

ISSN 0017-3606

ГОД ДЕВЯНОСТЫЙ:

ЗАДАЧИ, ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ.

КАПИТАЛ ДЛЯ ПЕРЕСТРОЙКИ.

ПЕРВЫЕ ШАГИ СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ.

СНИМАЕМ ГРИФ «СЕКРЕТНО».

ПОДРОБНОСТИ АВАКАТАСТРОФЫ.

ПОЛКОМ КОМАНДУЕТ СТАЛИН.

НЕИЗВЕСТНЫЕ СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ.



ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯ 1,90



И известный авиаконструктор М. Л. Миль заметил однажды, что страна наша словно специально создана для вертолетов: столько в ней простора, нехоженых лесов, тундры, педников, пустынь. И не случайно новые летательные аппараты, серийное производство которых было начато без малого сорок лет назад, с первых же полетов нашли широкое применение в народном хозяйстве. Они стали незаменимыми у геологов и энергетиков, строителей и монтажников, на санитарных и спасательных работах, ледовой разведке, рыболовстве и во многих других сферах человеческой деятельности. Досушие журналисты подсчитали, что за первые же годы эксплуатации вертолеты освоили около ста различных «профессий».

Впечатляет и сам перечень винтокрылых машин: Ми-1, Ми-2, Ми-4, Ми-8, Ми-10, Ми-6, Ми-26, Ка-15, Ка-18, Ка-26... А на подходе уже новое поколение вертолетов. В числе новинок, получивших путевку в небо, видное место занимает вертолет Ка-32, созданный коллективом конструкторского бюро имени Н. И. Камова.

Как показали эксплуатационные испытания, значительный радиус действия, хорошая грузоподъемность, современное навигационное оборудование новой машины пришлось по душе многочисленным заказчикам. Компактный винтокрылый крепыш хорошо зарекомендовал себя на суше и на море, в горах и на равнине. Впереди у него еще много специальностей, которые Ка-32 способен освоить.



ВАХТЫ НОВОГО ВИНТОКРЫЛА



НА СНИМКАХ:

«Вертолет для ста работ», — так отозвался о Ка-32 пилот Владивостокского авиапредприятия А. Тихонов, экзаменовавший новый винтокрыл на роль машины в народном хозяйстве.

В числе первых в Мурманском авиапредприятии освоил новую машину один из лучших вертолетчиков Заполярья П. Чубик. «Отечественная промышленность создала неплохой летательный аппарат, — говорит он. — И дело не столько в мощности нового вертолета, сколько в его приборном оборудовании, штурманском оснащении. Пилот Ка-32 благодаря этому может резко расширить возможности воздушного судна».

Воздушный такелаж — еще один вид работы нового вертолета. Ка-32 легко может перебросить трузы с одного морского судна на другое, приземлится со срочным оборудованием или медикаментами на остров в океане, помочь лесозаготовителям вывезти с горной лесосеки ценную древесину. Наконец принять самое активное участие в строительном-монтажных работах, сооружении высотных объектов. Например, установке верхней секции дымовой трубы на промышленных предприятиях.

Взлеты и посадки с качающегося на сильной волне корабля, длительные полеты над поверхностью моря, висение над водой — все это по плечу новому помощнику моряков. Скоро вертолет Ка-32 Мурманского авиапредприятия перелетит на палубу атомохода, чтобы отправиться в длительное плавание. А пока надо еще раз тщательно проверить, все ли готово к этой трудной вахте в Ледовитом океане.

Фото В. ГРЕБНЕВА, В. ИВАНОВА, А. ТАРАСОВА.





ПРОЛЕТАРИИ
ВСЕХ СТРАН,
СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

1, 90

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

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

2

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. СВЕТЛИЧНЫЙ

В. Ф. ТОКАРЕВ

Г. А. ФЕКЛЮНИНА

[ответственный секретарь].

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: 350-местный Ил-86. На самолетах этого типа пилоты Центрального управления международных воздушных сообщений летают во многие страны.

Фотоэтиюд В. СПЕСИВЦЕВА.

Художественный редактор Е. А. КОЧЕТКОВ.

Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 26.10.89.
Подписано к печати 23.11.89. Т-18624.
Формат 60×90 1/16. Глубокая печать.
Усл. печ. л. 6. Усл. кр.-отт. 13,25.
Уч.-изд. л. 10,4. Тираж 45 000 экз.
Зак. 862/3. 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.

© «Гражданская авиация»

ОТВЕЧАЕМ НА ВОПРОСЫ

ЭКИПАЖ МОГ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ...

Уважаемая редакция!

Наша пресса и телевидение постоянно много сообщают об успехах перестройки и гласности. Однако многое остается «за кадром», о многом еще люди черпают информацию по слухам. Например, я хотел бы, по возможности, получить ответ на следующий вопрос: в чем причина гибели югославского экипажа, спешившего на помощь армянскому народу после декабрьского землетрясения 1988 года!

Надеюсь, моя просьба будет удовлетворена и вы прольете свет на эту печальную историю, а также пресечете распространение всякого рода домыслов.

Ваш постоянный читатель А. Айрапетян.

г. Октемберян
Армянской ССР.

Получив такое письмо, мы связались с заместителем председателя Госавианадзора СССР Р. Теймуразовым, возглавлявшим комиссию по расследованию данного летного происшествия. Рудольф Амбарцумович согласился прокомментировать случившееся. Вот что он рассказал.

Как сообщалось в печати, 12 декабря 1988 года в районе города Еревана потерпел катастрофу транспортный самолет Ан-12 вооруженных сил Югославии, летевший с грузом для пострадавших от землетрясения. Все семь членов экипажа погибли. Случилось это ночью, в два часа 18 минут по московскому времени. На большой скорости, не долетев 12 километров до взлетно-посадочной полосы аэродрома Звартноц, самолет врезался в автомобильный мост и загорелся.

Экстренно была создана компетентная комиссия, к работе которой подключился начальник Управления военно-воздушными силами Министерства обороны Югославии генерал А. Ончевски. Вместе с ними прибыли и югославские специалисты.

Прежде всего была тщательно осмотрена местность, где упал Ан-12. Самолет был полностью разрушен, корпус почти весь сгорел. Уцелела лишь часть хвостового отсека. Среди обломков удалось найти три «черных ящика». Их отправили в лабораторию Госавианадзора СССР для расшифровки и обработки материалов. Полученная информация позволила выявить многие детали катастрофы. Специалисты изучили

показания уцелевших приборов, опросили диспетчеров аэродрома Звартноц, дежуривших той ночью. Кроме того, эксперты, познакомившись с записями средств объективного контроля, не выявили каких-либо неисправностей в работе двигателей самолета, его систем и оборудования. С уверенностью можно констатировать, что никаких факторов, угрожавших безопасности этого полета, не было. Следуя по маршруту Скопле—Ереван, экипаж пролетел через Болгарию и Турцию и ни в одном из промежуточных аэропортов ему не понадобилось совершать посадку.

Подлетая к территории СССР, примерно в два часа ночи по московскому времени югославские пилоты установили контакт с диспетчером ереванского аэродрома и сообщили о своем местоположении. Тот разрешил вход в зону аэродрома с одновременным снижением эшелона с высоты 8 тысяч 100 метров до 6 тысяч, а затем до 5 тысяч 400 метров. Таким образом экипаж был точно выведен в район Звартноца, в заданную точку, на установленной высоте. Все радиотехнические средства аэродрома работали нормально. Причем, именно на этом аэродроме функционирует автоматизированная система передачи на борт стандартной информации подлетающим и вылетающим воздушным судам.

Ко всему прочему, югославский Ан-12 оказался единственным в тот период времени самолетом, осуществлявшим посадку в Звартноце. Заметим, в процессе его полета в эфир постоянно передавалась информация на английском языке, сообщались все необходимые данные, в том числе и погодные условия: ветер 2 метра в секунду, температура воздуха плюс 4 градуса, туман, видимость 11 километров...

Исходя из этого, комиссия пришла к мнению, что никаких внешних помех для благополучного захода на посадку не было и экипаж вполне мог выполнить безопасный полет до полосы даже вне видимости земли «исключительно по схеме аэродрома. Тогда что же послужило причиной катастрофы? По существующим правилам, связавшись с диспетчером, пилоты обязаны были подтвердить ему получение необходимой информации. К сожалению, такого доклада не последовало, а диспетчер его не потребовал. Далее. Как показали исследования барометрических приборов, в частности, измерения высоты, у обоих пилотов ни на одном из указателей не было установлено нужного значения атмосферного давления аэродрома Звартноц. Оно равно 685 миллиметрам ртутного столба. В результате высота на приборах оказалась завышенной более чем на 800 метров. Именно это обстоятельство, по всей вероятности, и сыграло роковую роль в дальнейшем развитии событий: самолет столкнулся с землей, когда приборы показывали еще высоту 870 метров...

Кстати, экипаж мог воспользоваться дополнительным контролем высоты с помощью радиовысотомера. Сделай он это своевременно, и пилоты заметили бы ошибку в показаниях барометрических приборов. Однако такого, к несчастью, не произошло. Наоборот, установлено еще и то, что экипаж не подготовил самолет к выполнению посадки — шасси и закрылки оказались

МОЖНО ЕЩЕ ЛУЧШЕ

Здравствуйте, уважаемая редакция!

Я читаю ваш журнал более трех лет. За это время он претерпел разительные перемены. Стал красочней, в нем больше фотографий. Среди хороших материалов 1989 года отмечу статьи об Ан-72, Ан-225, о самолетах западноевропейского концорциума «Эрбас индустри».

Думаю, что в 1990 году журнал должен быть еще лучше. Его можно сделать гораздо интересней, информативней.

Мне кажется, что надо несколько увеличить число страниц журнала — хотя бы до шестидесяти пяти. Также желательно улучшить качество бумаги, на которой он печатается. Пусть с такими усовершенствованиями цена номера возрастет до 70—75 копеек. Но это оправдано. На журнал охотнее подпишутся, с большим удовольствием купят его в киоске «Союзпечати».

Нужно, как я считаю, ввести деление журнала по темам. Допустим, страницы 1—20 отвести под рубрики «Почта «Гражданской авиации», «Совершенствовать механизм хозяйствования» и тому подобные; страницы 20—28 — под рассказы о новых самолетах; страницы 28—32 отдать литературным произведениям; на страницах 32—65 размещать остальные материалы.

Рубрика «Экипажу о практической аэродинамике» обязана присутствовать, на мой взгляд, в каждом номере. Под этой рубрикой надо освещать особенности техники пилотирования новых самолетов типа Ту-204, Ил-96, Ил-114 и других.

В будущем году следовало бы подробно описать Ту-334, а возможно, и ряд военных самолетов — Су-25, Су-27, МиГ-29.

Под рубрикой «Самолеты зарубежных авиакомпаний» хотелось бы прочитать о развитии гиперзвуковой авиационной техники.

С уважением
Г. КЛИМЧУК

г. Анадырь.



СПАСИБО ЗА ПОЛЕТ

Извиняемся, что пишем поздно. Но, как говорится, лучше поздно, чем никогда.

Мы летели летом 1989 года на самолетах Ту-154. 8 августа — от Казани до Запорожья, 3 сентября — от Запорожья до Казани. Полет оставил самое наилучшее впечатление. Питание было очень хорошим.

Благодарим экипажи этих самолетов. Вот если бы так нас постоянно обслуживали на всех самолетах.

От имени пассажиров

А. СИЗОВА,
вдова ветерана труда,
пенсияерка;
В. НЕСМЕЛОВ,
Г. НЕСМЕЛОВ

г. Казань.

В течение двух лет я читаю ваш журнал. Хочу через него сказать спасибо экипажу, который выполнял 12 октября 1989 года рейс № 67 по маршруту Москва (Домодедово)—Магадан.

Особая благодарность бортпроводникам. Они сделали восьмичасовой полет приятным и уютным.

Надеюсь, что эти строки дойдут до них.

Ваш постоянный читатель
Д. КАРАВАЕВ

г. Сусуман.

убранными, в то время как они должны были быть выпущенными заранее. Совершенно очевидно, что югославские летчики спешили. В этом их можно понять: они хотели быстрее доставить столь необходимый для пострадавших людей груз. Остается лишь сожалеть о случившемся.

Подробная информация была опубликована и в газете «Известия» 23 декабря 1988 года.

ЖУРНАЛ ВЫСТУПИЛ: ЧТО СДЕЛАНО!

«ПОСУЛЫ ВМЕСТО ДЕЛА»

Так называлось письмо бортпроводницы Куйбышевского авиапредприятия И. Глухой, напечатанное в ноябрьском номере журнала [1989 г.]. Начальник Приволжского управления Б. А. Комонов проинформировал редакцию, что при проверке письма с участием Волжского территориального комитета профсоюза авиаработников факты подтвердились.

Руководство предприятия признало, что в период массовых перевозок пассажиров штат службы бортпровод-

ников действительно был недоукомплектован. Из-за этого минувшим летом, в июле и августе, их бригады в течение двадцати пяти дней работали в сокращенном составе, хотя и с дополнительной оплатой. Недоукомплектованность приводила при задержках рейсов или неявке на вылет запланированных бортпроводников к заменам в рабочих нарядах. Имели место утверждения графиков полетов без согласования их с профсоюзной организацией. Условия предполетной подготовки бортпроводников и нахождения их в ожидании вылета требовали улучшения.

На встрече руководства Куйбышевского ОАО с советом службы бортпроводников обнаруженные недостатки подробно рассмотрены. Издан приказ, в котором указаны сроки их устранения и ответственные за это лица. Принято также решение о передаче бортпроводникам необходимого им помещения.

«ОБЕСПЕЧЬТЕ ОДЕЖДОЙ»

На опубликованное в журнале под таким заголовком групповое письмо из Благовещенского ОАО [№ 8, 1989 г.] поступил ответ за подписью зам. начальника Дальневосточного управления Г. И. Мартынова. В ответе сообщает-

ся, что приказом МГА нормы выдачи и сроки носки предметов форменной одежды для авиаработников утверждены в пределах устанавливаемых для отрасли лимитов и нормативов. Самим этим фактом уже заведомо создается дефицит между спросом и предложением такого рода одежды.

Используя внутренние резервы, Дальневосточное управление приобрело сверх выделенных ему фондов 800 метров ткани для пошива костюмов. Кроме того, на фабриках местной промышленности к полученным 1200 мужским сорочкам и 130 парам обуви было дополнительно пошито соответственно 3300 штук и 980 пар.

Несмотря на проведенные мероприятия потребности в обмундировании полностью удовлетворить не удалось. Так, недопоставки в Благовещенский ОАО в 1989 году составили: костюмов мужских из бостона — 52 шт., из лавсана — 95 шт., хлопчатобумажных — 778 шт., курток меховых — 78 шт., рукавиц меховых — 1500 пар, сапог — 160 пар и валенок — 100 пар.

Проверкой также выявлено, что заявки предприятий на форменную и специальную одежду оформляются неряшливо. Они не всегда отвечают действующим отраслевым правилам (кому и что положено), в них зачастую не указываются необходимые размеры и рост.

Начальнику ОМТС управления П. И. Кислову указано на недостатки в работе.

4



НА ПЕРЕЛОМНОМ ЭТАПЕ РЕФОРМЫ

Маршал авиации
А. Н. ВОЛКОВ,
министр гражданской авиации СССР

Ушел в историю еще один год, и неумолимое время начало отсчет года девяностого. Вступая в него, гражданские авиаторы, как и весь советский народ, хорошо понимают, что это не просто очередная веха в биографии страны или отрасли, в жизни отдельного человека. Наступивший год имеет принципиальное, можно сказать, судьбоносное значение. Во-первых, вместе с ним финиширует двенадцатая пятилетка, которая началась и осуществляется под революционным знаменем перестройки. Во-вторых, это одновременно стартовая площадка в пятилетку тринадцатую, которая во многом определит характер и динамику дальнейшего развития советского общества. И, наконец, это год очередного, XXVIII съезда КПСС, призванного дать глубокий марксистско-ленинский анализ происходящих в стране и мире процессов, качественно обновить концепцию партии

как политического авангарда общества, наметить ближайшую и отдаленную перспективу.

Мысленно обзревая путь, пройденный за годы перестройки, приходишь к однозначному выводу: это переломный этап в истории Советского государства, в судьбе всех советских народов. Каждый из нас на себе ощутил масштабы и динамизм преобразований, затронувших все основы нашего общества — и базис, и надстройку, и духовную сферу. Впервые за долгие годы люди потянулись к активной политической и общественной жизни, отрешились от социальной апатии и показного единодушия. Обстановка гласности и открытости повсеместно способствует утверждению демократии и принципов социальной справедливости, рождает немало нового в экономике и политике, в науке и культуре, в повседневной жизни каждого советского человека. В то же время, как это



всегда бывает в переломные исторические моменты, возникло немало серьезных напряжений и противоречий. Они выражаются в кризисных явлениях в народном хозяйстве, межнациональных конфликтах, в проявлениях экстремизма со стороны определенных слоев населения и ряде других негативных явлений. Все это, как точно подметил М. С. Горбачев, обрушивается на общество, внося порой немалую сумятицу в умы людей. Одни из них начинают призывать «не поступаться принципами» и повернуть назад, другие отказываются от созданного у нас строя в какой бы то ни было «социалистичности», третьи обвиняют перестройку в медлительности и жаждут очередного быстрого «скачка». На первый взгляд кажется, что по любому из крайних путей идти легче, но это обманчивая видимость. Гораздо сложнее двигаться последовательно, шаг за шагом осваивая новые формы общественной жизни, перемалывая в сознании стереотипы старого мышления. Тем не менее эта последовательность необходима, если не на словах, а на деле радеть за интересы своего народа, если не терять чувства ответственности за страну и судьбы социализма.

Переломный этап своей истории переживает и наша гражданская авиация. С одной стороны, налицо явные успехи и достижения, которые обеспечены самоотверженным трудом всего личного состава отрасли, умелым хозяйствованием командиров производства, кропотливой повседневной работой полторганов, партийных и общественных организаций. Именно благодаря этому отрасли выполнила производственную программу 1989 года по всей установленной номенклатуре госзаказа. При этом перевыполнен план года по прибыли, существенно снижены эксплуатационные расходы. Налицо улучшенные качественные показатели работы отрасли. Практически во всех предприятиях продолжал активно срабатывать противозатратный механизм. Выросли накопления в фонды экономического и социального развития авиаколлективов. И особенно важно то, что переход отрасли на полный хозрасчет и самофинансирование пробудил хозяйственную инициативу авиаработников, развязал им руки для самостоятельных решений. Руководители авиапредприятий стали гораздо реже оглядываться «наверх», ожидая указаний и распоряжений. Многие из них успешно освоили современную науку управления, в основе которой лежит не приказ вышестоящей инстанции, а всесторонний экономический анализ и строгий финансовый расчет. Все это, разумеется, не может нас не радовать.

С другой стороны, налицо тот очевидный факт, что несмотря на многие позитивные перемены гражданская авиация пока еще не удовлетворяет полностью потребности народного хозяйства и спрос населения на авиационное обслуживание. Аэрофлот, к сожалению, все еще вынужден отказывать в своих услугах не сотням и тысячам, а миллионам потенциальных пассажиров. К острейшему дефициту товаров первой необходимости, порожденному разбалансированностью потребительского рынка, добавляется дефицит транспортных услуг, что вызывает справедливое недовольство и возмущение советского человека. С неудовлетворенным спросом тесно связано и низкое качество обслуживания пассажиров, ибо билетный дефицит неизбежно порождает дефицит чуткости и внимания со стороны тех авиаработников, которые по долгу своей службы обязаны проявлять заботу о клиентуре. Так рождается порочный круг, разорвать который не всегда удается.

Серьезное беспокойство вызывает положение нашей гражданской авиации и в международной сфере. Нынешние позиции Аэрофлота на мировом воздушном транспорте, мягко говоря, очень и очень скромны. Достаточно сказать, что по объемам международных перевозок советская авиакомпания занимает место лишь во втором десятке.

Аналогичная картина и с «географией» международных полетов. Неискушенного человека могут поразить такие цифры, как 128 городов 98 стран мира, куда летают самолеты Аэрофлота. Цифры и в самом деле внушительные. Но не зря говорят, что все познается в сравнении. И вот тут-то выясняется, что, к

примеру, «Эр Франс», которая и по численности персонала, и по количеству самолетного парка уступает Аэрофлоту в несколько раз, только в одной Европе выполняет регулярные рейсы в 100 городов. Примерно так же обстоит с развитыми сетями международных авиалиний и во многих других авиакомпаниях мира.

Как видим, жизнь бескомпромиссно требует от нас дать беспристрастную, объективную оценку состояния дел в отрасли и попытаться найти наиболее приемлемые пути и средства для выхода из тупиковых ситуаций. И в этом отношении наступивший, 1990 год должен сказать свое веское слово.

Прежде всего нам надо как следует задействовать все рычаги и стимулы, которые заложены в новом механизме хозяйствования. Сегодня каждому ясно, что командно-административная система изжила себя полностью. Однако, чтобы она окончательно ушла в прошлое, нужна напряженная и кропотливая работа по многим направлениям. И в первую очередь необходимо у каждого авиатора пробудить заинтересованность в интенсивном труде, до конца изжить синдром иждивенчества, который все еще нередко дает о себе знать. Если сопоставить производительность труда в Аэрофлоте и в других авиакомпаниях, скажем, в «Пан Америкэн», то сравнение будет явно не в нашу пользу. То же самое можно сказать и об эффективности использования авиационной техники. Если суточный налет на наш списочный самолет измеряется, как правило, четырьмя-пятью часами, то передовые капиталистические авиакомпании довели его до десяти-двенадцати часов. Разница, как видим, весьма существенная. Так что резервы у нас далеко не исчерпаны.

Многое предстоит также предпринять по укреплению экономической самостоятельности предприятий и расширению хозрасчетных отношений в отрасли. Год работы в новых условиях хозяйствования показал, что это верный путь повышения эффективности производства. В то же время стало совершенно очевидно, что сделать в этом направлении удалось далеко не все. В частности, не всегда четко были разграничены права и ответственность предприятий, управлений и министерства. Кое-где самостоятельность и хозрасчет понимали слишком однобоко, ориентируясь лишь на извлечение прибыли и забывая об интересах пассажиров и клиентуры, чего никак нельзя допустить. В других случаях самостоятельность провозглашалась лишь на словах, а на деле по-прежнему наблюдались рецидивы командно-нажимных методов, срабатывала давняя привычка ждать указаний со стороны управления или Москвы. Все это побудило коллегию министерства принять радикальные меры по совершенствованию генеральной схемы управления отраслью и реорганизации структуры ее центрального аппарата.

Суть этих преобразований в первую очередь в том, чтобы жестко разграничить функции государственного управления, осуществляемого министерством, и функции непосредственного хозяйствования, которыми наделяются предприятия. Причем министерство руководит деятельностью предприятий при строжайшем соблюдении их прав, используя исключительно экономические методы регулирования. Основные задачи министерства — разработка и проведение в жизнь стратегии развития отрасли с учетом народнохозяйственных целей и мирового опыта, совершенствование научно-технического и производственного потенциала, призванного обеспечить наиболее полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в авиационном обслуживании, а также создание условий для эффективной работы предприятий на принципах хозяйственного расчета, самофинансирования и самоуправления.

Выполнение этих функций не имеет ничего общего с той мелочной опекой предприятий, которой годами занимался штаб отрасли, связывая непосредственных исполнителей, как го-

ворится, по рукам и ногам. Теперь в поле его зрения находятся только крупномасштабные проблемы, а все, что относится к решению конкретных хозяйственных вопросов, передано непосредственно предприятиям. Такое перераспределение функциональных обязанностей позволило еще на первом этапе реформы сократить аппарат министерства на тридцать процентов. Теперь появилась возможность уменьшить его еще. Таким образом, налицо двойной выигрыш: экономия средств на содержание административно-управленческого персонала и раскрепощение от диктата сверху тех, кто непосредственно занят реализацией производственной программы.

Но и это не все. Новая структура предполагает также принципиальное изменение основного производственного звена отрасли — территориального управления. Там, где экономически целесообразно, на базе управлений будут создаваться авиационные компании, концерны, ассоциации и другие структурные образования. Надо особо подчеркнуть, что это не просто смена вывесок. Речь идет о кардинальной перестройке системы управления авиатранспортным производством. Например, авиакомпания будет обладать полной административной самостоятельностью, иметь статус юридического лица и осуществлять свою деятельность исключительно на основе полного хозяйственного расчета и самофинансирования. Наличие определенного числа самостоятельных авиакомпаний поставит прочный заслон монополизму в авиатранспорте и применении авиации в народном хозяйстве, создаст реальную основу для здоровой конкуренции. В конечном счете это должно положительно отразиться на качестве услуг, предоставляемых Аэрофлотом пассажирам и заказчикам.

Могут спросить, а не окажется ли в такой ситуации не у дел само министерство? Может быть, оно вообще не нужно? Сразу же ответим: нет, не окажется. Работы хватит на всех. Возьмем, к примеру, государственное регулирование обеспечения безопасности полетов. Эта сфера деятельности предполагает как раз централизованное, а отнюдь не региональное или местное начало. То же самое следует сказать о разработке требований к новой авиационной технике и нормативов ее летной годности; об отраслевых стандартах; сертификации воздушных судов, аэродромов, авиационно-технических баз и других объектов; о государственном регулировании коммерческой и хозяйственной деятельности авиапредприятий; разработке прогнозов развития гражданской авиации как части народнохозяйственного комплекса; формировании государственной политики в области международных воздушных сообщений; подготовке кадров и т. д. Эти и многие другие направления деятельности как раз и станут прямой прерогативой министерства, а не авиакомпании или концерна.

Помимо реорганизации территориальных управлений, формирование основного производственного звена нового типа будет идти и по другим направлениям. Так, предполагается создание специализированных центров по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов на базе прогрессивных технологий; дальнейшее развитие аэропортовых комплексов в качестве самостоятельных производственных структур.

Существенная перестройка намечена в науке и учебных заведениях отрасли. Прежде всего там, как и в других структурных образованиях, все большее развитие получат хозяйственные отношения. Это ставит их в принципиально иные условия по отношению к производству. Например, комплектование учебных заведений переводится на договорную основу. Предприятия анализируют свои потребности в специалистах разных профилей, оформляют соответствующую заявку и получают необходимые кадры. Такая система исключает перепроизводство специалистов и обеспечивает их гарантированную занятость. Это, бесспорно, плюс. С другой стороны, нужен очень точный расчет как минимум на пятилетку. В противном случае можно оказаться на голодном кадровом пайке. Поэтому руководителям предприятий и учебных заведений надо иметь

тщательно выверенные прогнозы, под которые должна подготавливаться необходимая материальная база. В связи с этим остро встает вопрос об оптимизации сети учебных заведений и сокращении затрат на подготовку и переподготовку специалистов.

Теперь относительно нововведений в науке. Жизнь требует создания специализированного научного подразделения по экономике и информатике гражданской авиации. Таким подразделением мог бы стать Всесоюзный научно-исследовательский институт, образованный на базе экономических подразделений ГосНИИ ГА, Главного вычислительного центра и Центрального научно-исследовательского института автоматизированных систем управления. Коллегия министерства поручила группе руководителей и специалистов проработать этот вопрос.

Хозрасчет властно вторгается и в такую область, как материально-техническое снабжение и поставки авиатоплива. Это и понятно: ведь перевод отношений между предприятиями на экономические принципы не может быть частичным — в чем-то да, а в чем-то нет. Любая система требует своего логического завершения. Вот почему в соответствии с Генеральной схемой управления отраслью намечено создание хозрасчетной посреднической организации по обеспечению предприятий и организаций Аэрофлота нефтепродуктами на договорных началах. Думается, что это позволит организовать работу по поставкам авиатоплива и других нефтепродуктов на хорошо сбалансированной экономической основе с учетом и реальных потребностей, и реальных возможностей.

Что касается снабжения, то здесь необходимо перераспределение функций между Главным управлением заказов и снабжения авиационной и наземной техникой и объединением «Авиатехснаб». Работа в этом плане ведется. Сейчас главное — довести ее, что называется, до ума, исключив всякие недозвучения и упущения.

Однако структурные преобразования в отрасли и аппарате министерства — лишь одна сторона проводимой у нас реформы. Бесспорно, это чрезвычайно важная и необходимая часть всей работы. Но есть немало и других проблем, которые требуют своего решения. И, пожалуй, важнейшая среди них — укрепление материально-технической базы гражданской авиации. Речь идет прежде всего об обновлении самолетного парка и улучшении оснащенности «земли». Без всякого преувеличения скажем: если в самое кратчайшее время нам не удастся сделать этого, Аэрофлот окажется, по сравнению с передовыми авиационными компаниями, еще в худшем положении, чем сейчас.

Обратимся прежде всего к технике. Сегодня более 80 процентов перевозок выполняется на летательных аппаратах созданных еще в 60—70-е годы. По многим своим параметрам, особенно по экономичности и комфортности, они значительно отстали от уровня современных требований. Добавим к этому не только их моральное, но и физическое старение. Так что необходимость в модернизации парка обострилась сейчас как никогда.

Летом минувшего года участники 38-го аэрокосмического салона в парижском аэропорту Ле Бурже имели возможность познакомиться с новейшими советскими пассажирскими авиалайнерами Ил-96-300 и Ту-204. Безусловно, эти машины способны существенно изменить наше положение. Они отличаются гораздо лучшими, чем их предшественники, летно-техническими характеристиками, обладают достаточным уровнем комфорта и, что особенно ценно, — на них установлены более экономичные двигатели. Аэрофлот, образно говоря, сразу облегченно вздохнул, постигнув эти самолеты на эксплуатацию. Но вся беда в том, что авиационная промышленность не в состоянии обеспечить нас такой техникой сегодня. В лучшем случае это произойдет в середине 90-х годов. Даже нац

надежды на частичную конверсию авиапромышленности и ее переориентацию на народнохозяйственные нужды служат не очень большим утешением, так как время уже упущено.

Все это говорится отнюдь не для того, чтобы драматизировать положение, а чтобы у авиаработников не было излишних иллюзий. Ведь выйти из затруднительной ситуации можно лишь при одном условии: не приукрашивать действительность, а искать реальные пути для преодоления трудностей. Богатый мировой опыт подсказывает, что одним из наиболее приемлемых выходов в таких случаях может быть аренда или закупка современных авиалайнеров за рубежом. Многие иностранные компании широко практикуют и совместную эксплуатацию не принадлежащих им самолетов. Еще пять-шесть лет назад такие варианты у нас отвергались с порога, считались чуть ли не кощунственными. Как же, дескать, так: великая авиационная держава идет на поклон к зарубежным фирмам. Перестройка, к счастью, решительно разбивает окопы догматического мышления, открывает простор предприимчивости и хозяйственной инициативе. Вот почему наше министерство предпринимает энергичные усилия к тому, чтобы обновить самолетный парк. Мы с нетерпением ждем поступления новой техники на воздушные трассы и уже сейчас активно готовимся к ее освоению и эксплуатации. Без этого немислимо дальнейшее развитие Аэрофлота и повышение его конкурентоспособности на мировом рынке авиаперевозок.

Перестройка и связанная с нею экономическая реформа открыли для нас и такой путь укрепления материально-технической базы, как создание совместных предприятий. В этом номере журнала довольно подробно рассказывается об опыте создания таких предприятий в Центральном управлении международных воздушных сообщений. Проводится аналогичная работа и в Международном коммерческом управлении. Чтобы не повторяться, не будем раскрывать механизм образования и функционирования этих предприятий, объяснять, куда и на что идут заработанные ими средства. Подчеркнем лишь одно: эту форму внешнеэкономической деятельности Аэрофлота надо поддерживать и поощрять. Она дает возможность сдвинуть с мертвой точки такие болезненные и жизненно необходимые для нас вопросы, как строительство гостиничных комплексов, аэровокзалов, цехов бортипитания, ангаров для технического обслуживания новейших самолетов и т. п. Нет нужды доказывать, что сооружение таких объектов существенно улучшит инфраструктуру нашей авиакомпании и позволит занять ей подобающее место среди других авиаперевозчиков.

Добиваясь обновления в разных сферах гражданской авиации, не следует забывать и о том, что все это делается не ради какой-то абстрактной цели, а во имя каждого конкретного человека и его блага. Любая ломка устаревших производственных структур, любое новшество должны служить главной задаче, поставленной перед воздушным транспортом, — максимальному удовлетворению потребностей общества в авиационном обслуживании. Лишь тогда перестройка в гражданской авиации будет иметь смысл и общественную значимость.

Не следует упускать из виду и то, что любая реорганизация затрагивает кровные интересы и самих авиаработников. Любой неосторожный шаг, любое скороспелое решение способны вызвать неоправданную социальную и психологическую напряженность, стать той искрой, от которой может вспыхнуть конфликтная ситуация. Вот почему, вводя новшества, нельзя забывать о том, как это отразится на той или иной категории авиаторов, что и где они будут делать в изменившихся условиях.

Очень многое здесь зависит от управленческой и гражданской зрелости командно-руководящего состава, от принципиальной позиции политработников, партийных и общественных организаций. Жизнь многократно убеждает нас, что люди поддерживают тех руководителей и общественных лидеров,

которые полагаются не только на силу приказа, а искренне болеют за интересы дела, проявляют неподдельную заботу о рядовом труженике. В то же время есть и такие примеры, когда верх берут узкогрупповые интересы и амбиции, а руководители идут на поводу у остальных настроений или откровенно заигрывают с крикунами, стремясь к дешевой популярности. Нет необходимости доказывать, что это не тот путь, который для нас приемлем.

