Но иногда их деятельность, прямо скажем, не идет на пользу делу. И вот тут бы командирам, политработникам, партийным активистам сказать свое твердое слово, помочь объективно разобраться в обстановке, правильно расставить все акценты. Однако не всегда они оказываются на высоте. Наиболее рельефно здесь проступают две позиции: или конфронтация с неформальными объединениями, или заигрывание с ними. Между тем ни то, ни другое неприемлемо. Руководители, политработники и партийные активисты должны быть не «над», ни «сбоку», ни «под» самостоятельными движениями, а вместе с ними, вовлекая их в общее дело, оказывая им помощь, организаторское и политическое воздействие в интересах перестройки.

А взять позицию политорганов и партийных организаций в межнациональных отношениях. В Аэрофлоте нет коллектива, который состоял бы из представителей какой-то одной национальности. Однако не скажешь, что у всех авиаторов на этот счет четкая и определенная позиция. И нам очень важно, чтобы каждый коммунист был выше националистических амбиций и притязаний, не на словах, а на деле отстаивал принципы ленинской национальной политики, способствовал сплочению авиаколлективов на основе общности целей и задач.

Убежден, что если командные кадры, политорганы, партийные комитеты и бюро, первичные партийные организации овладеют политическими методами воздействия на массы, многие из тех проблем, которые будоражат сегодня трудовые коллективы, будут разрешаться сами собой. Главное тут не теряться, всегда находить с людьми тесный контакт, уважать их мнение, уметь убеждать, помогать им делом. Одним словом, действовать по строгому счету нашего революционного времени.

— Спасибо за беседу, Валерий Сергеевич.

— Сердечно признателен и вам за предоставленную возможность поделиться с читателями своими раздумьями. Одновременно хочу передать всем авиаторам искренние поздравления с Днем Воздушного Флота СССР.



8

ЕГО ЛИНИЯ ЖИЗНИ

Недавно вновь побывал в Риге, в летно-техническом училище гражданской авиации. Долгие годы у него было другое название — Рижское авиационное училище специальных служб Гражданского Воздушного Флота (РАУСС ГВФ). Здесь готовили радиотехников по эксплуатации наземных радиосредств самолетовождения и посадки, спрос на которых всегда был высок не только в Аэрофлоте, но и в других отраслях и ведомствах. Помню, как пятнадцать лет назад, в одной из рижских газет прочитал объявление о том, что на завод ВЭФ приглашаются радиотехники — «желательно выпускники РАУССа». Прочитал и порадовался за училище, которое довелось закончить в далеком 1955 году.

Оказавшись в знакомой до боли «альма-матер», я убедился, что от РАУССа нашей юности остались разве что койки в два яруса да черные курсантские шинели, которых не коснулась ни одна переменчивая мода. Зато нового в училище — не честь! К услугам нынешних курсантов — специализированные аудитории и лаборатории, методические кабины и классы с обратной связью, учебно-диспетчерские пункты и унифицированные тренажеры, великолепный радиополигон, самолеты-лаборатории...

Примеры сегодняшнего дня налицо уже в кабинете начальника училища Георгия Савельевича Ханхалдова. Отличная современная мебель, электронные часы, малогабаритный телевизор, модели самолетов, вымпелы авиакомпаний. Только не они привлекают внимание. Меня волнует встреча с давно симпатичным мне человеком, отдавшим учи-

лищу сорок лет жизни. Я смотрю на его доброе лицо, слушаю его неторопливый рассказ, радуюсь каждому взгляду его внимательных, чуть грустных глаз и в который раз с улыбкой вспоминаю нашу первую встречу в училище.

1

А было это в сентябре 1952 года. Прибыв в РАУСС на учебу, я в первый же вечер пришел на спортивную площадку, чтобы поиграть в волейбол или баскетбол. Каково же было мое удивление, когда среди тренировавшихся на площадке волейболистов увидел... чемпиона мира Евгения Кошелева. Год назад, сидя на западной трибуне московского стадиона «Динамо», я вместе с тысячами поклонников волейбола болел за сборную команду страны — хозяйку очередного чемпионата мира. Среди волейбольных «гроссмейстеров» был и никому тогда еще не известный спортсмен из Риги Евгений Кошелев. Помнится, как в одной из игр он раз за разом выходил на замену, чтобы одним мощным ударом выиграть подачу или закрепить наметившийся перелом в игре. Я был приятно удивлен тем, что самый молодой в те годы в стране чемпион мира — выпускник РАУССа, сейчас охотно «дает уроки» высшего волейбола однокашникам по училищу.

Когда тренировка закончилась, Евгений Кошелев и еще несколько волейболистов подошли к сидящему рядом со мной на скамейке смуглолицему, черноволосому молодому человеку в парадной курсантской форме. Я и се-

годня отчетливо помню, как ладно сидел на нем суконный темно-синий китель, как сверкали начищенные до блеска пуговицы, бросались в глаза «стрелки» на брюках.

Волейболисты тесно окружили моего соседа и стали о чем-то громко разговаривать, смеяться. В словесной перепалке чаще других звучали имена Жора и Витя. Позже я узнал, что именно так зовут старшину выпускной роты — Георгия Ханхалдова и его закадычного друга, одного из лучших волейболистов училища Виктора Макарова.

Курсантская жизнь в училище мало чем отличается от армейской. Хорошо помню, к примеру, распорядок дня в годы учебы. Подъем в половине седьмого, затем зарядка, после завтрака — утренний осмотр и развод на занятия. На обед, самоподготовку, ужин ходили только строем. Перед отбоем обязательная вечерняя поверка и строевая «прогулка» возле училища. Чекая шаг, мы лихо пели:

А для тебя, родная,
Есть почта полевая...

Жили мы тесно. В училище было всего два здания: старый шестизэтажный дом, где разместились общежитие курсантов, учебные классы, санитарная часть и столовая, и «четырёхэтажка», предназначенная для работников училища. Стесненность, нехватка мебели, учебников, пособий — все это, бесспорно, усложняло нашу жизнь и учебу. Но именно строгий внутренний распорядок был залогом успешной учебы и, как теперь говорят, гарантировал нам выживание. Ведь среди новичков были и такие, кто не отличался хорошей общеобразовательной подготовкой и крепкой физической закалкой.

Ныне стало модно рассуждать о том, почему цветет пышным цветом в армии «дедовщина». В те годы подобного явления просто не могло быть. Больше того, первогодки тянулись к старшекурсникам, как к солнышку. А те, в свою очередь, помогали молодым стать на ноги, найти себя в курсантской жизни. Благо общаться друг с другом мы могли не только в «казармах», но и в спорте, художественной самодеятель-

ности, комсомольской работе, техническом творчестве. Разве можно было не подражать, скажем, тому же Жоре Ханхалдову, не учиться у него организованности и самодисциплине, чувству коллективизма и товарищества, уважению к курсантской форме?

Кстати, всего лишь однажды видел я его, нарушившим правила ношения формы одежды. Курсанты роты, где Ханхалдов был старшиной, съехались в училище после прохождения производственной практики. Поселили их в уютной, холодной комнате с печным отоплением, и, то ли от обиды, то ли почувствовав себя уже чужими в училище, ребята было настроились на «вокзальный» образ жизни. Переоделись в гражданскую одежду (кто во что горазд) и, вооружившись конспектами (впереди — экзамены), расположились на кроватях. В лыжном костюме расхаживал по комнате и старшина роты.

Надо было такому случиться, что вновь назначенный помощник начальника училища по военной подготовке подполковник В. И. Фрезанский начал свое знакомство с РАУССом именно с комнаты, в которой разместили роту Ханхалдова. После команды старшины «встать» и его короткого доклада немая сцена продолжалась больше минуты.

— Ну и как думаем жить дальше? — обратился подполковник к старшине. — Так (и он показал на окурки на полу) или как положено?

— Как положено! — ответил Ханхалдов, окинув требовательным взором стоящих возле кроватей курсантов.

Когда через час с небольшим В. И. Фрезанский снова посетил роту, в комнате все сверкало чистотой, курсанты были в форме, а самое главное — настроение у ребят было совсем другим. Сравнительно недавно случай свел меня с однокурсником Георгия Ханхалдова — работником ГосНИИ ГА Петром Кругловым. На вопрос, каким запомнился ему их старшина, тот, не раздумывая, ответил — принципиальным, справедливым, добрым. Одной только своей доброжелательностью он мог поставить на место того, кто пытался избежать зарядки, залечь, будучи здоровым, в санчасть. Каким принципиальным и строгим был с теми, кто стремился все получить и ничего не давать взамен, кто забывал о том, что даже увольнение в город надо заслужить. Не потому ли после того, как Георгий Ханхалдов успешно сдал государственные экзамены, сам начальник училища Н. И. Марков предложил ему остаться в РАУССе командиром роты.

2

Еще один новый шаг по «служебной лестнице» Г. С. Ханхалдов сделал уже при другом начальнике училища — Николае Андреевиче Овсиенко, которого сам Георгий Савельевич считает своим «крестным отцом». Более двадцати лет возглавлял Н. А. Овсиенко РАУСС, и это были наиболее плодотворные годы в истории училища. Своей энергичной творческой деятельностью начальник училища умело направил работу всего коллектива на расширение и совершенствование учебной базы, внедрение новых методов обучения, укрепление

порядка и дисциплины. И первым помощником в этом стал ему Георгий Савельевич Ханхалдов. Сначала как один из лучших командиров роты, а затем — в роли заместителя начальника училища.

— Встречу с Николаем Андреевичем Овсиенко мне подарила сама судьба, — признается Георгий Савельевич. — Было это ранней весной 1955 года. В тот день я дежурил по училищу. Была суббота, в клубе заканчивались танцы, возвращались курсанты из увольнения, еще немного и — вечерняя поверка. И тут неожиданно в дежурную комнату вошел стройный, улыбочивый мужчина в аэрофлотской форме.

— Здравствуйте, я ваш новый начальник училища, — представился вошедший и протянул руку. — Расскажите, пожалуйста, как проходит дежурство...

— В тот поздний вечер мы обошли все общежития, побывали в клубе, проверили посты дневальных, заглянули в столовую, прошли по территории училища. А затем всю ночь проговорили в дежурной комнате. Оказалось, что мы земляки — ростовчане. Да и к РАУССу оба, что называется, причастны. В трудные для страны послевоенные годы, сняв офицерские погоны, Николай Андреевич Овсиенко пришел в Рижское училище рядовым преподавателем. Затем был выдвинут на пост заместителя начальника Арзамасской школы радистов ГВФ, пять лет проработал начальником Криворожского авиатехнического училища. И вот теперь снова вернулся в РАУСС, но уже на пост его начальника.

— Эрудиция, неиссякаемая энергия, трудолюбие Овсиенко стали залогом того, что училище в короткий срок стало одним из ведущих учебных заведений Аэрофлота, — продолжал свой рассказ Георгий Савельевич.

Роль в этом Николая Андреевича Овсиенко и впрямь трудно переоценить. Это хорошо понимал неординарный командир роты, стремящийся во многом подражать начальнику училища. Но когда тот предложил любимому своему ученику пост заместителя по хозяйственной части и капитальному строительству, Ханхалдов растерялся.

— Не спал несколько ночей, долго размышлял над неожиданным предложением, — сознается Георгий Савельевич. — Какой из меня организатор производства, какой строитель? Правда, еще будучи курсантом, а затем старшиной роты, принимал участие в ремонте зданий, реконструкции учебных классов и лабораторий, а затем — и строительстве новых учебных корпусов. Но тут речь шла о целевой комплексной программе капитального строительства, о втором рождении училища. Справлюсь ли?

Сегодня можно с уверенностью сказать: добрую память оставит о себе в училище «строитель» Г. С. Ханхалдов. Именно в годы его руководства «тылом» здесь выросли учебный и лабораторный корпуса, построены оригинальная по своему проекту столовая, два жилых дома, спортивный комплекс. А вся территория, где базируется училище, стала примером добротной и качественной застройки.

В один из своих приездов в Ригу я встретился с тогдашним секретарем Ленинградского райкома Компартии Латвии А. И. Ефимовым. В беседе с ним

признался, что знаю Г. С. Ханхалдова с курсантских времен, но даже не подозревал увидеть в его лице столь образцового хозяйственника, умелого организатора строительства.

— Вы имеете в виду его природную интеллигентность? — переспросил мой собеседник. — Возможно, это и мешало Ханхалдову на первых порах. Но у него были налицо другие «козыри» — обязательность, ответственность, верность слову. А главное — чувство чести. Собственной чести и чести родного училища. К тому же, все мы видели, что не только о своем хозяйстве печется Ханхалдов. Он многое делает для благоустройства района, наших улиц, скверов, стадиона, других общественных объектов. Не случайно, его избрали членом бюро Ленинградского райкома, депутатом районного Совета, председателем совета руководителей народных университетов района...

3

Начальником училища Г. С. Ханхалдов стал в 1978 году, сменив на этом посту Н. А. Овсиенко. К тому времени РАУСС получил новый статус, был реорганизован в Рижское летно-техническое училище, в котором наряду с радиотехниками стали готовить диспетчеров по управлению воздушным движением. И хотя реорганизация была объявлена волевым решением сверху, год этот, бесспорно, стал поворотным в истории училища. Но совсем не легко и не так гладко проходила перестройка на новый профиль. И дело не только в том, что предстояло за очень короткое время заново создать специализированные классы, учебно-диспетчерские пункты, задействовать новейшие средства УВД. Необходимо было также поступиться сложившимися «радиотрадициями», решать судьбу «золотого фонда» РАУССа, его ветеранов, проработавших в училище двадцать, тридцать и более лет. Будучи опытными преподавателями и специалистами по радио- и электротехнике, они не только помогали курсантам овладевать современным радиолокационным и навигационным оборудованием, но и написали десятки учебников, сотни методических разработок, создали многочисленные макеты и наглядные пособия. К слову сказать, и сам Г. С. Ханхалдов к этому времени уверенно зарекомендовал себя преподавателем таких дисциплин, как электротехника, электроизмерения, электрические машины и электропитание радиоустройств.

И вот стал вопрос о ненужности всех этих дисциплин, о сокращении лучших преподавателей училища. Нередко это решается просто — действиями в приказном порядке. Г. С. Ханхалдов же сделал все для того, чтобы сберечь преподавательский состав. Вместе с другими руководителями училища принял участие в дальнейшей судьбе ветеранов. Большинство преподавателей безболезненно переквалифицировалось, стало вести подготовку курсантов по эксплуатации современных систем управления воздушным движением. Не остались без дела и опытные лаборанты.

Столь же неравнодушен начальник училища и к судьбам курсантов. Скольких юношей предостерег он от неверных решений, опрометчивых шагов. Скольких вернул на правильный жизненный путь! Радиотехник головной базы ЭРТОС Латвийского управления Сергей Малов признался мне, что именно Ханхалдов уберег его от большой беды. На парня словно нашло «затмение» — в учебе, дисциплине, скатился что называется, донельзя. Даже заместитель начальника училища по политико-воспитательной работе Дмитрий Васильевич Молчанов — сама справедливость и добродетель — был против того, чтобы оставлять его учиться. Лишь Г. С. Ханхалдов сумел в долгой беседе с курсантом задеть струну, которая все перевернула в его сознании. Он дал Георгию Савельевичу слово, что поправит дела, достойно закончит РАУСС. И сдержал слово, не подвел начальника, закончил училище с отличием.

Конечно, сегодня многое изменилось в жизни страны, в психологии людей. Экономические и социальные перемены в обществе сказались и на деятельности учебных заведений гражданской авиации. В силу целого ряда причин молодежь стала идти в учебные заведения Аэрофлота менее охотно и, следовательно, отобрать наиболее достойных становится все труднее. Да и воспитать, сформировать молодого специалиста, искренне желающего работать в гражданской авиации, сегодня не так просто. Мешают этому десятки проблем, в том числе и социальные. К примеру, не желают ребята жить ныне в курсантских «казармах», спать на койках в два яруса, носить давно вышедшие из моды шинели. Только как решить все эти проблемы?

Нелегкая ситуация сложилась и в Рижском летно-техническом училище. Видимо, пришла пора поменять устоявшиеся подходы и укоренившиеся традиции, не отвечающие требованиям сегодняшнего дня. Необходимо сделать новый смелый шаг, который не просто поможет поднять успеваемость и дисциплину, а в корне изменит организацию учебного процесса и практических занятий, станет переломным в деле подготовки молодых специалистов.

Коллектив Рижского летно-технического училища первым вышел с инициативой по созданию на его базе принципиально нового учебного заведения Аэрофлота — училища типа колледжа. Это среднее специальное учебное заведение повышенного типа, рассчитанное на подготовку младших (недипломированных) инженеров по управлению воздушным движением. Уже просчитаны сокращенные сроки подготовки таких специалистов, расписаны программы обучения, обозначены цикловые комиссии. Рижане удовлетворены тем, что их предложения внимательно изучают в министерстве и помогают выйти училищу на новый поворотный виток в своей истории. Истории, сорок лет которой связаны с начальником училища, ветераном Аэрофлота, заслуженным работником транспорта Латвийской ССР — Георгием Савельевичем Ханхалдовым.

Б. ОРЛОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Рига.

Он вошел. Снял шинель. — А где же твои награды, Сергей? — спросила я. Он смутился. Неловко полез в карман, достал прозрачную пластмассовую корбочку. Бережно вынул из нее несколько медалей, стал неуверенно прикреплять их к кителю. Чувствовалось: награды свои С. Осадчий, бывший воин-интернационалист, а сейчас курсант Славянского авиационно-технического училища, надевает редко.

...Они держали заслон, чтобы душманы не прорвались к дороге в районе Чарикара. Танк, которым командовал Осадчий, сопровождал колонну машин с топливом и продовольствием. Незадолго до этого разведка сообщила: поблизости исчезло мирное население. Как правило, так бывало всегда перед появлением в районе душманов. И действительно, вскоре по связи передали: в горах бандиты. Танк начал «обрабатывать» местность, прикрывая колонну. Экипаж — водитель Николай Корнев, заряжающий Бахрам Абдулаев и командир Сергей Осадчий успешно выполнили свою задачу...

Около двадцати парней, прошедших трудными дорогами Афганистана, учатся сегодня в училище. Приехали они в Донецкую область из разных концов страны. Под Одессой в селе с боевым названием «Десантное» вырос С. Осадчий. В Вологде прошло детство А. Бахтурова. В Баку родился Р. Мустафаев. Из молодого города Ноябрьска, что в Тюменской области, прибыл Д. Волгин.

...В ответ на обеспокоенный вопрос родителей: «Куда отправляют!» — Дима Волгин, прощаясь с ними у военкомата, отшутился: «Куда — не важно, лишь бы тепло было». Не думал тогда, что служить придется в самой что ни на есть горячей точке планеты.

Несколько месяцев в «учебке», а затем — чужая, незнакомая страна, где уже не первый год шла война. Война необычная, скрытная. Прямых военных действий зачастую нет. Фронтовой позиции тоже. Но из-за каждого камня может быть выстрел в спину, из-за каждого выступа скалы может вылететь снаряд. Врага не видишь в лицо, но он тут, рядом, затаился. И ты все время должен быть начеку.

Волгин в боевых операциях не участвовал. Он выполнял — и это было не менее важно — черновую солдатскую работу: по трое-четверо суток стоял без смены в наряде, топил буржуйки в холодных палатках, готовил пищу, носил воду. Временами он, как и другие солдаты, буквально падал с ног от усталости, недосыпания. И... всегда мучился от того, что не он, а другие шли в бой. Но приказ командования — закон для подчиненного и возражений не терпит. В конце концов, каждый делал то, что обязан был делать. Дмитрий достойно выполнил свой долг воина-интернационалиста. Однокурсники уважают его за честность, высокую требовательность прежде всего к себе. Выбрали старшиной. А бывшего солдата в длинные бессонные ночи, когда перед

глазами вновь и вновь встает обожженный солнцем и огнем Афганистан нет-нет да одолевают мысли: совесть его чиста, но все ли это понимают? Помнит, как однажды резануло слуравнодушное: «Подумаешь, в тылу отсиживался...» Словно ударили наотмашь. Заходили на скулах желваки, застрял в горле ком. Как, ну как объяснить, что было пережито там, вдали от Родины?! Откуда взять слова, да и есть ли такие! Этих парней призвали служить в ряды Вооруженных Сил уже из училища. Сюда же возвратились они вновь, когда сняли погоны.

— Я как взглянул на них первого сентября — вроде бы те же лица и не те одновременно, — вспоминает преподаватель физкультуры В. Нескородь. — Настоящие мужчины. Награды свои, правда, носить стесняются. Да и рассказывают о себе скупое, не любят, чтобы их выпячивали.

...«Привет из Кабула! Здравствуй, уважаемый Виктор Иванович! Вот получил Ваше письмо и сразу даю ответ. У меня служба потихоньку движется вверх. Вверх потому, что солдатская служба как график: сначала он поднимается вверх, а после года опускается вниз. Погода у нас сейчас зимняя: на склонах гор лежит снег, но морозов пока не было... В училище я обязательно вернусь и легкой атлетикой тоже заниматься продолжу. Пусть не для спортивных рекордов — для здоровья. Здесь же тренироваться нет почти никакой возможности. Лишь изредка удается побегать по кругу, но тогда четырем автоматчикам приходится охранять меня. Ведь с гор постоянно стреляют. С приветом. Ваш Анатолий.»

— Толя Руденко — один из лучших спортсменов училища. Трудно поверить, что на первом курсе, — продолжал Виктор Иванович, — по физкультуре ему выше двойки и поставить-то было трудно. Однако с характером оказался парень. Занимался упорно и уже через год выиграл чемпионат города. Думаю, спорт серьезно помог Толе выдержать нелегкое испытание. Ему вручен орден Красной Звезды. Сейчас Руденко учится в Киевском институте, но связь с ним непременно не теряю.

Не только Нескородь, но и другие преподаватели старались поддерживать дух своих воспитанников, служивших вдали от родной земли. Знали, как дорого их участие вчерашним курсантам.

— Почта работала с перебоями, — вспоминает Вячеслав Шайдулло. — Письма порою не приходили по два-три месяца. Однажды я их получил сразу восемнадцать: от родителей, друзей, преподавателей из училища. Вот праздник-то был!

...Ночь выдалась темная, такая, что в двух шагах ничего не видно. Их, восемь разведчиков, забросили на вертолете в горы. Совсем недавно Андрей Бахтуров был курсантом Славянского училища, но он старался не думать о той безоблачной мирной жизни. Главное сейчас — выполнить боевую задачу: узнать, есть ли в провинции Хост банды



ЗЕМЛЯ СПОТКНУДАСЬ ПОД КАБУДОМ

душманов, склады с боеприпасами.

Бахтуров шагнул в сторону и... яркий сноп света ослепил глаза. «Подстергла-таки мина», — мелькнуло в угасающем сознании. Андрея отправили в госпиталь. В тот же день в неравном бою с душманами погибли его товарищи-разведчики Олег Дубровин и Саша Квасницкий. Смерть кралась по пятам.

Выбивали из строя не только пули, но и болезни: малярия, брюшной тиф, болезнь Боткина.

— Повсюду мы встречали бедность и убогость, — рассказывает курсант Сергей Хоменко. — Крестьяне обрабатывают землю вручную, сохой, живут в глиняных жилищах без окон. Поначалу казалось, что попал в каменный век.

Видя страшный голод в кишлаках, советские солдаты делились с афганским населением всем, чем могли. Угощали походной кашей, консервами. Малыши смело подбегали к парням в военной форме, уверенные, что их здесь никто не обидит. Пытались что-то лепетать по-русски — научились за годы войны...

Сегодня все вернулось на круги своя. Родное училище встретило воинов-интернационалистов приветливо. Замполит Петр Иванович Пастухов им за просто сказал:

— Хлопцы, если какие трудности воз-

никнут, заходите в любое время. Всегда поможем.

Но за помощью они не торопятся. Кстати, для бывших «афганцев», учащихся средних учебных заведений, никаких особых льгот не предусмотрено. А надо бы, на мой взгляд.

— Не о послаблениях идет речь, — говорили ребята. — Но, наверное, по сравнению со вчерашними школьниками, мы знаем и умеем чуть-чуть больше. Почему бы преподавателям не использовать наши знания и умение? А вместо этого с нами подчас обращаются как с безусыми юнцами, на которых можно и прикрикнуть, и отчитать за любую мелочь.

Меня они встретили настороженно. А один из курсантов, услышав зачем я приехала — расспросить об армейской службе, проблемах сегодняшних, — встал и ушел: «Говорить не о чем». Уже потом, когда растаял лед недоверия, они поделились:

— Несколько месяцев назад приезжали журналисты с Донецкого областного телевидения: готовили передачу «Солдатская слава». Кинооператоры стрекотали камерами, редактор призывал: «Вы, ребята, не стесняйтесь, говорите обо всех своих проблемах». Раскрыли душу. А потом увидели по телевидению передачу: все, что волнует бывших воинов-интернационалистов, осталось за кадром — вырезали. Остались лишь шаблонные, громкие фразы о героизме.

Да, героизм был. Героизм, достойный народного преклонения и памяти. Но была и боль, такая, что человек, казалось, вынести не в силах. О ней почему-то и сейчас нередко предпочитают умалчивать. Потому-то любая фальшь или нарочито громкие слова у бывших воинов вызывают бурный протест.

Сегодня много рассуждают о так называемой проблеме «афганцев», о трудностях их «вживания» в мирные будни. А я считаю, что проблемы эти возникли не сами по себе, а рождены нашей черствостью и безразличием к судьбам воинов-интернационалистов.

Напоследок не удержалась от вопроса: «Кого из своих однокурсников, преподавателей взяли бы с собой в разведку?»

Переглянулись.

— Знаете, после армии на многие вещи смотришь по-иному. И на дружбу тоже, — ответил за всех Сергей Хоменко. — Когда меня ранило, то на кого надеялся, в ком уверен был, фактически отвернулись: думали лишь о себе. А вынесли с поля боя ребята, вроде незаметные, о ком и не подумал бы. Так что не надо спешить с оценкой. Поживем — увидим.

Ж. ШАНУРОВА,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Славянск.

ПАССАЖИР В ТИСКАХ ДЕФИЦИТА

12



ВЫЕЗДНАЯ РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА В МУРМАНСКОЕ АВИАПРЕДПРИЯТИЕ

Было время, мы зазывали пассажиров на самолет чем только могли. Рекламными щитами на самых оживленных городских перекрестках. Объявлениями в газетах и журналах. Специальными радио- и телесюжетами. Устраивали даже показательные полеты, чтобы привлечь нерешительных небесной романтикой. И люди вняли нашим призывам. Уже лет десять назад, если не раньше, ежегодные пассажирские авиаперевозки перевалили за стомиллионный рубеж и продолжают расти дальше.

Казалось бы, Аэрофлоту жить да радоваться, но вот беда — все чаще и чаще желающие улететь стали отходить от касс с пустыми руками. Авиационный билет стал таким же дефицитным, как балык из осетрины или исчезнувшее с прилавков дешевое мыло. А приглашение летать самолетами Аэрофлота превратилось в подобие конфетного фантика, подsunутого ребенку с недобрым умыслом.

Отчего же возникла проблема билетного голода? Как высвободить авиапассажира из тисков дефицита? Ответы на эти и другие болезненные вопросы мы решили поискать в одной из наиболее жарких зон Аэрофлота — Мурманском авиапредприятии.

УЮТНО, КАК ДОМА, НО...

Из Москвы до Мурманска комфортабельный Ту-154 летит всего-навсего около двух часов. Сравнив это время с продолжительностью поездки по железной дороге, начинаешь понимать стремление северян непременно лететь, а не ехать поездом. Вот почему загрузка в самолете предельная, ни одного свободного кресла. Заняты даже откидные сиденья в тамбуре между пассажирским салоном и пилотской кабиной. Их пришлось уступить вылетающим по телеграммам.

Словно по заявке на борту самолета оказался номер «Советской России» с репортажем из Мурманского аэропорта. «Если вы хотя бы год не были в Мурмансках — аэропорту столицы Заполярья, — вам предстоит немало удивиться, — пишет корреспондент газеты. — Буквально за считанные месяцы здесь произошло столько перемен, что даже не верится — неужели так бывает?»

Мажорный тон газетчика, признаться, насторожил. Нам было хорошо известно, что аэропорт Мурманск, как и другие авиагавани на севере, буквально задыхается от перегрузок. Особенно лихорадят его приливы и отливы пассажиро-

Идет посадка на очередной рейс.

потоков в пору летних отпусков. Начиная с апреля, тысячи мурманчан целыми семьями снимаются, говоря морским языком, с якорей и устремляются на «большую землю». Они летят в Ленинград и Москву, Киев и Минск, Вологду и Симферополь, в Прибалтику и на Северный Кавказ... Иными словами, не летят лишь туда, куда нет авиарейсов. Причем самый большой спрос на города Украины и Вологду. Так исторически сложилось, что среди жителей Кольского полуострова больше всего выходцев из этих регионов. Вот и стремятся они провести свои отпуска в родных краях. А с приближением осени вся эта воздушная армада штурмует авиакассы на мурманские рейсы. Дело доходило до того, что в таких «перевалочных» аэроузлах, как ленинградский, даже вывешиваются объявления: «Уважаемые мурманчане, из-за отсутствия мест на самолеты мы, к сожалению, не можем вас обслужить...» И люди сутками толкуются в аэровокзале в надежде на случай или дополнительный рейс.

Одним словом, информация о переменах к лучшему показалась слишком преувеличенной. И тем не менее корреспондент газеты не погрешил против истины. В Мурманском аэропорту действительно столько новшеств, что не веришь своим глазам. Нет — нет, билетный дефицит, увы, устранить пока не удалось, и наш разговор об этом впереди. А вот создать пассажиру такие условия, чтобы он чувствовал себя в аэропорту почти так же удобно, как дома, здесь постарались. Впрочем, пройдемся по аэровокзалу и убедимся во всем сами.

Прежде всего обращаем внимание на чистоту и порядок. Чье-то заботливое око неусыпно следит за тем, чтобы вовремя делалась влажная уборка помещений. Кто-то незаметно, но регулярно освобождает от мусора урны, протирает кресла и диваны. Уютно и на привокзальной площади, и в гостинице. Они тоже всегда прибраны и согреты каким-то особенным домашним теплом. Но больше всего радует возможность без сутолоки и толчеи перекусить и скоротать время в случае задержки рейса.

Кто из нас не маялся у буфетных стоек аэровокзалов, где кроме яйца под майонезом да затвердевшей, словно камень, курицы выбрать нечего. В Мурманском аэропорту все организовано совершенно иначе. Вместо убогих столиков, заваленных небранной посудой, пассажира ожидают высокие стойки с удобными вращающимися сидениями. Все обслуживание, от оплаты при входе чека до получения заказа, занимает считанные минуты, поэтому очереди практически нет. Что касается меню, то ему может позавидовать иной столичный ресторан: салаты из свежих помидоров и огурцов, зелень, бифштексы, тушеное мясо, рыба заливная и жареная, мороженое, кофе, ананасовый сок, всевозможная выпечка. И стоит все это не более двух рублей.

На втором этаже еще две «общепитовские» точки: гриль-бар и так называемый шведский стол. Там тоже все продумано до мелочей. А напротив аэровокзала круглосуточно открыто кооперативное кафе «Ани», где всегда в ассортименте национальные армянские блюда.