Переломный этап реформы, на котором находится сегодня гражданская авиация, требует напряженной и скрупулезной работы по наведению порядка в организации производства, в неукоснительном выполнении требований нормативных документов, регламентирующих организацию и выполнение полетов. Не хочется, чтобы у читателей сложилось впечатление, будто мы хотим возврата к командно-административной системе. Отнюдь нет. Мы объявили и ведем самую решительную борьбу с остатками и пережитками этой закоренелой болезни в отрасли. И, надо сказать, сделано уже немало. Отменены десятки всевозможных ведомственных циркуляров и надуманных инструкций, упразднен Устав о дисциплине работников гражданской авиации. На каждого авиаработника, независимо от его профессиональной принадлежности, теперь распространяется лишь общепринятое законодательство. И авиаторы по достоинству оценили эти шаги. Но приходится говорить и о том, что вместе с демократизацией общественной жизни и гласностью стали проявляться и негативные тенденции пренебрежения требованиями трудовой и производственной дисциплины, законами летной службы, что не может быть терпимо. Демократию нельзя понимать односторонне, только как право на все и вся. Демократия — это еще и долг, и обязанности перед обществом. И об этом никому и никогда не следует забывать.

В ходе подготовки к XXVIII съезду КПСС в трудовых коллективах отрасли разворачиваются дискуссии, высказываются предложения по демократизации внутрипартийной жизни, повышению роли партии в современном обществе. Долгие годы наша страна не знала такого свободного обмена мнениями, такого обилия различных точек зрения. Это время ушло. Но опять-таки вызывают беспокойство и тревогу такие факты, когда конструктивные предложения подменяются прямым шельмованием отдельных руководителей, коммунистов, откровенными попытками дискредитировать партийные организации и политические органы Аэрофлота. Всем нам необходимо научиться хорошо отличать критику от демагогии и давать им соответствующую оценку. Авиарботники, бесспорно, за плюрализм мнений. Но они и за то, чтобы наша социалистическая демократия, ее идеалы и принципы, многообразие ее форм и проявлений были надежно защищены. И об этом стоит задуматься.

Итак, на календаре истории — 1990 год. Мы вплотную приближаемся к порогу XXI века. Каким он будет для грядущих поколений, что принесет человечеству, во многом зависит от дня сегодняшнего. От того, насколько реалистично и ответственно мы относимся к происходящим в мире процессам, как боремся за святое дело перестройки. Хочется верить, что, вступая в новый год, работники нашей крылатой отрасли сумеют преодолеть все трудности и достойно встретят наш очередной партийный съезд.



Отправляясь на первую встречу со штурманом самолета Ил-86 из Шереметьева Сергеем Михайловичем Плевако, я уже знал, что у героя моего очерка очень непростой характер, что по душе ему жизнь активная, деятельная, без компромиссов и отступлений. И вот я в Шереметьеве. По радио передается очередная информация: «Для сведения встречающих, совершил посадку самолет Ил-86 из Берлина...»

Я ждал именно этот рейс. А вернее, штурмана Плевако. Было это в самом начале кампании по выборам народных депутатов СССР. Сергей Михайлович был одним из тех, кого выдвинули кандидатами в депутаты. Причем выдвинули его, что особенно примечательно, жители одного из микрорайонов г. Москвы. Значит, штурмана из Шереметьева ценят и уважают не только коллеги, но и те, кто живет с ним по соседству, кто не связан общими производственными интересами.

Инициативная группа взяла на себя все заботы по проведению собрания и выдвижению кандидата. Она обратилась в окружную избирательную комиссию с просьбой созвать собрание, выделить помещение, отпечатать пригласительные билеты и т. д. Дело новое, опыта никакого. Да и червь сомнения беспокоил некоторых руководящих работников: как бы чего не вышло... Сложное дело, конечно, — организация выдвижения по месту жительства. Непредусмотренных инструкциями вопросов было немало. Да и сама подготовка собрания сплошь и рядом наталкивалась на разного рода барьеры.

Настоящая борьба за демократию, за новое развернулась на первом же этапе избирательной кампании. Сам факт выдвижения кандидата по месту жительства отдельные функционеры поначалу встретили неприязненно. Искали общий язык с сотрудниками Бабушкинского райисполкома. Члены инициативной группы обратились к ним за разрешением провести предвыборное собрание в помещении ближайшего кинотеатра «Арктика» или в киноконцертном зале «Орион». Отказали. Объяснили, что дорого обойдется. Пришлось проводить собрание в спортивном зале школы № 311. С горем пополам печатались и пригласительные билеты.

Потом в роли тормозного механизма стало действовать, как ни странно, партийное бюро территориальной парторганизации при РЭУ-7. Оно не только не поддержало выдвижение кандидата по месту жительства, но и обратилось к ветеранам с призывом не участвовать в предвыборном собрании. Почему? По одной, на их взгляд, причине: не поступило указания «сверху», кого выдвигать кандидатом. Дело доходило до того, что срывались объявления, призывающие жителей прийти на собрание.

Как все-таки медленно меняется наше политическое мышление. И как живуча устаревшая практика следовать только по заранее разработанному и согласованному с «инстанциями» сценарию про-

ПРАВО НА ДОВЕРИЕ

ведения общественных мероприятий. И не отходить ни влево, ни вправо, как бы не изменялась обстановка. И хорошо, что не все ветераны последовали этому призыву. По закону предвыборное собрание правомочным признается лишь в том случае, если в нем участвует не менее 500 избирателей.

Члены инициативной группы обошли избирателей, побеседовали с ними, вручили пригласительные билеты. Сам Сергей Михайлович обошел около трехсот квартир. Поговорил с людьми, выслушал их замечания к Советам народных депутатов.

Жители, естественно, интересовались его биографией. Рассказывал о себе. Родился в 1950 году (люди про себя отмечали — возраст самый подходящий — это хорошо) в семье рабочего в Приморском крае. Средняя школа, Академия гражданской авиации. Работал в Днепропетровском авиапредприятии, а с 1977 года — в Центральном управлении международных воздушных сообщений в Москве. Летает за границу в 65 стран Европы, Азии, Африки и Америки. Подготовил к самостоятельной работе на Ил-86 четырнадцать штурманов. Женат, двое детей.

В этих встречах проявились его общительность, чуткость к людям, понимание их запросов.

Наконец все неурядицы остались позади. Как бы завершением тому были пригласительные билеты, которые активисты инициативной группы разнесли по квартирам жителей микрорайона 13-А по Енисейской улице. Текст их начинался такими словами: «Товарищи! Демократия дается не только сверху, но и завоевывается снизу инициативой граждан...»

Каждый из почти трех с половиной тысяч жителей микрорайона получил такой пригласительный билет. На собрание пришли 525 человек. Обсуждение кандидатуры С. Плевако продолжалось два с лишним часа. Жители микрорайона отмечали активность кандидата в депутаты в решении проблем благоустройства, в защите интересов населения микрорайона. Товарищи по работе — пилот-инструктор М. Кузнецов, заместитель командира эскадрильи В. Орловский и другие охарактеризовали С. Плевако как добросовестного и инициативного работника, чуткого и отзывчивого человека, активного общественника.

Кандидат выступил со своей программой, ответил на вопросы. Ему были высказаны и пожелания, как лучше представлять интересы жителей района и города. В итоге С. Плевако выдвинули кандидатом в народные депутаты СССР. За него проголосовали 515 избирателей. Трое высказались против, остальные воздержались. Первую ступеньку в предвыборной кампании он прошел.

Вскоре состоялась окружное предвыборное собрание представителей трудовых коллективов, общественных организаций и избирателей округа в конференц-зале института «Союзгипроводхоз», что на Енисейской улице. На таких собраниях мне приходилось присутствовать редко. Еще на подходе к зданию участников собрания встречала большая масса народа. Доверенные лица вели агитацию за своих кандидатов. Тут же раздавали предвыборные материалы: газеты, листовки, буклеты. Мне тоже их вручили.

Всего было зарегистрировано девять кандидатов. Соперники у Сергея Плевако оказались именитые — генеральный конструктор научно-производственного объединения «Сатурн» В. Чепкин, главный инженер проектов института «Мосгипротранс» Ю. Андреев, директор ВДНХ СССР В. Саюшев, актер киностудии имени М. Горького В. Рыжаков и другие.

Огорчительно, что уже на первом этапе не все кандидаты оказались в равных условиях. Например, у кандидата Е. Жорняка, Генерального директора Московского производственного мехового объединения «Труд», на собрании было 88 выборщиков, а нашего штурмана представляли только четыре человека. Видимо, здесь допустила оплошность инициативная группа — проявила большую активность, положение могло бы оказаться иным. Но это уже другой разговор.

Собрание продолжалось около десяти часов. С. Плевако, выступая с предвыборной программой, произвел на участников благоприятное впечатление. Его исчерпывающие ответы на вопросы не раз сопровождались дружными, одобряющими аплодисментами. И хотя в список кандидатов, рекомендованных для внесения в избирательные бюллетени, он не попал, но по числу набранных голосов (198) оказался четвертым. А это тоже говорит о многом.

Стоит ли об этом так подробно рассказывать, ведь С. Плевако не прошел в депутаты? Стоит. И вот почему. В этой предвыборной кампании он прошел хорошую школу гражданской зрелости. Вырос сам, обогатился новыми знаниями, приобрел новые навыки работы с людьми, и само участие в кампании принесло определенную пользу делу, а вернее, избирателям.

И кто знает, может быть, при проведении очередных выборов в Советы народных депутатов мы вновь увидим Сергея Михайловича в числе кандидатов.

Сегодня штурман снова в полетах. Чередуется города и страны, куда он летает, и только одно остается неизменным: его высокая общественная активность. Товарищи по работе не припомнят крупного мероприятия, в котором бы С. Плевако не принимал участия. Будучи членом бюро парткома ЦУ МВС он всегда находится в гуще жизни, на острие всех проблем.

Его день распisan буквально по минутам. Закончен рейс. Следующий по наряду — через день. Можно бы и отдохнуть. Но завтра он приедет в Шереметьево. В рабочем блокноте аккуратно рядом записан перечень дел, которые необходимо выполнить и служебных, и общественных.

Первое место в этих записях занимают вопросы, которые С. Плевако обозначил одним заголовком: «Как снять тормоза с перестройки?» Вот, скажем, сейчас в коллективе ищут пути совершенствования работы в новых условиях хозяйствования. Возникли вопросы о создании авиакомпании, о переходе ЦУ МВС на аренду. Идей, конечно, много, но надо их все тщательно «просеять», чтобы отделить зерна от плевел. И развертываются дебаты, сталкиваются различные точки зрения. Сергей Михайлович не стоит здесь в стороне. У него разработан целый «пакет» предложений.

В ходе подготовки к XXVIII съезду КПСС в партийных организациях ЦУ МВС развернулась дискуссия о роли партии в жизни общества. На многих таких собраниях побывал Сергей Михайлович.

— Коммунисты проявляют большую активность, — делится он своими впечатлениями. — Ближе к сердцу воспринимают неоднозначные явления, которые происходят в партийных коллективах. Как поднять, к примеру, пошатнувшееся звание партийца из-за тех, кто не оправдывал его? Встают и другие проблемы. Первые результаты дискуссии сейчас обобщаем.

В свое время, работая в группе народного контроля, С. Плевако предложил план повышения эффективности использования Ил-86 на международных трассах, который был принят командованием летного отряда. Им были также внесены конкретные предложения по улучшению деятельности советских и партийных органов на XIX Всесоюзную партийную конференцию и предложения по проектам законов об изменениях и дополнениях Конституции СССР и о выборах народных депутатов СССР.

И, конечно, он не забывает общественную работу по месту жительства. Помогает соседям в решении наиболее важных вопросов, занимается проведением работ по благоустройству микрорайона, организацией культурного досуга подростков. Словом, забот хватает.

У своего давнего знакомого, старожилы ЦУ МВС, я поинтересовался: какая, по его мнению, самая характерная черта Сергея Михайловича Плевако? Мой знакомый на какое-то время задумался и уверенно ответил: стремление постоянно идти вперед, в ногу с временем. И еще: нет выше для него задачи, чем оправдать доверие, которое ему оказывают товарищи по работе или жители микрорайона.

Евг. БАУЛИН,
журналист

а/п Шереметьево.

В единой интегрированной транспортной системе стран — членов СЭВ особое место занимают международные воздушные сообщения. Это объясняется тем, что гражданская авиация в большинстве стран развивается прежде всего как международный вид транспорта, который, к сожалению, переживает в настоящее время сложный период своего развития. Низкий технико-экономический уровень, ограниченные масштабы перевозочной работы, неспособность оперативно перестраиваться в ходе радикальных социально-экономических реформ, проводимых странами, не в состоянии обеспечить спрос народного хозяйства и населения на международные авиаперевозки. Как и для других важнейших отраслей народного хозяйства, для воздушного тран-

не конкурентоспособный самолет Ил-86 выпускается в крайне ограниченном количестве и имеется только в Аэрофлоте.

Ждать, когда должны поступить в эксплуатацию самолеты Ил-96-300 и Ту-204, слишком долго. За этот период авиапредприятия могут потерять свои и без того шаткие позиции на рынках авиаперевозок и переместятся еще ниже в международной «табели о рангах». Поэтому авиакомпании «Интерфлюг», «ЛОТ», «Малев» и «ЧСА» уже начали решать эту проблему путем закупки или аренды самолетов западного производства. «Интерфлюг», например, закупил три западноевропейских аэробуса А-310-300. Фирма «Боинг» сдала в аренду сроком на двенадцать лет авиапредприятию «ЛОТ» два самолета В-767-200 ER

ко лучше положение у авиапредприятия «Балкан» в Софии, «ЛОТ» в Варшаве других, но и здесь требуются срочные меры по расширению и модернизации городских агентств.

Особая проблема — слабая автоматизация процессов бронирования, продажи и управления авиаперевозками авиапредприятиях. В настоящее время крупные западные авиакомпании либо имеют свои собственные автоматизированные системы бронирования (АСБ) либо используют АСБ коллективного пользования. В 1990 году в Европу будут введены две новые АСБ: «Амедеус», которую создают несколько европейских авиакомпаний — в их числ «Эр Франс», «Люфтганза», «САС», «Иберия» и другие, и АСБ «Галилео» авиакомпаний «Бритиш Эруэйз», «Алиталія»

10

ВРЕМЯ

У АВИАТОРОВ СТРАН — ЧЛЕНОВ СЭВ

ПЕРЕМЕН

В. ТИХОНОВ,
руководитель группы
Секретариата СЭВ

спорта стран — членов СЭВ наступило время решительных перемен.

В 1975 году доля стран — членов СЭВ в общем объеме международных регулярных авиаперевозок государств — членов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) составила около 6,5 процента в пассажирских перевозках и пять процентов — в общем тонно-километраже. Это был наивысший уровень, достигнутый гражданской авиацией стран — членов СЭВ на международной арене. В последующие годы и доля авиаперевозок, и занимаемые авиапредприятиями места стали медленно, но неуклонно снижаться. Так, по результатам работы за 1988 год Аэрофлот с трудом вошел в первую двадцатку авиакомпаний среди всех международных авиакомпаний мира, а остальные авиапредприятия стран — членов СЭВ заняли места с пятидесятого по семидесятые. Для Аэрофлота это означает, что он по существу остался на позициях 1970 года.

Одной из главных проблем на сегодняшний день является крайне низкое техническое и моральное состояние самолетного парка авиапредприятий европейских стран — членов СЭВ, который в середине 1987 года (без Аэрофлота) насчитывал около пятидесяти самолетов Ил-18, семьдесят Ту-134, пятьдесят пять Ту-154 и только сорок Ил-62. Все эти самолеты по своим летно-техническим характеристикам значительно уступают современному мировому уровню, а впол-

но один В-767-300 ER. «Малев» взял в аренду сроком на семь лет три В-737-200 и не исключает возможности закупки после 1990 года самолетов западного производства.

Представляется, что наиболее рациональный путь для авиакомпаний, которые испытывают затруднения со свободной конвертируемой валютой, — это аренда на десять-двенадцать лет воздушных судов, широко практикуемая ныне во всем мире. По оценке специалистов, примерно 15—20 процентов от всего мирового самолетного парка составляет доля арендованных самолетов. Аэрофлот уже сейчас крайне нуждается в нескольких дальнемагистральных самолетах западного производства для того, чтобы сохранить способность успешно конкурировать с европейскими авиакомпаниями, особенно на транссибирских и транскаспийских маршрутах. Решать этот вопрос нужно срочно, ибо Аэрофлот упустил время, когда можно было действовать совместно с другими авиапредприятиями стран — членов СЭВ.

Одновременно с обновлением самолетного парка необходимо осуществить комплекс мероприятий по радикальному улучшению уровня обслуживания клиентуры в соответствии с общепринятыми международными стандартами. Общеизвестно почти бедственное положение международных городских агентств Аэрофлота в Москве, Ленинграде, Киеве и других городах. Несколько

«Свисэйр», «КЛМ» и других. Эти дорогостоящие глобальные суперсистемы создаются на коммерческой основе и в будущем будут контролировать все главные рынки международных авиаперевозок. К сожалению, страны — члены СЭВ не проявляют заинтересованности в коллективном решении данной проблемы и по существу остаются лишь пассивными наблюдателями за интеграционными процессами, происходящими в мире области автоматизации бронирования, продажи и управления авиаперевозками.

С 1978 года на международных линиях Аэрофлота действовала АСБ «Аврора» которая обеспечила ему в этой сфере услуг достаточную конкурентоспособность среди ведущих авиакомпаний мира. Этой системой пользовались также «Интерфлюг» и «Кубана де Авиасьон» на основе заключенного в 1979 году межправительственного соглашения. Другие авиапредприятия («Балкан», «ЛОТ», «Малев» и «ЧСА») были пользователями АСБ «Габриель-II», эксплуатируемой Международным обществом электросвязи (СИТА).

В связи с тем, что АСБ «Аврора» уже исчерпала свои технические возможности, Аэрофлот с лета 1989 года присоединился к АСБ «Габриель-II» СИТА. За ним последовала и «Кубана де Авиасьон». «Интерфлюг» пока окончательно решения не принял. Такое решение поможет временно снять остроту проблемы. Однако, что произойдет в не-

далеком будущем, когда вступят в строй «Амадеус», «Галилео» и другие супергиганты АСБ, предугадать трудно.

Одним из возможных решений проблемы может быть создание на технической базе СИТА коллективной АСБ «ЕТС», которую предлагает руководство СИТА. Однако и это не может автоматически гарантировать полного успеха в более отдаленной перспективе, так как шансы этой системы в конкурентной борьбе с будущими АСБ — супергигантами «Амадеус», «Галилео», не дают оснований для большого оптимизма. Следует уже сейчас создать специализированный рабочий орган заинтересованных авиапредприятий стран — членов СЭВ по изучению проблемы и выработке совместной стратегии на период после 2000 года. Общемировые тенденции в этой области показывают, что авиакомпании, не имеющие доступа к современным автоматизированным системам связи и бронирования, все чаще будут попадать в невыгодное положение и утрачивать свои позиции на международных авиарынках.

Не менее сложная ситуация складывается и в области наземного обслуживания пассажиров в международных аэропортах стран СЭВ, большинство из которых были введены в эксплуатацию в 1960—1970 годах. Только в некоторых аэровокзальные комплексы обеспечивают уровень обслуживания, соответствующий общепринятым международным стандартам. В свое время в связи с тем, что строительство новых аэровокзалов требовало значительного времени и больших капиталовложений, было принято решение максимально использовать возможности существующих зданий и сооружений за счет усовершенствования технологических процессов и применения новых видов оборудования для автоматизации и модернизации производственных процессов.

За последнее десятилетие лишь в двух столичных аэропортах построены новые аэровокзальные комплексы, отвечающие мировому уровню: в аэропорту Шереметьево-2 и аэропорту Ферихедь-2 (Будапешт). Однако первый из них уже работает на грани своих возможностей, в связи с чем в настоящее время изучается вопрос о строительстве нового международного комплекса в аэропорту Шереметьево-1. Подобная проблема весьма актуальна и для других аэропортов стран — членов СЭВ. Необходимо признать, что и в этом мы значительно отстали от мирового уровня. И здесь не обойтись без участия западных технологий и капиталов. Весьма привлекательный путь решения этой проблемы — создание совместных предприятий с западными фирмами по строительству, модернизации и последующей эксплуатации объектов аэропортовых комплексов таит в себе некоторую опасность, а именно — значительное повышение уровня ставок и сборов в аэропортах для всех авиакомпаний без исключения. Жизнь, очевидно, потребует провести радикальный пересмотр условий сотрудничества авиапредприятий стран — членов СЭВ в этой области.

Что касается перспективного развития инфраструктуры воздушного транспорта стран — членов СЭВ, нельзя обойти молчанием и проблему технического и организационного совершенствования существующей системы автоматизации процессов УВД. Идея создания многонациональ-

ных аэронавигационных средств и служб, которая в настоящее время рассматривается в Европе, вероятно, будет подхвачена и в других регионах. Европейским странам — членам СЭВ также целесообразно изучить вопрос о создании своей специализированной международной организации с постоянно действующим исполнительным органом. Весьма актуальным представляется также объединение усилий этих стран в проведении единой политики по взаимодействию с западноевропейской службой организации потоков («Евроконтроль») на принципах ИКАО.

Одна из важнейших частей рекламного «имиджа» (образа) авиакомпаний — безопасность полетов. По этому показателю авиапредприятия стран — членов СЭВ всегда занимали ведущие позиции в мире, что в значительной степени стимулировало повышенный спрос на их авиалинии. К сожалению, эти позиции за последние годы серьезно ослабли, так как некоторые авиапредприятия (Аэрофлот, «ЛОТ», «Балкан», «Интерфлюг» и др.) допустили ряд серьезных катастроф с человеческими жертвами. А поскольку все летные происшествия происходили с самолетами советского производства, то тень недоверия легла практически на все авиапредприятия, эксплуатирующие подобные типы самолетов. Думается, много слов здесь трать не требуется. В условиях самой жесткой конкуренции безопасность полетов стоит на первом месте. Никакие другие факторы, влияющие на спрос, не могут компенсировать или хотя бы смягчить негативные последствия потери «имиджа» безопасной авиакомпании.

В условиях интеграции перед каждой авиакомпанией стран — членов СЭВ стоит непростая задача развития международных воздушных сообщений и повышения их экономической эффективности. К сожалению, решая ее, некоторые компании не всегда принимают во внимание интересы содружества. Так, необходимо сегодня же серьезно, с сознанием полной ответственности обсудить вопрос о ликвидации нездоровой конкуренции на ряде рынков третьих стран между нашими авиапредприятиями. Такая конкуренция существует уже давно, подрывает коммерческие основы нашего сотрудничества, и до сих пор мы просто стыдливо закрываем на нее глаза.

Авиатранспортные связи между странами — членами СЭВ требуют определенной организационной перестройки, так как действующая в настоящее время система имеет ряд ограничений и недостатков, не позволяющих в полной мере использовать все преимущества социалистической экономической интеграции на транспорте. Взять, к примеру, линии совместной эксплуатации между странами — членами СЭВ. Начав в 1980—1981 годах на основе межправительственного соглашения очень хорошее и полезное дело, о нем стали постепенно забывать. Не были согласованы до конца обоюдывыгодные условия сотрудничества, ослаб контроль за выполнением рейсов, снизилась культура обслуживания пассажиров. Если не будут приняты срочные и радикальные меры по исправлению ситуации, то линии между странами — членами СЭВ останутся совместно эксплуатируемыми только на бумаге.

Общий процесс либерализации системы внутриевропейского воздушного тран-

спорта идет по пути радикальных реформ, избранному двадцатью государствами ЕЭС, и втягивает в свою орбиту все большее число государств, не являющихся членами ЕЭС. Возникающие в связи с этим вопросы принципиальной важности срочно требуют от авиакомпаний стран — членов СЭВ тщательного совместного изучения для выработки согласованной политики в складывающейся ситуации.

Еще одной важной общемировой тенденцией является все более широкое участие региональных межправительственных авиационных организаций и ассоциаций авиакомпаний в решении широкого круга авиатранспортных проблем. Усилия этих органов по координации и согласованию политики на региональной основе будут расширяться и в дальнейшем, о чем очень убедительно говорит пример Западной Европы. К сожалению, и этот общемировой опыт пока еще мало используется в странах СЭВ.

Как известно, на воздушном транспорте стран — членов СЭВ нет организаций, подобных Европейской конференции гражданской авиации (ЕКАК) и Ассоциации европейских авиакомпаний (АЕА). Роль последней в настоящее время выполняется в определенной степени Берлинское соглашение, которое, однако, не располагает необходимыми организационно-правовыми формами, присущими международным авиационным организациям. В 1987 году генеральные директора авиапредприятий стран — членов СЭВ на своем 22-м совещании в г. Бургасе (НРБ) рассмотрели этот вопрос и приняли решение «воздержаться на данном этапе от создания международной экономической организации, имея в виду, что возможности Берлинского соглашения для развития сотрудничества авиапредприятий стран — членов СЭВ далеко не исчерпаны». С тех пор прошло почти три года, но никаких новых форм и возможностей для перестройки сотрудничества авиапредприятий не появилось. А на фоне тех поистине революционных изменений на мировом воздушном транспорте, которые происходили в эти годы, сотрудничество наших авиаторов переживает явно застойный период.

Трудно переоценить значение, которое может иметь установление двустороннего и многостороннего официального сотрудничества между странами — членами СЭВ и региональными межправительственными и неправительственными международными авиационными организациями, в первую очередь с ЕКАК и АЕА. Особо следует остановиться на вопросе об АЕА. Сейчас, помимо югославской авиакомпании, членами ассоциации являются также «Малев» и «Балкан». Учитывая полезную направленность и прикладной характер деятельности АЕА в научно-технической, социально-экономической, коммерческой и других областях развития воздушного транспорта, представляется целесообразным, чтобы все европейские авиапредприятия стран — членов СЭВ вступили в эту ассоциацию и могли бы там действовать совместно, защищая общие интересы. Во всяком случае это был бы практический и весьма конкретный шаг со стороны СЭВ на пути поэтапного создания структуры общеевропейского сотрудничества в области воздушного транспорта.



ходит «час мыши» — время приветствий, пожеланий здоровья и счастья. А завершается праздник шествием, которое возглавляют «боги земли и неба» в пестрых халатах, и традиционным танцем цилиня.

Новый год — самый любимый праздник и японцев. Накануне всюду слышен перестук — хозяйки толкут рис. Молодежь сочиняет стихи, а в небо взмывается множество воздушных змеев. У дверей своих домов жители Японии ставят ветки сосны, сливы и бамбука — символы верности, долголетия и стойкости. И обязательно натягивают соломенную веревку — от злых духов. Дети на ночь кладут под подушку нарисованный на бумаге парусник — «верная» примета исполнения желаний. В полночь по радио передают сто восемь ударов колокола (трансляция идет прямо с колокольни). Торжества длятся несколько дней. Девушки по традиции собирают крапиву, редиску, другие растения, и на седьмой день Нового года глава семьи готовит блюдо из «семи весенних трав» с рисом.

Немало любопытного может рассказать японский календарь. Первого января здесь наступит новая эпоха. Счет на «эпохи», каждая из которых равна продолжительности пребывания на троне очередного императора, ведется с 645 года. В этом году наступает 467-я эпоха: принц занял престол только в 1989 году.

За время своего существования японская система летосчисления претерпела немало изменений. Началось все с того, что ночью 7 сентября 1868 года императору Муцухито ученые мужи поднесли три таблички, где на каждой были начертаны два иероглифа, выбранные из древнекитайских изречений. Монарх попросил, не глядя на подписи, положить-ся на волю неба и выбрать одну табличку. Император прочел слово «Мэйдзи». На следующий день японский народ узнал, что отныне и до кончины императора «эпоха» будет именоваться «эпохой Мэйдзи». Сыну императора Мэйдзи право гадать на табличках уже не предоставили: предложения экспертов по «титулованию эпох» изучила Тайная палата. Она решила, что наиболее благополучно для «новой эпохи» имя Тайсе. И с 31 июля 1912 года по 25 декабря 1926 года Япония жила в «эпоху Тайсе». Ее сменила эпоха «Сева»...

Чтобы разобраться в подобном, нужно держать в памяти даты правления всех японских императоров с точностью до одного дня. Удивительно, но в эпохах последних ста лет японцы ориентируются с легкостью и каких-либо неудобств не испытывают.

С 1945 года, после отмены старой конституции, года в Японии считали כמו как удобно. Конец календарному двоевластию пришел 6 июня 1979 года, когда парламент принял законопроект, провозгласивший, что впредь летосчисление в Японии будет вестись по «вехам», название которых будет определяться правительственными декретами по случаю престолонаследия. Японское новогodie оказалось вновь прикованным к трону. Кроме того, согласно календарю Японии, каждому году соответствует образ животного — тигра, быка, змеи, лошади, обезьяны и даже дракона. Восточные астрологи утверждают, что эти символы оказывают серьезное влияние на характер человека, родившегося в том или ином году.

А каков Новый год в Африке? Как и

Нет на земле другого такого праздника, с которым народы связывают столько надежд. Прощаясь с уходящим годом, мы каждый раз полны ожиданий и веры в то, что новый год будет счастливее прошлого.

С детства мы храним в памяти запахи новогодней елки, таинственный блеск игрушек, веселые шумные карнавалы. Но, путешествуя по свету, вдруг узнаешь, что Новый год может быть и другим: грустным, тихим, словом — разным.

Сколько народов на Земле — столько и новогодних обычаев, примет, Дедов Морозов. Да и сам Новый год приходит не в одно время. Если бы существовал международный новогодний календарь, то оказалось бы, что каждый месяц, даже неделю, в каком-нибудь уголке нашей земли люди встречают Новый год.

В канун 1990 года давайте отправимся в новогоднее путешествие и начнем его с далеких теплых стран.

Индия. Нелегко ответить на вопрос, когда же Индия встречает Новый год и какой именно: здесь действует несколько календарей, и каждый по-своему определяет эту дату. Оказывается, Индия встречает сразу четыре новых года: 1903 год эры Саливаха, 2038-й — эры Викрамадхиты, 2508-й — эры Джайна и 2524 год буддийской эры! Но это еще не все. Жители северных штатов встречают Новый год в апреле, южных — в день весеннего равноденствия, в марте, а жители западных — готовятся к празднику уже с августа, хотя празднуют его в ноябре.

Торжество начинается за шесть дней до Нового года с «дивали» — праздника огня. Индийцы делают огромного бумажного великана — Равана, а герой эпоса Рамом поражает его из лука зажженной стрелой. Новый год наступает не в двенадцать часов ночи, а в пять

утра, когда зажигается иллюминация, а у порога каждого дома появляются красочные рисунки — приглашение зайти в гости.

В Бирме Новый год приходится не на один и тот же месяц, день или даже не на один и тот же час. Дело в том, что в бирманском календаре 365 дней, 6 часов, 12 минут и 37 секунд. С годами «набегают» дополнительный месяц. Определить дату такого «скользящего» Нового года — целая наука. Раньше это право принадлежало королевским астрологам, ну а сейчас точная дата Нового года специально обнародуется департаментом изящных искусств министерства культуры.

Время Нового года самое засушливое, и бирманцы по традиции брызгают друг на друга водой. Обычай этот — а ему шесть веков — прост и понятен: вода — символ щедрости и чистоты. Но время неумолимо вмешивается в старые обряды: в наши дни на праздник создаются специальные «пункты для обливания». Тысячи людей принимают участие в новогоднем водном фестивале. Но не все народности Бирмы празднуют Новый год одновременно: ляху и нага — в январе, чины — в октябре, кая — в мае. Одним словом, самый длинный на земле Новый год — бирманский. А как же с Дедом Морозом в такой жаркой стране? С ним тоже все в порядке. Наряженный в меховую шубу и рукавицы, с бородой, обливаясь потом, он разгуливает по улицам и зовет принять участие в празднике.

Тэта, вьетнамский Новый год, отмечает-ся 26 января. Дома тут украшены гирляндами из ярких живых цветов и апельсинов, в каждом доме «елка» — из персикового дерева. Долги погашены, обиды забыты, вьетнамцы поздравляют друг друга с праздником, дарят апельсины, гостей угощают душистым чаем и ликером. Вместе с Новым годом при-

во всех странах, здесь охотно встречают гостей, готовят вкусные блюда: в Кении, например, самое любимое угощение — тушеные бананы с вареньем, а в Гане — жареный петух. Вместо елки африканцы строят маленькие домики из пальмовых листьев и украшают их. Во многих странах южного континента Новый год празднуют одновременно с Днем урожая. Вот как выглядит, допустим, праздничный обряд одного из африканских племен. Племя собирается полукругом на поляне. Тишина, все замерли. На середину выбегает вождь племени, подает сигнал, и начинаются темпераментные танцы. Вдруг все опять замирают, и вождь разбивает о землю плод тыквы, хлебного дерева, или папи — это и есть минута наступления Нового года.

Новый год на Цейлоне также празднуют после уборки урожая — в апреле. Любимое новогоднее блюдо цейлонцев — кирибат — готовится из риса и молока. Новый год начинается праздничным шествием. Все одеты в красочные одежды, цвет которых устанавливают астрологи — каждый год разный. В гости приглашают только тех, кто, по мнению хозяйина, принесет в дом счастье. Хозяин и гости натирают тело лимонным соком с кокосовым маслом и принимают... новогодний душ. Пить вино не принято.

А как обстоит дело с Новым годом в Новом свете? Тут непременно присутствуют елка и Дед Мороз. Только в странах Северной Америки зовут Деда Мороза иначе — Санта Клаус, хотя обязанности у него те же: разносить детям подарки, веселить и развлекать людей. Разъезжает Санта Клаус в санях, запряженных оленями.

«Родителем» Санта Клауса является преподаватель восточной и древнегреческой литературы из Нью-Йорка Клемент Мур. Именно он первым переложил народное поверье и создал словесный портрет новогоднего Деда. Но минуло еще сорок лет, прежде чем нынешний кумир североамериканских ребятишек обрел зримый образ. В 1862 году молодой художник Томас Наст нарисовал его «портрет».

Интересен новогодний обычай на Кубе. Перед наступлением Нового года жители

наполняют водой все кувшины, и, когда стрелки часов сошлись на цифре «12», выливают воду из окон на улицу. Это значит, что Старый год закончился и ему желают светлого, как вода, пути. Если облили водой пешехода, он не в обиде — на улице жарко.

А знаете, откуда пришел к нам первоапрельский розыгрыш? Как ни странно, тоже из Нового года — колумбийского: по древней традиции там именно накануне Нового года все друг друга шутиливо обманывают. Куклу, символ Старого года, устанавливают на площади и ровно в полночь взрывают. Старый год разлетается на куски, и начинается карнавал масок. На три дня колумбийцы раскрашивают руки и лица в черный, белый и желтый цвета, охотно зазывают в гости своего Деда Мороза — Папу Паскуале.

А теперь перенесемся в Европу.

Заглянем в гости к нашим северным соседям — финнам. Праздник у них начинается с появлением на ёлке Иолупуки — «рождественского старика» в красной шубе с бородой и мешком подарков. Дети знают, что у Иолупуки есть книга, в которую записываются их проступки, а так как сам он везде побывать не успевает, то все ребячьи шалости «берут на карандаш» его дети. Они тоже одеты в красные тулупчики и составляют свиту старика.

Мы за новогодним столом в доме немецкого крестьянина. На столе двенадцать луковиц — по числу месяцев. Предварительно «хвосты» луковиц обрезают и посыпают солью. Как только часы пробьют полночь, прогноз погоды на год готов: луковицы, впитавшие всю соль, означают дождливые месяцы, остальные — сухие.

И все-таки, где же на земле самый «тихий» Новый год? Разумеется, в Англии! Никто друг к другу в гости не ходит, это чисто семейный праздник. А как же с шотландской песенкой «не закрывайте вашу дверь»? — спросит читатель. Дело в том, что издана в Великобритании существует неписаное правило: в новогодний вечер можно без всяких приглашений зайти в любой дом, даже к совершенно незнакомым людям. Вас радушно примут. Правда, есть непременно условие: нужно принести с собой лепешку, кусочек торта и, конечно, бутылку виски.

И вот мы на Родине. Каким же он был, Новый год у наших далеких предков — славян? Достоверно восстановить новогодний обряд, разумеется, невозможно, но давайте попробуем. Славяне праздновали Новый год при появлении первых признаков весны. Точный день неизвестен, знаем только, что это было в начале марта. До пятнадцатого века на Руси счет месяцев так и велся — с марта. Последним месяцем года был февраль (по имени древнеримского бога Фебруса), который «отсекал» год и назывался тогда «сечень». Это название сохранилось в современном украинском языке. Позже, до 1700 года, Новый год в России начинался в сентябре.

Долго славянские племена были язычниками. В новогоднюю ночь они сжигали большой пень, который символизировал единство рода с землей, а старейшина в полном молчании «открывал» новогодний ужин, который отличался обилием и сытностью блюд. Это чтобы весь год был таким же богатым. К слову, у болгар и сейчас принято украшать стол дарами земли — кукурузой, пшеницей, фасолью,



тыквой, яблоками, виноградом и вином. Но главное украшение — хлеб, выпеченный в виде цветов, животных, плодов. Тот, кому, например, попалась в хлебе кизилевая веточка или монетка, будет счастлив весь год.

У славян существовал и еще один Новый год — по летосчислению «от сотворения мира», он был бы по счету 7500-м. Чтобы узнать «настоящий» год, нужно вычитать всего... 5509 лет. Так что, признаем, что русские календары тоже не отличались простотой и постоянством. За «наведение порядка» в этом деле взялся, как известно, Петр Первый.

15 декабря 1699 года следует царский указ: «Считать лета не от сотворения мира, а от рождества Христова в восьмой день спустя, и считать Новый год не с первого сентября, а с первого января сего 1700 года. А в знак этого доброго начинания и нового столетнего года (есть мнение, что Петр допустил ошибку на год, полагая что с 1700 года начинается новый, XVIII век) в веселии поздравлять друг друга с Новым годом! По большим и проезжим знатым улицам... перед воротами учинить некоторые украшения по образцам, выставленным в Гостином дворе, от дров и ветвей сосновых, еловых и можжевеловых...» Вот откуда пришла наша новогодняя елка.

Новый год — удивительное явление истории человечества, хотя вряд ли когда-нибудь удастся установить, где и какой народ отметил его впервые. Впрочем, мы знаем, что в столице древнего Египта Мемфисе о Новом годе возвещала планета Сириус, показавшаяся над горизонтом. Римляне праздновали Новый год, отсчитывая десять лунных месяцев — первого марта. Семьсот лет новогодний счет вели жрецы — понтифики, а в 46-м году до нашей эры император Юлий Цезарь ввел свой «юлианский» календарь, который начинался с 1 января. Но на этом судьба праздника не закончилась. 400 лет назад римский папа Григорий XIII решил восстановить «истину» и ввел новый календарь — «григорианский», объявив следующую за 4 октября 1582 года день сразу 16 октября. Дело в том, что юлианский календарь был, увы, неточен и за минувшие шестнадцать веков десять дней оказались... лишними. К началу двадцатого века лишними были уже тринадцать дней, и Россия, где григорианский календарь не был принят до 1919 года, праздновала Новый год на тринадцать дней позже, чем вся Европа.

Новый год... Сколько раз его не встречай, он всегда остается новой и очень доброй сказкой.

гг. Токио—Рим—Вашингтон—София—Гавана—Мозамбик.



Представляем читателям нашу новую рубрику, которая родилась по их многочисленным просьбам. Мы собираем материалы о творцах авиационной техники — как о широко известных у нас в стране и за рубежом, так и о тех, чьи имена прежде упоминались в основном в служебных документах.

Сегодня — рассказ о Генеральном конструкторе авиационных двигателей, Герое Социалистического Труда, лауреате Ленинской и Государственной премий, члене-корреспонденте АН СССР Павле Александровиче СОЛОВЬЕВЕ.



ИСКУССТВО СТРОИТЬ МОТОРЫ

Разогнавшись, лайнер плавно взмыл в голубое осеннее небо. Ил-96-300 ушел в свой первый полет. А через три месяца то же московское небо приняло еще одного гостя: отчет биографии начал Ту-204. Все, кто следит за развитием советской авиации, ждали этих событий. Почему? За последние годы наш самолетный парк заметно устарел. Мы отстали в экономичности, надежности, комфортабельности. И вот еще один новый рывок к верхней ступеньке пьедестала, той самой, которую мы занимали много лет.

Каждый самолет имеет свою историю. Но есть и то, что роднит многие отечественные крылатые машины. Вот и оба новых лайнера подняли в небо используемые на них авиадвигатели, созданные в конструкторском бюро Павла Александровича Соловьева. Этим двигателям присвоены инициалы конструктора и порядковый номер — ПС-90. Хороший мотор — залог долголетия самолета. По прогнозам специалистов, Ил-96-300 и Ту-204 предстоит долгая жизнь. Они составят основу авиапарка страны в начале XXI века.

— А что такое хороший двигатель? — спросил я однажды у Соловьева (дилетантские вопросы его не смущают).

— Хороший двигатель — это минимальная трудоемкость в производстве и максимальная эффективность в работе, — был ответ. — Ну, и конечно, надо знать, какая машина понадобится стране лет через десять. Иначе любой проект устаревает к моменту рождения.

Сказано просто, да только подобный прогноз сделать крайне трудно. Работники КБ, однако, меня убедили: «Генеральный умеет предвидеть. Из сотен противоречивых предложений выберет оптимальные, отсеет и беспочвенные фантазии, и привычные, но устаревшие варианты, заложит в конструкцию высокие, но реальные параметры и обязательно их достигнет».

История ПС-90 началась давно, в семидесятых годах. Тогда впервые родилась идея мощного, экономичного двигателя для будущих аэробусов. Но идею отложили — время не пришло. Позже

фирмы Ильюшина и Туполева приступили к созданию новых пассажирских лайнеров. К туполевцам прикрепил пермяков, к ильюшинцам — коллектив куйбышевских двигателистов, возглавляемый Генеральным конструктором Н. Д. Кузнецовым. Тут и возникла идея: а не сделать ли для обеих машин один унифицированный двигатель? Это же громадная экономия сил и средств! Так как оба коллектива уже приступили к работе, решено было объявить конкурс, а в серию пустить проект победителя. Выиграли «соловьевцы». Они создали высокоэкономичный, малолушумный, перспективный двигатель.

ПС-90 — это логическое развитие схемы всех предыдущих двигателей КБ. Достижение надежности, экономичности и простоты в эксплуатации — в традициях коллектива. Отсюда и успехи, Судите сами. В 1938 году под руководством предшественника Соловьева Генерального конструктора А. Д. Швецова был создан мотор АШ-62ИР. И вот уже более полувека, чего не могли сказать и самые дальновидные из его создателей, этот трудяга служит людям, вращая воздушный винт вездесущего Ан-2. Около двадцати лет проработал на трассах Аэрофлота Ту-124, оснащенный двигателем Д-20П, первенцем Соловьева.

Павел Александрович Соловьев возглавил КБ в пятьдесят третьем. Коллектив

тогда лидировал в создании поршневых двигателей, но пришло время вплотную заняться реактивными. Начался поиск своего направления. Перебрав различные варианты, он остановился на идее двухконтурного двигателя, которую предложил замечательный советский авиаконструктор А. М. Люлька. Двухконтурный двигатель при малых массе и размерах обещал дать значительную тягу и экономии топлива. Однако у нас в стране, да и за рубежом в то время практически не было опыта работы над ним. Первым из авиаконструкторов новым двигателем заинтересовался Андрей Николаевич Туполев. Получив заказ, удвоили энергию. В эти дни Соловьев бывал в цехах ежедневно. Иногда за ночь успевал набросать эскиз узла и утром приносил его для дальнейшей работы. Только справились с одной трудностью, появлялись другие. Снова напряженный поиск решения. Наконец Д-20П отправился на испытания. Выдержал он их хорошо, положительные качества новой схемы полностью подтвердились.

Как-то я задал Соловьеву вопрос: «Какой этап в работе над двигателем считается окончательным?» Конструктор усмехнулся: «Тот, на котором списывают самолет». То есть, работа над двигателем продолжается всю его жизнь. Генеральный, конечно, занимается перспективой, само название должности, вероятно, и предполагает, что он должен генерировать идеи, но коллектив не прекращает совершенствовать свое детище весь период эксплуатации.

Первенец оказался настолько удачным, что на его основе в последующие годы была создана целая плеяда первоклассных авиационных двигателей. В ОКБ М. Л. Миля проектировался новый вертолет. Пермякам предложили «довести» для него уже имевшийся мотор. Изучив вопрос, Соловьев от доводки отказался: серийному заводу будет легче изготовить унифицированные машины. Так появился Д-25В для первых советских тяжелых вертолетов Ми-6 и Ми-10, выполненный на базе «двадцатого». Впоследствии на гигантах М. Л. Миля было установлено 14 мировых рекордов, а схема «два двигателя на один главный редуктор» до сих пор доминирует в вертолетостроении.

О последовательности Соловьева специалисты говорят: «От двигателя к двигателю он идет постепенно, без скачков. Авантюрные проекты ему чужды. Традиционализм у него в крови. Но движется он постоянно, без остановок, настойчиво и целеустремленно».

В начале шестидесятых от А. Н. Туполева поступил новый заказ. Андрей Николаевич сообщил о своем намерении создать принципиально новую машину с двигателями... в хвосте. Ему такая конструкция понадобилась для улучшения аэродинамики крыла. В хвост большой и тяжелый двигатель не поставишь. Поэтому задачу Туполев изложил примерно так: «Дайте мне двигатель компактный, но мощный». Известно, что требования эти находятся в извечном противоречии. Повышение мощности обычно ведет к увеличению размеров и массы. С разрешения этого противоречия и началась работа над Д-30 — первым советским

ДЛЯ АВИАТОРОВ — МЕЖДУНАРОДНИКОВ

15

авиадвигателем, получившим международный сертификат летной годности. Оснащенный этими двигателями Ту-134 до сих пор успешно эксплуатируется на трассах Аэрофлота.

Возросший объем авиаперевозок Аэрофлота в страны Азии, Африки, Латинской Америки потребовал от конструкторов модернизации силовой установки этого авиалайнера. Соловьеву предстояло усовершенствовать серийно выпускаемые двигатели так, чтобы они и в жару работали, и в размерах не выросли: не проектировать же под них новый самолет! Вот так на южных аэродромах появились воздушные машины с надписью на борту Ту-134А-3. Именно на них стояли усовершенствованные Д-30. Знакомые с техникой пассажиры удивлялись: «Надо же, раньше только ночью, когда зной спадет, летали, а сейчас и днем, и вечером да еще с полной загрузкой. Шагнула техника!»

Сергей Владимирович Ильюшин — еще один замечательный авиаконструктор, с кем свела судьба Соловьева. С пермяками Ильюшин подружился давно, еще в войну, когда в порядке эксперимента установил на своем штурмовике Ил-2 один из шведских моторов. Продолжалось сотрудничество и в последующие годы. Ильюшин работал над транспортным самолетом большой грузоподъемности. Разработкой двигателя с необходимыми ему параметрами занимались и в коллективе П. А. Соловьева. Так родился Д-30КП для Ил-76 — одного из массовых самолетов страны.

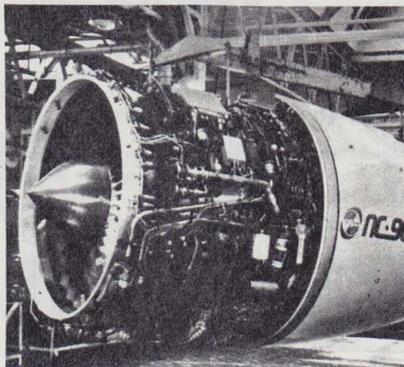
Техника, как и люди, лучше всего проявляет свои качества в экстремальных ситуациях. В конце прошлого года на нашу страну обрушилось несчастье — произошло небывалое по силе землетрясение в Армении. Подземные толчки разрушили полотно железных и автомобильных дорог. Перевоску необходимых республике рабочей силы и грузов взяли на себя Аэрофлот и военно-транспортные части ВВС. Основные нагрузки легли на плечи самолета Ил-76. Надежный, оснащенный экономичными двигателями, лайнер перевез пострадавшим тысячи тонн необходимых грузов, работая подчас в невероятно тяжелых условиях.

За создание Д-30КП в 1972 году Соловьев был удостоен Ленинской премии. До этого он стал Героем Социалистического Труда и кавалером четырех орденов Ленина, лауреатом Государственной премии СССР и членом-корреспондентом АН СССР, делегатом четырех съездов КПСС и депутатом Верховного Совета СССР ряда созывов... Но стоп! Генеральный не любит этих перечислений. Открою один секрет: о Соловьеве уже написана книга, но он не дал согласия на выпуск ее в свет. Почему? Да все из-за тех же восхвалений его заслуг. Не терпит он этого.

...Работа над авиадвигателем — это вечная борьба за право быть первым. Конструктор самолета в любой момент может отвернуться от двигателей, если в соседнем КБ создано более конкурентоспособное изделие. Зачем оснащать новый лайнер устаревшими системами? За свою творческую жизнь Соловьев не раз выходил победителем. В начале семидесятых его двигателями был оснащен уже летавший Ил-62 — моторы другого конструктора не выдержали конкуренции. В начале восьмидесятых на соловьевские Д-30КУ переведен са-

молет Ту-154. Рассказывая об этой работе, конструктор смеется: «Это наш подарок Аэрофлоту». — «Почему?» — «Да потому, что экономия топлива при переходе на новые двигатели окупает все расходы, связанные с их производством и эксплуатацией. Мотор-то получился бесплатный!»

В недалеком будущем моторостроители собираются побить и этот рекорд: экономичность Ту-204 по прогнозам будет на 20—30 процентов выше Ту-154М — сегодня самой экономичной воздушной машины в стране — и в два раза выше, чем в среднем по Аэрофлоту. На перевозку одного пассажира на один километр Ту-204 с соловьевскими двигателями будет расходоваться всего 19 граммов топлива. А ведь уже сегодня 20 процентов всех пассажирских перевозок Аэрофлота выполняется на самолетах с двигателями П. А. Соловьева. Однако не будем торопить вре-



мя. Испытания моторов и самолетов продолжаются. Пока от туполевцев и илюшинцев особых претензий к двигателям нет. В конце 1990 года должна начаться эксплуатация новых машин.

...Годы берут свое. Вот и генеральный конструктор подал в отставку: возраст, здоровье... Министерство освободило его от должности, но на пенсию не отпустило. П. А. Соловьев назначен советником при руководстве КБ. Нового руководителя коллектив выбирал на конкурсной основе. Произошло и другое памятное событие — в декабре конструкторское бюро отметило пятидесятилетие. А сейчас в коллективе полным ходом идут работы по сертификации нового двигателя.

П. А. Соловьев в технике с головой. Неоднократно встречаясь, беседуя с ним, я замечал, как скупко говорит он о себе и как загорается, рассказывая о двигателях. Их преимущества и недостатки он может обсуждать без усталости. Такая устремленность помогла ему создавать первоклассные двигатели для советской авиации.

«Есть определенное искусство — строить моторы». Эти слова принадлежат авиаконструктору А. Д. Швецову. Чем дольше я знаю Павла Александровича Соловьева, тем глубже верю в справедливость этих слов. Своим талантливым искусством он овладел в высокой степени.

М. ПЕРВОВ,
журналист
Фото **М. ЗАГУЛЯЕВА**

г. Пермь.

Невозможно переоценить ту роль, которую в современном целостном и взаимосвязанном мире играет гражданская авиация. Регулярные воздушные коммуникации способствуют расширению контактов, укреплению добрососедских отношений между народами. Из года в год все более расширяется география полетов, растут объемы перевозок, интенсивность движения по международным воздушным трассам. И, естественно, повышаются требования к обеспечению безопасности и регулярности международных полетов, что совершенно невозможно без установления в данной области строгого правопорядка. Эта актуальная тема освещается в недавно вышедшей в свет монографии, подготовленной группой высококвалифицированных советских юристов*.

Монография представляет собою первое комплексное исследование соответствующих правовых проблем. В ней даются понятие и виды международных полетов. Указываются объективные критерии, на основании которых тот или иной полет может считаться международным. Отражается общий подход государств к решению организационных, технических и административных вопросов, неизбежно встающих в процессе предполетной подготовки самолета и по пути его следования над суверенными территориями и международными пространствами. Вычленяются принципы правового регулирования международных полетов. К такому относятся: разрешительный порядок международных полетов в суверенном и свобода полетов в открытом воздушном пространстве; принципы обеспечения безопасности международных полетов и взаимности в предоставлении и реализации права на их осуществление.

Большой и прежде всего практический интерес вызывает содержащийся в книге анализ международных договоров, определяющих режим полета воздушных судов над открытым морем, международными проливами, архипелажными водами и оказывающих заметное влияние на регулирование воздушного движения на национальном уровне. Центральное место среди них занимает Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 года.

Одно из главных достоинств монографии — ее предельная конкретность. Читатель найдет здесь подробное освещение правил полетов, зафиксированных в приложениях к Чикагской конвенции, некоторых других документах ИКАО, Воздушном кодексе СССР и Наставлении по производству полетов в гражданской авиации СССР. В поле зрения авторов права и обязанности командира воздушного судна, правила, регулирующие отношения между командами воздушных судов с целью предотвращения их столкновения, между командирами судов и органами обслуживания воздушного движения. Функции последних рассматриваются особо в заключительной, пятой главе книги. Выделяется при этом полетно-информационное, диспетчерское и консультационное обслуживание, раскрываются обязанности государства.

В. ПОСТЫШЕВ,
кандидат юридических наук

* «Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов». В. Д. Бордунов, А. И. Котов, Ю. Н. Малеев. Москва. Издательство «Наука».

На протяжении вот уже почти четырех с половиной десятилетий над нашей головой мирное небо. Может быть, оно потому и мирное, что в разные периоды героической истории нашей страны всегда находились бесстрашные, самоотверженные люди, ставившие интересы Родины выше личных и ценившие их дороже собственной жизни. И если старшее поколение советских людей в труде и ратных делах равнялось на Лазо и Чапаева, Фрунзе и Котовского, на Чкалова и паланинцев, то у нынешних молодых есть еще один гордый ориентир: подвиг Великой Отечественной. Гастелло и Талалихин, Карбышев и Матросов, Покрышкин и Кожедуб, наконец, сотни тысяч неизвестных героев... И все потому, что героизм нашего народа — это непреходящая, святая традиция!

Дорогие читатели! С этого номера журнала мы открываем рубрику, посвященную 45-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне. В ней предполагаем публиковать воспоминания фронтовиков, рассказы о боевых эпизодах, о ныне здравствующих ветеранах. И о тех, кто не вернулся с поля боя. Первое слово ветерану Аэрофлота, Герою Советского Союза, заслуженному пилоту СССР В. А. БОРИСОВУ. Его сегодняшний рассказ об участии крылатых бойцов в освобождении от гитлеровских захватчиков Польши.

16



В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ ПОЛЬШИ

В. БОРИСОВ,

Герой Советского Союза,
заслуженный пилот СССР

В составе нашей делегации было немало ветеранов войны. И вряд ли кому-то удалось справиться с волнением, когда поезд, оставив позади Брест, миновал мост через Западный Буг. Все прильнуло к окнам, смотрели вперед, навстречу стране, на земле и в небе которой довелось воевать четыре десятилетия назад.

Все чаще слышалось: «А помнишь?..» Многих моих попутчиков память возвращала к началу 1945 года, когда развернулась Висло-Одерская операция. У нас же, летчиков авиации дальнего действия, иная точка отсчета.

Приказ на первый боевой вылет в район Варшавы наш экипаж получил осенью 1942 года. Столица оккупированной Польши была превращена тогда в одну из важных баз снабжения гитлеровской армии, здесь сосредоточивались и переформировывались части и соединения. Отсюда шли на Восточный фронт эшелоны с живой силой, техникой и боеприпасами, продовольствием.

...Небо, радовавшее поначалу спокойствием, вдруг стало хмуриться. И вот уже многоярусная облачность быстро закрыла землю, не различить ориентиров, по которым можно было бы контролировать направление полета. Вскоре вошли в зону сплошной облачности. С каждым километром растет белый слой льда. Им уже

покрылась передняя часть крыльев, вот он появился на лопастях винтов, яростно кромящих промозглые тучи. Даже при тусклом свете сверкают и искрятся замедленные стенки кабины. Бомбардировщик тяжелеет. Это опасно, машина может потерять аэродинамические качества, и у моторов не хватит сил удерживать ее в воздухе. Что делать? Маневрировать высотой для выхода из зоны обледенения? Но это приведет к излишнему расходу горючего, а оно так дорого в дальнем полете. То и дело на самолет обрушиваются лавины града. Порой кажется, что машина вот-вот не выдержит атаки разбушевавшейся стихии. Но привыкший к трудностям «Ил» с каждым поворотом винтов все ближе подходит к цели.

Судя по времени полета, до Варшавы уже не так далеко. И погода улучшается. Принятое стрелком-радистом Борисом Кулешевичем приказание — обойти метеорологический фронт с севера — нам уже ни к чему. Второй стрелок-радист Никита Курочкин замер у люкового пулемета, пристально наблюдая за воздухом, оберегает экипаж от внезапного нападения вражеских истребителей.

Впрочем, из-за значительного удаления от линии фронта немцы считали Варшаву недосягаемой для нашей авиа-

ции, и как оказалось, не уделяли пока должного внимания прикрытию города с воздуха.

Вот уже под нами освещенные улицы, заметно движение городского транспорта. И все-таки задача наша не из простых. Нужно поразить только заданные объекты, ни в коем случае не задеть жилые кварталы. Необходима высочайшая точность бомбометания. На это нацелены действия всего экипажа. Постоянно чувствую четкую, грамотную работу штурмана Ивана Киндюшева.

Приступаем к бомбардировке. Постепенно железнодорожный узел начинает напоминать гигантский разбросанный костер. На его территории вспыхивают новые и новые пожары. Стремительно распространяясь, они огненными чертами обозначают контур узла, внутри которого рвутся эшелоны с боеприпасами и горячим. Волны черного дыма взмывают в небо, образуя огромное неподвижное облако.

Дело сделано. Разворот — теперь летим на восток, навстречу солнцу. Одна за другой гаснут звезды. Горизонт уже обозначился светлой полосой, которая становится все шире. Рассвет

Перелетев линию фронта, идем на снижение. В ложбинах — белый дымом предутреннего тумана, нет неприятной болтанки, в открытые форточки кабины врываются освежающие потоки воздуха. Все это поднимает и без того хорошее настроение. Наш «Ил» возвращается на базу без единой царапины, позади многие часы полета, снайперский бомбовый удар.

А вот счастье встретиться на родном аэродроме выпало не всем. С боевого задания не вернулся экипаж Михаила Михалева. Жизнерадостный и энергичный, надежный товарищ, он был любимцем полка. Сегодняшний боевой вылет стал для него последним.

Спустя некоторое время мы узнали подробности гибели этого экипажа. Сбросив бомбы, он попал под мощный зенитный огонь. Отчаянные попытки довести поврежденную машину до своей территории привели к отклонению от маршрута. На рассвете самолет был добит огнем малокалиберной зенитной артиллерии...

А сколько их, боевых моих товарищей осталось лежать в земле за линией фронта, в том числе и на территории Польши. Красноречивая цифра: за время боев в нашем полку сменилось три состава.

Получен новый приказ: нанести удар по Данцигу с его военно-промышленными предприятиями и первоклассной военно-морской базой. Представлял он интерес и как крупный речной порт как важный узел железных и автомобильных дорог.

Путь не ближний. Автопилота у нас не было, и от длительного напряжения иногда затекали руки и ноги. Вот и сей час... Без моих просьб штурман вставляет ручку дублирующего управления ставит ноги на педали и некоторое время ведет самолет сам, чтобы дать мне возможность отдохнуть и размять

ся. Всегда тепло вспоминаю Ивана Киндюшева, замечательный был штурман и человек. К концу войны он стал Героем Советского Союза.

Подходим к Данцигу. В небе над ним шарают десятки прожекторных лучей, которые будто облизавают идущие впереди самолеты. Сразу чувствуем, что Данциг плотно прикрыт от взаров с воздуха. Зенитная артиллерия открыла огонь не только из города, но и с морских кораблей, находившихся в порту. Она четко взаимодействовала с прожектористами.

Расположение объекта, по которому предстоит нанести удар, определяем по излучению реки, чуть поблескивающей в ночи, и по переплетениям дорог. Делаем первый заход. Едва перекрестие прицепа легко на цель, Киндюшев нажимает кнопку электросбрасывателя. Спроходит несколько секунд, и на земле взрываются кровавые фонтаны взрывов. По небу лихорадочно мечутся щупальца прожекторных лучей. Вот они приблизились к нашему самолету и скрестились на нем подобно гигантским мечам. Зенитные снаряды рвутся все ближе от нас. Мне помогает опыт. Отработанным маневром вывожу бомбардировщик из опасной зоны. А штурман быстро наносит на заранее вычерченную схему новые цели и места разрывов. Производим маневр для второго захода. Одновременно с нами к цели устремятся еще несколько бомбардировщиков.

Вдруг один из них попадает в скрещении прожекторных лучей, и зенитки врага сосредоточивают на нем весь свой огонь. Мы, что называется, на «плечах» товарищей быстро проскакиваем вперед и посылаем очередную серию бомб. Земля, озаренная светящимися авиабомбами и пожарами, содрогается от взрывов. В ту ночь военно-промышленные объекты фашистов понесли серьезный урон. Прямыми попаданиями был поврежден и линкор «Гнейзау», горели верфи.

Возвращаемся с боевого задания. Основной аэродром закрыло туманом. Чуть не касаясь верхушек сосен, берем курс на запасной. Вдруг видим: прямо на нас мчится «Мессершмитт-110». Штурман припал к пулемету, но было уже поздно. На встречном курсе фашистский самолет вихрем пронесется мимо буквально в нескольких десятках метров. На борту пирата хорошо заметен черно-белый крест. Огонь стрелка-радиста из верхней турельной установки тоже оказался запоздалым.

И все-таки воздушный охотник не вернулся тогда домой. Атаковав один из наших самолетов, он ранил стрелка-радиста, но тот, преодолевая боль, длинной очередью сразил врага. Немецкий летчик оказался многоопытным асом, кавалером Железного креста.

Уже на подходе к аэродрому вновь закапризничала погода. Густая пелена быстро закрывала взлетно-посадочную полосу. Мы торопимся приземлиться.

— В районе аэродрома истребитель противника! — вдруг доложит радист.

— Смотреть за воздухом! — был мой приказ. — Будем садиться.

Не делая «коробочки», решили садиться с ходу. Включили фару, и по наклонной прямой самолет заскользил к земле.

— Шасси выпущены, — слышу голос штурмана.

Неотрывно смотрю через стекло ка-

бины вперед, на приближающуюся полосу.

— Высота — пятьдесят метров, скорость — сто восемьдесят, — продолжает докладывать штурман.

— Щитки выпущены полностью, — это стрелок-радист.

— Высота — тридцать, скорость — сто шестьдесят.

В ту же секунду чуть выше правого мотора мелькнули огненные трассы. Одновременно заработал крупнокалиберный пулемет Бориса Кулешевича.

Свет посадочных прожекторов с трудом пробивается сквозь слой тумана. Огни полосы исчезли. Не отрываю глаз от приближающегося поля.

— Высота — десять... пять...

Наконец самолет плавно коснулся колесами грунта. На пробеге из кабины хорошо было видно, как над аэродромом, словно ленты серпантина, скрестились красно-зеленые мечи. Это стрелки били из всех пулеметов. Аэродром встретил врага шквалом огня.

Боевые вылеты на территории Польши следовали один за другим...

Понимали ли мы в ту пору, что, нанося удары по вражеским объектам на этой земле, приближаем час ее освобождения? Безусловно. Нас окрыляло стремление помочь многострадающему народу, ставшему первой жертвой гитлеровского фашизма во второй мировой войне.

Понимали ли это поляки? И тут ответ однозначен: в большинстве своем — да. Воочию убедился в этом, когда наш полк перебазировался после освобождения Люблина на аэродром в окрестностях этого города. Часто встречались мы с местными жителями. Рассказывали они и о многотысячном митинге на Замковой площади. Восторженные, ликующие выступления пронизывала одна мысль: «Мы ждали освобождения с востока и не ошиблись». А вот высказанное не с трибуны, а в простой человеческой беседе:

— Когда к городу с боями подходили советские части, люди, не скрывая радости, говорили: «Наши идут!»

Известно, что после того, как советские войска форсировали Западный Буг, правительство СССР опубликовало заявление, в котором, в частности, говорилось:

«Советские войска вступили в пределы Польши, преисполненные одной решимостью — разгромить вражеские германские части и помочь польскому народу в деле его освобождения от ига немецких захватчиков и восстановления независимой, сильной и демократической Польши. ...Советское правительство не намерено устанавливать на территории Польши органов своей администрации, считая это делом польского народа».

1 августа в Варшаве вспыхнул восстание. И тогда, и сегодня приходится сталкиваться с разноречивыми мнениями об этом трагическом событии, стоившем Польше около двухсот тысяч жизней. Были и остаются попытки безоговорочно обвинить во всем нашу страну. Не могу не доверять тому, что высказал командующий 1-м Белорусским фронтом Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский в беседе с одним из западных корреспондентов 26 августа 1944 года в Люблине:

«Это ужасающая трагедия, и сейчас всю вину за нее пытаются переложить

на нас. Мне больно думать о тысячах и тысячах людей, погибших в нашей борьбе за освобождение Польши.

Неужели вы считаете, что мы не взяли бы Варшаву, если бы были в состоянии это сделать? Сама мысль о том, что мы в некоторой степени боимся Армии Крайовой, нелепа до идиотизма».

Тысячи и тысячи погибших советских воинов... Теперь известна вполне конкретная цифра: только за первые полтора месяца боев на территории Польши наши войска потеряли 289 386 человек.

И все-таки помощь восставшей Варшаве шла, и прежде всего — с воздуха. С 14 сентября по 1 октября 1944 года советская авиация совершила в Варшаву 2243 вылета и сбросила восставшим 156 минометов, 505 противотанковых ружей, 2667 автоматов и винтовок, 42 тысячи гранат, 3 миллиона патронов, 113 тонн продовольствия и 500 килограммов медикаментов.

...Обо всем этом вспоминал и думал я под монотонный перестук колес поезда, приближавшегося к Варшаве. Какой она будет, встреча? Помнят ли в Польше подвиги и жертвы советских воинов во имя ее освобождения?

«Такое не забывается», — не раз слышал я от поляков, встречаясь с ними во время работы начальником аэропорта Шереметьево. «Такое не забывается», — говорили мне польские исследователи, с которыми свела судьба за Южным полярным кругом, в Антарктиде, много лет спустя после войны.