Прекрасное впечатление оставляет и рабочая столовая. Меню, качество пищи

и стоимость обедов там тоже устраивают всех желающих. И самое главное — в столовой круглый год имеются свежие овощи, а это особенно ценно для северян. Причем вся продукция химически чистая. Она выращивается в своем подсобном хозяйстве и не содержит никаких нитратов.

Продуман в аэровокзале и отдых пассажиров. С любого кресла в зале ожидания можно посмотреть цветную телепередачу. Телевизоры установлены таким образом, что их экраны хорошо видны отовсюду. Есть и видеозал. Работает он круглосуточно. Входная плата чисто символическая — всего пятьдесят копеек. Для ребятишек задействованы компьютерные игровые автоматы. Мы видели, с каким увлечением юные пассажиры вели морские и воздушные бои, устраивали автомобильные гонки, играли в хоккей и футбол. Автоматы способны имитировать самые различные ситуации, способные удовлетворить любой интерес и вкус.

Книголюбцы могут найти в аэровокзале киоски с новинками Мурманского и других издательств, большим выбором журналов и газет. Продаются здесь и сувениры главным образом местного производства. Так что на память о посещении Заполярья всегда купишь недорогую, но оригинальную поделку. Функционируют также почта и телеграф, междугородная телефонная станция. Их услугами можно воспользоваться в любое время суток.

Нам рассказали, что инициатором всех добрых перемен в аэропорту стал прежде всего командир объединенного авиатряда Юрий Иванович Солодилов, который несколько лет назад сменил на этом посту человека пассивного и явно устаревшего во взглядах. Активным помощником ему во всех начинаниях стал заместитель по политчасти Сергей Петрович Васильев, прибывший на эту должность из аппарата Политического управления гражданской авиации. Труженики Кольского полуострова по достоинству оценили энергию этих руководителей. Избиратели Северноморского территориального округа по выборам народных депутатов СССР дружно отдали свои голоса за командира авиопредприятия. Характерно, что избрали

Ю. И. Солодилова не по разнарядке «сверху», как нередко бывало раньше, а, напротив, вопреки такой разнарядке. И так, перемены в Мурманском аэропорту налицо. Их по достоинству оценили местные жители. Они радыю приезжих. Но и нерешенных проблем здесь тоже, к сожалению, хватает. Теперь наш рассказ о них.

РАЗОРВАТЬ ЗАКОЛДОВАННЫЙ КРУГ

Для начала немного статистики: в Мурманской области почти полтора миллиона жителей, и почти каждый из них не менее раза в год становится пассажиром. Однако аэропорт ежегодно отправляет лишь 800—900 тысяч человек. Если даже часть населения обратится к услугам железнодорожников, то все равно достать билет на самолет удастся далеко не всем желающим. Добавьте к этому, что в ряд населенных пунктов полуострова нет никаких путей-дорог, кроме воздушных, и вы убедитесь, что ситуация обостряется до крайности. Подсчеты показывают: в области около трехсот тысяч человек ежегодно не могут воспользоваться воздушным транспортом.

Вместе с руководителями авиапредприятия и представителями местных советских и хозяйственных органов мы провели в аэровокзале своеобразный «круглый стол», за который пригласили и пассажиров, оказавшихся поблизости. Буквально через несколько минут образовалась большая толпа. С какими только вопросами не пришли люди.

Слегка заспанный рыбак прослушал информацию о начале регистрации на свой рейс и теперь не знает, как поступить. Причем, беспокоят его не штрафные санкции за несвоевременный возврат билета, а невозможность купить новый.

Жене офицера-подводника с сыном нужно срочно в Киев, а места удалось достать на разные рейсы. Что же делать? Ведь сыншишка совсем еще мал, его нельзя отпускать одного без мамы.

«Внимание! Начинается регистрация пассажиров и багажа...»





Руководитель объекта базы ЭРТОС В. М. Новожилов, сменный инженер Н. И. Климов и радиотехник Н. В. Сидоров за проверкой радиоаппаратуры (слева направо).

А эта усталая женщина, рабочая одного из пригородных совхозов, ночует в аэропорту третьи сутки, но очередь за билетом так и не продвинулась вперед. Да и как ей продвинуться, если кассы работают в основном на предварительные заявки. «Предварительный заказ — дело, конечно, хорошее, — сокрушается женщина, — но как же быть тем, кто собрался в полет внезапно? Выходит, нам остается рассчитывать только «на авось».

Полностью созвучны этим горьким сетованиям и слова инженера из Челябинска, оказавшегося за Полярным кругом в командировке. «По долгу службы, — говорит он, — мне часто приходится летать по стране. Сейчас авиабилеты повсюду продают за тридцать дней. Случается, что о предстоящей командировке узнаешь буквально за два-три дня до отлета, когда билетов в кассах, как правило, уже нет. Вот и пускаешь в ход посулы, уговоры, шоколадки. И даже если цель достигнута, радоваться еще рано. Заветный хрустящий листок в кармане дает право на полет лишь в одном направлении, а ведь нужно еще возвращаться домой. А это новые мытарства. Что-то, по моему, не додумано до конца в системе бронирования мест на самолеты. Помимо предварительной продажи должен оставаться надежный резерв для тех, кого в дорогу позвал непредвиденный случай».

«Товарищ совершенно прав, — добавляет к этому военный моряк с погонами капитан-лейтенанта. — Специфика морской службы такова, что заранее ничего личного нельзя спланировать. А ведь наши жены и дети по полгода маются одни на берегу, мечтая о совместном отпуске. Наконец, приходит этот долгожданный час, срывается, как по тревоге, с места, а улететь не можем...»

Вопросы, самые разные и малоутешительные, сыплются со всех сторон. Люди плотным кольцом окружили командира отряда, с тоскливой мольбой заглядывают в объектив телевизионной камеры. Вечером передача об этой встрече пойдет в областной эфир, и они надеются, что с помощью гласности смогут разорвать заколдованный круг билетного дефицита. Однако проблема гораздо сложнее, чем им кажется.

— В своей предвыборной программе, — говорит Ю. И. Солодилов, — я обещал избирателям улучшить транспортное обслуживание в нашем регионе. Много уже сделано, но до коренных перемен тем не менее еще далеко.

Командир отряда душой не кривит. Обстановка действительно меняется к лучшему.

Во-первых, за счет использования внутренних резервов удалось увеличить общие отправки пассажиров. За год они возрастут примерно на 70 тысяч человек. Кстати, такого прироста мурманские авиаторы добиваются уже несколько лет подряд. И хотя в целом это билетного дефицита не устраняет, но движение вперед все-таки есть.

Во-вторых, идет планомерное освоение автоматизированной системы бронирования мест в самолетах и оформления авиабилетов «Сирена-2», что значительно повышает уровень обслуживания воздушных путешественников. Ее пульты-манипуляторы со временем будут установлены в каждом городском агентстве, что позволит оперативно бронировать места на любые направления. Характерно, что часть расходов на приобретение и установку оборудования берут на себя предприятия других ведомств.

В-третьих, введена новая система заявок на авиабилеты для жителей Умбы, Ковдора, Ловозера, Печенги, Заполярного и других отдаленных поселков, которые оторваны от областного центра. Они оформляют теперь заказы за тридцать один день до вылета самолетов. Для этого гарантированно выделяются так называемые квоты мест: двадцать процентов — на рейсы в Москву и Ленинград, десять — на все остальные, заложенные в расписании.

Обслуживание самолетов и вертолетов за Полярным кругом требует особого мастерства и сноровки. Авиатехник Г. Я. Ларионец, награжденный знаком «Почетный полярник», и инженер Н. Ф. Корейкин [стоит] выполняют профилактические работы на вертолете Ка-32.



В-четвертых, недавно открыто прямое воздушное сообщение из аэропорта Никель в Ленинград. В дальнейшем полеты оттуда будут выполняться также в Петрозаводск и Псков. Это позволит отправлять дополнительно за год примерно 25 тысяч авиапассажиров.

Наконец, большие работы развернуты по вводу в строй комплекса Апатиты. Он будет пущен в эксплуатацию в следующем году и даст возможность перевозить ежегодно в Москву, Ленинград и на курорты юга 200—250 тысяч человек. Ведется также реконструкция аэропортов Ковдор, Умба и Ловозеро, что позволит организовать прямое воздушное сообщение с центром страны. Расчетные отправки в связи с этим должны составить 40—50 тысяч пассажиров.

Все эти меры, бесспорно, помогут уменьшить неудовлетворенный спрос на перевозки, а также несколько разгрузить аэропорт Мурманск. Так что тиски билетного дефицита, в которых постоянно находится северянин, частично удастся разжать. Но проблема, как подчеркнул заместитель начальника Главного планово-экономического управления облисполкома В. А. Страхов, тем не менее остается. Дело в том, что численность населения области не стоит на одной отметке, она постоянно растет, а коли так, будет расти и неудовлетворенный спрос на услуги Аэрофлота. Отсюда напрашивается новый вывод: нужен не косметический «марафет» на авиационных трассах, а принципиальная перестройка всей системы воздушных сообщений как внутри полуострова, так и вне его. Лишь при этом условии задача устойчивого транспортного обеспечения жителей Заполярья будет решена полностью.

Практически все участники «круглого стола» сошлись в одном мнении: чтобы выйти из такого состояния, нужна коренная реконструкция прежде всего головного аэропорта. Речь идет о капитальном ремонте взлетно-посадочной полосы, сооружении дополнительных рулевых дорожек и мест стоянок самолетов, строительстве гостиницы и ряда других объектов. Реконструированный аэропорт сможет принимать современные высокоэффективные самолеты, с помощью которых можно будет увеличить объемы пассажирских перевозок.

Вопрос о расширении и модернизации главной авиагавани Мурманска был самым основным пунктом в транспортном разделе предвыборной программы народного депутата СССР Ю. И. Солодилова. Прямо и однозначно об этом доложено и Министерству гражданской авиации. Важность его решения очевидна всем: и в Москве и на местах. Остается лишь надеяться, что в 1992 году, когда намечено закончить реконструкцию, жители Заполярья не станут сутками маяться в очередях за билетами и добывать их всеми правдами и неправдами.

— Хорошо понимаю, — сказал нам Ю. И. Солодилов, — что такие же проблемы требуют своего решения и во многих других регионах Крайнего Севера, а не только в Мурманской области. Это наша общая беда. Но если под-

ходить к делу по-государственному, с учетом первостепенных народных интересов, то положение не так уж безвыходно, как может показаться на первый взгляд.

Мысль Юрия Ивановича проста: если страна не может одновременно залатать все дыры в кафтане своей экономики, а это, к великому сожалению, так, то нужно браться в первую очередь за те участки, где положение особенно нетерпимо. По его мнению, идея о приоритетном развитии воздушных сообщений в отдаленных и труднодоступных районах Крайнего Севера нуждается в самой решительной поддержке. Многие в этом направлении уже сделано. Но надо идти дальше, изыскивая и реализуя все возможные резервы. Зачем, скажем, возводить дорогостоящие аэропортовые комплексы в самом центре Украины или на местных воздушных линиях в прибалтийских республиках, когда там самолеты по существу не нужны. А вот жителям того же Кольского полуострова без авиации, как говорится, не продохнуть. Именно в такие районы и надо бросать все наличные средства.

Конечно, с ходу, в одночасье тут ничего не сделаешь. Да и одному Аэрофлоту это вряд ли по силам. Вот почему народный депутат Ю. И. Солодилов считает своим долгом бороться за то, чтобы транспортные проблемы Заполярья решались комплексно, объединенными усилиями всех заинтересованных министерств и ведомств. Только так можно разрубить этот гордиев узел.

Предположим, что все планы мурманчан сбудутся в точно намеченные сроки. Аэропорт Мурманск переживет свое второе рождение, в небе полуострова появятся самые современные



Оператор — информатор — диктор — так называется профессия Н. В. Черняк. И это неудивительно. Ведь она владеет несколькими специальностями в службе организации пассажирских перевозок.

самолеты, а многосуточные очереди у билетных касс отойдут, наконец, в область преданий. Не будем терять надежды. Но как все-таки жить-быть сегодня, в условиях этого пресловутого билетного дефицита? Что можно предпринять, как говорится, на скорую руку? Беседа за «круглым столом» показала, что тут тоже есть серьезный повод для раздумий. Причем не требующий ни дополнительных капитальных вложений, ни сверхнормативных лимитов на авиатопливо.

Взять, скажем, ярко выраженную сезонность в формировании пассажиропотоков. Всем ясно, что наивысшего пика авиаперевозки достигают с наступлением и окончанием школьных каникул. Иначе и не может быть: какой родитель после долгой полярной ночи не захочет отправить ребенка на «материк», туда, где ласково греет солнце и полным-полно свежих овощей и фруктов. Вот и возникают непробиваемые пассажирские пробки в аэровокзалах. А выход из положения предлагается давным-давно: заканчивать и начинать учебный год в школах разных регионов страны не в один и тот же день, а дифференцированно, со сдвигом, хотя бы в полторы-две недели. Тогда пассажирские потоки распределятся по времени сами собой. Но простое это решение до сих пор спотыкается о железобетонные надолбы бюрократизма. Вот и за нашим «круглым столом» представитель облисполкома вместо того, чтобы ухватиться за эту мысль, стал уповать на циркуляры вышестоящих инстанций. Создается грустное впечатление, что перестройка обошла стороной некоторые наши ведомства и кабинеты их руководителей.



Шведский стол — новинка авиасервиса в Мурманском аэропорту.

Другой большой вопрос, тоже не требующий дополнительных лимитных или финансовых инъекций, — частые нарушения расписания. Можно долго рассуждать о природе этой хронической болезни, приводить в ее оправдание, как это пытался сделать в ходе нашей беседы заместитель начальника Ленинградского управления гражданской авиации В. А. Индусов, самые «убедительные» доводы, но факт остается фактом: любой сбой в расписании — это прямой удар по интересам пассажира и верная предпосылка к новым сбоям в работе предприятия. И уж совсем нетерпимо, когда часть заложенных в расписание рейсов отменяется вообще. Так случается, как правило, в субботние и воскресные дни, когда экипажи Ленинградского управления, по словам В. А. Индусова, выполняют международные рейсы и «прикрыть» мурманчан просто нечем: нет ни самолетов, ни летчиков.

Не беремся судить ленинградцев. Скорее всего, им действительно приходится разрываться на части, но ведь авиаторам Мурманска, у которых нет своих базовых самолетов, от этого нисколько не легче. И как тут не согласиться с предложением начальника службы пассажирских перевозок аэропорта Мурманск А. С. Костеева и председателя совета трудового коллектива этой же службы Л. А. Головенковой — помимо ленинградцев, подключить к выполнению рейсов на Мурманск и обратно самолеты и экипажи других управлений.

— Нам неважно, — подчеркнули

они, — какому управлению принадлежит самолет и его экипаж. Главное, чтобы пассажиры могли улететь. И вообще Мурманск неплохо бы сделать «городом открытых дверей» для всех управлений Аэрофлота, а не только для ленинградцев.

Думается, что Главному управлению авиационных работ и перевозок нашего министерства стоит прислушаться к этому предложению и учесть его при формировании очередных планов движения воздушных судов. В дни «пик» не лишними оказались бы и чартерные рейсы. Об этом прямо говорили за «круглым столом» представитель производственного объединения «Севрыба» В. Я. Хайрич и начальник службы военных сообщений Краснознаменного северного флота В. И. Тимошин. Расходы по их оплате заказчики готовы взять на себя.

Кстати, «Севрыбе» крайне необходимы и прямые чартерные рейсы за рубеж. Ежегодно около сорока тысяч рыбаков доставляется из Мурманска в Буэнос-Айрес, Лас-Пальмас и другие иностранные города, где происходит смена экипажей советских рыболовных судов. Сегодня этот путь лежит только через международный аэропорт Шереметьево-2. К тому же укрепление добрососедских отношений СССР с Финляндией и Норвегией значительно расширило деловые и туристские контакты. Возникла острая необходимость в установлении прямых воздушных связей между Мурманском и этими странами. Конечно, в один день Мурманский аэропорт не подготовишь

для выполнения рейсов за рубеж, но планируя его реконструкцию, очевидно следовало бы изучить и эту сторону дела. По крайней мере, сама идея не лишена привлекательности и отвергать ее с порога было бы не по-хозяйски.

* * *

Близится к завершению летний сезон авиaperевозок. Напряженно, порой в пределе сил и возможностей работая гражданские авиаторы. Особенно горячи в эти августовские дни те направления, которые ведут в северные и восточные районы страны. Судя по всему и нынешний сезон не стал для Аэрофлота переломным. Жесткие лимиты авиатоплива и хронические недопоставки промышленностью самолетов и авиадвигателей, словно костлявая рука голота, перехватывают дыхание отрасли. Дефицит ресурсов неизбежно порождает билетный дефицит, создавая тот самый заколдованный круг, с которым мы столкнулись в Мурманске. И выход из сложившейся ситуации видится только в одном: комплексном подходе к решению транспортной проблемы в масштабах страны. Хочется верить, что так оно и будет.

Выездная редакция
А. ТРОШИ
Г. ФЕКЛЮНИН
Фото В. ГРЕБНЕВА

гг. Москва—Мурманск—Москва.



ВРЕМЕНА НОВЫЕ — ПРОБЛЕМЫ СТАРЫЕ

Так был озаглавлен материал из «выездной приемной журнала», опубликованный в майском номере. Речь в нем шла о заботах авиатехников и инженеров, занятых обслуживанием сельскохозяйственной авиации. Ряд поднятых участниками встречи вопросов прямо относился к деятельности аппарата министерства, в частности, Главному управлению эксплуатации авиационной техники. Поэтому редакция обратилась к специалистам управления с просьбой прокомментировать публикацию в журнале.

Вот что сообщают читателям заместитель начальника ГлавУЭАТ МГА А. Емцов и главный инспектор оргтехотдела управления Н. Козачок.

Участники «выездной приемной» справедливо указывают на серьезные недостатки в инженерно-авиационном обеспечении полетов. Действительно, проблемы эти старые и решение их, честно говоря, ведется крайне медленно.

ГлавУЭАТ МГА принимало меры для

оказания помощи в создании нормальных производственно-бытовых условий труда и обеспечения технической эксплуатации воздушных судов. По его требованиям разработаны типовые проекты здания авиатехбазы для авиации ПАНХ, ангара для обслуживания двух вертолетов Ми-8, дегазационно-обмывочного пункта для самолетов и вертолетов. На опытных заводах организовано серийное изготовление легкокорборных металлических доков для технического обслуживания самолетов Ан-2, портативных подогревателей типа КПП и ЭДП-1.

Кроме того, постоянно проводился поиск наиболее целесообразных форм труда как в месте базирования воздушных судов, так и на временных аэродромах.

В частности, в настоящее время в предприятиях Киевского, Краснодарского, Сергеевского и Магаданского объединенных авиаотрядов проходит опытную проверку новый регламент технического обслуживания самолетов Ан-2, подготовленный специалистами ведущего технологического конструкторского бюро и ГосНИИ ГА, в котором обобщены опыт эксплуатации этого самолета и предложения, поступившие из авиапредприятий. Ввод в действие нового регламента запланирован на 1990 год.

В последние годы с целью повышения материальной заинтересованности технического персонала на авиационно-химических работах введена — взамен премии — оплата труда за налет часов закрепленного типа самолета и введен суммированный учет рабочего времени. Сейчас в отдельных предприятиях гражданской авиации изучается вопрос оплаты труда летного и технического персо-

нала, занятого на ПАНХ, в зависимости от доходов, полученных от выполнения этого вида работ.

В управлениях и предприятиях, где коллективы и их руководители по-прежнему уделяют внимание вопросам технической эксплуатации самолетов и вертолетов, созданы приемлемые условия для работы. При этом использовались упомянутые типовые проекты и серийно выпускаемое оборудование, изыскивались необходимые средства для строительства монтажных работ. Взять, к примеру, сравнительно молодое предприятие ПАНХ — второй Архангельский отряд в аэропорту Васково. Здесь при активном участии инженерно-технического состава был построен и оснащено здание авиатехбазы. Прекрасно оборудованы лаборатории АИРЭО, в том числе, без преувеличения, одна из лучших лабораторий в гражданской авиации по вертолету Ми-26. Сооружены ангар с пристройками для двух самолетов Ан-2, ангар для вертолетов, оборудованы стоянки воздушных судов с твердым покрытием.

Неплохо бы руководителям Шахтинского объединенного авиаотряда и его планово-экономических служб, которые к сожалению, не попали в поле зрения «выездной приемной» и не высказали свое мнение по затронутым вопросам изучить опыт работы этого родственного предприятия для того, чтобы также успешно выполнять свои годовые и пятилетние планы по развитию производства и улучшению социально-бытовых условий. В совершенствовании работы инженерно-авиационной службы по вопросам, находящимся в компетенции ГлавУЭАТ, специалисты управления всегда готовы оказать содействие и помощь.

ПО ПРОСЬБЕ ЧИТАТЕЛЕЙ

МИРОВОЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

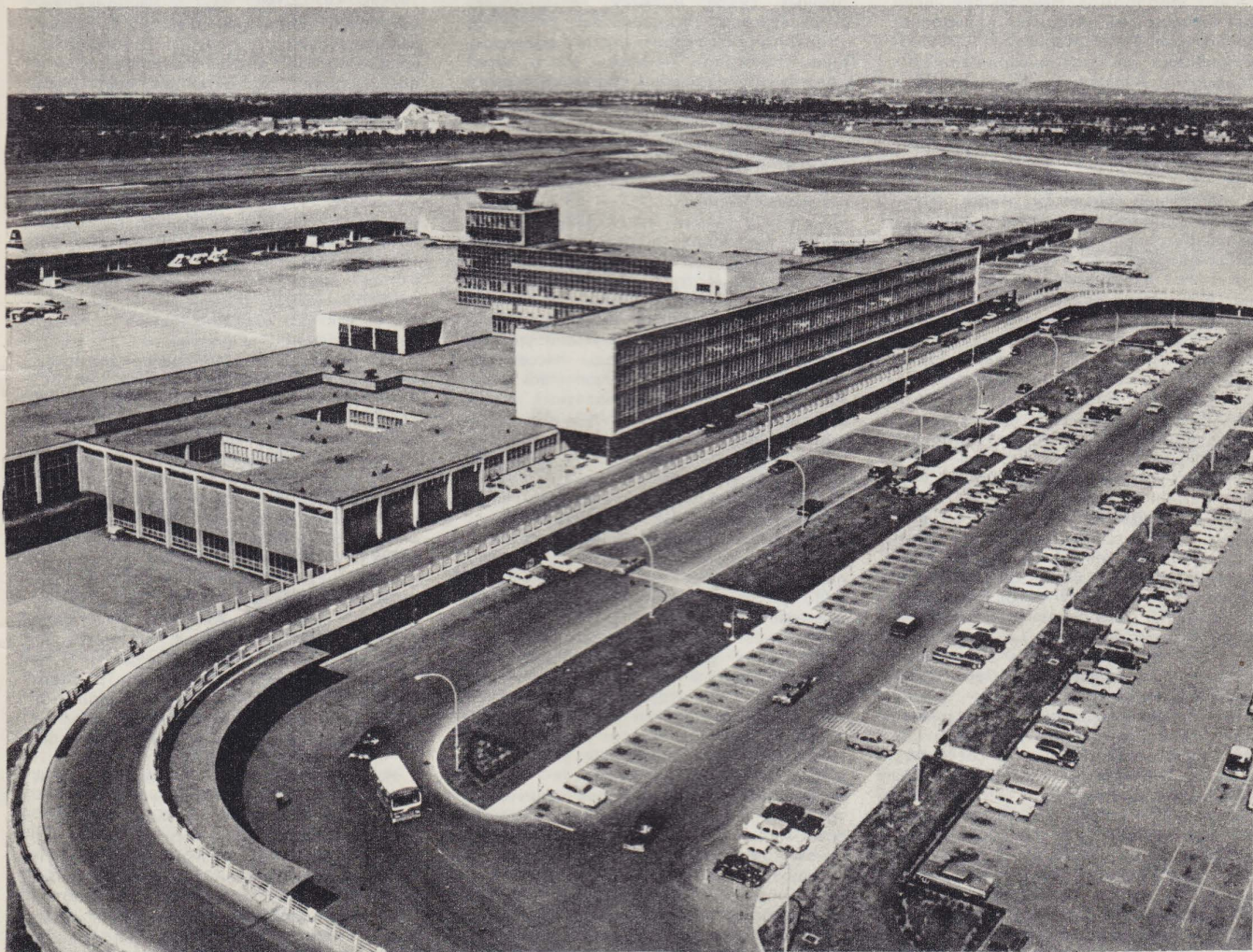
На снимках:

Самолет «Б-737» авиакомпании «Тунис ЭР».

Аэропорт Дорваль в Монреале.



Воздушный транспорт в настоящее время располагает густой сетью авиалиний, обеспечивающих регулярные перевозки пассажиров, почты и грузов не только между странами, но и почти между всеми крупными городами земного шара. В государствах-членах ИКАО насчитывается сегодня более сорока тысяч гражданских аэродромов (сухопутные, гидроаэродромы, вертодромы), находящихся в общественном и частном пользовании. Наибольшим числом гражданских аэродромов, кроме нашей страны,





Самолет
«Б-747»
авиакомпания
«ЭР
МАДАГАСКАР»

18

располагают США, Бразилия, Мексика, Канада. Так, например, в США зарегистрировано более 16,5 тысячи аэродромов, из них около 11 тысяч находящихся в частном пользовании. В Бразилии — около 2,4 тысячи (из них 1,4 тысячи частных), в Мексике — 1,7 тысячи (1,12 тысячи частных), в Канаде — около 1,2 тысячи аэродромов (600 в частном пользовании). Большое количество гражданских аэродромов имеется в Австралии, Аргентине, Боливии, ФРГ, Зимбабве, Индонезии, Колумбии, Парагвае, Франции.

Для международных полетов предназначено более одной тысячи основных и запасных аэродромов. Наибольшее число таких аэродромов находится в Европейском регионе — 386. Карибский и Южноамериканский регионы располагают 201 аэродромом, Азиатский и Ближневосточный регионы — 181, регион Африки и Индийского океана — 172, регионы Североатлантический, Североамериканский и Тихоокеанский — 116 аэродромов.

В настоящее время в мире насчитывается несколько десятков гигантских международных аэропортов, имеющих хорошо оборудованные аэродромы с двумя и более взлетно-посадочными полосами, в которых обслуживается до нескольких десятков миллионов пассажиров в год. К таким гигантам можно отнести аэропорты: Чикаго-О'Хар, Атланта-Хэртсфилд, Лос-Анжелес-Интернейшнл, Даллас-Форт-Уэрт, Лондон-Хитроу, Нью-Йорк-Кеннеди, Токио-Международный, Ханада, Сан-Франциско-Международный, Нью-Йорк-Лагардия, Нью-Йорк-Нью-Арк, Франкфурт-на-Майне, Париж-Орли и другие.

Парк коммерческих транспортных воздушных судов принадлежащих к государствам-членам ИКАО (кромѣ СССР и Китая) насчитывает более десяти тысяч единиц (в это число не входят воздушные суда с максимальной взлетной массой менее девяти тонн).

В 1987 году авиакомпании государств-членов ИКАО эксплуатировали 7640 турбореактивных самолетов, 1820 — турбовинтовых, 610 — поршневых. Что касается воздушных судов авиации общего назначения, зарегистрированных в государствах-членах ИКАО, то их число в 1986 году составило 325 044 единицы.

Огромным парком воздушных судов всех типов располагает гражданская авиация США, где, по данным Федерального авиационного управления этой страны, в 1986 году насчитывалось 7760 турбореактивных, 6830 турбовинтовых, 29 768 многомоторных поршневых и 208 450 одномоторных поршневых само-

летов, а также 4900 вертолетов с газотурбинными и 5516 — с поршневыми двигателями.

Парк воздушных судов мирового авиатранспорта (за исключением социалистических стран) в основном состоит из самолетов американского, английского и французского производства. Достаточно сказать, что примерно половину всего мирового парка составляют самолеты четырех типов: «Б-727», «Дуглас-ДС-9/МД-80», «Б-737» и «Б-747». Широкое распространение за последние годы получают самолеты Европейского консорциума «Эрбас Индастри». Кроме того, в составе парка коммерческих транспортных воздушных судов имеется четырнадцать сверхзвуковых пассажирских самолетов «Конкорд» англо-французского производства. Почти три четверти всего парка реактивных воздушных судов приходится на два региона — Северную Америку и Европу.

Технико-эксплуатационные показатели самолетов с годами существенно улучшаются: увеличивается дальность их беспосадочного полета (11 — 13 тысяч километров у дальних магистральных самолетов), грузоподъемность (до 150 тонн) и пассажироемкость (до 450 человек). Эта тенденция будет сохраняться и в дальнейшем, хотя темпы изменения основных показателей будут не столь динамичными, как в минувшие десятилетия. За 1955—1987 годы пассажироемкость самолета увеличилась в девять раз, максимальный взлетный вес — в четыре раза, а скорость — (без учета сверхзвуковых самолетов) более чем вдвое. Повышается надежность самих машин. Средний годовой налет часов на один самолет в целом по миру составляет в настоящее время 2,2 тысячи, а по крупнейшим авиакомпаниям достигает 3,5—4 тысяч в год. Наиболее высокий показатель имеют авиакомпании США и ФРГ, где среднесуточный налет самолета достигает 10—11 часов.

В основной деятельности мирового воздушного транспорта преобладающее место принадлежит пассажирским перевозкам. В 1987 году суммарный объем регулярных перевозок пассажиров воздушным транспортом всех стран мира на международных и внутренних линиях превысил один миллиард человек (в 1978 году он составлял 679 миллионов человек). В среднем за сутки перевозится около трех миллионов человек и выполняется пассажирооборот свыше четырех миллиардов пассажиро-километров. Иными словами, за неделю выполняется объем пассажирских авиаперевозок 1950 года по пассажирообороту и за десять дней — по количеству перевезенных пассажиров. К

настоящему времени пассажирооборот мирового воздушного транспорта увеличился по сравнению с 1950 годом более чем в 50, грузооборот — в 35 и почтовый тонно-километраж — в 9 раз. Почти половина общего объема регулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок по международным и внутренним маршрутам, выполняемым авиакомпаниями 157 государств-членов ИКАО, приходится на долю США (37 процентов) и СССР (11 процентов). В этих странах выполняется около 80 процентов всемирных внутренних регулярных авиаперевозок в мире (США — 58 процентов, СССР — 21 процент). Третье место в мире по общему объему перевозок (международных и внутренних) занимает Япония, четвертое — Соединенное Королевство (Англия) и пятое — Франция.

На динамику развития мирового авиатранспорта, весьма неоднородного по своему составу и включающего в себя воздушнотранспортные системы социалистических, развитых капиталистических и развивающихся стран, влияет как общая политическая и экономическая конъюнктура в мире, так и ситуация в отдельных странах и регионах. Как и в мировой экономике в целом, здесь бывают периоды «процветания» и периоды «упадка». Весьма заметным оказалось, к примеру, потрясение, вызванное двумя сошедшими по времени экономическими и энергетическими кризисами (1973—1975 и 1979—1982 годы). Наиболее характерная тенденция развития мировых авиаперевозок состоит в замедлении среднегодовых темпов прироста, хотя в целом пока они остаются достаточно высокими.

При этом темпы роста международных перевозок значительно выше внутренних. К примеру, в 1987 году, по сравнению с 1978 годом, темпы роста по пассажирообороту возросли на 13,8 по общему объему перевозок на 13,3, по грузообороту и перевозке пассажиров на 13,1 процента. В мире сейчас насчитывается порядка 900 коммерческих авиаперевозчиков (авиакомпаний). Из их числа 478 выполняют международные перевозки в дополнение к внутренним. По регионам регистрации они распределяются следующим образом: Африка — 81, Азия и Тихий океан — 54, Европа — 138, Латинская Америка и бассейн Карибского моря — 86, Ближний Восток — 20, Северная Америка — 99.

Лидирующими авиакомпаниями, осуществляющими международные регулярные перевозки, кроме Аэрофлота, являются: «Джал» — Япония, «Бритиш Эруэйз» — Англия, «Люфтганза» — ФРГ, «Эр Франс» — Франция, «Пан Ам» — США, КЛМ — Голландия, «Алиタリア» — Италия, «Свиссэр» — Швейцария, «Иберия» — Испания, «Эр Канада» — Канада, САС — Дания, Норвегия и Швеция и др. Тридцати ведущих авиакомпаний мира выполняют более 75 процентов общего объема международных регулярных перевозок.

Наиболее крупные пассажиропотоки и грузопотоки осуществляются на авиатрассах между Европой и Америкой. Значительны по объему перевозки между Европой и зоной Дальнего Востока и Юго-Восточной Азией. Наиболее высокие среднегодовые темпы роста общего объема международных авиаперевозок в течение последнего десятилетия дали Саудовская Аравия — 26, Малайзия — 20

Индонезия — 19 и Сингапур — 17 процентов.

Несмотря на сравнительно высокие темпы перевозок воздушным транспортом, весьма актуальной проблемой для многих авиакомпаний мира остается привлечение пассажиров на воздушный транспорт. Средние мировые показатели коэффициента пассажирской загрузки самолетов на регулярных международных и внутренних авиалиниях за последнее десятилетие находятся в диапазоне 63—67 процентов. Причем использование пассажироместности воздушных судов на международных маршрутах на один-два процента ниже, чем на внутренних. Навысший средний коэффициент коммерческой загрузки имели авиакомпании региона Азии и Тихого океана, за которыми следуют авиакомпании Европы, Северной Америки, Латинской Америки и бассейна Карибского моря, Ближнего Востока и Африки.

Авиакомпании прилагают немало усилий для улучшения обслуживания пассажиров на земле и на борту самолета. На широкофюзеляжных самолетах, выполняющих рейсы по международным воздушным трассам большой протяженности, в салонах первого класса устанавливаются спальные кресла. Широко ведутся работы по оборудованию самолетов кинопроекторными установками. Намечается внедрение малогабаритных индивидуальных телевизионных приемников и видео. На борту самолетов организуются небольшие библиотеки с книгами на различных языках. Японская авиакомпания «Джепэн Эрлайнз» предусматривает внедрить в массовом порядке телефонную связь с борта самолета. Проведенные в 1987 году опыты по радиотелефонной связи с борта самолета «Б-747» с использованием искусственного спутника связи показали надежную работу системы. Предпринимаются меры по ускорению доставки пассажиров из города в аэропорт и обратно, по сокращению затрат времени на оформление поездки.

В последние годы несколько изменяется структура регулярных перевозок на воздушном транспорте в пользу грузовых, которые составляют уже около 25 процентов. Многие промышленные фирмы рассматривают авиатранспорт как важнейший элемент эффективной системы сбыта своей продукции. Клиентура, пользующаяся услугами воздушного транспорта при перевозках различных видов грузов, уделяет особое внимание таким качественным характеристикам, как скорость доставки, надежность и регулярность сообщений, сохранность грузов, четкость организации перевозочного процесса.

При этом авиакомпании прилагают немалые усилия, чтобы поддержать свой престиж: постоянно изыскиваются возможности для ускорения обработки грузов в аэропортах и сокращения задержек. Большое внимание уделяется вопросам сокращения времени наземной обработки грузов.

В будущем рост грузовых перевозок будет определяться их возрастающей контейнеризацией, улучшением взаимодействия и координации работы различных видов транспорта, расширением международной торговли и ускорением таможенных процедур. Так, одной из радикальных мер по ускорению таможенных процедур при прохождении грузов в международных аэропортах США является внедрение автоматизированной системы та-

моженных проверок и сбора пошлины. Ее применение позволит сократить продолжительность прохождения таможи с четырех дней до одного и повысить пропускную способность грузовых отделений аэропортов, что особенно важно в связи с бурным развитием так называемых аэрокурьерских, или сверхсрочных перевозок.

Авиакомпания «Эр Франс» гарантирует отправку малых партий грузов, которые могут доставляться в аэропорт за 90 минут до отправления самолета этой авиакомпании. Кроме того, грузы к отправке принимаются в специальных агентствах авиакомпании в Париже за четыре часа до вылета самолета. Сверхсрочная перевозка грузов осуществляется более чем в 160 городов мира. Чуть более половины общего объема перевозимых авиатранспортом грузов приходится на долю конвертируемых и специализированных грузов самолетов, а остальная часть транспортируется в грузовых отсеках пассажирских самолетов.

Все крупные авиакомпании мира стремятся шире внедрять комплексное обо-

ностями транспортного процесса и применяемой авиационной техники.

Наиболее детальные прогнозы развития мирового воздушного транспорта составляет Международная организация гражданской авиации — ИКАО. Она периодически публикует количественные прогнозы развития пассажирских и грузовых перевозок на предстоящие десять лет изучает проблемы технических, экономических и социальных последствий внедрения новой авиационной техники, осуществляет технологическое прогнозирование. Значительное внимание прогнозированию в финансово-экономической области уделяет и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). Кроме того, систематическая деятельность по выявлению спроса на авиационные перевозки и перспектив рынка сбыта самолетов осуществляется крупнейшими самолетостроительными компаниями и ведущими двигателестроительными фирмами.

Ниже в таблице приводится суммарный прогноз перевозок ИКАО на 1995 год (Договаривающиеся государства ИКАО).

Регулярные перевозки	Фактические данные		Прогноз	Среднегодовой темп прироста	
	1975 г.	1985 г.		1995 г.	1975—1985 гг.
Пассажирооборот	млрд. пасс.-км			%	
Всего	697	1360	2680	6,9	7,0
Международные	270	594	1310	8,2	8,0
Внутренние	427	766	1370	6,0	6,0
Перевозки пассажиров	млн. человек			%	
Всего	534	891	1500	5,3	5,5
Международные	108	189	355	5,8	6,5
Внутренние	426	702	1145	5,1	5,0
Грузооборот	млн. т-км			%	
Всего	19371	39340	82600	7,3	7,5
Международные	11632	28930	67485	9,5	9,0
Внутренние	7739	10410	15115	3,0	4,0
Перевозки грузов	тыс. т			%	
Всего	8680	13199	21320	4,3	5,0
Международные	1770	5756	11320	7,6	7,0
Внутренние	5910	7443	10000	2,3	3,0

рудование, необходимое для эффективного осуществления контейнерных перевозок. Следует отметить, что ведущие авиакомпании развитых капиталистических стран в настоящее время перевозят в контейнерах свыше 50 процентов всех грузов, а в перспективе они намеряют довести долю контейнерных перевозок до 80 процентов.

Развитие мирового воздушного транспорта тесно связано с общим состоянием мировой экономики, международной торговли, обусловлено ростом валового национального продукта, доходов на душу населения, туризма. Динамика его развития, зависит не только от общеэкономической и политической ситуаций на планете, но и подчиняется своим закономерностям, определяемым технологическими особен-

Как видно из приведенной таблицы, к 1995 году намечается перевезти полтора миллиарда человек, а к 2000 году — два миллиарда. Ожидается, что в 2020 году пассажирами мирового воздушного транспорта будут пять миллиардов человек. К этому времени многое изменится в облике мировой авиатранспортной системы. Иными будут парк воздушных судов, сеть аэропортов, технология обслуживания грузовых и пассажирских перевозок, систем управления воздушным движением. О некоторых аспектах перспективы развития мирового воздушного транспорта будет рассказано в последующих номерах журнала.

Е. МАКАРОВ,
кандидат экономических наук

г. Москва.

В известной присказке: «Я в строители пойду, буду всюду на виду!» — заключен большой практический резон. Действительно, эта специальность повсеместно остро необходима, популярна и высоко почитаема. Там, где поработали строители, остаются на годы, а то и на века зримые плоды их добрых и умелых рук. Это и жилые дома, и производственные здания, и другие сооружения самого разнообразного назначения. Тем самым улучшаются наш быт, условия труда, вся человеческая жизнедеятельность. Не случайно профессиональный праздник советских строителей, приходящийся на август, отмечается у нас в стране как торжество всего народа.

Гражданским авиаторам также есть за что поблагодарить строителей. За три с половиной года двенадцатой пятилетки ими освоено около одного миллиарда рублей капитальных вложений. На эти

здания на непроизводственное строительство в целом по Аэрофлоту осваиваются полностью. В частности, план таких вложений в жилищное строительство успешно выполняется. Благодаря этому за прошедший с начала пятилетки период строители сдали сверх установленного им задания свыше 60 тысяч квадратных метров жилья. Это позволило дополнительно предоставить благоустроенные квартиры трем с половиной тысячам авиаторов и членам их семей.

В общем при беглом взгляде сложившаяся на сегодняшний день обстановка со строительством в нашей отрасли кажется довольно благополучной. А приоткрывшись к этому делу пристальнее, замечаешь, что увиденные первоначально розовые краски постепенно тускнеют. Они приобретают если не темные, то определенно серые, не очень выразительные тона.

ства составил 226 миллионов рублей, превысив норматив в два раза. Аналогичная неблагоприятная картина вырисовывалась и на строительстве тех объектов, которые возводились за счет собственных средств авиапредприятий.

Несмотря на значительное наращивание темпов сооружения жилых домов острота этой проблемы не снижается. Тринадцать управлений и вовсе, можно сказать, заваливают эту важнейшую социальную программу. Это касается прежде всего таких управлений, как Туркменское, Литовское, Грузинское, Северо-Кавказское и Западно-Сибирское. Если и дальше они не выберутся из образовавшегося прорыва, то как же, спрашивается, там собираются обеспечить жильем к двухтысячному году всех нуждающихся в нем членов своих трудовых коллективов?

На совместном заседании коллегии Министерства гражданской авиации и президиума ЦК профсоюза авиаработников вопросы капитального строительства стали в нынешнем году предметом тщательного разбора и всестороннего обсуждения. Всем должностным лицам, ответственным в отрасли за этот участок производства, предложено принять неотложные меры для повышения на стройках уровня организованности и порядка. Чтобы наверстать упущенное, решено сократить фронты строительства. Сосредоточить материальные, трудовые и финансовые ресурсы на самых крупных и главнейших стройках, включая сюда дошкольные учреждения, школы, больницы, другие социальные и культурные объекты. Приложить все силы для безусловного выполнения пусковой программы текущего года. Максимально использовать для реализации этих задач внутренние резервы и те широкие возможности, которые появились у авиапредприятий с их переходом на хозяйственный расчет, самоокупаемость и самофинансирование.

Между словами «строитель» и «созидатель» можно смело поставить знак тождества, то есть смыслового равенства. От слаженного созидательного труда всех участков строительного процесса в нашей отрасли зависят темпы и качество ее экономического и социального развития. Авиаработники-строители отчетливо себе представляют, что у них получается вполне удовлетворительно, а что нуждается в совершенствовании. Коли так, то следует ожидать, что они преодолют препятствия, которые мешают их более эффективному и плодотворному труду. И будут работать в том рациональном и четком режиме, какой диктуется перестройкой экономической реформой, потребностями тружеников отрасли. Работать инициативно и умело, с высокой отдачей, чтобы всем им мы хотели бы от чистого сердца сказать:

— Великое вам спасибо, славы и удачи! Низкий поклон вам, наши дорогие мастера!

А. ЖУРАВЛЕВ
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»
заслуженный работник транспорта РСФСР
В. ГОЛЬЦОВ
научный редактор
«Гражданской авиации»

20

РАЗМЫШЛЕНИЯ ПО ПОВОДУ...

ТУСКНЕЮТ РОЗОВЫЕ КРАСКИ

средства построена в Свердловском аэропорту и сдана в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса для приема самолетов Ил-86. Реконструированы в 29 аэропортах союзного значения аэродромные покрытия общей площадью свыше миллиона квадратных метров.

Кроме того, введены в строй автоматизированные системы управления воздушным движением в Волгограде и Иркутске; цеха на ряде авиаремонтных заводов, здания авиационно-технических баз и технических бригад суммарной площадью восемьдесят с лишним тысяч квадратных метров. Сооружены аэровокзалы и пассажирские здания в Минске, Иванове, Самарканде и Чите, рассчитанные в общей сложности на обслуживание 1800 пассажиров в час.

В различных регионах завершено строительство жилых домов площадью 646 тысяч квадратных метров, в которых справили новоселье тысячи семей авиаработников. Открыто 3770 новых мест в детских садах и яслях.

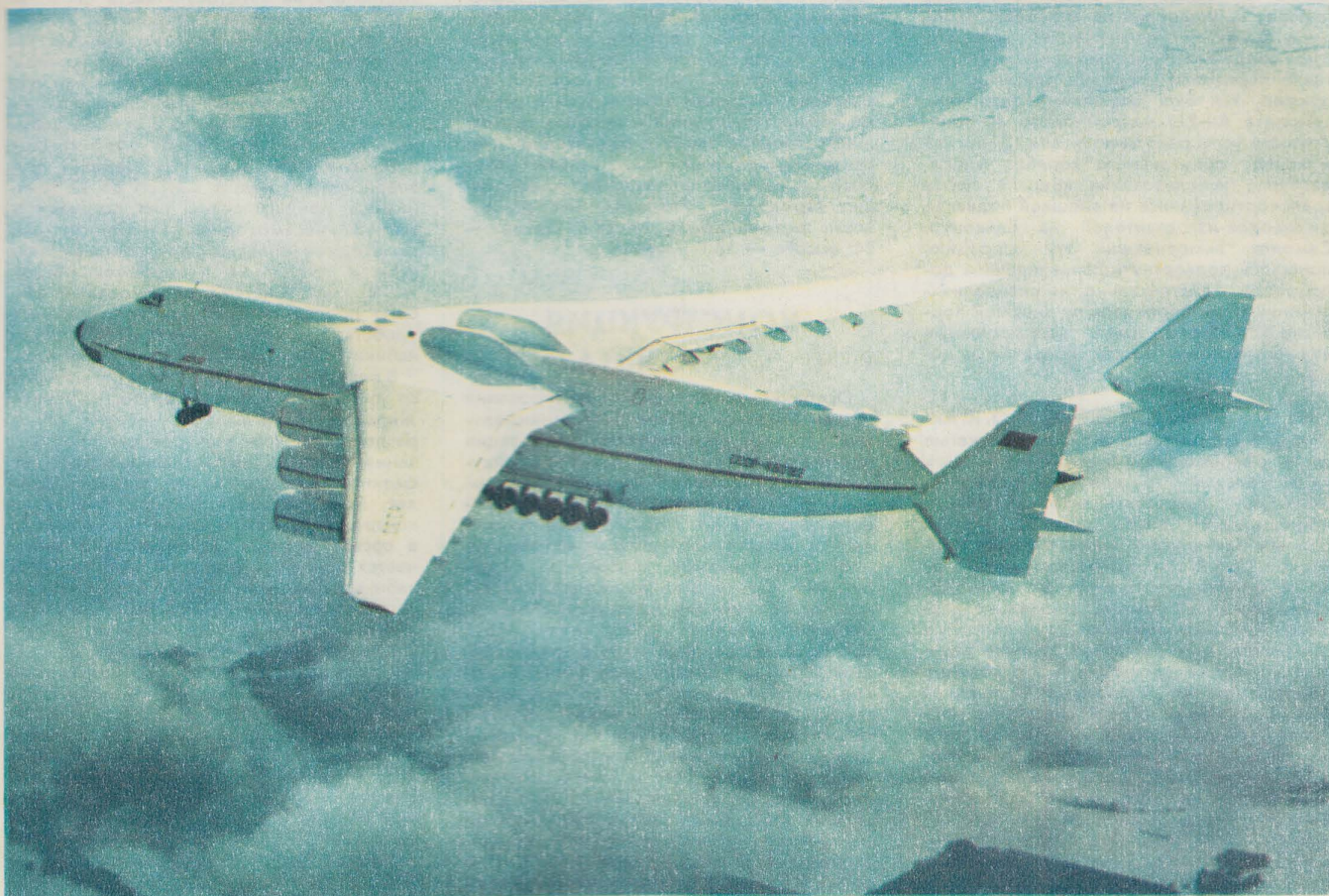
Радует то, что в текущей пятилетке, в отличие от прошлых, капитальные вло-

Итак, о чем же свидетельствуют объективные факты? Хорошо ли мы, авиаторы, у себя строим?

Как подтверждает анализ, коренных позитивных изменений в строительстве пока не произошло. Так, в 1986—1988 годах из выделенных нам на эти цели средств было недоосвоено без малого сто миллионов рублей. Почти половина этой суммы приходится на строительномонтажные работы. С их объемами хронически не справляются многие управления, Внуковское и Домодедовское производственные объединения, ремонтные заводы и учебные заведения гражданской авиации. Вследствие допущенного отставания не удалось своевременно ввести основные фонды стоимостью почти двести миллионов рублей.

Положение с капитальным строительством существенно усугубилось в отрасли в минувшем году. Лимит государственных централизованных капиталовложений был освоен всего на 82 процента. В результате к началу четвертого года пятилетки объем незаконченного строитель-

ЗНАКОМЬТЕСЬ :



А. Г. ВОВНЯНКО,
ведущий
конструктор
по самолету

„МРИЯ“

Широк диапазон авиатехники, созданной коллективом ОКБ имени О. К. Антонова: от легких машин до супертяжеловесов. Новое выдающееся достижение самолетостроителей — сверхгрузоподъемный Ан-225. Вместе с космическим кораблем многоразового использования «Буран» он был представлен на 38-м международном аэрокосмическом салоне в Париже (Ле Бурже) и вызвал огромный интерес авиационной общественности. Его по праву назвали «Королем салона».

Олег Константинович Антонов одним из первых авиаконструкторов понял необходимость создания специализированных транспортных самолетов для перевозки грузов и техники. Так, в 1956 году появился первый в стране транспортный самолет Ан-8, прозванный «летающим китом». После этого было целое семейство «грузовиков»: Ан-12, Ан-22, Ан-26, Ан-32, Ан-72, Ан-74, Ан-124. Как правило, при транспортировке грузы располагались внутри кабины, что и определило облик грузовых самолетов: фюзеляж большого диаметра, высоко расположенное крыло (чтобы грузовой пол по возможности был ближе к земле), люк на весь проем грузовой кабины, погрузочная рампа, средства, обеспечивающие автономную эксплуатацию.

Однако жизнь не стоит на месте. В современной технике наблюдается устойчи-

вая тенденция к созданию тяжелых, крупногабаритных, высокопроизводительных машин: большегрузных автосамосвалов, кранов, турбин, генераторов, реакторов, оборудования для нефтяной и химической промышленности, авиационных и космических аппаратов и многих других. Транспортировка таких грузов на большие расстояния в полностью собранном виде зачастую невозможна ни железнодорожным, ни автомобильным, ни воздушным транспортом. Если предусматривать возможность их разборки и сборки, потребуется введение дополнительных конструктивных или технологических соединений, что приведет к увеличению массы и трудоемкости изготовления, а также понизит ресурс и надежность машины, устройства. Кроме того, необходимы дополнительные затраты на сборку и практически неизбежную отладку, доводку на месте.

В 1981 году впервые в отечественной практике традиция доставки грузов внутри кабины была нарушена. При создании тяжелого транспортного самолета Ан-124 «Руслан» возникла сложная проблема транспортировки крупногабаритных агрегатов центральной и концевой частей крыла из Ташкента в Киев. Их удалось перевезти, установив на фюзеляж самолета Ан-22, в конструкцию которого были введены специальные узлы. Сегодня такие перевозки стали обыденными. Например, так был доставлен центроплан самолета Ан-225 массой около 40 тонн. Крупные узлы ракеты-носителя «Энергия» и корпус орбитального корабля многоцелевого использования «Буран» также транспортировались на внешней подвеске с заводов-изготовителей на Байконур. Самолет, выполнивший эту операцию, пришлось подвергнуть серьезнейшим доработкам. Действительно, не специализированные для перевозок на внешней подвеске самолеты имеют ограниченные возможности по массе, габаритам и номенклатуре грузов.

Перед коллективом ОКБ имени О. К. Антонова была поставлена задача: в сжатые сроки, с минимальными затратами создать универсальный транспортный самолет, способный перевозить широкий спектр имеющейся и вновь разрабатываемой техники как внутри, так и снаружи фюзеляжа. Такой самолет построен всего за три с половиной года. Этому способствовал огромный опыт коллектива, создавшего целое семейство транспортных самолетов, а также использование научно-технических достижений, освоенных при работе над «Русланом», и широкая кооперация самолетостроителей, разработчиков и поставщиков комплексов и оборудования. По внешнему виду Ан-225 сразу можно определить его принадлежность и назначение: высокорасположенное крыло, шесть двигателей на пилонной подвеске, носовая грузовой люк, система крепежных узлов на фюзеляже и центроплане крыла, закрытых обтекателями, многостоечное шасси.

При создании самолета был решен ряд сложных технических проблем, в частности, обеспечения приемлемых аэродинамических характеристик, прочности, аэроупругости и надежности летающего комплекса «самолет—груз». Поскольку при перевозке грузов снаружи существенно возрастает аэродинамическое сопротивление, особенно тщательно обрабатывалось аэродинамическое качество. За счет применения толстого крыла большого удлинения, образованного из специальных суперкритических профилей, компоновки самолета на задний диапазон центровок, тщательной обработки местной аэродинамики и качества внешней поверхности удалось получить величину аэродинамического качества, равную 19. Это самое высокое аэродинамическое совершенство, достигнутое в конструкциях не только транспортных, но и пассажирских самолетов. Расчетным путем и исследованиями моделей в аэродинамических трубах было выбрано оптимальное месторасположение грузов. Для обеспечения аэродинамической устойчивости при перевозке грузов, которые по своим размерам соизмеримы или даже превосходят габариты фюзеляжа, их необходимо располагать ближе к хвостовой части. Чтобы не ограничивать их длину, вертикальное оперение выполнено

по разнесенной двухкилевой схеме. При этом, как и при создании самолета Ан-22, решен ряд проблем по обеспечению прочности, безопасности от флаттера, путевой устойчивости и управляемости. Разработана конструктивно-силовая схема фюзеляжа и центральной часть крыла с системой универсальных транспортных узлов, способных выдерживать сосредоточенные нагрузки в несколько сот тонн. На самолете впервые применены электродистанционная система управления силовыми установками и система термостатирования и наддува грузов. Многостоечное шасси с ориентируемыми основными стойками обеспечивает базирование и маневрирование на существующих аэродромах. Размеры самолета таковы: размах крыла — 88,4, длина — 84, высота — 18,1 метра.

КОНСТРУКЦИЯ САМОЛЕТА

Особенно остро при проектировании стояли вопросы обеспечения минимальных массовых характеристик конструкции при заданных прочности, ресурсе и живучести. Эту проблему решили широким использованием расчетов методом конечного элемента на ЭВМ, а также применением новых высокопрочных материалов и крупногабаритных монолитных конструкций. Среди этих материалов заслуживают упоминания, например, сплавы с добавкой циркония. Так сплав 1161Т обеспечивает по сравнению с традиционным Д164Т в полтора раза более высокие свойства усталостной долговечности и вязкости разрушения и вдвое меньшую скорость роста трещины. Он применен для нижних обшивок кессона крыла, что позволило достичь очень высоких расчетных напряжений (37—39 килограммов на квадратный сантиметр). Особенно широко в ответственных силовых конструкциях применен сплав 1973Т2. При более высоких характеристиках статической прочности по сравнению с В95пчТ2 (3—4 килограмма на квадратный сантиметр), он имеет улучшенные ресурсные характеристики и при этом обладает высокой коррозионной стойкостью. Из указанного сплава изготовлены верхние панели крыла, силовой кессон горизонтального оперения, монолитные обшивки фюзеляжа. Для деталей из поковок и штамповок использовался сплав 1933Т3, который по сравнению с В93пчТ3 обладает более высоким комплексом прочностных и ресурсных свойств. В шасси использованы высокопрочные титан ВТ-22 и сталь 30ХГСН2МА вакуумно-дугового переплава. Ряд конструкций почти полностью изготовлен из композиционных материалов (угле-, органо- и стеклопластики): обтекатели шасси и узлов крепления грузов, створки шасси, зализ крыла с фюзеляжем, раздаточные короба системы кондиционирования воздуха, мотогондолы и многое другое. С целью обеспечения высокой виброакустической прочности в конструкции механизации, рулей, панелей и носков оперения применяются клееные конструкции с демпфирующей зигановой прокладкой.

ФЮЗЕЛЯЖ Ан-225 имеет одинаковый с фюзеляжем Ан-124 диаметр, но большую на семь метров длину. Он двухэтажный: сверху размещаются экипаж, оборудование, сопровождающие груз лица, внизу находится грузовая кабина. Грузовая кабина позволяет перевозить до 250 тонн грузов. Например, могут быть размещены 60—80 автомобилей типа «Жигули», морские контейнеры. Для обеспечения погрузки и выгрузки в фюзеляже имеется передний грузовой люк и рампа. Огромные нагрузки, приходящиеся на хвостовую часть фюзеляжа, не позволили сохранить задний грузовой люк, как на самолете Ан-124. Грузовая кабина оборудована верхним и нижним погрузочно-разгрузочными устройствами, швартовочными приспособлениями и устройством для обзора кабины. Верхнее устройство обеспечивает подъем и перемещение в пределах грузовой кабины грузов массой до 20 тонн, нижнее предназначено для погрузки и выгрузки несамходной колесной техники, самоходной колесной и гусеничной техники и грузов на платформах массой до 50 тонн. Система регулирования высоты порога обеспечивает оптимальные удобства для загрузки-выгрузки. Грузовая кабина герметична, она обогревается.

В передней части фюзеляжа размещается пилотская кабина на шесть членов экипажа (аналогично «Руслану»), затем расположен отсек электронного оборудования, салон на шесть спальных мест для сменного экипажа, кухня, гардероб, туалет. При перевозке грузов, требующих контроля по температуре и давлению, в состав экипажа дополнительно включается оператор. В задней части верхней кабины размещается бригада, обеспечивающая погрузку-разгрузку грузов на внешней подвеске и их обслуживание.

КРЫЛО Ан-225—традиционной для самолетов нашего ОКБ сборно-монолитной конструкции (одинадцать монолитных панелей по хорде). Оно изготовлено из длиномерных (длиной до 30 метров) прессованных панелей с законцовкой и катаных плит. Такое крыло удовлетворяет критериям живучести не только при обычно допускаемой двухпрелетной трещине, но даже при полностью разрушенной одной или двух нижних панелях. Панели соединены между собой титановыми болтами, поставленными с натягом 0,8—1,2 процента, что обеспечивает герметичность и высокое сопротивление усталости. Законцовка позволила отказаться от срезного стыка с тысячами болтов и значительно упростить сборку.

Концевая часть крыла заимствована у Ан-124 с незначительными изменениями. Центроплан же — новой конструкции, длиной 21,6 и высотой 2,4 метра. На нем установлены две силовые установки, закрылки и интерцепторы.

СТАБИЛИЗАТОР — размахом около 30 метров, его площадь приближается к площади крыла такого транспортного самолета, как Ил-76. Он целиком изготовлен из прессованных панелей и катаных плит.

ШАССИ САМОЛЕТА включает двухстоечную носовую и 14-стоечную главную (по семь стоек с каждой стороны) опоры. На каждой стойке размещено по два колеса. Для обеспечения разворотов при движении самолета по земле четыре последних ряда стоек основной опоры выполнены ориентируемыми. После отрыва самолета от земли поворотные части ориентируемых стоек фиксируются в нейтральном положении механизмами центрирования. Все стойки независимы и могут выпускаться отдельно, что практически исключает посадку с убранными шасси. Шасси оборудовано си-

стемой измерения весовых нагрузок, что существенно упрощает контроль массы и центровки. Тормоза — углеродные, давление в пневматиках 11,5 килограмма на квадратный сантиметр.

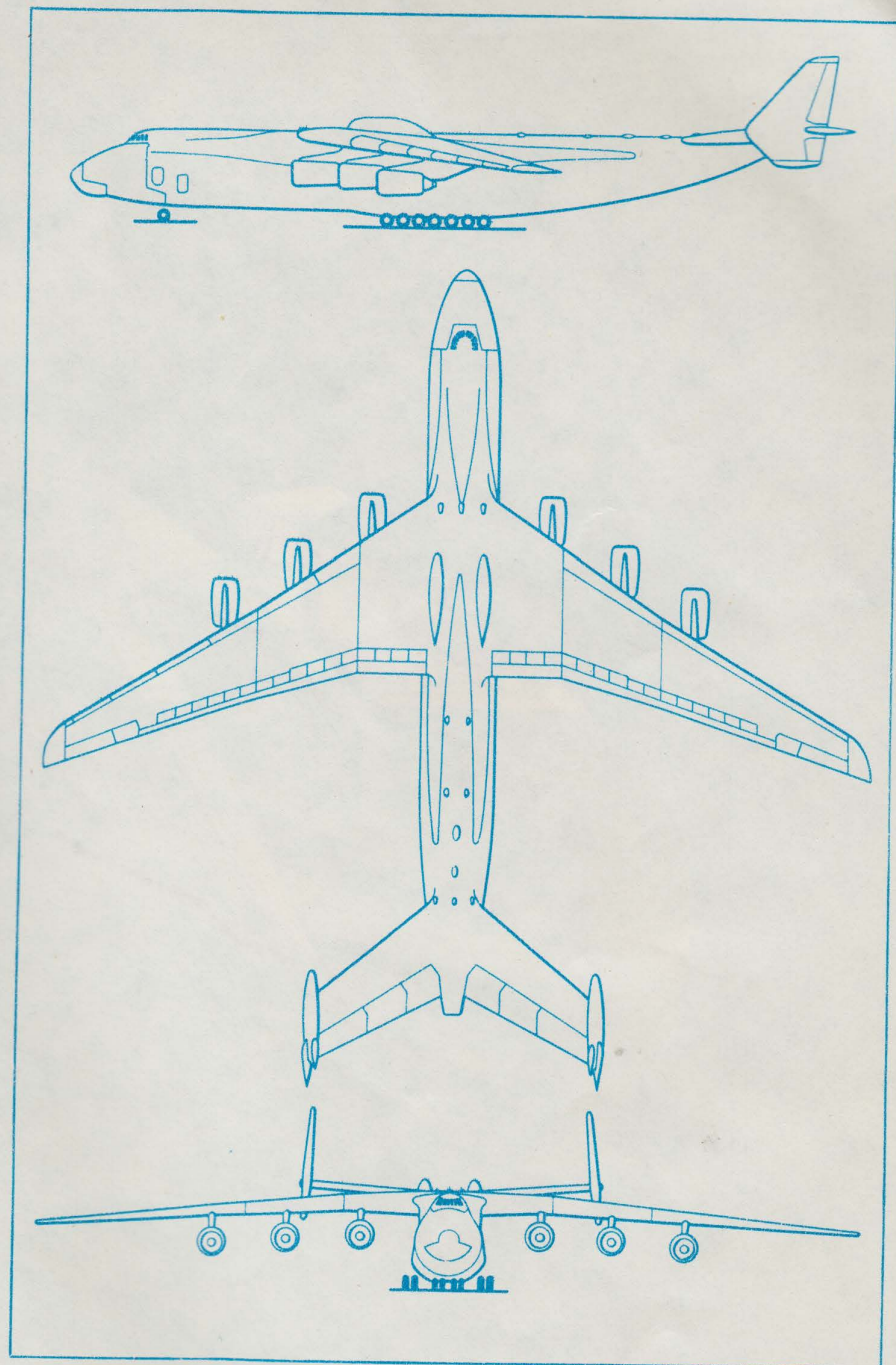
СИЛОВАЯ УСТАНОВКА состоит из шести двигателей Д18Т с тягой 23,4 тонны. Двигатель — турбовентиляторный, двухконтурный, трехвальный, высокоэкономичный (расход топлива в крейсерском режиме — около 0,58 килограмма на килограмм тяги в час). Двигатель оборудован средствами раннего обнаружения неисправностей. Система запуска — воздушная, с электрическим автоматическим управлением, обеспечивает как обычный, так и ускоренный запуск. Две вспомогательные силовые установки установлены в левом и правом обтекателях шасси (сзади) и обеспечивают автономное питание всех систем самолета и запуск двигателей. Топливная система включает в себя топливные баки в количестве 18 штук и системы: дренажа, централизованной заправки, выработки, централизованного слива отстоя, сигнализации водного отстоя, подогрева топлива и другие.