Все, что я вынес из той поездки, лишний раз подтвердили такие ответы. Жители Варшавы, Люблина, других городов не разыгрывали роль радужных хозяев. Они просто были ими. С теми, кто постарше, мы вспоминали грозное время, а молодежь внимательно прислушивалась к нашим беседам. Я видел глаза юношей и девушек, и уверяю: такой интерес поддельным не бывает. В память о пребывании в Польше у меня хранится почетный знак, которым награждаются офицеры Войска Польского. Я стал одним из иностранных обладателей этой награды.

С тех пор минуло пять лет. Очень непростых для обеих наших стран пять лет. Гласность окрашивает в действительные цвета «белые пятна» в истории советско-польских отношений. Становятся известными не только светлые страницы этой истории. Но, скажите, какая связь между проявлением тираном политического авантюризма и подвигом сотен тысяч советских солдат и офицеров на польской земле? Разве способны закулисные политические интриги двух диктаторов перечеркнуть дружбу двух народов, скрепленную пролитой кровью в битве с ненавистным врагом?

Мы, советские люди, отвечая на эти вопросы, не допускаем и тени двусмысленности: нет и нет. В непростой ситуации, в которой находится сегодня Польша, там раздаются порой и иные голоса. Хочется надеяться, что в сознании всех поляков возобладают мысли, высказанные недавно Президентом ПНР В. Ярузельским. Анализируя историю отношений между нашими странами, он говорил о том, что у нас были совместные страдания и совместная борьба, и это главное.

г. Лобня Московской обл.

„ЭР ИНДИЯ“

На рабочем столе Генерального представителя авиакомпании «Эр Индия» господина С. Ранганахана лежит англо-русский разговорник. Перелистывая его, подбирая русские слова, Ранганахан объясняет, что языковой барьер — единственный, который пока еще трудно преодолить для него, нового представителя индийской авиакомпании.

— А в остальном — улыбается господин Ранганахан, — все идет «ол райт». Налаживаю деловые контакты с советскими коллегами, знакомлюсь с Москвой. Думаю, период акклиматизации пройдет успешно, хотя работы очень много... Рассказать об «Эр Индия»? С удовольствием сделаю это, начать хотелось бы с небольшого экскурса в недавнюю историю Индии.

В январе 1950 года вступила в силу конституция, провозгласившая Индию суверенной республикой. Со всей остротой встал в те годы вопрос о путях дальнейшего развития страны. Интересы нации диктовали настоятельную необходимость проведения социально-экономических преобразований. Это отчетливо понимало и прогрессивное крыло Индийского национального конгресса — партии, пришедшей к власти после изгнания колонизаторов. Первое национальное правительство, которое возглавил выдающийся государственный деятель Джавахарлал Неру, заложило основы прогрессивного курса. Начались большие преобразования в деревне. Что же касается промышленности, то за годы пятилетних планов, которые начали осуществляться с 1951 года, в стране созданы целые отрасли современной индустрии: авиационная, автомобильная, тяжелого машиностроения, электротехническая и другие.

— Видимо, к этому периоду относится и пора расцвета национальной гражданской авиации!

— Не могу не согласиться с вами, хотя история «Эр Индия» — крупнейшей национальной авиакомпании, началась еще в октябре 1932 года. К пятидесяти годам относится стремительный рост международных перевозок, завоевание нашей компанией авторитета на международном авиатранспортном рынке. Так, в 1950 году мы начали полеты из Бомбея в Найроби, в 1954-м — Сингапур, Гонконг, в 1955-м в Токио, Сидней, в 1958-м — в Москву. Еще два года спустя самолеты с эмблемой «Эр Индия» стали совершать посадки в Нью-Йорке и Кувейте.

— Кстати, Индия была в числе первых государств, с которыми Советский Союз заключил на межправительственном уровне соглашение об установлении воздушного сообщения...

— Совершенно верно. Произошло это 2 июня 1958 года, а уже 14 августа

в Дели, в аэропорту Палам приземлился советский самолет. Правда, эпизодические полеты в Индию советские авиаторы совершали еще в конце 40-х годов. В октябре 1956 года известные советские пилоты И. Орловец и К. Сапелкин выполнили технический рейс из Москвы в Дели, а затем в Рангун, совершив весь путь на самолете Ту-104 за девять с половиной часов.

Гражданская авиация играет огромную роль в укреплении отношений между СССР и Индией. Взгляните на расписание полетов «Эр Индия». Два рейса мы выполняем еженедельно по трассе Дели—Москва, один по маршруту Бомбей—Дели—Москва на самолете Ил-62М, который арендуем у Аэрофлота. Кроме того, наша авиакомпания имеет право на беспосадочные полеты через территорию СССР в европейские столицы, которые выполняются на авиалайнерах «Боинг-747» четырнадцать раз в неделю. Аэрофлот же совершает в неделю один рейс из Москвы в Дели с посадкой в Ташкенте на широкофюзеляжном самолете Ил-86, один рейс на Ил-62М по трассе Москва—Бомбей—Калькутта, целый ряд транзитных рейсов в Бангкок и Сингапур на Ил-86 и в Куала-Лумпур на самолете Ил-62.

— Все названные Вами рейсы — пассажирские, но ведь обе авиакомпании выполняют еще и солидный объем грузовых перевозок!

— Два грузовых рейса в неделю по маршруту Дели—Цюрих—Брюссель—Дели выполняются на самолетах Ил-76 на основе ежегодного заключаемого соглашения между Аэрофлотом и «Эр Индия». В Индию доставляются крупногабаритные грузы, причем самолет летит под флагом индийской авиакомпании, а пилотирует его советский экипаж. Кстати, подобная форма совместной деятельности приносит взаимную выгоду. Поэтому не случайно, что с конца прошлого года на линии Бомбей—Дели—Москва стал эксплуатироваться арендованный нами у Аэрофлота самолет Ил-62М. Пассажиров обслуживают советские и индийские стюардессы. Пилотируют его советские летчики. Ваши специалисты осуществляют и наземное обслуживание лайнера. Повторяю, такая совместная работа выгодна обеим сторонам.

— Кроме аренды советской авиационной техники «Эр Индия» ведет, кажется, переговоры и о покупке советских самолетов!

— Да, речь идет о том, чтобы приобрести в СССР самолеты Як-42. Некоторое время назад советские специалисты провели ряд демонстрационных полетов этих авиалайнеров в Индии,

и нашим специалистам новый советский самолет понравился. Проявляем мы также интерес к самолету Ан-28. Со всей определенностью пока заявить не можно возможно в Индии будет налажено совместное производство самолетов Як-4 и Ан-28. Во всяком случае подобное предложение советской стороны сделано и встречено в Индии с большим интересом.

— Какова, на Ваш взгляд, господи Ранганахан, тенденция в развитии взаимоотношений между нашими странами в области гражданской авиации?

— Наши страны связывает давняя дружба. Оглядываясь назад, мы видим большую роль, которую сыграл Советский Союз в развитии важнейших отраслей экономики страны. О результатах советско-индийского сотрудничества говорят хотя бы такие цифры: предприятия, построенные при содействии СССР, в государственном секторе дают сегодня свыше 36 процентов выплавляемой в стране стали, 32 процента алюминия, составляют изрядную долю в производстве энергетического и горно-шахтного оборудования. Так что если мы сможем наладить совместное авиационное производство, это будет логичным шагом по пути дальнейшего развития наших взаимоотношений. А в том, что они будут развиваться и крепнуть, сомневаться не приходится. Об этом свидетельствуют результаты последних встреч на высшем уровне между главами правительств СССР и Индии, то огромный интерес, который проявляет к СССР общественность Индии.

— Да и в Советском Союзе все что связано с жизнью, культурой, историей Индии, неизменно встречается интересом. Взять, к примеру, фестиваль советско-индийской дружбы...

— Фестиваль пригласил пассажиров Аэрофлота, и «Эр Индия». Ведь сотни делегаций артистов, деятелей культуры из обеих стран, собираясь в гости друг к другу, воспользовались услугами наших авиакомпаний. Что же касается тенденций в развитии сотрудничества в области воздушных перевозок, думаю они позитивны. Посудите сами: в позапрошлом году только самолетами Аэрофлота по трассам, связывающим СССР и Индию, перевезено более 65 тысяч пассажиров, свыше восьми тысяч тонн груза, в прошлом году было перевезено уже около 75 тысяч пассажиров. Надеюсь, что текущий год также даст солидную прибавку пассажиропотока между нашими странами.

— Генеральным представителем «Эр Индия» в СССР Вы работаете не так давно, а какими вопросами в своей авиакомпании занимались до этого?

— О, самыми разнообразными. Мо «конек» — механизация погрузочно-разгрузочных работ в аэропортах, компьютеризация этого процесса. Был представителем авиакомпании в Адене и Гонконге. Назначение в Москву встретил с удовлетворением — давно мечтал познакомиться с вашей страной, поближе узнать советских людей. Первые впечатления самые благожелательные. Радует, что многие деловые вопросы удается решать легко и быстро. Располагает при ветливостью советских коллег, их вниманием. Надеюсь, что так будет и дальше.

Беседу вел
В. ШИТОВ

г. Москва.

КАПИТАЛ ДЛЯ ПЕРЕСТРОЙКИ

Управление, где незадолго до Нового, 1990 года состоялась эта беседа, не нуждается в подробном представлении. Широко известно, что оно — крупнейший в Аэрофлоте перевозчик пассажиров и грузов по зарубежным авиалиниям. Его коллективом накоплен большой опыт успешного международного сотрудничества. В том числе по совместной эксплуатации воздушных трасс с рядом авиакомпаний.

В ходе происходящих в отрасли структурных и экономических преобразований ЦУМВС выступило с важными деловыми инициативами. При нем, в частности, учреждены первые предприятия, необычные для нашей гражданской авиации. Их деятельность обеспечивается на паритетной с советской стороны основе фирмами и банками капиталистических государств.

Созданы следующие совместные предприятия:

АЭРОФЕРСТ — советско-ирландское;

АЭРОСЕРВИС — советско-японское;

АЭРОМАР — советско-американское;

ШЕРОТЕЛЬ — советско-франко-бельгийско-английское.

Чем мотивированы производственно-коммерческие нововведения? Какие с их помощью решаются задачи? Чего можно ожидать в будущем от таких связей на внешнеэкономическом уровне?

Публикуем запись беседы за «круглым столом» журнала по этим и другим вопросам с руководителями ЦУМВС и генеральными директорами перечисленных предприятий.

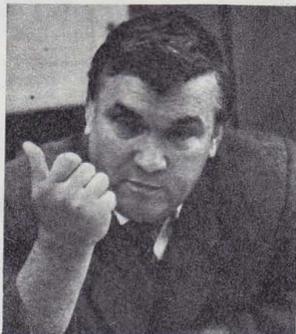
19



НАЧАРОВ
Владимир Александрович,
Генеральный директор ЦУМВС.

1937 г. рожд., в Аэрофлоте с 1955 г.; закончил Бугурусланское летное училище и Академию гражданской авиации; работал пилотом-инструктором в училище, заместителем и командиром летного отряда в Благовещенске, командиром авиапредприятия во Владивостоке, первым заместителем, а затем начальником Дальневосточного управления ГА.

ПОТАПОВ
Владимир Владимирович,
первый заместитель
Генерального директора ЦУМВС.
1941 г. рожд., в Аэрофлоте с 1965 г.; закончил Киевский институт инженеров гражданской авиации [КИИГА]; работал в аэропорту Шереметьево инженером, начальником смены и цеха, зам. начальника авиационно-технической базы, зам. начальника ЦУМВС по производству, начальником международного а/п, потом аэровокзального комплекса Шереметьево-2, зам. Генерального директора ЦУМВС по эксплуатации аэропортов и строительству.



КРИВЧЕНКО
Борис Васильевич,
начальник отдела
совместных предприятий ЦУМВС.

1939 г. рожд., в Аэрофлоте с 1964 г.; закончил Куйбышевский авиационный институт; работал инженером и на командных должностях в Магаданском управлении ГА и ЦУМВС, представителем Аэрофлота в Ираке, США, Ирландии.

РЕДАКЦИЯ:

— Несколько лет назад сама мысль о том, чтобы предложить бизнесменам из-за кордона вложить свой капитал в какое-то советское предприятие и совместно владеть им, была бы тотчас же признана крамольной. Однако воззрения меняются. И то, что вчера считали предосудительным и категорически отвергали, сегодня утверждается в нашей жизни как обычная норма общечеловеческого делового общения.

У некоторых из нас, с молодости прочно усвоивших расхожую фразу — «У советских собственная гордость, на буржуев смотрим свысока!» — пока еще сохраняется прежнее наивное высокомерие. Недаром кое-где слышатся недоуменные возгласы: смотрите, дескать, что вокруг творится, распродаем страну оптом и в розницу! Но большинство людей трезво воспринимает и позитивно оценивает новую форму экономического сотрудничества, осознает ее ак-

туальность и целесообразность. Их живо интересуют детали организации и функционирования такого коммерческого взаимодействия, его принципиальные ориентиры, практические результаты, прогноз на будущее.

В. А. НАЧАРОВ,
генеральный директор ЦУМВС:

— Прежде чем приступить к конкретной теме беседы, надо, видимо, кратко охарактеризовать сложившуюся в нашем управлении производственную обстанов-

ку. Как и во всех трудовых коллективах Аэрофлота, вторая половина нынешней пятилетки проходит у нас под знаком становления хозяйственного расчета. Реализация отдельных его элементов, осуществленная в 1988—1989 годах, уже принесла положительные результаты. За этот период существенно выросла производительность труда. Увеличился объем производства. Повышена прибыль. Все это способствовало укреплению материальной базы, дало возможность лучше стимулировать труд. Авиаработникам были установлены новые ставки заработной платы — в соответствии с их возросшим вкладом в производство.

Итоги неплохие. Да и перспективы экономического и социального развития коллектива в 1990 году, казалось бы, вполне безоблачны. Мы продолжаем интенсификацию производственных процессов. Благодаря этому будем и впредь наращивать объемы перевозок. Рассчитываем, что по их уровню и доходам управление в конце текущего пятилетия вплотную приблизится к контрольным показателям, запланированным нам на 1995 год.

В общем при беглом взгляде на наши дела вырисовывается едва ли не идиллическая картина. ЦУМВС прямо-таки процветает и каких-то острых проблем у него вроде бы нет. Но это далеко не так. У головного в области международных воздушных сообщений предприятия немало уязвимых мест. Из-за них оно серьезно отстает на мировом авиационном транспорте от ведущих иностранных компаний. Как ни прискорбно, надо признать, что мы пока не в состоянии достойно справиться с предназначенной нам высокой ролью.

РЕДАКЦИЯ:

— А ведь, помнится, у Аэрофлота была репутация экстра-класса. С середины пятидесятых годов, когда он первым в мире начал массовые перевозки пассажиров на реактивных самолетах Ту-104, советская гражданская авиация шла, без преувеличения, «вперед планеты всей». Разве не обидно, что потом, в эпоху парадных речей и навязывавшихся нам иллюзий, мы и на воздушном транспорте утратили свои авангардные позиции?!

В. А. НАЧАРОВ:

— Конечно, все это горько и досадно. Но факт остается фактом. Особенно наглядно и болезненно потеря Аэрофлотом былого авторитета ощущается нами в сфере зарубежных перевозок. По техническому оснащению и экономической эффективности отечественные пассажирские самолеты, выполняющие рейсы за границу, уступают иностранным аналогам. Главный международный аэропорт страны — Шереметьево-2 недостаточно технологичен, работает с перегрузкой. Наш пресловутый авиасервис как на земле, так и в воздухе давно уже стал притчей во языцех.

Естественно, что при таких неблагоприятных исходных данных конкурентные возможности ЦУМВС минимальны. Куда же тут гнаться за уважаемой клиентурой, коли у нас по сравнению

с многими авиакомпаниями мира «и труба пониже, и дым пожиже». Если на внутрисоюзных воздушных линиях, где Аэрофлот монополист, с его недостатками людям приходится мириться, так как другого авиаперевозчика у нас в стране просто-напросто не существует, то на зарубежных трассах есть и право, и возможность свободного выбора. Там авиапассажиры с повышенными запросами и оттого более взыскательны. Он отдает предпочтение тем, кто гарантирует ему максимум удобств и комфорта, пусть по самой дорогой цене.

РЕДАКЦИЯ:

— Значит, нужны неотложные и энергичные меры для того, чтобы поднять планку авиационного обслуживания на высоту общепринятых мировых стандартов. Что для этого требуется? Изобретать ли в поте и муках, как это тысячекратно практиковалось ранее, свой неповторимый «велосипед» и к тому же чваниться: мы, мол, единственная страна, которая развивается за счет собственных сил и средств? Либо, отбросив предрассудки, позамешивать то, что уже наработано человечеством?

Б. В. КРИВЧЕНКО, начальник отдела совместных предприятий ЦУМВС:

— Ответ будто бы однозначен — ради ускорения дела гораздо легче и кого-то что-то взять. Но при этом нельзя забывать, что по законам коммерции ни товар, ни услуги никому не даются за красивые глаза. Следовательно, любая сделка представляет собой в принципе операцию купли-продажи. Она может совершиться лишь с надежно платежеспособным клиентом.

Мы отчетливо себе представляем в ЦУМВС, где у нас тонко и где постоянно рвется. Но чтобы латать дыры, а тем более коренным образом модернизировать производство, необходимы такие «пустяки», как деньги и фонды. Их хронически не хватает. Правда, в последнее время, в условиях хозрасчета, у коллектива открылись некоторые новые возможности для экономического развития и укрепления финансовой базы.

Авиаторы, бывающие за пределами нашей Родины, надо полагать, обращают внимание на похвальную предприимчивость, скажем, западных авиакомпаний. Они завоевывают симпатии пассажиров не только безупречным обслуживанием на всей транспортной технологической цепочке — от города до города, но и предоставляют им массу самых разнообразных сопутствующих услуг: гостиничных, торговых, посреднических, экспедиционных, туристических и многих других. Это устраивает обе стороны и дает солидный валютный приварок к основной деятельности.

В. А. НАЧАРОВ:

— Думая о путях, которые позволили бы в сжатые сроки привести к заметным качественным изменениям в деятельности ЦУМВС, мы пришли к выводу, что без помощи извне обойтись не удастся. Стали глубже изучать приемлемую

для нас зарубежную практику, изыскивать каналы привлечения иностранного капитала. Наши предложения были с пониманием встречены рядом предпринимателей капиталистических стран, согласившихся принять участие в создании совместных предприятий. Четыре из них уже отпраздновали свои дни рождения. Надеемся, что скоро у них появятся и собратья.

Не могу не отметить, что это пионерное для Аэрофлота дело началось у нас с подачи Кривченко. За годы ограниченной работы в авиационных представительствах он много общался с иностранными коллегами, умеет находить с ними общий язык. Добрую память о себе Борис Васильевич оставил в Шенноне, в Управлении аэропортами Ирландии «Аэр Рианта». Совершенно не случайно, что эта организация оказалась совладельцем нашего совместного предприятия номер один.

Л. К. САРЯН, Генеральный директор «Аэроферста»:

— Речь идет о советско-ирландском предприятии беспосредственной торговли на борту самолетов ЦУМВС и в аэровокзальном комплексе Шереметьево-2. «Аэр Рианта» занимается этим бизнесом по всему свету. К ее услугам прибегают миллионы воздушных путешественников в десятках аэропортов мира. А у нас в Шереметьеве пассажирам приходилось довольствоваться лишь «Березкой».

Наше совместное предприятие «Аэроферст» было образовано в марте 1988 года. А уже в мае мы открыли два своих магазина в зоне вылета аэровокзального комплекса. Они привлекали к себе отличным дизайном, разнообразием выставленных на продажу изделий знаменитых фирм, предупредительностью персонала. Торговля, как и предсказывали сотрудники «Аэр Рианта», сразу же пошла очень бойко. В первый же месяц товарооборот составил пятьсот тысяч инвалютных рублей. Спустя полгода, в декабре, он удвоился.

Весной минувшего года распахнули двери еще два магазина — на этот раз в зоне прилета. Они тоже завоевали популярность, особенно среди соотечественников. Почему преимущественно у них? Да потому, что отправляющиеся на работу за рубеж советские люди, как правило, еще не располагают валютой, либо имеют ее в крайне ограниченных размерах. Она появляется у них позже, накапливается перед возвращением домой. Есть прямой смысл ее израсходовать не за границей, а сойдя на родную землю, в магазине «Аэроферста». Это удобнее и к тому же обойдется дешевле, так как за покупки, сделанные у нас, не приходится платить пошлину.

На совместном предприятии работает чуть больше двухсот человек. Четвертая часть коллектива — граждане Ирландии. Уставной капитал, с которого мы начинали, был равен 7,5 миллиона рублей. Постепенно наша финансовая база умножалась и крепла. В 1989 году общий товарооборот «Аэроферста» составил

(Продолжение на стр. 22)



Aero first

A JOINT VENTURE OF AEROFLOT AND AER RIANTA

«АЭРОФЕРСТ» приглашает воспользоваться его услугами.

Улетая из Советского Союза или прибывая в СССР, вы можете приобрести в магазинах беспошлинной торговли международного аэровокзального комплекса ШЕРЕМЕТЬЕВО-2 высококачественные товары длительного или повседневного пользования.

Владелец этих магазинов — совместное предприятие «АЭРОФЕРСТ». Его учредители — Центральное управление международных воздушных сообщений Аэрофлота и Управление аэропортов Ирландии «АЭР РИАНТА».

«АЭРОФЕРСТ» предлагает летнюю и зимнюю одежду, часы и фотоаппараты, радио- и телевизионную технику, ювелирные изделия и сувениры, спиртные и прохладительные напитки, табачные и кондитерские изделия известных советских и зарубежных объединений и фирм. Расчеты производятся в свободно конвертируемой валюте.

**МЫ К ВАШИМ УСЛУГАМ,
УВАЖАЕМЫЕ ПАССАЖИРЫ
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАЛИНИЙ.**

21



СОВЕТСКО-ИРЛАНДСКОЕ
СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
«АЭРОФЕРСТ».

Москва, К-339,
Шереметьево-2.

Телефон: 578-57-49
Телефакс: 230-23-51

ПЕТРОВ

Виктор Анатольевич,
Генеральный директор
советско-франко-бельгийско-английского
совместного предприятия «ШЕРОТЕЛЬ».

1936 г. рожд., в Аэрофлоте с 1972 г.; закончил строительный техникум, факультет промышленного и гражданского строительства политехнического института и финансово-экономический институт; работал в строительных организациях Хабаровска, институте «Дальаэропроект», в ЦУМВС, представителем Аэрофлота в ЧССР.



правила, запрещающие перевозки в качестве багажа радиоэлектронной бытовой техники.

«Аэросервис» при посредстве своих зарубежных агентов и специализированного магазина готов избавить от этих хлопот советских людей и иностранных граждан.

Уставом нашего предприятия предусмотрена продажа им по предварительным заказам в стране их нахождения любых товаров. После оплаты все, что нами закуплено, будет перевозиться в Шереметьево и выдаваться из контролируемого таможенной магазина-склада. В дополнительный комплекс услуг будут включены доставка товаров на дом в пределах столицы и Московской области, установка на месте, проверка и обслуживание по гарантии, оказание консультативной помощи.

При содействии представительства Аэрофлота возможный рынок таких услуг изучен нами в странах Западной Европы, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии, Африки и Латинской Америки. Мы уже выполняем первые заявки. Согласно им, объем продаж в 1989 году перевалил у нас за миллион долларов США. В 1990 году он, по нашим наметкам, увеличится до двенадцати миллионов долларов.

В. А. НАЧАРОВ:

— У «Аэросервиса» существует еще один чрезвычайно обширный участок работы. ЦУМВС возложило на него организацию и развитие нового для Аэрофлота вида деятельности — транспортно-экспедиционной. Это — курьерские и экспресс-операции, получившие в последнее время на воздушных путях мира огромный размах. Такие услуги

по срочной перевозке самолетами ценных бумаг и грузов по принципу «от стола до стола» и «от двери до двери» доступны за рубежом самой широкой клиентуре и сулят большие и устойчивые доходы.

О. П. МАЛЫШКИН:

— Действительно, на этом поприще, которое для нас является как бы целиной, мы только осваиваемся. Заключены соглашения с зарубежными фирмами и компаниями, в совершенстве овладевшими специализированными авиаперевозками. Вместе с иностранным учредителем нашего совместного предприятия — с «Проко Эйр Сервисинк», агентом Аэрофлота в Японии, в числе участников таких соглашений известные фирмы — «ТНТ Скайпк», «ТНТ Экспресс, Европа» и «РГВ Экспресс». Благодаря им мы приобрели права выполнять курьерские и экспресс-грузовые отправления в 140 стран и параллельно с этим рекламировать в них свою гражданскую авиацию. «Аэросервис» гарантирует советской клиентуре фиксированные сквозные тарифы в рублях не выше установленного в мире уровня.

Развертывание в полную силу этой работы, начатой нами с августа 1989 года, займет несколько месяцев. Они понадобятся для того, чтобы отладить всю систему прохождения срочных отправок. Для ее четкого ритма требуется самое тесное взаимодействие формируемой курьерской и экспресс-службы с Управлением внешних связей, Международным коммерческим управлением, Главным управлением авиационных работ и перевозок, Центральным производственно-диспетчерским управлением МГА.

РЕДАКЦИЯ:

— Добрые вести всегда приятны. А вот от иных сообщений о нашей гражданской авиации настроение портится серьезно и надолго. Злые языки утверждают, что пассажиры-иностранцы упоминают Аэрофлот не иначе как со словом-приставкой «чикен», то есть «куриный». Столь уничижительное прозвище дано ему потому, что на советских самолетах порой ничем иным, кроме птичьего мяса, не кормят. В пору хоть рисуй на борту наших лайнеров новую эмблему — общипанное куриное крыло. Шутка курьезная, с перчинкой, а оспорить ее не очень-то легко.

А. И. АНТОНЯНЦ,

Генеральный директор «Аэромара»:

— Заверяю вас, что куриная эра в Аэрофлоте скоро завершится. Ее призвано отснить в прошлое советско-американское совместное предприятие, которое я здесь представляю. Моя убежденность в том, что перемены не за горами, опирается на авторитет совладельца нашего предприятия, корпорации «Марриотт», весьма и весьма искусственной в индустрии питания. Сообща с ней мы образовали уставной фонд в полтора миллиона инвалютных рублей и с мая 1989 года напряженно и плодотворно трудимся в одной упряжке.

С минувшей осени «Аэромар» взял на себя от ЦУМВС заказы всего бортирования, контроль за его приготовлением и доставкой на самолеты международных рейсов

Аэрофлота. Принимаются меры по разнообразию рационов. По контракту с фирмой «Де Стер» у нее приобретена посуда высокого качества. В экспериментальном порядке она используется на пяти наших авиалиниях, связывающих через СССР Японию со странами Европы. Если эта посуда у нас приживется, то ею будут обеспечиваться все советские самолеты, курсирующие по международным трассам.

«Аэромаром» ведется работа по созданию с американской корпорацией «Хантсман Интернешл» совместного предприятия для производства пластиковой посуды. Она будет поставяться как Аэрофлоту, так и другим авиакомпаниям.

Полным ходом идет реконструкция цеха бортирования в аэропорту Шереметьево-1, которая закончится летом 1990 года. Ускоренно разрабатывается технико-экономическое обоснование строительства второго аналогичного цеха. Его намечено разместить в порту Шереметьево-2 и ввести в строй в середине тринадцатой пятилетки.

Мы ставим перед собой цель превратиться в Генерального агента Аэрофлота по обеспечению его бортированием и посудой во всех странах, куда он совершает рейсы. Одновременно намереваемся на территории СССР обеспечивать готовым питанием и сопутствующими услугами иностранные авиакомпании, туристические и другие организации, предприятия и учреждения.

РЕДАКЦИЯ:

— К нашей беседе пока не подключился представитель наиболее молодого в ЦУМВС совместного предприятия. Ему, несомненно, есть что сказать.

В. А. ПЕТРОВ,
Генеральный директор «Шеротеля»:

— Не юридически, а де факто мы прилюдно возвестили о себе 26 сентября 1989 года. В тот день у лесного массива, примыкающего к аэропорту Шереметьево-2, произошла торжественная церемония закладки символического камня в основание фешенебельной гостиницы. Это будет первый в нашей стране отель четырехзвездного класса, то есть самой высшей категории. Срок его строительства — всего два с половиной года.

У «Шеротеля», который в качестве президента возглавляет Генеральный директор ЦУМВС Владимир Александрович Начаров, многочисленный состав учредителей. Это наш отраслевой институт «Аэропроект» — один из проектантов сооружаемой гостиницы; бельгийская фирма «Безикс» и французская «Копрест», которые построят отель «под ключ» и целиком оборудуют его; французская компания «Аккор» — она займется подготовкой персонала гостиницы и ее эксплуатацией. В число учредителей входит также Московский народный банк, расположенный в Великобритании. Он финансирует проект с по-

(Продолжение на стр. 26)

23

OGGI





ЯНВАРЬ

Пн. 1 8 15 22 29
 Вт. 2 9 16 23 30
 Ср. 3 10 17 24 31
 Чт. 4 11 18 25
 Пт. 5 12 19 26
 Сб. 6 13 20 27
 Вс. 7 14 21 28

ФЕВРАЛЬ

5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22
 2 9 16 23
 3 10 17 24
 4 11 18 25

МАРТ

5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24 31
 4 11 18 25

АПРЕЛЬ

2 9 16 23 30
 3 10 17 24
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29

МАЙ

7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24 31
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27

ИЮНЬ

4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24

ИЮЛЬ

Пн. 2 9 16 23 30
 Вт. 3 10 17 24 31
 Ср. 4 11 18 25
 Чт. 5 12 19 26
 Пт. 6 13 20 27
 Сб. 7 14 21 28
 Вс. 1 8 15 22 29

АВГУСТ

6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24 31
 4 11 18 25
 5 12 19 26

СЕНТЯБРЬ

3 10 17 24
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30

ОКТАБРЬ

1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24 31
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28

НОЯБРЬ

5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30
 3 10 17 24
 4 11 18 25

ДЕКАБРЬ

3 10 17 24 31
 4 11 18 25
 5 12 19 26
 6 13 20 27
 7 14 21 28
 1 8 15 22 29
 2 9 16 23 30

УВАЖАЕМЫЕ ТОВАРИЩИ!

В Новом, 1990 году журнал «Гражданская авиация» по-прежнему будет вашим надежным другом и советчиком, помощником во многих профессиональных делах, компетентным источником разнообразной информации, равноправным и доверительным собеседником.

Журнал распространяется по подписке не только в нашей стране, но и за рубежом. Самолеты Центрального управления международных воздушных сообщений Аэрофлота регулярно доставляют его почти в сто государств мира. Выписывайте, читайте журнал «Гражданская авиация».

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ ЖУРНАЛА «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»
 ЦЕНТРАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ АЭРОФЛОТА.

мощью кредитов, выделенных английскими и бельгийскими банками.

Новая гостиница в Шереметьево-2 будет представлять собой здание современной архитектуры. Его общая площадь — пятьдесят тысяч квадратных метров. В нем будет 516 комфортабельных номеров, ресторан с французской кухней, конференц-зал, спортивный комплекс. Продумана защищенность отеля от шумов аэропорта.

Согласно экспертизе, выполненной независимой английской фирмой «ПКФ», проект шереметьевской гостиницы экономически эффективен. Исходя из ее перспективной валютной самоокупаемости, наше совместное предприятие сможет погасить полученный коммерческий кредит за семь, а экспортный — за восемь с половиной лет. В то время как в международной практике период погашения подобных кредитов измеряется десятилетиями.

В. А. НАЧАРОВ:

— С возведением гостиницы в Шереметьево-2 совместное предприятие «Шеротель» не прекратит существование. В наших планах — проектирование, строительство в СССР и эксплуатация

точно таких же по своему функциональному назначению отелей, ориентированных на обслуживание авиапассажиров-иностранцев, бизнесменов, дипломатов. Создание современной базы разностороннего сервиса — в этом залог дальнейшего успешного развития наших международных авиационных перевозок.

РЕДАКЦИЯ:

— Значит, работа в этом направлении с привлечением иностранных инвестиций будет продолжаться?

В. В. ПОТАПОВ:

— Безусловно. Мы собираемся активно продвигать это дело и вширь и вглубь. Так, ведем переговоры с западногерманской авиакомпанией «Люфтганза» о создании предприятия по реконструкции, модернизации и последующей совместной эксплуатации аэропорта Шереметьево-1. Рассматриваются несколько проектов совместных предприятий по предоставлению различных производственных услуг за валюту. В частности, ЦУМВС и швейцарская компания «Рольба» планируют объединить усилия в деле эксплуатации нашего аэродромного оборудования. С ирландской компанией «Аэр

Рианта», нашим партнером по «Аэроферсту», думаем организовать производственно-консультативное совместное предприятие. В нем вкладом советской стороны будут только знания и накопленный опыт работников ЦУМВС по принципу «НОУ—ХАУ» («знаю как»). В стадии обсуждения и некоторые другие проекты международного сотрудничества.

РЕДАКЦИЯ:

— Недаром говорится, что аппетит приходит во время еды. Начав взаимовыгодное сотрудничество в содружестве с иностранными партнерами и убедившись в результативности этого дела, вы раздвигаете его рамки. Переналадка хозяйственного механизма, особенно в таком большом и многосложном коллективе, как ЦУМВС, требует немалых затрат. И очень поучительно, что капитал на перестройку вы добываете сами за счет личной инициативы и прибыльной коммерческой деятельности.

Желаем вам на этом пути новых достижений!

Беседу вели и подготовили к печати:
А. ТРОШИН,
В. ГОЛЬЦОВ.

а/п Шереметьево.

26



Регистрация иностранных пассажиров в международном аэропорту Шереметьево-2.