СИСТЕМЫ САМОЛЕТА

С целью экономии средств и сокращения сроков изготовления и испытаний и ввиду того, что такой самолет будет выпускаться малой серией, в системах Ан-225 применены комплектующие изделия и оборудование, используемые и отработанные на самолете предшественнике — Ан-124. Значительным изменениям подверглись лишь пилотажный комплекс, системы бортового автоматизированного контроля самолета и управления двигателями, некоторые индикаторы. В остальном различия касаются только конструктивных особенностей, что связано с большим числом потребителей и большими расходами (например, гидрожидкости), новым местом установки и т. п.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ самолетом включает в себя электрогидромеханическую систему штурвального управления с четырехкратным резервированием и электродистанционную систему управления механизацией крыла с двукратным резервированием. В систему управления входят также: электрогидромеханическая система автоматической загрузки по каналам руля высоты и элеронов, электрогидромеханическая система триммирования и балансировки по каналу руля высоты, электрогидромеханическая система улучшения устойчивости по каналам рулей направления и высоты, электрогидромеханическая система измерения передаточного отношения по каналам рулей направления и высоты. Система индикации в кабине экипажа показывает положение органов управления и механизации.

ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС состоит из четырех автономных систем и двух гидросистем резервного управления центропланными и концевыми закрылками, а также предкрылками. Рабочей жидкостью гидросистем является авиационное гидравлическое масло АМГ-10. Основные источники питания — плунжерные насосы переменного расхода, которые установлены попарно на первом, втором, пятом и шестом двигателях. На двух оставшихся установлено по одному насосу, которые



включены в первую и четвертую гидросистемы. Для сохранения ресурса основных гидронасосов в полете предусмотрена их поочередная разгрузка. Резервными источниками давления основных систем является гидротрансформаторы и турбонасосные установки. Электроприводные насосные станции подключены на аварийную шину питания.

БОРТОВАЯ АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ предназначена для контроля технического состояния и оборудования самолета на земле и в полете, а также для контроля действий экипажа. Она обеспечивает сбор и обработку информации о техническом состоянии систем и радиоэлектронных комплексов. Результаты контроля выводятся

на средства индикации и документирования. Кроме того, система контроля выдает стимулирующие и управляющие сигналы в бортовые системы и ведет программный поиск места отказа до конструктивно-сменной единицы. Вся информация выводится на рабочие места бортинженеров, а информация, требующая немедленной реакции экипажа, на рабочие места пилотов.

СИСТЕМЫ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА И ЖИЗНЕОБЕСПЕЧЕНИЯ создают в кабинах экипажа и сопровождающих лиц необходимые комфортные условия. В грузовой кабине при необходимости поддерживается избыточное давление 0,25 килограмма-силы на квадратный сантиметр, а также включается



С помощью самолета Ан-225 возможно создание транспортной системы по доставке крупногабаритных, длинномерных, сверхтяжелых грузов в любую точку Советского Союза.

ВАРИАНТЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ



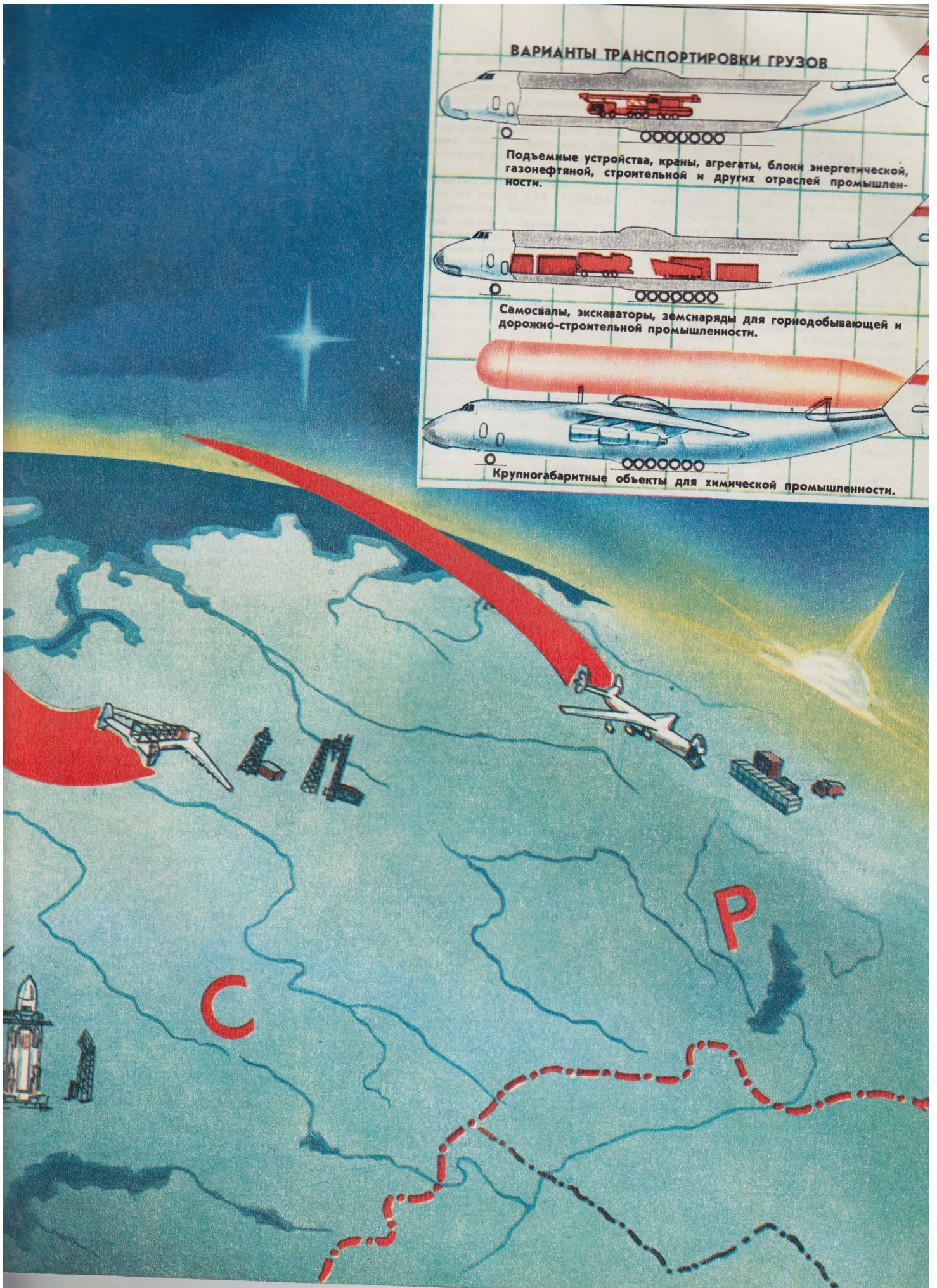
Подъемные устройства, краны, агрегаты, блоки энергетической, газонефтяной, строительной и других отраслей промышленности.



Самосвалы, экскаваторы, земснаряды для горнодобывающей и дорожно-строительной промышленности.



Крупногабаритные объекты для химической промышленности.



ПЕРВЫЕ ШАГИ В НЕБО

обогрев. Отбор воздуха осуществляется от первого, второго, пятого, шестого двигателей и вспомогательных силовых установок.

ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА защищает весьма ограниченные участки и зоны: исследованиями установлено, что льдообразование на поверхностях подобных размеров незначительно влияет на их несущие свойства и позволяет успешно управлять самолетом при наличии льда самой неблагоприятной формы. Система включает в себя воздушно-тепловую систему обогрева четырех секций предкрылков на каждой консоли и обогрева носков воздухозаборников, а также электротепловые системы обогрева приемников высокого давления и стекол кабины экипажа.

ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫЕ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ (их три) обеспечивают электропитание бортовых потребителей. Первичные источники электроэнергии функционально образуют три группы: основные (генераторы на двигателях), вспомогательные (генераторы вспомогательной силовой установки) и аварийные (аккумуляторные батареи). Каждая последующая группа источников обеспечивает — с определенными ограничениями — питание потребителей при отказе предыдущей группы. Аналогично источникам электроэнергии имеется три группы шин распределительной сети. При нормальной работе всех источников каждая система разделена на два борта. При отказе каких-либо источников обеспечивается автоматическое резервирование их шин от работающих источников своего или противоположного бортов.

СИСТЕМА ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ (СДУ) служит для значительного уменьшения усилий на органах управления работой двигателей и увеличения точности установки режимов. Она — двухканальная, электрическая. Параллельно ей установлена механическая проводка. Основной канал СДУ подключен к сети напряжением 200/115 вольт, резервный — к сети постоянного тока напряжением 27 вольт. Каждый из каналов обеспечивает перемещение рычагов управления топливных регуляторов со скоростью 40 градусов в секунду. Для увеличения

скорости перемещения на этапах взлета и захода на посадку включаются оба канала, при этом скорость перемещения увеличивается вдвое. Обычно СДУ работает на основном канале, а при его отказе автоматически включается резервный. При отказе обоих каналов предусмотрено управление через механическую проводку.

СИСТЕМА ТЕРМОСТАТИРОВАНИЯ И НАДДУВА. Ряд грузов на внешней подвеске в процессе транспортировки требует поддержания внутри них плюсовых температур или избыточного давления. В частности, центральный блок ракеты-носителя «Энергия» способен воспринимать нагрузки только в продольном направлении. Поскольку при транспортировке блок расположен горизонтально, а для обеспечения прочности в нем создается избыточное давление, он герметизируется. Для первых пусков ракеты ее элементы доставляли на самолете, на котором такая система отсутствовала. Поэтому баки пришлось герметизировать с тщательностью медицинских ампул. Самолет Ан-225 перевозит центральный блок в полностью собранном и отработанном состоянии. В результате воздушной и вибрационной нагрузок возможна разгерметизация и потеря давления, следовательно, и жесткости. Для обеспечения безопасности перевозок таких грузов на самолете и установлена система термостатирования и надува, которая контролирует состояние грузов и обеспечивает заданные температуры и давление в процессе их транспортировки.

КОМПЛЕКС НАВИГАЦИОННОГО И СВЯЗНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, установленный на самолете, обеспечивает его всепогодную эксплуатацию в любой точке земного шара.

Все перечисленные системы — высокоавтоматизированные, требующие минимального вмешательства членов экипажа в их работу. Этому способствуют 34 бортовых компьютера во всех жизненно важных системах самолета, высокая степень резервирования систем и их контроля, надежность работы комплектующих изделий.

При создании такого огромного корабля и весьма широкой кооперации, естественно, было немало трудностей. Так, для перевозки центральной части крыла из Ташкента в Киев пришлось параллельно с постройкой самолета Ан-225 практически заново восстановить и доработать первый экземпляр самолета Ан-22, который за 23 года прошел суровую школу испытаний и эксплуатации на предельных режимах в различных климатических зонах и условиях базирования. Огромные размеры и масса центроплана самолета Ан-225, установленного в непосредственной близости от винтов Ан-22, потребовали тщательной отработки условий обтекания в аэродинамических трубах. Для этой цели пришлось закрыть обтекателями сам центроплан, а в хвостовой части между грузом и самолетом установить специальный обтекатель сложной геометрической формы. В декабре 1987 года в сложных метеорологических условиях первый центроплан, закрепленный на верхней поверхности фюзеляжа самолета Ан-22, был доставлен в Киев. Начался самый сложный, заключительный этап сборки и отработки самолета.

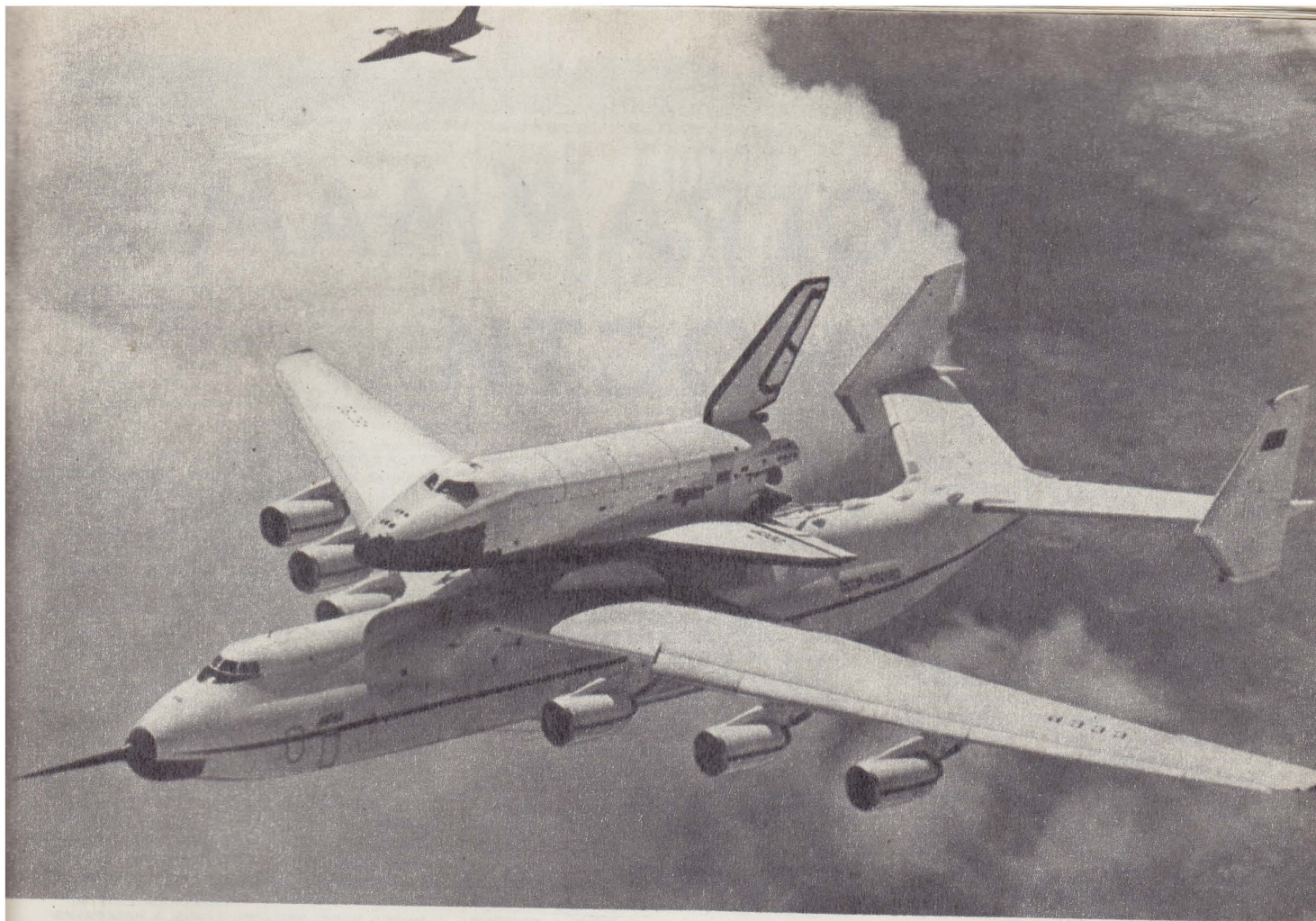
Параллельно со сборкой самолета проводились работы по обеспечению его первого вылета: постройка стенов и отработка на них отказных ситуаций, условий и особенностей пилотирования, статические испытания новых элементов конструкции, продувки в аэродинамических трубах различных моделей с грузами на внешней подвеске. Сложнейшая динамическая компоновка самолета (шесть двигателей на крыле на пилонной подвеске, двухкилевое оперение, гигантские размеры и масса) потребовала не только значительного увеличения объема расчетов и экспериментальных исследований флаттерных характеристик, но и более высокого уровня точности этих исследований. В результате получена значительная (несколько тонн) экономия массы конструкции.

30 ноября 1988 года на пресс-конференции, посвященной окончанию постройки, генеральный конструктор П. В. Балабуев впервые представил самолет Ан-225 общественности. А 3 и 4 декабря, после расконсервации и гонки силовых установок самолет уже совершил первые самостоятельные шаги на заводском аэродроме: рулежки, развороты, пробежки вплоть до скорости 200 километров в час, с подъемом передних стоек шасси. После этого на земле был проведен еще ряд работ: взвешивание и определение центровки, опрессовка фюзеляжа и так далее. В это время весь экипаж в составе командира корабля А. В. Галуненко, второго пилота С. А. Горбика, старшего бортинженера А. М. Шульченко, бортинженера В. А. Гусара, штурмана С. Ф. Нечаева, радиста В. А. Белобородова и ведущего инженера по летным испытаниям М. Г. Харченко доставлял грузы на самолете Ан-124 из Киева и ФРГ народу Армении, пострадавшему от разрушительного землетрясения. Хочу попутно отметить, что именно самолетами нашего ОКБ (Ан-12, Ан-22 и Ан-124) был выполнен основной объем работ по доставке грузов в Армению.

Первый полет Ан-225 был назначен на 20 декабря 1988 года, однако погод-

Сравнительные данные большегрузных самолетов
ОКБ имени О. К. Антонова

Параметр	Ан-22 «Антей»	Ан-124 «Руслан»	Ан-225 «Мрия»
Максимальная взлетная, масса, тонн	250	405	600
Максимальная масса перевозимого груза, тонн			
внутри фюзеляжа	80	150	250
на внешней подвеске	—	—	250
Дальность полета с грузом внутри фюзеляжа, километров			
с максимальной загрузкой	5000	4500	2500
с грузом 200 тонн	—	—	4500
Крейсерская скорость, километров в час	560	850	700 (с грузом на внешней подвеске), 850
Потребная длина взлетно-посадочной полосы, метров	2400	3000	3500
Размеры грузовой кабины, метров			
высота	4,4	4,4	4,4
ширина	4,4	6,4	6,4
длина	29	36	43



ные условия не позволили это сделать. Да и 21 декабря погода не особенно радовала: низкая облачность, встречно-боковой ветер принесил заряды снега. Но все же самолет — на взлетно-посадочной полосе. Открывается передний грузолук, и в него заезжают два автомобиля (для обеспечения заданной центровки). Пробежав около 950 метров, Ан-225 легко отрывается от полосы.

В первом полете, который длился 1 час 14 минут, последовательно убирались механизация и определялись характеристики управляемости, уточнялись аэродинамические поправки, проверялась работа систем и бортового оборудования. После посадки на вопрос генерального конструктора, как прошел полет, командир А. В. Галуненко пошутил: если и дальше конструкторы будут так же проектировать, производство строить, а инженеры отрабатывать самолеты, то летчики-испытатели просто не понадобятся. Словом, полет прошел идеально. Характеристики и поведение самолета полностью соответствовали заложенным в математическую модель и отработанным на стенде, а усилия на штурвале при отрыве носового колеса оказались даже меньшими.

Дальше самолету и экипажу предстояла (и предстоит) уплотненная программа летных испытаний, в том числе при наличии грузов на внешней подвеске. И уже 28 декабря «Мрия» совершила второй полет.

20 февраля 1989 года столицу Украины посетил М. С. Горбачев. Сразу же по

прибытии в аэропорту Борисполь он осмотрел самолет Ан-225 на стоянке. П. В. Балабуев рассказал о назначении самолета и его основных характеристиках. Отметил, что создание Ан-225 — это не только смелый взлет инженерной мысли, но и прорыв к наиболее передовым технологиям. После показа состоялся демонстрационный полет. М. С. Горбачев поздравил коллектив ОКБ имени О. К. Антонова с большим достижением, со свершившейся мечтой. «Ваша «Мрия» — это составная часть перестройки», — сказал он.

Спустя три месяца после первого вылета, 22 марта 1989 года, конструкторы, испытатели, инженеры и техники готовили самолет к необычному полету — на побитие мировых рекордов. Еще только почувствовавшая «вкус неба», «Мрия» вступила в соперничество с известными самолетами! К этому дню было выполнено 43 полета общей продолжительностью 63 часа. Испытатели тщательно проверили устойчивость и управляемость, работу самолетных систем и оборудования, в том числе при «запрограммированных» отказах. Особенно тщательно пришлось «подбираться» к максимальным значениям скоростей и числу М. Понадобился очень тщательный учет конструкционного демпфирования для исключения появления флаттера.

После тщательного взвешивания груза, масса которого составила 156,3 тонны, и опломбирования заливных горловин топливных баков «Мрия» поднялась в воздух. Отсчет высших достижений начался сразу

Ан-225 в полете с космическим кораблем многоразового использования «Буран» на внешней подвеске.

же после отрыва от земли. Вступив в соперничество с американским «Боингом 747-400» — держателем рекорда на максимальную взлетную массу (404,8 тонны) — Ан-225 перекрыл его на 104 тонны. Ил-86 восемь лет удерживал рекорд, пройдя с грузом 65 тонн по замкнутому маршруту протяженностью 2000 километров. Пролетев из Киева в Ленинград и обратно, Ан-225 перекрыл и этот рекорд. Вдобавок он набрал еще 52 рекордных показателя. Забравшись же на высоту 12 410 метров, он оставил позади и своего старшего брата «Руслана». В итоге получилось не 106, как предполагалось, а 109 рекордов. Через 3 часа 45 минут «Мрия» приземлилась на аэродроме. Бортовая регистрирующая аппаратура показала: полет прошел нормально.

Но, разумеется, самолет Ан-225 создавался не для рекордов. Основное его назначение — доставка грузов и техники. Причем, он может возить такие грузы, которые не примет ни один существующий вид транспорта. Доставка на место полностью собранных и отработанных на заводах-изготовителях уникальных крупногабаритных изделий позволит значительно ускорить темпы их внедрения в эксплуатацию, сократить затраты, повысить качество работ.

ПО ПРОГРАММАМ НАДЕЖНОСТИ

28

Жизнь настоятельно требует совершенствования существующей системы технического обслуживания и ремонта авиационной техники. Очевидно, необходим анализ развития этой системы в СССР, а также в передовых капиталистических странах. Это даст возможность определить основные направления повышения эффективности инженерно-авиационного обеспечения, объяснить неудачи прежних попыток совершенствования обслуживания, устранить путаницу в рекомендованных системах эксплуатации по состоянию.

Впервые плано-предупредительное обслуживание и ремонт техники были применены в нашей стране. Интенсивная работа по созданию и внедрению методов рациональной эксплуатации и ремонта промышленного оборудования велась с 1923 года. Единая система ремонта и эксплуатации технологического оборудования машиностроительных предприятий нашла применение при эксплуатации летательных аппаратов, автомобилей, тракторов, других машин. Научные основы системы получили широкое распространение за рубежом. В настоящее время плано-предупредительная система технического обслуживания и ремонта техники, как наиболее эффективная, стала господствующей в мире. Ее суть в том, что в процессе длительной эксплуатации техники необходимо предупреждать и устранять последствия физического и морального износа и своевременно обнаруживать и устранять неисправности. Цель же — поддержание необходимого уровня надежности техники, уменьшение времени ее простоев и стоимости обслуживания и ремонта.

В 1933—1935 годах были теоретически разработаны и внедрены в промышленности три системы плано-предупредительного ремонта.

При послеосмотровых ремонтах периодическими осмотрами определялось техническое состояние агрегатов и изделий, в зависимости от которого намечались сроки и виды их ремонта. Эта система оказалась оправданной для оборудования, работающего эпизодически, без учета времени, а также для уникального оборудования, не имеющего ресурсов.

Система стандартных ремонтов подразумевает направление оборудования в ремонт в определенные сроки, независимо от технического состояния, с принудительной заменой деталей. Ремонт ведется по заранее разработанным картам. Ее внедрение натолкнулось на ряд трудностей. Создание инструкционных карт на каждый вид оборудования оказалось практически неосуществимым делом. Кроме того, в большинстве случаев отсутствовали сроки

износа деталей (ресурсы). Система оказалась применимой для оборудования, работающего в строго постоянном режиме, а также для машин, опасных с точки зрения охраны труда.

Система периодических ремонтов имеет такие особенности. Плановые ремонты — через определенное число отработанных часов, образующих периодически повторяющийся ремонтный цикл. Каждый ремонт восполняет те потери в состоянии механизмов оборудования, которые явились результатом его эксплуатации, и обеспечивает нормальную работу до следующего очередного ремонта. Сроки ремонтов определяются установленными периодами, в зависимости от наработки. Между ремонтами каждый агрегат подвергается плановым проверкам, которые являются средством профилактики. В их процессе устраняются мелкие дефекты.

Авиация относится к технике повышенного риска, поэтому в основу системы здесь включаются такие работы, которые предупреждают саму возможность выхода из строя. Это привело к резкому повышению роли технического обслуживания и связанного с ним текущего ремонта. Большой интерес представляет «ремонт по потребности», который в период Великой Отечественной войны позволил ввести в строй 80 процентов поврежденных самолетов (на долю капитального ремонта пришлось только 20 процентов). К сожалению, годы застоя неблагоприятно повлияли на совершенствование обслуживания техники. До настоящего времени производство господствует над потребителем, эксплуатационная отрасль не может в полной мере диктовать свои требования. Кроме того, научная и материально-техническая база инженерно-авиационной службы не соответствует требованиям эпохи научно-технической революции.

За рубежом имеется опыт создания единых государственных систем управления надежностью сложных технических систем. Отметим, что здесь можно выделить новые принципы конструирования безресурсных изделий, которые пригодны к эксплуатации «по состоянию», и собственно техническое обслуживание и ремонт.

В 1930 году в США был издан циркуляр о введении осмотров и ремонтов летательных аппаратов по наработке. В 1941 и 1956 годах были введены в действие постановления для авиаконаний, при этом был широко использован опыт эксплуатации советской авиационной техники, особенно ремонт изделий «по потребности», который являлся основным видом ремонта поврежденных самолетов в период войны. До 1945 года капитальный ремонт прово-

дился в один прием, а затем была введена блочная система осмотров и ремонтов в 1953 году — зональная система осмотров в 1958 году — программа технического обслуживания и ремонта турбореактивных двигателей с выборочным капитальным ремонтом. Интеграция технического обслуживания и ремонта привела к поэтапному блочному, а затем непрерывному блочному ремонту.

До 1962 года в США использовался только один принцип эксплуатации: по ресурсу. В дальнейшем успехи в науке и технике позволили повысить и выровнять надежность изделий вплоть до отмены ресурсов. Тогда из жизненного цикла летательных аппаратов были исключены плановые капитальные ремонты. Это позволило перейти на эксплуатацию по техническому состоянию и по уровню надежности. Внедрение новых принципов эксплуатации привело к качественному скачку в повышении эффективности использования авиатехники: позволило резко увеличить налет каждого судна, в несколько раз снизить трудозатраты на техническое обслуживание и ремонт, резко уменьшить оборотный фонд двигателей, агрегатов. Появился циркуляр о применении принципа эксплуатации по состоянию (или «параметрам»). Это стало возможным после отмены элементов межремонтного ресурса и создания условий для полного контроля их технического состояния в процессе эксплуатации. Ремонт воздушных судов производится следующим образом: поэтапный непрерывный капитальный ремонт основного количества элементов конструкции, которые эксплуатируются по ресурсу, и случайный ремонт переменными трудозатратами элементов конструкции, которые эксплуатируются по техническому состоянию. Вообще элементы воздушного судна разбиваются на три группы, каждая из которых эксплуатируется по одному и принципам — ресурсу, техническому состоянию, уровню надежности. С 1958 по 1971 годы удельный вес элементов, которые можно эксплуатировать по двум последним принципам, вырос до 85 процентов, а по прогнозам на 2000 год — составит 99 процентов.

Различные принципы эксплуатации приводят к наличию трех потоков элементов, которые эксплуатируются по ресурсу: поступают в капитальный ремонт. Элементы, эксплуатируемые по состоянию образуют «случайную» массу, для и восстановления требуются различные трудозатраты — от испытания на стендах до капитального ремонта. Элементы, эксплуатируемые по уровню надежности, создают поток, направляемый в основном и

конструктивные доработки. Характер ремонта в этих условиях резко изменился. Если прежде 70-80 процентов всех работ были относительно постоянными (разборка, сборка, испытания и т. д.), сейчас при резком уменьшении общих трудозатрат главным направлением ремонта становится восстановление деталей.

Основным вопросом при переходе на новые принципы эксплуатации является ресурс самого воздушного судна и его элементов. Во всех случаях устанавливается количественная оценка долговечности: сроки службы и предельные ограничения по календарным срокам эксплуатации и наработке (в часах, количестве посадок). Главное же то, что для элементов конструкции, которые эксплуатируются по новым принципам, межремонтные ресурсы не устанавливаются: сохранить ресурс изделия и эксплуатировать его по состоянию — дело несомнительное. Решающим для перехода на новые принципы эксплуатации стало проектирование планера, которому не установлен межремонтный ресурс.

Накопленный за рубежом опыт эксплуатации позволил сделать определенные выводы, распространить их на отечественную гражданскую авиацию. Необходимо усиление мер повышения безопасности полетов, предпринимаемых как фирмами-изготовителями, так и эксплуатационными предприятиями. В частности, обязательно изменение конструкции в случае, если нет эффективных и приемлемых средств предупреждения отказа, угрожающего безопасности полетов. Требуется выбор приемлемых и эффективных работ, а также усовершенствование технического обслуживания: плановые работы должны складываться в подавляющем большинстве из контроля состояния и только в ограниченном количестве — из восстановления.