Базирующиеся в Шереметьево-2 широкофюзеляжные самолеты Ил-76, способные принимать на борт крупнотоннажные контейнеры, перевозят срочные грузы во многие аэропорты мира.

Закладка символического камня в фундамент будущей гостиницы для пассажиров высшего, четырехзвездного, класса, сооружаемой в Шереметьево-2 советско-франко-бельгийско-английским совместным предприятием «Шеротель».

Фото В. ГРЕБНЕВА и В. СПЕСИВЦЕВА.



АРЕНДА

27

Хозрасчетными отношениями сегодня мало кого удивить в авиа-предприятиях и управлениях гражданской авиации. Хозрасчетные бригады, коллективный подряд — эти понятия прижились в сознании многих. Уже накоплен положительный опыт работы трудовых коллективов, перешедших на хозрасчет и подряд. Постепенно пробивает дорогу себе и новая для нашей отрасли модификация подрядных отношений — аренда и арендный подряд.

Аренда — это прогрессивный метод хозяйствования, который нередко называют третьей моделью хозрасчета. По сравнению с первыми двумя моделями, аренда снимает многие барьеры, дает возможность предприятию более свободно перераспределять прибыль и доходы, позволяет строить отношения с вышестоящими органами на строго договорной основе. Арендный подряд — это форма производственных отношений между трудовыми коллективами и администрацией предприятия, при которой средства производства передаются коллективам во временное владение. Отношения предприятия и подрядного коллектива регламентируются договором об аренде, в котором устанавливаются состав, размер арендной платы, передаваемых в аренду фондов, обязанности подрядчика и арендодателя по содержанию, ремонту и использованию арендуемых средств, а также права и ответственность сторон за выполнение обязательств.

Что может быть предметом аренды? Во-первых, активная часть основных фондов: техника, оборудование, средства механизации. Во-вторых, пассивная часть: производственные площади, служебные помещения, включая боксы, ангары, стоянки. И наконец, в-третьих, сам объект обслуживания: объекты летного поля, электротехническое оборудование и т. д.

Неизбежно возникает вопрос: а что выгодно брать в аренду? Ответ однозначен. **Выгодно брать все, что может принести доход подрядчику.** В наилучшем положении окажутся самые инициативные и предприимчивые.

Руководитель подрядного коллектива должен четко представлять, как наиболее выгодно можно использовать арендную технику. При этом ему нужно учитывать необходимость выполнения работ, определенных госзаказом. И кроме того, выполнение заказов служб, расчет за которые идет по договорным ценам. А может быть, целесообразнее включиться частично в работу этих служб по основной деятельности за соответствующую плату? Это трудовые коллективы, перешедшие на аренду или арендный подряд, в праве решать сами. Так же, как и выполнение работ по заявкам населения (перевозка имущества, уборка территории, обработка приусадебных участков и т. д.); сдачу в аренду машин, не используемых подрядчиком в отдельные периоды.

Основная часть фондов нужна в первую очередь для технического обслуживания и ремонта техники. Но ее же можно использовать для выполнения работ по обслуживанию машин сторонних организаций, личного транспорта, в том числе работников своего предприятия. Если есть возможность, можно организовать платные стоянки по согласованию с администрацией.

Достоинством аренды является то,

что подрядчиком арендуется только нужная ему часть фондов, та, которая необходима и может приносить доход. За взятые в аренду средства коллектив вносит арендную плату, которая устанавливается с учетом степени изношенности и срока службы основных фондов. Для повышения заинтересованности в использовании машин, оборудования со значительной степенью износа и старых помещений предприятие может их передавать в аренду на льготных условиях, по сниженной арендной плате. Договор на аренду заключается на весь срок службы активной части фондов, не менее, чем на восемь—пятнадцать лет. Такой порядок заключения договоров предупреждает попытки получить максимальный доход за счет бесхозяйственной эксплуатации арендуемой техники.

По соглашению сторон могут быть изменены условия договора, а также договор может быть расторгнут досрочно. Арендатор вправе потребовать расторжения договора в случаях, если предприятие не выполняет лежащей на нем обязанности капремонта или обновления имущества, если часть арендованных фондов окажется излишней для целей, предусмотренных договором (в свою очередь, предприятие также может расторгнуть договор, если установит, что подрядчик умышленно ухудшает состояние арендного имущества или не вносит арендную плату); если по причинам, не зависящим от арендатора, имущество окажется непригодным для использования.

Арендатор освобождается полностью или частично от ответственности за выполнение пунктов договора, если причиной срыва принятых обязательств стали независимые от него обстоятельства, например, стихийное бедствие. Вопрос о расторжении договора решается советом трудового коллектива предприятия.

Предприятие может предоставлять подрядному коллективу коммерческий кредит или оказывать безвозмездную помощь. Обновление закрепленных за подрядчиком фондов производится в соответствии с планом технического перевооружения предприятия. А подрядчик за счет своего дохода может покупать на стороне или выкупать у предприятия необходимые ему машины, при этом арендная плата включается в аванс. Эти фонды становятся собственностью арендатора и не подлежат обложению налогом.

В этом случае, если все структурные подразделения переходят на арендные отношения, по решению совета трудового коллектива предприятие может быть преобразовано в кооператив арендной организации. В госпредприятии

возможно также создание организации арендаторов как самостоятельного юридического лица, которое решает все вопросы производственно-хозяйственной деятельности. Внутри арендных коллективов подразделений могут быть использованы индивидуальный и семейный арендный подряд.

Принципиальная особенность арендного подряда заключается в том, что он строится на отношениях купли-продажи продукции. Раньше этот принцип осуществлялся только на уровне предприятий. Арендатор продает свою продукцию предприятию по договорным ценам и покупает у него сырье, материалы, услуги по планово-учетным ценам. Доход арендного коллектива формируется из выручки за минусом материальных затрат и обязательных платежей. Основное условие его существования — самокупаемость.

Важное практическое значение имеет вопрос об области применения арендного подряда. Внедрение его возможно и целесообразно при наличии следующих двух условий: если за службой закреплены все те производственные фонды, которые ей необходимы для выполнения стоящих перед ней задач и которые могут ей приносить устойчивый доход; если есть реальная возможность расширить объем выполняемых работ, услуг с тем, чтобы обеспечить необходимый уровень экономической самостоятельности.

В наземных службах аэропортов наиболее реальные условия для внедрения арендного подряда существуют в службах спецтранспорта, в авторемонтных мастерских и в тех аэродромных службах, к которым присоединены гаражи аэродромной техники (как это сделано в столичных аэропортах и ряде других эксплуатационных предприятий отрасли).

Что сегодня тормозит внедрение подряда на предприятиях? Прежде всего то, что во многих местах крайне низкий уровень экономической подготовки работников. Даже руководители служб и экономических отделов плохо представляют себе, какие права им предоставлены, какие формы хозрасчета они могут использовать и что для них более выгодно, как изменился порядок перераспределения средств внутри предприятия. Кроме того, отсутствуют нормативная база хозрасчета, в том числе и в наземных службах. Поэтому сегодня приходится ориентироваться на лимиты, а нужны обособованные отраслевые нормативы. В нормативную базу должны войти нормы расхода по всем видам используемых материальных ресурсов.

Л. ВИНОГРАДСКАЯ,
старший научный сотрудник
ГосНИИ ГА



AEROSERVICE



СОВЕТСКО-ЯПОНСКОЕ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «АЭРОСЕРВИС».

Москва, К-339,
Шереметьево-2.

Телефон: 578-91-87
Телефакс: 578-27-53

«АЭРОСЕРВИС» — это советско-японское совместное предприятие. Оно организовано Центральным управлением международных воздушных сообщений АЭРОФЛОТА и японской фирмой «ПРОКО Эйр Сервис Инк».

Его визитной карточкой стал ресторан «ФУДЗИ», открытый весной 1989 года в транзитной зоне международного аэропорта Шереметьево-2.

Оформленный в классическом стиле страны Восходящего Солнца, ресторан привлекает воздушных путешественников как экзотическим, так и европейским ассортиментом блюд. Оплата — в иввалюте.

«АЭРОСЕРВИС» также ведет за границей продажу за валюту по каталогам ряда товаров длительного пользования с последующим их получением в СССР;

предоставляет курьерские и экспресс-услуги в международном сообщении — клиентуре в СССР за советские рубли, иностранным заказчикам — за валюту.

ЛЕГКА ЛИ ВОЗДУШНАЯ ДОРОГА

Прошлым летом довелось мне слетать на Байкал. Далековат он от Москвы. Но в наше время с помощью воздушного транспорта и тысячекилометровые маршруты преодолеваются довольно быстро.

С хорошим настроением расположились мы, пассажиры, в салоне комфортабельного лайнера Ту-154М, совершавшего рейс № 115. Выполняя просьбу бортпроводника, стали пристегиваться привязными ремнями. У моего соседа эта процедура не получалась: его ремень так заклинило под сиденьем, что вырвать оттуда не хватало сил. Тогда бортпроводник пересадил пассажира на другое кресло. Затем побеспокоили и меня: предложили уступить место женщине с ребенком. Пришлось с поклажей отправиться во второй салон. Опробуя новое кресло, поделился с попутчиками только что происшедшим инцидентом. Мы вспомнили забавный эпизод из рассказа В. Шукшина «Чудик» и дружно посмеялись. Там, как известно, один из пассажиров пренебрег ременной страховкой и здорово полатился за это — потерял вставную челюсть. Самолетная тема всех нас захватила. По ходу рейса мы ее коллективно продолжали. Беседовали о разном, не только о забавном.

Почему, например, в нашем самолете два десятка свободных мест? Что, не нашлось желающих полететь? В это отказывался верить мой дорожный знакомый, следователь прокуратуры из города Кяхты Ганбаев. Специфика его работы требует постоянных срочных выездов в разные концы страны. Но командировки сплошь да рядом осложняются из-за трудностей с авиабилетами. Приходится сутками сидеть в аэропортах, ожидая возможности вылета.

Летевшие со мной члены семьи Батомункуевых рассказали, что брали билеты на наш рейс заблаговременно еще в Улан-Удэ, одетурив в очереди по записи несколько дней. А их друзьям, стоявшим с ними следом, билетов уже не досталось. Почему же в таком случае у нас в самолете оказалось так много незанятых кресел?

Рейс продолжался. Объявили о скорой посадке в Новосибирске. Стоянка там около часа. Нас встретил ночной, очень запущенный аэровокзал, удручавший антисанитарией и возбужденным людским гвалтом. У билетных касс шла настоящая борьба, чтобы пробиться к их окошечкам. На ночлег располагались прямо на полу. С грустью смотрел я на всю эту вокзальную фантазмагорию.

Может быть, не столь уж и неправда женщина-журналистка, с которой я перекинул словом. Наблюдая царившее в аэ-

ровокзале столпотворение, она искренне удивлялась:

— И чего это народ мучается? Если бы не командировка, то я ни в какой бы дальний вояж не двинулась. Сколько же нервов, здоровья надо потратить!

Слава богу, что мы находились в Новосибирске недолго. Все с облегчением вздохнули, когда принесли ужин, пусть скудный и холодный. К этому, судя по всему, тоже привыкли. Никто досады не высказал...

Вскоре раздался чей-то взволнованный голос: «Глядите-ка, Байкал!»

Я прильнул к иллюминатору, и перешагнуло дыхание. В предвечернем мареве в лучах восходящего солнца сверкало славное и священное море-озеро. Искрылась мелкой рябью, уходила к горизонту его зеркальная гладь.

— Загадали озеро! — донеслось из гостиной салона. — Безысходно загадили!

Эта драматическая фраза была как бы ведром холодной воды, окатившей нас с головы до ног. Радость свидания с Байкалом потускнела. Хотя сверху, откуда не различить было все детали его нынешнего облика, он представлялся прежним — кристально чистым, ничем не засоренным. Неужели этой красоте серьезно грозит экологическая опасность?

Вот и конечный пункт нашего маршрута — столица Бурятии Улан-Удэ. Самолет осторожно рулит к выделенной ему стоянке. К открывшейся двери подгоняют трап. Мы тесной гурьбой шагаем к багажному отделению. Но, как потом выяснилось, спешили зря. Выдавать наши вещи не торопились. В томительной неизвестности минул час. Появилась старушка-уборщица, стукнула шваброй по двери, проворчала:

— Опять заперто. Спят что-ли?

И, недовольная, удалилась, оставив у входа ведро с тряпками.

Пассажиры еще бесплодно покуковали. Посетовали, что их не достаивают хоть какой-то информацией. Вдруг дверь распахнулась, и уже отчаявшаяся толпа, опрокинув загромождавшее ведро, ринулась за своей поклажей.

Пока мы толклись в Улан-Удэнском аэропорту, родились у меня любопытные соображения. Наше устоявшееся смирение перед сонмом беспорядков выработало паразитические черты характера: утешаться тем, что кому-то не лучше, а даже еще хуже, чем тебе. Вот, к примеру, уже не первые сутки маются в порту нижнеангарцы в надежде выбраться отсюда домой. А мне всего-то забот — вызвать ли злосчастный чемодан. Невеликая неприятность!

Несколько лет назад, будучи в Улан-Удэ проездом, я был очевидцем приятного для пассажиров и работников мест-

ного авиапредприятия события — полным ходом шло сооружение нового аэровокзала. Теперь убедился, что он построен. В нем, казалось бы, предусмотрено все, чтобы обеспечить клиентуре Аэрофлота комфорт и удобства: ресторан, буфет, парикмахерская, отделение связи с междугородным телефоном и телеграфом, комната матери и ребенка, игровые автоматы, видеосалон, библиотека, торговые киоски, в том числе по продаже экзотических сибирских изделий — унтов, сувениров из оленьей кожи. Все это, конечно, хорошо. Но, к сожалению, как была здесь, так и остается проблема качества услуг. Это, прежде всего, билетные страдания, а также частые нарушения регулярности полетов, о чем красноречиво свидетельствует так называемая книга предложений. Она испещрена стереотипными жалобами на уныло повторяющиеся недостатки.

Пытаясь как-то оправдаться, работники аэропорта утверждают, что по сравнению с предыдущим годом жалоб пассажиров стало меньше. Отговорка традиционная, замшелая, прямо-таки заплесневелая. Коли даже претензий чуть поубавилось, что с того? Тут бухгалтерский счет непригоден. Он не слишком-то утешает. Ведь любая жалоба — это крик о помощи.

Можно вообразить, с каким настроением потребовали книгу предложений сто пассажиров рейса 4726 Улан-Удэ—Фрунзе, которым четырежды перенесли срок вылета? Либо пассажиров рейса 3867 — они не сумели добиться в течение нескольких часов от работников авиапредприятия Копыловой и Эрдыновой хоть какой-нибудь справки о времени их вылета в Хабаровск. А каково было пассажиру А. Татар с грудным ребенком ни у кого не найти участия к себе в связи с задержкой ее рейса! Я уж не упоминаю тех, кому пришлось загорать в аэровокзале день, два и больше!

— За двадцать лет, что я работаю в аэропорту, в нем мало что изменилось, — сказала мне начальник службы организации перевозок Александра Алексеевна Лях. — Разве что напряженность труда возросла. Механизации же почти не прибавилось. Многого делается вручную. Ваш багаж долго не подавали оттого, что не было транспорта. А возьмите связи! — она показала на телефонный аппарат. — Попробуйте сами куда-нибудь дозвониться. Хоть криком кричи!

Что ей можно было на это ответить? Привести пословицу о том, что «каков поп, таков и приход!».

Хотелось, чтобы авиаработники не были на меня в обиде за то, о чем я написал. Не сомневаясь в желании и старании многих из них преодолеть инертность мышления и коренным образом улучшить обслуживание пассажиров, вверяющих себя Аэрофлоту. Где-то уже дуют свежие ветры, а где-то все еще никак не развевается затхлый дух застоя. И порою воздушная дорога, вроде бы самая прямая и скоростная, обходится нам весьма весомыми материальными и моральными издержками.

Короче, спасибо ковру-самолету. Но все же, но все же...

В. ЩЕРБАКОВ

ТАМОЖНЯ

Мне пока не приходилось сталкиваться с таможенной службой, но все, что рассказывается о ней в газетах, читаю с интересом. Хотелось бы, чтобы «Гражданская авиация» опубликовала материал о таможенной службе международного аэропорта Шереметьево-2.

А. ПЕТРЕНКО
г. Брянск.

30



В таможенной службе Шереметьева-2 первым делом меня провели в своеобразный музей, показали, на первый взгляд, самые обычные вещи: пачку сигарет, тюбики с зубной пастой, куклу, ботинок, шариковую авторучку, изящную статуэтку. Но, оказывается, в сигарете была ловко упрятана крупная банкнота. Тюбик при внимательном рассмотрении оказался с большим секретом — после искусной переупаковки он заметно потяжелел. Содержимое баллона авторучки превышало ее первоначальную стоимость в десятки раз. Чемодан оказался целым наркотическим «складом».

Есть в музее объемистые альбомы разных лет, фотографии и текст которых иллюстрируют деятельность таможи по годам. Здесь, в музее, можно узнать немало захватывающих историй.

...Гость нашей страны вез домой отличный московский сувенир — удочку. Вот уж действительно мечта рыбака: легкая, складная, с удобной пробковой ручкой, она имела множество замысловатых приспособлений и гарантировала успех на любой рыбалке. При том, однако, что ею не станут ловить



рыбку в мутной воде. Владелец удочки решил поступить иначе. И поплатился за это. В рукоятке — безупречно целой, лишенной малейших следов повреждения, были обнаружены золотые кольца. Удочка стоила девять рублей, ее «начинка» — свыше тысячи.

...В дорожной сумке покидающей нашу страну гражданин лежал пакет с ничем не примечательными грецкими орехами. Орешки оказались не простыми, точнее один из них. В нем был найден дорогой бриллиант.

...Пассажир, улетавший в одну из стран Америки, предъявил для досмотра свой багаж, среди которого был ковер фабричной работы и баул. Ничего запрещенного к вывозу у пассажира не нашли. Кроме баула. Он был шит из древнего армянского ковра, представляющего музейную ценность.

Как же таможенники распутывают все эти хитроумные уловки, безошибочно пресекая любую контрабанду, не пропуская незаметные для провоза вещи? Этот вопрос возникает после первого же знакомства с работой людей, носящих знаки Меркурия в петлицах форменной одежды. Ветеран Шереметьевской таможни, бывший ее начальник В. Наумов на него ответил так.

— Думаю, прежде всего следует сказать о сознании личной ответственности, которую испытывает каждый, кто призван стоять на страже экономических интересов нашего Советского государства, — подчеркнул Василий Никитич. — Именно понимание своего высокого долга рождает у наших людей особую пронизательность и находчивость. К этому можно добавить профессиональное мастерство, опыт, природную наблюдательность. Такая уж у нас специальность. Суметь заметить неброскую деталь, малейший нюанс — первое дело для таможенника.

Василий Никитич уже ушел на заслуженный отдых. Он много сделал для становления и развития Шереметьевской таможни. Его дело продолжают начальник таможни Г. Шадрин, его заместитель В. Костянов, начальник контрабандного отдела М. Ванин, заместители начальников отдела В. Румянцев, А. Сиротин и многие другие опытные и добросовестные работники.

Однако справедливости ради нужно сказать и о тех, кто позорил доброе имя таможенника. Пусть их немного, но такие были. Работник таможни А. Косоротов пожаловался новому знакомому по фамилии Манакер на свою жизнь: нужна кооперативная квартира, а с деньгами трудно.

— Ну, что ты, — улыбнулся тот, — деньги — вещь наживная. Было бы только желание. У тебя, например, деньги, можно сказать, в руках. Бери сколько надо. А дело-то пустяковое. Уезжают люди за рубеж, вывоз вещей у них ограничен. Ну не досмотрел, может, чего лишнего, так по мелочи...

И вот из Советского Союза уезжала знакомая Манакера С. Тревгода. Накануне ее вылета вечером Манакер при-

на счету заместителя начальника оперативного отдела А. Сиротина и старшего инспектора таможни С. Лаврова немало раскрытых случаев контрабанды.

Взаимопонимание — важное условие для успешной работы двух служб международного аэропорта: таможенной и организации пассажирских перевозок.

вез Косоротову драгоценности. Тот упаковал их и оставил у себя. А наутро он досматривал вещи Тревгоды перед вылетом. Когда все уже было закончено, незаметно вложил контрабанду в ее сумку. Так за границу были переправлены ценности. Косоротов, конечно, волновался, но компенсация за риск была довольно внушительной — 2.300 рублей. Потом подобные операции повторялись. Однако сколько веревочке не виться — конец будет. Состоялся суд, и каждый из преступников получил по заслугам.

Получение взяток, злоупотребление служебным положением, «увлечение» сувенирами — за эти проступки было уволено из таможни несколько человек. Вирус стяжательства еще весьма живуч, с ним не легко бороться...

Шереметьево-2 — главные международные ворота советской столицы, и при его строительстве было предусмотрено все, чтобы пассажиры с максимальной быстротой и удобствами могли пройти необходимые, принятые и в других международных аэропортах мира, формальности. В целях увеличения пропускной способности и повышения культуры контроля таможенная служба аэровокзала оснащена самой современной техникой. Специальные рентгеновские установки, например, позволяют производить досмотр багажа без его вскрытия. Попытки контрабандистов везти к нам в страну подделки, чтобы потом вывезти купленное у нас по выгодной цене бриллиантовое кольцо или серьги, также пресекаются с помощью приборов. Маленький приборчик легко определяет, что представлено на контроль: бриллиант или стеклышко...

После того, как начала действовать воздушная линия из Бангкока и Сингапура через Москву в Западную Европу, в Шереметьево помчались особого рода «путешественники» с многочисленными чемоданами. Пространство между двойными стенками этих чемоданов было набито гашишем и героином. Прятали наркотики и другими методами. Что вызвало такую активность деятелей преступного бизнеса, перевозчиков наркотиков? Дело в том, что их многолетние маршруты из Юго-Восточной Азии и стран Дальнего Востока в Западную Европу и США стали для них небезопасными. Вот и надумали контрабандисты нащупать новые пути через Москву. В аэропорту транзитные пассажиры задерживались всего на полчаса, а в распоряжении сотрудников таможни было еще меньше времени. Контрабандисты надеялись на это. Напрасные надежды. В Шереметьево «белая смерть» была перехвачена. После того, как целую группу лиц поймали с поличным и осудили советским судом, подобные вожаки было прекратились. Но таможенники по-прежнему были начеку, и, как выяснилось, не напрасно. Однажды тайник с гашишем обнаружили в ботинке пассажира. Это был не ботинок, а целый наркотический «склад»: полиэтиленовый пакет с 465 граммами наркотика оказался хитроумно запрятанным в черном ботинке на микропорке. И это — не считая килограмма с лишним, которые контрабандист пристроил в чемодане с двойными стенками.

Бешеные доходы от продажи ядовитого зелья заставляют перевозчиков наркотиков и сегодня рисковать, пытаться обмануть таможенников, пере-

хитрить их. Вот уже появились «глотатели», «живые контейнеры». Вспомните случай, описанный в нашей печати. Из Бангкока в Стокгольм летела Нордин Мауд Элизабет, подданная Шведского королевства. Во время остановки в Шереметьево-2 ее в тяжелом состоянии доставили в институт имени Склифасовского. В результате хирургической операции из ее желудка извлечено около ста ампул с героином. Повреждение одной из них и явилось причиной тяжелого состояния шведки.

К каким только ухищрениям не прибегают контрабандисты. В колбе кинескопа телевизора одного транзитного пассажира таможенники обнаружили пять с половиной килограммов героина. А всего в 1988 году в Шереметьево-2 было изъято у контрабандистов около пятидесяти пяти килограммов сильнодействующих наркотических средств.

Не только закоренелые преступники — контрабандисты изощряются в изобретении способов нажить большие деньги. Находятся люди, которые используют сравнительно легальный путь для обогащения. Кто они? Спекулянты. Везут телевизоры, холодильники, бытовые электроприборы. Везут все, что выкается в розетку. Везут дефицит. Махровым цветом расцвел «вещевой туризм». Если раньше при частных визитах в социалистические страны валютный обмен составлял 300 рублей, то после упрощения выездных формальностей стали менять 1380 рублей. При этом разрешается еще везти «подарки» на пятьсот рублей. Однако многие ли могут по несколько раз в год преподнести подарки знакомым на полтысячи? За минувший год из нашей страны вывезли пятьсот тысяч телевизоров, более двухсот тысяч стиральных машин, список вывозимого очень, очень длинен. Всевозможные контрабандисты, дельцы пытаются переметнуть через границу крупные коммерческие партии ширпотреба и дефицита. Спортсмены «увлекаются» большим количеством икры. Массовый вывоз товаров начинает влиять на устойчивость внутренних рынков. Для защиты интересов своих потребителей потоку вывозимых товаров закрыли двери на таможах ЧССР, ГДР, ПНР. С 1 февраля этого года аналогичные меры ввел Советский Союз. Иностранцам, приехавшим в СССР в качестве туристов или по частным делам, по приглашениям, теперь нельзя вывозить кофе, икру лососевых, телевизоры, холодильники и морозильники, стиральные и швейные машины, детскую одежду и обувь. Таможенные ограничения ударили прежде всего по тем, кто в своих поездках видел средство наживы.

Учреждается в таможне новый отдел — отдел контроля за печатными и аудиовизуальными материалами. Этот политический контроль всегда осуществлялся пограничниками. Может возникнуть вопрос: нужен ли он сегодня? Необходим. Перестройка и гласность не привели к прекращению острой идеологической борьбы противников социализма. И сегодня находятся лица, пытающиеся переправить через границу в нашу страну идеологически вредные материалы: печатную продукцию, призывающую к свержению социализма в СССР вооруженным путем, порнографические издания, кассеты и диски с видеозаписью сюжетов, пропагандирующих секс, жестокость, человеконенавистничество.



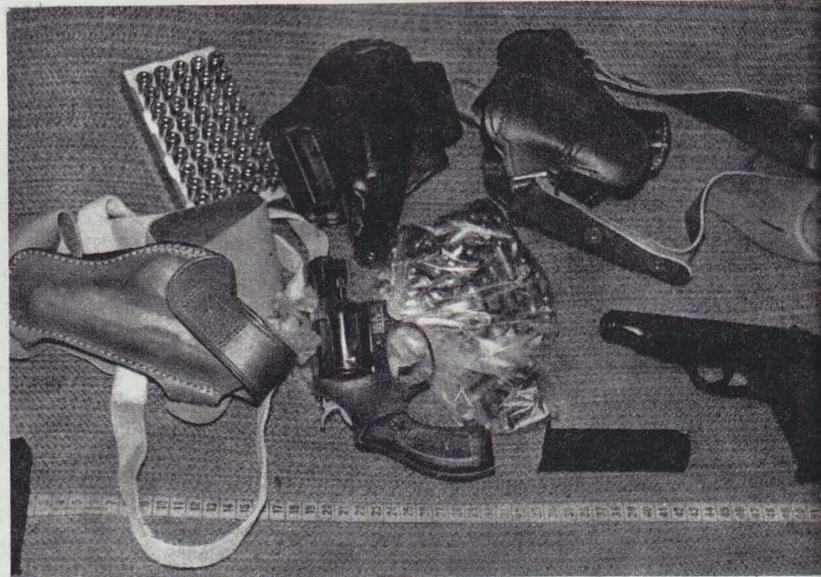
Личный досмотр ведет инспектор таможи А. Божанов.

Самые хитроумные уловки раскрывают сотрудники таможи.

Изыятые у контрабандистов валюта и оружие.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

— В прошлом году Шереметьево-2 обслужил около пяти миллионов пассажиров, — сказал заместитель начальника таможенной службы В. Костянов. — Прирост, по данным аэропорта, составляет примерно двадцать процентов. Пропускная способность Шереметьева-2 уже себя исчерпала, но с задачами по охране государственной границы мы справляемся. Хотя проблемы есть. Например, пассажиры, как правило, совсем не знают, что и в каком ко-



НАЗЛО НА ВЕТАМ ВСЕМ

33

личестве можно провозить через границу. Некоторые пассажиры о запретах к вывозу тех или иных предметов узнают лишь в аэропортах. Нужна гласность в работе таможи. Пора подумать и о правовой защите работника таможи. Это тоже проблема, и делать вид, что ее не существует — нельзя. Случается, по адресу таможенного инспектора раздается грубая брань, выкрикиваются нецензурные слова, пассажир плюет ему в лицо. Или пьяный иностранец бьет по лицу женщину-инспектора таможи...

В. Костянов сказал и еще об одной серьезной проблеме таможи. Специалисты для таможи никто не готовит. Зарплата таможенников не соответствует их нелегкому ответственному труду. Стереотипы, выработанные поколениями государственных работников, чей оклад мало зависел от талантов, работоспособности, отдачи человека, очень сильны. А как мы уже убедились, работают в таможе люди разные. Здесь, как и в других областях нашей жизни, уравниловка не содействует успеху дела. В таможе должны работать компетентные, культурные, воспитанные люди. А пока, приходится признавать, что количество справедливых жалоб советских и иностранных граждан на отдельных таможенников наводит на грустные размышления.

Но большинство таможенников все же люди честные, неподкупные, хорошие профессионалы. Расскажу об одном из них — В. Ужве.

Виктор Ужва окончил пограничное училище, уже несколько лет работает в таможе. Он в совершенстве владеет основным оружием таможенника: наблюдательностью, тонкой интуицией. Цепким взглядом изучает он прибывших пассажиров, замечает малейшую нервозность в поведении, несоразмерность в деталях одежды. Однажды в его поле зрения оказался мужчина в добротном костюме. Иностранец вел себя довольно непринужденно, бойко разговаривал с соседями. И лишь однажды мимолетная тень беспокойства промелькнула на его лице. С чего бы это? В. Ужва тщательно всматривался в фигуру туриста. Худое лицо этого человека явно контрастировало с его полнотой. Понаблюдав еще некоторое время за туристом, не спеша приблизился к подозрительному пассажиру... В жилете под пиджаком, в специальных карманах, в поясе иностранца обнаружили десятки не разрешенных к ввозу в СССР брошюр.

Подобных поединков с контрабандистами на счету Ужвы немало.

Пограничники и таможенники... У них одно общее дело: пограничники обеспечивают охрану государственной границы, таможенники — стоят на страже экономических интересов государства. Только за десять месяцев минувшего года таможей аэропорта изъято контрабандных товаров на сумму более семи миллионов рублей. Люди со знаком Меркурия в петлицах создают прочный заслон контрабандистам, валютчикам, спекулянтам.

Ю. ЛЕНЧЕВСКИЙ,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

а/п Шереметьево-2.

В годы сталинских репрессий достаточно было лишь заявления, а нередко анонимки или просто оговора, чтобы перечеркнуть судьбу человека.

Тот день выдался на редкость прозрачным и жарким: ни облачка, ни ветерка. И только когда солнце перевалило за полдень, на горизонте стали собираться мощные кучевые облака — предвестницы близкой грозы. Но нам тогда было не до метеонаблюдений. Шли последние государственные экзамены по летной подготовке.

Один за другим мы, курсанты Балашовской авиашколы Гражданского Воздушного Флота, поднимались в небо. Наступила очередь лететь и старшине нашей учебной группы Курту Нойману. Подтянутый, крепко сложенный от природы, с копной темных волос, он четко доложил экзаменуемому о своей готовности и сел за штурвал Р-пятого. Во всем его облике жила неиссякаемая сила молодости, энергии.

А некоторое время спустя, растерянные и ничего не понимающие, мы не верили своим ушам, когда командир эскадрильи принес ошеломляющую весть: К. Нойман — матерый шпион, работающий на германский фашизм. Нам ставились в упрек благодушие и утрата бдительности, доверчивость по отношению к ярому врагу. Враг... Человек, который три года был с красными учлетами в едином строю, который перенес голод и малярию, который вместе с нами готовился сражаться с фашистами в небе Испании.

Курт Нойман вырос в семье потомственных берлинских пролетариев, активно поддерживающих коммунистов. С раннего детства Курт «впитал» дух революционных идеалов и традиций рабочего класса. В четырнадцать лет он примыкает к политической борьбе, вступает в Союз Коммунистической молодежи: становится сначала руководителем комсомольской ячейки, а затем секретарем окружного комитета СКМГ. С 1923 года он член подпольной организации — «службы порядка». Подпольщики занимались подготовкой вооруженного восстания, во время демонстраций поддерживали организованность и порядок в рядах участников, охраняли Тельмана и его соратников на собраниях и митингах. В условиях нарастающей разгула реакции, фашизма это была трудная и ответственная работа.

Помню, — говорит Нойман, — как в июле тридцатого года штурмовики пытались разгромить ЦК КПГ. Только благодаря дружным усилиям «службы порядка» фашисты получили решительный отпор. Именно тогда я впервые встретился с Тельманом, разговаривал с ним.

Когда Курту исполнилось еще только шестнадцать лет, его объявили неблагонадежным и вышвырнули за ворота машиностроительной фирмы «Хейке», где он работал. Увольнение было первым серьезным экзаменом, и юноша его выдержал, не отступил от своих убеждений, не отрекся, не смалодушничал, а наоборот, как страстный пропагандист и агитатор, смело обличающий пороки капиталистического строя, вновь и вновь включался в политическую борьбу на заводах Сименса, Борзинга и многих других, куда удавалось устроиться на короткое время. Но как только хозяевам становилось известно, что Нойманом интересуется полиция, они тут же указывали ему на дверь.

Только моя глубокая вера в правду, нашу партию, которой я безраздельно принадлежу вот уже более шестидесяти лет, да в наше справедливое дело помогли мне выстоять, сохранить свои убеждения, преодолеть еще более сложные испытания.