Определяющим фактором для установления принципа эксплуатации являются последствия отказа, то есть его влияние на безопасность полетов. Эти принципы закладываются на первых порах разработки, значит, решающая роль для перехода на новые принципы принадлежит промышленности.

Подводя итоги, можно сказать, что за последние 20—25 лет в развитых капиталистических странах совершенствование технического обслуживания и ремонта авиатехники в основном произошло за счет внедрения новых принципов эксплуатации, что резко повысило эффективность использования воздушных судов. В то же время принципы эксплуатации являются средствами внедрения новых методов конструирования. Скачок стал возможен после проведения большого объема научно-исследовательских работ (в основном по программам надежности).

Основной путь совершенствования существующей у нас системы является поступление в эксплуатацию безресурсных конструкций, которые можно эксплуатировать по новым принципам, используя зарубежный опыт. Кроме этого, необходимо создание достаточной материальной базы для проведения качественных работ, организация полного научного обеспечения, совершенствование технологии и оборудования, механизация и автоматизация работ, а также повышение квалификации специалистов в соответствии с требованиями научно-технической революции.

Б. БЕЛЯЕВ,
кандидат технических наук

ОПЫТ И ПРАКТИКА

КАК БОРЬТЬСЯ С ВИБРАЦИЕЙ

Одной из характеристик работоспособности газотурбинного двигателя (она же служит и диагностическим параметром технического состояния) является уровень вибрации опор его ротора. Такую вибрацию вызывают главным образом неполная статическая и динамическая сбалансированность вращающихся масс, а также нестационарные аэродинамические нагрузки на лопатки компрессоров, турбин. Этот параметр регистрируется штатной измерительной аппаратурой, установленной на борту самолета. Анализ результатов измерений дает основание сделать заключение о повышении уровня вибрации с увеличением наработки двигателя. А в соответствии с действующей технической документацией в случае превышения показаний приборов допустимого уровня двигатель подлежит съему. Естественно, это сопряжено с экономическими затратами, сказывается на регулярности и безопасности полетов.

В Алма-Атинском авиаотряде всесторонне изучены причины возникновения повышенной вибрации и дана оценка эффективности возможных технических мероприятий, позволяющих понизить уровень вибрации и избежать досрочных съёмов двигателей НК-8-2У по этой причине. Кроме того, статистический анализ данных регистрации параметров двигателя в полете и при наземных опробованиях имел своей целью выявить в качестве возможных причин повышения значений уровня вибрации неисправности штатной виброаппаратуры и изменение жесткости мотогондол.

После проведения анализа надежности виброаппаратуры, эксплуатируемой на самолетах Ту-154 Алма-Атинского отряда, было обнаружено, что 46 процентов случаев срабатывания сигнализации «вибрация велика» в полете были связаны с присутствием в системе виброаппаратуры нескольких неисправных блоков БЭ-8. Этот электронный блок служит преобразователем сигналов датчиков. При помощи его регулирующих элементов производится также регулировка и настройка всей системы измерения вибрации. Ввиду большого влияния внешних условий эксплуатации в полете (низкие температура и давление, вибрация самолета в целом) имеет место непрогнозируемая нестабильность выходных параметров блока. Выявить эту нестабильность в лабораторных условиях при проведении плановых проверок невозможно. После изъятия «находящихся под подозрением» блоков из эксплуатации (несмотря на соответствие их нормам при лабораторной проверке) количество срабатывания сигнализации «вибрация велика» уменьшилось в четыре раза!

В настоящее время промышленностью проводится ряд доработок блока с целью повышения надежности. Возможно же его замены на более совершенный прак-

тически нет, так как это потребует переделки всей системы, а самолет Ту-154, хотя он и является основным пассажирским самолетом в настоящее время, в перспективе будет заменен. Авторы считают, что наиболее эффективным методом выявления дефектных блоков БЭ-8 является статистический анализ их надежности в эксплуатационных условиях.

Чаще всего применяемый в эксплуатационных авиапредприятиях метод переделки двигателя в другую мотогондолу не всегда дает эффект устранения повышенной вибрации. Надо учитывать, что при такой переделке естественно меняются условия формирования воздушного потока в проточной части. Но все же основным понижающим или повышающим фактором уровня вибрации двигателя является жесткость мотогондолы, ее упруго-демпферные характеристики. Это дает возможность оптимально подбирать систему «двигатель-самолет», что в определенной мере исключает вероятность появления вибрации двигателя в процессе эксплуатации выше допустимого предела. Важно лишь накапливать статистические данные при переделке двигателей из одной мотогондолы в другую.

Причиной постепенного увеличения уровня вибрации с наработкой двигателя является также газодинамическая нестационарность нагрузок по проточной части. Это — следствие изменения геометрии межлопаточных каналов из-за коррозий, эрозийного изнашивания, появления вмятин, забоин на лопатках ротора и статора, увеличения торцевых зазоров между статором и лопатками ротора. Как правило, повышение вибрации двигателей происходит в наборе высоты или снижении, что дает основания предполагать об аэродинамическом происхождении ее ввиду особенностей формирования воздушного потока на входе в двигатель. В этом случае самым эффективным для восстановления вибрационных параметров является изменение в допустимых пределах угла раскрытия регулируемого направляющего аппарата. Оно приводит к относительному изменению расходов воздуха по контурам, что благотворно сказывается на аэродинамической нагруженности проточной части. При этом достигается уменьшение уровня вибрации на 10—15 миллиметров в секунду.

Ввиду большого объема работ по статистической обработке данных, практическое осуществление описанных выше мероприятий наиболее целесообразно проводить с использованием вычислительной техники. Реализация поставленных задач путем ручной обработки данных требует значительных трудозатрат при малой оперативности. На наш взгляд, наиболее целесообразно использовать ЭВМ типа «Искра-226», так как она может находиться непосредственно на рабочем месте (к примеру, в лаборатории диагностики), что обеспечивает оперативный ввод поступающей информации и быструю передачу данных для анализа результатов и принятия решения. Составление же программного обеспечения для нее не составляет особой сложности.

А. РОДАК,
начальник участка
диагностики и надежности
авиационной техники
Алма-Атинского
объединенного авиаотряда;
В. АГИШЕВ,
инженер участка

ХОЗРАСЧЕТ НА БУМАГЕ

30

Базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи авиапредприятий Украинского управления гражданской авиации перешли на новую систему хозяйствования. Основой этого перехода стало внедрение внутрипроизводственного расчета, разработанного и предложенного нашим управлением, а затем одобренного ЦУЭРТОС ГА (на этот счет были созданы соответствующие инструкции и методические рекомендации). Предусматривалось создание в авиапредприятиях таких условий производственной деятельности, которые бы стимулировали заинтересованность и ответственность служб, в первую очередь баз ЭРТОС, в повышении эффективности производства, рациональном использовании материальных, трудовых и денежных ресурсов, росте рентабельности. Предполагалось, что новые объемные показатели (доходы от предоставляемых услуг службам авиапредприятия и населению, прибыль) позволят, в отличие от набивших оскомину приведенных единиц, максимально конкретно выразить результат конечной деятельности служб и ощутить живую связь между этим результатом и материальным благосостоянием коллектива.

Однако год работы базы ЭРТОС Львовского объединенного авиаотряда в новых условиях показал, что многие надежды так и остались надеждами. Прежде всего оказалось, что предложенная методика внутрипроизводственного расчета базы неприемлема для авиапредприятия как в целом, так и в отдельных вопросах определения основных хозрасчетных показателей служб. Дело в том, что, совершенствуя средства радиотехнического обеспечения и связи, база ЭРТОС... наращивает эксплуатационные расходы предприятия! Система платных услуг, предоставляемых другим службам, которая призвана выражать деятельность коллектива, повышать его заинтересованность в увеличении объема работ, направлена в конечном итоге на увеличение затратного механизма авиапредприятия. Мне могут возразить: а как же повседневная работа связистов по снижению текущих издержек производства? Бесспорно, без нее не обойтись, но она полностью сводится на нет при плановой замене отработавшего ресурса оборудования и устройств (например, посадочных радиолокаторов). Тут уже как не экономить на рас-

ходах по транспорту, топливу, электроэнергии, материалам, запчастям — а ежемесячный прирост расходов на амортизационные отчисления в сумме 10,5 тысячи рублей невозможно компенсировать полностью. Вот и несет это бремя расходов авиапредприятие, снижает свою прибыль, рентабельность. А что же база ЭРТОС? Оказывается, база ЭРТОС в этом случае не в проигрыше. Правда, возросла на 126 тысяч рублей в год смета расходов, зато на 390 тысяч рублей увеличились доходы от замены одной услуги на другую, обеспечиваемую более современным радиолокатором. Значит, увеличились прибыль, рентабельность служб.

Понимая это, предприятие ставит нас в жесткие условия: «Оборудование заменяйте, но смету не увеличивайте, иначе это отразится на вашем материальном стимулировании!» — «А как?» — «Дело ваше».

По нашему мнению, разрешить противоречие, полностью реализовать предложенный хозрасчетный механизм, можно только при полном отделении служб от авиапредприятия. В этом случае при отказе предприятия от какой-то нашей услуги коллектив будет вынужден добиваться снижения издержек, то есть себестоимости этой услуги, стараться заинтересовать ею авиапредприятие.

Что же происходит сейчас, почему в настоящее время такой заинтересованности у базы ЭРТОС нет? В единой системе авиапредприятия материальное стимулирование работников базы осуществляется по тем же принципам, что и для других служб: обязательное наличие в системе показателей, формирующих процент премии служб, одного или двух показателей авиапредприятия (из общего их числа — три); отсутствие дополнительного начисления фонда материального поощрения служб при перевыполнении ее плана по доходам, при снижении расходов; установление базового процента премирования служб в зависимости от наличия средств в целом по объединенному авиаотряду, без учета дополнительно изысканных резервов самой базой. Даже определяя выполнение основного хозрасчетного показателя базы ЭРТОС — дохода, авиапредприятие рассчитывает его плановое и фактическое значение по своей методике: вначале определяют плановый удельный вес расхо-

дов службы в общих расходах, а затем эту величину умножает на плановые и фактические общие доходы.

Итак, на сегодняшний день внутрипроизводственный расчет базы ЭРТОС существует и действует только на бумаге: в договорах на предоставление услуг службам, в отчетах перед предприятием и управлением, в заданиях подразделениям службы ЭРТОС. Нигде, даже при подведении итогов социалистического соревнования по авиапредприятию, ни коллективу базы ЭРТОС, ни другим службам не пришлось почувствовать тяжесть взаиморасчетов, материальную ответственность.

Рассмотрим этот вопрос и с позиций остальных служб. Прежде всего следует отметить, что внутрипроизводственный расчет пока что разработан только для баз ЭРТОС. Следовательно, другие службы не имеют оценок стоимости выполняемых ими услуг и не могут полноправно участвовать в механизме внутренних взаиморасчетов. Далее, стоимость услуг, предоставляемых базой ЭРТОС, не выделена в отдельную статью расходов службы. Поэтому материальное стимулирование коллектива не зависит от эффективности использования им услуг. Но и в том случае, если бы расходы других служб включали статью «услуги базы ЭРТОС», процесс взаиморасчетов напоминал бы детскую игру: «мы вам записали стоимость услуг, а подумали, что получили деньги за работу». Все условно, одни — условно прибыльны, другие — условно убыточны. Все только на бумаге, а коллективы как работали, так и продолжают работать.

Наконец, попробуем оценить материальную ответственность базы ЭРТОС. Опыт показал, что замена отработавшего ресурса оборудования на новое, удорожающее услуги (цена зависит от величины издержек) или непредусмотренное изменение в деятельности других служб авиапредприятия дают возможность коллективу не ощущать на себе последствий недобросовестной работы отдельных его членов: получаемый сверхплановый объем доходов в этих случаях полностью перекрывает убыток от простоя любого оборудования. Происходит это по той причине, что сам простой бывает, как правило, не более нескольких часов (за исключением каких-то чрезвычайных случаев). И даже предусмотренные штрафные санкции не дают почувствовать коллективу всю полноту ответственности.

С введением внутрипроизводственного расчета баз ЭРТОС появилось и много сопутствующих сложностей: возросший объем документооборота, необходимость механизации учета затрат на производство, наметившаяся тенденция снижения норм выработки исполнителей и многие другие, касающиеся хозрасчета структурных подразделений базы.

Таковы наши проблемы. Интересно, а как обстоят дела с внутрипроизводственным расчетом в других предприятиях?

И. БУКЛОВА,
инженер по организации
и нормированию труда базы ЭРТОС

г. Львов.

Десятки раз бывал в командировках на целине. Но всякую новую поездку в эти края встречаю с радостью. И вот почему. Здесь, как я убедился не раз, хлеб — свят. Земледельцы хорошо знают ему цену и бережно относятся к каждому грамму. Та же крестьянская, хозяйская забота о нем характерна и для авиаторов-целинников. Кое-где в стране сократились объемы авиационно-химических работ, взят курс на наземную технику. А на целине авиаторы и земледельцы по-прежнему водят самую тесную дружбу. В большинстве хозяйств построены взлетно-посадочные площадки, имеются опорные базы с механизированной загрузкой жидких и сыпучих химикатов. При этом особое внимание уделяется строгому соблюдению природоохранных требований. Для летного и технического состава, занятого на авиационных работах, повсеместно создаются улучшенные социально-бытовые условия.

И вдруг — словно гром среди ясного неба. В первый же день своей недавней командировки в Кустанай узнаю, что в колхозе «Север» Боровского района по требованию санитарного врача приостановлены авиационно-химические работы. Через несколько часов вместе с председателем колхоза Иваном Ивановичем Самсоновым и главным агрономом хозяйства Сергеем Александровичем Колесником прибыл на оперативную площадку. Здесь уже были начальник районной станции защиты растений Б. Абдыкаримов и помощник санитарного врача по промышленной гигиене районной санэпидстанции С. Денискина, которая и составила акт санитарного обследования и приостановила работы.

Должен сказать, что сделано это было справедливо. Площадка для ядохимикатов на аэродроме не огорожена. Вагончик для отдыха экипажа грязный. Нет ни умывальника, ни мыла, ни полотенец. А экипаж работает с бутаном — далеко не безобидным химическим веществом. Кроме того, медицинская сестра Кустанайского авиапредприятия Р. Ержанова, приехавшая с нами, проверила медицинскую аптечку на самолете и обнаружила, что укомплектована она медикаментами с просроченным сроком годности. Яваную небрежность проявили в этом случае медики, снаряжавшие экипаж в дорогу.

Конечно, меня, как врача, прежде всего интересовало самочувствие экипажа. Как его разместили и в каких условиях он живет, как кормят, где пилоты проходят предполетный медицинский осмотр?

В перерыве между полетами заглянул в комнату, где отдыхал экипаж, и на пороге встретил авиатехника с дымящейся сигаретой во рту. Подумалось, будет ли полноценным отдых в комнате, заполненной сигаретным дымом? Однако не предполагал, что «беседа о вреде табака» выльется в большой и тревожный разговор о здоровье авиаторов, занятых на авиационно-химических работах.

Настораживало то, с каким спокойствием отнеслись авиаторы к недостаткам в санитарном обеспечении работы экипажа.

— Не волнуйтесь, доктор, — улыбнулся командир. — Не первый год на химработах, не в таких условиях жили. И ничего, не умерли...

Сколько раз доводилось мне слышать эти слова, а затем становиться свидетелем беды, рожденной подобной бес-

печностью. Вспоминаю, как несколько лет назад в числе других специалистов министерства расследовал случай грубого нарушения в проведении авиационно-химических работ в Омском авиапредприятии. Экипаж Ан-2 (командир самолета А. Колесников, второй пилот Н. Невелев, авиатехник А. Мельников) выполняли полеты над картофельным полем учхоз-сельхозтехникума Омского района. В процессе работы экипаж проявил преступную халатность: обнаружив на соседнем поле людей, полеты не прекратил и не выяснил причину несоблюдения карантинных мероприятий. Больше того, отнесся формально к проверке отсечного устройства опрыскивателя химикатов, не обнаружил в нем неисправность. В результате ядохимикаты попали на поля соседнего совхоза, где находились школьники и воспитатели трудового лагеря. Из-за беспечности авиаторов более восьмидесяти детей были отправлены в больницу с признаками отравления.

ских работ, казалось, непосредственных контактов с ядохимикатами не имел. При стационарном обследовании в медико-санитарной части Алма-Атинского авиапредприятия пилоту самолета Ан-2 А. Ураймалиеву был поставлен диагноз: «Бронхиальная астма в стадии частых приступов. Хронический обструктивный бронхит. Признан негодным к летной работе...»

В отряде А. Ураймалиев зарекомендовал себя грамотным, дисциплинированным пилотом. При выполнении авиационно-химических работ соблюдал действующие правила техники безопасности, всякий раз обеспечивался защитной спецодеждой и другими средствами индивидуальной защиты... И вдруг непригоден к летной работе? Командование, общественные организации забили тревогу — направили пилота на стационарное обследование в аллергологическое отделение Карагандинского НИИ гигиены труда и профзаболеваний. И вновь печальный диагноз:

ВРАЧ БЬЕТ ТРЕВОГУ

НЕ „ПРОМОРГАЙТЕ“ ПИЛОТА

При беседе с командиром самолета выяснилось, что он крайне поверхностно осведомлен о токсических действиях ядохимикатов на организм человека. Браваровал тем, что может выкупаться в бочке с ядохимикатами и ничего ему не будет. Причем говорилось это при молодом втором пилоте, едва начавшем самостоятельную летную жизнь. Какой же дурной пример извлек он для себя из этого непродуманного заявления своего командира.

Помнится, пришлось мне тогда прочитать целую лекцию о том, как действуют ядохимикаты на организм человека. Пояснить, что всякое химическое вещество требует к себе самого осторожного обращения. В противном случае придется платить очень дорогой ценой.

В доказательство я привел несколько конкретных примеров на этот счет — они у меня всегда на памяти. Так, несколько лет назад на оперативном аэродроме при выполнении авиационно-химических работ в колхозе «Россия» Каменского района Алтайского края от острого отравления хлорорганическим соединением — аминной солью — умер авиатехник В. Федорин из Барнаульского авиапредприятия. При расследовании несчастного случая комиссия установила массу нарушений при загрузке ядохимикатов в самолет, включая фиктивное проведение предполетного медицинского осмотра членов экипажа. Больше того, когда случилась беда, командир и второй пилот не смогли оказать авиатехнику первой медицинской помощи при его резком недомогании.

А вот несчастный случай с пилотом, который в процессе авиационно-химиче-

«Профессиональная бронхиальная астма (сенсibilизация к пестицидам и минеральным удобрениям) средней тяжести, фаза обострения. Эмфизема легких. Первичное профессиональное заболевание...»

Когда неспешно и внимательно стали разбираться со случившимся, по крупным вывели, на первый взгляд, незначительные нарушения техники безопасности со стороны пилота А. Ураймалиева. В особо жаркое время дня не всегда пользовался защитной спецодеждой и средствами индивидуальной защиты. Попадал раза два вместе с самолетом в волну ядохимикатов при пролете над обрабатываемым участком в штилевых условиях погоды.

Конечно, в отряде не оставили А. Ураймалиева без внимания, все сделали, чтобы трудоустроить бывшего пилота, перевели на более легкую наземную работу. Но не лучше было бы продемонстрировать это внимание пораньше, проявив постоянную и должную заботу об экипаже, занятом полетами на селе? А именно: надлежащим образом оказать экипажу медицинскую помощь, ознакомиться с правилами санитарии и гигиены, потребовать от хозяйственников неукоснительного соблюдения всех условий трудового договора. И, конечно, постоянно вести строгий контроль за обеспечением экипажей средствами индивидуальной защиты и неукоснительном их применении во время авиационно-химических работ.

Внимание, забота, нормальные бытовые и санитарные условия — важнейший залог здоровья авиаторов, а значит, и эффективной работы на селе.

В. ЛАМЗУТОВ,
врач по гигиене труда



За пультом интерескопа младший инспектор уголовного розыска по досмотру О. Соболевская.

РЕПОРТАЖ В НОМЕР

32

ЗОНА КОНТРОЛЯ

Т. СУВОРОВА,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

По светящемуся экрану интерескопа проплывали четкие контуры «дипломатов», дорожных, дамских и спортивных сумок с причудливым графическим изображением всего их содержимого. Опытный взгляд младшего инспектора уголовного розыска по досмотру Внуковского ЛОВД Сергея Дятлова безошибочно определял, какие вещи и продукты пронесут с собой в салон самолета пассажиры.

— Зонтик... А это шоколадные конфеты в коробке... Книга... Нож, но такие продаются во всех наших хозяйственных магазинах, холодным оружием не считается... Дезодорант...

С помощью пульта инспектор мог увеличить или сделать более ярким изображение на экране. Главное внимание — черным штрихам, которыми высвечивается все металлическое, вплоть до иголок.

Темная лента транспортера выносила из чрева аппарата досмотренную ручную кладь. Вещи возвращались в руки своих владельцев — пассажиров, прошедших перед этим под дугой сверхчувствительной к металлу установки «МИС», среди работников службы досмотра именуемой «звоночек»: чуть превысит масса металлических изделий при пассажире установленный минимальный вес — установка реагирует на это звонком. Нужно быть, наверное, очень наивным или самонадеянным человеком, чтобы попытаться через подобный заслон пронести с собой на борт что-то из запрещенного к перевозке. И все же...



Старший оперуполномоченный уголовного розыска по досмотру Т. Краснова, младшие инспекторы А. Криворотов (слева) и А. Емельшин.

Изытое при досмотре ручного багажа оружие.

Фото В. ГОРЛОВА.



Из оперативной сводки «24 ноября 1988 года в зале № 1 аэропорта Внуково при досмотре пассажиров рейса № 977 Москва—Сухуми младшим инспектором уголовного розыска ЛОВД С. Михайловым в ручной клади гр-на Ш. был обнаружен и изъят пистолет «маузер» 1936 года выпуска. Гр-н Ш. пытался в фотобачке провезти разобранный пистолет, а также шесть боевых патронов к нему и пять патронов к пистолету «Макаров».

На втором этаже Внуковского аэропорта есть помещение, при входе в которое непосвященного человека может взять оторопь. Пистолеты различных систем, кастеты, тяжелые металлические цепи на рукоятке, даже... булава. И ножи, много ножей... В прошлом году сотруд-

ники Внуковского ЛОВД предотвратили около 8300 попыток провоза запрещенных вещей, изъяли у пассажиров 29 единиц огнестрельного оружия (в том числе три — нарезного), 2901 холодного оружия, 235 095 боеприпасов, более 2246 литров самогона, почти 2,5 килограмма наркотиков. Всего за два месяца нынешнего года этот «арсенал» пополнили еще шесть пистолетов и ружей, 389 ножей, 27 757 боеприпасов...

Безусловно, никто не утверждает, что все владельцы этих, тающих в себе угрозу для жизни и здоровья людей, вещей, — преступники, что целью у них был захват самолета. Но именно здесь, в этой комнате, среди пулеметных обойм, сверкающих лезвий кинжалов и финок, матово отсвечивающих кожухов пистолетов по-новому начинаешь оценивать работу транспортной милиции. И пункт досмотра представляется как рубеж, отсекающий от нашей мирной жизни уже свершившиеся преступления и еще только зарождающиеся.

Из оперативной сводки

«13 января 1989 года в зале № 1 при досмотре пассажиров рейса № 897 Москва—Ереван младший инспектор уголовного розыска ЛОВД А. Криворотов обнаружил у гр-ки Х. револьвер системы «наган» и семь боевых патронов, которые она пыталась провезти в детской обуви. При повторном, более тщательном досмотре багажа и ручной клади старший уполномоченный уголовного розыска В. Игнатов обнаружил в дамском сапоге 52,2 грамма наркотического вещества».

Внуково выгодно отличается от многих наших аэропортов. Здесь лучшая, чем где-либо еще, оснащённость досмотровой техникой. Есть даже интересоскопы для крупных и негабаритных вещей, о которых в других аэропортах только мечтают. Пожалуй, будь такой аппарат в Иркутске, Овечкиным не удалось бы проникнуть на борт самолета с оружием. Но наличие техники вовсе не исключает других проблем, а их во Внукове столько же, сколько, скажем, в Домодедове или далеко Емельянове.

Те же самые ножи. В уже знакомой нам комнате на втором этаже Внуковского аэропорта я наблюдала, как двое тренированных мужчин с видимым усилием поднимали большой чемодан, наполненный изъятым у пассажиров холодным оружием. Собственно, содержимое чемодана будет считаться холодным оружием только после специальной экспертизы, на которую его как раз и отправляли.

— Все могло бы быть намного проще, — рассказывал старший уполномоченный уголовного розыска по досмотру А. Трянин. — В конце концов орудием нападения может стать и простой перочинный ножик, и маленький топорик, с которыми мы пропускаем людей в самолет. Вот если бы все колющее и режущее забиралось у пассажиров перед полетом в специальный контейнер, наподобие тех, в которых на борт доставляют горячие завтраки, а потом в конце рейса возвращалось им, мы избавили бы людей от излишней нервозности, а самих себя от этой в общем-то пустой, формальной работы — отправка на экспертизу, выписка извещений...

Людам, не один год жизни отдавшим досмотру, ясно видны все изъяны в своей работе, видно все, что является помехой выполнению основной задачи: максимально обезопасить полет. Как, к примеру, не

согласиться с начальником Московского управления внутренних дел на воздушном транспорте полковником В. Парфеновым, убежденно говорившем о необходимости оборудования в самолетах специального отсека, приспособленного для перевозки негабаритного ценного или хрупкого груза?

— Вспомните тех же Овечкиных. Как известно, оружие они пронесли на борт в контрабасе. Но ведь это же музыкальный инструмент, вещь, требующая к себе бережного отношения. В аэропорту не оказалось интересоскопа. Металлоискатель? Но, как выяснилось, в контрабасе много металлических деталей, те же струны. Что же, разбирать инструмент? А ведь пассажиры везут с собой не только скрипки или виолончели. Везут приборы, которые нельзя пропускать через досмотровую аппаратуру. Вот для таких случаев и нужен отсек в самолете. Пассажир сам при посадке доставил бы свой груз в него, сам бы и забрал его после окончания полета. Само собой, на время полета этот отсек запирается бы кем-нибудь из членов экипажа.

Как все просто! Но, по словам Владислава Сергеевича, его предложение так и остается предложением. Допустим, реализовать его мешают технические сложности. Но неужто контейнеры для ножей — это тоже трудноразрешимая проблема?

Из оперативной сводки

«21 августа 1988 года при досмотре пассажиров рейса № 1791 Москва—Киев младшим инспектором уголовного розыска ЛОВД А. Рожинной в чемодане гр-на Ш. обнаружены и изъяты 98 мелкокалиберных патронов и части от самодельного пистолета [рамка со спусковым крючком, ствол, боек]».

Не так давно первый, полуподвальный, этаж неказистого здания, в котором расположено ЛОВД Внукова, в очередной раз залило грунтовыми водами и канализационными стоками. К подобного рода авариям здесь привыкли. Воздух в кабинетах тяжелый, влажный. В иных комнатухах стоит по восемь столов. Когда-то тут была камера хранения, затем, как могли, приспособили ее для милиции.

В самом аэропорту, в зоне контроля, условия, в которых трудятся сотрудники милиции и авиаторы, вроде бы намного лучше. Но только внешне. Огромное помещение не протапливается зимой и не проветривается летом. В результате холод в межсезонье, зимой «выбивает» из строя многих сотрудников службы досмотра. Это серьезно осложняет работу пункта, отрицательно сказывается на качестве контроля, да и пассажирам создает неудобства: время-то досмотра затягивается.

А. Трянин провел меня и в так называемую комнату отдыха для сотрудников службы. Дежурство длится двенадцать часов. Естественно, у людей должна быть возможность в спокойной обстановке расслабиться, дать глазам отдохнуть, сбросить нервное напряжение. В этой комнате сделать это трудно. Установлены, правда, мягкие диваны. Но уюта никакого, в помещении полутемно, зябко. О тишине и мечтать не приходится: хлипкое ограждение пропускает сюда гам пассажирского зала, треск установленных поблизости игровых автоматов.

Знает ли, в каких условиях работает служба досмотра, руководство Внуков-

ского аэропорта? Думаю, что знает. Но, судя по безнадежным высказываниям всех, с кем я разговаривала в аэропорту, на лучшие перемены рассчитывать не приходится, во всяком случае в скором времени.

Не срабатывает ли здесь то, что зона контроля сама находится как бы «вне зоны», что частенько бывает, когда вместо одного хозяина несколько? А у службы досмотра их два — Аэрофлот и Министерство внутренних дел.

— Нужно «прибить» досмотр к одному хозяину, — А. Трянин в этом вопросе категоричен. — Ведь изначально видны противоречия между авиацией и милицией. У Аэрофлота на первом месте стоит регулярность полетов. Ну, а наша задача — гарантировать полную их безопасность.

Ту же мысль высказал и В. Парфенов, а подкрепил ее тревожным фактом: в 1988 году в стране более тысячи самолетов ушли в рейс без одного из пассажиров, хотя багаж им был сдан и зарегистрирован. Явный укор сотрудникам Аэрофлота, ради борьбы за регулярность движения самолетов решившим пренебречь одним из требований безопасности полетов. Укор справедливым, его нужно принять, хотя авиаторов понять можно: спросят с них в первую очередь за срыв расписания, а не за перевезенный неведомо чей багаж.

Но тут сознательное нарушение правил, а ведь нередко аэрофлотовцы «зевают» лишь потому, что нет у них обостренного, профессионального чутья, как у сотрудников милиции, на различные уловки мошенников и преступников.

В том же Внукове в ноябре 1988 года на борту самолета, который должен был лететь в Ереван, оказались два пассажира, не прошедшие регистрации. Билеты же у них были лишь на следующее число. Как выяснилось, пропустила их к самолету одна из работниц службы организации пассажирских перевозок.

Другой случай. В июне того же года в дежурную часть ЛОВД был доставлен с летного поля гр-н К., который беспретственно прошел через контрольно-пропускной пункт в зале прилета.

Кто же должен быть хозяином у зоны контроля?

Из сводки главного управления внутренних дел на транспорте

«В 1988 году в аэропортах страны изъято более 250 стволов огнестрельного оружия, 861 177 единиц — холодного, 411 килограммов взрывчатки, большое число запрещенных к провозу предметов — легковоспламеняющихся жидкостей, химических веществ...»

Лишь горькому опыту обязаны мы появлению в аэропортах зон контроля. Об этом порой забывают пассажиры, обижаясь на недоверие к ним. Но не должны забывать те, кто по долгу службы берет на себя ответственность за жизни многих тысяч людей. Нерешенные проблемы зоны контроля — это угроза нашей безопасности. Поэтому решать их нужно безотлагательно.

а/п Внуково.

ЭКИПАЖ ШЕСТАКОВА

34



ЛЕТИТ В АМЕРИКУ

В 1937 году экипажи Валерия Чкалова и Михаила Громова совершили героические перелеты на самолетах АНТ-25 из Москвы в Америку через Северный полюс. Подвиги советских летчиков потрясли весь мир. Их имена и сегодня широко известны в нашей стране и за рубежом. А вот о трудных воздушных рейсах, предшествовавших этим, мы знаем очень мало. Например, о том, что в 1929 году совершил первый в мире перелет через Тихий океан в США экипаж в составе Семена Шестакова, Филиппа Болотова, Бориса Стерлигова и Дмитрия Фуфаева. Этот маршрут не был беспосадочным, но он по праву занял почетное место в славном ряду героических свершений советских авиаторов.

НЕУДАЧНАЯ ПОПЫТКА

В начале августа 1929 года ровно в час ночи на Центральный аэродром в Москве приехал начальник Военно-Воздушных Сил РККА Петр Иванович Баранов. Громадный по тому времени, серебристый АНТ-4, широко раскинув крылья, стоял у взлетно-посадочной полосы. На фюзеляже в лучах прожекторов искрились слова, написанные на русском и английском языках: «Страна Советов». Шли последние приготовления к полету. Шестаков доложил о готовности. Тепло пожал руку каждому члену экипажа, Баранов отошел в сторону, предоставив возможность летчикам проститься с провожающими их родными и сослуживцами.

В два часа ночи самолет «Страна Советов» оторвался от земли и взял курс на восток.

К рассвету пересекли Волгу, оставив позади Нижний Новгород. Погода сопутствовала авиаторам. Шестаков и Болотов вели машину по очереди. Стерлигов прокладывал курс. Фуфаев, не отрываясь, следил за приборами. Подлетая к Уралу, Болотов в свободные минуты принялся разглядывать родные места. Углубившись в воспоминания, второй пилот не заметил, как в стороне от машины появился орел. Огромная птица парила почти на одной высоте с самолетом, и вдруг совершенно неожиданно устремилась в атаку. Через некоторое время орел с силой ударился о правую плоскость и камнем рухнул вниз. На передней кромке крыла осталась большая вмятина. Все вздохнули с облегчением: угоди он в винт, могло быть гораздо хуже. К сожалению, это было не единственное происшествие в полете...

Впереди замерцали огни Омска. Экипаж прошел 2360 километров менее чем за пятнадцать часов. Закончен первый этап. Омичи встретили радушно. Военный оркестр играл марш, и на митинге авиаторы услышали немало приветствий в свой адрес.

Утром АНТ-4 взял курс на Красноярск. Однако оттуда в назначенный час взлететь не удалось. Не запускался один из моторов. Фуфаев тщательно осмотрел его, попробовал снова запустить — безуспешно. Все понимали: еще немного отсрочки — и засветло до Читы не добраться. Неужели придется терять день? Кто-то обрушился на немецкую фирму, изготовившую такие ненадежные моторы. Кто-то помянул недоброе слово орла, встретившегося над Уралом. Наконец двигатель заработал, и Шестаков, не теряя ни минуты, взлетел.

Видимость стояла хорошая, но дул встречный ветер. Пролетели Байкал. Перед заходом солнца вышли на Верхнеудинск. Стерлигов уже сложил карты и навигационное снаряжение, приготовившись к посадке на небольшой аэродром, но Шестаков неожиданно скомандовал:

— Идем на Читу.

— Нельзя, Семен, — возразил Стерлигов. — До Читы больше двух часов лету. Доберемся глубокой ночью, никто ждать не будет.

Но Шестаков настоял на своем, заручившись поддержкой Болотова, кстати, единственного коммуниста в экипаже. В Верхнеудинские авиаторы сбросили вымпел, чтобы читинцы выложили старт.

На снимке: тепло встретили американцы советских летчиков.

НАД ТИХИМ ОКЕАНОМ В АМЕРИКУ

До Читы оставалось лететь ровно два часа сорок минут. Стояла безоблачная, звездная ночь. Пролетели горы сплошь покрытые лесом. Пришло время показаться Чите, а ее нет. Еще полчаса — ничего не видно. Стало ясно, что самолет сбился с курса. Стерлигов ничего не мог поделаться, он ориентировался только по звездам.

Неожиданно Болотов сообщил: бензин в баках кончается. Внизу простиралась тайга. Взошла луна. Показались отроги горного хребта, и тут, «чихнув», заглохли моторы...

Однако горевать было некогда. На земле уточнили место вынужденной посадки. Она произошла в восьмидесяти километрах от Читы, на склоне высокой сопки. До железной дороги километров двадцать. Решили ждать утра. Развели костер.

На рассвете экипаж обнаружили буряты, проверили удостоверение Осоавиахима на русском и английском языках и показали путь до ближайшего села. Дошли туда быстро. Шестаков связался по телефону с Москвой и получил приказ немедленно возвращаться в столицу.

Сам он вылетел пассажирским рейсом, чтобы успеть подготовить дублера «Страны Советов» к новому рейсу. Остальные члены экипажа добирались до Москвы поездом.

Сверхдальний перелет должен был состояться во что бы то ни стало. Авиаторам предстояло штурмовать Тихий океан, через который пока еще никто не летал, и приземлиться в Америке, где их ожидал конструктор Петляков.

В Москве встречавший экипаж Шестаков прямо на вокзале объявил:

— Готов другой такой же самолет. Завтра с рассветом вылетаем!

НАЦЕЛЕННЫЕ НА ПЕДУ

23 августа 1929 года самолет «Страна Советов» снова взял курс на восток. Экипаж вел машину известной уже трассой. Штурман Стерлигов прокладывал знакомый маршрут. Кстати, слово штурман в те годы еще не вошло в обиход. Бориса Васильевича Стерлигова официально называли аэронавигатором. Это был опытный летчик, имевший на счету несколько дальних ночных перелетов. Впоследствии, после Великой Отечественной войны, он создал ряд ценных авиационных приборов. Долгое время занимал пост главного штурмана Военно-Воздушных Сил.

Лететь стало труднее. Ухудшилась погода. Над Уралом внезапно закапризничал левый мотор. Шестаков принял решение свернуть на ближайший аэродром в Челябинске.

...Неисправность в системе подачи масла устраняли всю ночь. Шестаков ругал немецкие моторы. В довершение ко всему Челябинский аэродром не имел бензина. Пришлось сделать незапланированный перелет в Курган. Чтобы наверстать время, командир принял решение идти в Новосибирск, минуя Омск. Еще через день прибыли в Красноярск, а 27 августа взяли курс на Читу.

Однако при подходе к Байкалу снова стал сдавать двигатель. Едва дотянули до Иркутска. Здесь пришлось задержаться. На установку другого двигателя ушло три дня. Опять выбились из графика. К тому же резко ухудшилась погода: пошел дождь, сплошная низкая облачность закрыла сопки.

И все же добрались они до недоступной Читы. Задерживаться на отдых не стали. Взяли курс на Благовещенск—Хабаровск. С сухопутного аэродрома Хабаровска предстояло перетащить самолет на Амур. Пришлось тянуть АНТ-4 по целине, потом долго менять колесные шасси на поплавки. Наконец 9 сентября серебристый гигант встал на речном амурском рейде. Экипаж и машина были готовы к длительному полету над водным пространством.

Семен Александрович Шестаков не случайно был назначен руководителем экспедиции. Во время первого своего дальнего перелета по маршруту Москва—Токио—Москва он показал себя отличным летчиком, способным умело ориентироваться в любой обстановке и принимать смелые, правильные решения. Был он молод, физически силен и вынослив, в совершенстве знал материальную часть самолета, хорошо знал условия маршрутов Сибири и Дальнего Востока. К перелету в Америку готовился давно.

— Ну, Фуфаев, покажем, на что способный! — заявил он другу, когда узнал о новом ответственном задании. — Надо доказать всему миру, что советские летчики не лыком шиты.

Дмитрий Виссарионович Фуфаев в Воздушный флот пришел добровольцем. Крепко сдружился с Шестаковым во время перелета в Японию. Командир твердо знал: бортмеханик у него был незаменимым.

За морскую часть перелета отвечал Филипп Ефимович Болотов. Друзья шутили: он всюду в своей стихии: на воде, под водой и в воздухе. Шутки шутками, а взлетать с речного рейда оказалось делом непростым. Тяжелая машина никак не хотела отрываться от воды. Во всю мощь ревели моторы, АНТ-4 носился по Амуру, но набрать необходимую для взлета скорость не мог.

Вечером на совете решили идти на крайние меры — облегчить самолет. Слили часть горючего, отказались от некоторых предметов снаряжения. Наконец 12 сентября облепченный АНТ-4 оторвался от водной глади Амура и взял курс на Николаевск-на-Амуре.

В Николаевске задержались недолго. Впереди были самые сложные участки пути — полет над Охотским, Беринговым морями и над Тихим океаном. Рейс вдоль Амура был лишь легкой разминкой перед главным испытанием.

Снова взяли на борт минимальный запас горючего — на 1400 километров. Как назло, Охотское море встретило десятибалльной облачностью. Летели над самой водой, на высоте сто-двадцати метров. Примерно на середине пути встретили дрейфующий пароход «Воровский». Стерлигов запросил погоду. «Воровский» ответил. На его палубу выпал весь экипаж. Болотов прикинул расход горючего и решил сделать приветственный круг над кораблем. С палубы махали до тех пор, пока самолет не скрылся за горизонтом.

Приближался Камчатский берег. Петропавловск сообщил: погода хорошая, облаков нет. Члены экипажа облегченно вздохнули — облачность над полуостровом грозила бедой.

Когда приводились в Авачинской бухте, Шестаков крепко пожал руку Болотову:

— Ну вот, еще немного и Америка. Здесь, на Камчатке, экипаж расстался с родной землей.

Авиаторы взяли курс на Алеутские острова. Через несколько часов вышли точно на остров Атту. Приближаясь, увидели пароход «Красный вымпел». Корабль, согласно приказу, следил за «Страной Советов» готовый оказать посильную помощь. Болотов мастерски посадил машину в бухте, отдал якорь.

Следующая посадка — бухта Датч-Харбор. Затем перелет через залив Аляска. Он проходил без происшествий. Все уже радовались, предвидя скорое окончание морского этапа. И вдруг снова забарахлил мотор. Раздраженным голосом Болотов сообщил:

— Упало давление масла в левом двигателе.

Через минуту пошел дым, резко снизились обороты. А до берега оставалось еще триста километров. Командир принял решение выключить двигатель и продолжать полет на одном. Правому дал полный газ, выжимая из него все силы. Мотор надрывно гудел. Высота минимальная. Не прерываясь, шел дождь. Море штормило. Кажется, вынь руку из кабины и дотронешься до грязно-белых гребней волн — так низко летел самолет. На штормящее море АНТ-4 не посадишь...

Болотов напряженно вглядывался вдаль, надеясь увидеть землю. Но впереди все было затянуто дождем. Наконец он увидел бухту. Значит дошли-таки! Вскоре, по сигналу, прибыл катер. За ним показались шлюпка, а в ней местный житель по фамилии... Прозоров. Встретили первого русского в Америке!

Прозоров пригласил экипаж в гости. Оказалось, это Ситка — русское поселение, образовавшееся в конце XVIII века. Пробыли в Ситке три дня. Предстоял последний, самый длинный морской этап вдоль канадского побережья. Но взлететь опять не смогли. Левый мотор не тянул. Надо было его менять. Шестаков связался с Сизтлом, где находились советские специалисты. Спустя неделю военносторожевой катер доставил запасной мотор. Некоторое время ушло на ремонт. Наконец «Страна Советов» снова в воздухе. Курс на Сизтл.

Маршрут пролегал вдоль скалистого крутого берега, но Болотов следил не за ним, а за двигателем: только бы он не подвел. Через десять часов напряженного полета показался Сизтл. Отважную четверку встречала эскадрилья американских самолетов. Они выбросили большой транспарант с надписью по-русски: «Привет советским летчикам!» Когда сели на озеро близ города, увидели, что весь берег усеян людьми.

Но самой радостной оказалась встреча с ожидавшими «Страну Советов» авиаконструктором Владимиром Михайловичем Петляковым и мотористом Михайлом Михайловичем Егоровым. Петляков был счастлив. Еще был! Впервые его детище перелетело через океан. Он расспрашивал Болотова и Шестакова обо всех подробностях полета. Летчики хоть и устали, но понимали, какое значение имеют их ответы для конструктора для дальнейшего развития советской авиации, поэтому рассказывали подробно, все до мелочей. Не преминули упомянуть и о качестве работы зарубежных силовых установок.

— Следующую машину проектируем с советскими двигателями, — ответил Пет-

ляков. — Андрей Николаевич Туполев заканчивает работу над большим самолетом с четырьмя моторами конструкции Климова...

Предстоял последний этап перелета. У экипажа дел было невпроворот. Нужно было снова переставить самолет с поплавков на колеса и подготовить к сухопутному маршруту: осмотреть и сменить тросы, заправить маслом, бензином. Наконец утром 18 октября мощный трактор выкатил самолет на летное поле. Экипаж запустил моторы и взял курс на Сан-Франциско. Как и было условлено, на этом этапе полета над сушей экипажем снова командовал Шестаков.

Сразу после взлета «Стране Советов» пришлось идти между гор. От Портленда до десяти самолетов некоторое время составляли эскорт. Затем отвернули. И вдруг снова, в который раз, упало давление в левом моторе. Пришлось повернуть обратно, чтобы приземлиться в Портленде. Сели на узкую полосу с трудом — мешал боковой ветер. Американцы, разобравшись, быстро изготовили редукторы для масляной помпы, но время было упущено. Приближались сумерки.

Наутро — туман. После короткого совещания решили лететь. Над туманом пришлось идти километров триста. Показались горы, покрытые лесами: Калифорния. Вскоре самолет приземлился в Сан-Франциско. Короткие встречи, осмотр машины — и снова в воздух. Впереди — Кордильеры, горы высотой в три тысячи метров. Пришлось идти вдоль хребта, чтобы набрать высоту постепенно. В кабину проник холод. Экипаж был одет легко.

Чикаго показался неожиданно. Сначала, как и заведено, подлетело несколько самолетов эскорта. Затем внизу увидели множество автомобилей. На аэродроме — огромная толпа народа. При посадке тяжелая машина завязла колесами в грунте, но Шестаков справился с управлением. И опять фотографии, оркестр, огромная вереница машин, движущихся к центральному отелю города.

Через несколько дней, приняв на борт Петлякова, авиаторы взяли курс на Нью-Йорк. Сверхдальний перелет завершился 29 октября 1929 года. Позади осталась 21 тысяча километров, пройденных за 137 летных часов. И хотя средняя скорость АНТ-4 не превышала 150 километров в час, это была огромная победа советской научной и технической мысли. В честь советских летчиков была установлена в Нью-Йорке мемориальная доска. Она сохранилась до сих пор. На потемневшей от времени бронзе серп и молот, имена героев перелета. На этой же доске — текст письма американских рабочих.

Совершать обратный перелет Советское правительство сочло нецелесообразным. 22 ноября Шестаков передал «Страну Советов» в один из портовых американских городов, где его погрузили на советский пароход «Мавритания». А спустя несколько дней четверо отважных летчиков тоже взойшли на его палубу, чтобы по океану отправиться к берегам Европы. Через месяц они были на родной земле. Так закончилась эта героическая эпопея, связавшая воздушным мостом две великие державы.

В. ПОНОМАРЕВ,
краевед

г. Пермь.

НАЗОВЕМ ВСЕХ ПОИМЕННО



Начальник
Главного управления
Гражданского Воздушного
Флота страны
в 1935—1938 годах
И. Ф. ТКАЧЕВ

(Фото из архива журнала).

И СТАЛ "ВРАГОМ НАРОДА"

В Волгограде есть улица имени Ткачева. Кто он, этот человек, удостоенный столь высокой чести! На мраморной доске, прикрепленной к стене углового дома, можно прочесть: «И. Ф. Ткачев — один из организаторов Коммунистического союза молодежи в Царицыне». Но слова эти — лишь штрих к непростой и драматичной судьбе. Далеко не все сегодня знают, что в тридцатые годы Ткачев возглавлял Главное управление Гражданского Воздушного Флота, был одним из наиболее авторитетных руководителей Аэрофлота.

Родился Иван Федорович Ткачев в 1896 году в семье царицынского рабочего-железнодорожника. Детство его кончи-

лось рано: после церковно-приходской школы нужда заставила пойти учеником в частную мастерскую. В тринадцать он уже чернорабочий в кузнице металлургического завода Дюмо (сейчас «Красный Октябрь»), а еще через несколько лет — токарь по металлу.

Любознательный, деятельный паренек не мог остаться в стороне от революционной борьбы, развернувшейся на заводе, быстро стал любимцем взрослых и признанным вожакom молодежи. Организовывал забастовки, стачки, митинги, маевки, массовые демонстрации, подпольные кружки, распространял нелегальные листовки, брошюры.

В девятнадцать лет Иван Ткачев — председатель заводского комитета, в двадцать — один из инициаторов создания в Царицыне союза рабочих-металлистов, его первый председатель. В на-

чале восемнадцатого года он вступил в партию большевиков, а вскоре уже был избран членом горкома партии, членом исполкома, членом губернского революционного комитета, делегатом VI Всероссийского съезда Советов.

Когда над Красным Царицыном нависла белогвардейская опасность, Ткачев ушел на защиту родного города. С этого времени его жизнь связана с воинской службой. Комиссаром стрелковой бригады, а затем и дивизии он участвовал в разгроме войск Деникина на Южном фронте, освобождал Закавказье, в числе делегатов X съезда РКП/б/ по льду Финского залива штурмовал мятежную крепость Кронштадт.

Те, с кем плечом к плечу воевал Иван Федорович, отмечали его храбрость, стойкость, мужество. Он всегда находился там, где было трудно. В самые критические минуты красноармейцы видели комиссара рядом, шли за ним вперед. За боевые заслуги И. Ф. Ткачев был награжден орденом Красного Знамени.

После гражданской войны, окончив высшие академические курсы РККА, он командовал дивизией, корпусом. Одновременно вел активную партийную работу. В начале тридцатых годов многих общевойсковых командиров переводили из наземных войск в быстрорастущие Военно-Воздушные Силы. Комкора Ткачева, в частности, назначили заместителем начальника ВВС. Молодой энергичный руководитель, обладавший широким политическим и военным кругозором, быстро освоил новый род войск. Вскоре его перевели на должность начальника Главного управления ГВФ при Совете Народных Комиссаров СССР.

Надо сказать, что вступление И. Ф. Ткачева на новый пост было омрачено нелепой катастрофой самолета «Максим Горький», совершившего к тому времени немало успешных полетов.

Случилось это весной 1935 года. 1 мая «Максим Горький» возглавлял воздушный парад, в котором участвовало около 800 самолетов, а в последующие дни, в честь пролетарского праздника и приуроченного к нему открытия первой линии столичного метро, совершал над Москвой экскурсионные полеты с пассажирами. 18 мая на его борту находились 11 членов экипажа и 36 пассажиров — ударники Центрального аэродинамического института, члены их семей. Воздушный гигант сопровождал одностепенный тренировочный самолет. До сих пор не установлено, по чьему указанию летчик решил выполнить вокруг флагманской машины мертвую петлю. Однако, не рассчитав трюк, он врезался мотором своего самолета в крыло «Максима Горького»...

Из катастрофы были сделаны серьезные выводы. СНК СССР оценил работу гражданской авиации в 1935 году как неудовлетворительную.

Полный сил и желания вывести Аэрофлот на новые рубежи, И. Ф. Ткачев взялся за дело. Первостепенное внимание, считал он, нужно было обратить на развитие материально-технической базы, капитальное строительство. Вскоре рабочие авиационных заводов, сотрудники конструкторских бюро стали узнавать нового начальника ГУ ГВФ в лицо — так часто он бывал здесь.

Распространено мнение, будто авиации постоянное внимание уделял Сталин. В действительности же Генсек вспоминал

о ней от случая к случаю. Объективно «шефство» Сталина сыграло в развитии Гражданского Воздушного Флота отрицательную роль. Председатель СНК СССР В. М. Молотов, которому непосредственно подчинялся ГВФ, старался не вмешиваться в его дела, боясь чем-нибудь не угодить шефу. В результате на высшем уровне ГВФ оказался по- существу непризорным.

И. Ф. Ткачев вплотную столкнулся с действовавшим в те годы по отношению к гражданской авиации остаточным принципом финансирования. Хотя ее строительство формально осуществлялось на основе планов, однако в них воплощались не трезвый расчет, а волевые установки. Задачи по росту ГВФ носили явно завывающий, «потолочный» характер и слабо подкреплялись материальными и финансовыми ресурсами. Вместо напряженного, но реально скоординированного развития в ГВФ происходили судорожные рыжки.

Несмотря на то что гражданские авиаторы выполняли программу аэрофикации страны: осваивали новые самолеты отечественного производства, открывали новые и реконструировали существующие воздушные линии, строили аэродромные здания и сооружения, ангары, возводили объекты связи и радионавигации. Главными магистралями транспортной авиации стали Москва—Владивосток, Москва—Тбилиси, Москва—Ташкент. По ним осуществлялось основное движение потоков пассажиров, почты и грузов. Трасса Москва—Владивосток являлась в то время самой протяженной в мире. Она имела не только всесоюзное, но и международное значение. К магистралям Москва—Тбилиси, Москва—Ташкент примыкал ряд линий, которые соединяли труднодоступные, а местами и недоступные для наземных средств сообщения высокогорные и пустынные районы. Воздушные мосты были перекинута между индустриальными центрами Урала. Значительное развитие получили местные авиалинии. Авиация проникла в самые глухие «медвежьи» углы страны, жители которых подчас с самолетами знакомились раньше, чем с автомобилем или паровозом.

Напряженно работали летчики, инженеры, техники в 1936 году, объявленном ими стахановским. В рапорте на имя Сталина, Молотова и Андреева начальник Главного управления ГВФ докладывал, что гражданская авиация досрочно, 2 декабря, выполнила производственный план, налетав 20 миллионов тонно-километров. В следующем году налет возрос до 25 миллионов тонно-километров. Общая протяженность внутрисоюзных воздушных линий к концу 1937 года превысила 106 тысяч километров. По их длине СССР вышел на первое место в мире. В том же году было перевезено 211 787 пассажиров, 36 885 тонн грузов и 9188 тонн почты. Продолжалось воздушное наступление на Арктику. Впервые в истории советские летчики совершили посадку на плавучую льдину на Северном полюсе.

Расширялись и международные связи Аэрофлота. Были заключены соглашения о воздушных сообщениях СССР с Чехословакией и Швецией. В составе ГУ ГВФ появилось специальное управление международных воздушных линий СССР.

В ГВФ трудилось немало летчиков, овладевших всеми видами полетов, показывавших образцы профессионального

мастерства, выдержки, отваги. Некоторые налетали безаварийно миллион и более километров. Среди них выросли способные, опытные руководители. Однако в кадрах ГВФ уже многие годы отсутствовала стабильность. Став начальником Аэрофлота, И. Ф. Ткачев пытался в рамках своего ведомства противостоять этому негативному процессу. В журнале «Гражданская авиация» он писал: «Самым большим местом в нашей работе была текучесть кадров. Система, в которой не понимают, что значит устойчивость кадров, система, которая не исходит из того, что ценные люди должны наиболее рационально использоваться на работе, — такая система не может выполнить сложных задач».

Однако вскоре оказалось, что такой подход не соответствует линии на перетряхивание кадров, победившей в верхах. Текучесть авиаспециалистов не только не снизилась, а, наоборот, приняла угрожающие размеры. На ГВФ, как и на всю страну, обрушилась лавина репрессий. В числе «врагов народа» оказались бывшие руководители гражданской авиации А. П. Розенгольц, Я. Я. Анвельт, И. С. Уншлихт, начальник ВВС Я. И. Алкснис, с которым И. Ф. Ткачев работал до перехода в ГВФ.

Горькая чаша не миновала и И. Ф. Ткачева. Он также стал жертвой необоснованных репрессий. И сменивший его в феврале 1938 года В. С. Молоков писал: «Гнусные изменники родины, вредители, троцкистско-бухаринские шпионы и диверсанты нанесли ущерб и Гражданскому Воздушному Флоту. Все же вопреки их гнусной и подлой деятельности ГВФ растет и крепнет, идет в гору. Наша задача — быстро ликвидировать последствия вредительства, энергично, настойчиво бороться за новый подъем Гражданского Воздушного Флота».

Ивана Федоровича Ткачева не просто физически уничтожили, его еще и предали забвению. Никакого сообщения в печати, никакого судебного процесса над ним не было. Он просто исчез. Средства информации получили указание: впредь его фамилию ни в устной, ни в печатной пропаганде не упоминать, книги, брошюры, статьи о нем уничтожить или изъять, упрятать в спецхраны. В крайнем случае — замазать фамилию тушью, соскоблить лезвием бритвы. Сколько времени травили на такую ювелирную операцию библиотечные работники! Словом, делалось все для того, чтобы вытравить «крамольное имя» — словно его никогда и не существовало.

Минули десятилетия. И вот результат: имя И. Ф. Ткачева исчезло из памяти целых поколений авиаторов. Черная краска, которой вымарывали в книгах фамилию Ткачева, превратилась в еще одно «белое пятно» нашей истории. Но правда все-таки восторжествовала. И сегодня, в эпоху гласности, восстанавливая подлинную историю Гражданского Воздушного Флота, мы по существу заново открываем страницы жизни и деятельности одного из его организаторов. Как свет давно померкшей звезды, доходят до нас сведения об этом незаслуженно забытом человеке.

В. ШУМИХИН,
доктор исторических наук

г. Москва.

Стихи лауреата премии Ленинского комсомола, лауреата премии Министерства обороны СССР и лауреата XI Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Гаване Феликса Чуева пользуются большой популярностью у авиаторов. Любят они и песни в исполнении брата поэта — Михаила Чуева. Кстати, музыку ко многим из этих песен написал сам Михаил. Он лауреат всесоюзных фестивалей песни, дипломант XII Всемирного фестиваля молодежи и студентов, состоявшегося в Москве. Сегодня братья Чуевы — гости нашего журнала.

38

— Феликс, передо мной лежит Ваша «Крылатая книга», вышедшая недавно в издательстве «Молодая гвардия». В предисловии к ней есть примечательные строки: «Значительную часть своего творчества поэт посвятил людям авиации. Он любит и знает небо, его покорителей, и летчикам полюбили талантливые, масштабные и высококультурные стихи Феликса Чуева, которого по праву считают Поэтом Номер Один в авиации. Он не похож ни на кого из современных поэтов, и стихи его живут своей, особой жизнью...»

Я знаю случай, когда у погибшего пилота нашли в планшетке сборник стихов Феликса Чуева, я видел фотографии обелисков с выбитыми на них чувевскими строками, мне рассказывали, как стихотворения Чуева оказали решающее воздействие на юношу, поступившего в летное училище. Мне известно, что курсанты и молодые пилоты поют самодельные песни на стихи поэта... Слова эти принадлежат легендарному летчику, Герою Советского Союза Михаилу Громову. Действительно, Вы пишете в основном об авиации. Откуда у Вас такая любовь к небу!

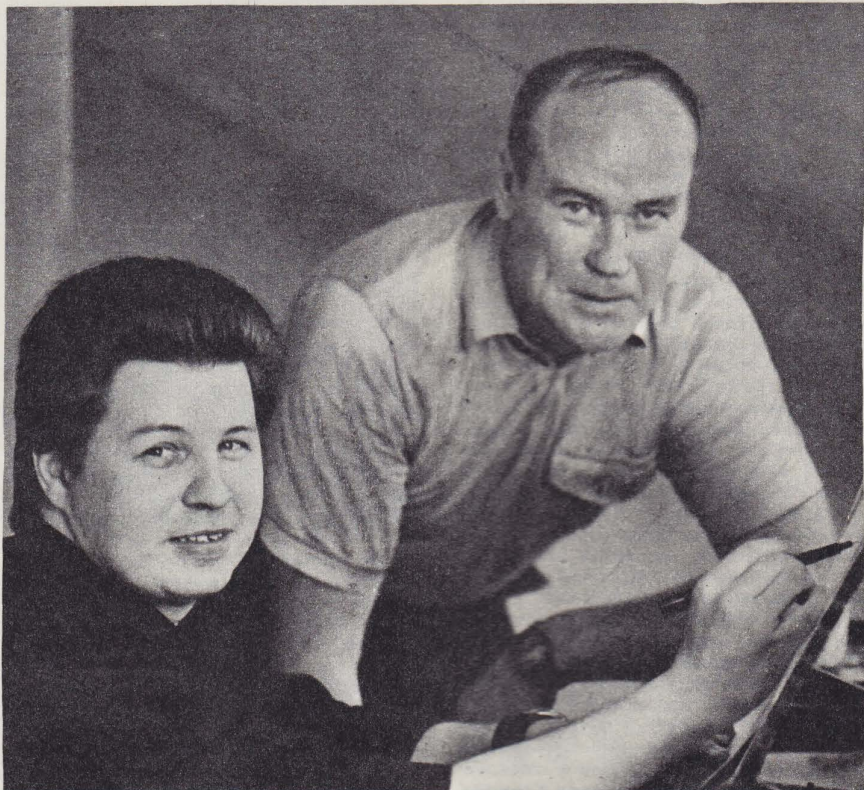
Ф. Ч.:

— От отца, Ивана Григорьевича Чуева. Он был летчиком, в годы войны сражался в 120-м гвардейском авиаполку 1-й воздушной армии, которой, кстати, командовал Громов. Естественно, я тоже с детства мечтал об авиации, занимался в аэроклубе. После окончания Московского энергетического института работал в ГосНИИ гражданской авиации, участвовал в испытательных полетах.

— И все-таки поэзия, что называется, взяла свое!

Ф. Ч.:

— Писать я начал еще мальчишкой. Когда мне было пятнадцать, появились первые публикации. О чем? О родном крае, о молодости, о любви. И, конечно же, о притяжении высоты. Говорят, что



ПОЁМ РОМАНТИКУ НЕБА

поэзия — это состояние души. Наверное. Стихи живут во мне, а я живу в стихах. Поэтому смена профессии была в общем-то логична, хотя, не скрою, сердце мое по-прежнему принадлежит авиации. И вот как раз главная тема стихотворного сборника «Крылатая книга» — тема мужества летчиков — и военных и гражданских — величия их подвига, совершенного в годы Великой Отечественной войны.

— Там же Вы с большой теплотой нарисовали портрет первопроходца космоса Юрия Алексеевича Гагарина...

Ф. Ч.:

— Меня всегда привлекали сильные,

незаурядные характеры, яркие личности. Именно поэтому, например, я обратился к судьбе одного из крупнейших ученых нашего времени — Бориса Сергеевича Стечкина, написал о нем документально-художественную повесть.

— Знаю, что в библиотеках эта книга на полках не залеживается, а в магазинах она разошлась за считанные дни. Ну, а теперь вопрос Михаилу: по всей видимости, авиационные «корни» каким-то образом отразились и на Вашей биографии!

М. Ч.:

— Безусловно. Правда, моя музыкальная «ориентация» проявилась довольно

рано и я даже не пытался искать счастья в «заоблачных даях». Но романтика неба мне очень близка. Совместно с Феликсом мы написали более пятидесяти песен об авиации. И всякий раз эта работа превращается в настоящий праздник.

— Насколько мне известно, Ваша творческая жизнь довольно насыщена. Но всегда ли удается осуществить задуманное?

М. Ч.:

— Ну, если взять хотя бы последний год, то, действительно, он был весьма плодотворным. Памятны гастролы на Новой Земле: с какой теплотой встречали нас жители этого острова в Ледовитом океане! С группой артистов выступал перед нашими воинами в Афганистане. Впечатления от увиденного там настолько сильны, что не выразить их в музыке было просто невозможно. Совсем недавно закончил вокальный цикл «Афганская слава» на стихи Феликса, который побывал в Афгане раньше. Конечно, шла работа и над другими новыми песнями для концертной эстрады. Подготовил, к слову, вокальный цикл «Мой край» на стихи советских поэтов. Но он, увы, пока так и не показан. Почему? А это уже будет ответом на вторую часть Вашего вопроса. К сожалению, нередко и сейчас культуру у нас «вершат» случайные люди из периода застоя.

— А с кем из композиторов Вы работаете!

М. Ч.:

— Надо сказать, что встреча с композитором — это всегда радость: ведь это новые песни, новые замыслы. Довольно долгая творческая дружба связывает меня с Игорем Лученком, Евгением Птичкиным, Владимиром Шаинским, Александрой Пахмутовой. Их песни приносят огромную творческую удовлетворенность. Работая и с другими, может, не такими известными, но, уверяю Вас, не менее талантливыми композиторами.

— Какие творческие планы у братьев Чувых!

Ф. Ч.:

— Писать так, чтобы стихи были просты и понятны каждому. Чтобы они помогали не забывать прошлое, заставляли задумываться о будущем.

М. Ч.:

— Сейчас пересматриваю и перечитываю материалы, связанные с народным артистом СССР Георгом Отсом. Хочу провести концерт памяти этого прекрасного певца, которого я знал, любил.

Есть у нас и совместные планы. Думаем сделать программу, посвященную авиации, авиаторам. Признаюсь, нам кажется, что прежде всего им наиболее близко наше творчество. Поэтому мы всегда рады выступать перед тружениками неба, стремимся встречаться с ними как можно чаще. К слову, с удовольствием выступили бы с концертами перед участниками конкурсов профессионального мастерства.

В. СЛАВИН,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

Фото В. ГРЕБНЕВА.

г. Москва.

ВДАЛИ ГОРИЗОНТ...

Музыка Михаила ЧУЕВА

Слова Феликса ЧУЕВА

Все небо в густеющих гроздьях,
Как в ягодах летних рябин.
Вгрызаются в трубчатый воздух
Округлые пасти турбин.

И струи, на тучах повиснув,
Блещат отраженьем стволов,
Как бронзовый лес обелисков
И ленты гвардейских полков.

ПРИПЕВ:

Вдали горизонт,
Вдали горизонт,
Вдали горизонт нарисован
Кипящей морозной рекой,
И что-то за тем горизонтом
Останется, как за строкой.

ПРИПЕВ.

И песня веселая летится,
И ветер холодный поет.
На строго размеченной воле
Заснеженный длится полет.

ПРИПЕВ.

Умеренно

Все небо в густеющих гроздьях, как в ягодах летних рябин. Вгрызаются в трубчатый воздух округлые пасти турбин. Вдали горизонт, вдали горизонт, вдали горизонт нарисован кипящей морозной рекой, и что-то за тем горизонтом останется, как за строкой.

припев:

И песня веселая летится, и ветер холодный поет. На строго размеченной воле заснеженный длится полет.

для повторения

что-то за тем горизонтом останется, как за строкой.

для окончанья

- как. Останется как за строкой.

12 августа в нашей стране отмечается День физкультурника. На многочисленных стадионы и спортивные площадки выйдут миллионы любителей спорта. Будут среди них и гражданские авиаторы. Ведь в рядах физкультурников Аэрофлота — мастера спорта, кандидаты в мастера, обладатели спортивных разрядов, настоящие приверженцы физической культуры.

Многие спортсмены-авиаторы придут в этот день и на стадион Душанбинского авиапредприятия, чтобы принять участие в самых различных спортивных состязаниях. И это не случайно — Таджикское управление гражданской авиации вот уже который год подтверждает высокий уровень организации физкультурно-массовой работы.

40

ПОСЛЕ РАБОТЫ-



НА СТАДИОН

С кем ни заговоришь в Душанбинском авиапредприятии на спортивную тему, обязательно отвечают: «Это вы спросите у Виктора Сергеевича... Сходите к Виктору Сергеевичу...» Многие с ласковой улыбкой называют его «паном спортсменом», зная наверняка, что при своем добродушном характере он никогда не обидится на шутку. Сам отличный спортсмен (бывший футболист), он уже восемнадцать лет «пробивает» физкультуру для авиаторов и членов их семей. Именно под его руководством в Душанбе своими руками, без особых дотаций и капиталовложений, построили рядом с аэропортом целый спортивный комплекс.

...Вместе со старшим инструктором по физкультуре и спорту Таджикского управления гражданской авиации В. Кузнецовым мы, не торопясь, ходим по стадиону. Ви-

жу, как тренер-общественник Игорь Греченков наклонился к мальчишке лет девяти и показывает ему, как надо правильно держать теннисную ракетку.

— Всего у него занимается теннисом больше ста ребятшек, к услугам которых несколько кортов. Между прочим, на каждого юного теннисиста уходит в год одних только мячей около тридцати штук.

После теннисных кортов В. Кузнецов повел меня посмотреть восстановительный центр. Здесь и небольшой бассейн, и душевые, и даже так называемая самоварная, где в самом деле можно попить чаю из настоящего русского самовара. «Самоварная», впрочем, как и все другое, что служит укреплению здоровья авиаторов, подтянито их настроения, рабочего тонуса — дело рук Виктора Сергеевича Кузнецова.

За долгие годы, что живет Кузнецов в Душанбе, уже привык он к яркому солнцу, к гостеприимным местным жителям, и его больше нигде не тянет. Но все же нет-нет, а взгрустнет по родной Смоленщине, где прошли детство и юность. Не потому ли рядом с чинарами соседствуют на стадионе русские березки, которые посадил инструктор физкультуры.

В разговоре с авиаторами я узнал, что в столице Таджикистана всего два тира, и один из них здесь, в спорткомплексе «Авиатор», его тоже возвели своими руками работники стадиона. А какие здесь ухоженные футбольные поля — одно для игры, другое для тренировок. Недаром их частенько арендуют даже команды мастеров. Здесь не раз проводили тренировочные сборы такие известные футбольные команды, как «Пахтакор», «Уралмаш», омский «Иртыш» и другие.

Но главная гордость таджикских авиаторов — городошный стадион, который только-только принял первых посетителей. На нем несколько игровых площадок, трибуны на пятнадцать тысяч мест, своя баня, а также специальная мастерская для изготовления городошного инвентаря. На сегодняшний день это вообще лучший городошный стадион в стране.

О спортивных достижениях местных авиаторов можно рассказывать долго, поэтому ограничимся только одним примечательным фактом: авиаколлектив физкультуры из Таджикистана по итогам соцсоревнования на лучшую постановку работы в течение ряда лет занимает первое место по отрасли.

— Вообще-то говоря, мы стремимся не столько к победам, сколько к массовости, — говорит В. Кузнецов. — Работа у пилотов трудная, требует больших физических нагрузок, поэтому стараемся создать им все условия для плодотворных занятий физкультурой и спортом. Наш спорткомплекс открыт для всех желающих.

Действительно, спорткомплекс «Авиатор» стал опорной базой ДФСО профсоюзов Душанбе. Здесь проводятся почти все городские соревнования по футболу, баскетболу, волейболу, теннису, городкам и другим видам спорта. Конечно, вряд ли все это было возможно, если бы не понимание и поддержка, которые работники «Авиатора» находят у руководства управления.

...Перед уходом я еще раз заглянул к городошникам. «Главный городошник» душанбинских авиаторов почетный мастер спорта ветеран войны и труда С. Аникин показывал своим питомцам, как лучше всего расправиться с «бабушкой в окошке». Он размахнулся, несильно вроде бы бросил биты и одним ударом выбил все пять городков. И сразу же вверх потянулись десятка два ребячьих рук:

— Степан Александрович, разрешите мне попробовать? А можно я?

В. Кузнецов повернулся ко мне: — Хотите юных футболистов посмотреть? У них сейчас начнется тренировка. Их сам Геннадий Червченко тренирует, он у нас в «Памире» много лет играл.

Я посмотрел на Виктора Сергеевича и подумал, что пока существуют такие энтузиасты, как он, душанбинским авиаторам еще долго радовать своих болельщиков спортивными успехами.

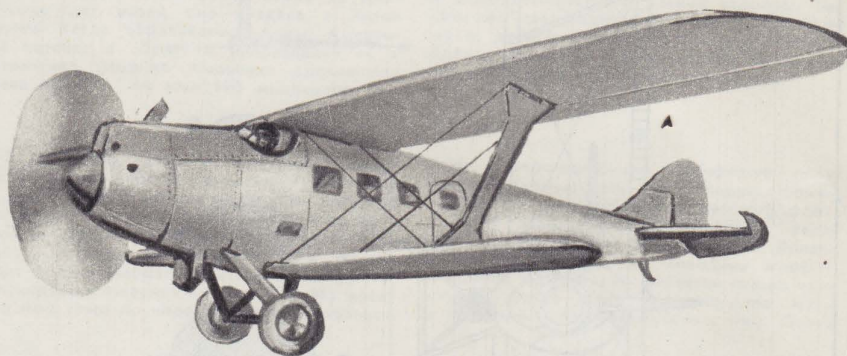
В. ЗЛОТНИКОВ,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Душанбе.

САМОЛЕТ ПМ-1

**ВЫПУСК
ТРЕТИЙ.**

**Начало
в №№ 3,5 1989 г.**



В начале 1925 года было дано задание Государственному авиационному заводу (ГАЗ № 1) в Москве в течение трех месяцев спроектировать и построить пассажирский самолет. Этот невероятно короткий срок был выдержан. Самолет был построен ровно через 90 дней от начала проектирования. Общий вид и компоновка самолета были сделаны инженером Александром Александровичем Семеновым. Разработка проводилась в техническом отделе завода, которым руководил Николай Николаевич Поликарпов, принадлежащий к числу старейших и заслуженнейших наших авиаконструкторов.

Самолет ПМ-1 — полутороплан с фюзеляжем-монококом овального сечения с открытой кабиной летчика и пятиместной пассажирской кабиной. На самолете был установлен двигатель «Майбах» мощностью 260 лошадиных сил. Фюзеляж в основном выклеен из шпона. Вся конструкция самолета — деревянная с полотняной обтяжкой крыльев и оперения. Первый полет самолета состоялся 10 июня 1925 года. Его совершил летчик-испытатель А. И. Жуков. Он сразу же, без пробежек, поднял самолет в воздух и сделал два больших круга. Самолет быстро прошел все испытания, и было решено

построить серию в 10 экземпляров. 26 июня 1925 года были показательные полеты. Вскоре был совершен перелет Москва—Ленинград. В 1926 году самолет ПМ-1 был поставлен на аэролинию Москва—Берлин. Эту хорошую машину на трассе между Кенигсбергом и Берлином подвел немецкий двигатель «Майбах», развалившийся в воздухе. После вынужденной посадки самолет не восстанавливался, поскольку двигатели «Майбах» к тому времени перестали применяться. К тому же с 1925 года начали выходить самолеты К. А. Калинина.

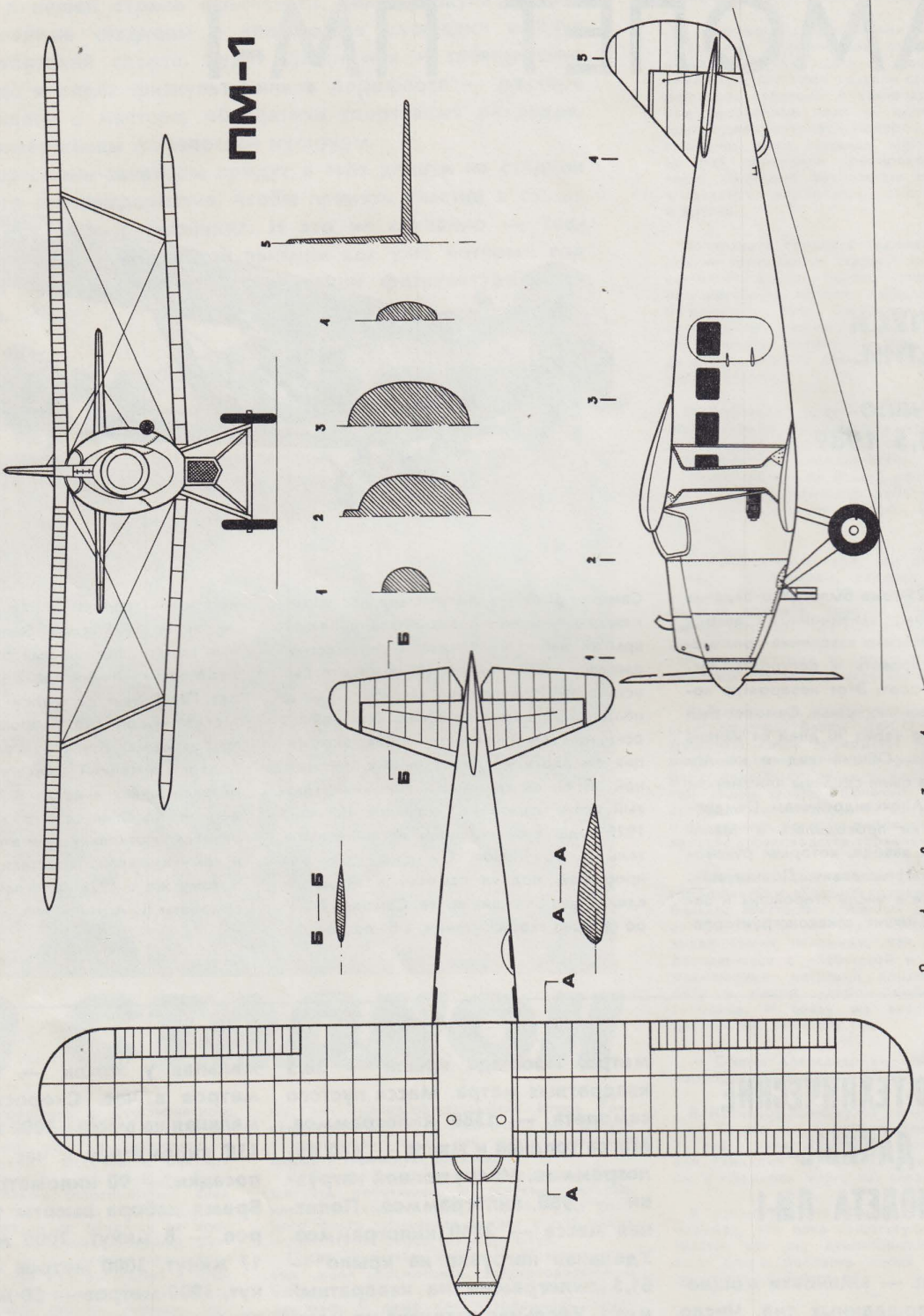
ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ САМОЛЕТА ПМ-1

Двигатель — «Майбах» мощностью 260 лошадиных сил. Число мест — шесть (пилот и пять пассажиров). Длина самолета — 11,0 метров. Размах крыльев — 15,5

метра. Площадь крыла — 38,5 квадратных метра. Масса пустого самолета — 1380 килограммов. Масса топлива и масла — 440 килограммов. Масса полной нагрузки — 980 килограммов. Полетная масса — 2360 килограммов. Удельная нагрузка на крыло — 61,5 килограмма на квадратный метр. Удельная нагрузка на мощность — 9,1 килограмма на лошадиную силу. Весовая отдача — 41,5 процента. Скорость макси-

мальная у земли — 180 километров в час. Скорость максимальная на высоте 3000 метров — 150 километров в час. Скорость посадки — 90 километров в час. Время набора высоты 1000 метров — 8 минут, 2000 метров — 17 минут, 3000 метров — 29 минут, 5000 метров — 50 минут. Потолок практический — 4100 метров. Продолжительность полета — 7 часов. Дальность полета — 1200 километров.

ПМ-1



ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ МОЗАИКА

Первый в мире полет на самолете совершили в Китти-Хок, штат Северная Каролина, 17 декабря 1903 года американцы братья Райт. Однако на самом деле первый полет был совершен за два года до этого. Пальма первенства должна принадлежать немецкому иммигранту Густаву Уайтхеду, который выполнил свой полет из Бриджпорта в Фэрфилд 14 августа 1901 года.

По тогдашним сообщениям, Уайтхед пролетел на высоте 13 метров одиннадцать километров. Энтузиасты уже строят самолет Уайтхеда и планируют его самостоятельный полет.

Одно из первых летательных устройств — бумеранг — в нашем сознании связан исключительно с австралийскими аборигенами. Однако это не так. Археологи находят предметы, очень похожие своей формой на бумеранг, в разных местах (Египте, Месопотамии). В 1962 году бумеранг был найден в Нидерландах. Радиоактивный анализ показал, что возраст европейского бумеранга, сделанного из дуба и по форме точно совпадающего с австралийскими, 2250—2420 лет. Совсем недавно бумеранг найден на территории ФРГ. Видимо, бумеранг изобрели независимо друг от друга разные народы и в разное время. Мнение, будто возвратный полет — главное достоинство бумеранга, — ошибочно. А действительное достоинство этого «крылатого снаряда» в том, что совершенные аэродинамические формы увеличивают дальность полета до 200 метров.

Компас попал в Европу вовсе не из Китая. Его знал еще Пифагор. А на судах финикийцев имелись статуетки Астарты, показывавшей рукой всегда в одну сторону — на север. Кстати, длина Великой Китайской стены не 6 тысяч, как считалось многие века, а 10 тысяч километров.

Принято считать, что Антарктида вечный ледниковый континент. Однако на протяжении последних 15 миллионов лет Антарктида была не всегда покрыта толстым слоем льда. Ледяной панцирь материка мог таять и восстанавливаться. Последний раз это произошло два миллиона лет назад. В горах, на значительной высоте над уровнем моря, обнаружены ископаемые морские растения, деревья с корневой системой. На территории ледяного континента нашли остатки растений, возраст которых превышает 50 миллионов лет. Известны около 150 образцов окаменевшей древесины: хвойные деревья, низкорастущие и другие виды. Это свидетельствует о том, что когда-то климат в Антарктиде был теплым, а воды из океана проникли на сушу. Множество окаменевших растений обнаружено всего в 5 градусах от Южного полюса — здесь были леса.

Куда впадает Амазонка? В Атлантический океан, разумеется! Нужно только добавить

«сейчас». Дело в том, что около 30 миллионов лет назад она впадала в Тихий океан. Когда образовались Анды, Амазонка потекла в обратном направлении — к Атлантике. Именно Амазонка древнейшая река планеты, ей уже 100 миллионов лет.

В 1992 году Америка будет праздновать пятисотлетие своего открытия. Только вот в название континента «Америка» вкралась ошибка. Обнаружен документ с подлинным автографом великого итальянца: «Эмеригус Веспучиус». Следовательно, континент должен называться... «Эмерика!» Кстати, индейцы Америки вот уже 500 лет носят это имя тоже по недоразумению. Коренное

и даже движутся... в разные стороны. Тысячи лет назад созвездие имело другую форму и, действительно, напоминало медведя. Сейчас созвездие превратилось в «ковш» или «телегу», а название сохранилось.

На северо-восточном побережье полуострова Таймыр есть бухта Марии Прончищевой. Но жену лейтенанта русского флота Василия Васильевича Прончищева звали Татьяна Федоровна (в девичестве Кондырева). Истории русских северных морских открытий того времени известен только один случай, когда жена сопровождала мужа в плавании и погибла вместе с ним. Ошиб-

ПРОВЕРЬТЕ СЕБЯ, ЗРУЧАТЫ

население к Индии не имело, разумеется, никакого отношения. Сейчас, наконец, рассматривается вопрос, как же их теперь называть.

Если вы считаете, что Иран — новое название Персии, то ошибаетесь. Сами жители называют свою страну так испокон веков. Вслед за древними греками европейцы называли страну по наименованию только одной из ее провинций ПАРС — отсюда и Персия. С 1935 года название Иран стало общепринятым.

Кто открыл Бразилию? Португальцы. Однако известный американский археолог Роберт Маркс считает, что обнаруженные на морском дне неподалеку от Рио-де-Жанейро многочисленные римские и финикийские амфоры, сосуды и другие керамические изделия свидетельствуют, что в Бразилии среднеземноморские путешественники побывали задолго до португальцев.

Созвездие Большой Медведицы, по которому нередко ориентируются многие путешественники, существует лишь в нашем зрительном восприятии. На самом деле эти светила ничем не связаны. Больше того находятся от нас на разных расстояниях

ка не исправлена еще и сейчас, на карте нужна поправка.

Волга впадает в Каспийское море — это каждому известно со школьных лет. Однако каждая река Земли меняет название после впадения в нее самого крупного притока. Итак, строго говоря, географически в Каспийское море впадает... Ока.

Черный пиратский флаг с черепом и скрещенными костями родился только в XIX веке в воображении авторов приключенческих романов о пиратах и корсарах. Слава пиратов к этому времени давно угасла, а пиратское ремесло перестало существовать. На самом деле над пиратскими кораблями реяли флаги самых разных цветов, чаще с изображением животных, даже... овечки, а также святых — покровителей кораблей и геральдических животных — чудищ. Впрочем, в восьмидесятые годы XX века пиратство вновь возродилось. Те же абордажи, пальба, но уже из... пулеметов.

ОБВИНЯЮТ СЕНСАЦИЯ

Алексей ЯНИНИН

Человек по имени Ланге

44

В холл женецкого отеля «Ричмонд» вошел хорошо одетый, тщательно выбритый господин лет тридцати-тридцати пяти.

— Моя фамилия Ланге, — произнес он.

— На ваше имя, господин Ланге, номер уже заказан.

— Очень хорошо! Я пробуду недолго. Вероятнее всего, не больше недели.

— Как вам будет угодно, господин Ланге. Мальчик проводит вас. Франсуа, вещи несите в 302-й.

— Я вам много хлопот не доставлю. Люблю покой, — внезапно проявил заинтересованность в продолжении беседы незнакомец. — А Женева, кажется, создана для покоя!

— Можете не беспокоиться, господин Ланге! В округе, правда, расположено несколько отелей, но шума от них никакого. Это все больше такие же солидные и спокойные заведения, как и наше. Последнее крупное «беспокойство» случилось в нашем квартале лет эдак восемьдесят тому назад.

— А что же произошло?

— Вы, наверное, заметили, господин Ланге, когда выходили из такси, что в пятидесяти метрах от нашего отеля расположен вход в соседний, по названию «Бо риваж». Хотя этот отель и наш конкурент, но должен отдать им честь: «Бо риваж», как, впрочем, и мы, — один из самых лучших отелей города. Он может принять пятьсот гостей. Здание построено в прошлом веке, но находится в отличном состоянии. Так вот, почему-то именно этот отель и стал любимым местом времяпрепровождения многих титулованных и знаменитых любителей «пошуметь». Когда в «Бо риваж» гулял герцог Виндзорский, празднуя свою победу над сердцем гордой американки Уоллис Симпсон, ставшей наконец его законной супругой, то в нашем квартале, действительно, было довольно шумно от нахлынувшей публики.

— Да вы шутник, — расплылся в улыбку Ланге.

— Но самый большой шум в нашем квартале, и свидетелем тому не только господин всемогущий, но и местные газеты, был, разумеется, десятого сентября 1898 года.

— Вы совсем меня заинтриговали, — гость поудобнее облокотился на стойку.

— В тот день по улице между нашими двумя отелями проходил королевский кортеж. Ох, и сейчас мне неприятно думать, что произошло все это в каких-то пятидесяти шагах от того места, где мы с вами находимся... Вдруг выбегает неизвестный... Сейчас-то он уже известен, это был некто Лунджи Люккени, итальянец, анархист... Как ему удалось добраться до королевской коляски, ума не приложу! Выбегает и кинжалом, вывученным из-под полы, бьет австрийскую императрицу Елизавету... Ну вы же понимаете, жену Франца-Иосифа Первого...

— Смутно, но помню, хотя меня и не представляли этой даме. Но послушать вас, так вы, если и не участвовали в убийстве, то, по крайней мере, стояли рядом, — со смехом произнес Ланге.

— Рядом я, конечно, не стоял, господин Ланге. Но моя бабушка всегда так взволнованно рассказывала эту историю, что и я не могу без содрогания вспомнить об этом страшном деле. Так вот и в тот день в нашем квартале было довольно шумно. Тем более, что раненую императрицу занесли в «Бо риваж», где она и скончалась.

— Скончалась... И после этого желающих остановиться в «Бо риваж» не поубавилось? Хотя, конечно, есть немало и таких, кого подобная реклама может только привлечь. Кстати, вы не могли бы узнать, нет ли почты на мое имя? — поинтересовался размягченный интересным и веселым рассказом портье благодарный слушатель.

— Сию минуту, господин Ланге. Почту для постояльцев нам приносят чуть позже, но для вас... — и пальцы портье споро пробежали по кнопкам внутреннего телефона. — Посмотрите, нет ли корреспонденции для месье Ланге и перезвоните.

Распорядившись, портье, чтобы как-то заполнить возникшую паузу, позволил себе поинтересоваться: — Простите, господин Ланге, а вы впервые в нашем городе?

— Да, я только что прилетел.

Зуммер телефонного сигнала заставил портье прекратить беседу, но он успел отметить про себя резанувшие ухо слова «только что прилетел». Сегодня портье уже поселил двух молодых ребят — журналистов из Гамбурга, которые тоже приехали из аэропорта и сразу же умчались куда-то по своим делам. «А впрочем, какое мне дело до этого», — подумал портье, снимая телефонную трубку: — Письмо? Спасибо. Господин Ланге, сейчас письмо для вас будет здесь.

— Благодарю вас. Пожалуй, я заплачу за пару дней вперед.

Забрав у подоспевшего посыльного конверт и оплатив номер, Ланге двинулся к лифту. Дорогу ему показывал все тот же расторопный Франсуа, уже успевший отнести вещи нового гостя в номер.

В письме, переданном Ланге посыльным, было всего два слова по-немецки: «Ждите звонка».

— Конспираторы, — чертыхнулся вслух Ланге. Хотя какой он Ланге. Это всего лишь один из псевдонимов Вернера Катера — совладельца частного детективного бюро во Франкфурте-на-Майне. Он и на самом деле только что прилетел в Женеву, но не на рейсовом, а на частном самолете.

Утром ему позвонили домой, и он услышал все тот же голос, что вот уже год давал ему разного рода поручения: проследить за имярем, узнать, не изменяет ли он жене, какие поддерживает контакты. На этот раз, Катер это быстро понял, его втягивали не в обычную любовную интригу, а в опасную политическую аферу. Уж больно знаменит был объект слежки. Отказаться невозможно —

слишком хорошие гонорары платил тот, кому принадлежал явно приглушенный носовым платком на мембране телефонной трубки голос.

Звонок, хотя его и ждал Вернер вот уже более получаса, заставил задумавшегося частного детектива вздрогнуть в кресле.

— Как добрались? — услышал он знакомый голос.

— Спасибо, нормально.

— Хотел с вами поделиться впечатлением — вчера посмотрел замечательный фильм. Сюжет, вкратце, такой — профессиональный убийца проникает по плану, разработанному одним из его друзей, в дом влиятельного лица. И с помощью какого-то препарата так приканчивает спящего солидного господина, что эту смерть и родственники и полиция принимают за вполне естественную — от старости и болезней. Ох, и любят же у нас крутить всякую чушь...

— Спасибо за впечатление, — теперь уже голос Катера не дрожал. Задание изложено ясно, дороги назад нет. Осталось обговорить детали. — Но, наверное, этому профессионалу и заплатили неплохо?

— Не скажу точно. Кажется, около миллиона, но не помню в какой валюте.

— Думаю, в марках. Фильм-то, наверняка, немецкий.

— Меня всегда восхищало ваше логическое мышление. Теперь о деле, ради которого я просил вас приехать сюда. Вам надо будет встретиться с нашим человеком, который введет вас в курс событий. Через десять минут выходите из отеля и идите вниз по правой стороне улицы. Садитесь в третью такси, которое нагонит вас сзади. Шофер ответит вам туда, где будет ждать наш человек. Чтобы вы не ошиблись: он будет одет в джинсы, пуловер голубого цвета и кожаную куртку...

Дорфмайстер находит своего дядюшку

Проклятая упрямого таксиста, Аксель размышлял, что же предпринять дальше. Покидать такси не стоит. В любую минуту Кроммер мог прервать разговор, вновь сесть в такси, и тогда журналисты потеряют его из виду. Единственный выход — добраться до въезда в город, найти по пути новую машину и попытаться перехватить или проследить за такси с Вальтером Кроммером. Правда, из поля зрения ускользнул информант, но в их положении выбирать не приходится. В двух словах он пояснил ситуацию Максусу.

— Я все понял, — быстро откликнулся стажер, — но что мы будем делать с Кроммером, даже если нам и удастся проследить за ним и узнать, где он остановится? Он совершенно ясно и недвусмысленно отказался дать нам интервью.

— Господи, что за сосунка навязали на мою шею! — в ярости на тупость и непонятливость Макса вскричал Дорфмайстер. — Спустился на землю! С такими представления-

(Продолжение. Начало в № 7, 1989 г.)

ми ты можешь писать в лучшем случае для раздела светской хроники и никогда не сделаешь журналистскую карьеру. Хороший репортер, как и сыщик, может избить трех полицейских, соблазнить пять медицинских сестер, лишь бы проникнуть в больничную палату, где лежит умирающий министр. Твоя задача — добраться до цели. А как, никого не касается. Останови, — похлопал шофера по плечу Аксель.

Поставив автомобиль рядом с придорожным рекламным щитом, на котором длинноногая блондинка, зажмурив глаза от счастья, призвала проезжавших последовать ее примеру и «наслаждаться кока-колой», они принялись ждать. Место было хорошо тем, что отсюда уже издали можно было рассмотреть всех пассажиров в проносившихся мимо машинах. Через четверть часа, когда Аксель уже начал беспокоиться и прикидывать, не лучше ли было выйти из машины поблизости от Кроммера и его неожиданного спутника, вдали показался знакомый «мерседес». Промелькнув мимо них, машина Кроммера направилась к центру.

— Давай быстро за ней, — бросил шоферу Дорфи. — И если упустишь, заплачу только по счетчику.

Расстояние между двумя «мерседесами» стало быстро сокращаться. Можно было заметить, что в салоне передней машины, кроме шофера, находится лишь один пассажир.

— Не подходи так близко. Не надо, чтобы он нас видел, — пробурчал Аксель. За последний час, с того самого момента, когда в аэропорту от них так ловко отделился Кроммер, Макс впервые увидел обычную

лукавую усмешку на лице своего шефа. Дело, кажется, началось налаживаться.

Покрутившись по женевским улочкам, такси Кроммера направилось в сторону Женевского озера.

— Вот будет дело, если он остановится в нашей же гостинице, — рассмеялся Аксель. — И нужно было нам тогда с тобой терять столько времени на слежку, когда можно было спокойно вернуться в «Ричмонд» и проинтервьюировать нашего премьера в баре за чашкой кофе.

— Да, но что бы мы делали, если бы не заметили этого такси или они поехали бы другой дорогой? — поинтересовался Макс.

— Я не уверен, есть ли здесь другой путь. Это во-первых. А во-вторых, если бы мы с тобой упустили сейчас Кроммера, то пришлось бы стать детективами и побывать во всех гостиницах Женевы. Запомни, у журналиста хватка должна быть покрепче, чем у бульдога или полицейского.

Такси Кроммера на какой-то миг притормозило у входа в «Ричмонд», потом, как бы поколебавшись несколько секунд и в конце концов решившись, прокатилось еще несколько десятков метров и замерло перед входом в «Бо риваж». Через пятнадцать минут после того, как Кроммер вошел в гостиницу, следом за ним направился Дорфмайстер. Делая вид, что рассматривает внезапно отказавшуюся зажигалку и прикрыв лицо руками, Аксель осторожно огляделся со сторон: Кроммера в вестибюле уже не было.

— Простите, я журналист, — обратился он к милой девушке-администратору. — Сюда сегодня должен был приехать мой дядюшка, —

и Аксель тщательно описал Кроммера.

— Разумеется, — ответил, улыбнувшись приветливому молодому человеку администратор. — Адвокат Краузе уже прибыл. Он остановился в 317-м номере.

Нет, не зря Дорфи так любил иметь дело с симпатичными девушками.

Дневник Вальтера Кроммера

Стремглав выскочив из ванной, лишь только бы не видеть тело Кроммера, Макс бросился в комнату, к телефону. Его тошнило. Впервые в жизни он увидел убитого человека. В том, что здесь произошло убийство, Макс не сомневался.

— Что ты хочешь делать? — поинтересовался выглянувший за ним Дорфмайстер.

— Как что, звонить в полицию!

— Положи трубку! Да не распускай сопля.

Что, первый раз покойника видишь?

— Да... — Макс все еще не решался выполнить указание Дорфи.

— Оставь в покое телефон и не дергайся! Начинай работать, — резко одернул его Аксель. — В полицию мы позвоним позже. Если детективы сюда прискочат, нам с тобой будет уже нечего ловить. И не переживай, Кроммеру ты уже ничем не можешь. Вот тебе урок журналистики номер два — учись быть жестоким.

Осторожно, стараясь не оставлять лишних следов, Аксель принялся осматривать номер. Несмотря на то, что Дорфи хранился перед своим стажером, ему тоже было немного не по себе. Вдруг сейчас кто-нибудь заглянет в комнату, а в ней — мертвый постоялец, и два человека, неизвестно как сюда попавших, рыщут по комнате. Но профессиональное хладнокровие и умение владеть собственными нервами быстро взяли верх над первоначальной растерянностью. Аксель сбросил с плеча «Кэнон» и, подумав несколько секунд, сделал первый кадр. Затем еще, и еще один. Отдельно кровать, томик Сартра, лежащий обложкой вверх, затем, перевернув книгу, сфотографировал и страницу из нее. Читатели не откажутся узнать, что же такое читал бывший премьер перед смертью. В фокусе чемоданы Кроммера, листки, исписанные от руки ровным почерком. Стоп!

Что это за листки? Откуда они здесь? Неужели это предсмертное письмо Кроммера? Переворачивая страницы одну за другой, Аксель шелкал затвором, успевая при этом попутно схватить главный смысл записей Кроммера.

Нет, это не предсмертное письмо с объяснениями, почему Кроммер решился покинуть лучший из миров. Это часть его дневника. А вот последняя запись: «Я не понимаю, — ответил я по-английски и как можно быстрее отправился к притормозившему неподалеку такси».

— Да это же о нас с тобой! — удивленно воскликнув, обернулся Аксель к стажеру. Тот стоял, прислонившись к стене, безучастный ко всему происходящему.

Поняв, что говорить сейчас с Максом бесполезно, Дорфи продолжал просматривать листки. Его внимание привлекла фраза, отделенная от описания сцены с журналистами в аэропорту всего одним абзацем: «...М. М. был одет в джинсы, пуловер и куртку».

— Это же о его встрече с незнакомцем, проследить за которым нам не удалось, — пронеслось в голове у Акселя. — Нет, такой материал оставлять нельзя. Он может прямоком вывести на убийцу, поможет раскрыть заговор. — и не обращая никакого внимания на Макса, Дорфмайстер закинул аккуратно сложенные листки во внутренний карман куртки.

— Здесь же нельзя ничего трогать! Это могут быть важные улики, способные помочь полиции выйти на след... — прохрипел Макс.

— Поэтому-то мы их и берем. Не дай бог, эти полицейские ищейки раскопают дело раньше нас с тобой. Потом мы их вернем полиции — можешь не беспокоиться.



«Отработав» комнату, Дорфмайстер перешел в ванную. Выбрав позицию с таким расчетом, чтобы вода в ванне, в которой лежало тело Кроммера, случайным бликом вспышки «Кэнона» не испортила кадр, нажал на спуск.

— Возьми диктофон, — крикнул он, услышав шаги по комнате пришедшего в себя Макса, — и внимательно, шаг за шагом опиши вслух обстановку в номере. Свои личные впечатления не забудь. У тебя это лучше получится — ты у нас мальчик впечатлительный.

Под ногой у Акселя что-то хрустнуло. Он нагнулся и понял, что наступил на осколок стакана, валившегося на полу, и не замеченные им ранее. Сделав еще несколько снимков, Дорфмайстер услышал сухой шелчок счетчика. Пленка кончилась. Через четверть часа, когда Макс закончил свою часть работы, Дорфи, проверив предварительно записи, вынул кассеты с отработанными пленками из диктофона и фотоаппарата. Выйдя из номера, Дорфмайстер спустился на этаж ниже и осторожно, чтобы никто случайно его не заметил, спрятал пленки между подушками стоявшего в холле дивана.

— Теперь можешь звонить в полицию, — сказал он, вернувшись в номер. — И запомни, мы с тобой зашли в номер ровно в час дня.

«Жалко, убийства не было...»

«...Мы долго стучались в дверь. На стук никто не отзывался, тогда мы вошли в комнату через прикрытую, но не запертую на ключ, дверь. То, что нас там ожидало, вы можете увидеть на снимках. Мы тут же поставили в известность о своей страшной находке администрацию женеваского отеля «Бо риваж», та проинформировала полицию. Через несколько минут мир узнал о драме на берегу Женевского озера. «Кроммера застрелили» — передавали средства массовой информации. Газета «Бильд» написала даже, что Кроммер плавал в ванне из собственной крови. Но это ложь — крови не пролилось ни капли.

...Обвинения, выдвинутые против Кроммера одним из его ближайших помощников, референтом по печати Отто Шпукером, действительно бросают тень на молодого премьер-министра. По словам Шпукера, Кроммер пытался опорочить своего главного конкурента на выборах и для этого инспирировал якобы анонимное письмо на своего конкурента, в котором тот обвинялся в неуплате налогов. Не осталось без внимания, по словам бывшего сотрудника Кроммера, и личная жизнь противника. Для того, чтобы разузнать все о ней, были наняты частные детективы, которые, правда, очень скоро попали в поле зрения полиции.

Что и говорить, обвинения серьезные! И никто не обратил внимание на то, что нет никаких прямых улик личного участия Кроммера в афере, а все разоблачения происходят либо от Шпукера, либо от тех, с кем тот имел дело. Кроммеру пришлось подать в отставку. Чтобы отдохнуть после «встряски», он с семьей отправился на Канарские острова.

Но сдаваться Вальтер Кроммер не собирался. У него был один выход — бороться и доказать свою полную непричастность, а затем вернуться на политическую арену. Единственный способ — разоблачить своего бывшего сотрудника, представить ясные доказательства, что тот участвовал в заговоре против премьер-министра, а следовательно, на его показания и на показания его сотрудников нельзя полагаться.

По свидетельству родственников Кроммера, во время отдыха тот несколько раз говорил по телефону, предположительно, с неким М. М., одним из бывших друзей Шпукера. М. М., как теперь стало известно, предложил Кроммеру какие-то документы, разоблачающие связь Шпукера с неким господином Х. По-видимому, этот Х, чье имя до сих пор неизвестно, принадлежал к близкому окружению противников Кроммера. Подобные документы, в особенности подкрепленные фотографиями, могли бы стать сильным оружием в руках Вальтера Кроммера. Именно за этим-то оружием, по нашему мнению, и отправился досрочно из отпуска

премьер в отставку.

Десятого октября Кроммер прилетел в Женеву. Разместившись в номере, он поговорил по телефону со своей женой, оставшейся на Канарах, со своим братом и сестрой. Все эти люди отмечают приподнятое, даже радостное настроение Кроммера от встречи с информантом, его уверенность, что документы, о которых шла речь, весьма помогут и что в следующую встречу информант пообещал принести фотографии Шпукера с неким Х.

Повторная встреча, как это явствует из дневника, была назначена на 18.30 в районе аэропорта. По словам жены Кроммера, ее муж пытался дозвониться ей еще раз в 19.08, но разговор по неизвестным причинам не состоялся. Компьютер гостиницы этот звонок не зарегистрировал. По показаниям обслуживающего персонала гостиницы, Кроммер заказал еще днем бутылку вина, которую и доставили в его номер с двумя бокалами.

Что произошло с 18.30 субботы до 13.00 воскресенья, пока в дверь номера не постучались мы, остается только догадываться...»

Аксель прервал чтение. Развалившись в удобном кресле, он просматривал собственную статью. Журнал со статьей — с его статьей (все в редакции понимали, что молодой и неопытный Макс в этом деле был не столько помощником, сколько обузой, и очень высоко оценили благородство Акселя, поставившего под статью две подписи вместо одной), только что принесели из типографии. Это был пока лишь единственный, контрольный экземпляр, но тщательно вычитанный и выверенный, и тысячи его братьев-близнецов, сброшюрованные и упакованные в пакки, аккуратно перехваченные специальным шнуром, чтобы не попортить обложку, уложенные рядами и стопками в багажных отделениях самолетов, в почтовых вагонах и кузовах машин, уже летели, спешили, торопились, обгоняя друг друга, к своим читателям...

Вчера, как только Дорфмайстер приехал в редакцию на посланной за ним в аэропорт редакционной машине, его попросил зайти к нему в кабинет шеф. Теперь уже его бывший шеф.

— Ну, поздравляю, молодец! — радостно воскликнул он при его появлении и широко раскинул руки, словно собираясь обнять помятого, пропахшего потом и самолетным кондиционированным воздухом, плохо выбранного Акселя.

— Уехал за сенсацией, увидел сенсацию, сделал сенсацию! — перефразируя выражение древних, продолжал свое приветствие хозяин кабинета. Но Аксель, чуткий как барометр, услышал в его словах нотки фальши. Шеф был явно чем-то озабочен.

Послушная воле прозвеневшего сигнала, в дверях появилась Мари.

— Привет, Дорфи! — обворожительно улыбаясь, как улыбаются только хорошо знакомым и глубоко симпатичным людям, бросила она.

— Нет, нет, маленькая, — заждавшись первой реплики партнера, начал шеф. — На этот раз ты его у меня не уведешь. Сейчас он нужен журналу больше, чем тебе! Да и пока не отоспится — суток, эдак, двое — толку от него не добьются никому, — добавил он.

Дорфи было приятно после недолгого отсутствия вновь окупиться в мир немного легкомысленных и веселых редакционных отношений, перемигнуться с Мари, которая пробуждала в нем то особое ощущение легкости, беспечности и жизненной удачи, которое у мужчины может вызвать лишь полный, неоспоримый и не потребовавший значительных усилий успех у женщины.

— Мари, утром я распорядился, чтобы в кабинет госпожи Дорфмайстера, — при этих словах он многозначительно посмотрел на журналиста, — в кабинет шефа редакции политической хроники к его приезду была рабочая бригада. Машинистки, стенографистки, редакторы, фоторепортеры...

— Они уже там, — быстро откликнулась Мари.

— Хорошо, пусть будут наготове. А сейчас, мой милый коллега, — редактор отдела впер-

вые так обратился к Акселю, — я в двух словах обрисую обстановку. Давай, я лучше буду пока по-прежнему на «ты»?

— Конечно, шеф.

— Я понимаю, — начал тот свою речь, явно заранее подготовленную, как показала Акселю, что сразу насторожило его, — материала ты привез вагон. Конечно, кое-какие газеты успели опередить нас с сообщениями о смерти Кроммера. Но из серьезных изданий, я имею в виду журналы, только мы располагаем информацией. И это благодаря тебе, твоей прозорливости. По телефону я не совсем точно понял, что тебе удалось достать, но, зная тебя, не сомневался в успехе. Так, что это — убийство или самоубийство?

Ах, вот в чем собака зарыта! Самоубийство или убийство... Аксель сидел напротив главного, глаза его были полуприкрыты, руки опущены на колени, но спать давно уже не хотелось. Он понял, что тревожит его редактора. Дорфмайстер обладает информацией и, что еще более важно, может представить себе всю картину в целом. Картина, столь важную и для его, теперь бывшего, шефа и для тех, кто стоит за его спиной. А то, что его собеседник лишь одна из мелких фигур в сложной и запутанной игре, Дорфмайстер не сомневался. И еще одно понял Аксель в эту минуту — он представляет для кого-то существенную угрозу.

— Нам удалось убедить всех, что именно ты самая подходящая кандидатура для руководителя «политической хроники», — продолжал главный редактор. — Хотя, признаться честно, никто особенно и не возражал, узнав, что ты везешь снимки покойничего с собой Кроммера!

— И еще кое-что поинтереснее! — Аксель мог наслаждаться произведенным эффектом. Его шеф судорожным движением руки снял очки и начал их протирать, пытаясь не показывать волнения.

— Что же это? — наконец выговорил он.

— Описание убийцы!

— Этого не может быть! Кроммер покончил с собой! — воскликнул шеф.

— Может, старик! Все может быть! Да ты ведь и сам знаешь, или, по крайней мере, предполагаешь, что Кроммера кто-то поглотил с отправкой на тот свет. Не могли его не убить, не имели права выпустить живым, иначе бы он... Иначе бы ты не стал так подробно меня инструктировать, передавая нам это дело.

— Постой, Аксель! Не горячись! Да налевать нам с тобой на Кроммера, на Шпукера, на всю эту собачью свору. Но не налевать же нам на самих себя! Поверь мне, Аксель. Я не первый год работаю в прессе, не первый год кручу уголовные дела. Начинать я, как и ты. Ты ничего не сможешь доказать. А если начнешь копать... Поверь, радости тебе это не принесет.

— Я все прекрасно понимаю, — медленно, словно раздумывая, сказал Аксель, подумал про себя: «А ведь этот идиот действительно считает, что я начну крутить дело. Бойтса меня!»

— Будет плохо не только мне, — сбиваясь, уже не подыскивая слова, давно отбросив приготовленный заранее вариант разговора, продолжал главный. — Подумай о себе, о своем будущем!

— А разве я сказал «нет», — удивленно, словно только что услышав своего собеседника, тихо произнес Дорфмайстер. — На трупе нет никаких следов насилия. Правда, после вскрытия медики так и не смогли решить, что же произошло с Кроммером. Кажется, он слишком много глотнул спиртного.

— Слава богу! — облегченно вздохнул редактор.

— Но к версии о самоубийстве мы будем приходить постепенно, шаг за шагом, — продолжал Дорфмайстер. — Неужели ты не понимаешь, что к мысли о возможном убийстве Кроммера могут прийти многие люди, и у нас и за рубежом. Единственный наш шанс — самим отработать версию убийства. Отработать по полной программе. И доказать несостоятельность, беспочвенность подобных подозрений. Потом раскрутить этого пресловутого разоблачителя — Шпукера. Уверен, у этого мерзавца есть за что зацепиться в

прошлом. Доказать, что он и Кроммер запутались во взаимных претензиях, переругались, и от обиды один мерзавец решил разоблачить другого. Наверняка, Кроммер в чем-то замешан. Дыма без огня не бывает.

По в миг посеревшему лицу главного Аксель понял, что попал в точку. «Вот в чем дело. Они боятся, что я начну расследование, готовы на все, лишь бы тайное не стало явным. Но ведь купить всегда было легче, чем убить. Меня будут покупать. Теперь, главное, не продешевить!».

— Спокойнее, старик, спокойнее! — впервые в жизни Аксель Дорфмайстер говорил подобным тоном со своим шефом. Нет, он не испытывал к «старика» неприязни или отвращения. Но Аксель не зря слыл специалистом по «темным делам». Сейчас, всматриваясь в испуганное лицо своего редактора, Дорфи не переставал размышлять. Он вдруг сразу понял и ход с Мари, и с принесенными ею «секретными» бумагами. Он разгадал и наставления своего шефа перед отъездом, догадался, куда тот клонит и сейчас. Понял, что его и Макса очень тщательно вели, показывая правду лишь отрывочно, кусками. Они ошиблись с бумагами. Видимо, их человек, уничтожая следы, не обратил внимания на листки, лежавшие перед самым его носом. Теперь они боятся что Дорфи попытается их разоблачить!

— Идиоты! Так долго нас вести, чтобы промахнуться на пустяке. Но уж я-то сыграю ва-банк. Если они способны на убийство премьеры, то уж и со мной справятся. Но упускать такое дело? Нет! Я нашел свою сенсацию. Убрать журналиста, расследующего такое дело? Не рискнуть! Сенсация станет гарантией моей жизни. Лезть до конца не буду, лишь только зачерпну сверху.

— Я привез не только фотографии Кроммера, но и странички с его записями. Он ясно описывает в них человека, с которым он встретился возле аэродрома. Этого человека видели и я, и Макс, и шофер такси. Замать этот факт уже нельзя! Но надо суметь подать... Я сумею! — уверенным голосом сказал Дорфмайстер.

— Полиция пошла на такое?

— Конечно, нет! Мы их взяли без разрешения. Их надо срочно перефотографировать, а оригиналы вернуть в Женеву. Вспомнить смешно, эти ослы в полицейских мундирах проверяли наши аппараты и диктофоны — не засняли ли мы место происшествия!

— Все обошлось?

— Вполне. Пленки и материалы мы спрятали заранее. Я предполагал, что детективы захотят убедиться в том, что мы не захватили ничего с места происшествия.

— Но как же мы подадим эти документы в журнале? Нельзя же признать, что наши корреспонденты их просто-напросто украли. Может, мы их не будем упоминать? — впервые какое-то подобие улыбки мелькнуло на губах редактора за все время этого непростого разговора.

«Ты хочешь украсть у меня самый сильный козырь», — разгадал шефа Аксель. Он знал, что ответить:

— Я придумал один оригинальный выход. Скажем, что полиция сама предоставила их в наше распоряжение.

— А женевская полиция? Она, что, по-твоему, будет молчать?

— Мы поставим ее перед фактом. И потом, мало приятно признать перед всем миром, что два журналиста обвели вокруг пальца всю швейцарскую полицию, увели из-под носа предсмертные записки самоубийцы. Кстати, — уже направляясь к двери кабинета бросил через плечо Аксель, — я пониздержался за время поездки. Да и в гостинице пришлось развязывать языки обслуге. Скупиться не приходилось. Рассчитывал написать книгу об убийстве. Жалко, убийства не было... Номер моего счета ты, наверно, знаешь.

...Все это было совсем недавно — днем. Сейчас, двое суток спустя после убийства, Аксель сидел у себя в кабинете с контрольным номером журнала и ждал рассвета. Глотнув немного вина с тоником, господин Дорфмайстер продолжил чтение собственной статьи.

(Продолжение следует).

БУДУЩИМ АСПИРАНТАМ

АКАДЕМИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ В АСПИРАНТУРУ С 25 ДЕКАБРЯ 1989 ГОДА ПО СЛЕДУЮЩИМ НАУЧНЫМ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ:

«Аэродинамика и процессы теплообмена летательных аппаратов»;

«Навигация и УВД»;

«Эксплуатация воздушного транспорта»;

«Экономика, планирование, организация управления в гражданской авиации».

В аспирантуру с отрывом от производства принимаются лица не старше 35 лет, а в аспирантуру без отрыва от производства — не старше 45 лет, имеющие законченное высшее образование и проявившие способности к научно-исследовательской работе, из числа специалистов народного хозяйства и молодых специалистов, окончивших высшие учебные заведения.

Специалисты народного хозяйства, поступающие в аспирантуру, должны иметь опыт работы по профилю избранной специальности не менее двух лет после окончания высшего учебного заведения.

Молодые специалисты допускаются к участию в конкурсных экзаменах в аспирантуру непосредственно после окончания вуза по рекомендации советов высших учебных заведений (факультетов).

Выпускники заочных и вечерних высших учебных заведений, имеющие опыт практической работы по профилю избранной научной специальности не менее двух лет, могут быть допущены приемными комиссиями к сдаче вступительных экзаменов в аспирантуру непосредственно после окончания вуза.

Лица, желающие поступить в аспирантуру ордена Ленина Академии гражданской авиации с отрывом или без отрыва от производства, подают следующие документы:

1. Заявление на имя начальника Академии с указанием специальности и области диссертационных исследований, о допуске к вступительным экзаменам или к участию в конкурсе (если сданы все экзамены кандидатского минимума).

2. Для кандидатов в целевую аспирантуру — направление учреждения с подписями руководителя учреждения и главного бухгалтера, где должно быть указано: после окончания целевой аспирантуры трудоустройство гарантировано. На основании Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 13.03.87 № 327 при поступлении кандидата в аспирантуру стипендия должна обеспечиваться организацией, направившей в аспирантуру.

3. Личный листок по учету кадров, заполненный от руки, заверенный печатью учреждения, с наклеенной фотокарточкой 4×6 см.

4. Автобиографию, написанную от руки, с датой и личной подписью.

5. Копию диплома об окончании вуза и выписку из зачетной ведомости.

6. Характеристику-рекомендацию с места работы с указанием, куда характеристика дана для предоставления, с подписями руководителей учреждения (руководителя учреждения, секретаря парткома, председателя месткома), датой, печатью учреждения.

7. Удостоверения по форме 2.2 о сданных экзаменах кандидатского минимума.

8. Заверенную копию трудовой книжки.

9. Медицинскую справку по форме № 286, датированную годом поступления.

10. Список опубликованных научных трудов, изобретений и открытий, отчетов о НИР. Лица, не имеющие опубликованных научных работ и изобретений, представляют научный доклад (реферат) по избранной специальности.

11. Фотокарточки: 2 шт. — 3×4 см, 1 шт. — 4×6.

12. Выписку из протокола заседания ученого совета о рекомендации в аспирантуру (только для выпускников).

13. Два надписанных почтовых конверта с точным индексом и адресом.

14. Список прилагаемых документов, написанный от руки с личной подписью, датой.

Все документы должны быть подшиты в скоросшиватель и представлены лично с предъявлением паспорта и подлинника диплома. Прием заявлений до 25 сентября 1989 года.

Поступающие в аспирантуру проходят обязательное собеседование с предполагаемым научным руководителем, который сообщает в приемную комиссию о своем согласии осуществлять научное руководство. Решение о допуске к вступительным экзаменам в аспирантуру выносится приемной комиссией с учетом письменного заключения предполагаемого научного руководителя по результатам собеседования, а также по реферату или представленным научным работам, научно-техническому отчету, изобретениям и опытно-конструкторским работам.

Вступительные экзамены по специальной дисциплине, марксизму-ленинизму, иностранному языку в объеме требований программы высшего учебного заведения проводятся с 25 октября по 25 ноября 1989 года.

Лица, частично сдавшие экзамены кандидатского минимума, по их личному заявлению решением приемной комиссии могут быть освобождены от сдачи соответствующих вступительных экзаменов. Лицам, допущенным к сдаче экзаменов в аспирантуру с отрывом или без отрыва от производства, предоставляется дополнительный отпуск в 30 календарных дней с сохранением заработной платы по месту работы для подготовки и сдачи экзаменов (10 дней на каждый экзамен).

Время на проезд туда и обратно предоставляется по месту работы без сохранения содержания. Расходы по проезду несет поступающий.

Прием документов производится по адресу: 196210, Ленинград, авиатородок, ул. Пилотов, 38, Академия ГА, отдел аспирантуры. Все справки по телефону 122-31-08.

УСТРОЙСТВО «РЕЗЕРВ»



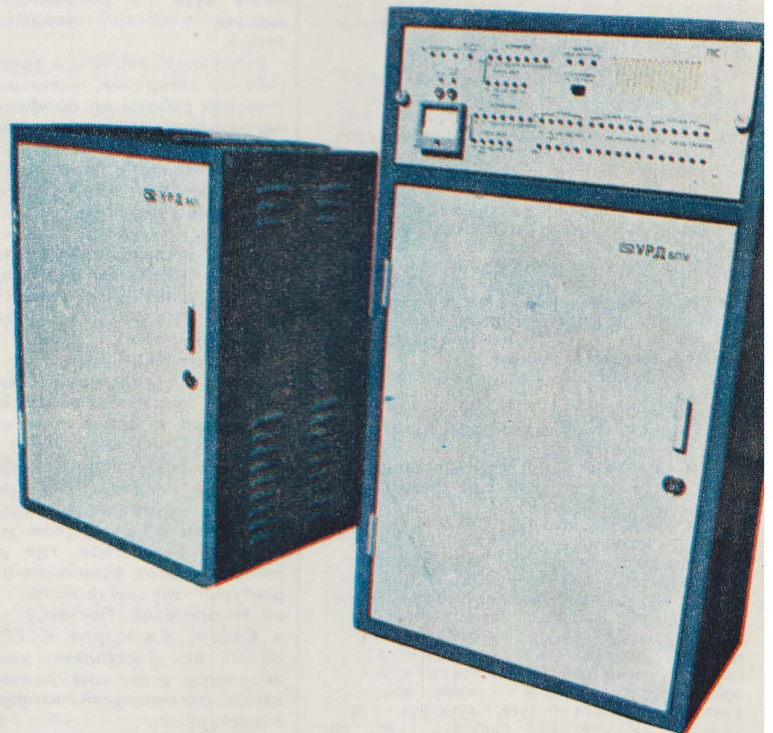
48 ПРЕДНАЗНАЧЕНО ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СКОЛЬЗЯЩЕГО РЕЗЕРВИРОВАНИЯ НАЗЕМНЫХ РАДИОСРЕДСТВ НА ПЕРЕДАЮЩИХ И ПРИЕМНЫХ РАДИОЦЕНТРАХ, В МНОГОКАНАЛЬНЫХ АВТОМАТИЧЕСКИХ РАДИОПЕЛЕНГАТОРАХ И ПОДОБНЫХ УСТРОЙСТВАХ. ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПОЛНУЮ АВТОМАТИЗАЦИЮ ВСЕХ ОПЕРАЦИЙ ПО ПЕРЕКЛЮЧЕНИЮ.

Число основных радиосредств . . . 10
Число резервных средств . . . 3
Потребляемая мощность, ватт . . . 15
Наработка на отказ, часов . . . 15 000

О ВЫСОКОМ ТЕХНИЧЕСКОМ УРОВНЕ УСТРОЙСТВА СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В НЕМ ВОСЬМИ ИЗОБРЕТЕНИЙ.

АППАРАТУРА УРД

ПРЕДНАЗНАЧЕНА ДЛЯ ДИСТАНЦИОННОГО (С КДП) И МЕСТНОГО (С БЛОКА КОНТРОЛЬНОГО ПУНКТА) УПРАВЛЕНИЯ БОКОВЫМИ РУЛЕЖНЫМИ ОГНЯМИ И ЗНАКАМИ В СВЕТОСИГНАЛЬНЫХ СИСТЕМАХ «СВЕЧА 3» и «Д2». УПРАВЛЕНИЕ ОБЕСПЕЧИВАЮТ РЕГУЛЯТОРЫ ЯРКОСТИ И ВЫСОКОВОЛЬТНЫЕ КОНТАКТОРЫ. ПРЕДУСМОТРЕНА ВОЗМОЖНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ МАГНИТНЫМИ ПУСКАТЕЛЯМИ (ОГНЯМИ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ПИТАНИЯ) И ПОДОБНЫМИ УСТРОЙСТВАМИ.



Подробную информацию можно получить по адресу:
125167, Москва, проезд
Аэропорта, 8. Телефон: 157-21-00.
Опытный завод
№ 408 ГА.

Внимание!

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

Редколлегия журнала «Гражданская авиация» сердечно благодарит тех читателей, которые уже оформили подписку на наше издание на 1990 год. Это является для нас лучшим свидетельством правильности избранного редакцией пути в ходе перестройки модели журнала, убедительной поддержкой наших гражданских и журналистских позиций. Мы постараемся всегда оправдывать ваши ожидания и сделаем все для того, чтобы журнал стал верным спутником и другом не только для каждого авиаработника, но и для тех, кого влечет романтика неба.

Подписка на «Гражданскую авиацию» принимается во всех почтовых отделениях и учреждениях «Союзпечати» без всяких ограничений. Она принимается повсеместно, с любого месяца текущего и будущего года.

Сообщаем также, что доля тиража, поступающего в розничную продажу в новом году, будет еще меньше, чем в нынешнем, и приобрести его в киосках будет практически невозможно в большинстве городов страны.

Подписная цена на год — 5 рублей 40 копеек.

Индекс издания — 70226.

Надеемся видеть вас в числе постоянных подписчиков, читателей и авторов нашего журнала.



● **Социальные проблемы в отрасли.** Как они решаются! Об этом — статья заместителя министра гражданской авиации О. М. Смирнова.

● **Расписание на завтра.** В преддверии нового учебного года о путях повышения качества подготовки авиаспециалистов размышляют преподаватели высшей и средней специальной школы отрасли А. Белецкий и В. Бондарев.

● **Позиция.** Очерк о народном депутате СССР, заместителе командира летного отряда Сыктывкарского авиапредприятия А. Т. Круглове.

● **Подрезанные крылья.** Исторический очерк о драматической судьбе авиаконструктора Р. Л. Бартини из серии «Назовем всех поименно».

● **Семья авиатора.** Премьера рубрики. Познакомьтесь с семьей начальника аэропорта Ташкибабад Ю. Махмадиярова, в которой двенадцать детей.

● **Все о пенсиях.** Разъяснения, дополнение, ответы на вопросы читателей о пенсионном обеспечении авиаработников.

● **Особняк на Литейном.** Впервые публикуются дневниковые записи Главного маршала авиации А. А. Новикова, относящиеся к периоду организации и становления Высшего авиационного училища ГВФ (ныне Академия гражданской авиации).

● **Клуб «Авиалюбитель».** Выпуск четвертый. Схемы и летно-технические данные самолета «Конек-Горбунок».

● **«Обвиняется... сенсация».** Продолжение остросюжетного детектива о нравах в мире западного авиационного бизнеса.

ГРУЗЫ — САМОЛЕТОМ

Грузовая служба Мурманского авиапредприятия предлагает свои услуги по перевозке народно-хозяйственных грузов и грузов, принятых от населения, на самолетах Ту-154, Ил-76, Ан-12, Ан-26 в любой город страны, а также отдаленные районы Кольского полуострова.

Воздушным транспортом можно отправлять: скоропортящуюся продукцию — овощи, фрукты, рыбу; крупногабаритные и тяжеловесные грузы; почту.

В Ленинград и Архангельск лайнеры Аэрофлота в считанные часы доставят вас и ваш автомобиль.



45 коп.

70 226

Адрес: 184364, п. Мур-
маши Мурманской обл.,
Мурманский объединен-
ный авиаотряд.
Телефоны: 6-56-88,
693-201, 693-143.