Дважды пыталась охранка спровоцировать против К. Ноймана судебный процесс. Обыски, допросы, аресты... Однако всякий раз ему удавалось вырваться на свободу. Фашисты охотились не только за Куртом, но и за его младшим братом Хибертом, тоже комсомольцем. Хиберта убили. Эта злодейская акция вызвала глубокое возмущение в рядах рабочих Берлина. Газеты «Юнге Гарде», «Роте Фане» с гневом осудили убийц. Похоронная процессия в Фридрихсфельде вылилась в акт мощного протеста против фашизма, в многотысячную демонстрацию, набатным эхом отозвалась в сердцах трудового народа страны.

В начале тридцатых годов из-за постоянных провокаций, преследований Нойман, по указанию партийного комитета, перешел на нелегальное положение. Тем не менее кольцо вокруг него сжималось. Устраивались облавы, повальные обыски. И хотя конспиративные квартиры менялись практически ежедневно, вести работу становилось все труднее. Стало ясно: чтобы избежать ареста, нужно эмигрировать. Так, по решению ЦК КПГ, Курт Нойман был переправлен в Советский Союз.

В Москве его встречали и приветствовали представители международной организации борцов революции. В судьбе двадцатипятилетнего Ноймана начиналась новая полоса.

Курт сразу же с головой окунулся в активную общественно-политическую

жизнь первого в мире пролетарского государства. Торопился увидеть и понять все, что его окружало. С одержимостью познавал он грамматику революции, размах социалистического строительства, загадку созидательной силы соревнования. Используя каждую свободную минуту, осваивал русский язык. Размахивая небольшим томиком Маяковского, молодой немец без конца декламировал: «Я русский бы выучил только за то, что им разговаривал Ленин».

Ноймана направили в механические мастерские Центрального научно-исследовательского института авиационного моторостроения им. П. И. Баранова. Одновременно, по заданию руководства Коминтерна, он вел политическую работу среди иностранных рабочих-эмигрантов.

Горячие, созидательные были те дни. Курт показал себя механиком с незаурядными новаторскими способностями. Поэтому ему доверили один из самых сложных производственных участков — испытание дизельных авиамоторов. Немало предложений немецкого рабочего было учтено при доведении моторов «до ума». Тогда Нойман и предположить не мог, что через каких-то восемь лет те самые авиационные моторы, которые пропускал он через свои ум и руки, хорошо поработают на Великую Победу над фашизмом.

В Москве я стал причастным к строительству социализма. Здесь за два года я выполнил трехлетнее задание пятiletки; здесь пришло признание моего труда, отмеченного многими наградами; здесь я первым из немецких рабочих стал ударником пятiletки. В Москве я обрел много верных советских друзей. Для меня все это очень дорого.

Коминтерн готовил Ноймана к подпольной партийной работе на территории Германии. Но с приходом к власти фашизма обстановка там резко обострилась. КПГ несла большие потери. Продолжался и розыск Курта. Учтивая это, Коминтерн направил его на учебу в Балашовскую школу пилотов ГВФ. За освоение авиационной науки Нойман взялся с энтузиазмом. Нас, молодых парней, привлекало в нем многое, и прежде всего настойчивость в достижении цели, неунывающий оптимизм. Учился он очень хорошо. Летал уверенно, чисто выполнял каждую задачу. Не случайно инструктор Фадеев первым из группы выпустил его в самостоятельный полет. И одновременно Курт был в самом центре общественной жизни учлетов: выпускал острые номера стенной газеты, разяснял нам сущность фашизма и его человеконенавистническую идеологию. А еще он любил петь, был строевым запевалой. С упоением Нойман чеканил:

Бросая ввысь свой аппарат послушный,
Или творя невиданный полет,
Мы создаем, как крепнет флот воздушный,
Наш первый в мире пролетарский флот.

Невысокий, густой голос звучал вдохновенно, брал за душу и наполнял наши сердца какой-то удивительной силой эмоционального воздействия. И мы, под стать запевале, всей силой дюжих голосов дружно подхватывали:

Все выше и выше, и выше...

Роза разразилась в полночь, когда Курт Нойман был арестован и доставлен в Балашовскую тюрьму, а затем переправлен в Саратов. Здесь ему предъявили тяжчайшее обвинение — шпионаж в пользу фашистской Германии. Допросы, бесчисленные,

физически изматывающие, следовали один за другим. Иногда наступала передышка в две, а и то три недели, а потом все повторялось сначала. Уставший следователь заменялся другим, отдохнувшим.

На допросах мне настойчиво внушалось, что я должен сообщить, какие выполнял задания, с кем поддерживал связь. В случае признания мне обещали уменьшить срок наказания. В числе обвинений были и такие: внимательное изучение полетной карты при подготовке к учебным полетам по треугольному маршруту; оборудование самолета Р-5 дополнительными топливными баками; стремление улететь за границу; прославление итальянского фашизма; повышенный интерес к складу авиационного топлива и т. д. Все это звучало настолько примитивно, что с трудом воспринималось всерьез.

Не добившись признания, следователь организовал очную ставку лиц, указывающих, что я шпион. Когда конвой ввел меня в следственную комнату, я поначалу опешил. Мгновенье — и меня охватил приступ несказанной радости: тут находились два моих товарища по учебе. «Наконец-то пришло избавление. Сейчас все станет на свои места», — улыбнулся я сквозь трудно сдерживаемые слезы облегчения. Следователь уловил мое душевное состояние и грубо осадил. В эту минуту на лица курсантов я увидел страх, тупость и отрешенность. Передо мной сидели хотя и живые, но безвольные манекены. Они подтвердили мою виновность. Нервные спазмы перехватили горло. Плюнув в их сторону, я только и смог выдать: «Какие же вы подлецы».

Известно, что обвинившие меня в шпионаже преуспели в жизни, здравствуют и поныне. Имеют детей, воспитывают внуков в духе правды и высокой нравственности. Это ли не кощунство?

Несмотря на возраст, душевную и физическую травмы память Курта Ноймана чиста, не поражена болезненной мстостью за пережитую боль, за вычеркнутые годы. Она хранит одну только правду, которую и сегодня нельзя слушать без содрогания.

Не успел я пережить удар штрейкбрехерства, как надо мной был учинен «новаторский», как тогда окрестили, перекрестный допрос с применением мощных прожекторов. Они не только ослепляли, но и иссушали организм. Я истекал потом, на меня сыпались со всех сторон провокационные вопросы, на которые я не успевал отвечать, а это вызывало у допрашивающих раздражение, крик, унижительные оскорбления.

Потом меня на целый месяц посадили в камеру смертников. Здесь царил могильный покой. Тишина не только подавляла человека, лишала его рассудка, но и медленно убивала. Были и у меня минуты отчаяния. Я не мог примириться с мыслью, что могу погибнуть невинно. В камере смертников я с упорством боролся за жизнь. Заставлял себя заниматься физическими упражнениями, топчась на одном месте, пытался нахаживать километры, читал стихи, мысленно летал, проделывая в воздухе различные фигуры пилотажа, вспоминал беседы с Эрнстом Тельманом и Вильгельмом Пиком.

Только через полтора года после ареста, уже на этапе, Нойман узнал, что он осужден на восемь лет строгого режима. Суда так и не было, с приговором его не ознакомили.

Трагический путь репрессированного К. Ноймана протянулся от Москвы до Котласа, Соликамска и дальше в Заполярный Урал. В промежуточных пунктах задерживались иногда до года, теряли ослабевших товарищей. Когда началась война, осужденных из числа граждан стран, ведущих войну против СССР, сосредоточили в спецлагере, где режим был значительно жестче, работа тяжелее, а питание хуже. Работая на шахте «Капитальная», Нойман перенес цингу, снежную слепоту, истощение. Но головы не скло-



Курт Нойман в годы учебы в Балашовской школе пилотов ГВФ.

нил, как мог и чем мог поддерживал тех, кто находился рядом.

Удар последовал внезапно. 23 августа 1945 года Нойман объявили о том, что завтра он будет освобожден. А на следующий день начальник лагеря, достав документ из сейфа, прочитал: «Нойман Курт, урожденный немец, остается в лагере «Няндама» до принятия особого решения». И добавил, не глядя: «Можете вернуться в барак». Курту показалось: он умирает. Шатаясь, на подкашивающихся ногах, со стоном он успел ухватиться за стенку, да так на ощупь и пополз вдоль стены. До нар он не дополз — рухнул посредине барака.

Потребовался еще год «...до принятия особого решения». В августе сорок шестого, получив паспорт, деньги на проезд, предписание о немедленном отбытии в город Павлодар, полбуханки черного хлеба да десяток вяленых рыбешек на дальнюю дорогу, Нойман вышел за ворота лагеря. Навяная душа. Разве думал он в те минуты нахлынувшего счастья, что впереди его ждут многолетние, не менее жестокие испытания?

Приехав в Москву, Нойман зарегистрировался у представителя КПГ как антифашист, эмигрант, член Коммунистической партии Германии.

Затем был принят Еленой Дмитриевной Стасовой, видным деятелем ВКП(б), ответственной за работу с эмигрантами. Состоялась обстоятельная, доверительная, теплая товарищеская беседа. Стасова сразу начала хлопотать об устройстве Курта на работу, взяла на себя оформление всех необходимых документов для его возвращения на Родину. Так, вместо Павлодара Нойман оказался в подмосковном Александрове, где оформился на завод радиоаппаратуры. Жизнь постепенно входила в нормальное русло.

С первых дней заводчане приняли его как равного, опытные наставники помогли освоить профессию монтажника. Теперь он торопился жить, работал с одержимостью, словно хотел вернуть потерянное за время лагерей. Вскоре он стал, как и в первую пятилетку, передовиком, стахановцем производства. Душа его от-

таяла, плечи распрямились, заметно посвежело землистое лицо, а ожившие глаза улыбались, глядя с цеховой Доски почета.

Здесь в сорок лет появилась у него семья. Он с нетерпением ожидал конца своей затянувшейся эмиграции. И вот, когда до выезда оставались считанные дни, его взяли. На этот раз прямо с завода. Следствия не было. Судила тройка. Обвинение — нарушение паспортного режима. Приговор — пожизненная ссылка. Решение было окончательным, обжалованию не подлежало. Теперь он бился, как птица в железной клетке. Протестовал, взывал к справедливости правосудия, но все разбивалось о стену безмолвия. Рушились вера,

жигая леденящим холодом израненную душу Ноймана. Поначалу Ноймана угнетало недоверие местных, контроль, ежемесячные отметки. Без разрешения он не мог даже за поскотину выйти. Однако, работая слесарем в МТС, он невольно попал в круговорот дел и забот сибиряков, оказался единственным универсальным мастером по тракторам, по всей сельхозтехнике. Нойман принес в мастерские опыт хорошо организованного заводского производства, более совершенную технологию ремонта. МТС при нем заметно преобразилась, здесь появились различные приспособления, облегчающие труд, повысилась культура, порядок на ра-

таежником. С ними вместе он ходил на медведя и на сохотого. С ними отмечал праздники. Когда в сельсовет пришла на Ноймана бумага из центра, поселок загудел, засуетился. Больше всех судачили бабы: «Как бы подвоха в бумаге не было». Но подвоха на этот раз не было: черным по белому было написано: «Гражданин Курт Нойман полностью реабилитирован. Все обвинения являются совершенно недействительными», а ниже текст подтверждала гербовая печать с серпом и молотом и подпись Генерального прокурора СССР.

В день отъезда Курта местные жители натащили в его избу всякой всячины: шанги и пироги с грибами, грузди и огурцы, кусок зажаренной сохатины и даже решето кедровых шишек. А инвалид в тельняшке с пустым рукавом сунул в руки Ноймана небольшой берестяной туюсок: «Это, паря, тебе «хлебные капли» под названием «шнапс». Может, какая хворь в дороге пристанет, али хандра навалится, так ты того — прими». Не успел Нойман отблагодарить хозяина туюска, как перед ним выросла сгорбленная старушка и тут же прошепелявила: «Сынок, что там было по первопутку — не держи зла. Мы же не знали, какой ты». И трижды перекрестила его. Нойман схватил ее трясущиеся руки и осыпал их поцелуями. Не в силах сказать ни слова, он только и смог на прощание поднять руку со сжатым кулаком — символ Рот-Фронта. Таким его и запомнили жители сибирского поселка Абан.



На встрече бывших «красных улетов»: К. Нойман в центре.

Фото из архива автора.

надежда, любовь, семья. Кошмары начинались опять.

На сей раз конвойный этап продвигался на восток по транссибирской железнодорожной магистрали, медленно, под погребальный стон бушевавшей метели. В больших городах этап забивался новыми, исхудавшими человеческими тенями. А тех, что был уже безнадежно истощен, вши поедали живьем. Таких снимали с поезда и навечно оставляли в снегах затерянных полустанков.

В поселок Абан ссыльного летчика доставили только на исходе тяжелейшей зимы сорок восьмого, когда речка Усолка — приток Бирюсы, шумела, ломая лед, об-

бочих местах. Возросла и исправность тракторов. Колхозники это не могли не оценить. Первое время, пока ссыльный немец еще не окреп, они охотно делились с ним кто махоркой, кто молоком или картошкой, а то и морковной шангой.

В 1952 году К. Ноймана перебросили на более трудный участок — поднимать технику в леспромхозе, где образовалось настоящее кладбище неисправных машин. Незнакомые люди, и снова отчужденные поначалу взгляды. А однажды за своей спиной он услышал: «Недобитый фашист»...

Как жил Курт? Трудом и надеждой на то, что наступит время, и люди поймут и поверят ему. Работал, не зная норм и отдыха. Работал и тогда, когда мороз переваливал за сорок, а руки прилипали к инструменту...

Сибиряки полюбили летчика, привязались к нему. Для них он стал своим,

Спустя четверть века Курт Нойман вновь ступил на землю Германии, обновленной, строящей социализм. Жизнь продолжалась.

В его рабочей биографии верх взяла приверженность к авиации: вот уже три десятилетия он связан с авиакомпанией «Интерфлюг». Наиболее полно раскрылись разносторонние способности К. Ноймана как специалиста и дипломата в качестве постоянного представителя «Интерфлюг» в Москве. Именно в это время устанавливается тесное деловое партнерство между гражданскими авиаторами наших стран: налаживаются прямые взаимовыгодные контакты авиационных заводов, растет интенсивность полетов на трассах, связывающих СССР и ГДР, увеличивается объем подготовки летного и инженерно-технического состава для «Интерфлюг» в советских вузах и училищах.

Несмотря на пережитое Нойман не оплакивает свою судьбу, он остался убежденным интернационалистом, верным другом советского народа.

Моя юность, частичка моего сердца, — говорит Нойман, — остались у вас, в Советском Союзе. Вместе с вами я разделяю идеи перестройки, вместе с вами готов сражаться за обновление советского общества.

Вот такой он, Курт Нойман. Антифашист, коммунист, авиатор. Человек драматической судьбы, человек особо стойкого сплава.

Евг. ШИРШОВ,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Ленинград.



Долго будут сниться голубые сны девятилетней Вале Ярыгиной.

Вот оно — «Голубое озеро».

«Семейный рюкзак» штурмана самолета Ан-26 Виктора Никишина (на снимке справа) готов к новому походу в горы.

Работники АТБ Архангельского авиапредприятия Юрий и Наталья Татаренко в походе назначены «дежурными по ухе».

Эльбрус чист, без облаков — это к счастью!
Фото автора.



ГОЛУБЫЕ СНЫ

Прошлым летом в профкоме нашего авиапредприятия впервые появились путевки на туристическую базу «Голубое озеро» в Кабардино-Балкарии. И мы, три семьи авиаторов, решили приобрести эти путевки. Правда, очень многие отговаривали нас, пугали дальней дорогой, горными обвалами: «Куда вы, мол, собрались с маленькими детьми!» Но мы все же отправились в путешествие. И теперь не жалеем. Хочу предложить «Гражданской авиации» свой рассказ и фотоснимки о нашем отдыхе в Кабардино-Балкарии.

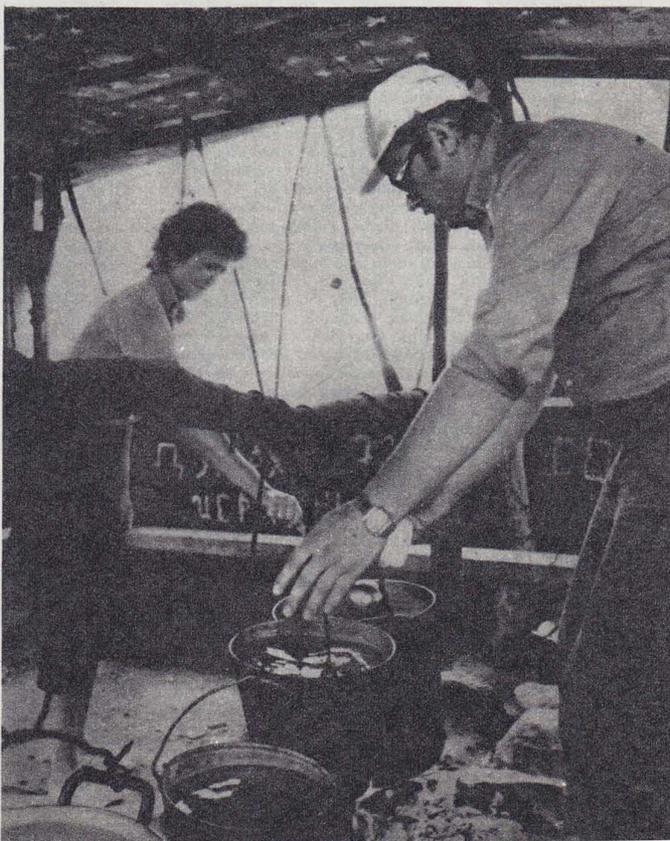
С. ЯРЫГИН,
авиатехник

г. Архангельск.

Сны были голубыми, как горная дымка, как тень двуглавого Эльбруса, как вода в этом удивительном Голубом озере. Сны тянулись прозрачной вереницей и заставляли вспоминать, вспоминать...

ЕСЛИ ЗАВТРА В ПОХОД...

«Вам повезло! — воздев к потолку агатовые глаза и отдуваясь от жары, вещает старший инструктор турбазы «Голубое озеро» Мухомит Койчурев. — Вы прибыли в благоустроенный, цветущий край, где все располагает к отдыху...»



Мы сидим перед ним — три десятка архангельских туристов. Сидим и все еще не знаем, верить его словам или нет. Позади ночной полет до Минеральных Вод, почти двести километров на автобусах по каменистым дорогам Кабардино-Балкарии. Спят возле насplex разобранных чемоданов измученные дети. И ничего не хочется. Ни выходить на знойную улицу, ни вслушиваться в слова этого темпераментного инструктора.

— То, что здесь все располагает к отдыху — вовсе не значит, что вам четырнадцать дней дадут отдохнуть. В плане у вас три пешеходные экскурсии по горам, плюс три — автобусные. И обязательный пятидневный поход, участники которого получат значки «Турист СССР».

— Ну, а кто не хочет куда-то идти? — поинтересовались мы.

— Неподвижные туристы, или, по-нашему, «матрасники», могут посещать столовую и близлежащие магазины по дороге до Нальчика. В горы самостоятельно не лазить, в реках не купаться, с местным населением в прямые контакты не вступать...

Инструктаж — это, конечно, замечательно. Но все же лучше самим пойти и осмотреть все, что «располагает к отдыху». Тем более, что наиболее «жужурные» туристы, несмотря на усталость, оказываются, отдавали уже местных шашлыков, сбегали на рынок, выяснили, что фрукты и вязаные изделия здесь дешевле, чем вездех.

И вот мы уже проаживаемся под темнеющим небом, бродим по аллее с пирамидальными тополями. И размышляем, куда бы лучше пойти: в видеотеку или на танцы?

А в мозгу беспокойно шевелится: «Завтра в поход, завтра в поход...» Эта мысль, вместе с оглушительной дорожной усталостью, наконец, побеждает нас, бодрящихся, разгоняет по номерам. И наваливает на плечи первый голубой сон.

«БЕЛЫЕ РОЗЫ»

«На турбазе «Голубое озеро» объявляется подъем!». Голос Муходита, несущийся из динамика, скуп на слова. После них сразу врываются звуки одной и той же кассеты с концертом рок-группы «Ласковый май».

Помню, как в первый же день эти «Белые розы», внезапно наполнившие номер, показались какой-то светлой идиллией, дополнявшей окружающую природу. Солнечный мир глядел в окно, курились туманом горы. Мы, собираясь в свой первый поход, навели в номере идеальный порядок. Вот только не успели смахнуть серебристую сетку паутины с оконного проема. И ушли, решив, что это можно сделать и вечером.

А за воротами базы сразу же забыли и о том, и о другом — настолько оказался там много интересного, порою похожего на чудо. Вот, к примеру, Нижнее Голубое озеро. Это символ базы — огромная природная воронка, глубиной 252 метра, наполненная чистой ледяной водой. Вода эта безжизненна, но настолько наполнена каким-то удивительным зелено-голубым цветом, что поневоле ждешь от нее чего-то теллого и ласкового.

Дальше дорога ведет все вверх и вверх. Передвигаемся под палящим кавказским солнцем, но трудности как-то отходят на другой план, уступая место восхищению. Грандиозные горные пейзажи — за каждым поворотом, а в конце пути нас встречает долгожданная цель похода — Верхнее Голубое озеро. Здесь прекрасное место для отдыха и купания. А рыбаков ждет отличная рыбалка. Холодная вода смывает усталость, и обратный путь уже не кажется таким долгим. И все же, поднимаясь по ступенькам к базе, всем телом чувствуешь, насколько нелегко горный туризм, какова «цена» этих впечатлений. Вот ты уже в номере бессильно падаешь на кровать.

И у тебя нет никакого желания заниматься паутиной на окне.

Наутро группа уходит в новый, более дальний поход. Скрывается за поворотом база с ее «Белыми розами» из динамиков. А впереди открываются каменные отвесные стены и кипящие реками ущелья. Открываются чудесные серебристые водопады, с каждым из которых связана своя легенда. Радуги зависают под их струями, тихонько подывает ветер в горных тоннелях.

К вечеру мы возвращаемся не только усталыми, но и какими-то слегка переродившимися. Снова нет сил убрать с окна паутину. Всю ночь «плавают в мозгу» горы в голубом тумане. Всю ночь стучит в усталых ногах твердая каменная дорога. А просыпаясь утром, уже знаешь, что тебя ждет новый поход, новая горная дорога. И однажды с удивлением замечаешь, что тебя уже раздражает утренний «Ласковый май». Насколько необычно и ярко, как вызов окружающей бетонной серости, звучали эти «Белые розы» в нервном дымном городе, настолько мелкими и фальшивыми стали они здесь, среди настоящей прекрасной и величественной природы. Этот голосок, эти слащавые слова не достойны и поворота головы спокойных и степенных горцев-балкарцев, живущих среди опасностей и тревог. Ненадуманных, а живых, реальных.

И ты, ощущая в себе что-то новое. Будто ты оторвался от чего-то мелкого и незрального, стал сильнее, тверже характером. Хочется двигаться. Чтобы болеи ноги, чтобы лился пот. Хочется новых острых впечатлений. Хочется слышать какой-то грандиозный голос, который перекроет шум водопадов и эхом разнесется по горам. Пусть будут бешеные ритмы, подобные скачкам реки Черек по камням... Но только не «Белые розы».

ЛУЧШЕ ГОР МОГУТ БЫТЬ ТОЛЬКО ГОРЫ...

Что там Нальчик, что там Пятигорск или Кисловодск! Они, как все курортные города, одинаково «прилизаны», одинаково наполнены фотографиями и торговцами. Мы побывали в них, и не слишком воодушевились. Все эти поездки не идут ни в какое сравнение с нашими горными впечатлениями.

И вот опять мы на туристской дороге. За окном автобуса на путевых столбах мелькают слова, хорошо знакомые многим путешественникам: Баксан, Чегем, Чегет... Здесь, в Приэльбурье, проходят чемпионаты по скалолазанию. Здесь пролегли маршруты альпинистов, а зимой — трассы горнолыжников. Канатная дорога здесь не «игрушечная», как в Нальчике. Перепад высот более тысячи метров. Ощутимо закладывает уши, становится холоднее. А внизу проплывают цепкие горные сосны. И кругом, впереди и с боков дыбятся вверх сахарно-сверкающие вершины. Там холод, там вечные снега и льды. И почти туда, к отметке 2700 метров, везут нас маленькие скрипучие креслица «канатки».

Вместе с нами едут и более серьезные люди. На головах у них защитные шлемы, на коленях огромные рюкзаки, сверху дрова, а на дровах еще и маленькие дети с «пустышками» во рту. Сразу видно, где воспитывают настоящие характеры, где зреет в людях бесстрашие и нарождается сила. ...Под ногами настоящий снег и лед. Сверху нещадно палит солнце. Первоначально чиста двуглавая вершина Эльбруса.

— Хорошая примета, — говорит нам фотограф. — Эту вершину видят только счастливые люди!

Да, мы сегодня действительно счастливы. И даже не очень сердимся, ожидая внизу опоздавших. И как поэма звучат в голове

кававшиеся некогда напыщенными слова: «Лучше гор могут быть только горы, на которых еще не бывал...»

ВАЛЯ И ВИТА

На утренней линейке появился необычно торжественный Михаил-Муходит.

— Сегодня мы чествуем группу, возвращающуюся из пятидневного похода. И особенно — самых маленьких его участников. Вручаем им значки «Юный турист СССР». За их маленькие ножки, что протоптали весь взрослый маршрут, за их упорство...

Назавтра новый поход ждал нас. И наших детей. Девятилетнюю Валю и четырехлетнюю Виту. Их вначале не собирались брать в этот взрослый поход. Но... сыграли роль утренней линейки, желание заработать значок. И вот они уже сидят, зябко съевшись под штормовками, в кузове грузовика.

Машина забросит нас вместе с запасом продуктов до селения Верхняя Балкария, откуда мы пешком пойдем почти до перевала, за которым — Грузия. Отчаянно петляет узкая, выдолбленная в камне дорога. Шофер, видимо, лихой малый, даже не сбавляет скорость. Пропасть — стена! Пропасть — стена! Ох! Ай! — то и дело слышится в кузове. И только маленькие подружки веселятся, подставляя головы горному ветру. Им не страшно вдвоем. Потом они вместе со взрослыми будут шагать обрывистой горной тропой. Жарко! Папы придавлены рюкзаками, но тем не менее всегда готовы подставить и руки, и спины своим самым «главным туристам». Обливаются потом взрослые дяди и тети. А маленькие ножки все топают и топают.

Уже на месте, в палаточном лагере с поэтическим названием «Приют Солнечный», Валя и Вита вдруг оказываются самыми энергичными из сорока прибывших. Их интересуют и лошади за оградой, и суп, что булькает в котле на костре, и принесенная с собой книга. Они к тому же усердно готовятся к концерту, который мы будем давать по возвращении. Из палатки, прозванной «семейной», время от времени доносится отчаянный визг и хихиканье. А к ночи, которая погружает в черноту окрестные вершины, девчонки, борясь со сном, слушают гитару у костра, подпевают и даже учат наизусть спетую комендантом лагеря песню «Баксанская баллада».

Оказывается, напрасно беспокоились за них мамы и папы. Палатка и спальный мешок для ребенка — на хуже мягкой кроватки. А ледяная вода не простужает, когда ее пьешь. Часы, когда кругом столько всего интересного, летят незаметно. И вот наши дети, гордые и счастливые, стоят на линейке у базы с удостоверениями и значками «Юный турист» в руках.

— А концерт? — вспоминают они вдруг. — Что мы зря готовились?

И вечером добросовестно выполняют свой туристский долг на сцене.

...Может быть, таким и должно быть лето. И для взрослых, и для детей. Ярким, насыщенным. Чтобы грустно было расставаться и хотелось вновь встретиться уже в Архангельске. Я спрашиваю у дочки, какие сны ей снились в горах. И она ответила: — Голубые!.. Только они мне все еще снятся.

Снятся и нам, взрослым. И по-хорошему завидуем тем, кто поедет сюда в это лето, кому еще предстоит увидеть наши горы и наши голубые сны. Интересно, наверное, здесь и зимой, когда на базе работает туристский горнолыжный центр. Только сны, наверное, снятся белые? Вот бы поехать! Вот бы увидеть!

г. Архангельск.

Многие слышали и знают о традиционных авиасалонах в Бурже (неподалеку от Парижа) и Фарнборо (неподалеку от Лондона), но мало кто в нашей стране слышал и знает о местечке Ошкош в американском штате Висконсин, что к северу от Чикаго на берегу озера Мичиган. Но для американцев это место говорит о многом. Оно замечательно тем, что здесь ежегодно проводится самый большой в мире показ летательных средств. Эту выставку-ярмарку посещают не менее 800 тысяч человек. Официально она называется «Международная выставка спортивной и экспериментальной авиации». Выставка проводится в течение восьми дней. Каждый год на выставке показывается примерно две тысячи разных летательных средств. Их владельцы мечтают получить призы и признание.

дромного оборудования и «авионики», то есть авиационной электроники. Тут же функционируют — подобно любому другому городу — полиция и пожарная охрана, рестораны и почта, банки и различные шоу. На авиасалоне представляется продукция более 650 компаний со всего мира. Главная задача — произвести впечатление на высокопоставленных гостей со всего мира. Эти государственные мужи представляют интересы ВВС и гражданской авиации своих стран и распоряжаются часто миллионными средствами из государственных бюджетов.

Гостей приглашают понаблюдать за авиапарадами с террас «шале», окруженных свежесажеными кустарниками и цветами. Главное в Фарнборо — это бизнес. Никто из «продавцов» не надеется на реальные продажи, но они

обманываются. Они воочию видят своих любимцев, оценивают тенденции развития авиационной техники и новейшие модели, унося с собой сумки, заполненные брошюрами и проспектами.

Гвоздем программы каждого авиасалона является, конечно, авиапарад. В Фарнборо он начинается пролетом всех представленных машин. Публика получает за свои деньги первоклассное шоу. Оно продолжается около трех часов. Разнообразная программа включает «аэробатику» легчайших самолетов и пролет вертолетов всех размеров, пролет авиалайнеров, летающих на разные расстояния, вплоть до самых больших широкофюзеляжных реактивных машин для перевозок пассажиров. Очень часто Фарнборо посещают сверхзвуковые «Конкорды».

Парад проходит под аккомпанемент диктора с контрольной вышки, который разносится громкоговорителями во все концы огромного поля. Расписание парада очень строгое, поэтому машина, запоздавшая с прибытием на стартовую линию, выпадает из своей «щели», то есть лишается участия. В

АВИАЦИЯ ЗА РУБЕЖОМ

ЯРМАРКИ ТЩЕСЛАВИЯ

Более тринадцати тысяч посетителей прибывают на выставку на собственных самолетах, которые затем используют как дачи на крыльях. Вдоль фюзеляжа натягивается тент, в то время как крылья используются для защиты от жаркого солнца. Полотенца после водных процедур развешиваются на пропеллерах.

На выставке экспонируются не только построенные в домашних условиях самолеты, но и реставрированные боевые истребители военных времен.

Теперь об авиационной выставке в Фарнборо, которая организуется Обществом британских авиакосмических компаний. Ее посещают «всего» около 350 тысяч человек. Однако не спешите со сравнениями. Они отнюдь не в пользу Ошкоша. Дело в том, что авиашоу в США — это для развлечения, в то время как в Фарнборо прибывает серьезная публика. Это витрина для самолетостроителей со всего мира — от Китая и Бразилии до США и СССР, а также британских и европейских самолетостроительных компаний.

Авиасалон в Фарнборо проводится на поле Королевского авиакосмического подразделения, которое раскинулось в сорока милях к юго-западу от английской столицы. Салон в Фарнборо организуется каждые два года. С весны начинается выстраиваться палаточный городок вдоль бетонной полосы аэродрома Королевских ВВС. Четыре ангара общей площадью в 54 тысячи квадратных метров и 350 «шале» предназначены для показа самолетов, фюзеляжных рам, авиамоторов, различного аэро-

обсуждают старые и будущие сделки, а также перспективы авиастроения. Здесь же показывают электронные микрочипы и радары, истребители и авиалайнеры. Британская авиакомпания «Бритиш эруэйз» использует салон в Фарнборо для показа квалификации своих авиадиспетчеров и инженерно-технического состава. Общество британских авиакосмических компаний рассылает более 50 тысяч приглашений по всему миру. Чтобы не мешать проведению деловых переговоров, все полеты над Фарнборо запрещены до полудня.

Организаторы авиасалона в Фарнборо относятся к этому делу очень серьезно и требуют того же от своих гостей. Салон становится раз от разу все дороже, хотя ни одна компания не скажет, во сколько обошлось ей очередное шоу. Считается, однако, что лучшим компаниям это обходится в миллион фунтов стерлингов, или примерно полтора миллиона долларов. Сюда входит плата на пользование выставочным пространством, за террасу «шале», откуда так хорошо смотреть за самолетами в небе, питание и развлечения, стоимость отеля и т. д. Четыре из восьми дней салона отводятся для торговых сделок, поэтому в эти дни публика на территорию выставки не допускается.

Когда же ворота открываются для публики, это похоже на толпы болельщиков, сгорающих от нетерпения увидеть своих футбольных кумиров. Они врываются через ворота с кино- и фотокамерами, коробками для ланча и каталогами самолетов, биноклями и подзорными трубами. И любители не

программу занесены буквально все действия пилота. Она утверждается полетным комитетом, состоящим из опытных пилотов, многие из которых сами принимали участие в предыдущих парадах и шоу. Любое отклонение от строго оговоренной программы приводит к вызову пилота проштрафившегося самолета «на ковер» перед членами комитета, где он должен объяснить причины срыва и невыполнения программы. Он также должен клятвенно пообещать комитету никогда впредь не допускать подобных ошибок. В исключительных случаях комитет имеет право рекомендовать больше не допускать данного пилота к участию в следующих выступлениях.

Наличие огромного количества гостей и зрителей требует особых предосторожностей в плане обеспечения безопасности как для самолетов, так и для публики. Ни в коем случае не допускаются пролеты самолетов над местами для зрителей. Не разрешаются также потенциально опасные маневры, например, полеты слишком низко и медленно, выключение двигателей. Несоблюдение этих строгих правил привело в последние годы к большому числу трагических инцидентов на других авиашоу.

После закрытия авиасалона в Фарнборо, как правило, требуется более десяти миллионов фунтов стерлингов, чтобы разобрать праздничный городок, выгрести тонны мусора и свернуть полотняные палатки.

И. ЛАЛЯНЦ

ОБЕРНУЛОСЬ

ТРАГЕДИИ

Этот материал ни в коем случае не появился бы на страницах журнала до перестройки. В печально известный период застоя всем нам твердили, что широкой общественности незачем знать о таких негативных явлениях на воздушном транспорте, как авиакатастрофы. Для чего, дескать, лишний раз пугать и без того настороженных пассажиров, мол, отвернутся они от Аэрофлота. А на деле под благовидным предлогом трогательной заботы о спокойствии советских людей скрывались от нашего суда и нашей совести вопиющие безобразия и даже преступления.

Сегодня, когда ветер гласности решительно срывает замки и печати с различных «спецхранов» и архивов, открылась,

наконец, возможность сказать обществу правду обо всем, в том числе и об авиакатастрофах. Мы глубоко убеждены: только открытый анализ причин этих тяжелейших происшествий в Аэрофлоте и гласный нравственный суд над их виновниками помогут избежать подобных трагедий в будущем. Исключительно ради этой святой цели и с учетом многочисленных просьб, поступающих в редакцию, открываем сегодня новую рубрику. Причем, гриф надуманной секретности снимаем не мы с вами, дорогие читатели. Его снимает само время, время решительных революционных перемен в жизни советского общества.

Трагедия, о которой пойдет речь, случилась более десяти лет назад в августе 1979 года. В тот день метеорологическая обстановка в юго-западном секторе Харьковского районного центра Единой системы управления воздушным движением была довольно сложной. В официальной сводке погоды она выглядела так:

«На участках воздушных трасс Днепротроиск—Днепродзержинск и Красноград—Днепродзержинск преобладала полная облачность с незначительными просветами сложных форм верхнего яруса с наличием отдельных вершин кучево-дождевой облачности с верхней границей от восьми до девяти километров».

Однако это не препятствовало плановым полетам. Всем известно, что современные авиалайнеры оснащены соответствующими средствами аэронавигации и самолетовождения, а экипажи имеют достаточный опыт пилотирования в любых погодных условиях. Даже на местных авиалиниях выполнялись в тот день обычные пассажирские рейсы. Так, по маршруту Черкассы—Донецк летел самолет Ан-2 Донецкого авиапредприятия под командованием И. А. Чернова. Самолет едва успел обогнуть с севера город Днепродзержинск, как второй пилот вдруг неожиданно закричал:

— Игорь Александрович, смотри!

Чуть правее их курса, из плотных серых облаков вывалилась сильно помятая хвостовая часть самолета и, дымясь, устремилась к земле. Вслед за ней полетели сверху другие обломки. Чернов успел заметить падающую тележку шасси с амортизационной стойкой и... людей.

Страшная, подсознательная догадка молнией обожгла мозг летчика. Он понял, что произошло нечто кошмарное, непоправимое. Сжимая побелевшими от напряжения пальцами штурвал, Чернов передал в эфир:

— Борт 91734. В районе населенного пункта Куриловка наблюдаю падение частей самолета. По-моему, Ту-134...

Произошло это в 13 часов 40 минут по московскому времени. Радиоинформацию принял диспетчер круга Днепропетровского аэропорта А. И. Федоров. Тотчас же по его докладу руководитель полетов Г. Я. Олейник объявил тревогу аварийно-спасательной команде и передал распоряжение в местный аэропорт Подгороднее на подъем в воздух поисково-спасательного самолета Ан-2.

В 14 часов 08 минут с аэродрома Подгороднее взлетел Ан-2, командир которого доложил диспетчеру о том, что обнаружил в районе населенных пунктов Куриловка, Николаевка и Елизаветовка горящие обломки двух самолетов. К тому времени к указанным населенным пунктам уже начали прибывать сотрудники МВД, личный состав воинских частей, пожарные и санитарные автомашины. Весь район, общей площадью двадцать квадратных километров, быстро оцепили. Вскоре на место происшествия прилетели представители партийных и советских органов.

Практически сразу же после получения известия о трагедии была создана авторитетная государственная комиссия, куда вошли специалисты Министерства гражданской авиации и авиационной промышленности, ВВС и других заинтересованных ведомств. Началась беспрецедентная по своим масштабам и колоссальной по трудоемкости работа.

Что же все-таки приключилось 11 августа 1979 года в небе Днепродзержинска? Прежде чем рассказать об этом, проследим за развитием событий, соблюдая их хронологию и строго придерживаясь лишь установленных фактов. Знакомиться с материалами расследования, хранящимися в трех увесистых томах, без ледящего чувства горечи и сострадания, поверьте, невозможно. Даже сейчас, спустя много лет после свершившегося, саднит и не дает покоя яростная в своем бессилии мысль: как же мало нужно было в тот злополучный день

для того, чтобы не допустить трагедии.

Нелегко называть ту страшную трехзначную цифру. Но без этого не обойтись. Ибо... 178 внезапно и нелепо остановленных сердец, будто тяжкий набат, зывают сегодня к тем, кто выполняет и обеспечивает полеты. Они, эти жертвы, как бы говорят о том, насколько жесток и немилосерден бывает Пятый океан к тем, кто хоть на миг потерял власть над ним, позволил себе расслабиться или пренебречь его законами. В истоках этой авиакатастрофы, как в капле воды, отражена вся убогость нашего подчас обывательского предствления об истинной цене халатности, беспечности, способных однажды, при стечении неблагоприятных факторов, раз и навсегда оборвать чужую жизнь.

Однако все по порядку. В 13 часов 11 минут 30 секунд по московскому времени с аэродрома Донецк после короткой стоянки взлетел самолет Ту-134А Белорусского управления с бортовым номером 65735 и взял курс на Минск. Его экипаж выполнял рейс 7880 по маршруту Ташкент—Гурьев—Донецк—Минск. В экипаж входили: командир корабля А. С. Комаров, второй пилот С. А. Петросян, штурман Н. К. Шипер, бортмеханик Е. С. Симакон, бортрадист Ю. П. Смирнов и две бортпроводницы Л. Ф. Лаптева и Н. Д. Гапанович. На борту воздушного судна было 77 пассажиров, из них шестеро детей до двенадцати лет и семеро до пяти. Багажа — 701 килограмм, груза — 1715 килограммов и почты — 24 килограмма. Общая фактическая загрузка составляла 7771 килограмм при предельно установленной для данного типа самолета — 8200 килограммов. Полет проходил в нормальных условиях, экипаж имел с землей устойчивую радиосвязь, вел переговоры спокойно.

Немногом раньше, в 12 часов 53 минуты 45 секунд из промежуточного аэропорта Воронеж взлетел еще один

Ту-134А, с бортовым номером 65816, выполнявший рейс 7628 по маршруту Челябинск—Воронеж—Кишинев. Самолет принадлежал Молдавскому управлению гражданской авиации. Его пилотировали командир корабля А. А. Тараненко, второй пилот В. Н. Тарасенко, штурман А. Г. Иващенко и бортмеханик В. В. Бутырский. Пассажиров обслуживали бортпроводницы М. Г. Белан и А. Е. Гонца. Кроме экипажа, на борту находилось 88 человек, из них двенадцать детей до пятилетнего возраста и четверо — до двенадцати лет. Багажа — 510 килограммов, груза — 1176 килограммов и почты — 4,5 килограмма. Фактическая загрузка составляла 7549 килограммов при той же предельно установленной для самолета данного типа. В полете экипаж вел с землей непрерывную устойчивую радиосвязь, что свидетельствовало о нормальной обстановке на борту.

Приведем некоторые выдержки из официальных документов:

«Самолет Ту-134А № 65735 принадлежал Минскому авиапредприятию. Выпущен в 1971 году. Налетал с начала эксплуатации 10753 часа 26 минут... Самолет Ту-134А № 65816 принадлежал Кишиневскому авиапредприятию. Выпущен в 1974 году. Налетал с начала эксплуатации 12 739 часов 16 минут...»

В процессе выполнения последнего периодического и оперативного обслуживания обоих самолетов дефектов, которые могли бы служить причиной летного происшествия, не обнаружено...

Техническое обслуживание за период их эксплуатации проводилось в соответствии с требованиями регламента, НТВС-71 и указаний МГА...

В аэропортах Воронеж и Донецк нарушений по заправке, загрузке и центровке не установлено... Согласно документам, на борту воздушных судов не имелось запрещенных к перевозке предметов и вещей, способных вызвать аварийную обстановку...

Состояние радиотехнических средств УВД, навигации и связи, а также действия обслуживающего их персонала не могли оказать отрицательного влияния на развитие событий, повлекших за собой авиационное происшествие...

Метеобеспечение полетов осуществлялось в соответствии с руководящими документами и не могло стать причиной катастрофы...

В районе Харьковского РЦ ЕС УВД 11 августа с 13 до 14 часов запусков шаровозондов, боевых стрельб и запусков ракет с траекторией полета до высоты 10 тысяч метров не производилось...

Уровень профессиональной подготовки летных экипажей обоих воздушных судов, а также опыт их работы соответствуют действующим нормативам и не являются причиной авиакатастрофы...

А теперь попытаемся воспроизвести отдельные эпизоды, предшествующие этому трагическому событию.

10 АВГУСТА, город Зеравшан Бухарской области, 11 часов 15 минут утра. Будущие пассажиры рейса 7880 супруги Великих — шофер местной автобазы Николай Семенович и его жена Валентина Алексеевна — собирались в дорогу. Их шестнадцатилетний сын Юра и восьмилетняя дочь Зина помогли родителям. Соседи засвидетельствовали такую фразу Николая Семеновича:

— Потопляйтесь, скоро вылетаем в Ташкент. Там пересядем на Ту-134 и в Минск... Прекрасная, говорят, машина. Может, когда-нибудь Юрка нас на ней прокатит...

Все знали, что Юрий Великих готовился стать пилотом гражданской авиации.

11 АВГУСТА, Ташкентский аэропорт, 4 часа 20 минут утра. В штурманской комнате экипаж самолета № 65735 готовился к рейсу. Командир Анатолий

Комаров вместе со штурманом Николаем Шипером только что получили необходимую полетную информацию. Второй пилот Сергей Петросян оформлял документацию. Очевидцы вспоминают примерно такую фразу:

Везем футбольную команду «Пахтакор». Они играют с динамовцами Минска. Матч обещает быть интересным. Обязательно пойду...

Проверкой установлено, что экипаж самолета № 65735 отдыхал в гостинице Ташкентского аэропорта до 4 часов утра 11 августа. Нарушений предполетного режима не было. Воздушное судно взлетело по расписанию в 6 часов 50 минут московского времени. В промежуточных аэропортах его стоянки на земле составили: в аэропорту Гурьев — 44 минуты и в аэропорту Донецк — 1 час 18 минут.

11 АВГУСТА, Ташкентский аэропорт, 5 часов 40 минут утра. У регистрационной стойки собрались все пятнадцать футболистов «Пахтакора». Среди них опытные игроки Юрий Загуменных и Владимир Макаров, Александр Корченков, Сергей Покатилов, Михаил Ан и Владимир Чуркин. Самым младшим футболистом по возрасту в команде был ее дебютант 18-летний Сираджиддин Базаров.

Тренер Идгай Борисович Тазитдинов в присутствии врача Владимира Васильевича Чумакова еще раз уточнил список и обратился к администратору команды Талибанову:

— Мансур Имананович, раздайте ребятам билеты, пусть оформляются. В полете надо всем постараться хорошенько отдохнуть...

В тот роковой день, совершенно не предчувствуя беду, спокойно занимали свои места в салоне самолета № 65735 и другие пассажиры в разных пунктах маршрута. Это 82-летняя Авдотья Павловна Линская из Ташкента, Иван Алексеевич и Тамара Петровна Сорочинские с четырехлетним Димой из Гурьева, Виталий Николаевич и Александра Матвеевна Чиж с трехлетней Иррой из Донецка...

Ничто не предвещало беды пассажирам и экипажу другого рейса — 7628. Довольный возвращался из отпуска в родной Кишинев заведующий отделом республиканской Академии наук Михаил Яковлевич Молдован с женой Зинаидой Михайловной, 17-летней дочерью Марией и 14-летним сыном Сергеем. Безмятежно предвкушали активный отдых на турбазе преподаватель музыкальной школы из Челябинска Валентина Ивановна Колобова и ее 16-летний сын Вячеслав, другие челябинцы — шофер Виктор Степанович Архипов с семьей, телефонистка междугородной станции Ирина Александровна Федосеева, а также геолог из Усть-Кута Иркутской области Сергей Александрович Ершович. Ну и, конечно, не могли себе даже представить размеров грозящей им опасности летевшие в столицу Молдавии специалисты Аэрофлота — Вячеслав Иванович Шулецов, диспетчер службы движения Воронежского аэропорта, и его супруга Валентина Васильевна, работник службы перевозок.

Словом, самая обычная ситуация в самых обычных рейсах. Но вот пройдет всего несколько десятков минут после взлета самолетов из аэропортов Воронежа и Донецка, и все, кто находился в воздухе, навсегда уйдут из жизни. Такова жуткая правда. И пусть простят нас родственники погибших, но мы вспо-

минаем о ней ради того, чтобы никогда не случилось подобное.

Итак, каковы причины трагедии?

В 7 часов 30 минут утра диспетчерская смена исполняющего обязанности руководителя полетов Харьковского РЦ ЕС УВД С. С. Сергеева в составе семи человек, включая одного стажера, после медицинского контроля проходила положенный инструктаж перед заступлением на дежурство. Внимание специалистов было обращено на прогнозирование в южной половине Харьковского РЦ кучевой и мощно-кучевой облачности с отдельными грозвыми очагами. Рекомендовалось внимательно следить за интервалами между бортами, а также информировать экипажи о сложной метеобстановке.

С. С. Сергеев расставил диспетчерский состав смены следующим образом. Старший диспетчер, первоклассный специалист Ю. В. Томилов заменил ушедшего в отпуск коллегу в напряженном юго-восточном секторе. Не менее трудный юго-западный сектор был поручен, как ни странно, молодому специалисту диспетчеру третьего класса Н. В. Жуковскому. А полетами в северо-восточном и северо-западном секторах руководили соответственно диспетчер второго класса Д. Я. Кобзан и диспетчер третьего класса Л. А. Берендик. На рабочем месте диспетчера подхода находился вместе с закрепленным за ним стажером специалист УВД первого класса Н. Т. Коломиец. В 7 часов 50 минут по московскому времени смена заступила на дежурство.

Обратим внимание на такие нюансы. Поручая руководить полетами в одном из самых напряженных участков — юго-западном секторе — молодому специалисту, и. о. руководителя полетов С. С. Сергеев выменяет в обязанности диспетчера первого класса В. А. Сумского, отвечающего за полеты литерных рейсов, дополнительно контролировать работу Н. В. Жуковского с правом вмешательства в непосредственное управление воздушным движением. Между тем в соответствии с должностными инструкциями эти обязанности могли возлагаться только на старшего диспетчера смены или руководителя полетов.

Далее. В одном из томов расследования хранятся любопытные документы, заверенные печатями и скрепленные подписями должностных лиц. Это сообщение о том, что заместителем начальника аэропорта по движению сделан прокол таланта нарушений № 1 в свидетельстве диспетчера В. А. Сумского за нарушение фразеологии радиобмена и технологии работы при направлении самолета на запасной аэродром 6 марта 1979 года. Здесь же имеется выписка из приказа об объявлении диспетчеру В. А. Сумскому выговора. Но выяснение, судя по всему, впрямь не пошло. Спустя после него всего-навсего три месяца — 15 июня 1979 года во время дежурства этой же смены вблизи Днепродзержинска на высоте 8400 метров сближаются на опасное расстояние самолеты Ил-18 и Ту-134. Не мог, не имел права не учитывать таких «незначительных» деталей и. о. руководителя полетов Харьковского РЦ ЕС УВД С. С. Сергеев, объявив В. А. Сумского контролировать работу диспетчера Н. В. Жуковского. Да еще с правом вмешательства в непосредственное УВД.

А события между тем развивались сле-

дующим образом. В 13 часов 17 минут 15 секунд, на шестом часу напряженной работы смены, на связь с диспетчером юго-западного сектора вышел самолет Ту-134А № 65816, следующий из Воронежа в Кишинев. Командир экипажа А. А. Тараненко доложил расчетное время пролета Харькова на эшелоне 8400 метров в 13 часов 22 минуты, Краснограда — в 13 часов 28 минут, траверза Николая — в 13 часов 43 минуты и запросил занять эшелон 9600. Дальше между ними произошел такой радиообмен (выборочно):

13 час. 17 мин. 32 сек. Диспетчер: «Поял Вас. Следуйте пока 8400. Харьков строго по трассе...»

13 час. 17 мин. 37 сек. Экипаж: «Вас понял, 816-й. 8400.»

13 час. 21 мин. 37 сек. Диспетчер: «816-й, следуйте 8400, Красноград.»

13 час. 21 мин. 44 сек. Экипаж: «Вас понял, а 9600 нельзя!»

13 час. 21 мин. 47 сек. Диспетчер: «Пока нет. Над Красноградом попутный на 9600.»

13 час. 21 мин. 51 сек. Экипаж: «Поял Вас. Значит 8400 сохраняю...»

Конечно же, Н. В. Жуковский имел право разрешить экипажу А. А. Тараненко занять запрашиваемый эшелон 9600, хотя на нем летел попутный однотипный борт. Только в этом случае диспетчеру необходимо было заставить экипаж держать путевую скорость, равную скорости попутного самолета, чтобы не нарушить безопасного интервала между ними. Будь у Н. В. Жуковского больше профессионального опыта, по всей вероятности, он так бы и поступил. Однако молодой специалист не сделал этого, хотя борт 65816 упорно просил его, о чем свидетельствует их дальнейший диалог:

13 час. 25 мин. 27 сек. Экипаж: «Харьков, я 816-й. У нас интервал с попутным 55 километров. Разрешите набор 9600!»

13 час. 25 мин. 35 сек. Диспетчер: «816-й, пройдите Красноград, посмотрим...»

Остается только удивляться, с какой завидной настойчивостью диспетчер продолжал держать самолет Ту-134А № 65816 на эшелоне 8400 метров. Тем более, что незадолго до этого в 13 часов 24 минуты 08 секунд на связь с ним вышел еще один экипаж с бортовым номером 65656, следовавший на этом же эшелоне по трассе Ковяги—Красноград—Днепропетровск—Кривой Рог. Он доложил расчетное время пролета Краснограда — в 13 часов 29 минут и Днепропетровска — в 13 час. 39 минут. Нетрудно заметить, что расчетное время пролета Краснограда этими самолетами составляло разницу лишь в одну минуту. Это создавало реальную угрозу опасного сближения двух бортов, летящих на одной и той же высоте.

Пока Н. В. Жуковский разводил эти самолеты, на связь с ним вышел Ту-134А № 65735, следующий рейсом 7880 из Донецка на Минск. Это произошло ровно в 13 часов 25 минут 43 секунды. Командир корабля А. С. Комаров доложил о входе в зону юго-западного сектора на эшелоне 5700 метров и сообщил свой подписанный эшелон 9600. Расчетное время пролета этим самолетом Днепропетровска составляло 13 час. 34 мин., а Кременчуга — 13 час. 44 минуты. Н. В. Жуковский подал команду 735-му занимать эшелон 7200 метров и нанес на график указанное время в соответствии с расчетными данными экипажа.

Немного забегаю вперед, приведу такую выдержку из материалов рассле-

дования:

«Расчетное время пролета Харькова и Краснограда, переданное по радио экипажем самолета Ту-134А № 65816, составляло 13 час. 22 минуты и 13 час. 28 минут. Однако диспетчер нанес на график время пролета этих пунктов соответственно в 13 час. 19 минут и 13 час. 26 минут, то есть с разницей в три и две минуты. Расчетные данные пролета Днепропетровска и Кременчуга, переданные в эфир экипажем самолета Ту-134А № 65735, диспетчер нанес на график без изменений... В результате неверной фиксации данных по самолету № 65816 разница между фактическим временем пролета обоими бортами точки пересечения трасс в районе Днепродзержинска и диспетчерским графиком составила три минуты...»

Думаю, нет надобности объяснять, что может означать для авиации, с ее скоростями, ошибка в три минуты. В нашем случае эта ошибка, убавлявшая нервы диспетчера, лишь усугубляла ситуацию.

Напряжение продолжало нарастать. В 13 часов 30 минут 40 секунд экипаж 735-го доложил Н. В. Жуковскому о занятии эшелона 7200 метров и своем удалении от Днепропетровска — 25 километров. Диспетчер подтвердил местонахождение самолета и командовал экипажу занимать эшелон 8400 метров, не скорректировав график контроля его движения. Беспристрастные материалы расследования свидетельствуют на этот счет:

«...зная, что данную трассу должен пересекать примерно в то же время борт 816, Н. В. Жуковскому следовало бы уточнить по локатору местонахождение обоих самолетов, определить время их выхода в точку пересечения маршрутов, рассчитать безопасные интервалы между самолетами. Во всяком случае, в тот ответственный момент иного выхода, как развести воздушные суда по высотам, быть не могло.»

Расчеты показали, что взаимное расположение летящих с большой скоростью самолетов с пересекающимися курсами сложилось таким образом, что никак нельзя было вывести 735-й на эшелон 8400 метров. Его следовало оставить на прежнем эшелоне, который являлся свободным. Тем не менее в 13 часов 33 минуты 55 секунд Н. В. Жуковский, так и не уточнив по локатору координаты 735-го, подтвердил ему пролет Днепропетровска и приказал сохранять эшелон 8400 метров до команды. Навстречу на высоте 9000 метров летел самолет Ил-62 с бортовым номером 86676.

Однако вернемся к диспетчеру В. А. Сумскому, контролировавшему пролеты литерных рейсов. Выполняя указание руководителя смены, он на протяжении всего времени не оставлял без внимания работу Н. В. Жуковского, но в нее не вмешивался, хотя, как мы видим, это бы последнему не повредило. И лишь когда в эфире прозвучал доклад 735-го о пролете Днепропетровска на высоте 8400 метров (13 час. 33 мин. 53 сек.), в голове В. А. Сумского созрело запоздалое решение об экстренном разводе по высотам двух бортов 735-го и 816-го. Самолеты сблизились друг с другом на одной высоте, почти под прямым углом.

Правда, согласно диспетчерскому графику, интервал между пролетами воздушных судов этой точки составлял три минуты, и все же, почуяв неладное, В. А. Сумский быстро подошел к диспетчерскому пульта Н. В. Жуковского и взял у него микрофон. Докумен-

тально его команды выглядят так:

13 час. 34 мин. 07 сек.: «676-й, займите эшелон 9600!»

13 час. 34 мин. 28 сек.: «735-й, а вы 9000 займите. Над Днепродзержинском 8400 пересекающий.»

До катастрофы оставалась лишь одна минута и десять секунд. Но и этих жалких мгновений могло бы хватить для ее предотвращения, не сделал В. А. Сумский одной оплошности. В ответ на его последнюю фразу, предназначенную 735-му, в динамике раздалось: «Поял... (неразборчиво) 8400». Этот доклад диспетчер воспринял как подтверждение экипажа о занятии эшелона 9000 метров, и, видимо, решив, что разрядил обстановку, отошел от рабочего места Н. В. Жуковского.

Между тем, по заключению физиолого-акустической экспертизы магнитофонной записи радиопереговоров, ответная фраза принадлежала не борту №65735, а другому — № 86676 и содержала следующий текст: «Поял, 676-й, 8400». Это означало, что экипаж А. С. Комарова указание диспетчера В. А. Сумского об изменении эшелона не слышал и подтверждения о приеме информации не давал. Он следовал на своем эшелоне 8400 метров в облаках вплоть до столкновения с 816-м. Две многотонные крылатые машины на огромных скоростях неумолимо неслись друг на друга, не оставляя людям ни малейших шансов на спасение. Их маршруты пересеклись под углом 95 градусов ровно в 13 часов 35 минут 38 секунд по московскому времени в облаках у населенного пункта Куриловка в восьми километрах севернее города Днепродзержинска в точке с координатами 34 градуса 40 минут 30 секунд восточной долготы и 48 градусов 33 минуты 45 секунд северной широты...

«В сложившейся обстановке, — значит в акте государственной комиссии, — действия диспетчеров Н. В. Жуковского и В. А. Сумского по управлению самолетами Ту-134А с бортовыми номерами 65816 и 65735, с учетом допущенных ими отклонений и нарушений НПП-ГА, технологии работы и должностной инструкции, оказали прямое влияние на возникновение аварийной ситуации и развитие ее в катастрофическую с последующим столкновением в воздухе...»

Минуло десять лет. Давно уже понесли заслуженное суровое наказание перед судом и человеческой памятью диспетчеры В. А. Сумский и Н. В. Жуковский. Наказаны и другие авиаспециалисты, прямо или косвенно имевшие отношение к авиакатастрофе. В этом ведь тоже видится их личная трагедия, ломавшая кому-то жизнь или перечеркнувшая чью-то судьбу. Но если внимательно проанализировать случившееся, то за всеми событиями того злосчастного дня кроются всего лишь отдельные незначительные профессиональные ошибки специалистов, которые могли быть легко исправлены в рабочей обстановке, не устранив руководителей служб движения от контроля за ситуацией в самый ответственный момент. Профессиональное несовершенство и безответственность, в сочетании с другими неблагоприятными факторами — все это в итоге обернулось страшной бедой. Она никогда не должна забыться.

И. СВЕТЛИЧНЫЙ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Москва.

ПОЛКОМ КОМАНДУЕТ СТАЛИН

Военный писатель Станислав ГРИБАНОВ уже знаком нашим читателям по повести «Равнина русская» [«Гражданская авиация», № 6, 1989 г.]. В настоящее время он заканчивает работу над книгой «Заложник времени», в которой, умело сочетая строгость документализма с художественно-публицистической страстью, осмысливает дела минувших дней, раскрывает «белые», а точнее «темные» пятна в авиационном прошлом нашей страны, разоблачает исторические «легенды и мифы», которыми нам так долго морочили голову.

Сам по профессии летчик-истребитель, писатель увлекательно, со знанием дела рассказывает о воздушных боях — как прославленных, так и рядовых, мало кому известных. Определенное место среди них отводит сыну «вождя всех народов» Василию Сталину, через судьбу которого автор делает попытку ответить на многие волнующие наших современников вопросы.

Работая над книгой, Станислав Грибанов исследовал более пяти тысяч архивных документов, долгие годы хранившихся за семью печатями. Он тщательно анализировал письма, воспоминания, записки бесед и встреч, другие материалы, связанные с именами А. И. Микояна, А. И. Покрышкина, И. Н. Кожедуба, С. И. Руденко, Н. А. Скрипко, Н. М. Скоморохова, Г. Ф. Байдукова, А. В. Белякова, А. В. Алелюхина, К. А. Евстигнеева, Г. А. Речкалова и многих-многих других. С их помощью автор воссоздает не простое время, полное противоречивых процессов, событий и фактов, говорить о которых еще совсем недавно считалось, по крайней мере, неблагоприятным.

В чем-то с писателем можно соглашаться, в чем-то оспаривать его точку зрения. Да он и сам не задавался целью изрекать истину в конечной инстанции. Но одно бесспорно: мозаика приводимых им событий и фактов мало кого оставит равнодушным.

Публикуем сокращенный вариант одной из глав будущей книги.

1. «ШЕРШЕ ЛЯ ФАМ...»

«Это было счастливое время. Женщины были легкомысленны, а мужчины предавались любимому занятию — войне...» Такой вот юморок. Прямо скажем, не наш, не советский. Долетел он к нам вместе с одной из кинолент издалека — с берегов Сены, от народа, говорят, с шибко веселым нравом. Однако, надо думать, подобные шутки авторами сценария отпущались не по поводу последней Великой войны. Хотя, признаем, и наши доморощенные — это самые-то стойкие в мире! — книжники да фарисеи тоже как-то прошляпили на виражах лихих пилотаг Булочкина, Тучу, Кайсарова с их девическим царством. Помните? «Мы парни бравые, бравые...» из «Небесного тихохода»? Может, та песня об ответственном отношении к доверенной боевой технике и расслабила бдительное административное око? Поди ведь как категорично в отношении-то прекрасного пола было закручено: «А девушки потом...» Впрочем, неслучайно. Как первыми успели заметить все те же французы: «Шерше ля фам». По-русски



Василий Сталин.

это звучит не так уж и легкомысленно: «Ищите женщину». Однако ближе к делу.

Итак, в конце одна тысяча девятьсот сорок второго года именно такое несколько своеобразное обстоятельство предопределило ряд событий, от которых в немалой степени стала зависеть судьба гвардейцев 32-го истребительного авиаполка. Так случилось, что в одном из вылетов погиб их командир майор Клещев. «Я знаю многих асов...» — вспоминал потом генеральный авиаконструктор А. С. Яковлев и следом за именами А. И. Покрышкина и И. Н. Кожедуба не случайно назвал Ивана Клещева. В воздушных боях с противником только за полтора года войны 23-летний командир полка одержал 51 победу! А вот погиб не от рук врага — в яростных воздушных атаках не нашлось равных Ивану.

...Рассказывают, что в канун нового 1943 года Клещев оказался на одном из полевых аэродромов где-то под Тамбовом. Погода была нелетной — хмурая облачность опустилась едва ли не до самой земли, но Иван твердо настроился встретить праздник в Москве. «Лечу.» — решительно сказал он, — меня там ждут...» И затолкав за бронеспинку истребителя двух гусей, которых заранее достал у крестьян из соседней деревушки, запустил мотор, захлопнул фонарь кабины и взлетел.

Много лет пройдет с тех пор. Вспоминная однажды тревожные часы ожидания той давней предновогодней ночи, известная актриса кино Зоя Федорова с грустью отвечает о нем: «Хороший был парень Ванечка...» Скажет, и за этими словами навсегда унесет с собой тайну двух любящих сердец...

Бесстрашный истребитель, гроза сталинградских высот Клещев впервые не рассчитал тогда. И ошибся не в бою — в поединке со стихией. Природа-мать одолела Ивана.

Утром на аэродром, откуда он взлетел, пришел старик и сказал «Там, в поле, ваш самолет с летчиком, и гуси в кабине...» Причину катастрофы долго выяснять не потребовалось. Вскоре после взлета боевая машина Клещева скрылась в облаках. Там началось интенсивное обледенение, и скованная льдом, потеряв управление, она упала на землю...

В том же декабре в Химках готовилась к перегону на Северо-Западный фронт группа «Лавочкиных». Принимал самолеты сам комдив Захаров. Осенью сорок первого в горячке отступления, уцелев от расправы скорых на руку трибуналов, он был послан на восток. Спустя год помилован и вот вновь собирал под свои знамена авиадивизию.

По-мальчишески обрадовался Георгий Захаров встрече в те дни с товарищем по испанским событиям кинооператором Романом Карменом. И вот однажды тот пришел к нему и с ходу ошаршил краткой, но достаточно эмоциональной фразой.

— Жора, — сказал он, — я пойду и расстреляю Васю...

Представить, что Кармен готовил покушение на сына И. В. Сталина можно было только в бредовом сне. Георгий Захаров засмеялся:

— Что нынче за мода пошла: чуть что — расстреляю!..

— Нет, нет я действительно застрелю Васю... — упрямо повторил Кармен и по его тревожно бегающим глазам, взволнованному голосу комдив понял, что приятель не шутит.

— Послушай, Роман, — остановил он его, — Скажи, что хоть произошло?..

А произошла старая, как мир, банальная история, которые так любят выслушивать у нас ханжи-мужи на различных собраниях да заседаниях, якобы в интересах цементирования ячейки социалистического общества — советской семьи. А из зала кричат: «Давай подробности!» Но, прежде чем рассказать о подробностях, передам с позволения генерала Степана Анастасовича Микояна — ближе к его воспоминаниям — одну встречу, имевшую место быть на Волге, на окраине Саратова, в стареньком домишке, переполненном эвакуированными семьями. ...Стояла осень сорок первого. Закончив летную школу с лейтенантскими кубарями на петлицах, молодые пары Тимур Фрунзе и Степан Микоян прибыли в 16-й истребительный авиаполк. На аэродроме их вскоре отыскал Василий Сталин. Он уже прошел курсы командиров эскадрилий, летал на самых современных истребителях, и по праву инспектора-летчика Главного Управления ВВС, предложил: «Степка, Тимур, хотите на Як-первом выпущу?»

Настоящего пилота перейти на новую машину уговаривать не требуется. И вот Василий, выполнив с каждым из них по два полета на спарке, принял решение:

— Хватит небо утюжить! Летите сами!..

Тимур и Степан переглянулись: метода капитана Сталина даже им — по молодости лет достаточно бесшабашным пилотам — показалась весьма отважной. Сомнений однако ни тот, ни другой не выразили, и на следующий день оба вылетели на истребители Як-1 самостоятельно.

— Ну, а теперь в запасный полк. Доучитесь — и на фронт! — уже более благоразумно распорядился Василий и вместе с ними отправился в Саратов.

Сейчас, конечно, трудно установить — то ли кто подсказал, то ли случайно так вышло, но встретил там Василий Сталин свою бывшую одноклассницу Нину Орлову. Еще в школе все мальчишки были в нее влюблены. Сильная, гибкая, она очаровала их своей влекущей, расцветающей красотой. И вот прошло три года. Нина обрелась встрече с ребятами. Все трое возмужали, летная форма уже сама по себе делала их взрослее. Хотя, по сути, они мало в чем изменились.

— А ты стала еще красивей, — заметил Степан и, тайно влюбленный в Нину, покраснел. Тогда Василий, по праву старшего по возрасту, званию, да и опыту, перехватил инициативу и уже не отходил от девушки, вспоминая всякие довоенные истории. Он рассказывал о встречах на даче отца с Чкаловым и Байдуковым, о том, как от них наслушался о тяжелых дальних маршрутах и заболел небом. Затем после девятого класса, едва исполнилось семнадцать лет, решил учиться летать.

Кстати, вслед за Василием Сталиным в те времена потянулись на аэродром и сыновья Микояна, Фрунзе, Ярославского, Хрущева, Щербакова, Булганина... Повелители масс, глашатаи исторической необходимости, ревнители всеобщего блага не смогли удержать своих отроков от повального увлечения авиацией. А тут вскоре и война подступила.

Прерву хронику событий и замечу, что спустя каких-то 15—20 лет новое поколение наследников «власть предержащих» свое возвышенное призвание увидит не на аэродромном поле, а в различных службах «за бугром». Железный занавес после И. В. Сталина чуть приоткроется и через спецшколы чужеземных языков, престижные вузы внешней торговли, международных отношений дети высокопоставленных чиновников ринутся по городам да весям загнывающего капитализма. Поистине трогательная сыновья забота о преемственности и благоденствии родного Отечества...

В то же самое время ни одна наша газета не отважилась тогда опубликовать слезные письма тех, кто попал в пресловутое число «миллион двести», кого увольняли из Вооруженных Сил, а по сути выбрасывали на произвол судьбы. Людям, верой и правдой служившим Отечеству в песках, скажных лесах, приграничье, где лишь скалы да ветер, порой не давали дослужить месяц-другой хотя бы до минимальной пенсии.

Один мой товарищ, техник самолета Михаил Шкондин, воспользовался случаем и начал жизнь сначала, со студенческой скамьи. Он поступил в Московский государственный университет на факультет журналистики. Вместе с ним на курсе оказался сын одного из высокопоставленных руководителей. «Вальяжный, холеный малый...» — такое воспоминание осталось о нем. Но вот окончен университет. Крестьянский сын Шкондин получил назначение корреспондентом в тот самый угол, где Макар телят не пас, а «сынок» благополучно отправился на работу за границу.

Однако вернемся на полвека назад — к тем бесстрашным парням, которые очень любили небо и блоковское «упоение в бою» предпочитали всем другим видам человеческой деятельности.

Итак, сыновья высокопоставленных родителей Василий, Тимур и Степан осенью сорок первого оказались в Саратове. В тепло натопленной бревенчатой избе, где жила Нина Орлова, с ситцевой перегородкой от соседей — других эвакуированных семей — они часто коротали длинные вечера. Тимур, как всегда, был весел, шутил. Немногословный, сдержанный Степан накручивал пружину коломенского патефона, и старая заезженная пластинка шпела, сбивалась, будто тоже вспоминала о чем-то навсегда ушедшем, довоенном.

Василий ни на минуту не оставлял Нину. — Ну расскажи, что еще нового у тебя произошло за эти годы? — расспрашивал он одноклассницу. — Замуж не собираешься?

— А я замужем, — ответила Нина, и Василий оторопел.

— Как это?

— Да очень просто. Муж мой Кармен, может, слышал?

— Кармен? Кто это: он или она? — с нескрываемой иронией спросил Василий.

Нина звонко рассмеялась.

— Да не она, а он — Роман Кармен.

— Ну, который киношник, в Испании еще был, — уточнил Степан.

— Да он же ста-арый!.. — вырвалось у Василия. — И женат был. Я жену его хорошо знаю. Марина Губельман, дочка Ярославского.

Нина смотилась.

— Ва-ася... Разве можно так?

— А что?

— Ты, я вижу, совсем не изменился. А еще летчик-истребитель называется.

В разговор вмешался Тимур:

— Не только истребитель, но и муж советской жены!

Нина снова рассмеялась.

— Так, значит, и ты под венец попал!.. Преодолев смущение, Василий стал рассказывать:

— Как я окончил быстро, прибыл в полк младшим пилотом, а через три месяца — бух! — и женился. Жену звать Галина Бурдонская. Отец ее у нас, в Кремле, начальником правительственного гаража работает. Вот и познакомились...

Нина вздохнула по-девичьи лукаво, словно огорчилась, но тут же легко заключила:

— Что поделаешь: мы предполагаем, а жизнь располагает...

По-домашнему уютно было в тот вечер в переполненной избе. Остывала и снова раскалялась печь. Весело потрескивали в ней сухие поленья, и долго-долго еще вместе с шипящими звуками пластинки доносились на притихшей улице молодые голоса: «Ах, Самара-городок, беспокройная я...»

...Права оказалась Нина Орлова, юная жена Кармена: мы предполагаем, а жизнь располагает. Во всяком случае, если верить той девушке, которая хорошо знала, как много холостых парней на улицах Саратова, но тем не менее заявляла: «А я люблю женатого!», то придется согласиться, что в нашей жизни действительно не все течет по благопристойным правилам «облико моралико». И, скажем прямо, в той банальной, с драматическим исходом любовной истории, с которой начался наш рассказ, оказалась замешана бывшая одноклассница Василия Сталина.

Миру осталось неизвестным, как, год спустя, опять они встретились. Василий к тому времени руководил инспекцией ВВС. Летать летчикам-инспекторам приходилось много, по всем фронтам. Задания были самые разнообразные. Когда пилоты собирались вместе, Василий приглашал всех на отцовскую дачу в Зубалово. Теперь уже доподлинно известно, что музы вовсе не молчат, если говорят пушки. И с лихими парнями из инспекции застолье Василия Сталина нередко разделяли поэты К. Симонов и А. Сурков, композитор Никита Богословский, киношники А. Каплер и Р. Кармен.

В конце октября сорок второго был задуман фильм о летчиках. Василию предложили стать его военным консультантом. Вот что вспоминает о тех днях Светлана Аллилуева: «Вскоре были ноябрьские праздники. Приехало много народа. К. Симонов был с Валей Серовой, Б. Войтехов с Л. Целиковской, Р. Кармен с женой, известной московской красавицей Ниной, летчики — уже не помню, кто еще. После шумного застолья начались танцы...»

Никто, надо полагать, не обратил внимания на Василия и Нину. Танцуют да танцуют. Но, если быть совсем откровенным, а развитие событий требует этого, то придется кое-что уточнить. Свидания Василия и, по признанию многих, одной из самых красивых женщин Москвы, продолжались. Правда, уже не в Зубалово.

Неподалеку от бывшего «Яра», где звучала когда-то знаменитая соколовская гитара, пели цыгане и кутили московские да петербургские знаменитости, стоит своеобразный по архитектуре дом. Резные стебли растений во всю стену, скульптурная группа застывших корней словно напоминают о чертоге песен, любви... Здесь, в квартире — по совпадению, цыгана! — летчика-испытателя Павла Федреви и встречался Василий с Ниной. Так уж устроено в веках: влюбленные ничего, кроме радостного перестука собственных сердец не слышат, ничего-то вокруг, кроме самих себя, не замечают...

Однако вернемся к разговору комдива Захарова с Карменом и признаем, что над старым «Яром» сгустились тучи... Опытный глаз киношника-оператора многое видел. Заметил, не упустил он и без оптических линз, как Василий Сталин и Нина потянулись друг к другу. Не случайно в горячке и маузер перезарядил: «...застрелю Васю!»

Обошлось, слава богу, без патронов. А «телегу» на Василия его отцу Кармен все-таки написал. Сомнения — тревожить вождя всех народов или нет — конечно, были. Надежду на успех задуманного вселили родственная — в прошлом — связь с Ярославским. Тот не отказал в просьбе. Письмо Иосифу Сталину передал.

Как же однако среагировал «великий кормчий» на любовные похождения своего сына? Как всегда, мудро.

Однажды Василий сидел у Федреви и, находясь не в лучшем настроении, упрямился своего старого качинского приятеля Морозова:

— Борис, ну спой мою любимую. На душе кошки скребут...

Любимой у него была старинная русская песня «Выхожу один я на дорогу».

Морозов взял гитару, но только тронул было струны, как вдруг послышался решительный стук в дверь. Она распахнулась, и в квартиру вошел начальник правительственной охраны генерал Власик.

— В чем дело? — спросил Василий.

Власик выткнулся по-военному, холодно произнес:

— Вы арестованы! — и уже чуть мягче, не столь официально добавил:

— Василий Иосифович... Вот письмо...

Что за письмо — Василий, и не читая, догадывался. А содержание его было выражено достаточно кратко и ясно стремительным — по всей странице — росчерком отца:

«Верните эту дуру Кармену, а полковника Сталина посадите на гауптвахту на 15 суток.

И. Сталин.»

Так в конце сорок второго года Василий угодил на гауптвахту в Аleshинские казармы. Там он добросовестно отсидел весь срок, а когда вышел — его ждал еще один сюрприз. Приказом грозного батюшки полковника Сталина сняли с должности начальника инспекции ВВС и направили командовать авиалполком. Тем самым, который только что потерял своего командира Ивана Клещева.

Вот и выходит, что правы были наблюдательные французы, не случайно пришла им в голову мысль: «Шерше ля фам...»

«ИМЕЛИ МЕСТО ВЫСКАЗЫВАНИЯ...»

Да, крепко пошерстили 434-й авиалполк воздушные бои в сталинградском небе. Петр Кузнецов, Николай Карначенко, Николай Парфенов, Федор Каюк, Иван Марикуца, Иван Стародуб и многие, многие другие летчики. Какие это были бойцы! Из прежнего состава остались только Вася Бабков, заместитель командира полка по летной части, да комиссар Вячеслав Стельмашук. Здесь, на Калининском фронте, переведенный из полд Сталинграда полк переменивали в 32-й гвардейский, доукомплектовали летным составом и включили в боевую работу на Великолукском направлении. Из инспекции Василий Сталин уговорил лететь с ним пило-

«АЭРОМАР» представляет собою совместное предприятие Центрального управления международных воздушных сообщений АЭРОФЛОТА и американской корпорации «МАРРИОТТ».

Основной целью «Аэромара» является обеспечение рейсов ЦУМВС и иностранных авиакомпаний высококачественным бортипитанием и сопутствующими услугами.

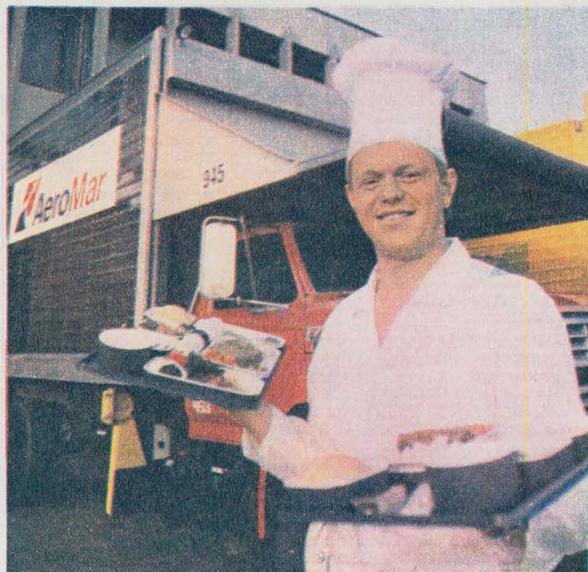
«Аэромар» намерен стать Генеральным агентом Аэрофлота по обеспечению его воздушных судов бортовым питанием и посудой во всех странах мира.

Ближайшие задачи — реконструкция цеха бортипитания в аэропорту Шереметьево-2;

производство на основе передовых технологий разнообразных пищевых наборов на уровне высших мировых стандартов;

организация серийного выпуска для международных рейсов Аэрофлота и на экспорт современной пластиковой посуды одноразового применения.

По мере наращивания мощностей «АЭРОМАР» рассчитывает предоставлять готовое питание и сопутствующие услуги не только на международные линии Аэрофлота и других авиакомпаний, но и различным заказчикам на территории СССР.



СОВЕТСКО-АМЕРИКАНСКОЕ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «АЭРОМАР».

Москва, К-340,
Шереметьево-1.

Телефон: 578-20-83
Телефакс: 578-27-14



 **AeroMar.**

тов Коробкова, Якушина, Семенова, Баклана, Домушина, да своего друга Степана Микояна. Так группой на самолетах Як-9 и перебрались вчерашние летчики-инспектора на аэродром Старая Торопа.

— Приземлились, собрались у землянки, — вспоминал потом Степан Анастасович, — вдруг, откуда ни возьмись, «Юнкерс»! Зенитки открыли по нему огонь. Пара машин из дежурного звена пошла на взлет, а немец спокойно разворачивается и как на полигоне пикирует на нас. Уже сброшены бомбы. Каждая, когда летит, кажется, предназначена именно тебе. И хоть боевое крещение под Сталинградом у уже прошел, но прямо скажу, ничего приятного от той встречи с «Юнкерсом» не испытывал. Мгновенье — и с кем-то из пилотов скрылся в землянке. Когда бомбы отгрохотали и все стихло, я пулей кинулся наверх: «Где Василий?!» А Вася — живой, весь в снегу! — вылезает из сугроба сапогами вперед, и мы с минутой стоим молчаливые, растерянные. Все тогда обошлось, осколками только три самолета побито. Эх, и смеялся потом: «Ничего себе, командир полка представился боевому коллективу!»

А полк, между прочим, серьезное, самостоятельное хозяйство. Если хотите, это своего рода оселок, на котором проверяются деловые и профессиональные качества, командирский талант военного человека. Справится, одолеет полковой барьер — дороги втязую открыты! А пока — смейся или плачь, но колы ты командир, то отвечай за все, а главное — за морально-боевой дух веренного тебе коллектива и его готовность одерживать над противником победы.

Что же сохранилось для потомков в архивных документах того времени о настроениях гвардейцев? Ну вот, скажем, послание начальника политотдела дивизии подполковника Корпусного замполиту 32-го гвардейского Вячеславу Георгиевичу Стельмашуку. В нем говорится, что в братском 169-м полку имели место поразительные высказывания начальника связи полка старшего лейтенанта Геворгяна, который только по настоянию вышестоящего органа был разобран в партийной организации и исключен из партии... Предлагаю: вести решительную борьбу и немедленно пресекать распространение различных слухов». А комиссар Стельмашуку умел реагировать на подобные документы. Уже через день он отправил ночью Корпусному свое политдонесение, в котором сообщалось, что в 32-м гвардейском истребительном авиаполку «вся ППР (то бишь партполитработа — С. Г.) была направлена на дальнейшую реализацию на практике приказа НКО № 375 и развитие у летного состава наступательного духа».

То, что комиссар Стельмашуку, в отличие от других, знал настроение своих людей, свидетельствуют и другие документы. Ар-

хивы Великой Отечественной войны сохранили для истории факты. Например, такой: «В ночь с 3 на 4 января техник по вооружению Юдин и старшина Аникин самовольно ушли в деревню, купили за 1000 рублей одну бутылку самогонки, выпили и в два часа ночи явились на аэродром...» Далее записано: «На последних наложено взыскание и их поступок осужден».

Однако 1000 рублей за одну бутылку самогона... Согласитесь, многовато. За сбитый «мессершмитт» летчику выплачивалось 2000 рублей. Значит, мощный истребитель со всеми его приборами, часами, пушками, снарядами, — одного бензину на целый колхоз! — стоит лишь две поллитровки? Что-то не совсем. Тут или наши финансисты «шмиттов» слишком дешево ценили, или в деревнях цен не знали.

Или вот еще один факт. В одном из политдонесений говорилось: «Было проведено совещание. Мною (Стельмашуком — С. Г.) сделан доклад о политико-моральном состоянии и дисциплине в части. Некоторые командиры эскадрилий резко изменили свое отношение к ПВР. Например, и. о. командира эскадрильи Герой Советского Союза тов. Орехов до совещания считал, что собрания, лекции, доклады являются пустым делом, простой тратой времени. Сейчас он начал интересоваться политико-воспитательной работой...»

Вот и прекрасно, что товарищ Орехов, хотя и совершил к началу сорок третьего года уже более 200 боевых вылетов, да и набивал фашистов немало, смог наконец понять значение проводимых докладов и лекций для укрепления своего боевого духа и энтузиазма...

Чтобы закончить разговор о настроениях людей 32-го гвардейского авиаполка, командовать которым предстояло сыну И. В. Сталина, приведу еще один документ тех давних лет.

«Организовать осмотр всего личного состава. Впредь на лечение... дефицитные медикаменты, необходимые для раненых, не расходовать. Учитывая важность сохранения людских ресурсов, факт заболевания гонореей расценивать как членовредительство. Впредь на заболевших буду накладывать самые строгие взыскания, вплоть до передачи суду».

В. Сталин».

Такой вот приказ. Видимо, подсказала его жизнь. Судя по нему, дух у гвардейцев 32-го авиаполка был вполне крепок.

ЭНТУЗИАЗМ ПО ХАЙТУ

...Вместо крыльев — стальные руки, вместо сердца — пламенный мотор. Вот, оказывается, что дал нам разум. И так полетели-погудели все выше и выше! Веселенькую

программку для Воздушного Флота Страны Советов предложил в тридцатых годах автор знаменитого авиамарша товарищ Хайт. В буквальном смысле — по нотам. А у нас по нотам и мужиков в полях заставили работать. Помните: «Мы с железным конем все поля обойдем!» А дальше как в сказке: «Соберем, и посеем, и вспашем...» — все с ног на голову! Вспыхали в Синих Липах, а собрали в Канаде. За золото...

Однако «сталинским соколом» этот энтузиазм — по Хайту — обходился еще дороже. Взять, к примеру, 1939 год. 31 марта погиб заместитель командующего ВВС Белорусского военного округа Герой Советского Союза полковник А. Губенко. 11 мая в одном самолете разбился Герой Советского Союза комбриг А. Серов и майор Полина Осипенко. 28 июля погиб Герой Советского Союза комдив В. Хользунов. В сентябре не стало известного летчика-испытателя Т. Сузи. 16 сентября погиб дважды Герой Советского Союза майор С. Грицевец. И это только известные всей стране летчики, чьи портреты помещались на газетных страницах в траурных рамках.

Накануне войны И. В. Сталин провел совещание, на котором спросил командующего ВВС П. Рычагова об аварийности в Военно-Воздушных Силах. Павел Васильевич, 30-летний главноком, не имевший страха ни перед противником в бою, ни перед гневом начальства, ответил: «Аварийность и будет высокая. Потому что Вы нас заставляете летать на гробах!» Сталин покраснел, остановил свой испепеляющий взор на Рычагове — все замерли. И тогда, выдержав паузу, с известным акцентом он произнес: «Ви не должны были так сказать». Повторил эту фразу еще раз и распорядился: «Заседание закрывается!»

Через неделю П. Рычагова арестовали. Вместе с ним были арестованы заместитель наркома обороны СССР генерал армии К. Мерецков, нарком вооружения Б. Ванников, помощник начальника Генерального штаба, дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Я. Смушкевич, начальник управления ПВО, Герой Советского Союза генерал-полковник Г. Штерн, заместитель наркома обороны, командующий Прибалтийским Особым военным округом генерал-полковник А. Локтионов, начальник Военно-воздушной академии генерал-лейтенант Ф. Арженухин, заместитель начальника управления ВВС И. Сакриер, Герой Советского Союза генерал-майор авиации И. Проскуров и многие другие. Затевался новый «процесс военных». Среди «заговорщиков» оказалась и жена П. Рычагова, известная летчица, заместитель командира полка майор М. Нестеренко. Ее арестовали прямо на летном поле.

Один из крупных специалистов по части пыток Лев Шарцман спустя годы рассказывал, как трудовой коллектив сотрудников Народного комиссариата внутренних дел СССР добивался клеветнических показаний. На заместителя наркома обороны К. Мерецкова набрали свыше сорока свидетелей. И все подтвердили, что Кирилл Афанасьевич являлся участником военного заговора. Резиновыми палками в кровь был избит Мерецков, стоял и катался по полу истерзанный Смушкевич. В 1939 году в авиационной катастрофе он получил тяжелые ожоги, шесть переломов ног. Раны не заживали — начала крошиться кость. И вот, спустя лишь три дня после операции, Смушкевича арестовали и прямо на носилках отправили в тюрьму.

Сейчас уже известно, как обошлись с этими «заговорщиками», среди которых были участники гражданской войны, боев в Испании, на Халхин-Голе, видные военные теоретики, военачальники, герои. В октябре сорок первого двадцать человек из них расстреляли. Ну а мужественные слова, сказанные



Командир истребительного авиаполка, Герой Советского Союза Иван Клечев.

И. В. Сталину генералом Рычаговым, — они, все же, ахнулись.

Вот хроника одного месяца работы только 32-го гвардейского авиаполка. Полк только что доукомплектовался личным составом, техникой, летчики ознакомились и изучили район боевых действий. Новый гвардейский командир полковник Сталин рвался в бой. И началось!.. 4 января вернулся, не выполнив боевого задания, старший лейтенант Кошелев. Причина? Тряска мотора. 5 января не смогли продолжать полет младшие лейтенанты Гнатенко и Разуванов. На машине одного скрутился гибкий валик, у другого «барахлил мотор». 6 января у старшего лейтенанта Мошина срыв задания — тряска мотора. У лейтенанта Пономаренко — «барахлил мотор». 7 января у капитана Шульженко на самолете отлетел патрубков, у старшего лейтенанта Мошина отвалилась бронеспинка, у старшего лейтенанта Лепина не убралась в полете нога шасси, на самолете младшего лейтенанта Вишнякова тоже оторвался патрубков... Список можно продолжить.

Не от этого ли всего в январе-то сорок третьего «имели место пораженческие высказывания» старшего лейтенанта Геворгяна, а начпо дивизии подполковник Корпуснов рекомендовал вести решительную борьбу с подобными настроениями и немедленно пресекать распространение различных слухов? Как велась сия борьба, с горечью и неутрачивающей болью в сердце рассказывали многие ветераны войны...

Словом, никак не проходил в боевых полках оптимизм по товарищу Хайту. Не только самолетные конструкции и моторы — не устраивало воздушных бойцов и авиационное вооружение. С войны дошла горькая шутка пилотов по поводу скорострельных да маломощных пулеметов «шкас»: якобы летит немец на «мессере» и спрашивает: «Иван, а Иван, ты когда своими «шкасами» краску на моем самолете перестанешь портить?..»

Не случайно в ходе боев проводилось испытание нового вооружения. Осенью сорок второго в полку Ф. Шинкаренко проверяли 37-миллиметровую авиационную пушку Б. Шпитального. Член Военного совета Западного фронта Н. Булганин торопил: «Время не ждет!..»

«Мы не сразу поняли, что он имел в виду, — вспоминал потом генерал-полковник авиации Федор Иванович Шинкаренко. — Лишь через пару дней, когда меня вызвали в штаб фронта, все стало ясным.

— Некоторые специалисты-оружейники в Москве, — сказал Н. А. Булганин, — считают, что пушка Шпитального, которую вы испытываете, имеет много недостатков. Вы придерживаетесь иного мнения, о чем я сообщил командующему фронтом. Жуков полагает, что вам виднее. Он предложил послать шифровку товарищу Сталину. Подпишем телеграмму втроем: Георгий Константинович, я и вы — председатель комиссии по испытанию пушки. Давайте составим предварительный текст.

Я разволновался: подписать такую шифровку — это не шутка!..»

Еще бы, не надо быть большим дипломатом, чтобы не понять безупречно действующую установку: «Есть мнение... Но командир полка Шинкаренко проявил тогда поистине дипломатическую гибкость, телеграфируя Верховному Главнокомандующему следующее сообщение: «Пушка весьма эффективна... Однако вооружать ею ЛаГГ-3 нецелесообразно, поскольку этот истребитель по своим летно-тактическим качествам уступает немецким...» Такое вот заключение. Как говорится, и волки сыты, и овцы целы. Впрочем, с овцами вопрос всегда сложнее: их ведь стригут...

НАД СЕМКИНОЙ ГОРУШКОЙ

Но вернемся к гвардейцам 32-го истребительного. О боевостности полка Василий Сталин, вчерашний инспектор, вполне мог судить с первых дней работы. Тем не менее враг не ждал. Воевать надо было, и коман-



47

дир вместе со своими гвардейцами включился в боевые действия. Сначала на Великолукском направлении. А с 10 февраля все части дивизии были брошены на Демянский плацдарм. Здесь враг сосредоточил большие силы и вклинился в нашу оборону. С аэродрома Заборовье и началась боевая работа 32-го гвардейского полка по ликвидации группировки противника.

Сохранились записи вылетов Василия Сталина в эти дни. Вот десятой истребители ушли на прикрытие наших войск в район Хмели. Взлетели в 13 часов 36 минут — Сталин, Герасимов, Якушин, Коробков, Домужин, Батов, Шишкин, Гнатенко, Луцкий, Хользунов. Задание выполнили, а при возвращении попали в такой снегопад, что свой аэродром не нашли и сели в Старой Торопе.

Странно читать о сыне И. В. Сталина обывательские импровизации. Один весьма уважавший себя авиационный специалист поставил под сомнение сбитый Василием самолет, заявив в газетном интервью, что и летал-де Василий с няньками. Добро бы рассуждал так дилетант, человек некомпетентный в летных делах — а то ведь летчик! Неужто неизвестно, что истребитель в боевой машине всегда один. Если летят на задание парой, звеном или эскадрилей — так это принятые боевые порядки. В той же паре ведомый — щит ведущего. А опытный ведущий разве бросит в беде своего напарника?

Так кто же здесь нянька? 26 февраля Сталин вылетал на задание с Ореховым и был тогда ведущим пары. Орехов нянька? Да, Владимир Александрович опытный воздушный боец, на него можно было положиться в любой схватке с противником. Но в тот же день Василий летал со Степаном Микояном — и опять ведущим. А Степан-то совсем молодой пилот!.. Были боевые вылеты командира истребительного авиаполка Сталина в паре с Власовым, Луцким, Якимовым. А то уходил на задания вообще один. Например, 8 и 9 марта.

...Напряженность боевой работы все нарастала. В начале марта Василий вылетает на задания почти ежедневно, иной раз он совершает по три-четыре боевых вылета. Об этом рассказывают штабные документы, те же политдонесения.

Заместитель командира полка по политической части майор Стельмащук 9 марта сообщал в дивизию следующее: «С 1 по 7 марта было сделано на сопровождение самолетов Ил-2 в район цели, а также прикрытие

Будущие Герои Советского Союза Тимур Фрунзе (слева) и Степан Микоян (в центре), 1940 год.

своих войск 227 боевых вылетов, проведено 10 групповых воздушных боев. Сбито 20 самолетов противника, из них ФВ-190 — 8 самолетов, Ме-109 — 12 самолетов. Образцы боевой работы показывали летчики-коммунисты: гв. старший лейтенант Лепин; сбивший 2 самолета Ме-109, гв. капитан Почечуев, сбивший 1 ФВ-190 и 1 Ме-109ф, гв. лейтенант Марков, сбивший 1 ФВ-190 и 1 Ме-109, гв. младший лейтенант Разуванов, сбивший 2 самолета ФВ-190. Один самолет ФВ-190 сбит лично гв. полковником Сталиным.

Исключительную отвагу проявил в воздушном бою 5 марта в районе Коломна и западнее коммуны имени Н. К. Крупской Герой Советского Союза гв. капитан Холодов. Патрулировавшие наши 4 самолета, где старшим был тов. Холодов, встретили до 5 Ме-109 и 5 ФВ-190. В завязавшемся неравном бою, видя явное превосходство сил противника, после нескольких атак гв. капитан Холодов таранил Ме-109, сам выбросился с парашютом. Таран подтверждает пленный немецкий летчик, тоже выбросившийся с парашютом.

В этом же бою, беря пример со своего командира, гв. капитан Коваль пошел на таран и таранил самолет противника ФВ-190, отрубив ему винтом хвост, сам произвел посадку на р. Ловать. Был доставлен в тяжелом состоянии в госпиталь, поймав при посадке ввиду неуправляемости самолета обе руки и ногу. На таранном немецком самолете ФВ-190 оказался летчик-майор. Таран подтверждают командиры зенитной батареи и летчики Лепин и Макаров...

Далее майор Стельмащук доносил в политотдел дивизии о делах на земле: «Заседаем партийной комиссии принято в ряды ВКП(б) — 5 человек. Выпущен 1 номер стенгазеты. Вывод: политико-моральное состояние полка хорошее, полк готов выполнять любую задачу».

Да, комиссар 32-го гвардейского авиаполка как всегда был педантичен в своих политдонесениях: одна стенгазета, два тарана, две поломанные руки и одна нога...

(Окончание в № 2)

SHEROTEL



**СОВЕТСКО-ФРАНКО-БЕЛЬГИЙСКО-АНГЛИЙСКОЕ
СОВМЕСТНОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ «ШЕРОТЕЛЬ».**

Москва, К-339,
Шереметьево-2.

Телефон: 578-40-87
Телефакс: 411 281

Его партнеры-учредители:
Центральное управление международных воздушных сообщений АЭРОФЛОТА;
Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт «АЭРОПРОЕКТ»;
бельгийская строительная фирма «БЕСИКС»;
французские — комитет «КОПРЕСТ» и гостиничная группа «АККОР»;

Московский народный банк (Великобритания).
Первый шаг «ШЕРОТЕЛЯ» — сооружение в аэропорту Шереметьево-2 и эксплуатация с 1992 года гостиницы высшего класса обслуживания на 516 номеров.

Реализацию этого проекта финансируют при содействии МНБ английские и бельгийские банки.

ЦУМВС прогнозирует создание в дальнейшем вместе со своими партнерами двух-трех филиалов «Шеротеля» в Москве и в крупных, так называемых выходных, аэропортах СССР.

Все это призвано способствовать росту качества услуг Аэрофлота, привлечению пассажиров на его рейсы.

ФУТБОЛ ЧЕРЕНКОВА

Когда играет московский «Спартак», увидеть на трибунах стадиона людей в синей авиационной форме — дело привычное. Ведь Аэрофлот ровно одиннадцать лет шефствовал над популярной футбольной командой. И дружба гражданских авиаторов с именитым клубом дала благодатные результаты. В активе «Спартака» два чемпионства — в 1979 и 1987 годах, пять серебряных и две бронзовые медали. Такой стабильностью не может похвастаться ни одна другая команда высшей лиги.

С весны прошлого года «Спартак» стал хозрасчетным клубом, и практика шефства отошла на второй план, уступив место самофинансированию, спонсорству, самокупаемости... А работники Аэрофлота по-прежнему ходят на «Спартак», на парней в алых футболках с белым перехватом на груди и ромбиком «С» у самого сердца. Вот и во время памятного матча в Лужниках 23 октября прошлого года, когда красно-белые буквально вырвали победу у киевских динамовцев, на стадионе можно было встретить немало авиаторов.

Больше того, на одной из трибун зримо выделялась цепочка юных поклонников «Спартака» в ладной синей форме. Небольшая группа наших курсантов не затерялась в ревущей толпе спартаковских фанатов, своим поведением нередко позорящих добрую честь легендарной команды. Искренне и эмоционально они скандировали: «Спартак! — Черенков!» Этот клич, как победный автограф нового чемпиона, разносился по стадиону.

И в этом кличе была определенная закономерность, своя правда. Именно игра Федора Черенкова олицетворяет сегодня тот футбол, в который вот уже более полувека играет московский «Спартак». Футбол, похожий на умственную игру, в основе которой лежит неудержимость в атаке и остроумность тактических ходов. Игру, когда большинство футболистов говорят на хорошо знакомом спортивном языке, как бы ведут между собой нервующую беседу.

Более тридцати лет назад капитан сборной Англии по футболу Билли Райт после игры в Москве очень тепло отозвался о спартаковских футбольных чародеях пятидесятых годов Игоре Нетто, Сергее Сальникове и других. «Эти русские обладают высоким мастерством, они отлично подготовлены... Как они разыгрывают мяч, на какой скорости передвигаются с мячом! Они относятся к футболу серьезно, они занимаются им с гордостью», — написал он в своей статье. Сегодня эти слова можно безоговорочно адресовать нынешнему лидеру спартаковского футбола, капитану «Спартака», заслуженному мастеру спорта СССР Федору Черенкову.

Б. ОРЛОВ

г. Москва.



В числе первых взял интервью у капитана «Спартака» Федора Черенкова популярный ныне спортивный комментатор Центрального телевидения и Всесоюзного радио, бывший одноклубник спартаковцев Евгений Майоров.

Фото А. ПЕСКОВА.

«Двенадцатое чемпионство «Спартака» — это победа умного футбола над футболом рациональным, прагматичным... В любом деле неизменно выигрывает творчество, и футбол здесь не исключение». Такими словами поздравил спартаковцев с золотыми медалями поклонник «Спартака» с полувековым стажем академик С. Шаталин.



Международный
аэропорт
нашей страны —
Шереметьево-2.

3-50



Со всех концов
летят к нам в гости флаги...

ЦЕНТРАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ.