

ISSN 0017—3606

120 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ  
В. И. ЛЕНИНА

НА ЗВЕЗДНОЙ ВАХТЕ

КАКОЙ ЗАКОН НУЖЕН  
АВИАЦИИ?



**ГРАЖДАНСКАЯ**  
**АВИАЦИЯ** 4,90



**В** каждой стране есть священные места, связанные с именами выдающихся сынов и дочерей народа. Для советских людей таким священным местом является Ульяновск, бывший Симбирск — родина Владимира Ильича Ленина, колыбель вождя Октябрьской революции, отчий дом основателя Советского государства. К каждому из нас название этого города приходит в раннем детстве и сопровождает всю жизнь. Город этот дорог сегодня всем честным людям планеты.

Здесь сохранился деревянный дом (ныне Дом-музей В. И. Ленина), в котором с 1878 по 1887 году прошли детские и гимназические годы Володи Ульянова. В Ульяновске и сегодня действует школа № 1, бывшая городская гимназия, которую Володя Ульянов закончил с Золотой медалью. Примечательно, что в 1921 году В. И. Ленин, уже будучи главой Советского правительства, отдал медаль в фонд голодающим России.

Город бережно хранит все, что связано с В. И. Лениным. В мемориальную зону Ульяновска, включающую строения старого города и современную застройку, входят дома, где жила семья Ульяновых, библиотека, в которой часто бывал Володя Ульянов. Ядром зоны стал ансамбль Ленинского мемориального центра, открытый к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича. Здесь, во внутреннем дворике, стоят три деревянных домика, в которых в разные годы жили Ульяновы. В том числе и маленький флигель, где 22 апреля 1870 года родился будущий вождь пролетарской революции. В главном здании Мемориала находится филиал Центрального музея В. И. Ленина, многочисленные экспонаты которого подробно рассказывают о жизни и деятельности вождя.

Есть в Ульяновске высокое место с поэтическим названием Венец — крутое взгорье над Волгой, которое очень любил Володя Ульянов. Отсюда открывается за-

мечательный вид на ширь Волги, на раздолье полей и лесов за нею. Отсюда особенно хорошо заметны перемены, происшедшие на родине В. И. Ленина за годы Советской власти. Ныне Ульяновск — крупный административный, промышленный и культурный центр страны. Его многочисленные предприятия выпускают современные автомобили, станки, моторы, строительные материалы... Несколько высших учебных заведений Ульяновска готовят специалистов для народного хозяйства.

Город стал также крупным авиационным центром. Ульяновский аэропорт — один из ведущих в Поволжье — принимает все современные авиалайнеры. Ульяновский авиапромышленный комплекс получил мировую известность. Здесь строится один из крупнейших самолетов мира Ан-124 («Руслан»). Здесь же планируется поднять в небо первый серийный самолет Ту-204, который очень ждут в Аэрофлоте.

Глубоко символично и то, что в Ульяновске находится ордена Ленина и орде-

# НА РОДИНЕ В.И. ЛЕНИНА

РЕПОРТАЖ НОМЕРА



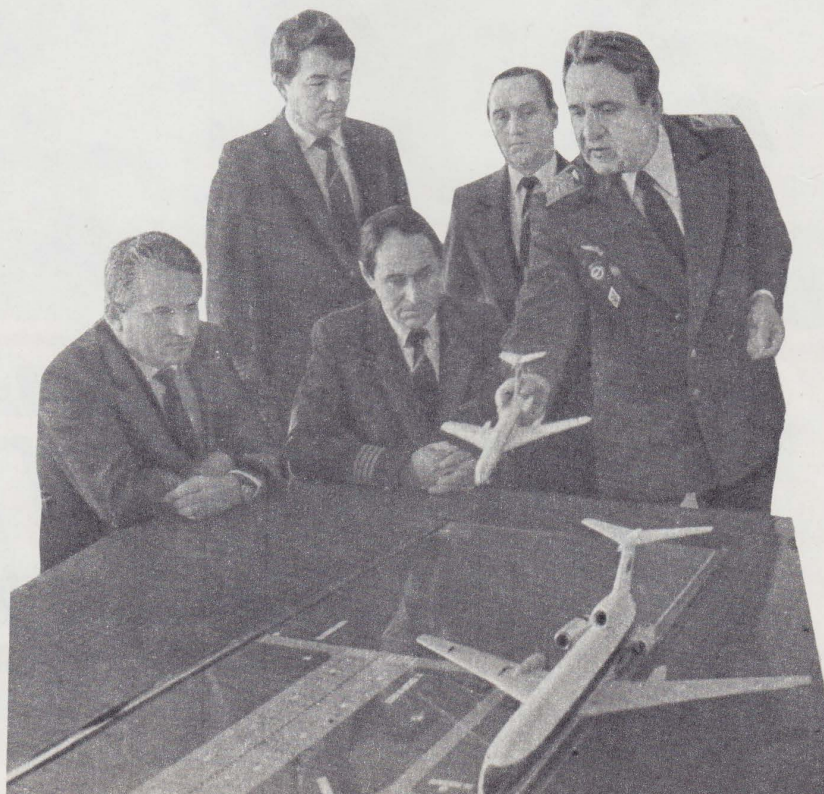
#### НА СНИМКАХ:

Многие из тех, кто прошел курс обучения в Центре, оставляют в книге отзывы благодарственные записи не только инструкторам и преподавателям, но и медицинским работникам, которые следили за их здоровьем. Одна из них — врач медсанчасти Т. Шувалова.

Летно-методический центр. С очередной группой слушателей проводит занятия ветеран Аэрофлота В. Иванченко.

Группа слушателей во время посещения Ленинского мемориала.

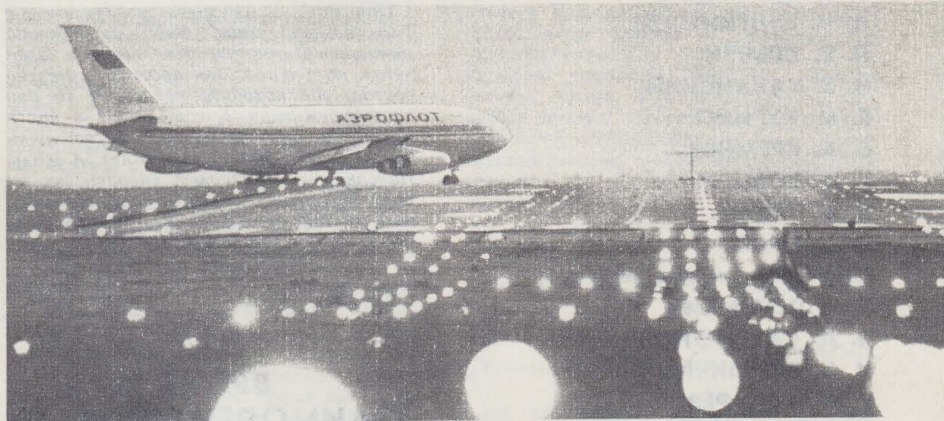
В тренажерном комплексе.







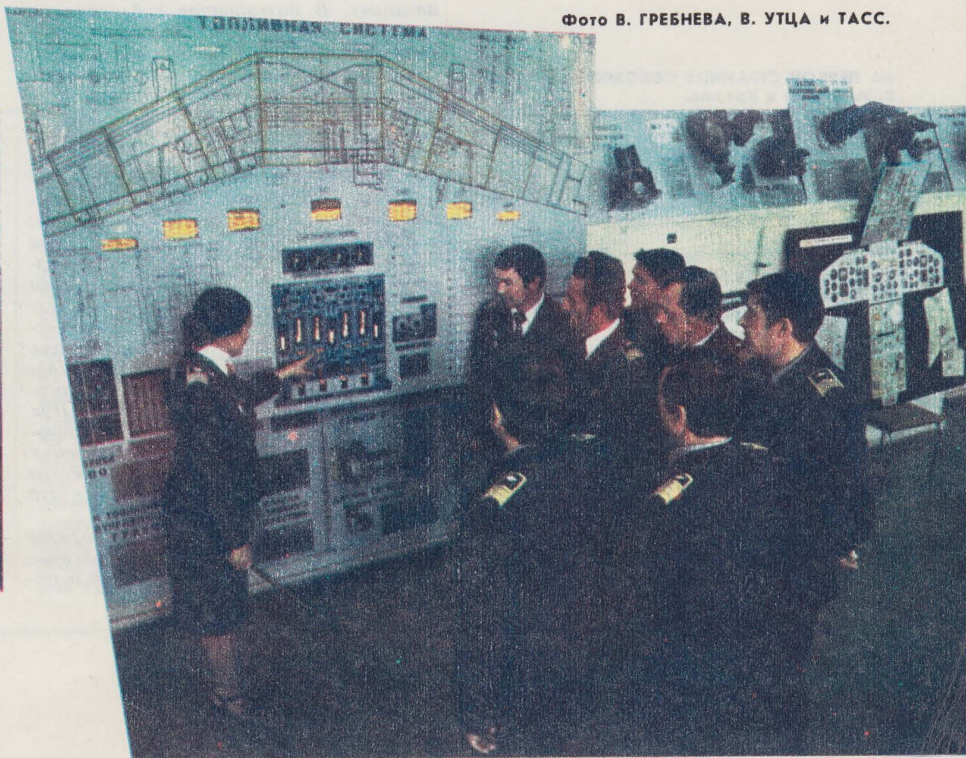
на Дружбы народов Центр совместного обучения летного, диспетчерского и технического персонала гражданской авиации стран — членов СЭВ — единственное в своем роде учебное заведение, решающее задачу подготовки авиационных специалистов для Советского Союза, социалистических и развивающихся стран. Центр ГА СЭВ имеет статус института, что предполагает его оснащение самым современным учебно-лабораторным оборудованием и новейшей авиационной техникой, постоянное укрепление высококвалифицированными преподавателями и инструкторами. Характерной приметой жизни Центра является добрая традиция: каждая вновь прибывшая группа слушателей непременно посещает места, связанные с именем Владимира Ильича Ленина. А уезжая из Ульяновска, авиаторы на всю жизнь сохраняют в своем сердце память о родине великого вождя, имя которого стало знаменем нашей эпохи.



Аэродромный комплекс Центра способен принимать все самолеты, эксплуатируемые в Аэрофлоте, включая многоместный широкофюзеляжный Ил-86.

Центр оснащен современными установками, стендами и макетами, позволяющими с минимальными затратами времени донести до слушателей изучаемый материал.

Фото В. ГРЕБНЕВА, В. УТЦА и ТАСС.







ПРОЛЕТАРИИ  
ВСЕХ СТРАН,  
СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

## ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

4, 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. СВЕТИЧНЫЙ**

**В. Ф. ТОКАРЕВ**

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: памятник  
В. И. Ленину в Кремле.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

Художественный редактор С. Н. СТОЛЯРОВ.

Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 29.01.90.  
Подписано и печати 23.02.90. Т-05722.  
Формат 60×90 1/8. Глубокая печать.  
Усл. печ. л. 6. Усл. кр.-отт. 13,25.  
Уч.-изд. л. 9,6. Тираж 45 000 экз.  
Зак. 979/3. 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»

ПОЧТА ЖУРНАЛА

## ТАКОЙ ВОТ СЕРВИС

Со здания вокзала в Воронежском аэропорту с недавних пор почему-то исчезли слова «Аэропорт» и «Воронеж». Прилетаешь в город, и пока самолет заруливает на стоянку, гадаешь, а действительно ли приземлились в Воронеже. Еще одно «новшество». Раньше прилетающие пассажиры проходили через аэровокзал. Теперь нужно обходить его сбоку. Хорошо, если у пассажира одна ручная кладь. А если нужно получать весь аэровокзал и с привокзальной площадки заходить в здание: ведь отделение выдачи багажа осталось внутри аэровокзала. Это не очень удобно. Нет в аэропорту и расписания автобуса, следующего в город. Спросишь в справочном бюро, когда ближайший автобус, ответа не получишь.

Однажды я оказался в Запорожье. Там в справочном бюро аэровокзала можно узнать не только о движении самолетов, но и о том, как проехать к центру города, где находится в городе то или иное учреждение. К сожалению, у нас в Воронеже, да и во многих других аэропортах, где я бывал, такого нет. А жаль. Наверное, элементарные справки по городу справочные аэропортов могли бы давать и тем самым помочь пассажирам, особенно тем, кто впервые прибыл в город.

**А. ЕРЕМЕНКО**

г. Воронеж.

## ВРЕМЯ ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ

О проблемах в работе авиации ПАНХ много писалось в журнале «Гражданская авиация». В большинстве публикаций с тревогой говорилось, что идет устойчивое сокращение объемов авиационных работ. Очевидно, остановить этот процесс можно, проводя более активную работу по обновлению самолетно-вертолетного парка и специального оборудования, создавая аэродромные межхозяйственные комплексы, улучшая организацию труда и совершенствуя заработную плату, разрабатывая новые технологии авиационных работ.

Возникает вопрос — кто этим должен заниматься? Конечно же, научно-производственные объединения. Создание сети НПО позволит разрабатывать новые технологии работ применительно к конкретному району, хозяйству, конкретному полю, осуществлять сервисное обслуживание заказчиков в зависимости от особенностей обслуживаемого района. При этом содержание аэродрома, завод горюче-смазочных материалов, организация питания и отдыха экипажа, сторожевой и противопожарной охраны — все это возьмет на себя НПО.

Взаиморасчеты с заказчиком должны строиться на взаимовыгодной основе по установленным для гражданской авиа-

ции тарифам за использование воздушного судна — оплата за производственный налет плюс оплата за хранение подвоз, погрузочно-разгрузочные работы.

Сфера наибольшего влияния такого НПО — район с радиусом действия 100 километров. Годовой объем работ — более 530 тысяч рублей. Производительность труда — не менее 17 тысяч рублей на одного человека. Свыше 50 процентов состава работников — совместители. В качестве научных работников совместителей могут привлекаться сам заказчики.

По своей сути такого рода НПО являются межхозяйственной школой передового опыта. Можно еще отметить многофункциональность, отсутствие лишних управленческих связей. Правильный принцип рассредоточения таких НПО улучшит взаимодействие, кооперацию заинтересованных сторон в достижении конкретного эффекта.

Важно отметить, что создание таких НПО будет способствовать повышению эффективности использования воздушного транспорта, качества и культуры производства, совершенствованию организации труда.

**Б. ЛУЖКО**  
аспирант авиационного  
института им. Серго Орджоникидзе

г. Москва.

## НАЗЫВАЮ ИМЕНА

В двенадцатом номере «Гражданская авиация» за 1989 год мне было очень приятно прочитать письмо Н. П. Скворцовой «Я жду вас». Горжусь, что коллективе, где я работаю, есть так авиаторы, которые не только отдают в свои силы и знания служению «небу» но и на земле ведут себя как благородные рыцари.

Уважаемая Надежда Петровна! Ваши «сынки», которые спасли вам жизнь, продолжают нести трудовую вахту. Крайнем Севере. Называю вам их имена. Это пилоты Борис Дмитриевич Поляк, Сергей Владимирович Николаев, а так же бортмеханик Андрей Павлович Кравченко.

С уважением к В  
**А. МАСЛИЧЕНК**  
командир вертолета Ми  
секретарь парторганизации  
авиапредприятия

г. Нарьян-Мар.

## ГДЕ ЛОГИКА?

В выпуске журнала в журнале «Выта» за декабрь минувшего года опубликован материал «О казарме, строе и прочем» — о проблемах, связанных с внутренним распорядком жизни в училищах гражданской авиации. По поводу «казармы» сломано уже много копьев. Хочу высказать и свое мнение. На мой взгляд, вопрос этот нужно ставить совсем в и



плоскости, а именно: нужны ли для Советской Армии офицеры запаса? Если нужны, тогда нужен строй, нужна казарма. Если нет — проблемы отпадают сами собой.

Сейчас, с переходом гражданской авиации на хозрасчет, резко сократилась потребность авиапредприятий в кадрах. В прошлом году даже был отменен прием в наши учебные заведения. Соответствующие службы внимательно анализируют обстановку, готовы отраслевой школе «кадровый заказ» на ближайшую перспективу. Но вот интересно: кто-нибудь подсчитывал, сколько все-таки нужно стране офицеров запаса? Кто-нибудь задавался вопросом, во что обходится их подготовка Министерству обороны, Аэрофлоту? Вообще ситуация в настоящее время сложилась, прямо скажу, непонятная: закрывают военные училища, которые существовали много лет, увольняют из армии профессионалов, а в гражданских училищах продолжают готовить военных. Где логика?

**Г. ЛЕГКОДУХ,**  
старший преподаватель  
авиационно-технического училища

г. Рыльск  
Курской обл.

## ЗАБЫЛИ О ВОДИТЕЛЯХ

Много лет выписываю наш журнал. И если бы не работал в Аэрофлоте, мог бы, наверняка, подумать, что в гражданской авиации работают лишь пилоты, диспетчеры и бортпроводницы. Они — главные герои журнала. А вот о тех людях, которые в зной и мороз, дождь и слякоть, снег и пургу готовят авиатехнику и аэродром к полетам, пишется

прискорбно мало. О водителях же специальных и аэродромных машин вообще за последние два года не написано ни слова! Никто из журналистов, в том числе корреспонденты журнала и газеты «Воздушный транспорт» (хотя они бывали в нашем предприятии), ни разу не заинтересовался, как работает водитель, каковы его бытовые условия, как он обеспечен спецодеждой, как защищен от повышенного (до 110 децибел) шума и т. д.

Считаю также, что на страницах журнала должны публиковаться хотя бы краткие характеристики и правила работы на новых спецмашинах, так как, получив новую машину, начинаем работать на ней «по догадке», как правило, до поломки. Просится также информация о передовых методах работы в службах спецтранспорта и аэродромных машин.

**Б. КУЗНЕЦОВ,**  
водитель службы спецтранспорта  
и аэродромных машин первого класса,  
член совета трудового коллектива

г. Астрахань.

**ОТ РЕДАКЦИИ.** Как хотелось бы не согласиться с Борисом Владимировичем, поспорить — нам ли, авиационным журналистам, не знать, что «полет готовится на земле» (даже такая рубрика специально заведена в журнале), что с заледеневшей, заснеженной полосы не сможет взлететь ни один самолет. Но, как говорится, крыть нечем, объективно наш читатель прав — мало мы пишем о тех, чей труд остается «за кадром». Обязательно поправим положение. Но хотим в то же время выйти со встречным предложением: дело пойдет гораздо быстрее, если наши читатели проявят больше активности и будут писать в редакцию о тех, кто трудится с ними рядом.



## МНЕ ЖУРНАЛ ПРАВИТСЯ

С удовольствием выписываю «Гражданскую авиацию», практически в каждом номере нахожу интересные для себя публикации. В то же время хотелось бы увидеть больше материалов о новинках авиационной техники — например, о разрабатываемых в ОКБ имени А. С. Яковлева самолетах Як-42М, о классе деловых машин. В этом году страна отмечает 45-летие Победы над фашистской Германией. Пятнадцать пилотов гражданской авиации в годы войны удостоены звания Героя Советского Союза. Расскажите подробнее об их подвиге.

И еще. Чаще публикуйте информацию об авиаконструкторах — С. В. Ильющине, А. С. Яковлеве, Н. А. Капове, а также о жизни учебных заведений отрасли.

г. Кемерово.

**А. АРТЕМЬЕВ**

**ОТ РЕДАКЦИИ.** Благодарим нашего читателя за теплые слова о журнале и советы. Принимаем их «на вооружение» и включаем подсказанные темы в редакционные планы.

## СОЗДАДИМ КНИГУ ПАМЯТИ

В связи с подготовкой к 45-й годовщине Победы коллективы ряда авиапредприятий и учебных заведений Аэрофлота вносят предложения об издании книги, в которой были бы поминены указаны гражданские авиаторы, погибшие на фронтах Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Эта инициатива поддерживается Министерством и Политическим управлением гражданской авиации, органами отраслевой печати. Нет сомнения в том, что такая Книга памяти, которую захотят иметь авиапредприятия, организации, учреждения и учебные заведения нашей отрасли, послужит благородному делу

патриотического воспитания авиарботников.

Просим всех, кто захочет принять участие в этом добром начинании, активно подключиться к нему. Тщательно исследуйте архивы своих отделов кадров, военкоматов, музеев. Попытайтесь восстановить имена пилотов, штурманов, авиационных инженеров, техников, механиков, радистов, мотористов — солдат и офицеров из числа гражданских авиаторов, отдавших свои жизни за честь, свободу и независимость нашей Родины. Их списки, где надо указать фамилию, имя и отчество каждого воина, его звание и должность, год рождения, дату и место гибели, а также место захоронения, направляйте по адресу: 125443, Москва, Кронштадтский бульвар, 20, МИИ ГА, отдел истории ГА.

## УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Продолжается подписка на журнал «Гражданская авиация». Она принимается всеми отделениями связи и органами «Союзпечати» без ограничений.

Если вы подпишетесь на журнал до двенадцатого числа текущего месяца, то в следующем вам начнут его доставлять.

Во избежание недоразумений сообщаем: индекс журнала — 70226 [Каталог советских газет и журналов на 1990 год, часть 2-я], цена одного номера — 45 копеек.





# БЕЗ ЮБИЛЕЙНОГО ГЛЯНЦА

4

Генерал-лейтенант авиации  
В. С. КОЛЧАНОВ,

начальник Политического управления гражданской авиации

**М**ногим из нас памятно время, когда любая красная или юбилейная дата календаря сопровождалась в нашей стране безудержными потоками славословий и оглушающими шквалами аплодисментов. Причем, за всей этой парадной помпезностью обычно мало замечались подлинные реалии действительности, а облики юбиляров нередко обретали контуры чуть ли не святых. Так нередко было и в годовщины Великого Октября, и в юбилеи высших партийных и государственных руководителей, и в других, куда менее значительных случаях. К великому сожалению, не обходилось без приторно-елейных торжеств и в дни рождения В. И. Ленина. Дело в том, что десятки лет вся наша пропагандистская машина вольно или невольно работала на идею его обожествления. Это мастерски делал «вождь всех народов» Сталин, который на словах яростно защищал ленинизм, а в действительности был его первым могильщиком. В этом немало преуспели и другие «верные ленинцы», которые стояли у партийного и государственного руля в последние периоды нашей непростой истории. Их общими усилиями образ В. И. Ленина подвергся настоящей канонизации, а его учение догматически приспособлялось ко всем проводимым в стране политическим и социально-экономическим экспериментам. В результате сложилась целая система взглядов и воззрений, превратившая основателя нашей партии и государства в божество, а ленинизм — в некое подобие религии. Все это нанесло огромный ущерб и ленинскому учению, и всему делу социализма, ибо, как говорил сам Владимир Ильич, нет лучшего способа убить

политического деятеля, чем превратить его в икону.

Перестройка в корне изменила отношение к утвердившимся когда-то канонам. Наложила она свой неизгладимый отпечаток и на юбилейные даты. Сегодня мы отмечаем их без шумных победных реляций и пышных торжеств, прямо и откровенно говорим не столько о достижениях, сколько о том, что порождает проблемы и острые противоречия в нашем обществе.

Совсем не так, как делалось раньше, встречаем мы и 120-летие со дня рождения В. И. Ленина. Современная обстановка требует от всех нас не набившего оскомину юбилейного глянца, не лубочного повторения пройденного, а принципиальных и взвешенных оценок достигнутого, решительного освобождения ленинского идейного наследия от сталинско-брежневской догматизации и его всевозможных фальсификаций. Это крайне необходимо еще и потому, что сегодня как в нашей стране, так и за ее пределами на политическую арену открыто выходят силы, которые под флагом обновления ленинизма стремятся во что бы то ни стало низвергнуть его с занимаемых по праву высот. Они не гнушаются никакими средствами ради того, чтобы объявить ленинское учение нежизнеспособным, а идею социализма исторически несостоявшейся. Представители этих сил, рвущихся к власти, хорошо понимают, что им никогда не преуспеть в своем неблагодарном деле, пока не разрушены идейные устои созданной В. И. Лениным партии, пока живет у нас в народе вера в правоту его великого дела, могучую созидательную силу марксизма-ленинизма. Трезво и объективно осмысливая все

особенности нынешнего подхода к В. И. Ленину, мы должны провести четкую границу между его подлинными воззрениями и чуждыми им наслонениями, однозначно определить, кто за выбор, сделанный в октябре 1917 года, а кто стремится отбросить страну на обочину исторического процесса или даже повернуть ее развитие вспять.

Состоявшиеся совсем недавно, в феврале и марте Пленумы ЦК КПСС сделали принципиальные выводы о современном состоянии советского общества, об истоках кризисных явлений в экономике, межнациональных отношениях, социальной, духовной и других сферах, о путях выхода из тупиковых ситуаций. В результате горячей и, как мы воочию убедились, не всегда лицеприятной дискуссии был принят проект платформы ЦК КПСС к XXVIII съезду партии, которая дает конкретные ориентиры коммунистам, всем советским людям на нынешнем, весьма сложном этапе развития страны и всей мировой социалистической системы.

Говоря о 120-летию со дня рождения В. И. Ленина, хотелось бы обратить особое внимание на то, что самая лучшая защита его учения — не схоластика и начетничество, как не раз уже бывало, а реальные успехи в деле перестройки, конструктивный подход к устранению серьезных просчетов и ошибок, допущенных как во времена «проклятого прошлого», так и в наши дни. И это лишний раз свидетельствует о том, что здоровые силы партии, сплоченные идейно и организационно, способны поднять широкие народные массы на преодоление



кризиса и обновление социализма на подлинно гуманных, демократических началах.

**П**роисходящие в стране процессы, вполне понятно, не могут не отражаться и на обстановке в нашей отрасли. Политические, национальные и социальные потрясения в ряде республик и регионов СССР не только серьезно осложняют, а порой и парализуют работу воздушного транспорта, но также оказывают самое непосредственное воздействие на авиаработников, на их мышление и сознание, климат в трудовых коллективах, отношение к служебным обязанностям.

С одной стороны, гражданская авиация, несмотря на массу объективных и субъективных отрицательных факторов, не снизила ни качественных, ни количественных показателей своей деятельности, не потеряла темпов роста авиационного производства. Из забастовочного движения, политического и национального противоборства наши авиапредприятия выходят с минимальными производственными потерями. А в таких экстремальных ситуациях, как оказание помощи пострадавшим от землетрясения в Армении, срочная эвакуация беженцев вследствие азербайджано-армянского конфликта, доставка продовольствия и других жизненно необходимых грузов из СССР в Афганистан, Аэрофлот оказался, пожалуй, единственной транспортной артерией, которая действовала бесперебойно.

При этом авиаработники проявляли не только высокое профессиональное мастерство, но также мужество и героизм. Только за самоотверженные действия, проявленные при ликвидации последствий землетрясения в Армении, 104 авиатора были награждены орденами и медалями. Среди них посланцы Москвы и Краснодар, Красноярск и Тюмени, Куйбышева и Ростова-на-Дону, Украины и Грузии, Литвы и Кабардино-Балкарии. Каждый второй из награжденных — работник Армянского управления гражданской авиации.

Образцового исполнения служебного долга и огромного мужества требуют полеты в Афганистан. Каждый рейс в эту республику сопряжен с риском для жизни летчиков, но никто из них не уклонился от опасных заданий. Нелегко приходится и работникам представительства Аэрофлота в Кабуле. Тем не менее все они достойно несут свою вахту. Наиболее отличившиеся авиаторы — В. Г. Борисенко, В. Г. Смирнов, Е. Г. Старостенко, Г. Д. Фоминых, А. Ж. Жумашов и М. Н. Мяскин — недавно отмечены афганскими государственными наградами, а Генеральный представитель Аэрофлота в Афганистане А. Н. Василенко удостоен советского ордена Дружбы народов. Все это говорит о политической зрелости и активной гражданской позиции подавляющего большинства работников Аэрофлота, их готовности к выполнению любых, даже самых трудных и опасных заданий.

С другой стороны — и это тоже факт — в среде авиаработников появились настроения неудовлетворенности состоянием дел в стране и отрасли, негативное отношение к перестройке, переоценка сложившихся ранее духовных и нравственных ценностей, пере-

смотры позиций, которые еще недавно считались неизменными.

У части личного состава произошла девальвация идеалов социализма, появились сомнения в руководящей роли партии и необходимости ее политического влияния на массы.

Заметно усилилась тенденция выхода коммунистов из рядов КПСС. Например, в минувшем году из партии выбыло более тысячи пилотов, штурманов, инженеров, других категорий авиаспециалистов и рабочих. Только в Тюменском управлении добровольно сдали партийные билеты 158 членов КПСС, что составляет около пяти процентов от общего числа коммунистов управления. За этот же период в целом по Аэрофлоту принято кандидатами в члены КПСС 550 авиаработников. Как видим, число вышедших из партии превышает число вступающих в нее на 45 процентов.

Некоторые авиаторы потянулись к различного рода неформальным лидерам, стали участниками всевозможных движений. Причем, наибольшее внимание привлекают, к сожалению, не те движения, которые действительно борются за перестройку, а те, которые громче кричат «от имени народа» и как можно хлеще критикуют коммунистов и партию в целом.

В ряде трудовых коллективов стало реально разграничение авиаторов по национальному признаку. Принадлежность к той или иной национальности зачастую является определяющим фактором при выработке позиций, принятии решений, выражении мнений, мотивации поступков. Данный фактор нередко возводится в ранг политических и идеологических установок, в целевые программы действий. Особенно остро это проявляется в авиапредприятиях Прибалтики, Закавказья, Молдавии и некоторых других регионов. Там созданы и активно действуют организованные группы различных фронтов. На почве национального размежевания авиаработники участвовали в политических забастовках и бойкотировали выборы в Эстонии, а между республиками Закавказья полностью прекращались полеты, хотя необходимость в этом всегда была и есть.

С чувством недоумения и горечи восприняли труженики Аэрофлота телеграммы с выражением «гнева» и «возмущения» по поводу ввода в Баку чрезвычайного положения, которые были разосланы по аэропортам руководством Евлахского объединенного авиаотряда. В Политическое управление в связи с этой акцией националистического ослепления поступили сотни писем и телеграмм со всех концов страны, в которых авиаработники выражали свое решительное несогласие с позицией евлахских товарищей.

Являются, к сожалению, фактом и серьезные перекосы в отношении наших авиаторов к проводимым в гражданской авиации реформам. Как известно, у нас идет активный процесс перестройки хозяйственного механизма. Часть управлений перешла на вторую модель хозрасчета, некоторые коллективы работают в условиях аренды. Многие авиапредприятия получили самостоятельность в широком спектре производственных вопросов, в том числе и в международной коммерческой деятельности. Разработана и осваивается новая концепция управления гражданской авиа-

цией. Изыскиваются пути развития на земной базе и пополнения самолетного парка на основе совместной деятельности с авиакомпаниями западных стран. Пробуждается хозяйственная инициатива авиаработников. Но наряду с этими положительными тенденциями наметились и облегченный, можно сказать, нереалистичный подход к проводимым в отрасли преобразованиям.

Дело иногда доходит до явного абсурда — дескать, достаточно ликвидировать министерство, аппарат управления, получить полную независимость от «центра», и все проблемы будут решены сами собой. На этой почве появилось пренебрежительное отношение к подчиненности, исполнительской дисциплине. В минувшем году среди авиаработников возросло число прогулов и пьянок. Словом, налицо симптомы расхлябанности, правового и дисциплинарного нигилизма, вседозволенности и безответственности.

Такова вкратце социально-политическая обстановка в гражданской авиации. Как видим, она далеко не простая, не однозначная и не статичная. Напротив, каждый день и каждый час привносят в нее множество новых нюансов, которые в любой момент могут обернуться негативными последствиями. Поэтому одной из важнейших задач командно-руководящего состава, политработников, партийных и общественных организаций Аэрофлота на этом критическом, переломном этапе является политическое и идейное объединение авиаторов, настойчивая интеграция их усилий, удержание всех и каждого к единой цели — дальнейшей перестройке в отрасли.

Если мы не осознаем, что единство действий всех авиаколлективов, интернациональная помощь и межнациональное доверие друг к другу в каждом экипаже и на каждом рабочем месте, наконец, просто взаимная надежность авиаторов — не только политическая и социальная, но и профессиональная необходимость, то можно оказаться на грани общепрофессиональной катастрофы. Ведь разобщенность в нашей профессиональной среде может нанести непоправимый ущерб не только экономике и социальной сфере. Она чревата людскими трагедиями, поскольку святым авиации — безопасностью полетов — невозможно обеспечить в условиях разброда и шатаний, без строжайшего соблюдения дисциплины и порядка, без высочайшей ответственности за исполнение служебного долга.

Сложившаяся у нас обстановка требует всестороннего пересмотра всех форм и методов партийно-политической работы, высокого профессионализма и компетенции от каждого руководителя и политработника. Надо иметь в виду, что многие командиры производства, политорганы и партийные организации находятся зачастую под мощным огнем критики и отрицания. Их позиции нередко намеренно искажаются силами, заинтересованными в нестабильности обстановки и нагнетании страстей. Но это отнюдь не оправдывает недостатков и просчетов в нашей работе. Как раз наоборот: противоборству и критическому нигилизму мы должны противопоставить силу своей убежденности, логику разума, если хотите, мудрость и рассудительность. Надо раз и навсегда отказаться от практики командования и административного нажима при разряд-



ке острых ситуаций. Крик в работе с людьми и раньше не давал желаемых результатов, а теперь, когда повсеместно ширится процесс раскрепощения общества, когда тысячи авиаторов обрели свое гражданское достоинство и хотя не на словах, а на деле быть хозяевами своей судьбы, нажимные методы тем более не годятся. Успех в партийно-политической работе возможен лишь при условии, если наши целевые установки будут не навязываться путем давления, а утверждаться в процессе разъяснения позиций, если мы сможем довести их до глубинного сознания авиаторов.

Отвечает ли наш командно-руководящий состав и политработники этим требованиям? Умеют ли они работать в гуще масс? Оказывают ли реальное влияние на процессы, происходящие в трудовых коллективах? Вопросы далеко не риторические. Их диктует сама жизнь. Так вот, будем говорить откровенно — многие руководители авиаколлективов и политработники резко ослабили свое участие в политико-воспитательной работе, уходят от острых проблем, которые будоражат людей.

Возьмем лишь одно направление идейно-воспитательной работы — систему политической и экономической учебы. Если в 1989 году среди руководителей теоретических семинаров и пропагандистов было свыше пятнадцать тысяч начальников и командиров разных уровней, то в минувшем году их число уменьшилось до десяти тысяч. Представьте себе, мощный пятидесятитысячный корпус высококвалифицированных, компетентных и, надо полагать, авторитетных работников отошел в сторону от своей главной партийной обязанности — разъяснять массам политику и практику перестройки, быть на острие экономических, социальных и других проблем, которые волнуют авиаторов.

Но и это не все. За тот же период почти половина политических и партийных работников тоже отошла от участия в проведении политзанятий и экономической учебы. Не потому ли так захирела сегодня система семинаров командно-руководящего состава по изучению практики политико-воспитательной работы, которая еще недавно активно функционировала? Не та ли самая причина лежит в упразднении занятий по привитию навыков этой работы в учебно-тренировочных центрах? А почему повсеместно упало участие командиров в работе партийных организаций, резко снизилось количество их выступлений в трудовых коллективах на политические темы?

Ответы на эти вопросы найти не так уж трудно. Все дело в том, что определенная часть командиров и политработников предпочла активной бойцовой позиции, которая так необходима в нынешних условиях, позицию выжидания, а то и стороннего наблюдателя. Вы, мол, митингуйте, ратуйте за перестройку, а мы посмотрим, что из этого получится. Именно политическая пассивность, неумение принять смелые и верные решения в критических ситуациях, а кое у кого и низкие нравственные качества вынудили партийные организации и трудовые коллективы отказать в доверии сорока замполитам. Итог, конечно, грустный, но закономерный, ибо сегодня, как никогда, место политического работника не в тиши кабинетов, а там,

где кипят людские страсти, где решается судьба перестройки.

Недавно работу полторганов провела комиссия государственно-правового отдела ЦК КПСС. Сделав вывод о том, что политические работники вносят весомый вклад в перестройку, она вскрыла и серьезные изъяны и недоработки. Главное сейчас в нашей деятельности — резко повысить профессионализм в политическом, идеологическом, организационном и авиационном отношениях, стать как можно ближе к людям, к каждому конкретному авиатору. Нам следует не только активно влиять на сознание людей, убеждать их, но и уметь вносить определенное равновесие в нравственную атмосферу трудовых коллективов, поддерживать там оптимизм и веру в успех перестройки. Если этого не будем делать мы, наше место немедленно займут «духовники» самого разного толка.

Вместе с тем и политработники нуждаются в поддержке со стороны командно-руководящего состава управлений и авиапредприятий. Кое-кто из руководителей, похоже, совершенно безразличен к атакам против полторганов, как, впрочем, и к нападкам на партию. У определенной части командно-руководящего состава стало чуть ли не модным демонстрировать перед подчиненными свою «надежность» и «независимость». Слов нет, из нашей жизни навсегда ушли те времена, когда к руководителям очень легко пришивались всевозможные политические ярлыки, от которых, прямо скажем, зависело не только их дальнейшее продвижение по службе, но зачастую и самая простая человеческая судьба. Тем большей политической зрелости требуется от них сегодня. Ведь они несут прямую ответственность за политическое воспитание подчиненных и морально-психологический климат в авиаколлективах. И в этом деле куда разумнее действовать рука об руку с политработниками, чем каждому тянуть воз в свою сторону.

И еще об одной неотложной задаче, стоящей перед полторганами, перед партийно-политической работой. Это — повышение активности и боевостности партийных организаций. Работа многих из них никак не соответствует ни обстановке в отрасли, ни остроте множества проблем, ни быстротемпящимся обстоятельствам. Нередко партийные организации уступают инициативу другим силам, действующим в авиаколлективах, боятся поставить на место даже распоясавшихся демагогов. Жизнь требует от партийных организаций динамизма в работе. Мы должны быть не партией слов, а партией активного действия, и политорганы обязаны помочь в этом прежде всего первичным парторганизациям. Вся тяжесть работы нужно перенести именно туда. К стати, коммунисты не раз подвергали критике политработников за отсутствие умной и энергичной политической работы в первичных организациях.

Мы уже говорили о выходе коммунистов-авиаторов из партии. Во многих авиаколлективах задают вопрос, почему это происходит. Почему наши товарищи заблевают политической пассивностью, безразличием к националистическим, сепаратистским и даже экстремистским выходкам отдельных авиаработников? Однозначного ответа здесь не дашь. Но факт остается фактом: половина бывших коммунистов Аэрофлота рассталась с партбилетом из-за несогласия

с политическим курсом, осуществляемым в ходе перестройки, или разочаровавшись в деятельности партии. Появились суждения и о чрезвычайно высоких партийных взносах, о том, что члены КПСС «ничего не дают» и это мешает «свободе действий». Что можно сказать в связи с этим? Видимо, не нужно считать сложившуюся ситуацию чрезвычайной, хотя и не обращаться на нее внимания тоже нельзя. Но при этом бесспорно одно: если для кого-то партбилет был лишь пропуском «в лучшую жизнь», то потеря такого «активного строителя коммунизма» не ослабляет, лишь усиливает партию. И нам не следует бояться называть вещи своими именами.

Много вопросов у авиаторов возникает по поводу растущей инициативы самостоятельности так называемых неформальных общественных организаций. И это вполне объяснимо. Они смелее вторгаются в жизнь авиаколлективов, порою начисто разрушая сложившиеся структуры и привычные стереотипы. С одной стороны, нет ничего плохого в росте активности людей. Перестройка как раз и рассчитана на вовлечение в государственные, производственные и общественные дела самых широких народных масс. Но гораздо хуже, когда активность перекрывается, как говорится, через край, выходит за пределы разумного, наносит ущерб и делу, и интересам товарищей по работе. Поэтому отношение к неформальным движениям, очевидно, должно быть таким: не ущемляя ничьей самостоятельности, следует искать любую возможность для интеграции усилий всех организаций, стараться сосредоточить на решении важнейших отраслевых задач, а не «растаскивать» по узкогрупповым интересам.

Правда, нередко можно слышать «ультра-революционные» призывы запретить деятельность любых «неформалов», объявить их всех до единого «злостными врагами перестройки». Надо хорошо уяснить, что такая крайняя позиция не даст ничего позитивного. Она только внесет сумятицу в умы людей, напомнит им о возможности рецидивов печально известного прошлого. Нет, нужны не жесткие административные и другие сверхмеры, а взаимное сотрудничество на общей платформе перестройки. А что касается запретов, то они необходимы лишь в тех случаях, когда деятельность неформальных организаций идет вразрез с законопорядком и конституционными требованиями.

120-летие со дня рождения В. И. Ленина мы встречаем в динамичной, зачастую противоречивой и сложной обстановке. Важнейшие аспекты ее возможного развития определены в проекте Платформы ЦК КПСС к XXVIII съезду партии. В партийных организациях, среди коммунистов и всех трудящихся идет сейчас широкое обсуждение этого судьбоносного для всех нас документа. И на нынешнем переломном этапе отечественной и мировой истории мы вновь и вновь обращаемся к В. И. Ленину и его идеям, заново осмысливаем все то, что завещано им. И в этом верный залог того, что партия сумеет сплотить советский народ на платформе перестройки, выведет страну на широкую дорожку обновления.



# БОЛЬ МОЯ И НАДЕЖДА

## Беседа за «круглым столом» журнала в Ленинградском управлении гражданской авиации

● Кризис в партии или процесс ее обновления?

● Перестройка в экономике и позиция коммунистов.

● Как вернуть доверие и завоевать авторитет.

● «Из КПСС прошу исключить...»

● Привычнее командовать, чем вести политическую работу?

Вот те основные, если сжато, вопросы, вокруг которых разгорелась дискуссия. За «круглый стол» редакция пригласила партийных и политработников — представителей довольно многочисленной части читателей и авторов журнала, которые, как ни странно, еще недавно предпочитали не «ввязываться в жаркие дебаты», что, конечно же, ничем не было оправдано. Тема дискуссии родилась не случайно: скоро, как известно, состоится очередная, XXVIII съезд КПСС. Что думают сами партийные вожаки и активисты, политработники о перестройке в партии и ее обновлении? Каковы их соображения, мысли, конкретные предло-

жения? Что их заботит, волнует, а порой и вызывает тревогу? Особенно сейчас, когда в адрес партийных организаций, коммунистов — в целом всей партии раздается огульная критика, высказываются нетерпимое отношение и даже ожесточение.

Но разговор ради разговора, понятно, никого не мог устроить. Предстояло беспощадно проанализировать назревшие проблемы, вскрыть их причины. Пожалуй, впервые участники «круглого стола» осмелились на открытую, прямую и честную беседу о том, о чем не принято было раньше говорить.

Почему выбор пал на Ленинград? Это родина первой в мире социалистической революции. Коммунисты-ленинградцы всегда — и в лихую годину испытаний с оружием в руках, и в мирное время отстаивали завоевания Великого Октября, защищали большевистские традиции.

Буквально за день до «круглого стола» состоялся митинг ленинградских коммунистов, в котором приняли участие и авиаработники. О нем много писа-

лось в газетах, он транслировался по телевидению. Однозначно это событие и все, что говорилось на нем, не оценишь. Но то, что тысячи коммунистов пришли на митинг, чтобы отстаивать перестройку, выразить стремление действовать по-революционному решительно, взять инициативу в свои руки — это безусловно. Очевидно и то, что атмосфера гласности и демократизма, резких — вплоть до ультимативных требований, царившая в те дни в городе на Неве, не могла не сказаться и на ходе дискуссии за «круглым столом».

7

## В ЧЕМ СЛОЖНОСТЬ МОМЕНТА?

**В. П. СЕМЕНОВ,**  
начальник политического отдела  
Ленинградского управления  
гражданской авиации:

— Случилось то, чего мало кто ожидал в начале перестройки, — под огонь серьезной критики попала партия. Та





самая, которая в апреле восьмидесят пятого года призвала к решительным переменам, к демократизации и гласности. Поскольку она на протяжении десятилетий неукоснительно считалась единственной руководящей и направляющей силой, теперь именно ей больше всех достается за все.

**А. Н. ГЕРАСЬКИН,**  
заместитель секретаря парткома  
Ленинградского авиапредприятия:

— Авиарботники — и коммунисты, и беспартийные — шагу не дают ступить, засыпают вопросами. «Что дала нам перестройка? Чего ожидать дальше?» И тут сколько ни убеждай, ни доказывай, а от правды никуда не деться: в авиагородке все хуже со снабжением продуктами питания. Дефицитом становятся новые и новые товары, в том числе и первой необходимости. Приговор нам, партийным работникам, выносятся самый суровый: «Куда же вы смотрите, довели страну до развала». Как ни больно об этом говорить, но ведь слово коммунист, особенно это относится к выборному партийному активу, порой иначе как в бранном смысле уже не употребляется.

Только не подумайте, что сгущаю краски: положение действительно серьезное. Я бы сказал, критическое. Однако не считаю его безысходным. Авиаторы ждут от нас четких политических оценок. А мы чего-то все выжидаем, рассчитываем на спасительные рекомендации, как действовать из центра. Тем самым проигрываем, собственноручно расписываемся в своей несостоятельности.

**В. А. ВИСИЦКИЙ,**  
заместитель командира  
Ленинградского авиапредприятия  
по политике:

— Бесспорно, от инициативы и деловитости партийных организаций во многом зависит успех перестройки, возрождение веры людей в партию, ее силу и авторитет. Вспоминаю, как у нас осуществлялся переход на новые условия хозяйствования. Казалось бы, чисто экономическая проблема. А решали мы ее при самом активном участии и содействии парткома, низовых партийных организаций. Была разработана целая система организационных и партийно-политических мероприятий. Ее цель — определить роль и место «первичек», каждого коммуниста в этом непростом, совершенно новом для нас деле. Именно опора на партийные организации принесла свои положительные результаты: нам удалось избежать перекосов, несправедливости по отношению к работникам, попавшим под сокращение. Вот факт, говорящий сам за себя: в коллективе не было ни одного случая восстановления народным судом авиаторов, уволенных по сокращению штатов.

В последнее время все чаще можно слышать: мол, нечего вмешиваться коммунистам в экономическую реформу, пусть занимаются своим прямым делом — идеологией. Мое твердое убеждение, что ни в будущем, ни тем более сейчас партия не может устраниваться от своего политического влияния на процессы, происходящие в социально-производственных отношениях. Поскольку какой бы экономический вопрос мы не решали — за каждым стоит жизнь человека, его судьба. За это партия всегда была и останется ответственной.

**А. Н. ГЕРАСЬКИН:**

— Взять хотя бы переход коллектива на новую систему оплаты труда. Это был один из самых трудных шагов на пути экономической реформы. Как сделать его, чтобы не опуститься? Недосмотрели мы тогда — и не миновать бы нам нападков на партком: а вы где были? Чтобы не допустить искажений, шарханый, пришлось, что называется, с головой окунуться в эти проблемы. Сама жизнь заставила партийные организации перестраиваться, учиться новым — политическим подходам к решению производственных задач.

**В. П. СЕМЕНОВ:**

— Что и говорить, за десятилетия, когда партийные организации действовали в условиях административно-командной системы, мы многое упустили в работе с людьми — партийные вожаки и активисты очень хорошо освоили в своей работе нажимной метод. Умело оперируя цифрами, хорошо владея производственной обстановкой, они зачастую не видели за ними человека. В этом — наша беда и вина.

**А. Н. ГЕРАСЬКИН:**

— Признаться, поначалу мы подрастерялись. Ну хорошо, проведем в службах и подразделениях открытые партийные собрания — форма, согласитесь, далеко не новая. Тогда поняли: нужно наполнить ее новым содержанием. Помоему, пусть не на пятерку, но это получились. Чем большинство партийных собраний отличалось от прежних? Поворотом обсуждаемых вопросов в новую плоскость. Они рассматривались через призму роли коммунистов в предстоящей экономической акции, их ответственности за политический исход дела.

**В. А. ВИСИЦКИЙ:**

— Но почему мы молчим о том, что экономическая реформа застопорилась на полдороге? Не все тут оказалось по силам и партийным организациям. Судите сами. Внедрение нового хозяйственного механизма позволило коллективу авиапредприятия только в прошлом году дополнительно заработать свыше двадцати миллионов рублей сверхплановой прибыли. Однако большую часть этих денег мы вынуждены были положить на срочный вклад в банк. Ни копейки не имеем права потратить, чтобы поощрить людей за их труд, использовать свои собственные накопления на социальные нужды. Хотя в очереди на получение жилья стоит 879 семей авиарботников. Причина — злополучные старые нормативы отчислений, которые будут действовать аж до конца пятилетки. А где же, спрашивается, социальная справедливость? Существующая пока практика распределения доходов сводит на смарку партийно-политическую работу. Люди предъявляют к коммунистам, в первую очередь руководителям, справедливые претензии: сколько можно разговоры вести, воспитывать нас? Когда же будет конкретное дело?

Если по строгому счету, то и подлинной хозяйственной самостоятельности, за которую мы так много агитировали, у коллектива тоже нет. Распределение воздушных линий, лимит авиатоплива, основные фонды — по-прежнему в ведении министерства. А ведь еще во время подготовки к XIX партконференции коммунисты и беспартийные не без основания предлагали передать решение назревших вопросов непосредственно коллективу предприятия и управлению. И опять

закавыка — скоро два года, как эти предложения без ответа осели в Москве. Вот вам действительность и эффективность нашей работы.

Сейчас задумали перейти на арендные отношения. Все партийные организации подключились к этому делу. Не разобьется ли эта инициатива об очередной барьер?

**В. В. ГАЙДАМАКА,**  
заместитель начальника аэропорта  
Пулково по политике:

— С одной стороны, говорим о расширении инициативы и самостоятельности партийных организаций в проведении в жизнь экономической реформы. А с другой, все мы ходим, как говорится, под его величеством Инструкцией. Диву даюсь, насколько живуча тяга к закостенелым стереотипам. И заклеямили их уже, и осудили. Кажется, давно пора на свалку истории отправить. Ан нет. Любое распоряжение сверху, и мы тут как тут, сразу «под козырек». Попробуй не выполни — политическую близорукость проявишь. А я, например, до сих пор не уверен, что постановление 1115 сослужило добрую службу для трудовых коллективов аэропорта. В документе записано: произвести повышение заработной платы за счет изыскания внутренних резервов. На деле это означает главным образом за счет высвобождения работников, поскольку механизация труда у нас чисто символическая. Людей-то сократили, но только дело — культура обслуживания авиапассажиров — от этого проиграло. Ни в какой мере не подвергая сомнению важность и своевременность этого постановления, все же думаю, что применять его нужно дифференцированно, с учетом особенностей каждого трудового коллектива. Иначе получается, что одной рукой выполняем, другой исправляем. А спрос за все огрехи с партийных организаций.

**В. Г. НИКОЛАЕВ,**  
электромонтер службы ЭСТОП,  
член парткома аэропорта Пулково:

— Но где же выход из создавшегося положения? Не пристало, думаю, нашей партийной организации занимать позицию обороны, отсиживаться на обочине перестройки. Нужно действовать, а как? Этого многие из нас, полагаю на сердце, пока не знают.

**В. П. СЕМЕНОВ:**

— Вся трудность и противоречивость переживаемого момента как раз в том, что рядом — хотим мы этого или нет — соседствуют и старые формы в социально-экономической и политической жизни, и новые подходы, которые хоть робко, но постепенно набирают силу. Этот процесс не обошел и партийные организации. Сам собой поворот к новому не произойдет. Нужно смелее определяться в своих действиях, преодолевать безответственность, избавляться от равнодушного созерцания всякого рода неувязок.

**А. И. РОДНИКОВ,**  
механик службы спецтранспорта  
Ленинградского авиапредприятия,  
член КПСС:

— Могу подтвердить эту мысль примером из жизни. У нас со скрипом шел переход на новые условия хозяйствования. Высвободить кого-то не представлялось возможным: людей и так не хватает. Обстановка накалялась, друг на друга стали смотреть с недоверием, каждый боялся остаться без работы. Тогда партийная организация обратилась





Всегда в гуще отрядных партийных дел экипаж корабля Ил-86 коммунисты М. Петрожицкий, Е. Афанасьев, М. Куининский, И. Мамедов (справа налево).

за помощью в партком аэропорта. Честно говоря, думали, от нас отмахнутся: вопрос упирался в деньги, а откуда их возьмет партком? И можете себе представить, там все-таки нашли положительное решение. События разворачивались так: партийное руководство, замполиты предприятия и аэропорта, начальник службы на заседании СТК сумели отстоять интересы коллектива.

**В. П. СЕМЕНОВ:**

— Мы нередко мудрствуем: где искать новые формы и подходы? А взаимодействие парткома с советом трудового коллектива — разве это не новый поворот в партийно-политической работе? И результат налицо. Ведь чего не прощают нам люди? Не того, что остаются еще проблемы, на которые требуется время и которые одним нашим вмешательством пока не снимешь. Они не хотят мириться с тем, что не видят сдвигов в тех вопросах, которые можно решить уже при нынешних возможностях.

## ДЕФИЦИТ ДОВЕРИЯ

**А. Н. ГЕРАСЬКИН:**

— Давайте будем самокритичными. Начав с перестройки хозяйственного механизма, мы вскоре убедились, что не поспеваем за жизнью. Экономическая реформа, на которую рассчитывали как на чудо, сиюминутной выгоды трудовым коллективам не принесла. Напротив, она обнажила многие проблемы. Это и низкие заработки — не секрет, многие авиаторы уходят в кооперативы, и недовольство людей решением социальных вопросов, и какая-то двусмысленность с предоставлением трудовым коллективам самостоятельности. Партийные же организации оказались неготовыми к столь непредвиденному повороту.

**В. Н. КАРАСЕВ,**  
секретарь парткома

авиационно-технической базы  
Ленинградского авиапредприятия:

— Нам сказали обеспечить переход на новые условия хозяйствования, и мы взялись за это. Новое нередко внедряли старыми методами: без нажима и администрирования, конечно, не обошлось. Действовали так, как привыкли, а по-другому тогда еще не умели. Теперь пожинаем плоды. Напрасно, оказалось,

в стремлении заполучить дополнительные объемы работ дали в нагрузку авиатехникам заправку самолетов топливом. Не все отлажено в кооперированном методе обслуживания аэробусов со Свердловским авиапредприятием. Одними распоряжениями и указаниями тут мало чего добьешься — необходимо идти на совет к людям, открыто говорить о просчетах, вместе с ними учиться экономике.

**А. М. БАЗАРОВ,**  
председатель партийной комиссии  
при парткоме Ленинградского  
авиапредприятия:

— Хорошо, конечно, что хоть с опозданием, но сами осознаем свои ошибки. Беспокоит то, что не всегда торопимся их исправлять. Как говорится, на собственной шкуре испытали: если не подкрепить перестроечные процессы политической и идейно-воспитательной работой, то они так и будут идти — со скрипом, болезненно, вызывая недовольство у людей. Однако с переменами в своем «партийном доме» продолжаем медлить.

**В. А. ВИСИЦКИЙ:**

— Пора перестать убаюкивать себя мыслью о том, что перестройка в трудовых коллективах началась по инициативе партийных организаций. Этого, кстати, никто и не отрицает. Но прошло уже пять лет, а на какие конкретные политические рубежи им удалось выйти в работе? Похвастаться тут, к сожалению, нечем: мы задержались на старте. Настоящими лидерами перестройки партийные организации пока не выступили.

**А. М. ЛАЗАРЕВ,**  
заместитель секретаря парткома  
Петрозаводского авиапредприятия,  
член горкома КПСС:

— Положение, в котором оказались партийные организации, далеко не безобидно. Оно чревато опасными последствиями. Сейчас уже очевидно: если сегодня мы не определимся со своей позицией, не предложим авиаторам конкретную программу действий, не обнародуем свои цели и пути их достижения — завтра это сделают другие политические силы.

**А. Н. ГЕРАСЬКИН:**

— Не могу не разделять эту тревогу. Со всей ответственностью нужно признать: перестройка в партийных органах

и организациях отстала от процессов, происходящих в трудовых коллективах. Не без оснований нам бросают серьезный упрек: что же такое партия — дискуссионный клуб или реальная политическая сила? А то и прямо спрашивают, не переживает ли партия кризис? В таких случаях отвечаю, что в кризисе не партия, а ее прежние функции, устаревшие методы и стиль работы. Мы привыкли зарабатывать себе авторитет на выполнении генеральной линии партии. Но жизнь изменяется, обновляется. Сегодня важно, чтобы каждая партийная организация, исходя из общих задач, имела свою программу действий, именно свою, отвечающую конкретным условиям, в которых она работает. А уж насколько эта платформа будет политически зрелой, отвечать нуждам и требованиям людей — судить им самим.

**Н. Ф. СУХАНОВ,**

секретарь парткома летного отряда  
Ленинградского авиапредприятия:

— На мой взгляд, есть и другие, не менее веские причины падения авторитета первичных партийных организаций. Любая первичка — это часть целостного партийного организма. Так если этот организм переболел бюрократизмом, был длительное время окутан культом личности, разложен коррупцией, страдал еще рядом опасных недугов — разве это не могло не сказаться на партийных звеньях? Волна гласности разоблачила прошлые ошибки и извращения, но до полного исцеления еще, по-моему, далеко. Я не могу, например, понять, как проходили выборы народных депутатов в Верховный Совет страны от ЦК КПСС. Без альтернатив было предложено сто кандидатур, и все они оказались при депутатских мандатах. Непонятно и то, почему мы, рядовые коммунисты, не голосовали за кандидатов от своей партии.

**В. В. ГАЙДАМАКА:**

— Вопрос заострен правильно. Когда слова партийных руководителей расходятся с делами, это, согласитесь, на авторитет не работает. Недоверие людей — и коммунистов, и беспартийных к вышестоящим органам рикошетом бьет по «низам».

**А. М. БАЗАРОВ:**

— Только в прошлом году из рядов КПСС у нас вышло больше тридцати человек. Не хотелось бы рубить с плеча, оценивать этот процесс как демократическое самоочищение партии от балласта. Хотя есть, конечно, среди «бывших» те, кого принимали по разнарядке, прямолинейно связывая качество партийных рядов исключительно с социальным происхождением, и карьеристы, рассматривавшие членство в партии как возможность продвинуться по службе. Обидно за тех, а их, как показывает анализ, большинство, кто сдал свой партийный билет, потеряв веру в партию.



Это люди от тридцати пяти до сорока лет — самого активного возраста, занимавшиеся общественной работой, вступавшие в партию по убеждениям.

**А. И. РОДНИКОВ:**

— Знаете, о чем подумал: а смог ли я пойти на такой шаг — сдать партийный билет? Нет, никогда. Как бы не было партии трудно, я частичка ее. Она — моя боль и надежда. Мы, рядовые ее члены, призваны сделать все, чтобы вывести наш партийный корабль на точный, сверенный с временем курс. Ну а если тот, кто рядом с тобой смалодушничал, отступил — как оценить его поступок? Вывод вроде бы напрашивается сам собой, но не будем спешить приклеивать ярлыки на людей, сделавших выбор. Гораздо важнее во всем разобратся, понять истоки тревожного явления. Только ли сам коммунист во всем виноват?

10

## «...СИЯТЬ ЗАСТАВИТЬ ЗА НОВО»

**В. В. ГРУНИН,**  
секретарь партбюро летного отряда  
Псковского авиапредприятия:

— Мыслить перестройку в партии без серьезного повышения роли ее первичных организаций — это иллюзия. Они — основа партии. Но будем смотреть правде в глаза. Кругом кипят страсти, идет столкновение мнений, бушуют митинги, а во многих партийных организациях тишь да гладь. В то время как демократизация захватила буквально все стороны нашей жизни, партийные организации стоят как бы в стороне от этого процесса.

**А. В. АНДРИЕВСКИЙ,**  
секретарь парткома летного отряда  
Ленинградского авиапредприятия:

— Я бы воздержался от столь категоричных выводов. Никогда раньше мы не чувствовали такой свободы в партийной работе, какая предоставляется сейчас. Другое дело, не всегда можем найти наиболее горячие, животрепещущие точки приложения своих сил — так кто в этом виноват? Конечно, лишь слегка подновив привычные формы или наскоро перелицевав на новый лад устаревшие методы, партийная организация так и будет плестись в хвосте событий.

Истари велось: прежде чем отделить сына, отец учил его самостоятельно вести хозяйство. Образно говоря, нечто похожее происходит и в работе партийных организаций. К примеру, наш партком принял самое активное участие в создании совета отряда, заранее прикинув, кто бы смог возглавить его. Летчики поддержали предложенную кандидатуру Виктора Николаевича Первушина. Профком, который кроме распределения путевок ничем не занимался, тоже сумели развернуть лицом к коллективу. Первыми в авиапредприятии на альтернативной основе провели выборы командира летного отряда. Что это дало? Теперь и командование, и общественные организации занимаются каждый своим делом.

Есть оно и у партийного комитета — вести работу с коммунистами, кому люди оказали доверие представлять и защищать свои интересы.

**В. П. СЕМЕНОВ:**

— На этом опыте и другим партийным организациям можно поучиться. Особенно ценно то, что партком, не подменяя деятельности командования и общественных организаций, нашел свои — политические методы воздействия на них. Согласитесь, долгие годы мы жили по принципу: партия ответственна за все. Взвалив на себя хозяйственные, командные, управленческие функции, партийные организации выступили своего рода диктатом власти. Фактически была извращена ленинская концепция партии как политического авангарда. Сейчас мы должны думать о том, как, не оказывая давления на общественные организации и движения, восстановить с ними активное сотрудничество.

**В. А. ВИСИЦКИЙ:**

— Кстати, о неформальных объединениях и демократических движениях, которые в Ленинграде заявили о себе в полный голос. По нашим официальным, так сказать, данным, коммунисты-авиаработники в них участия не принимают. Но разве может это успокаивать? А если кто-то по известным причинам просто боится признаться, что разделяет взгляды, поддерживает политическую платформу той или иной неформальной организации? Тут нужно быть во всеоружии. Политработникам, партийным активистам необходимо хорошо знать идейные программы «неформалов», отсеивая семена от плевел, вести с ними политическую дискуссию.

**В. В. ГАЙДАМАКА:**

— Смотрите, что происходит в жизни: чуть где какая неясность, острый вопрос возникает — сразу создаются неформальные инициативные группы. У нас так произошло в службе бортпроводников: не все их устраивает в новом проекте Закона «о пенсиях». К чести партийной организации, она не отгородилась от проблем, которые волнуют людей. В инициативную группу включили коммунистов — не для сочувствия и проформы — для того, чтобы вместе искать положительное решение.

**А. М. ЛАЗАРЕВ:**

— Все новое, что появляется в партийной работе, не укладывается в сложившиеся организационно-уставные рамки, переросло их. Конечно, это отнюдь не означает, что надо отказываться от действующего сейчас Устава КПСС. Когда лежат дерево, корни не подрубают. Разумно ли отбрасывать те положения, которые прошли проверку временем, подтвердили свою жизненность и необходимость в наши дни? Вместе с тем многие законы деятельности партии нуждаются не в частичных изменениях, а в выработке принципиально новых положений и нормативов. Прежде всего, на мой взгляд, предстоит восстановить ленинское понимание принципа демократического централизма. Главным его признак — построение организации снизу, на основе выборности, оказался деформированным. Партийные организа-

ции да и вся партия строятся в значительной степени сверху. Даже секретаря первичной парторганизации коммунисты не выбирают непосредственно: сначала избирается партбюро. Считаю, низовые звенья должны получить право участвовать в формировании партийных органов всех уровней, состава делегатов конференций и съездов. И непременно на альтернативной основе.

**Г. А. КОЛУПАЕВ,**  
секретарь парторганизации  
наземных служб  
Новгородского авиапредприятия:

— Партийные организации присягнули демократии не для того, чтобы сдерживать ее в собственных рядах. Где, как не здесь, в первую очередь должны быть обеспечены все условия для безбоязненного сопоставления взглядов, выражения единства по принципиальным вопросам? Я за то, чтобы при принятии решений учитывались все мнения, чтобы меньшинство, участвуя в выполнении принятого большинством решения, могло критиковать его, отстаивать свою позицию. Только такой подход, думаю, обеспечит подлинную внутривнутрипартийную демократию и крепкое партийное товарищество. Целесообразно, видимо, предусмотреть в Уставе статью об увеличении отчислений на нужды первичных партийных организаций из бюджета партии.

**А. М. БАЗАРОВ:**

— Хочу поддержать высказывавшееся тут мнение о расширении прав первичных организаций и непременно закрепить их в Уставе. Лишь партийная организация, самостоятельно осмысливающая все процессы в своем коллективе, способна действовать ответственно и эффективно. Прием в члены КПСС, исключение из рядов — эти вопросы нужно отдавать на откуп «первичкам».

**А. Н. ГЕРАСЬКИН:**

— Авторитет — вот чего декретом не введешь. За него нужно драться, бороться.

Материалы беседы  
подготовила к печати  
Г. ФЕКЛУНИНА.

г. Ленинград.

**ОТ РЕДАКЦИИ.** Впервые мы публикуем запись беседы за «круглым столом», что называется, без купюр. Раньше в такого рода разговорах непременно присутствовала оговорка: это не для печати. Сегодня все, о чем спорили, размышляли, что подвергали сомнению ее участники, мы выносим на суд читателей. При этом они отнюдь не претендовали на истину в последней инстанции: проблем в партии накопилось слишком много. Как решаются они в других партийных организациях? Какими работами живут коммунисты отрасли в период подготовки к XXVIII съезду КПСС? Какие вопросы хотели бы обсудить на страницах журнала, получить на них ответ? Будем рады, уважаемые читатели, продолжить вместе с вами начатую дискуссию. Ждем ваших писем, откликов, предложений.





ДИАЛОГ ВЕТЕРАНА ПАРТИИ  
И СТУДЕНТКИ —  
ЛЕНИНСКОГО СТИПЕНДИАТА

# МЕЖДУ ДВУХ ЗОРЬ

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

Михаил Дмитриевич МЕНЬШИКОВ  
родился в 1895 году, штурмовал Зимний,  
в 1919 году вступил в партию, вся  
его жизнь связана с авиацией.

11

ЛЕНИН И РЕВОЛЮЦИЯ. ЛЕНИН И НАША ПОСЛЕОКТЯБРЬСКАЯ ИСТОРИЯ. ЛЕНИН И ПЕРЕСТРОЙКА. ВОПРОСЫ, ПО СЕГОДНЯШНИМ ПОНЯТИЯМ, НЕПРОСТЫЕ И ВОЛНУЮЩИЕ НЕ ТОЛЬКО ИСТОРИКОВ И ПОЛИТОЛОГОВ, НО И ВСЕХ НАС.

В ПРЕДЛАГАЕМОМ ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ ДИАЛОГЕ ПРИНИМАЮТ УЧАСТИЕ ДВА ЧЕЛОВЕКА С ОЧЕНЬ РАЗНЫМИ СУДЬБАМИ И БИОГРАФИЯМИ.

# ДОРОГА ДЛИННОЮ В ЖИЗНЬ

**Г. КРАВЧЕНКО:**

Галине КРАВЧЕНКО двадцать один год,  
она учится на четвертом курсе Московско-  
го института инженеров гражданской авиа-  
ции, комсомолка, ленинский стипендиат.

Начали мы с того, что задали собе-  
седникам один и тот же вопрос:

— **Когда вы впервые узнали о Ленине?**  
**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— Я был мальчишкой, когда мой отец,  
потомственный питерский рабочий, при-  
вел меня на Путиловский завод начи-  
нать трудовую биографию. Там я и услы-  
шал, что есть в России большевистская  
партия, во главе которой стоит человек  
по имени Ленин. В 1915 году меня  
призвали на военную службу, опреде-  
лили на «Орлицу» — первую авиа-

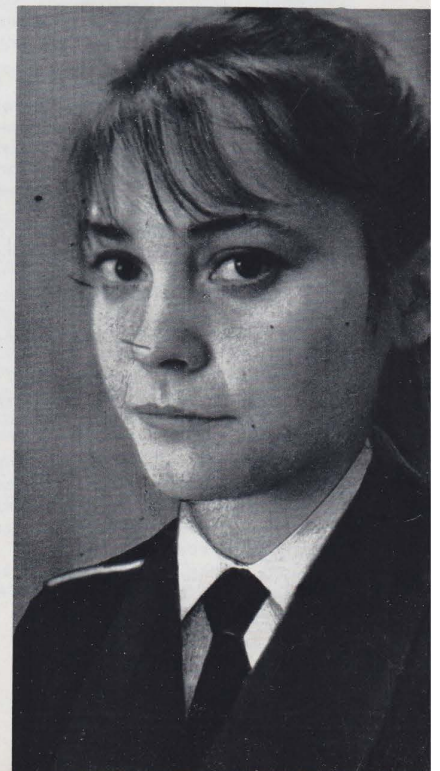
матку Балтийского флота. Весь экипаж,  
даже некоторые офицеры были на сто-  
роне большевиков, с надеждой на на-  
родное счастье произносили имя Ленина.  
В судовой партийной организации состоя-  
ло более сорока человек.

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— **Михаил Дмитриевич, а приходилось  
ли вам видеть живого Ильича?**

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— Такое счастье выпало мне дважды.  
Особенно запомнилось, как вместе с то-  
варищами-балтийцами пришел я второго





апреля семнадцатого года на площадь перед Финляндским вокзалом. Она была уже запружена народом от края и до края. В ответе факелов, зажженных путиловцами, алело полотнице: «Привет товарищу Ленину!» От вокзала до Невы перекачивались песни, гремела музыка, лица светились радостным ожиданием.

Уже пробило одиннадцать, когда над площадью пронесся гул: «Поезд подходит к перрону!» И тишина. Еще немного, и началось движение в первых рядах, а потом волнами прокатилось над головами «Ура!», кто-то запел «Марсельезу», ее тотчас подхватили тысячи голосов.

Я увидел Ленина уже на броневике. Ильич шурился и закрывал лицо от яркого света прожекторов. Пробыться ближе было невозможно, люди стояли плотно, впритык. И не все слова Ленина я слышал: вождь говорил глухо, не надрывая голоса, только последние слова он произнес так, что они донеслись до всех:

— И да здравствует социалистическая революция!

Вторую встречу с Ильичем судьба подарила, когда он выступал с балкона дома Кшесинской. Мало сказать: эти встречи окрыляли, вооружали, вдохновляли. Они затрагивали самую глубину души, помогали выработать ту линию жизни, от которой я никогда не отступал, несмотря на все испытания.

— А как в вашу, Галя, жизнь вошел Ленин!

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— Не считаю себя вправе говорить от имени всего моего поколения. Но лично у меня первые прикосновения к образу вождя отмечены в ту пору, когда воспитательница детского сада рассказывала нам, притихшим малышам, о Владимире Ильиче, когда я, первоклассница, неуверенным еще почерком выводила на доске с детской непосредственностью: «Учиться, как Ленин!»

Человек растет. Многие об Ильиче рассказывают ему сама жизнь, школа, старшие, он сам уже пытается приблизить к себе Ленина.

Вот он, тот школьный урок. Наша учительница истории Наталия Григорьевна Матрохина говорила о революции. Говорила так, что мы явственно ощущали и пафос семнадцатого года, и могучую поступь пролетариата, и титаническую борьбу Ленина, партии.

— Сложная обстановка в стране после Февральской революции: двоевластие, еще бессознательно доверчивое отношение народа к Временному правительству, поддержка Советов многочисленными массами. А в Советах засели меньшевики и эсеры...

Каковы задачи партии, рабочего класса на данном этапе? На этот вопрос ответил Ленин — человек необычайной силы ума и воли.

У нас разгорался интерес к последующим событиям. И вот мы не воочию, как вы, но мысленно увидели вождя на освещенном прожекторами броневике у Финляндского вокзала.

— Большевики шаг за шагом завоевывают массы. А Ильич должен скрываться в Разливе.

«Ленина не видно,

но он близ.

По тому,

работа движется как,

видна

направляющая

ленинская мысль,

видна

ведущая

ленинская рука», —

звучали в классе строки В. Маяковского, хорошо передающие дух времени.

Рассказ продолжался. Ночь 10 октября. Только что закончилось историческое заседание Центрального Комитета партии, поставившее вооруженное восстание на очередь дня.

...Революция совершилась!

И как-то по-особому прозвучали для нас ленинские слова: «Отныне наступает новая полоса в истории России, и данная третья русская революция в своем конечном итоге должна привести к победе социализма».

Годы не приглушают впечатления тех волнующих минут.

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— Я вас хорошо понимаю, к тому же повезло вам на учительницу истории. Однажды, рассказывая школьникам о Ленине и Октябре, в какое-то мгновение я услышал тиканье своих часов. Не побоюсь назвать тот момент праздником души. Молодежь тянется к истории с волнением и жаждой познания. Это нужно поддерживать и развивать. Достоин похвалы движение ваших ровесников за сохранение памятников истории и культуры. И все-таки все, что связано с Октябрем, должно занимать особое место. Не забывайте, что именно с той поры слово Родина мы стали писать с большой буквы.

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— Михаил Дмитриевич, признаться, для меня это открытие: авиаторы принимали участие в гражданской войне. Не могли бы вы рассказать об этом подробнее!

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— В октябре семнадцатого в составе Первого отряда моряков Балтийского флота, сформированного в Гельсингфорсе (ныне Хельсинки) по приказу Центробалта прибыли мы в Смольный. Штурмовали Зимний. С боем брали другие объекты в Петрограде, в том числе Балтийский вокзал. А за несколько дней до этого семьдесят офицеров Петроградской школы морской авиации в Ораниенбауме решили совершить воздушный налет на Смольный. Только благодаря бдительности революционно настроенных авиаторов этот замысел был сорван.

Ленин в моей судьбе это и участие в гражданской войне. Ведь боролись мы за ленинское дело, отстаивали нашу революцию.

23 февраля 1918 года мы, балтийцы-авиаторы, влились в ряды Красной Армии. Я стал красным командиром. Летом наш гидроотряд перебросили на Волгу. Я участвовал в разведывательных полетах. Летали в основном на гидросамолетах «М-9» вдоль Волги, находили белогвардейские суда, выясняли,

где стоят береговые батареи и где наибольшее скопление войск. Разведанные быстро доставлялись нашему командованию, и это помогало упреждать действия противника. А еще мы сбрасывали листовки, мелкие бомбы, металлические стрелы. Одна такая стрела поражала одновременно и всадника, и лошадь. Кони боялись рева моторов, не повинаясь ездокам, разбегались в ужасе кто куда. И стоило немалого труда собрать кавалерийскую часть в боевой порядок. Наши полеты деморализовывали противника, что тоже способствовало победе. Гражданскую войну я закончил кавалером ордена Красного Знамени.

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— Да, вашей биографии можно позавидовать.

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— У каждого времени своя героика. Правда, сейчас кое-кто пытается обесценить смысл этого слова, рассматривает всю нашу историю только в черном цвете. Да, стоял у власти тиран, да, были преступления, репрессии, невинные жертвы. Но было и другое — взлет народного энтузиазма, самоотверженный труд во имя Родины, победа в смертельной схватке с фашизмом.

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— Да, утратив память, нетрудно и утратить душу.

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— Это точно. Так вот, в двадцатые годы я осваивал летное мастерство с такими будущими асами, как Леваневский и Доронин, в тридцатые работал на Крайнем Севере, в Магадане. Создавал там авиаотряд, прокладывал новые маршруты Магадан — Хабаровск, Магадан — Петропавловск-Камчатский. Тяжелые климатические и метеорологические условия. Небольшие, не приспособленные для работы в тех местах самолеты, слабо изученный рельеф местности, отсутствие посадочных площадок... Трудно было осваивать новые линии! Очень трудно. Но испытывали мы и радость открытий, и гордость за то, что делаем нужное стране дело, и эти чувства рождали стремление работать еще лучше, летать еще быстрее. Мы были счастливы счастьем первопроходцев.

Вспоминаю те годы и думаю вот о чем. Весь путь, пройденный нашей партией, — это тоже путь первопроходцев. Мы шли непроторенными дорогами, мы строили новую жизнь, не имея образцов, мы искали новые, не известные ранее пути. И переживали горькие, трагические моменты. Но никогда не покидала нас большевистская убежденность, вера в идеалы социализма. А все это в каждом из нас — от Ленина.

Великая Отечественная война. Мы, гражданские авиаторы, надели военную форму. И сражались самоотверженно. Рассказывая молодежи о войне, я всегда привожу ленинские слова о том, что победа определяется состоянием духа тех масс, которые на поле боя проливают свою кровь.

Но я, кажется, увлекся воспоминаниями. А если продолжить разговор о за-



висти, то я по-хорошему завидую вашей эпохе.

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— Это почему же? Нередко приходится слышать, что мы хотя и грамотнее, информированнее, но вот детство у некоторых продолжается слишком долго.

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— Совершенный абсурд — корить людей за то, что их юные годы неотягощены взрослыми заботами. Да нам было бы стыдно, если бы детям нашим и внукам достались по наследству трудности, выпавшие нашему поколению. Во имя чего же тогда мы боролись, терпели лишения? Иное дело — непомерно затягивающаяся инфантильность некоторых не может нас беспокоить. Откуда это? Слишком поздно иные молодые люди начинают сознавать ответственность за свои собственные поступки, постигать элементарные жизненные ценности. А вспомним молодого Ленина... Понимаю, постановка вопроса максималистская. Но если хотим подняться выше, это необходимо — учиться у Ленина.

А завидую я вам потому, что из-за возраста не могу принимать активного участия в происходящих в стране процессах. Но я счастлив, что моя жизнь простерлась между двух зорь — зарей Октября и зарей сегодняшней революционной перестройки. И то, и другое неотделимо от имени Ильича. Недаром же один из самых популярных сегодня в народе лозунгов: «За социализм по Ленину!»

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— Да, идут годы, стремительно меняется время, а Ленин поворачивается к нам сегодня, чтобы ответить на самые сложные вопросы, помочь нам отказать от стандартных и привычных подходов. Ленин — надежный и верный помощник на крутых и опасных поворотах истории. Нельзя же не заметить, что многие проблемы, волнующие нас в трудный переломный период, Лениным поставлены, намечены, разработаны. У меня есть право так говорить: читаю Ленина не только по учебной программе. К стати, в процессе чтения вижу его живым, движущимся, жестикующим, гневным, ироничным, радостным, заботливым, добрым.

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— Живое присутствие Ильича чрезвычайно важно во всех сегодняшних наших исканиях и делах. Его труды — неисчерпаемый родник для тех, кто взвалил на свои плечи очень непростые задачи перестройки. Мой совет молодым — подходить к изучению ленинского наследия так, как он сам подходил к Марксу. Помните свидетельство Надежды Константиновны Крупской: «Он подошел к Марксу, как человек, ищущий ответов на мучительные, настоятельные вопросы. И он нашел эти ответы».

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— Иначе просто невозможно. Я не представляю, как можно читать Ленина только для того, чтобы сдать экзамен. А перестройка наполняет живым жизненным смыслом ленинские идеи. Ленин говорил: «Коммунистом можно стать

лишь тогда, когда обогатишь свою память знанием всех тех богатств, которые выработало человечество». Нельзя не заметить, как все рельефнее в нашем обществе обозначается поворот к приоритету общечеловеческих ценностей, пристальное внимание к мировому опыту. А ленинские слова о том, что народ должен все знать, обо всем иметь свое суждение и сегодняшняя гласность? А его мысли о демократии, хозрасчете, цивилизованных кооператорах? Можно продолжать и продолжать.

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— Да... Если бы не допускались у нас отступления и извращения ленинского учения о социализме...

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— Все, что делается сейчас по инициативе партии, я бы назвала не только движением вперед, но и возвращением к Ленину, возвращением к правде. Это прибавляет уверенности и сил.

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— Но вы заметили, что сейчас стало чуть не признаком хорошего тона ругать партию, комсомол, которые мы называем ленинскими!

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— Не знаю, как другие, но я с волнением готовилась и вступала в комсомол. Для меня это был поступок, важный жизненный шаг. И как же обидно было через некоторое время столкнуться с ледяным душем фактом дремучего формализма в работе этой, по замыслу, ведь замечательной и глубоко творческой организации. На комсомольском собрании мы отказали нескольким ребятам в приеме в комсомол, сказали, что им это делать рано. И вдруг через несколько дней узнаю, что в комитет комсомола школы приезжал инструктор райкома и отчитывал секретаря за невыполнение задания по росту рядов. Настоял на приеме тех людей, которых мы не приняли.

Конечно, подобные явления подрывали авторитет комсомола. Это то наносное, от чего мы сейчас не без труда очищаемся. Наш комсорг Надежда Вершинина не проводит трескучих мероприятий, но более надежного помощника во всем у меня, старосты группы, нет. Думаю, это больше работает на престиж комсомола, чем сделанное ради галочки в плане.

А когда ругают партию, я заметила, чаще всего кивают на скомпрометировавших себя руководителей различных рангов. И словно не замечают живущих рядом людей с партийными билетами, в равных с окружающими условиях делающих больше и лучше, и всегда поступающих по совести. Я уже не говорю о том, что перестройку начали коммунисты.

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— А как идет перестройка в вашем институте!

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— Заметно меняются люди. Идет раскрепощение, очищение, растет не только словесная активность, но и ответственность за сегодняшний и завтрашний день. Раньше, как правило, круг студенческих забот замыкался на успешной сда-

че сессий и своевременном получении диплома. А теперь вот какие вопросы поставили мои однокурсники перед ведущим кафедрой Владимиром Леонидовичем Горбуновым: «Нужно существенно менять систему обучения. Успешно работают только те выпускники, которые минимум два года старательно доучиваются на производстве. Не слишком ли расточительно такое доучивание дипломированных специалистов? Почему мы в институте очень редко сталкиваемся лицом к лицу с теми задачами, которые предстоит решать после его окончания?..»

Согласитесь, это радостные перемены. Тем более, что высказанное студентами привлекло внимание руководителей вуза, кое-что уже делается. По-другому сегодня и не может быть. Все мы меняемся.

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— Да, над страной действительно революционная заря, многообещающая и ко многому обязывающая. Горько, конечно, что перестройка спотыкается то о позорное наше нерадение, то о разбушевавшуюся преступность, то о кроваво озлобленную национальную рознь, а все вместе упирается в обескровленную экономику.

**Г. КРАВЧЕНКО:**

— Да, нынешнему руководству партии и страны приходится дорого оплачивать счета тех, кто, называя курс ленинским, строил жизнь далеко не по Ленину. Это многократно усиливает важность нашего сегодняшнего совета с Владимиром Ильичем. И относится это не только к тем, кто определяет государственную политику, но и к каждому, кто не может и не хочет в такое бурное, сложное время плестись по обочине. А дорога к Ленину это дорога длиною в жизнь.

**М. Д. МЕНЬШИКОВ:**

— Одно интересное, на мой взгляд, наблюдение. Перечитывал я в разном возрасте ленинские работы и, открывая всякий раз в них что-то новое, чувствовал, что я не старею, а взрослею. Только не нужно из Ленина делать икону.

\* \* \*

Вот такой диалог. Вполне возможно, не все суждения его участников будут восприняты читателями с однозначным одобрением. Плюрализм есть плюрализм. Известно, что есть люди, которые ответы на злободневные вопросы ищут не у Ленина, а только у митингующих на площадях. Нельзя не порадоваться, что Михаил Дмитриевич Меньшиков и Галина Кравченко, столь разные по жизненному опыту два человека, так единодушны в отношении к Ленину, к социализму, ко всему, что мы называем перестройкой. Ведь сегодня так важна консолидация сил.

Диалог провел  
А. НОВИКОВ,  
специальный корреспондент  
«Гражданской авиации»



# В НЕБЕ НАД

14

Недавно группа ветеранов Великой Отечественной войны побывала на местах былых сражений за освобождение Румынии, Югославии и Венгрии. Среди них были и авиаторы. Это бывший командир авиатранспортного полка Гражданского Воздушного Флота, ныне генерал-лейтенант авиации в отставке А. И. Семенов, бывшие летчик-бомбардировщик В. В. Сивохин, летчик-истребитель М. А. Лазицкий, летчики-штурмовики Герои Советского Союза В. Д. Артамонов, Г. Г. Черкашин и автор этих строк.

Трогательные встречи, воспоминания о незабываемых полетах, грозных воздушных боях за Белград и Будапешт, о доставке вооружения, боеприпасов и продовольствия югославским партизанам, боевых потерях друзей-однополчан...

Осенью 1944 года войска 2-го и 3-го Украинских фронтов во взаимодействии с Черноморским флотом и Дунайской военной флотилией, при активной поддержке авиации успешно осуществили Яско-Кишиневскую наступательную операцию — одну из крупнейших операций Второй мировой войны. Разгромив гитлеровскую группу армий «Южная Украина», советские войска устремились в глубь Румынии и вскоре вступили на территорию Болгарии. Разгром крупных сил врага на южном крыле советско-германского фронта и выход из фашистского блока Румынии и Болгарии привели к резкому изменению всей военно-политической обстановки на Балканах. Особенно в Югославии, где развернулось мощное повстанческое народно-освободительное движение.

Для его подавления все вражеские войска были объединены в группу армий «Ф» в составе двенадцати пехотных дивизий и нескольких бригад отдельных частей. Немалую мощь в регионе имел и Люфтваффе. Советское Верховное Главнокомандование приняло энергичные меры для оказания помощи югославским патриотам, создав с этой целью специальные авиационные базы, с которых транспортными самолетами и бомбардировщиками перебрасывались в Югославию вооружение, снаряжение, продовольствие, медикаменты... Трудности состояли в том, что районы



Советское правительство договорилось с Англией и США об организации советской авиационной базы в Бари (Италия). Там базировалось двенадцать транспортных самолетов Си-47 и Ли-2 и столько же истребителей Як-3 и Як-9. Полет с базы на освобожденную территорию теперь занимал в оба конца всего два-три часа, а значит, помощь партизанам стала ощутимее. Командовал этой отдельной группой полковник В. И. Щелкунов.

Советские самолеты, базировавшиеся на Бари, вывезли в Италию тысячи раненых солдат и офицеров Народно-освободительной армии Югославии. Всего с этой авиабазы советские лет-

## БАЛКАНАМИ

базирования югославских партизан находились на расстоянии до двух с половиной тысяч километров. Военно-транспортные самолеты того времени Си-47 и Ли-2 с трудом его покрывали за одну ночь. Кроме того, на освобожденной от фашистов территории не имелось никаких радиопроводов и метеорологической службы. Опознавательные знаки были примитивными. Противник, ловко манипулируя, создавал ложные площадки.

— Для сбрасывания грузов, — рассказывал А. И. Семенов, — приходилось снижаться в долины и ущелья, рискуя врезаться в горы. Югославы оборудовали несколько аэродромов для посадки, которые не имели аэродромного обслуживания и не были прикрыты средствами ПВО. Наши самолеты постоянно попадали под огонь истребителей противника. Для охоты за ними на маршрутах гитлеровское командование бросило подразделения специальных ночных истребителей-перехватчиков...

чики совершили около двух тысяч самолето-вылетов и перебросили около трех тысяч тонн различных военных грузов. Замечу, после освобождения Советской Армией Румынии и Болгарии там тоже были созданы аналогичные авиационные базы в Крайова и Софии. За участие в этих операциях летчикам А. Щорникову, Б. Калинин, П. Якимову, Д. Езерскому, П. Михайлову присвоено звание Героя Советского Союза.

Одновременно готовились и югославские летные кадры. Вспоминаю, еще в декабре 1944 года в бой на «ильюшинных» и «яковлевых» вместе с нами начинали вылетать летчики НОАЮ. Никогда не забуду, например, свой первый совместный боевой вылет на Сремском плацдарме в январе 1945 года с югославскими летчиками Душаном Божевичем, Иоаном Илиичем, Борисом Уторником, Любомиром Становичем. Наша интернациональная группа, в которую входили, кроме меня, боевые пилоты Вадим Скрябин и Алексей Полях (впоследствии



многие лет прослужившие в ГВФ) нанесли мощный удар по скоплению фашистов у населенного пункта Янья. Пикируя на цель вслед за нами, югославские летчики со штурмовиков Ил-2 неистово бомбили и расстреливали врага с воздуха, крича при этом в эфир здравницы в честь советско-югославской дружбы. На аэродром Сомбор вернулись в особо приподнятом настроении. Мы понимающе смотрели на югославских собратьев, находившихся еще долго в пылу боевого азарта...

Во время поездки в дружественную Югославию нам довелось участвовать в праздновании 45-летия освобождения Белграда. Там я встретился с некоторыми югославскими летчиками в национальном музее воздухоплавания. Какая это была встреча! Мы крепко обнялись и сфотографировались у дорогих всем нам экспонатов — боевых самолетов «Ильюшин-2» и «Яковлев-3», на которых вместе сражались с ненавистными захватчиками.

...В то время, пока советские войска вели успешные наступательные действия в Югославии, главные силы 2-го Украинского фронта при поддержке 5-й Воздушной армии провели Дебреценскую наступательную операцию, форсировали реку Тиссу и овладели северной частью Трансильвании. Вспоминая тяжелые бои в районе города Клуж. Мы вылетали большими группами на самолетах Ил-2. Маршрут пролегал над горами. Фашистские истребители и зенитная артиллерия встречали штурмовиков еще на подходе к целям. Но мы, используя особенности гористой местности, во главе с опытными ведущими — Героями Советского Союза А. Добкевичем, И. Домбровским и В. Расщепкиным успешно преодолевали сопротивление гитлеровцев и наносили удары по скоплениям их войск на дорогах, артиллерийским и минометным позициям.

Создавались благоприятные условия для развертывания наступления на Будапештском направлении. Наши сухопутные войска совместно с авиацией сорвали план врага восстановить оборону по линии Трансильванских Альп и вынудили фашистов выйти на территорию Вен-

герской равнины, где было гораздо труднее создать прочные оборонительные рубежи.

Кстати, перед началом советских наступательных операций на венгерской земле Авиация дальнего действия произвела несколько мощных налетов на аэродромы, военно-промышленные центры и узлы железных и шоссейных дорог. Дальние бомбардировщики ДБ-3ф действовали, как правило, ночью, а истребители и штурмовики днем и в сумерках. Так, при нанесении удара по аэродрому Мишколец только летчики двух штурмовых эскадрилий, которыми командовали Герои Советского Союза Г. Береговой и В. Кумсков, уничтожили десятки самолетов противника.

Наконец войска 2-го Украинского фронта приступили к проведению Будапештской наступательной операции, длившейся до середины февраля 1945 года. Им противостояла группа армий «ЮГ» противника, которая насчитывала 38 крупных соединений, в том числе 9 танковых и моторизованных. В ее задачу входило задержать продвижение советских войск в Венгрии и не допустить их к юго-восточным границам Германии. Выполняя приказ Ставки Верховного Главнокомандования, войска 2-го Украинского фронта при активной поддержке соединений и частей 17-й Воздушной армии прорвали оборону противника между Тиссой и Дунаем, нанесли ему значительные потери и вышли к внешнему оборонительному обводу Будапешта.

Бомбардировщики и штурмовики сосредоточенными и эшелонированными налетами разрушали опорные пункты обороны противника, подавляли его артиллерию и минометы на огневых позициях, действовали по резервам и войскам на шоссейных дорогах. Особенно эффективны были действия наших штурмовиков по вражеским танкам и самоходным орудиям. Применяя противотанковые бомбы, реактивные снаряды и огонь пушек, мы буквально «висели» над противником, и, сопровождая свои наступающие войска, обеспечивали их продвижение на десятки километров.

В этих боях проявили высокое мастерство и мужество летчики 10-го штурмового авиационного корпуса, которым командовал генерал О. Толстиков. Например, Герои Советского Союза Г. Сивков (впоследствии дважды Герой Советского Союза), А. Елдышев, Г. Черкашин и другие совершали по несколько вылетов ежедневно. Ни мощный зенитный огонь, ни фашистские истребители не останавливали отважных штурмовиков, а их появление в небе наводило панический страх на гитлеровцев.

Между тем войска 2-го и 3-го Украинских фронтов при поддержке авиации 17-й и 5-й Воздушных армий завершили окружение вражеских войск в Будапеште и в лесах северо-западного города. Окруженная группировка насчитывала 180 тысяч человек. Фашистское командование пыталось большими силами авиации препятствовать этой операции. Однако наши летчики-истребители сорвали замысел противника. В воздушных боях за Будапешт при отражении вражеских налетов отличились авиаторы истребительной авиационной дивизии, которой командовал Герой Советского Союза Б. Смирнов. Так, прославленный летчик-истребитель, командир эскадрильи 866 ИАП Александр Колдунов довел счет лично сбитых самолетов противника до сорока пяти и был удостоен звания дважды Героя Советского Союза. В небе столицы Венгрии отличились также летчики Д. Сырцев, И. Демченко, А. Попов и многие другие.

Чтобы избежать ненужного кровопролития и разрушения Будапешта, окруженному гарнизону фашистов советское командование направило ультиматум о капитуляции. Но фашистские генералы отвергли его и расстреляли советских парламентариев. Тогда войска двух украинских фронтов при поддержке авиации перешли в стремительное наступление на группировку противника, окруженную в Будапеште, и 13 февраля 1945 года вступили в столицу Венгрии. Так Советская Армия принесла освобождение венгерскому народу.

**Л. ШИШОВ,**  
генерал-майор авиации запаса,  
Герой Советского Союза

**НА СНИМКАХ:**

Командир эскадрильи штурмовиков Герой Советского Союза капитан Л. Шишов.

Перед вылетом на боевое задание.

Фото из архива автора.





# ЛЕГКО ЛИ БЫТЬ ПАРЛАМЕНТАРИЕМ

16

В высшем, республиканских и местных органах власти всегда были представители гражданской авиации. О многих из них рассказывалось в нашем журнале. Но, к сожалению, далеко не все они запомнились читателям. Это и не мудрено. Ведь большинство «избранников народа» во времена застоя лишь представлялось в Советах разных степеней, а решения за них принимали другие. Да и подбирались они отнюдь не по бойцовским качествам. Ничего не поделаешь: превыше всего ценились «единомыслие» и «единогласие».

Иное время сейчас. Перестройка открыла дорогу личностям ярким, настойчивым, убежденным. Нынешние депутаты не отсиживаются молчаливо на сессиях, как бывало раньше, не зачитывают по шпаргалке заранее согласованные речи, а выходят на трибуны с глубоко продуманными предложениями, борются за них самоотверженно и решительно.

Командир Самаркандского авиапредприятия  
И. Сайдахмедов.

...Этого высокого, ладного пилота Аэрофлота заметили, пожалуй, все участники первого и второго Съездов народных депутатов СССР. И вовсе не потому, что многие знают о том, как мастерски посадил он Ту-154, у которого не выпускалась правая стойка шасси.



Командир корабля Ту-154 Таджикского управления В. Гиро.







Пилот из Душанбе Владимир Анатольевич Гиро запомнился прежде всего своей активностью, принципиальным подходом к рассматриваемым на Съездах вопросам. «Я за то, чтобы найти и выбирать конкретные цели, — говорит пилот. — А не просто «вещать с трибуны» на темы экономики или экологии. Только в том случае я буду чувствовать себя удовлетворенным, если мой депутатский запрос обернется конкретным делом. Кто, как не мы авиаторы-депутаты, должны думать о проблемах гражданской авиации, о ее завтрашнем дне...»

Бортмеханик вертолета Ми-8 Новоуренгойского авиапредприятия Валерий Иванович Воскобойников на первом Съезде был избран в Верховный Совет СССР, а на одном из заседаний Комиссии по транспорту, связи и информатике выдвинут заместителем председателя этой Комиссии. Хорошо зная состояние дел в гражданской авиации, он не скрывает ее болячек, злободневных проблем: затянувшегося обновления самолетно-вертолетного парка, кризиса с авиатопливом, излишней централизации отрасли, сковывающей самостоятельность авиапредприятий. По инициативе В. И. Воскобойникова и других депутатов Комиссия разработала пакет предложений, стимулирующих ускорение строительства новой авиатехники, а также демонополизацию в министерствах гражданской авиации и авиационной промышленности.

Командир Самаркандского авиапредприятия Исакжан Маманджанович Сайдахмедов, как и его коллега из Мурманска Юрий Иванович Солодилов, тоже не собираются быть в Кремле пассивными наблюдателями: не для того, считают они, выдержали тяжелейшие предвыборные баталии, завоевывали доверие тысяч избирателей. В их запросах Съезду немало конкретных предложений по проблемам регионов, где они проработали многие годы, — Средней Азии и Северу. Поставили они и общепромышленные задачи, к примеру, по повышению качества подготовки авиационных специалистов с учетом объективной потребности



в них. Не секрет, что уже сегодня сотни молодых специалистов уходят из Аэрофлота «за ненадобностью».

Самое серьезное отношение Верховного Совета СССР, а затем и Совета Министров СССР завоевали предложения пилота-инструктора из Минеральных Вод Владимира Николаевича Ковалева. В частности, предложения по обеспечению гражданской авиации топливом, по конверсии, которая, как он считает, наверно осуществляется в отношении Аэрофлота, вопросам строительства жилья для авиаработников, многие из которых десятилетиями ждут очереди на квартиру.

Пусть читатель не подумает, что авиаторы-депутаты отстаивают в Кремле только узко отраслевые интересы. Они напряженно работают на благо всех своих избирателей. К примеру, член Верховного Совета СССР инженер авиационно-технической базы Кулябского авиапредприятия Бозорали Салихович Сафаров буквально «дрался» за включение в Государственный план строительства железной дороги Курган-Тюбе — Куляб длиной в сто пятьдесят километров. Посланец Таджикистана не только выступал в Кремле, но и не раз побывал в Совете Министров и Госплане СССР, встречался с Николаем Ивановичем Рыжковым. И добился своего — быть дороге в отрезанном от мира, отдаленном от центра районе горной республики.

Столь же активно защищали авиаторы-депутаты интересы своих избирателей, говоря о загрязнении воздушной среды в курортных зонах Кавказа, о необходимости бережного отношения к старине в Самарканде, полной запущенности объектов соцкультбыта в Хабаровске и многом другом.

Конечно, нелегко быть парламентарием. Особенно, если учесть, что опыта наши посланцы в парламент страны, как и многие другие депутаты, только еще набирают. Но можно не сомневаться: они сделают все для того, чтобы оправдать доверие своих избирателей, чтобы вывести страну из тупиков кризиса и противоречий.

Старший штурман Бориспольского авиапредприятия Б. Бондаренко.

Командир корабля Ту-154 Минского авиапредприятия Д. Лескин и бортмеханик вертолета Ми-8 Новоуренгойского авиапредприятия В. Воскобойников.

Пилот-инструктор Минераловодского производственного объединения В. Ковалев.

Фото В. ГРЕБНЕВА,  
В. УТЦА.





**Н**ачало творческой биографии Олега Константиновича Антонова было связано с созданием планеров. Но это было прелюдией к главному, основному делу его жизни — во многом уникальным, прокладывающим новые пути самолетам. Первым из них стал Ан-2, серийное производство которого началось в 1949 году в Киеве, куда перебрался О. К. Антонов из Новосибирска со своим маленьким ОКБ.

Олега Константиновича Антонова первый раз я увидел, когда он вошел в комнату, где работало несколько конструкторов. Подошел к одному из них, что-то начал рисовать. Это был среднего роста, интеллигентного вида человек, приятной наружности. Прическа с пробором, небольшая седина. Разговаривал негромко, иногда кашлял.

После столичного ОКБ, которому я отдал несколько лет, все было значительно проще — и обстановка, и люди. На территории небольшого авиационного завода наше производство — один цеховой пролет. В нем механическая мастерская и сборочный цех, где мог разместиться лишь фюзеляж самолета. Зато работа была интересной, творческой. Небольшой коллектив — всего 80 конструкторов — замахнулся на дело, которым только начали заниматься за рубежом и у нас — создание транспортного самолета с турбовинтовыми двигателями. Работали очень интенсивно, без выходных дней. В кабинете Антонова застать было трудно. Весь день он проводил с конструкторами за чертежными досками. Это удивляло и нравилось. Он просто подходил к кулману, быстро читал чертеж, идею схватывал моментально, давал свои предложения и советы. Но не отвергал с ходу мнение другого. Очень хорошо чертил, тут же, на доске. Всего за один год (совсем не по теперешним темпам) был спроектирован самолет Ан-8, сделан его макет, за полтора года — построен опытный экземпляр.

Самолет Ан-8 в ноябре 1956 года поднял летчик-испытатель, Герой Советского Союза Яков Ильич Верников. Конструкция была новой, «сырой». Особенно капризничали турбовинтовые двигатели (ТВ-2Т, созданные под руководством А. Г. Ивченко). Приходилось их снимать через каждые два-три часа. Испытания проводились под Москвой в Летно-исследовательском институте, так как в ОКБ не было ни опытов, ни специалистов-испытателей, ни аппаратуры (был один осциллограф, да и тот уронили на землю).



# ЗАВЕЩАНО

# ЛЮДЯМ

**В. ФЕДОРОВ,**  
бывший  
сотрудник ОКБ  
имени **О. К. АНТОНОВА**

Новичок удивлял своими необычными формами. Задавали вопросы: зачем такой огромный, «пузатый» фюзеляж? Заглядывали под фюзеляж, искали колеса, спрятанные в обтекатели шасси. Как он взлетит с такой узкой колеей? Почему такие широкие лопасти винтов?

В августе Ан-8 должен был в первый раз участвовать в воздушном параде. Все рассчитывалось по секундам: вылет, полет до Тушина, построение в колонну, полет на малой высоте над аэродромом, уход. К параду готовились день



и ночь. В назначенное время экипаж начинает запуск двигателей — один двигатель не запускается... Уже рулит Ту-104, который также впервые участвовал в параде. Еще несколько минут, и будет поздно. Инженер-двигателю решается на отчаянный шаг: берет молоток и... ударяет по топливному клапану турбостартера (он и раньше «барахлил»). Еще попытка — двигатель запускается!

Самолет произвел на параде хорошее впечатление. Через некоторое время было принято решение о его запуске в серийное производство. Но вот как бывает в жизни — судьба Ан-8 сложилась не совсем удачно, в основном из-за отсутствия надежных двигателей. На серийных самолетах устанавливались форсированные двигатели АИ-20Д, которые по мощности были значительно хуже ТВ-2Т. В результате основные характеристики самолета снизились. Несмотря на это самолет несколько лет строился в серии и летает до настоящего времени. Следует сказать, что за рубежом аналогичные самолеты появились только в 1963—1970 годах. Схема Ан-8 оказалась очень перспективной, и заслуга в этом — Олега Константиновича.

Следующей разработкой стал магистральный пассажирский самолет с турбовинтовыми двигателями. Одновременно рассматривался и транспортный самолет такой же размерности. Однако в начале ноября 1955 года фирму посетил Н. С. Хрущев. Он высказал пожелание (что очень любил делать) создать один самолет, на базе которого иметь пассажирский и транспортный варианты с максимальной унификацией. Олег Константинович предложил для транспортного варианта изменить только хвостовую часть фюзеляжа. Проектирование и постройка самолета также шли очень быстро. Одновременно создавались два разных двигателя: НК-4 Н. Д. Кузнецова и АИ-20. В серию был запущен АИ-20. К февралю 1957 года самолет на 84 пассажира был готов и получил название Ан-10 «Украина». Это был первый в нашей стране пассажирский самолет с турбовинтовыми двигателями.

Диаметр фюзеляжа Ан-10 был необычно большим — 4,1 метра. У многих специалистов это вызывало сомнение: будет большое сопротивление, возрастет расход топлива. В журнале «Гражданская авиация» (№ 5 за 1958 г.) Олег Константинович опубликовал статью, убедительно обосновав преимущества пассажирского высокоплана с большим диаметром фюзеляжа. Немного позже был построен и транспортный самолет Ан-12. Жизнь подправила идею созданию универсального самолета: Ан-10 и Ан-12 в конце концов получились разными, и строились они на разных заводах.

Судьба Ан-12 сложилась удачно, а самолету Ан-10 не повезло. Уже в начальный период его эксплуатации произошли две катастрофы. Причины были выяснены, дефекты устранены. Однако третья катастрофа из-за усталостных трещин стрингеров центроплана привела к решению поставить большой парк самолетов (около 70) на прикол. Сегодня можно сказать, это было не государственное, а ведомственное решение. Ведь можно же было доработать самолеты. К слову, когда выявилась слабая конструкция центроплана у стратегических транспортных самолетов С-5А, американцы затратили два миллиарда долларов и около пяти лет, но доработали все 70 само-

летов и снова ввели их в строй.

Олег Константинович любил небольшие самолеты. Он давно вынашивал идею воздушного такси, которое могло бы взлетать с небольшой площадки, садиться на поляну или на шоссейную дорогу. Такой самолет, получивший название Ан-14 «Пчелка», был создан в 1958 году. С ним пришлось познакомиться: мала была мощность поршневых двигателей. Но все трудности со временем были преодолены, самолет строился в серии и эксплуатировался в СССР, Болгарии, Югославии и других странах.

В 1958 году началось создание массового пассажирского самолета Ан-24 на смену Ил-12 и Ил-14. Одновременно создавался новый двигатель АИ-24. Особенности нового самолета стали высокая технологичность конструкции, экономичность. Впоследствии он стал самым массовым самолетом Аэрофлота. Он и его модификации Ан-26, Ан-30 и Ан-32 занимают первое место по количеству экспортируемых из нашей страны самолетов. Конечно, шум в кабине и вибрации на Ан-24 больше, чем на самолетах с реактивными двигателями. За экономичность нужно чем-то платить. Но давайте сравним два самолета Як-40 и Ан-24, к примеру, на трассе между Киевом и Запорожьем. Полет на Як-40 продолжится один час, на Ан-24 — один час 10 минут. Однако Як-40 перевозит 32 пассажира, а Ан-24 — пятьдесят. Экипажи почти одинаковы. Як-40 расходует полторы тонны топлива, Ан-24 — 800 килограммов. Непродолжительные рейсы на Ан-24 не так уж утомительны.

О. К. Антонов давно вынашивал и идею перевозить самолетом крупногабаритных грузов, недоступных для железной дороги и автотранспорта. В феврале 1965 года такой самолет — Ан-22, которому Олег Константинович дал имя древнегреческого силача «Антей», совершил первый полет. А в июне он стал сенсацией на Парижском авиасалоне. Тракторы, автобусы, бульдозеры, электростанции в сборе начал перевозить «Антей» на дальние расстояния, на нем были установлены мировые рекорды. Созданием Ан-22 Антонов открыл новое направление авиации. Конструктор, который больше всего любил планы и маленькие самолеты, стал создателем самых больших самолетов в мире.

В середине 70-х годов Олег Константинович с коллективом начал работать над самолетом короткого взлета и посадки Ан-72, на котором впервые были применены двухконтурные реактивные двигатели. Самолет необычной схемы, высокоплан с двумя двигателями, расположенными над крылом. Такая установка двигателей кроме горизонтальной тяги создает вертикальную составляющую тяги, что существенно сокращает взлетную и посадочную дистанции. Самолет строится сегодня в серии, дважды продемонстрирован на Парижском авиасалоне. Его полярный вариант Ан-74 выполнил целую серию полетов в районе Северного полюса.

Использование у нас и за рубежом широкофюзеляжных самолетов со взлетными массами до 300 тонн будило творческую мысль. Ведь прямой зависимости — чем больше масса самолета, тем больше груз, не существует. Как взлетать и садиться самолету с огромной массой? Новый великан Ан-124, которому Олег Константинович дал имя

«Руслан», был построен к 1982 году.

В день первого вылета «Руслана» на заводском аэродроме и вокруг собралось огромное количество людей, его создателей и гостей. Перед полетом прошу Олега Константиновича: «Давайте пошлем с «Русланом» символическое письмо!» В такие минуты состояние конструкторов известно. Внешне Олег Константинович спокоен, но внутри, конечно, напряжение огромное. А тут еще погода ухудшается. Но ответ очень приветлив: «Пожалуйста! С удовольствием!» Это был последний самолет, созданный от начала до конца под руководством Олега Константиновича.

При жизни О. К. Антонова в печати много было написано о нем, его увлечениях, занятиях спортом. Но мало кому известно, что Олег Константинович был тяжело болен, особенно в начале пятидесятых годов. Только творческая деятельность, подвижность, прямо скажем, помогли ему преодолеть тяжелое заболевание. Он никогда не лечился в санаториях, предпочитал активный отдых. Его очень трудно было догнать в цехе (особенно на лестнице), в ОКБ, в коридорах министерства. Меня это очень удивляло. Не было важности, солидности, что присуще обычно людям его служебного положения. Большую часть дня он проводил в конструкторских залах. Но это были не торжественные встречи в окружении соратников и подчиненных, а черновая работа наравне с другими людьми. Генеральный любил равноправные дискуссии о сложных проблемах. Стремился чаще бывать в цехах, на сборке агрегатов и всего самолета. Очень часто приезжал на летное поле при испытательных полетах.

Когда в конце 50-х годов было построено новое здание ОКБ, Олег Константинович оборудовал себе кабинет. Это было большое просторное помещение — много света, воздуха и мало обычной кабинетной мебели. Самое, пожалуй, интересное — его письменный стол, который Антонов сконструировал сам. От всех столов этот отличался своей функциональностью и удобством для работающего. Были предусмотрены все мелочи, не было лишь дорогой полированной древесины.

Олег Константинович был истинно интеллигентным человеком. Я не припомню за все годы ни одного случая, чтобы он когда-нибудь стал грубым, невежливым, даже в самых критических ситуациях. Никогда не кричал. Умел выслушать мнение другого человека, пусть оно и противоречило его взгляду. Всегда был очень опрятно и даже модно одет, на работе ходил в белом халате. Умел принять гостей любого ранга. Мне пришлось присутствовать при контактах Олега Константиновича с иностранными специалистами. Он свободно разговаривал на английском и французском языках — довольно редкое явление в нашей конструкторской среде. Олег Константинович прекрасно рисовал и чертил от руки, особенно любил технический рисунок. Все технические разговоры сопровождал эскизами, рисунками, набросками (постоянно в руке — карандаш). Рисовал и чертил на клочке бумаги, на большом чертеже. Все свои указания и распоряжения сопровождал запиской с эскизом.

«Лучшее — враг хорошего», — часто говорил конструкторам О. К. Антонов.



В поиске нового он всегда знал, когда и где остановиться. Через Олега Константиновича проходило огромное количество информации. Берешь в руки периодическую литературу, технические журналы (наши и зарубежные) в библиотеке или в других подразделениях, обязательно в каждом из них пометки, записи знакомым почерком, адресовка конкретным людям, известная всем красивая подпись.

Олега Константиновича знали очень многие люди, в том числе и за рубежом. Отношение к Олегу Константиновичу можно проиллюстрировать таким примером. Куда бы я ни приехал по служебным делам, достаточно было сказать: «Я от Антонова», — и ко мне относились с уважением и вниманием.

О. К. Антонов часто выступал в печати. Написал несколько книг. Откликнулся на многие вопросы жизни. Будучи Генеральным конструктором по самолетостроению, никогда не забывал об экономике. Это прежде всего касалось таких вопросов, как экономичность создаваемого самолета, стоимость его производства, тонно-километра, пассажиро-километра, прямые эксплуатационные расходы. При обсуждении технических вопросов всегда оговаривалось, сколько будет стоить новая конструкция, во что обойдется изготовление. В 1965 году вышла книга О. К. Антонова «Для всех и для себя» по вопросам экономики (о планировании и экономических показателях). Книга вышла небольшим тиражом, прошла как-то незаметно. Издательство в аннотации к ней выразило не очень лестное отношение к мыслям, излагавшимся в книге: «рекомендации автора... не всегда безупречно обоснованы, либо спорны...» А ведь то, что происходит вокруг нас сегодня, состояние экономики и пути выхода, на конкретных примерах были изложены в книге 23 года назад. Мне думается, что не грех издать снова эту книгу и, конечно, большим тиражом.

Хочу рассказать об одном событии в последний год жизни Олега Константиновича. В сентябре 1983 года в Крыму, около поселка Планерское, на горе Клементьева, состоялся праздник, посвященный 60-летию советского планеризма. Олег Константинович присутствовал как планерист-ветеран и конструктор планеров. Воздушный парад и выступление были организованы прекрасно. Летал один из первых планеров Антонова А-1 (специально построенный к празднику) и его последний планер А-15. Перед началом парада Олег Константинович в числе других выступил перед собравшимися. Это было одно из его последних публичных выступлений.

Олег Константинович работал и руководил коллективом буквально до своих последних дней, хотя возраст и болезнь давали о себе знать. Все чаще я видел его прогуливающимся после работы по улицам рабочего поселка. Раньше он этого не делал: для прогулок просто не было времени. Олег Константинович умер после короткой, но тяжелой болезни 4 апреля 1984 года.

Выдающийся авиаконструктор оставил после себя огромное наследство: возвращенный им коллектив самолетостроителей, самолеты, летающие в небе нашей страны и за рубежом, и, наконец, идеи, которые еще многие годы будут питать создателей крылатых машин.

г. Киев.

# НА ТРИДЦАТЬ ЛЕТ ЗВЕЗДНОЙ ВАХТЕ

В январе 1990 года Центр подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина отметил тридцать лет со дня своего основания. В связи с этим редакция журнала попросила нынешнего руководителя Центра, летчика-космонавта СССР, дважды Героя Советского Союза Владимира Александровича ШАТАЛОВА ответить на ряд вопросов.

— Владимир Александрович, какие основные этапы прошла пилотируемая космонавтика за три десятилетия существования Центра?

— В разное время по-разному определялись эти этапы. Думаю, сейчас можно более укрупненно подойти к их оценке. Прежде всего я бы отметил самый начальный этап, когда состоялись первые космические полеты. Их задачами было выявление возможностей существования человека на орбите и выполнения им простейших экспериментов и наблюдений. Скажем, уснуть или поесть в условиях невесомости, сделать какие-либо движения и так далее. Особое место отводилось обеспечению благополучного возвращения космонавта на землю. Сюда же отнесем определение перспективы освоения космоса в интересах народного хозяйства, науки, состава аппаратуры, которой должны оснащаться космические корабли будущего.

Когда закончился этот этап? Мне думается, он охватывает период от запусков кораблей «Восток», «Восход» и «Союз» до создания первых орбитальных станций, то есть примерно до 1971 года, когда мы поняли, что человек может жить и работать в космосе довольно длительный срок. К тому времени убедились мы и в другом: состав научной аппаратуры, входящей в

весовой объем кораблей, явно недостаточен для серьезных исследований и операций как внутри корабля, так и снаружи. Кроме того, доставленную на орбиту аппаратуру целесообразно использовать не в течение трех-четырех дней, исходя из возможностей космического корабля, а гораздо дольше. Так ученые и конструкторы пришли к идее создания орбитальных станций.

Следующий этап можно назвать этапом практического освоения космоса. Но его нельзя воспринимать в отрыве от предыдущего, поскольку в полетах продолжалось изучение возможностей длительного пребывания человека на орбите, использования сложной аппаратуры, создания новых материалов и

## НА СНИМКЕ:

гражданские авиаторы в гостях у покорителей космоса. Слева направо: летчик-космонавт СССР дважды Герой Советского Союза В. А. Ляхов, штурман-инспектор ЛШО ЦУМВС заслуженный штурман СССР Л. Б. Успенский, заместитель начальника Главного управления летной службы МГА заслуженный пилот СССР В. Я. Потемкин, начальник Центра подготовки космонавтов, дважды Герой Советского Союза В. А. Шаталов и заместитель командира летного отряда самолетов Ил-62 из Шереметьева К. И. Калинин.

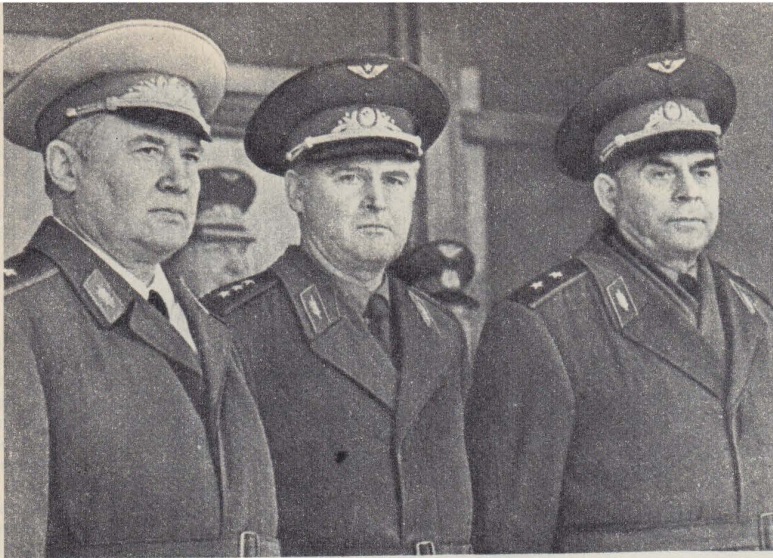




Моим небесным  
братям, труженникам  
гражданской авиации - здоровья,  
счастья, успешных  
полетов.

Буцаев





В разное время они возглавляли Центр подготовки космонавтов. Каждый из этих заслуженных генералов внес свой вклад в дело обучения и воспитания первопроходцев звездных высот, в достижения отечественной космонавтики. На снимке (слева направо): генерал-майор медицинской службы в отставке Е. А. Карпов, генерал-полковник авиации в отставке М. П. Одинцов и генерал-лейтенант авиации в отставке Г. Т. Береговой.

22

препаратов, проведения большого объема работ в интересах народного хозяйства. Надо сказать, орбитальные станции на протяжении этого периода и сами претерпевали изменения: с одним стыковочным узлом, двумя. Сейчас, как вы знаете, станция третьего поколения «Мир» имеет шесть стыковочных узлов. Но это мы уже забегаем вперед, а пока речь идет о втором этапе создания орбитальных станций различного поколения и оснащения их новыми приборами и технологическими установками.

На этом этапе на смену кораблям типа «Союз» пришли более совершенные «Союзы ТМ» и транспортные «Прогрессы», которые доставляли на орбиту многоцелевые и более объемные грузы. Это позволило производить на станциях ремонтно-восстановительные и другие работы по продлению их жизни в космосе. Кстати, восьмая по счету, станция «Мир» продолжила вахту предыдущих семи «Салютов» и, мы надеемся, сможет существовать на орбите как минимум десяток лет. За это время на нее будут завозиться грузовыми кораблями все необходимые расходные материалы. Предусмотрено наращивание комплекса за счет больших двадцатитонных модулей, и благодаря этому значительно возрастет эффективность производимых на орбите работ.

Таким образом мы подошли к третьему этапу пилотируемых полетов, когда стало ясно, что в космосе можно наладить полупромышленное производство различных материалов на базе новейших достижений науки и технологии. Так, с помощью пристыкованного к «Миру» модуля «Квант» мы надеемся получить на орбите продукцию, которая может быть использована в радиоэлектронике и других областях народного хозяйства. В дальнейшем рассчитываем наладить полное промышленное производство различных материалов, но для этого требуется создание больших мощностей на орбите с повышенными энергетическими возможностями. Это будут целые каскады энергоемких солнечных батарей, возможно, и ядерных установок. Замечу, США тоже приступили к осуществлению аналогичной программы, и в ближайшие годы следует ожидать появления на орбите мощных комплексов весом до трехсот тонн.

— А какова масса орбитального комплекса «Мир»!

— На сегодняшний день ее вес составляет около ста тонн вместе с пристыкованными к ней кораблями и модулями. Кроме того, «Миру» предстоит совместные операции в космосе и с транспортным кораблем «Буран».

— А станция «Салют-7»? Где она и что делает!

— Вращается до сих пор вокруг Земли. Ее мы не спустили с орбиты и не уничтожили, а, наоборот, подняли еще выше. Во всяком случае, «Салют-7» продолжает посылать нам сигналы, и мы надеемся, что ее конструкция, теплозащита и приборное оборудование еще послужат людям.

— Как чувствует себя новый экипаж комплекса «Мир»!

— Уже превосходно обжился. Что касается работы, то ее Анатолию Яковлевичу Соловьеву и Александру Николаевичу Баландину в космосе хватает. Кстати, дублиеры этих космонавтов Мананков и Стрекалов, оба Геннадии Михайловичи, также прошли весь объем тренировок на станции и находятся в полной готовности.

— Владимир Александрович, были ли в программе космических исследований какие-либо сбой, нерешенные задачи!

— Как и в любом новом деле, в космонавтике тоже случалось всякое, включая и так называемые нештатные ситуации. Вспомним первую трагедию в космосе — гибель Комарова. Она отбросила нас на несколько лет назад и стала серьезным предупреждением тем, кто недооценивал всей сложности космических полетов. Как вы знаете, завершился трагедией и полет экипажа первой орбитальной станции «Салют» в составе Добровольского, Волкова и Пацаева. И в одном и в другом случае было много всевозможных домыслов и кривотолков, но неопровержимо доказано, что беда произошла из-за технических неполадок. Космонавтов же ни в чем винить нельзя. В сложившейся ситуации они действовали мужественно, решительно и грамотно.

В экстремальных условиях оказались также космонавты Лазарев и Макаров. При выводе их на орбиту несинхронно сработали разъединительные узлы второй ступени ракеты и произошло аварийное отделение спускаемого аппарата,

который, резко изменив траекторию полета, с огромной скоростью устремился к земле. Вместо невесомости космонавты испытали на себе чудовищную перегрузку, равную... двадцати одной единице! Произошло это на высоте примерно сто восемьдесят километров на удалении около двух тысяч километров от места старта. Да еще в ночных условиях...

Случился однажды и взрыв ракеты прямо на стартовой площадке, когда готовился к запуску Володя Титов. Экипаж спасло то, что во время пожара, охватившего ракету, буквально за несколько секунд до взрыва, сработала система аварийного спасения. Она отделила спускаемый аппарат с находившимися в нем космонавтами, и он благополучно опустился на парашюте в нескольких километрах от очага пожара.

Как видим, на фоне наших общепризнанных успехов в космосе бывали и серьезные сбои, а часть запланированных задач приходилось решать совсем не так, как намечалось первоначально. Но беда, конечно, не в том, что путь в космос слишком тернист. Это факт, и от него никуда и никому не уйти. Космос, как и авиация, не прощает ни шапкозакидательства, ни показухи. Здесь все должно подчиняться лишь одному — авторитету науки. Много неприятностей можно было бы избежать при более ответственном отношении к организации испытаний космической техники.

— Еще вопрос, Владимир Александрович. Сейчас много говорят об астрономических затратах на космические исследования. Даже с трибуны Верховного Совета СССР не раз раздавались голоса, чтобы свернуть уже намеченные программы. С другой стороны, мы часто слышим и читаем высказывания, что космос работает не на науку ради науки, а прежде всего в интересах народного хозяйства страны. Где здесь истина!

— Есть известная мудрость: истина всегда лежит посередине. Да, к сожалению, космические исследования требуют немалых затрат. Это хорошо известно и в нашей стране, и за рубежом, в частности, в США. Но очевиден и тот факт, что космонавтика давно уже дает осязаемую практическую отдачу. Так, из космоса ученые и специалисты получают весьма ценные сведения о состоянии земных недр и акватории Мирового океана. Эти данные позволяют выявлять разломы в земной коре, перспективные месторождения нефти, газа, цветных и других металлов. Визуальные наблюдения и фотосъемки с борта орбитальных станций оказывают неоценимую помощь работникам сельского и лесного хозяйства, способствуют повышению эффективности рыбного промысла. Они уже сейчас внесли



серьезные дополнения в правильное понимание истинных причин трагедии Аральского моря, помогли оценить возможные последствия неучтенных особенностей земной поверхности при проектировании и строительстве крупных ГЭС.

Особое место занимает «космическая индустрия». Уже сегодня, как мы уже говорили, космонавтика стоит на пороге промышленного производства кристаллов и других материалов, уникальные качества которых не могут быть получены на земле в условиях гравитации.

Кроме того, ведутся усиленные исследования небесных тел, туманностей Галактики. К примеру, наши астрономы засекли в далеком космосе вспышку сверхновой звезды, получив при этом данные, ценность которых пока еще трудно оценить.

Словом, космические исследования давно уже дают весомый экономический и научный эффект. В перспективе он будет, несомненно, еще ощутимее. К этому нас обязывают и те преобразования, которые связаны с внедрением нового хозяйственного механизма во всех отраслях экономики. Космонавтика, как и все народное хозяйство страны в целом, тоже переходит на хозяйственные отношения и вынуждена стремиться к режиму самоокупаемости.

— Нашим читателям интересно знать, какую практическую пользу может дать космонавтика в обеспечении полетов гражданских самолетов, в частности, в ориентировании на трассах, установлении связи через спутники с наземными командными пунктами, а также в критических ситуациях.

— Проблема не новая. Она достаточно хорошо отработана в мире. В частности, в США уже обеспечивается бесперебойная связь с любым самолетом практически в любой точке земного шара через спутниковые системы. Для нас это тоже не представляет неразрешимой задачи. Скорее всего, это вопрос времени, а точнее — вопрос заказа со стороны Аэрофлота к промышленности. Причем, совсем не обязательно создавать для этих целей новые спутники. Гораздо целесообразнее использовать на коммерческой основе те, которые уже выведены на орбиту. Кстати, скоро будут запущены дополнительные спутники, которые обеспечат и нашим космонавтам глобальную связь с центром управления полетами. Это очень важно, ибо при выходах в открытый космос мы убедились в необходимости такой связи для консультаций, принятия решений и, наконец, оказания помощи.

Теперь по поводу навигации. Существует уже не одна отечественная система, которая обеспечивает точное выведение не только самолетов, но и других транспортных средств в заданную точку. Надо лишь снабдить самолеты Аэрофлота соответствующими приспособлениями, которые смогут через спутники определить свое местонахождение с большой точностью.

Как известно, создана и международная космическая система оказания помощи воздушным и морским судам, терпящим бедствия. Плохо только, что у нас в стране она медленно получает свое распространение. Думаю, что здесь возможности космоса и авиации наиболее тесно соприкасаются друг с другом.

— Что ожидает нашу космонавтику в будущем! Вероятно, она не ограничит-

ся лишь освоением ближнего космоса!

— Я уже говорил, что мы вышли на третий, наиболее ответственный этап космических исследований. Он предусматривает создание долговременных орбитальных комплексов типа «Мир», где организуется промышленное производство уникальных материалов и будет размещаться научная аппаратура с целью проникновения вглубь Вселенной. Аналогичные программы запланированы в Соединенных Штатах Америки и некоторых странах Европы. Уверен, это путь в будущее, и остановить такой процесс невозможно. Ну а если говорить о дальнейших перспективах, то человечество не остановится только у Земли. Оно будет осваивать Луну, попытается достигнуть Марса. Потом, безусловно, двинется в бескрайние просторы Галактики. Сейчас важно другое: не остановиться на достигнутом, не загубить накопленное. Догонять всегда труднее.

— В прошлом году наша страна впервые показала мировой аэрокосмической общественности корабль многоцветного использования «Буран». Будет ли он летать в пилотируемом варианте!

— Безусловно. Причем, он призван дополнить, а не вытеснить космические аппараты, созданные до него. Американская система «Шатл», по первоначальному замыслу, должна была вытеснить одноразовые средства выведения на орбиту космических аппаратов. Однако очень скоро в США убедились в ошибке и восстановили положение. У нас же «Буран» создавался как самостоятельная система, дополняющая исследования космоса своими уникальными возможностями. Например, профилактический ремонт функционирующих долгое время на орбите объектов, возможность доставки их на землю. Предусмотрена, в частности, стыковка «Бурана» с орбитальным комплексом «Мир» посредством модуля, имеющего специальный узел для причаливания к нему многоцветного корабля. В будущем «Буран» будет выполнять работы, связанные с перемещением в космосе и доставкой туда тяжелых и крупных грузов. Людей и мелкое имущество на станции по-прежнему будут доставлять транспорт-

ные корабли, как более дешевое космическое средство.

— Сколько стран принимает участие в наших космических программах! Кто из наших зарубежных партнеров готовится сейчас к стартам!

— На сегодняшний день слетали в космос представители четырнадцати государств. Они известны, поэтому не буду их перечислять. Сейчас в Центре подготовки тренируются космонавты Японии, Англии и Австрии. В сентябре этого года ждем снова космонавтов Франции. С ними заключено долгосрочное соглашение до конца тысячелетия, которое предусматривает выполнение еще пяти совместных полетов. Это полезно и для них, и для нас. Что касается американцев, то, думаю, в свете последних событий, повлиявших на потепление международного климата, мы рано или поздно придем к совместным работам в космосе. Во всяком случае уже сегодня мы обоюдно обмениваемся результатами многих космических исследований. И это вселяет чувство оптимизма.

— И последний вопрос, Владимир Александрович. Почему в отряде космонавтов нет ни одного пилота гражданской авиации!

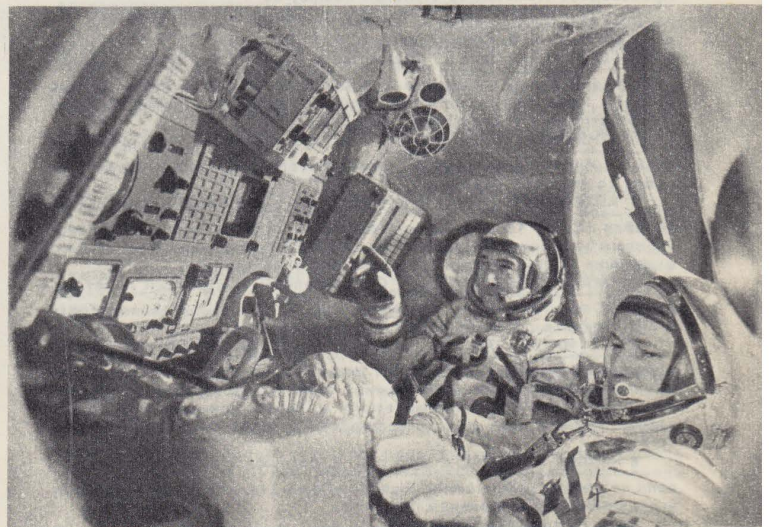
— Строго говоря, я не делю пилотов на военных, гражданских или летчиков-испытателей. В конце-концов все они, по сравнению с представителями других профессий, имеют более реальную возможность полететь в космос. Но от Министерства гражданской авиации никаких заявок в отряд космонавтов пока не поступало. Видимо, у руководства Аэрофлота на этот счет есть свои соображения.

— В заключение разрешите поздравить вас и личный состав Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина с недавним юбилеем и пожелать дальнейших успехов в деле освоения космического пространства.

— Спасибо! А мы, в свою очередь, рады приветствовать наших небесных собратьев — тружеников гражданской авиации, несущих свою нелегкую вахту на воздушных дорогах страны. От всей души примите искренние пожелания от покорителей космоса счастья, здоровья, успешных полетов и мирного неба над головой.

23

Летчик-космонавт СССР Н. Н. Рукавишников и болгарский гражданин Г. Иванов перед полетом в космос.





12 АПРЕЛЯ 1961 г. Первый в мире полет человека в космос. На околоземную орбиту выведен корабль-спутник «Восток» с Ю. А. Гагариным на борту.

6—7 АВГУСТА 1961 г. Первый суточный полет Г. С. Титова на космическом корабле «Восток-2».

11—15 АВГУСТА 1961 г. Первый групповой полет космических кораблей «Восток-3» и «Восток-4», пилотируемых А. Г. Николаевым и П. Р. Поповичем. Проведены первые телевизионные передачи из космоса.

14—19 ИЮНЯ 1963 г. Полет космических кораблей «Восток-5» и «Восток-6», пилотируемых В. Ф. Быковским и первой женщиной-космонавтом В. В. Терешковой.

12—13 ОКТЯБРЯ 1964 г. На орбиту выведен первый многоместный космический корабль «Восход» с В. М. Комаровым, К. П. Феоктистовым и Б. Б. Егоровым на борту.

18—19 МАРТА 1965 г. Полет двухместного космического корабля «Восход-2», пилотируемого П. И. Беляевым и А. А. Леоновым. Во время полета А. А. Леонов впервые в мире вышел в открытый космос.

24 АПРЕЛЯ 1967 г. При завершении программы полета космического корабля «Союз-1» погиб летчик-космонавт СССР дважды Герой Советского Союза полковник-инженер В. М. Комаров.

26—30 ОКТЯБРЯ 1968 г. На орбиту выведен космический корабль «Союз-3», пилотируемый Г. Т. Береговым, который совершил многократное маневрирование и сближение с беспилотным кораблем «Союз-2».

14—17 ЯНВАРЯ 1969 г. В полете космический корабль «Союз-4», пилотируемый В. А. Шаталовым.

15—18 ЯНВАРЯ 1969 г. На космической орбите корабль «Союз-5» с Б. В. Волиновым, А. С. Елисеевым и Е. В. Хруновым на борту. Впервые произведена стыковка двух пилотируемых кораблей «Союз-4» и «Союз-5», создана на орбите первая экспериментальная космическая станция, осуществлен переход космонавтов А. С. Елисеева и Е. В. Хрунова из корабля в корабль через открытый космос.

11—18 ОКТЯБРЯ 1969 г. Состоялся первый групповой полет трех космических кораблей: «Союз-6» с Г. С. Шонинным и В. Н. Кубасовым; «Союз-7» с А. В. Филипченко, В. Н. Волковым и В. В. Горбатко; «Союз-8» с В. А. Шаталовым и А. С. Елисеевым на борту. Проведены эксперименты по сварке металлов в условиях вакуума и невесомости.

1—19 ИЮНЯ 1970 г. Совершен первый длительный 18-суточный космический полет А. Г. Николаева и В. И. Севастьянова на корабле «Союз-9».

23—25 АПРЕЛЯ 1971 г. Совершен космический полет корабля «Союз-10» с В. А. Шаталовым, А. С. Елисеевым и Н. Н. Рукавишниковым на борту. Проведена стыковка корабля со станцией «Салют».

6 ИЮНЯ 1971 г. Космический корабль «Союз-11» с Г. Т. Добровольским, В. Н. Волковым и В. И. Пацаевым на борту вышел на орбиту и состыковался с первой орбитальной станцией «Салют».

30 ИЮНЯ 1971 г. После выполнения программы полета на станции «Салют» при возвращении на землю погибли Г. Т. Добровольский, В. Н. Волков и В. И. Пацаев.

27—29 СЕНТЯБРЯ 1973 г. Осуществлен космический полет В. Г. Лазарева и О. Г. Макарова на корабле «Союз-12». Проведена комплексная проверка усовершенствованных бортовых систем.

18—26 ДЕКАБРЯ 1973 г. Осуществлен космический полет корабля «Союз-13», пилотируемого П. И. Климюком и В. В. Лебедевым.

3—19 ИЮЛЯ 1974 г. Состоялся космический полет корабля «Союз-14», пилотируемого П. Р. Поповичем и Ю. А. Артюхиным. Произведена стыковка со станцией «Салют-3».

26—28 АВГУСТА 1974 г. На орбиту выведен корабль «Союз-15», пилотируемый Г. В. Сарафановым и Л. С. Деминим.

2—8 ДЕКАБРЯ 1974 г. Осуществлен космический полет корабля «Союз-16», во время которого А. В. Филипченко и Н. Н. Рукавишников провели испытания нового стыковочного аппарата, систем корабля в соответствии с требованиями программы ЭПАС.

11 ЯНВАРЯ—9 ФЕВРАЛЯ 1975 г. А. А. Губарев и Г. М. Гречко вывели на орбиту «Союз-17» и произвели стыковку космического корабля со станцией «Салют-4».

5 АПРЕЛЯ 1975 г. Состоялся суборбитальный полет космического корабля «Союз 18-1» с космонавтами В. Г. Лазаревым и О. Г. Макаровым на борту. Корабль на орбиту не вышел из-за нерасчетного отделения второй и третьей ступени ракетносителя.

24 МАЯ—26 ИЮЛЯ 1975 г. Осуществлены 63-суточный полет корабля «Союз-18» с П. И. Климюком и В. И. Севастьяновым на борту и его стыковка с орбитальной станцией «Салют-4».

15—21 ИЮЛЯ 1975 г. Состоялся первый в мире совместный международный советско-американский космический полет по программе «Союз—Аполлон». На околоземной орбите произведена стыковка кораблей «Союз-19», пилотируемого А. А. Леоновым и В. Н. Кубасовым, и «Аполлон» с Т. Стаффордом, Д. Слейтоном и В. Брандом на борту.

6 ИЮЛЯ—24 АВГУСТА 1976 г. Б. В. Волинов и В. М. Жолобов вывели на орбиту космический корабль «Союз-21» и произвели стыковку его с орбитальной станцией «Салют-5».

15—23 СЕНТЯБРЯ 1976 г. На корабле «Союз-22» В. Ф. Быковский

и Б. В. Аксенов произвели фотографирование земли с помощью многозональной аппаратуры по программе «Интеркосмос».

14—16 ОКТЯБРЯ 1976 г. Состоялся полет корабля «Союз-23» с космонавтами В. Д. Зудовым и В. И. Рождественским на борту.

7—25 ФЕВРАЛЯ 1977 г. Осуществлена стыковка корабля «Союз-24», пилотируемого В. В. Горбатко и Ю. Н. Глазковым, с орбитальной станцией «Салют-5».

9—11 ОКТЯБРЯ 1977 г. На орбите космический корабль «Союз-25», пилотируемый В. В. Коваленком и В. В. Рюминым. Стыковка со станцией «Салют-6» не состоялась.

10 ДЕКАБРЯ 1977 г.—16 МАРТА 1978 г. Осуществлен длительный орбитальный полет корабля «Союз-26», пилотируемого Ю. В. Романенко и Г. М. Гречко, а также стыковка его со станцией «Салют-6».

10—18 ЯНВАРЯ 1978 г. На орбите космический корабль «Союз-27» с В. А. Джаниябековым и О. Г. Макаровым на борту. После его стыковки со станцией «Салют-6» на орбите функционировал комплект из трех космических аппаратов.

7—10 МАРТА 1978 г. Состоялся космический полет корабля «Союз-28» с первым международным экипажем на борту в составе летчика-космонавта СССР Героя Советского Союза А. А. Губарева и космонавта-исследователя гражданина ЧССР В. Ремека. Произведена стыковка с орбитальной станцией «Салют-6».

15 ИЮНЯ—2 НОЯБРЯ 1978 г. В. В. Коваленко и А. С. Иванченко произвели стыковку космического корабля «Союз-29» с орбитальной станцией «Салют-6» и выполнили 140-суточный полет.



# ХРОНИ КОСМИ РЕЙСОВ



27 ИЮНЯ—5 ИЮЛЯ 1978 г. Осуществлен второй полет международного экипажа на корабле «Союз-30» в составе летчика-космонавта СССР дважды Героя Советского Союза П. И. Климчука и космонавта-исследователя, гражданина ПНР М. Гермашевского. После стыковки в космосе функционировал комплекс «Союз-30»—«Салют-6»—«Союз-29».

26 АВГУСТА—3 СЕНТЯБРЯ 1978 г. Состоялся третий полет международного экипажа на корабле «Союз-31» в составе летчика-космонавта СССР дважды Героя Советского Союза В. Ф. Быковского и космонавта-исследователя, гражданина ГДР З. Йена по программе «Интеркосмос».

25 ФЕВРАЛЯ—19 АВГУСТА 1979 г. Осуществлен длительный 175-суточный полет в космическое пространство. За время полета космонавты В. А. Ляхов и В. В. Рюмин произвели стыковку корабля «Союз-32» с орбитальной станцией «Салют-6», приняли на ее борт грузы, доставленные транспортными кораблями «Прогресс», выходили в открытый космос, выполнили широкую программу научно-технических экспериментов.

10—12 АПРЕЛЯ 1979 г. Совершен полет космического корабля «Союз-33» с очередным международным экипажем на борту в составе летчика-космонавта СССР дважды Героя Советского Союза М. Н. Румянцева и космонавта-исследователя, гражданина НРБ Г. Иванова.

9 АПРЕЛЯ—11 ОКТЯБРЯ 1980 г. Стартовал космический корабль «Союз-35». Его экипаж — космонавты Л. И. Попов и В. В. Рюмин — перешел в орбитальную станцию «Салют-6» и работал там на протяжении 185 суток.

26 МАЯ—3 ИЮНЯ 1980 г. Экипаж в составе летчика-космонавта СССР дважды Героя Советского Союза В. Н. Кубасова и космонавта-исследователя, гражданина ВНР Б. Фаркаша выполнил очередной международный полет по программе «Интеркосмос».

5—9 ИЮНЯ 1980 г. Космонавты Ю. В. Малышев и В. В. Аксенов провели испытания нового космического корабля «Союз-Т-2» в составе орбитального комплекса совместно с экипажем станции «Салют-6».

23—31 ИЮЛЯ 1980 г. Состоялся космический полет очередного международного экипажа на корабле «Союз-37» в составе летчика-космонавта СССР дважды Героя Советского Союза В. В. Горбатко и космонавта-исследователя, гражданина Социалистической Республики Вьетнам Фам Туана с последующей стыковкой со станцией «Салют-6».

18—26 СЕНТЯБРЯ 1980 г. Экипаж в составе летчика-космонавта СССР Героя Советского Союза Ю. В. Романенко и космонавта-исследователя, гражданина Республики Куба Т. Мендеса на корабле «Союз-38» выполнил седьмой международный полет по программе «Интеркосмос» с посещением станции «Салют-6».

27 НОЯБРЯ—10 ДЕКАБРЯ 1980 г. Космонавты Л. Д. Кизим, О. Г. Маркоров и Г. М. Стрекалов провели испытания трехместного корабля «Союз-Т» в автономном полете и в ходе совместных работ с орбитальным комплексом «Салют-6»—«Прогресс-11».

12 МАРТА—26 МАЯ 1981 г. Экипаж корабля «Союз Т-4» в составе В. В. Коваленка и В. П. Савиных стыковался со станцией «Салют-6», принял экспедиции посещения и провел ряд научных исследований и экспериментов.

22—30 МАРТА 1981 г. Совершен полет восьмого международного космического экипажа в составе летчика-космонавта СССР Героя Советского Союза В. А. Джанибекова и космонавта-исследователя, гражданина МНР Ж. Гуррагчи.

14—22 МАЯ 1981 г. Состоялась новая международная экспедиция в космос на корабле «Союз-40». В составе экипажа летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза Л. И. Попов и космонавт-исследователь, гражданин Румынии Д. Прунариу.

13 МАЯ—10 ДЕКАБРЯ 1981 г. Экипаж космического корабля «Союз Т-5» в составе А. Н. Березового и В. В. Лебедева на орбитальном комплексе совершил длительный полет, пробыв в космосе свыше 211 суток.

24 ИЮНЯ—2 ИЮЛЯ 1982 г. Состоялся космический полет очередного международного экипажа на корабле «Союз Т-6» в составе В. А. Джанибекова, А. С. Иванченкова и гражданина Франции Жан Лу Кретьена.

19—27 АВГУСТА 1982 г. Совершен полет космического корабля «Союз Т-7». В составе его экипажа космонавты Л. И. Попов, А. А. Серебров и вторая советская женщина-космонавт С. Е. Савицкая.

20—22 АПРЕЛЯ 1983 г. Совершен полет космического корабля «Союз Т-8». В составе его экипажа космонавты В. Г. Титов, Г. М. Стрекалов и А. А. Серебров. Стыковка со станцией «Салют-7» не состоялась.

26 ИЮНЯ—23 НОЯБРЯ 1983 г. Состоялся длительный космический полет В. А. Ляхова и А. П. Александрова на орбитальном комплексе «Союз Т-9»—«Салют-7» с двумя выходами в открытый космос. Космонавты работали на орбите 149 суток 16 часов 46 минут.

8 ФЕВРАЛЯ—2 ОКТЯБРЯ 1984 г. Состоялся длительный космический полет Л. Д. Кизима, В. А. Соловьева и О. Ю. Атькова на орбитальном комплексе «Союз Т-10»—«Салют-7». Космонавты работали на орбите 236 суток 22 часа 50 минут.

3—11 АПРЕЛЯ 1984 г. Осуществлен очередной старт космического международного экипажа на корабле «Союз Т-11» в составе Ю. В. Малышева, Г. М. Стрекалова и гражданина Индии Р. Шарма с последующей стыковкой со станцией «Салют-7».

17—29 ИЮЛЯ 1984 г. Совершен полет космического корабля «Союз Т-12» совместно со станцией «Салют-7». В составе экипажа космонавты В. А. Джанибеков, И. П. Волк и С. Е. Савицкая.

6 ИЮНЯ—26 СЕНТЯБРЯ 1985 г. Состоялся длительный космический полет В. А. Джанибекова и В. П. Савиных на орбитальном комплексе «Союз Т-13»—«Салют-7». Космонавты работали на орбите 112 суток 3 часа 51 минуту.

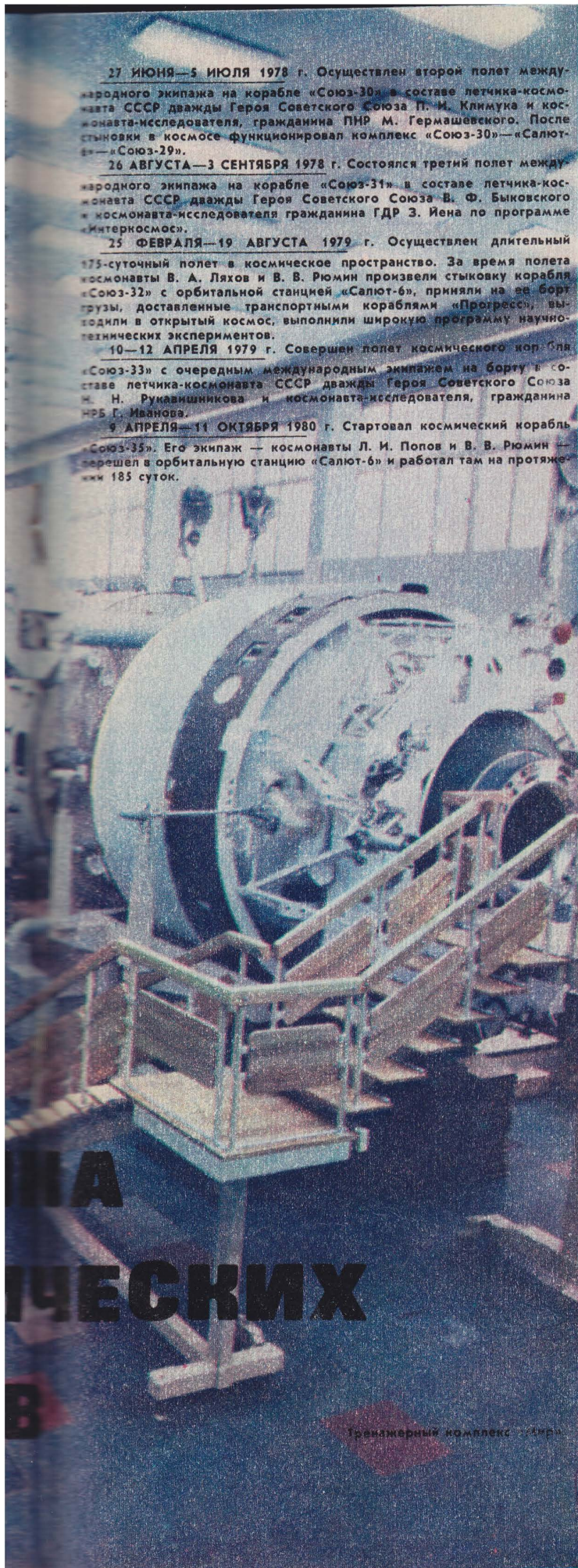
17 СЕНТЯБРЯ—21 НОЯБРЯ 1985 г. Состоялся космический полет В. В. Васютина, А. А. Волкова и Г. М. Гречко на корабле «Союз Т-14» с последующей стыковкой со станцией «Салют-7». Космонавты работали на орбите 64 суток 21 час 52 минуты.

13 МАРТА—16 ИЮЛЯ 1986 г. Состоялся длительный космический полет Л. Д. Кизима и В. А. Соловьева на орбитальном комплексе «Союз Т-15»—«Салют-7». Космонавты работали на орбите 125 суток 01 минуту.

6 ФЕВРАЛЯ—29 ДЕКАБРЯ 1987 г. Состоялся длительный космический полет Ю. В. Романенко и А. И. Лавейкина на орбитальном комплексе «Союз ТМ-2»—«Салют-7». Ю. В. Романенко работал на орбите 326 суток 11 часов 38 минут, А. И. Лавейкин — 174 суток 3 часа 26 минут.

22—30 ИЮЛЯ 1987 г. Осуществлен очередной старт космического международного экипажа на корабле «Союз ТМ-3» в составе А. С. Викторенко, А. П. Александрова и гражданина Сири Муххамеда Ахмеда Фариса.

(Продолжение на 28-й стр.)



Транжерный комплекс



# ДОРОГА В БЕСКОНЕЧНОСТЬ

**К**огда подъезжали к Звездному городку, мне невольно вспомнился давний рассказ Георгия Тимофеевича Берегового о первом своем знакомстве с этим удивительным уголком Подмосквы. В далеком 1963 году хмурым январским вечером вместе со своими товарищами из нового пополнения отряда космонавтов он впервые подъехал к этим местам. Встречи со Звездным ожидал с особым трепетом. Во все глаза смотрел на лес, затаившийся в вечернем сумраке, и думал: вот расступится ельник и взгляду откроется панорама чудо-городка. Однако никакого чуда не произошло, потому что города-то, по сути дела, тогда еще не было. Перед ним оказался все тот же заснеженный лес, только с разбегающимися в разные стороны дорожками. Каждая из них упиралась в двери нескольких небольших домиков-лабораторий и служебных помещений. Пожалуй, единственной жилой постройкой в ту пору был трехэтажный профилакторий. В нем-то и жили первопроходцы Вселенной. Там размещались учебные классы, столовая и комната отдыха с бильярдом. Вот, собственно, и все.

Сегодня Звездный, конечно же, не тот. На живописной лесной поляне устремились в небо многоэтажные корпуса домов, многоголосьем ребят звенит местная школа, афиши Дома культуры приглашают на концерты и встречи. Есть здесь магазины, почта, гостиница. Невдалеке выросли корпуса научных лабораторий и тренажерных комплексов. Словом, в Звездном сегодня созданы все условия для космонавтов и их семей, для всех, кто имеет отношение к космическим полетам.

От столицы сюда рукой подать. Едва успел приглядеться к подмосковным пейзажам, как электричка остановилась на станции «Циолковская». Затем пять минут пешком, и вот он, наконец, Звездный!

Назваться так городок стал с легкой руки Юрия Алексеевича Гагарина. И сегодня все здесь связано с именем первого космонавта планеты. Гагарин немало сделал для того, чтобы Звездный рос, становился с каждым днем все краше. Юрий Алексеевич мечтал о том, чтобы он стал прообразом городов будущего. А как любил космонавт номер один этот городок! По решению Моссовета семье Гагарина была выделена квартира на Кутузовском проспекте столицы. Как быть? Все в один голос говорили: надо переезжать. Юрий Алексеевич подумал, посоветовался с Валентиной Ивановой и... отказался. Он остался в Звездном! Не мог он жить на таком расстоянии от друзей, от дела, которому посвятил всего себя без остатка. И, конечно же, от полетов! Он любил их, как свою жизнь. Валентина Ивановна вспоминает, как невероятно трудно переживал Гагарин то время, когда решался вопрос: летать ему или нет.

— Как я могу готовить к полетам других, — волнуясь, говорил он жене, — если не летаю сам.

И он снова начал летать...



Ю. А. Гагарин со стартовой командой накануне своего исторического полета.

С особым душевным волнением вглядываюсь в строгие черты бронзового гагаринского лица в самом центре городка, в личные вещи Юрия Алексеевича, размещенные в музее Звездного. Фотографии, фотографии... Вот он на одном из первых воскресников. Городок тогда еще только рождался, а Гагарин уже мечтал о его будущем. О том, как весь он — служебная территория, жилые районы, окрестные леса и озера — образуют единый, гармоничный и благоустроенный комплекс. Сожалел, что в городке нет памятников. Мог ли Юрий Алексеевич предполагать, что первый памятник в Звездном будет сооружен ему, что Центру подготовки космонавтов присвоят имя Гагарина, а его рабочий кабинет станет мемориалом?..

На служебной территории, где сосредоточены все основные тренажерные комплексы, нас встретил заместитель одного из управлений ЦПК летчик-космонавт СССР дважды Герой Советского Союза Владимир Афанасьевич Ляхов. Имя этого мужественного покорителя звездных высот известно всей стране. В трех полетах без малого год провел он на орбите, из них более четверти суток — в открытом космосе.

Вместе с ним заходим в корпус. Здесь, в огромном зале, расположен уникальный тренажер — точная копия летящего сейчас по орбите вокруг Земли орбитального комплекса «Мир».

— В феврале, как известно, произошла смена его экипажа, — рассказывает Владимир Афанасьевич. — Вместо Серебров и Викторенко на трудовую космическую вахту встали Соловьев и Баландин. Потом к станции и транспортному кораблю пристыковался очередной модуль «Квант», который вы видите в зале. Теперь вместе со станцией «Мир» на орбите функционируют уже три модуля такого типа, имеющие каждый свое назначение. Ну а в недалеком будущем мы задействуем практически все стыковочные узлы, и в космосе заработает в полную мощь вся научно-исследовательская лаборатория. На ней побывают новые экспедиции посещения. Космонавты получат возможность выходить в открытый космос и передвигаться там в специальных универсальных модулях.

Что из себя представляет специализированный комплексный тренажер? — продолжает В. А. Ляхов. — Это идеальный макет орбитальной станции. В ней имеется практически все, что есть сейчас на орбите. Поэтому готовящиеся к полету экипажи могут отработать всю динамику научных экспериментов.

Не один десяток часов провели в тренажере Соловьев и Баландин, а до них — оба Саша, Серебров и Викто-



ренко. Есть здесь и макет транспортного корабля, способный имитировать все операции: старт корабля, вывод его на орбиту, маневрирование, стыковку и расстыковку с орбитальной станцией, возвращение на Землю. Иными словами, на тренажере проигрывается весь каскад операций, которые приходится выполнять космонавтам в реальных условиях полета. На тренажере не имитируется только одно — невесомость.

Невесомость!.. Из всех проблем, с которыми человек мог встретиться в космосе, самой загадочной представлялась именно она. В начале космической эры об ощущениях людей, оказавшихся в невесомости, можно было прочитать лишь в книгах фантастов. Во время подготовки к первым стартам для этой цели использовался истребитель-спарка со специально оборудованной второй кабиной. Потом для исследований и тренировок космонавтов в невесомости решено было приспособить пассажирский Ту-104. Сейчас эту задачу выполняют более современные воздушные суда.

Антипод невесомости — серьезные перегрузки, действующие на космонавта при выведении корабля на орбиту и при спуске с нее. Для их создания на земле служит массивное сооружение под названием центрифуга. Поражают громадные размеры его, исполинский вес и восемнадцатиметровое плечо, на конце которого находится подвижная кабина. Человек в ней вращается одновременно в нескольких плоскостях, испытывая знакопеременные нагрузки.

Сейчас мы тренируем экипажи по графику выведения на орбиту с перегрузками четыре-шесть-восемь единиц, — рассказывает Владимир Афанасьевич. — Их направление, в основном, грудь—спина. Но при отборе космонавтов усиливаем перегрузки до десяти и более единиц. Надо знать запас прочности будущих звездных пилотов. Кроме того, в полете может возникнуть и нештатная ситуация, и к ней экипажи тоже должны быть физически готовы. Скажем, при баллистическом спуске в отличие от управляемого перегрузки иногда превышают восемь и более единиц. В такой ситуации побывали, например, советский космонавт Рукавишников и болгарин Иванов. И хотя такое в практике полетов встречается не часто, экипаж должен быть подготовлен.

Рассказ Ляхова удачно дополняет специалист тренажерного комплекса подполковник-инженер Юрий Сергеевич Белухин. Кстати, десять лет назад он закончил заочное отделение Московского института инженеров гражданской авиации. Так что дорогу в космос прокладывают и питомцы Аэрофлота.

После центрифуги направляемся в гидролабораторию. Там, под водой, на макете орбитальной станции «Мир» отработываются операции по выходу космонавтов в открытый космос. Так что реальный выход уже не является ни для кого неожиданностью. Более того, когда экипаж реальной орбитальной станции работает вне ее, в гидролаборатории в это же время синхронно выполняются все его операции.

— Это позволяет, — говорит заместитель начальника управления по науке Александр Васильевич Астахов, — в любой момент подсказать экипажу нужный маневр и скорректировать его

работу. С другой стороны, синхронная видеозапись в лаборатории и космосе — отличное пособие для тренировок будущих космических экипажей.

Немало земных испытаний приходится на долю покорителей космоса, прежде чем они отправятся на околоземную орбиту. Одно из них — сурдокамера. Это небольшая комнатка, где установлен рабочий стол. Над ним пульт управления. Здесь есть книги, набор необходимых принадлежностей, холодильник с продуктами, топчан для отдыха, кресло, туалет за шторкой. Когда двери закрываются, человек остается один на один с тишиной до конца эксперимента. Сюда не проникает ни малейшего звука, а беспристрастные медики бдительно следят за каждым жестом, движением испытуемого. Если обнаружат какое-нибудь изменение в его психике, прощай мечта о полете. Такие случаи бывали.

Нет такого человека, который переступал бы порог сурдокамеры без волнений. Сначала все идет нормально. Пульт выдает задания. И вдруг резко меняется режим. Вводятся дополнительные тесты. По рассказам космонавтов, особенно трудно перестраиваться на перевернутый график: днем — отдых, ночью — работа. Нелегко переносится и разорванный график: четыре часа — отдых, четыре — работа. Вскоре мягкая, усыпляющая тишина сменяется невыносимым гулом в мозгах. Легкое раздражение от каждого пустяка перерастает в ярость. После таких вспышек человека охватывает вялость, наступает состояние полного безразличия. Очень важно в эти минуты найти в себе силы вырваться из угнетенного состояния, нацелить свою волю на благодарность тем, кто создал тренажеры, кто помог закалить прочность тела и духа.

А познакомьтесь с вибростендом. Тряска невероятная. От перегрузок даже глаза закрываются, несмотря на все усилия сдерживать непослушные веки. Сколько их, таких минут преодоления самого себя у космонавтов! Ступенька за ступенькой, шаг за шагом идут они вверх к высотам профессионального мастерства, чтобы однажды получить

право стать командиром звездного корабля. И каждый этот шаг, пусть даже самый маленький, необычайно важен, ибо без него не может быть следующего.

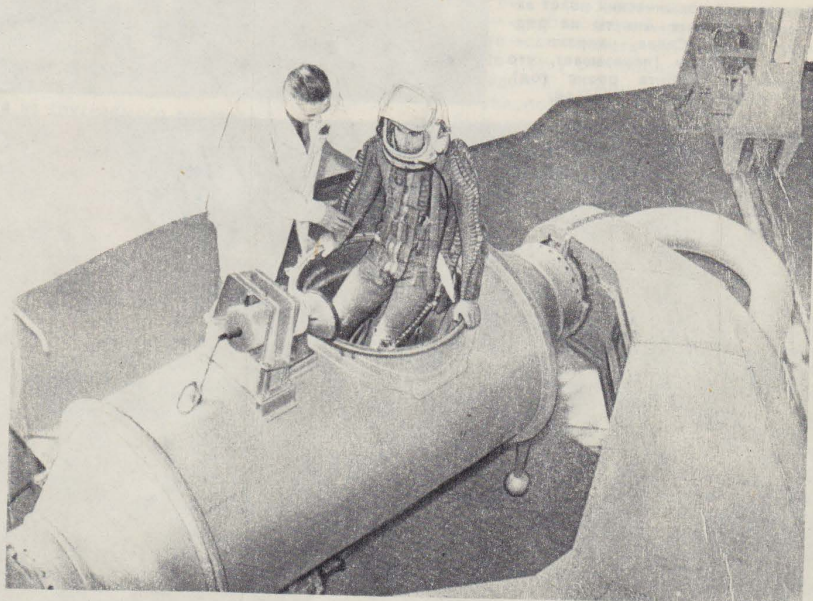
Труд в отряде космонавтов напряженный. Аэродром, лаборатории, классы, самолеты, катапульты, действующие макеты кораблей... Необычное сочетание упражнений, необычные пробы. Каждый день похож на другой лишь своим будничным началом: подъем, физзарядка, завтрак. Потом в него врываются «залпы перепадов», дробь вибростендов, бешеная карусель центрифуги, зной тепловых испытаний и другие «атрибуты» этой суровой профессии, рожденной звездным поиском человека.

Юрий Алексеевич Гагарин когда-то мечтал о том, что к концу нашего века, когда в ближнем космосе появятся десятки орбитальных станций, когда начнется освоение астероидов и наиболее близких к Земле планет, число космонавтов увеличится в сотни и даже тысячи раз. Это будут космические ученые, астрономы, физики, геологи, метеорологи, геодезисты, технологи, монтажники, дозорные пожарной охраны лесов, наблюдатели за передвижением косяков рыбы, перемещением айсбергов... Новые орбитальные научные лаборатории, транспортные и пассажирские корабли поведут опытные летчики-космонавты, поведут, может быть, сначала к Марсу и Венере, а потом и к другим планетам Солнечной системы. У космической дороги нет конца. Она ведь бесконечна, как сама Вселенная.

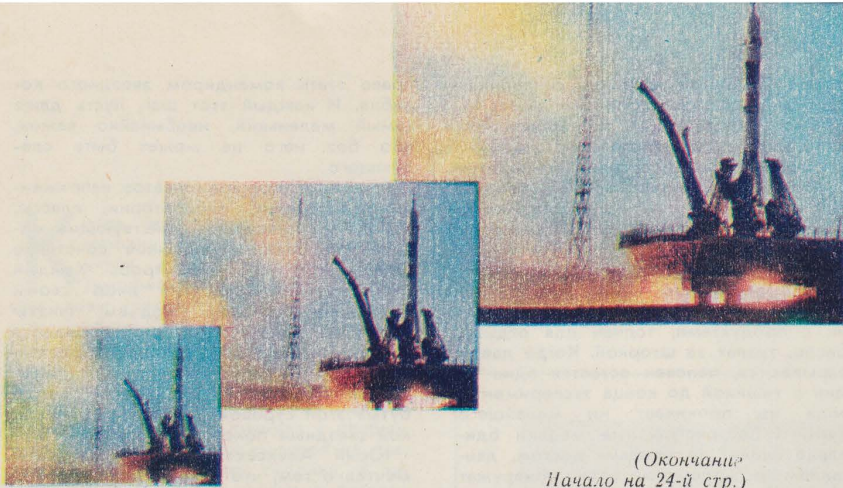
И. СВЕТЛИЧНЫЙ,  
специальный корреспондент  
«Гражданской авиации»

27

Очередная  
тренировка.







(Окончани  
Начало на 24-й стр.)

28

**21 ДЕКАБРЯ 1987 г.—21 ДЕКАБРЯ 1988 г.** Состоялся длительный космический полет на орбитальном комплексе «Мир». В нем участвовали: космонавты В. Г. Титов, М. Х. Манаров и А. С. Левченко, стартовавшие 21.12.1987 года на корабле «Союз ТМ-4»; А. Я. Соловьев, В. П. Савиных и гражданин НРБ А. Александров — с 7. по 17.06.1988 года на корабле «Союз ТМ-5»; В. А. Ляхов, В. В. Поляков и гражданин Афганистана Абдул Ахад Моманд — с 29.08. по 7.09.1988 года на корабле «Союз ТМ-6». Основной экипаж орбитального комплекса «Мир» — В. Г. Титов и М. Х. Манаров — работал на орбите 365 суток 22 часа 39 минут.

**26 НОЯБРЯ 1988 г.—27 АПРЕЛЯ 1989 г.** Состоялся длительный космический полет на орбитальном комплексе «Мир». В нем участвовали космонавты А. А. Волков, С. К. Крикалев и гражданин Франции Жан Лу Кретьен на корабле «Союз ТМ-7».

**6 СЕНТЯБРЯ 1989 г.—19 ФЕВРАЛЯ 1990 г.** На орбитальном комплексе «Мир» работали космические долгожители А. А. Серебров и А. С. Викторенко.

**11 ФЕВРАЛЯ 1990 г.** На орбиту вокруг Земли вышел экипаж в составе А. Я. Соловьева и А. Н. Баландина, сменивший на орбитальном комплексе «Мир» прежний экипаж. Звездная вахта продолжается.

#### НА СНИМКАХ:

Старт очередной экспедиции на орбиту Земли.

Орбитальный корабль многоцелевого использования «Буран» вместе с ракетой-носителем «Энергия» транспортируется к месту старта.

Длительный космический полет завершен. Первые минуты на родной земле. Слева направо — М. Х. Манаров (показывает, что провел на орбите ровно год), В. Г. Титов и Жан Лу Кретьен.



**В** середине 50-х годов я был приглашен в институт авиационной и космической медицины для работы по изучению верхних слоев атмосферы и влияния космических факторов на организм человека. Главные вопросы, которые стояли перед нами, медиками, в то время формулировались так: сможем ли мы, люди, в космическом аппарате создать надежную систему защиты от известных уже врагов жизни: абсолютного холода и обжигающих лучей солнца, космической радиации и вакуума, сумеем ли приспособиться к таинственной невесомости или защититься от нее? Исполнима ли вообще давняя мечта землян о космических полетах или между нами и другими мирами лежит биологически непреодолимый барьер.

Запуски геофизических ракет с биологическими контейнерами уже проводились по программе Академии наук СССР под руководством крупнейшего советского ученого академика Анатолия Аркадьевича Благодарова. От Академии медицинских наук научным консультантом выступал академик Василий Васильевич Парин. В организации и осуществлении медико-биологической программы принимали участие академики Н. М. Сисакян, В. Н. Черниговский, В. А. Энгельгард и другие ученые.

Во время подготовки к полетам животных физиологические исследования возглавили В. И. Яздовский и О. Г. Газенко — ученик Л. А. Орбели, будущий академик, директор Института медико-биологических проблем. И, конечно же, не оставался в стороне от этих исследований, горячо интересовался ими Сергей Павлович Королев.

Он был не просто Главным конструктором, а энтузиастом своего дела, прямым наследником идей Циолковского. По складу характера Сергей Павлович не мог не вникать во множество деталей проводимых медико-биологических экспериментов. Слишком многое от них зависело, и Королев должен был знать все, и знать досконально. Его огромная работоспособность и страстная увлеченность, образно говоря, электризовали всех нас. Работали мы днем и ночью, по праздникам и выходным.

Для первых биологических опытов на ракетах были выбраны традиционные для медицины животные, хорошо изученные И. П. Павловым. Ими являлись беспородные собаки, или попросту, дворняжки. Эти неприхотливые, выносливые и терпеливые друзья людей должны были пройти путь, полный опасностей и смертельного риска. Хотя на языке отчетов собаки именовались «биологическими объектами», для нас они были одновременно и пациенты, и помощники. Цыган и Дезик, Рыжая и Дымка, Белянка и Пестрая... Десятки собак по очереди стартовали к границе, отделяющей земной мир от космического пространства. Многие из них летали по несколько раз, а собака по кличке Отважная — четырежды взлетала в неизвестность. Всякий раз, отправляя их в полет, мы волновались не только за успех или неудачу очередного эксперимента. Чисто человечески переживали за жизнь четвероногих друзей, радовались их благополучному возвращению и откровенно горевали, когда случалась беда.

Надо сказать, «отношения» экспериментаторов с собаками начинались задолго до старта ракеты. Животных тщательно отбирали по наиболее существ-



# ЭТО НАЧИНАЛОСЬ ТАК

## ВСПОМИНАЕТ КОСМИЧЕСКИЙ ДОКТОР

венным показателям: реакция на шум и необычные условия, на «привязанность» к месту, словом, на весь комплекс раздражителей. Затем предварительно отобранных собак начинали тренировать. Одетых в специально пошитые костюмы, их крутили на центрифугах, трясли на вибростендах, подолгу держали в гермокабинах в привязанном положении, регистрируя сердечные ритмы...

Случалось всякое. Помнится, во время комплексного испытания гермокабин для полетов на высоту 200 километров, на собак Рыжую и Дымку надели датчики, электроды, фиксирующую одежду и поместили в гермокабину. Едва включили аппаратуру, как вдруг псы забеспокоились и стали вырываться. Оказалось, кто-то из экспериментаторов перепутал провода. Получилось короткое замыкание, и собаки сразу отреагировали на дым.

В группе дворняжек, на которых исследовалось воздействие вибраций, был очень умный пес Рыжик. Проводя с собакой внутренние манипуляции, экспериментатор вдруг ощутил прикосновение к своему локтю чего-то влажного и горячего.

Обернувшись, он увидел, что Рыжик, почувствовав боль, вместо лая или попытки укусить обидчика, лижет его локоть. Ну, чем не понимание важности и необходимости нашей работы!

В октябре 1957 года произошло историческое событие: успешный запуск в СССР первого в мире искусственного спутника Земли. И сразу Сергей Павлович Королев поставил перед медиками задачу готовиться к первому орбитальному биологическому эксперименту — семисуточному полету животного на втором спутнике. Времени до запуска оставалось мало — всего один месяц.

Из десяти собак, прошедших к тому времени все виды тренировок, мы отобрали Лайку, Альбину и Муху. Окончательный выбор пал на Лайку: возраст полтора года, вес шесть килограммов семьсот граммов. Второй советский искусственный спутник Земли с собакой Лайкой на борту был запущен 3 ноября 1957 года.

Первые же данные телеметрической информации показали, что она нормально жила на орбите и чувствовала себя не хуже, чем на Земле. Пульс, дыхание, электрокардиограмма, двигательная активность — все было в норме.

Мир ликовал, празднует успех советских ученых, как победу всего человечества. Мы тоже были счастливы, но к нашей радости примешивалась и горечь:

ведь было известно, что Лайка не вернется на Землю. Тогда еще не существовало технической возможности для возвращения кабины с животным. Собака в который раз послужила людям...

Вскоре после этого Королев снова поставил задачу подготовить суточный полет животных уже на возвращаемом космическом корабле-спутнике. На сей раз должны были стартовать к звездам две собаки. Они размещались в катапультируемом контейнере, созданном непосредственно для полета в космос человека и возвращения его на землю с помощью парашюта. На корабле-спутнике также находились мыши, насекомые, растения, семена и другие биологические объекты.

19 августа 1960 года старт был осуществлен, и после выполнения необходимой программы была выдана команда на спуск. Во время снижения корабля-спутника с него катапультировали контейнер с известными уже всему миру собаками Белкой и Стрелкой. Это был важный этап исследований возможности безопасного спуска и приземления космонавта в расчетном районе.

Подобную задачу решали и состоявшиеся вскоре запуски четвертого и пятого космических кораблей-спутников с собаками Чернушка и Звездочка, которые совершили по одному витку вокруг Земли. В этих контрольных запусках проводилась окончательная отработка системы жизнеобеспечения, испытание безмассового скафандра, а также способов приземления непосредственно в кабине корабля и при помощи катапультирования из спускаемого аппарата.

Все это, в конце концов, позволило Сергею Павловичу Королеву окончательно убедиться в надежности систем и конструкции корабля «Восток».

К слову сказать, Евгений Анатольевич Карпов, первым возглавивший в свое время Центр подготовки космонавтов, в своей статье «Первопроходцы Вселенной», опубликованной в четвертом номере «Гражданской авиации» за 1988 год, довольно подробно рассказал об отборе и подготовке первых космонавтов. Добавлю к этому лишь некоторые штрихи и личные впечатления от встреч с первым космонавтом планеты.

Еще в конце марта 1956 года, когда впервые появилась идея первого полета человека в космос, руководитель работ по медицинскому обеспечению А. В. Покровский собрал нас и сообщил решение Королева готовить врача к полету на геофизической ракете. На второй же день поступили рапорты от ученых-медиков, желающих

принять участие в этом эксперименте. Среди них были А. В. Покровский, А. М. Генин, Е. М. Юганов, А. Д. Серяпин и автор этих строк. Однако, к нашему огорчению, через некоторое время задача изменилась. Вместо полета нам, медикам, предложили отобрать среди летчиков истребительной авиации ВВС кандидатов в отряд космонавтов. О том, как шла эта работа, читатели знают из статьи «Первопроходцы Вселенной».

Скажу лишь, что впервые с невесомостью будущие космонавты знакомы на двухместном учебно-тренировочном истребителе УТИ-МИГ-15. Самолет делал «горку» и, пилотируемый летчиком из первой кабины по расчетной траектории, начинал как бы падать по параболе в течение 45 секунд, проваливаясь в «воздушную яму». Сигналом о наступлении невесомости служило парение маленького плексигласового шарика, висевшего на нити во второй кабине, где находился космонавт.

В условиях параболических полетов Ю. А. Гагарин тогда еще не летал. Первый такой полет он совершил майским днем 1960 года. Вот что записал он в бортовом журнале: «При входе в «горку» прижало к сиденью. Затем сиденье отошло, ноги приподнялись от пола. Посмотрел на прибор: показывает невесомость. Попробовал двигать руками, головой. Все получается... Поймал плавающий перед лицом карандаш и шланг кислородного прибора. На второй «горке» снял маску... затянул ее ремни, подогнал... В пространстве ориентировался нормально. Все время видел небо, землю, красивые кучевые облака...»

И все же, несмотря на многочисленные эксперименты на животных и медицинский анализ кратковременного пребывания людей в невесомости, мы, медики, с волнением ожидали результатов первого полета человека в космос. Наконец, 12 апреля 1961 года в 9 часов 07 минут был дан старт космическому кораблю «Восток». Вначале при выводе на орбиту у Гагарина наблюдались кратковременные пространственные иллюзии, но затем все восстановилось. В целом работоспособность у Юрия в течение всего полета наблюдалась высокой. По плану он пообедал в космосе. После еды с помощью специального мундштука выпил консервированной воды. Был сделан важный вывод о том, что трудиться, принимать пищу и пить воду в условиях космического полета можно.

После своего исторического полета Гагарин постоянно участвовал в тренировках, мечтал снова полететь в космос. В числе других специалистов мне посчастливилось работать рядом с ним в эти годы, осуществлять медицинское обеспечение тренировок на невесомость.

К тому времени самолет УТИ-МИГ-15 уже практически мало подходил для основного знакомства с невесомостью, а главное — для обучения космонавтов обычным действиям в необычных условиях. Именно так ставилась задача на этапе подготовки к будущим орбитальным полетам. Космонавты должны были «обживать» невесомость, научиться чувствовать себя в ней как дома. Нужен был большой самолет, имеющий объемистый салон, в котором можно было свободно «плавать», тренироваться и проводить всевозможные эксперименты.



Для такой цели и был приспособлен самолет Ту-104А. На высоте восьми-девяти тысяч метров летчику Герою Советского Союза А. К. Старикову и его экипажу сначала пришлось самим выполнить десять полетов, прежде чем были получены необходимые данные для воспроизведения невесомости. К тренировкам позднее подключили и заслуженный летчик-испытатель СССР К. Д. Тарюкский.

Дело в том, что маневры на самолете Ту-104А для получения максимально возможного времени невесомости связаны с выходом его на большие углы атаки, близкие к критическим. Малейшая неточность или ошибка в технике пилотирования могли привести к нежелательным последствиям. Поэтому от экипажа требовались смелость, хладнокровие и безупречное выполнение своих обязанностей.

Внутреннюю часть салона самолета обили мягкими матами, чтобы предупредить удары и ушибы при выходе из невесомости. В одном полете самолет выполнял по шесть «горок». Перерывы между ними были по 15 минут. Состояние невесомости в каждой «горке» продолжалось 25—28 секунд.

О своем первом полете на Ту-104А у меня сохранились довольно интересные воспоминания. В нем еще не участвовали космонавты. Возможность опробовать «горки» и познакомиться с будущими условиями работы была предоставлена инженеру Б. В. Блинову, кинооператорам Г. В. Анисимову, В. Н. Николаенко и мне — врачу. Мы взяли с собой двух кошек, двух голубей, аквариум с рыбками и необходимую аппаратуру.

Самолет стал набирать высоту, а группа уютно расположилась на матах, привязавшись к опоре. И вот наступил долгожданный момент. Сначала на табло зажглась надпись: «Внимание! Перегрузка!», а потом и «Внимание! Невесомость!». Помню, я сразу отцепился от опоры и... словно воздушный шар стал парить в свободном полете.

Что за чувства я испытал? Не скрою, было много неожиданного и мало приятного. Откуда-то внезапно появился страх перед неизвестностью. Такова была индивидуальная реакция организма на необычное, никогда ранее не испытанное ощущение. Более того, мне казалось, что мой «свободный полет» происходит внутри вращающегося, потерявшего управление самолета. Усилиями разума и воли заставлял себя смотреть по сторонам, и тут едва не столкнулся с летящей мне навстречу пронзительно мяукающей кошкой. Мы забыли о ней, и теперь она бессмысленно, лихорадочно работала лапами и хвостом, надеясь, очевидно, зацепиться за воздух. Еще успел заметить, как вода и воздух в аквариуме перемешались, образуя большие воздушные пузыри. В одном из них, беспомощно болталась рыбка, двигая плавниками, как птица крыльями. Признаюсь, у меня были совсем не те ощущения, которых я ожидал.

В дальнейшем оказалось, что невесомость действует на разных людей по-

разному. Одни хорошо переносят это состояние и чувствуют себя даже лучше, чем на Земле. Другие испытывают в невесомости различные неудобства. Им кажется, что они находятся в перевернутом положении, проваливаются вниз головой, вращаются, у них возникает чувство правого и левого крена. Обычно после нескольких тренировок эти явления проходят. У третьих в условиях невесомости наблюдаются побледнение лица, головокружение, головные боли, слюнотечение, а иногда и рвота. Таким людям, как правило, необходимо довольно много тренироваться, прежде чем адаптируется их организм к неблагоприятному воздействию.

К великой досаде, я оказался как раз из этой последней группы. У меня наблюдались все признаки «космической» болезни. Но делать было нечего, сдаваться не хотелось, и я продолжал летать, хотя и подвергался дружелюбным насмешкам космонавтов. Им ведь не раз после полетов приходилось помогать мне выбираться из самолета. Только в седьмом полете я почувствовал, наконец, что «болезнь» отступает.

Помню, в перерыве между тренировками пришли мы однажды в летную столовую обедать. Сели за стол — слева от меня Андриян Николаев, справа Юрий Гагарин, напротив Валерий Быковский. Еда отменная, на первое подали отличный украинский борщ. Космонавты с аппетитом приступили к еде, а я сижу бледный, капельки пота на лбу выступили, координация нарушена, никак ложкой в рот не попаду. Обидно! Гагарин глянул удивленно раз-другой, улыбнулся и пошутил: «Опять доктор вчера сорешил. Все, с завтрашнего дня сам буду проводить медосмотр и давать заключение на полет». Ребята дружно засмеялись, я тоже повеселел.

Ну, скажите, разве можно было отказаться от интересной работы с такими замечательными людьми из-за какой-то «индивидуальной непереносимости»? Вот и получилось, что за 14 лет выполнил я свыше 420 полетов с общим пребыванием в невесомости около 12 часов. Из них — 22 полета с Гагариным.

С чьей-то легкой руки эти тренировки получили название «бассейн невесомости». До сих пор они — важнейшая часть подготовки космонавтов. Здесь учились всему: как снимать и надевать скафандр, как переходить из одного корабля в другой, как пользоваться кино- и фотоаппаратом, как передвигаться вдоль поверхности, цепляясь за нее специальными ворсовыми застежками, учились владеть своим телом, пробоваали упражняться со спортивными снарядами и прочее...

Мы, медики, также не теряли времени даром. Проводили необходимые эксперименты, в том числе и на себе. Например, испытывали в полетах космическую аппаратуру и продукты питания, надевали скафандр и совершали переходы из макета одного корабля в другой, измеряя при этом давление, пульс, дыхание и так далее. Во время полетов с помощью специально сконструированных приборов изучалась коор-

динация движений, определялась мышечная сила кистей рук, исследовались газообмен и энергозатраты, кровенаполнение сосудов головного мозга и органов грудной клетки, снимались кардиограммы. Даже почерк человека мы изучали для того, чтобы выявить различие в работе вестибулярного аппарата на земле и в невесомости.

Обычно космонавты с желанием участвовали в наших экспериментах. Юрий Гагарин вообще, можно сказать, был их энтузиастом. Его ровное, положительное настроение, улыбка, шутки, энергия, с которой он включался во всякую новую деятельность, поднимали тонус участников полетов.

Лишь однажды мы увидели его расстроенным. Врач-хирург Г. Л. Ярошенко решил сделать операцию на кролике, чтобы определить возможность хирургического вмешательства в состоянии невесомости. Медицинская «комната» находилась в переднем салоне самолета. Здесь были приготовлены контейнер, хирургические инструменты и кролик. Гагарин вошел туда и страшно расстроился. Потом попросил, чтобы в дни, когда тренируются космонавты, подобных экспериментов с животными мы не проводили.

Операцию пришлось отменить. Но медики народ упрямый и через несколько дней, уже в отсутствие космонавтов, она все-таки была выполнена и не раз. В результате врачи накопили ценный опыт и сделали вывод о том, что хирургические операции в космосе вполне возможны. Кстати, космонавты, участвующие сегодня в длительных полетах, не только имеют на борту необходимые хирургические инструменты, но и обучены простейшим операциям, например, удалению большого зуба. А ну как прихватит? Не сажать же из-за этого космический корабль!

Ко многому человек привыкает. Почти ко всему. Но есть событие, к которому привыкнуть невозможно. Это — каждый старт нового космического корабля. Он вызывает в душе удивительно сильные чувства торжественности, красоты и величия происходящего, внушает гордость за творческий гений людей, веру в добрый разум человека. Но он никогда не затмит, не сотрет из памяти людской тех незабываемых первых стартов, с которых начиналась пилотируемая космонавтика.

И. КАСЬЯН,  
доктор медицинских наук

В подборке материалов использованы снимки ТАСС, В. ГРЕБНЕВА, С. СКРЫННИКОВА, а также из личного архива первого руководителя Центра подготовки космонавтов Е. А. КАРПОВА.



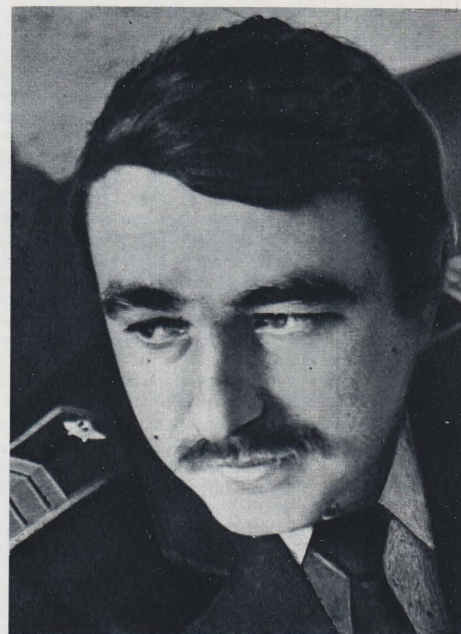
**Г**ероизм, мужество, находчивость. Эти три слова входят в название премии Ассоциации «Фонд авиационной безопасности СССР», которой отмечаются авиаторы, рискующие собственной жизнью во имя спасения людей и дорогостоящей авиационной техники. Пока их пятеро, отмеченных столь почетной премией. Старший авиадиспетчер районного центра единой системы УВД из аэропорта Ростов-на-Дону Анатолий Ирбе, командир корабля Ту-154 из Тбилиси Владимир Лацабидзе, летчики Военно-Воздушных Сил лейтенант Олег Мальцев, майоры Рашид Ариков и Анатолий Зубков. Мужество, подкрепленное высоким профессиональным мастерством, помогло им выйти победителями в экстремальной ситуации. Одному из этих героев — авиадиспетчеру А. Ирбе, посвящаем мы фотоочерк.

В Ростовском аэропорту в результате аварии вышли из строя основная и резервная системы электропитания. В этот момент



31

# ПОБЕДИТЕЛЬ



в воздушном пространстве РЦ УВД находились тридцать семь, а непосредственно в зоне аэродрома — двенадцать самолетов с пассажирами на борту. Это около шести тысяч человек. Земля потеряла связь со всеми бортами одновременно. Оглохли и ослепли разом все авиадиспетчеры. Молчали даже телефоны. Теперь все зависело от того, какое оперативное решение примет смена диспетчеров, чтобы выйти из ситуации, которая не знает аналогов. Точный, верный и единственный выход нашел старший диспетчер Анатолий Ирбе.

Не раздумывая ни секунды, он бросился запускать радиостанцию, работающую на аккумуляторах. Лишь после четвертой попытки она включилась, ожил микрофон в руке диспетчера. Первым отозвался самолет Ту-154, который стал своеобразным ретранслятором для связи с другими бортами. С этого мгновения Анатолий Ирбе взял инициативу на себя: закрыл зону для транзитных самолетов, сообщил руководителю полетов о немедленной посадке всех только что выпущенных из Ростова самолетов, принял оперативно «дробить» эшелоны в зоне (на официальном языке авиадиспетчеров это называется половинчатой системой эшелонирования). За пятьдесят минут смелый и находчивый диспетчер развел тридцать семь бортов! Так закончилась эта необычная, мужественная вахта с микрофоном в руке.

**НА СНИМКАХ:** первые лауреаты премии Ассоциации «Фонд авиационной безопасности СССР» в Голубом зале «Комсомольской правды».

Мужество и находчивость — цены не имеют. Подкрепленные высоким профессионализмом, они ценнее вдвойне. Это хорошо понимают все, кто трудится в смене А. Ирбе. Учеба, обмен опытом, взаимозаменяемость на рабочих местах стоят здесь на первом месте.

Лауреат премии Ассоциации «Фонд авиационной безопасности СССР» А. Ирбе на работе и дома в кругу семьи.



Фото В. НОВОХАЦКОГО.



**В**оздушный кодекс Союза ССР считается основным нормативным актом в гражданской авиации.

Почти в каждом из регламентирующих организацию и обеспечение полетов положений или правил есть ссылка на то, что разработаны они в соответствии с требованиями Воздушного кодекса. Однако нередко эти ссылки носят формальный характер, ибо заключенные в нем требования сформулированы слишком уж в общем виде. К примеру, в статье 63 Воздушного кодекса сказано: «Все авиационные происшествия подлежат расследованию в установленном порядке». Зададимся вопросом: а кто должен определять этот порядок? С соблюдением каких условий или требований? И наконец, на кого возлагается такое расследование?

МГА с самостоятельными, самофинансирующимися авиационными предприятиями — с другой. Иными словами, надо разграничить эти функции.

Разделение функций государственного руководства и хозяйственного управления в гражданской авиации необходимо не только в интересах максимальной эффективности коммерческой деятельности авиапредприятий, освобождаемых от командно-административных пут, но и для повышения безопасности работы воздушно-транспортной системы в целом. Дело в том, что в условиях реального хозрасчета, где существует зависимость материального положения аппарата управления от доходов авиапредприятий, погоня за высокими экономическими результатами может притупить внимание должностных лиц к безопасности

шей монополии, какой по существу является в настоящее время деятельность министерства по отношению к своим подчиненным структурным единицам.

Согласно действующему ныне Воздушному кодексу (статья 5), гражданские воздушные суда могут находиться в собственности не только государства, но и (с разрешения Совета Министров СССР) кооперативных и иных общественных организаций. Казалось бы, такой плюрализм форм собственности, пусть даже в ограниченном виде, мог стать основой для появления различного рода коммерческих организаций. Однако сам же Воздушный кодекс исключил такую возможность, закрепив за МГА монопольное право на перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты за установленную плату, а также на выполнение авиационных работ по договорам с заинтересованными сторонами. Между тем другие министерства, государственные комитеты и ведомства, кооперативные и иные общественные организации могут сегодня осуществлять названные виды деятельности (исключая, конечно, некоторые случаи) для обеспечения только своих собственных нужд (ст. 74; 139).

Для преодоления отрицательного влияния такой монополии на эффективность работы всей гражданской авиации, в Воздушном кодексе надо, видимо, зафик-

# КАКОЙ ЗАКОН НУЖЕН АВИАЦИИ

К сожалению, в действующем Воздушном кодексе прямого ответа ни на один из этих вопросов не найти. Как, кстати, трудно определить порядок правового регулирования и во многих других статьях Воздушного кодекса. Так, каждая пятая его статья, относящаяся к летной деятельности в широком смысле этого понятия, содержит мысль о том, что требования ее положений осуществляются «в установленном порядке», или «в соответствии с установленными правилами», или «в порядке, определяемом специальными правилами», или «на основании специального положения».

Надо ли говорить, что такой подход никак не соответствует роли Закона в правовом социалистическом государстве.

Воздушный кодекс Союза ССР не на словах, а на деле должен стать основной юридической базой ведомственного нормотворчества, где нашли бы свое выражение принципы и правила, регулирующие использование воздушного пространства, требования к организации и обслуживанию полетов, обеспечению их безопасности. Он призван установить единый механизм государственного руководства авиацией и хозяйственного управления деятельностью авиапредприятий.

Экономическая реформа и связанный с ней перевод трудовых коллективов на полный хозрасчет и самофинансирование в полной мере способствует этому, вызывая в то же время необходимость решения ряда важных, не возникших ранее вопросов. Например, законодательство надлежит сформулировать и закрепить в Воздушном кодексе положения, определяющие задачи и порядок государственного руководства гражданской авиацией с одной стороны и взаимодействие

полетов, а этого нельзя допустить.

Требуется коренная реорганизация взаимодействия между Министерством гражданской авиации, которое является правительственным органом и осуществляет государственное руководство, и разнообразными по своему статусу самостоятельными авиапредприятиями. Причем реорганизация не может ограничиться только верхним эшелонами. Она непременно охватит и местные органы — территориальные управления. Освобожденные от оперативного хозяйственного вмешательства в дела авиапредприятий, они будут выполнять лишь функции государственного руководства в установленных для них территориальных границах. С одной стороны, это, несомненно, развяжет местную инициативу, повысит заинтересованность авиапредприятий в улучшении конечных результатов своей деятельности. С другой, сделает серьезную заявку на ликвидацию всеобъемлю-

сировать положение, обеспечивающее равные права на участие в воздушно-транспортной деятельности всех авиапредприятий. Во всяком случае, любая монополия в ней должна быть исключена. А те организационные формы, в которых согласно Воздушному кодексу осуществляются пассажирские и транспортные перевозки, авиационные работы, научно-исследовательские и другие полеты, необходимо привести в соответствие с формами собственности, установившимися в нашей стране. При этом выдачу разрешений (лицензий) всем авиапредприятиям (государственным, кооперативным, арендным и так далее) на выполнение любых авиационных работ и перевозок внутри страны и за ее пределами в интересах безопасности полетов необходимо отнести к компетенции МГА.

Новым элементом разрабатываемого Воздушного кодекса должно стать более четкое определение компетенции Мини-



стерства гражданской авиации как государственного органа. Объем компетенции министерства в сфере деятельности гражданской авиации зависит от того, в чем ведении находятся соответствующие воздушные суда. Так, полномочия в отношении той части самолетов и вертолетов, которые не входят в систему Аэрофлота, носят весьма ограниченный характер. Причем затруднения начинаются уже из-за того, что в Воздушном кодексе отсутствует достаточно полное определение термина «гражданская авиация», без чего трудно установить границы этой компетенции. Кодекс ограничивается тем, что формулирует задачи гражданской авиации СССР (статья 4) и лишь определяет, какие воздушные суда, с точки зрения толкования его положений, считаются гражданскими (статьи 11 и 12).

К таковым Воздушный кодекс относит суда, которые используются в целях, указанных в статье 4, и занесены в Государственный реестр воздушных судов СССР. При этом специально подчеркивается, что к ним не относятся суда Министерства обороны СССР, Министерства внутренних дел СССР, Комитета государственной безопасности, Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, а также суда других министерств, государственных комитетов и ведомств, предназначенные для опытно-конструкторских, экспериментальных и научно-исследовательских полетов.

С определением правового статуса воздушных судов Министерства обороны СССР, Министерства внутренних дел СССР и Комитета государственной безопасности никаких трудностей не возникает. Они относятся к категории военных. Сложнее обстоит дело с воздушными судами ДОСААФ и теми, что предназначены для опытно-конструкторских, экспериментальных и научно-исследовательских работ в области авиационной и другой техники. Их нельзя признать судами военными, и в то же время они не являются судами гражданскими, хотя используются в целях, официально установленных статьей 4 для гражданской авиации. В отличие от последних, они не заносятся в Государственный реестр гражданских воздушных судов Союза ССР, а регистрируются ведомствами, ДОСААФ или министерствами в ведении которых находятся.

Отсутствие регистрации в Государственном реестре, который ведет Министерство гражданской авиации, ставит спортивные воздушные суда, а также суда, используемые для экспериментальных и научно-исследовательских полетов, в особое положение. В итоге по своим правилам и нормативам летают не только спортивные и экспериментальные, но и другие воздушные суда, не находящиеся в ведении МГА, но официально признанные гражданскими. В частности, в статье 40 Воздушного кодекса установлено, что «правила подготовки к полетам и круг лиц, ответственных за подготовку к ним, устанавливаются министерствами, государственными комитетами, ведомствами и организациями, имеющими воздушные суда».

Такой разницей в правовом статусе воздушных судов и в регулировании их использования ничем другим, кроме как проявлением ведомственности, не назовешь. Для ее преодоления существует практически единственный путь. Он заключается в определении непосредственно в

Воздушном кодексе Союза ССР компетенции Министерства гражданской авиации в сфере государственного руководства всей гражданской авиацией, независимо от того, в чей собственности или владении находятся воздушные суда.

Что необходимо сделать в этих целях? Во-первых, установить конкретный состав гражданской авиации СССР. Во-вторых, определить компетенцию МГА, распространив ее на всю гражданскую авиацию страны. В кодексе должно быть зафиксировано, что к ней относятся все воздушные суда, за исключением военных. Там же нужно определить основные права и обязанности министерства относительно всей гражданской авиации страны и ее использования. Что касается Положения о министерстве, то в нем надо решать вопросы, касающиеся его структуры и деятельности по реализации требований, зафиксированных в Воздушном кодексе и других законах СССР.

Министерство как орган государственного руководства гражданской авиацией призвано в качестве своей главной задачи осуществлять разработку и проведение в жизнь политики и стратегии ее развития, обеспечивать использование ее с максимальной эффективностью в интересах народного хозяйства. Важнейшей составляющей всей деятельности министерства должно стать обеспечение высокого уровня безопасности полетов воздушных судов как решающего фактора в выполнении всех стоящих перед отраслью задач.

В новом Воздушном кодексе к ведению МГА необходимо отнести прежде всего те вопросы, которые связаны с решением единой технической политики в сфере оснащения аэродромов и воздушных судов специальным оборудованием, средствами связи, радиотехническим обеспечением полетов и так далее. Министерство сохранит за собой ответственность за разработку требований к авиационной технике, за право выдачи соответствующих сертификатов, удостоверений, лицензий на ее производство и эксплуатацию. На МГА должна быть возложена и обязанность по организации подготовки авиационных специалистов для нужд гражданской авиации, выдаче им свидетельств, а также контроль за уровнем профессиональной подготовки авиаспециалистов любого профиля. Важное место в его деятельности займут вопросы, связанные с владением, эксплуатацией и совершенствованием объектов и средств инфраструктуры отрасли (аэродромов, воздушных трасс, местных воздушных линий, средств связи, радиотехнического обеспечения полетов, управления воздушным движением и т. д.). Свою деятельность по руководству организацией летной работы, инженерно-авиационным, аэродромным и другими видами обеспечения полетов в гражданской авиации страны министерство будет осуществлять путем издания специальных нормативных актов, а также руководств и методических разработок.

Что можно сказать в заключение? Конечно же, Воздушный кодекс не может, да и не должен во всех деталях регулировать всю массу отношений, возникающих в процессе деятельности гражданской авиации. Он содержит лишь принципы и основные нормы, затрагивающие интересы различных министерств, государственных комитетов,

ведомств, кооперативных и других общественных организаций, а также граждан. Детальное их регулирование будет возлагаться на органы исполнительной власти: Совет Министров СССР, Министерство гражданской авиации и другие. Важным требованием, которое необходимо соблюсти при этом, является точное определение в Воздушном кодексе круга вопросов и пределов нормотворческой компетенции органов исполнительной власти. Во избежание возможных разночтений в принимаемых ими нормативных актах или превышения предоставленных полномочий Воздушный кодекс должен предусмотреть механизм контроля за ведомственным нормотворчеством. В качестве контрольного органа может выступать, в частности, специальный комитет при Верховном Совете СССР или другой орган, наделенный соответствующими полномочиями.

Воздушный кодекс призван очертить рамки, в которых осуществляется взаимодействие Министерства гражданской авиации и его органов с независимыми, самофинансирующимися авиапредприятиями. В нем необходимо указать, что вмешательство министерства в оперативную хозяйственную деятельность авиаколлективов, а тем более попытки командовать, администрировать ими, недопустимы. Воздействовать на хозяйственную деятельность авиапредприятий надо экономическими методами, собственными регулируемой экономикой. Среди них — целенаправленное плановое развитие инфраструктуры гражданской авиации, предоставление авиапредприятиям лицензий (разрешений) на выполнение авиационных работ и воздушных перевозок, содействие в получении авиапредприятиями кредитов, дотация за выполнение по поручению министерства полетов по воздушным линиям с значительными пассажиропотоками и так далее.

Таковы некоторые, по нашему мнению, основные вопросы, предварительное обсуждение которых будет способствовать эффективной работе по подготовке Воздушного кодекса Союза ССР.

А. КОТОВ,  
кандидат юридических наук

г. Москва.

#### ОТ РЕДАКЦИИ.

Происходящие в стране перестроенные процессы, как известно, сопровождаются совершенствованием действующего законодательства. И это естественно. Новые формы государственного и хозяйственного управления получают свое юридическое закрепление. Нуждаются в обновлении и нормативные документы, регламентирующие деятельность гражданской авиации. В первую очередь это касается основного закона жизни авиационных коллективов — Воздушного кодекса. Как явствует из опубликованной нами статьи, в нем немало неточных толкований и расплывчатых норм, которые необходимо привести в соответствие с реальной действительностью. Редакция надеется, что поднятые в статье вопросы привлекут внимание командиров авиационного производства, юристов, летных и других специалистов. Приглашаем вместе поразмышлять, какой основной закон нужен нашей гражданской авиации.



## УРОЖАЙ

## С ВЫСОТЫ ПОЛЕТА

Беседа с первым секретарем Шполянского райкома партии Н. К. ГРИШКО.

Судьба распорядилась так, что Шполянский район долгие годы был именованником на всех пленумах Черкасского обкома партии, всякого рода совещаниях, собраниях. Он всегда и безошибочно упоминался докладчиками. Правда, после слова «однако»...

В свое время здесь побывал Н. С. Хрущев. Но «инъекции» Никиты Сергеевича не помогли. Впрочем, они и не могли помочь, так как делались в тиши кабинета первого секретаря райкома партии и в вишневом садочке его усадьбы. Так что район по-прежнему оставался своеобразным «мальчиком для битья».

В начале 1984 года очередным первым секретарем райкома партии был избран Н. К. Гришко. В соседнем районе он председательствовал в колхозе, потом руководил исполкомом райсовета. Знал крестьянскую жизнь не понаслышке. И начал свою работу на новом месте своеобразно. Рано поутру садился за руль «УАЗа» и ехал прямо к механизаторам, полеводам, на фермы. Мимо колхозных контор, чем вызвал маленький переполох в председательских кругах. Не в пример своим предшественникам он в первые же дни несколько раз побывал также на местном аэродроме. С этого и началась наша недавняя беседа с Н. К. Гришко.

— Ничего необычного в этих поездках не было, — говорил Николай Кириллович. — Я уже знал, что катастрофически пустеют села юга района, примыкающего к землям Кировоградской области. И хотелось лично удостовериться: почему уходят люди с благодатных черноземов. Понимал, конечно, что не от хорошей жизни. Но то, что увидел... По весне к селам проблематично пробиться даже с включенным передком «уазика» — настолько разбиты дороги.

Понятно, что и на механизаторских дворах, в свинарниках, на фермах картина не радовала. Не случайно здешние хозяйства в основном были убыточными.

Ну, а что в конторы не заезжал... Хотелось всю правду услышать из первых уст, все увидеть своими глазами. По

тем же причинам и к авиаторам заглядывал. Тоже знал, что их услугами в районе пользовались неудовлетворительно. Тогда как, по логике, при бездорожье и нехватке людей как раз помощь с воздуха была бы, что называется, «манной небесной».

— Поездки по югу района, видимо, помогли вам глубже понять, что без решения социальных проблем дело с места не сдвинешь... Ну, а авиация!

— Я понял. И скажу с уверенностью, что она напрямую связана с решением этих проблем. Ранневесенние подкормки озимых, опрыскивание сахарной свеклы и гороха, десикация подсолнечника. Если бы эти работы выполнять с помощью наземной аппаратуры, сколько бы людей понадобилось! А так их можно направить на другие работы, в частности, в строительные бригады.

Да, так насчет решения социальных проблем. Я и раньше видел и знал, что это — вопрос вопросов на селе. Но то было такое время — производство прежде всего.

— Восемьдесят четвертый год — тоже «такое время».

— Но я стал первым секретарем райкома. Можно было «злоупотребить» властью... А те поездки действительно на многое открыли глаза. В большинстве сел не было школ, клубов, медпунктов, даже магазинов. Не говорю уже о детских садах. А это как раз то, что сильнее всего привлекает человека к месту. И, конечно же, дороги. С них-то и надо было начинать.

— А начали вы, кажется, с другого: решили силами работников райкома в выходные дни поставить дом с приусадебными постройками в самом отдаленном селе. Под руководством специалистов, конечно. Эту необычную бригаду вы и возглавили...

— На заседаниях бюро мы пришли к единому выводу: надо строить хозяйственный способом, привлечь шефов — коллективы промышленных предприятий

и организаций райцентра — города Шпола, а также поднимать на это дело жителей сел. Благо строительные материалы под рукой: свой каменный карьер, кирпичный завод. И саман не скомпрометировал себя — он веками служит людям.

Да и пример такого подхода был рядом — колхоз «Маяк». Отсюда не ушел ни один человек. Верно, это хозяйство «городское» — его земли расположены вокруг райцентра. Но верно и другое. В Шполе крупнейший на Украине сахарный завод, мощный завод запчастей, элеватор, железнодорожная станция, швейная и кондитерская фабрики, другие предприятия. Словом, соблазнов «переехать» немало. И тем не менее «Маяк» на протяжении десятилетий не знает проблемы кадров.

Тут многое, конечно, зависит от руководителя, его отношения к делу, к человеку труда. Борис Семенович Шемет, стоящий у руля этого колхоза вот уже 35 лет, знает людей, умеет их понимать и с ними работать. Но знает он также и то, что без решения социальных вопросов никакие хорошие отношения делу не помогут. Потому в колхозе хозяйственным способом возведено около пятидесяти домов усадебного типа, два 12-квартирных, детский сад-ясли. Есть профилакторий на ферме. Все животноводы и механизаторы гусеничных тракторов работают в две смены с выходными и отпусками. Недавно к домам колхозников подведен природный газ. И при этом колхоз получает более полутора миллионов рублей прибыли ежегодно.

— Доля авиаторов здесь есть!

— Безусловно. Судите сами. Только обработка с воздуха озимых, гороха, свеклы, подсолнечника приносит колхозу примерно пятьдесят тысяч рублей чистого дохода ежегодно. Досужие разговоры о том, что применение авиации в сель-



ском хозяйстве невыгодно, здесь чисто опровергаются.

Это, так сказать, прямое «вмешательство» авиации в экономику колхоза «Маяк». А кто подсчитает тот эффект, что стоит «за кадром»? Например, авиаторы обрабатывают в этом колхозе (и не только в нем) посевы различных сельхозкультур против вредителей и болезней за один световой день. Если это делать с помощью наземной аппаратуры, потребовалось бы пять-семь дней.

Кроме того, с самолета более равномерно распыляется рабочая смесь. Не страдает и земля: при обработке наземной аппаратурой трактора делают в почве глубокие следы, а самолет, ясное дело, их не оставляет.

Все, что я сказал о «Маяке», — и о решении социальных вопросов, и об использовании авиации — целиком относится к колхозу-соседу имени 1 Мая. Его (тоже многие годы) возглавляет Михаил Михайлович Борозняк. Он моложе Б. С. Шемета, но человек хваткий, знающий дело. И у него на первом плане забота о людях.

— Мы немного ушли в сторону от заданного вопроса: все-таки с чего вы начинали!

— Я так подробно остановился на этом, чтобы подчеркнуть, что на бюро мы строили свои планы не на песке. Учли вроде бы все: резервы самих южных хозяйств, помощь шефов, опыт передовых хозяйств, надежное плечо воздушных помощников. Сложность была в другом: такой крутой поворот в социальную сферу могли не понять «наверху». Все-таки был 1984 год и до апрельских ветров восемьдесят пятого еще было далеко. Решающим фактором выступал тогда его величество вал. И я понимал, что хотя принималось коллективное решение, в случае чего отвечать пришлось бы мне.

Что касается строительства дома силами работников райкома партии, то этот факт, говоря казенно, имел место. Мы его построили в дальнем селе Глиняная Балка. Там живут Полуяновы: Василий Михайлович — шофер в колхозе, Наталья Анатольевна — доярка. Построили «свои» дома в различных селах и работники райисполкома, бывшей «Сельхозтехники», автотранспортного предприятия, мебельной фабрики, других предприятий. Даже работники отдела милиции выкроили время и построили дом для селян.

— Николай Кириллович, я знаю, что то были годы настоящего строительного «бума». И знаменательно, что пример показали партийные работники, «аппаратчики», которых сейчас кое-кто пытается изобразить как ответных бюрократов, чуть ли не тормозами перестройки. К чему же вы все-таки пришли!

— Действительно, события развивались стремительно. Еще только заложили фундамент «райкомовского» дома в Глиняной Балке, как на строительство средней школы в райцентре вышли жители города Шпола. Практически методом народной стройки стали сооружать такие же школы в селах Липянка, Лозоватка, Журавка; дома культуры — в селах Антоновка, Марьяновка и Лебедин. По решению сходов граждан этих и других сел каждый житель должен был безвозмездно отработать на строительстве двадцать — тридцать дней.

За последние четыре года в селах района построено свыше четырехсот

домов усадебного типа. Это в два раза больше, чем за всю одиннадцатую пятилетку. В селах дополнительно появились девять магазинов, десять медицинских пунктов, проложено свыше ста километров дорог с твердым покрытием. Сейчас все центральные усадьбы колхозов и еще четыре села связаны с райцентром шоссейными дорогами. К остальным восьми проложены гравийные. К концу пятилетки и они будут заасфальтированы. О школах и домах культуры я говорил.

Особо остановлюсь на селе Лебедин. Здесь силами пяти колхозов построен медицинский комплекс: амбулатория на семьдесят посещений в смену, участковая больница на пятьдесят коек, аптека, дом престарелых на тридцать мест. Создана группа милосердия для обслуживания инвалидов войны и труда.

Этот комплекс создан благодаря усилиям прежде всего председателя местного колхоза (имени Петровского) Виктора Венедиктовича Шевчика и главного врача больницы Николая Семеновича Волыка. Кстати, В. В. Шевчик — страстный поклонник авиации. Ежегодно в колхозе обрабатывается с воздуха свыше тысячи гектаров посевов различных культур, что позволяет класть на колхозную «сберкнижку» более пятидесяти тысяч рублей.

И если суммировать результаты нашего наступления по всему «социальному фронту», то следует выделить главное завоевание. В места, где была особенно неблагоприятная демографическая обстановка, — в Антоновку, Ярославку, Нечаево, Соболивуку, Топильно — возвратилось свыше четырехсот семей.

— Может создаться впечатление, Николай Кириллович, что если так много сил было брошено на развитие социальной сферы, то трещала по всем швам экономика. Что бы вы сказали по этому поводу? Или сейчас не «модно» секретарю райкома партии говорить об экономике!

— Почему же? Наоборот, я убежден: мы могли бы больше сделать для тружеников села, если ускорить движение хозяйственного механизма. Кому не ясно: за что ни возьмись — все опирается в экономику. Да и на прошлогоднем совещании в ЦК КПСС М. С. Горбачев подчеркнул, что ни в будущем, ни тем более сейчас партия не может уйти из экономики, не может устранить от своего политического влияния на социально-экономическую сферу, от своей ответственности за ее состояние, поскольку за этим стоит жизнь советских людей. А потом, вспомним В. И. Ленина: экономика для нас — самая интересная политика.

Другой вопрос: как сочетать развитие экономики с подъемом социальной сферы. Приведу такой пример. Село Журавка — районная «глубинка». Местный колхоз «Ленинская заря» годами сидел в долгах как в шелках. Несколько лет назад к его руководству пришел Владимир Александрович Дердуга. Человек он энергичный, с истинно крестьянской жилкой. Уж он-то знал, что человеку надо. И для начала... еще больше влез в долги. Затб вскоре в селе забелели пятна построенных и строящихся домов — сейчас их более пятидесяти. Половину их стоимости оплачивал (и оплачивает) колхоз. На самом виду появились здание средней школы, магазины. Заканчивается строительство детского сада.

А когда колхозники увидели, что о них заботятся не показухой, то и к делу стали относиться по-другому. В прошлом году, например, в хозяйстве получено около сорока центнеров зерна с гектара (озимой пшеницы — шестьдесят!). Надои молока повысились до тридцати-сорока центнеров на корову.

Колхоз рассчитался с долгами. Рентабельность его производства поднялась до тридцати процентов. Теперь Владимир Александрович подумывает о строительстве небольшого завода по переработке овощей и фруктов, а потом и мяса.

Вот это и есть умение сочетать развитие экономики с удовлетворением нужд людей. И таких хозяйств в районе становится все больше. Так что не «трещала по всем швам» наша экономика. Наоборот. Я назову лишь некоторые цифры. За последние четыре года урожайность зерновых повысилась на пять центнеров с гектара; в прошлом году она составила 38,7 центнера в целом по району. Продажа мяса увеличилась на десять процентов, шерсти — на тринадцать, молока — на четырнадцать. Производительность труда в аграрном секторе повысилась на 21 процент.

В достижение этих результатов большой вклад (это не преувеличение) внесли авиаторы Черкасского авиаотряда: командир самолета Ан-2 Сергей Михайлович Шляхтин, второй пилот Олег Михайлович Жежерун и авиатехник Алексей Иванович Гуняга. Они обслуживают район уже более четырех лет. За эти годы хорошо изучили поля всех колхозов, рельеф района вообще. Так что не приходится тратить много времени на подготовку к вылету при поступлении заявок от хозяйств.

В свою очередь, мы создали авиаторам все условия для работы. Построили им уютный домик, складские помещения для удобрений и химикатов, асфальтированную взлетно-посадочную полосу. Кстати, все затраты на это строительство уже давно окупались.

Экипаж ежегодно вносит минеральные удобрения на девять тысяч гектаров полей, обрабатывает химическим способом против вредителей и болезней растений в среднем двадцать четыре тысячи гектаров площадей. Как подсчитали наши экономисты, из тех приращенных пяти центнеров зерна на гектар, о которых я говорил выше, четыре дали авиаторы. С такими помощниками можно решать сложные социально-экономические вопросы. Можно смелее смотреть в будущее.

...Я слушал неторопливый рассказ-размышление Николая Кирилловича и вспомнил высказывание писателя Федора Абрамова. Он говорил, что перестройка, обновление жизни только экономическими средствами, не подкрепленными нравственной, душевной работой каждого человека, не могут дать желаемых результатов. И подумалось, что райком партии, сделав заметный поворот к человеку, к решению социальных проблем, уже вызвал у людей такую душевную работу.

И, как видно из рассказа первого секретаря райкома партии, важную роль в этом сыграли авиаторы. Они взяли на себя решение ряда сложных производственных задач. И тем самым позволили переключить большое количество людей, средств и техники в развитие социальной сферы.

И. ХВОРОСТИНА,  
специальный корреспондент  
«Гражданской авиации»

Черкасская область.



# Нелегкое приземление

36

За тридцать лет летной службы в Домодедовском авиаремонтном бортрадист-инструктор Иван Иванович Покудин, случилось, попал в непредвиденные ситуации. А за умелые действия во время аварийной посадки был даже награжден орденом «Знак Почета». Сколько же было нервных перегрузок за эти годы! Они отнюдь не укрепили здоровье. Медицина же беспощадна. Потому в последние годы он ожидал заключения врачей все с большей долей беспокойства. И предчувствия не обманули. В один из далеко не прекрасных дней был вынесен жестокий вердикт: «К летной работе негоден».

Разум пытается убедить, что это неизбежно, что разлука с небом предстоит рано или поздно. Но все равно, известие застаёт врасплох, неожиданное, как удар грома. Так (или почти так) бывает с каждым, кто уходит с летной работы.

Что и говорить, поворот в жизни крутой. Любимое дело, нелегко приобретенное профессиональное мастерство, высокий (не будем лицемерами) заработок — все в прошлом. Впереди же — одни вопросы. Главные из них — извечное «Что делать?» Это для летной работы он не годен, а для наземной пока достаточно сил и желания. В пятьдесят-то с небольшим посвятить себя доминишным сражениям во дворе... Да и, чего греха таить, не так просто сразу «сесть» на одну пенсию...

До сих пор подумать обо всем этом Ивану Ивановичу было как-то недосуг. Да и то сказать, «пока гром не грянет...» А тут он с некоторым даже удивлением обнаружил: хотя подобные его истории происходят ежегодно десятками или даже сотнями, в нашем, именуемом гордо «плановом, социалистическом» хозяйстве их никто не планирует, даже не принимает во внимание. Высвобождаются для общественно полезного труда опытные, дисциплинированные, с чувством ответственности (иных небо просто не терпит) кадры — а обществу они оказываются не нужны!

В последнее время мы много говорим (к сожалению, в основном только говорим) о внимании к человеку, о милосердии — например, о социальной реабилитации инвалидов. Но позвольте, разве социальная реабилитация человека, лишившегося всего единым махом (чем не стихийное бедствие?) — привычных уклада жизни, почтительного уважения окружающих не лежит в той же плоскости?

Итак, перед Иваном Ивановичем во весь рост встал вопрос номер один: трудоустройство. Знакомство с опытом коллег дало такую картину: в Домодедове не найти службу, в которой не продолжали бы свою трудовую жизнь бывшие пилоты, штурманы, бортиженеры, бортрадисты. Есть среди них

даже стрелки ВОХРа и лифтеры! Но везде надо ловить вакансию, да еще преодолеть (бывает и такое) нежелание руководства службы брать пенсионера. Впрочем, инженерную службу понять еще можно: в авиатехбазе регулярно составляются заявки на молодых специалистов, выпускников вузов и училищ, а пенсионеры только портят строгую плановую картинку.

После долгих хождений и просьб Иван Иванович обратился наконец в отдел материально-технического снабжения. И нашел общий язык с его начальником С. А. Парфенчиком. Станислав Александрович, хотя сам он человек молодой, с большим пониманием относится к пенсионерам. Как он говорит, ему импонируют их добросовестность и высокое чувство долга. Вот только профессиональные навыки им приходится набирать, начиная почти с нуля. Говорит так ему, очевидно, позволяет немалый опыт: примерно из 80 человек работников отдела около пятнадцати — пенсионеры. Свое «братство» в ОМТС они даже окрестили «пятай эскадрилей».

Иван Иванович Покудин пришел работать в ОМТС. На должность техника.

— А что еще можно было предложить? — говорит С. А. Парфенчик. — Что ни говори, немало в нашей работе специфики. А ее надо изучить и освоить. Это только в кино снабженец — небритая личность с портфелем, набитым бутылками коньяка, с помощью которого он и решает все производственные вопросы. В реальной жизни все намного сложнее. Хорошего снабженца можно подготовить только за год-полтора.

За безликим названием «техник» крылись обязанности экспедитора. А они означали нелегкую долю ни свет ни заря мчаться за тридевять земель, «выбивать» запчасти, материалы, грузить их в кузовы и спешить обратно, дабы не было простоев самолетов. Кстати, о погрузке: как правило, экспедиторы оформлены и грузчиками — все приварок к смежной ставке техника. Ничего себе, метаморфоза вчерашнего летчика — от белой сорочки к робе, от пилотской кабины к шоферским бытовкам, в которых пеленой висят табачный дым и крепкосолёные фразы! Двое предшественников Покудина выдержали всего по месяцу. Иван Иванович оказался крепче. И вскоре стал руководителем оперативной группы.

Однако до счастливого конца в нашей истории пока далеко. Оказалось, что трудоустройство новоспеченного пенсионера — хотя и важная, но не единственная проблема.

Здоровье. Хотя и храбрятся они, стараются не подавать виду, болезни не обманешь. И гастриты-колиты успели нажить в рейсах (а больше по причине неустроенности коче-

вого быта летчика), и сердечно-сосудистые хвори. Этот «букет» украшает послелетную жизнь почти каждого ветерана. А уж невроты и прогрессирующую глухоту только пристрастные авиационные медики не хотят признавать профессиональными заболеваниями. Как черт от лада открепиваются от ПРОФзаболеваний и ПРОФсоюзы: ведь тогда надо оплачивать инвалидность (вот вам и ПРОФзащита труженика). Пока летали, здоровье было нужно предприятию, за ним следили, поддерживали профилактикой, направляли в санатории по льготным путевкам. А теперь путевки не выпросишь. Верно, что желающих всегда больше, чем мест, но, может быть, хоть изредка, хоть через десяток действующих пилотов вспомнить об одном ветеране? Пока же в службы попадают практически только путевки в дома отдыха, рассчитанные на абсолютно здоровых. Да и эти путевки в дефиците.

Ах, дефицит, дефицит... Если и есть избыток чего-то в нашей жизни, так это именно дефицита. Автомшины и садовый инвентарь, холодильники и обувь теперь не покупают в магазинах. Их делают по разрядке профкома в коллективах. А теперь скажите, за кого вы поднимете руку: за человека, проработавшего двадцать лет в родной службе, или за «варяга», пришедшего год назад? Да еще вы знаете, что не позднее ближайших пяти лет он уйдет, а на его месте появится новый пенсионер, который тоже станет претендовать на дефицит? Ответ predetermined.

Геннадий Андреевич Ким (в прошлом бортрадист Ил-62, налет двадцать лет, сейчас инженер ОМТС) говорит:

— Если бы я писал о нашем житье-бытье, я бы озаглавил свой труд «Вечно молодые». Не по возрасту, конечно, а по стажу работы на последнем месте. Это характерно не только для нашей службы. Соответственно со стажем — и отношение к нам. Положение, прямо скажу, униженное. А наш летный стаж — он что же, ничего не значит? Профсоюз нас не защищает, да и не хочет защищать — он зависит от администрации.

Председатель цехкома ОМТС Нина Платонова Симонина согласна:

— И впрямь, положение униженное, люди уже начинают наших пенсионеров тихо ненавидеть. Я вижу только один выход: создать в Домодедовском производственном объединении отдельный от всех служб список пенсионеров на распределение дефицита. Но, к сожалению, поддержки у председателя профкома Михаила Ивановича Тупикова мы не нашли.

Замечу от себя: и вряд ли найдут. Зачем профсоюзу, который, образно говоря, выплывает краковьяк, а то и польку-бачочку вокруг администрации, «вызывать огонь на себя», вмешиваться в дележ дефицита?

Впрочем, еще несколько слов об отдухе (точнее, лечении) пенсионеров. Да, с путевками в санатории «напряженка». Это они, конечно, понимают. И просят: дайте хоть возможность слетать в отпуск в удобное время. Так нет же, и это естественное желание ветерана вырастает в неразрешимую проблему. Неработающий пенсионер имеет льготный билет только в межсезонье, а если он трудится в другом ведомстве, то лишается его вовсе.

В не меньшей, вероятно, степени, чем в снабжении пресловутым дефицитом, заинтересованы бывшие летчики в восстановлении уважения к себе. А по большому





## ПОЧЕМУ Я УШЕЛ ИЗ АЭРОФЛОТА!

счёту — к нелегкому летному труду. Вот что сказал бывший бортинженер, а ныне инженер ОМТС Владимир Дмитриевич Тяженок:

— Я благодарен Аэрофлоту за все, что он мне дал. Но сейчас я крайне недоволен! Сын у меня тоже летает, так он говорит, что поражен отношением к человеку, который столько лет отработал.

Александр Станиславович Вржесинский в Аэрофлоте с 1950 года — начинал еще на Ил-12, осваивал первенца реактивной эры Ту-104. Живая история! Был бортинженером, сейчас инженер все в том же ОМТС. Выказался еще резко:

— С нами поступили, как с выжатым лимоном!

Своеобразно поздравили летных пенсионеров с новым годом работники бухгалтерии. После выплаты вознаграждения за выслугу лет многие из них превысили «потолок», максимально допустимую сумму заработка. Просто удивительный случай произошел с Иваном Кузьмичом Трухановым. С летной работы он ушел в сентябре. Кодекс законов о труде гласит, что при увольнении должен быть произведен полный расчет. Полный! Ветеран надеялся, что и вознаграждение за выслугу лет ему выдадут тогда же. Ан нет, есть, оказывается, приказ министра, датированный аж 1974 годом и предписывающий выплачивать его только по окончании года. Иван Кузьмич, не видя подвоха, не стал спорить. По окончании так по окончании. А подвох был: когда в январе просуммировали все выплаты, сумма превысила его пенсионный «потолок». «Лишней» оказалась только-только заработанная пенсия. И Труханова лишили ни много ни мало 180 рублей. Как он ни доказывал, что ему лишь «вернули долг», эти деньги были заработаны в прежние, допенсионное время, что приказ министра противоречит КЗОТу, а действия бухгалтерии — здравому смыслу, ничто не помогло.

Так же, как и обращение в профком. Михаил Иванович Туликов дал понять, что конфликтовать с администрацией не намерен. И посоветовал Труханову и оказавшемуся в точно такой же ситуации бывшему командиру Ил-62 Валентину Митрофановичу Соколову:

— Вы подавайте в суд. А я вас сзади буду поддерживать.

Вообще, в пенсионных делах у них больше тумана, чем ясности. Почему пенсионер-летчик, работая в Аэрофлоте, имеет «потолок» 500 рублей, а за воротами авиапредприятия — только 300? Почему «тринадцатая зарплата» при определении максимума не учитывается, а «выслуга лет» — сами видели? Почему с пенсиями профсоюзные взносы не берутся, а партийные — будьте любезны? Пенсионеры невесело шутят, что единственный, кто не забудет ветерана даже на смертном одре, — это сборщик партзаносов. Но, видимо, тема эта особая и заслуживает она отдельного разговора. Возможно также, что после принятия Закона СССР о пенсиях число вопросов поубавится.

Нам же пора подводить итоги. Ветераны считают, что нужен орган, который бы защищал их интересы: союз или ассоциация бывших летчиков. Ни одна из существующих организаций такой функции не несет. Профсоюз зависит от администрации. Ассоциация пилотов сама еще не нашла своего места в решении проблем действующих летчиков, до бывших же ей и подавно далеко. Союз ветеранов войны и труда — это слишком общо, слишком широкий круг людей.

Ну, а пока такого союза нет (и неизвестно, будет ли в обозримом будущем), может быть, постараемся сделать то, что в наших с вами общих силах? Давайте меньше говорить о доброте, заботе, милосердии — а будем сами добрее, заботливее, милосерднее.

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

а/п Домодедово.

Номер «Гражданской авиации» за март прошлого года попал на глаза случайно. Заинтересовала статья «Беглецы? Или о том, почему молодые авиаторы уходят из Аэрофлота». Хочу высказать и свое мнение по затронутой проблеме. В 1978 году я окончил Киевский институт инженеров гражданской авиации, радиофак. Десять лет работал инженером, а затем старшим инженером в авиационно-технической базе, инженером в летном отряде. Работал в Северо-Кавказском и Восточно-Сибирском управлениях. Инженер первой категории. Если считать и учебу в вузе, то, можно сказать, половину прожитых мною лет отдал гражданской авиации.

И что же? На собственном опыте, из разговоров с другими ровесниками понял, что отношение к молодым специалистам в Аэрофлоте безразличное, зачастую даже враждебное. Одна знаменитая фраза «Жалуйся хоть министру» говорит о многом. Но самое главное, начальство твердо уверено — три года ты все равно «оттрубишь», никуда не денешься — заставят, а там, глядишь, пришлют новых выпускников.

Где искать истоки такого равнодушия? Не знаю. Но факт есть факт. До недавнего времени престиж авиации был очень высок, конкурсы в учебные заведения отрасли тоже. Поэтому с начинающими специалистами не очень-то церемонились. Их бытовые условия, зарплата, да и настроение руководство мало интересовало.

Никогда не забуду, как однажды я пришел в наш убогий вагончик на перроне после тяжелой смены, усталый, в насквозь промокшей «техничке», а обогреться, тем более обсушиться как следует, нигде. Тем, что думаю по этому поводу, поделился с очередным «наставником молодых». После нашего непродолжительного разговора он заявил: «При Иосифе Виссарионовиче таких умников ссылали туда, куда Макар телят не гонял». На иные «умозаключения» его не хватило. Вот какую я получил «моральную поддержку».

Вообще я убедился: если на какой-то должности работает пенсионер, — она не нужна. Там, где работать надо в полную физическую или умственную силу, — там пенсионеров нет. Особенно это касается высоких должностей. Увы, сколько раз приходилось сталкиваться с малокомпетентными, мыслящими прямо-таки дедовскими категориями, руководителями. Ни совета от них дельного не услышишь, ни слова доброго. Единственное достоинство — партбилет и заочное образование.

Словом, к тридцати трем годам я устал от хамства начальства, от скитаний по общагам, от неверия в завтрашний день. И уволился из отрасли. Нет, я вовсе не жалею, что закончил КИИ ГА. Институт дал глубокие знания, да и работа в гражданской авиации — хорошая школа для инженера. Тем не менее уходить надо было лет на пять раньше. Время, время...

Мое мнение: быт, зарплата — дело, безусловно, важное, но еще большее значение для текучести кадров и безо-

пасности полетов имеет моральный климат в производственных коллективах. В Аэрофлоте слишком сложная техника, чтобы на ней работал недовольный жизнью человек. Почему же при сложившейся ситуации с «текучкой» в авиаторских молчат социологи, психологи? Мне кажется, политорганы и отделы кадров теруправлений нужно укомплектовать соответствующими специалистами, которые будут регулярно проводить социологические исследования в авиаподразделениях, выявлять нарождающиеся конфликты, определять их причины. Это необходимо. Иначе потерю личного состава не остановить. Судите сами. Из нашего выпуска в Аэрофлоте осталось менее десяти процентов. То же и в выпусках других годов. В 86-м я был на переподготовке в родном институте. При встрече бывший куратор нашей группы жаловался, что качество абитуриентов с каждым годом ухудшается и скоро начнутся недоборы в вуз. С кем тогда останется Аэрофлот? С идейными пенсионерами?

**О. ЯКОВЛЕВ,**  
бывший авианингенер

г. Суrowикино  
Волгоградской обл.

## МЕЧТА О НЕБЕ

Уважаемые товарищи! Пишет вам давняя читательница журнала, ученица одиннадцатого класса. Я мечтаю связать свою дальнейшую судьбу с авиацией. Уже не первый год посещаю Клуб юных летчиков, занимаюсь планеризмом, парашютизмом, пишу много авиагазетных изданий, в том числе и «Гражданскую авиацию». Что хочу сказать? Журнал в последнее время очень изменился к лучшему, стал красочным, содержательным, в нем появилось много новых интересных разделов. Особенно привлекают внимание рубрики: «Назовем всех поименно», «Социальный конфликт», «Занимательная мозаика», «Совершенствовать механизм хозяйствования». Всегда с нетерпением жду очередных выпусков журнала в журнале «Высота», где печатаются сведения о различных учебных заведениях Аэрофлота, о студенческих буднях, о проблемах будущих авиаторов. Но вот о деятельности Клубов юных летчиков вы пишете мало. А зря, ведь они для молодежи — первая ступенька в небо.

**С. УШКЕВИЧ**

г. Лиeпая.



# ВИДИМОСТЬ НА ПОСАДКЕ

Экипаж начал снижение, не видя земли из-за ухудшения погоды. Но на пути самолета оказалась... гора. Трагическая, нелепая случайность? Однако статистика свидетельствует: такие случаи не единичны. Кем-то метко подмечено: «Не с горой столкнулся самолет, а с застарелой проблемой — недооценкой важности изучения посадочной наклонной видимости». Поэтому мне хочется по возможности поделиться опытом, поразмыслить, чтобы привлечь внимание читателей к необходимости серьезного отношения к весьма важной для авиации проблеме, до сих пор не имеющей окончательного решения.

Прежде всего, как мне думается, надо покончить с практикой, когда наклонная посадочная видимость отождествляется с горизонтальной метеорологической видимостью у земли. Для самолетов МВЛ, особенно с визуальной ориентировкой приземления, это совершенно недопустимо. Тем более — в горных районах.

Пилот, ведущий самолет на посадку, видит наземные объекты только в наклонном направлении! О несоответствии между тем, что сообщает метеостанция, и тем, что видит пилот, давно известно как летчикам, так и авиационным метеорологам. Об этом, в частности, еще в 1961 году писал журнал «Гражданская авиация» (№ 12). В статье приведены результаты специальных исследований связи между наклонной дальностью видимости и метеорологической у земли при различной высоте нижней кромки слоистообразной облачности. Подчеркивалось, что пилоту крайне важно знать дальность видимости посадочной полосы, особенно при сложных метеорологических условиях, близких к минимальным для аэродрома, а не метеорологическую горизонтальную види-

мость у поверхности земли.

Применяемые в настоящее время методы измерения высоты нижней кромки облачности и дальности видимости не всегда отражают условия, встречаемые пилотами при входе в глиссаду и при подходе на малой высоте к полосе. Можно даже сказать, что до настоящего времени нет единой методики измерения этих важных метеорологических факторов. Даже отсутствует четкое понятие «нижней границы облаков». Низкая слоистая облачность часто затрудняет приземление из-за сложного строения нижней кромки. Обычно она не бывает ровной, с очерченной границей. По сути дела — это своеобразный переходный слой с различной оптической плотностью. Чем ниже облачность, тем больше слой, ухудшающий видимость, причем нередко он простирается почти до земли. Вот почему при выходе самолета из слоистых облаков пилот не сразу обнаруживает наземные объекты, а лишь на некотором удалении от ее нижней кромки.

Сложные метеорологические условия, затрудняющие приземление, обычно создаются слоистой облачностью ниже 200 метров и ухудшенной видимостью (менее 2 километров), которые тесно связаны друг с другом. Оба эти элемента находятся также в большой зависимости как от общеметеорологических и синоптических факторов, так и от местных физико-географических условий (рельефа местности, наличия лесных массивов, промышленных центров).

Анализ статистических данных показал, что чаще (в 65 процентах случаев) дальность видимости в наклонном направлении имеет меньшие значения, чем в горизонтальном, у земли. При этом все случаи ухудшенной наклонной видимости приходится на самые нижние уровни — до высоты 100 метров. Это связано главным образом с подоблачной дымкой, представляющей самую мелкокапельную часть нижней кромки облачности.

Можно сказать, что определенному состоянию погоды соответствует некоторое определенное соотношение между горизонтальной и наклонной видимостью. Например, при высоте облачности ниже

200 метров, осадках или дымке, при дефиците точки росы менее 2 процентов и горизонтальной видимости у земли менее 3 километров среднее значение коэффициента уменьшения составляет 0,4. Тогда, если высота нижней границы облаков около 150 метров, минимальное значение наклонной видимости при выходе из слоистых облаков должно быть равно около 880 метров. Из тригонометрических соотношений можно определить, на какой высоте будут обнаруживаться наземные объекты при угле глиссады снижения, скажем, около 3 градусов: приблизительно 44 метра. Всего 44 метра!

Еще в 1962 году было опубликовано пособие Н. Мазурина и Н. Решеткова «Вопросы метеорологического обеспечения безопасности посадки самолетов», обобщающее результаты исследований метеорологических условий приземления самолетов как у нас, так и за рубежом. Хотя пособие предназначено для слушателей Военно-Воздушного инженерного института имени А. Ф. Можайского, мне думается, оно с успехом могло быть использовано и в гражданской авиации. Достоинством этой работы является стремление раскрывать физические закономерности изменения (с высотой и во времени) посадочных метеорологических факторов. Большой интерес представляют и результаты летных испытаний по определению связи между метеорологической видимостью у земли и посадочной.

Спрашивается, почему же до сих пор существующие методические разработки по вопросу обеспечения безопасности посадки самолетов не используются в гражданской авиации? Сейчас крайне необходимо метеорологам и ученым перестраиваться на ускорение прогресса, используя новую технику, ЭВМ. Для решения общей проблемы безопасности посадки надо безотлагательно организовать комплексные исследования на материале специальных наблюдений на каждом аэродроме (для самолетов конкретных типов), в различных метеорологических условиях. Очень нужны приборы для измерений прозрачности атмосферы, которые позволили бы производить расчеты дальности в наклонном направлении с достаточной для практики точностью.

Е. ГОГОЛЕВА,  
кандидат географических наук

г. Москва.

## Помогает ЭВМ

В авиатехбазе Ташкентского авиапредприятия разработана принципиально новая технология функционального технического диагностирования состояния систем и агрегатов самолета Ту-154. В ее основу положен анализ времени перекладки управляющих поверхностей по данным системы МСРП-64. Использование при этом ЭВМ дает возможность уловить изменение определяющего параметра за десятую долю секунды, а значит — выявить вероятные отказы и принять меры к повышению эксплуатационной надежности самолета. Среди наиболее характерных неисправностей, выявленных ЭВМ и оставшихся незаме-

ченными экипажами, можно назвать два случая «ухода» стабилизатора на посадке самолета, что при повторном заходе могло привести к авиапроисшествию, отказы авиагоризонтов на посадочной прямой и радиовысотомеров на пробеге самолета.

Применение новой технологии позволит перейти к инженерно-авиационному обеспечению каждого полета. Появится возможность коллективно принимать инженерное решение на выпуск самолета при выявлении нестандартной ситуации.

Мы считаем целесообразным реорганизовать структуру ОТК и лабораторий диагностики авиатехбаз, создав инженерно-авиационные центры диагностирования, вменив в их обязанности проведение контроля состояния воздушных судов и техники пилотирования.

В перспективе это должно привести к техническому обслуживанию воздушных судов по состоянию.

Внедрение алгоритмизации производственных процессов контроля работоспособности по данным ЭВМ также является и перспективным механизмом управления производственно-хозяйственной деятельностью предприятий. Например, внедрение в производство способа контроля за реверсированием тяги двигателей НК-8-4 позволило авиатехбазе Ташкентского авиапредприятия сэкономить 67 тыс. рублей за счет предотвращения досрочного снятия с эксплуатации двигателей.

М. ПОХИЛЬКО,  
ведущий инженер лаборатории  
диагностики авиатехбазы

г. Ташкент.



# ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ МОЗАИКА

День смеха в разных странах называется по-разному, но чаще — День осла. В Северной Африке главное событие дня — гонки на ослах. Во время их любое насилие над животным строго запрещено. Единственный дозволенный прием поножудения — красноречие седока. Надо учесть, что двести пятьдесят метров двенадцатикилометровой дистанции осел должен преодолеть «задним ходом». Как утверждают злые языки знатоков, некоторые осла в итоге выглядят умнее своих хозяев. Не потому ли по всему миру воздвигнуты десятки памятников великому... Ослу. А вот мулу лишь один, да и то на американском военном кладбище: «Здесь покойтся прах незабвенного Мегги. За свою долгую жизнь он ударил копытом двух генералов, восемь полковников, семнадцать капитанов, тридцать одного лейтенанта, 544 рядовых и одну немецкую мину». Увы, то был последний удар славного животного. Кстати, в конце прошлого века на полном серьезе обсуждался вопрос о признании в качестве эталона мощности одной «ослиной силы».

Англия относится к числу немногих стран, где осел не признан. Здесь первого апреля присуждается приз «Золотая калаша» — за «выдающийся перл», самую нелепую фразу года.

Во многих странах существуют дома-музеи юмора и карикатур. В Базельском доме Швейцарии представлено более полутора тысяч рисунков художников-юмористов из пятидесяти государств, и Советского Союза тоже. К слову: известно, что человеческий мозг может оценить сразу не больше двухсот карикатур. Поэтому рисунки часто меняют, и поток любопытных нескончаем. Есть музеи юмора в Кентском университете Англии, в Стокгольме, в Канаде, выставка карикатур в старой крепости Гаваны. Ну и, конечно, самый знаменитый дом юмора и сатиры — в Габрово. Имеется и «архив» смеха — его собрал профессор истории из Румынии Димитриу Васи. Около двадцати пяти тысяч смешных историй и анекдотов!

В «стране смеха» есть свои короли. Адвокат из Перу Филиппе Карбонель был первым чемпионом мира по непрерывному марафону потешных историй. Двое суток без усталости рассказывал он одиссею смеха. Увы, недавно король сменился — пальма первенства перешла в Европу: 287 тысяч шуток и острот удалось поведать, не умолкая ни на минуту, югославу Мирославу Михаловичу. Новый король заверяет, что он может заставить смеяться человека, находящегося на грани жизни и смерти. В общем, не человек, а реанимационная бригада.

Ничто так не отражает характер человека, как смех. В американской академии менеджеров Дейла Карнеги даже специально обучают умению улыбаться, смеяться. Оказывается, это располагает собеседника и способствует решению деловых вопросов.

Маленький практикум для мужчин. Вспомните, когда вы в последний раз сказали своей жене: «Какая у тебя очаровательная улыбка!». После этого, уверяю, вы сможете всю неделю без помех смотреть хоккейные матчи «Сборная НХЛ» — «Вторсырь» Урюпинск. Потренируйтесь и действуйте!

Есть праздники, не обозначенные в календарях. Первое апреля — один из них. Это неофициально признанный на всех четырех континентах День смеха. А столицей смеха по праву считается болгарский город Габрово. Именно здесь каждый нечетный год проводятся конкурсы сатиры и юмора. Разыгрываются главные призы: Золотой Эзоп и Хитрый Петр. Тысячи томов юмористической литературы, карикатур, сатирических скульптур стекаются сюда из разных уголков земного шара. На фасаде местного дома сатиры и юмора, этого настоящего Лувра смеха, начертаны слова глубокого смысла: «Мир уцелел, потому что смеяться умел».

Три года назад в габровском конкурсе участвовал наш постоянный автор Владимир Федорович Токарев. И не просто участвовал, был отмечен организаторами конкурса. Предлагаем вниманию читателей его вполне серьезную подборку миниатюр на такую вечную тему — смех.

На ежегодном чемпионате мира по смеху в Сан-Диего разыгрываются три приза: за длительность смеха (мировой рекорд 4 часа 15 минут принадлежит Линде Латс), за оригинальный смех и, самый почетный, за заразительный смех. В прошлом году именно в США увидел свет первый в истории взаимоотношений наших стран альбом карикатур «Советский юмор» под девизом: «Лучше взрывы смеха, чем взрывы бомб».


Что такое — смех сквозь слезы? Вопрос не так прост, как кажется сначала. Судите сами. Слезы боли содержат морфиноподобные вещества и, действительно, утоляют боль. В состав «эмоциональных слез» входят «успокаивающие» вещества, и большинство людей, горько поплавав, успокаиваются, у них наступает чувство облегчения. Слезы

«браво» настоящий Чарльз Спенсер Чаплин. Так подружился знаменитый актер и Хо Ши Мин. Дружба эта длилась более 30 лет.

Больше всего комиксов выпускают японцы: каждый год по десять развлекательных фильмов на жителя, а в общей сложности — больше миллиарда. Любопытно, что у них же, в Сейк-Колледже Киото открыт единственный в мире факультет карикатуры. Основал его президент Международного общества юмористов художник Ясуо Йоситоме. Для сведения: осенью нынешнего года в Японии состоится первая международная выставка карикатуры.

«К большинству серьезнейших достижений человечество пришло под спасительным

## СМЕЙТЕСЬ НА ЗДОРОВЬЕ



**В. ТОКАРЕВ,**  
заслуженный врач РСФСР,  
действительный член  
Географического  
общества  
СССР и США.

от лука — это всего лишь дистиллированная вода — чтобы смыть едкие брызги. А слезы, заливающие глаза при «смехе сквозь слезы», наверное, для того, чтобы не видеть, над чем смеешься.

Чарли Чаплин был велик и дружил с великими. Вот что писал ему, к примеру, Эйнштейн: «Ваш фильм «Золотая лихорадка» понятен во всем мире, и Вы непременно станете великим человеком». Чаплин не заставил долго ждать с ответом: «Я Вами восхищаюсь еще более. Вашу теорию относительности никто в мире не понимает, а Вы все-таки стали великими».

А вот еще одна интересная история. В 1911 году Чаплин совершал морское путешествие. Молодой повар, которого все на корабле звали просто «Ба», узнав, что с ними плывет знаменитый комик, рискнул продемонстрировать свои, вовсе не кулинарные, способности. И появился на палубе... в образе Чаплина — с такой же походкой, в котелке и с тростью. Пассажиры были в восторге, но громче других кричал

прикрытием шутки». Эти слова принадлежат писателю-фантасту Герберту Уэллсу.

Смех — это естественная потребность, здоровое состояние человека любого возраста. Если человек научился смеяться над собой, значит он занедужил. Смех — это витамин «С», эликсир молодости и жизни, но, как и всякий витамин, употреблять его нужно в меру, и, главное, к месту.

Смех — это очень серьезно. Так, известные клиники в Швеции, США, где для людей с хроническими болевыми ощущениями, не поддающимися лечению медикаментами, успешно применяют «юморотерапию», смехотаблетки и смехопримочки. Американские врачи оценили смех так: минута смеха «от души» равна сорока пяти минутам отдыха — хорошо вентилируются легкие, массируются голосовые связки.

Помните: шутка, как капитан корабля, должна покидать человека последней.



# РАДУГА НА ФЮЗЕЛЯЖЕ

Смешанная авиакомпания Дании, Норвегии и Швеции «Скэндинейвизн Эрлайнз Систем» (САС) на протяжении почти десятилетия стабильно удерживает ведущие позиции на мировом рынке воздушных перевозок. Белоснежные лайнеры с «радугой» на фюзеляже, символизирующей цвета национальных флагов трех скандинавских стран, сегодня выполняют регулярные полеты почти в восемьдесят городов мира, среди которых Рио-де-Жанейро и Буэнос-Айрес, Нью-Йорк и Лос-Анджелес, Пекин и Токио, Сингапур и Манила, Сидней и Окленд, Москва и Ленинград.

31 марта 1956 года в Москве одновременно было подписано три межправительственных соглашения о воздушном сообщении между Советским Союзом, Швецией, Данией и Норвегией. Спустя месяц после подписания этих основополагающих документов были осуществлены технические рейсы самолета Ил-14 и двухмоторного поршневого самолета «Скандия» между Москвой, Стокгольмом и Копенгагеном с промежуточной посадкой в Риге. Однако контакты между Аэрофлотом и САС начались еще во второй половине сороковых годов. САС была одной из первых западноевропейских компаний, начавших сотрудничество с Аэрофлотом в послевоенный период.

По мере роста торгово-экономических, научных и культурных обменов расширялись и возможности сотрудничества в области гражданской авиации. По этой причине межправительственные соглашения неоднократно дополнялись протоколами и меморандумами, отвечающими потребностям времени. За более чем тридцатилетний период сотрудничества между Аэрофлотом и САС продолжали совершенствоваться формы работы на линиях, связывающих Москву и Ленинград с Копенгагеном, Стокгольмом и Осло. В конце 1989 года обе авиакомпании начали выполнять регулярные полеты между Таллинном и Стокгольмом.

Коротко напомнив историю взаимоотношений с нашим давним, надежным партнером, расскажем о нынешнем дне компании. Опыт ведущего мирового авиаперевозчика, на наш взгляд, был бы весьма полезен Аэрофлоту. Наш корреспондент **И. Григорьев** беседует с генеральным представителем Скандинавской авиакомпании в СССР господином **Терье Туресеном**.

— Господин Туресен, президент Вашей компании Ян Карлзон поставил перед САС цель стать к 1995 году одним из пяти главных европейских перевозчиков. Не слишком ли это скромное желание для такой авиакомпании, как САС!

— Откровенно говоря, я не думаю, что перед нами поставлена такая уж легко достижимая цель. Действительно, в настоящее время САС является одной из лидирующих компаний в авиабизнесе. Но ведь нет гарантии, что мы сохраним наши позиции на мировом авиарынке столько времени, сколько планируем, и что будем в состоянии зарабатывать достаточно денег для наших будущих капиталовложений, а также находить подходящих партнеров в Европе и в

других регионах. Не забывайте, что наш домашний рынок невелик. Этим объясняется, почему мы стремимся расширить свое влияние на рынках, которые ни исторически, ни географически нам не принадлежат. Быть лидером на внутреннем рынке — одно дело, но завоевать его вдали от дома — совсем другое.

— Восемь лет назад на рейсах САС был введен так называемый Еврокласс. Что это нововведение принесло компании, которая, как известно, ориентируется на делового путешественника и даже называет себя «Бизнесмен эрлайн»!

— В 1981 году наша компания начала терять деньги. Мы предлагали услуги, которые не могли продать. К тому же мы не могли справиться с падением цен. Надо было немедленно что-то предпринимать. И мы разработали программу, с помощью которой рассчитывали побудить деловых людей платить за билет столько же, сколько прежде в экономическом классе. При этом мы предоставили им больше сервиса как на борту самолета, так и на земле. Это стало началом нашего знаменитого Еврокласса (Фёрст бизнес-класс), в котором пассажиры получают обслуживание ничуть не хуже, чем в прежнем первом классе, но по значительно более низким ценам без всяких скидок. Произошло по сути рождение новой авиакомпании САС. Изменилась даже окраска лайнеров и эмблема.

Сегодня мы перевозим пассажиров за нормальную цену экономического класса больше, чем любая другая авиакомпания в Европе. Около 60 процентов наших клиентов, путешествующих внутри

Скандинавии и по другим европейским маршрутам, предпочитают именно Еврокласс.

Некоторые думают, что САС, ориентируясь в основном на делового путешественника, не заботится о снижении цен на билеты туристского класса. Это неверно. Успех нашей стратегии дал нам прочную финансовую базу и, в частности, возможность существенно снизить стоимость проезда для этого контингента наших пассажиров.

— Объясняется ли стремительный взлет Вашей компании только тем, что к руководству САС пришел новый президент!

— В большой степени именно этим. В самом начале своей деятельности господин Карлзон ввел понятие «момент истины». Это тот момент, когда вы встречаете пассажира. Клиенты получают представление об авиакомпании при общении с ее обслуживающим персоналом, с предпринимателями. Мы считаем, что основная задача — найти свой собственный подход к потенциальному клиенту. Вы можете при желании приобрести многое из материального, но душу клиента купить невозможно.

И второе. Мы не стремимся непременно снижать цены на билет, если считаем, что предлагаемое обслуживание стоит тех денег, что платит пассажир. Но при этом заботимся, чтобы клиент был перевезен не только с комфортом, но и обеспечен комплексным сервисом — гостиницей, прокатом автомобиля, удобным залом ожидания в аэропорту. Причем, в разных частях света.





# SAS

The Businessman's Airline

— Многие авиаперевозчики предлагают услуги, качество и ассортимент которых не ниже, чем у SAS, но только вам в условиях жесточайшей конкуренции удается сегодня с завидным постоянством получать неплохую прибыль. Может быть, у вас есть свой секрет?

— Мы просто умеем наилучшим образом использовать предоставляющиеся возможности. Вы правы, высококлассный сервис предлагают многие перевозчики, но мы, очевидно, научились все делать таким образом, что нам удается продолжительное время оставаться на поверхности. И, конечно, одна из основ стабильности SAS — умение предпринимать правильные действия в нужное время и таким образом добиваться высокой эффективности.

— SAS идет своим собственным, вероятно, только ей свойственным, путем. И результаты, насколько я знаю, весьма впечатляющи. Не так ли?

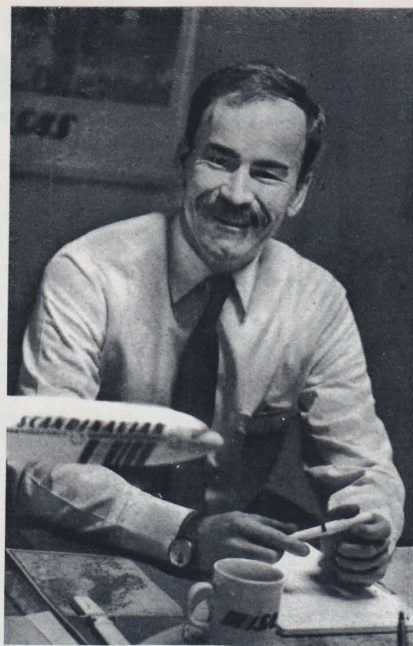
— По итогам 1983 года SAS была признана «Авиакомпанией года» среди мировых авиаперевозчиков, а три года назад — лучшей компанией по обслуживанию пассажиров из всех авиатранспортных предприятий мира.

— Несколько лет назад SAS продала все свои лайнеры «Боинг-747», которые, как и модели «Боинг-727» и «Боинг-737», имеются у всех ведущих авиакомпаний. SAS же отдает предпочтение продукции «Макдоннелл-Дуглас». Чем это объясняется?

— Важно найти оптимальный вариант между вместимостью самолета и теми требованиями, которые вы предъявляете к его использованию. Если рынок требует, скажем, 400 мест в день, то этот запрос может удовлетворить один широкофюзеляжный лайнер, берущий на борт сразу всех этих пассажиров, или четыре самолета, рассчитанные примерно на сто человек. Ясно, воздушные суда, выполняющие полеты в течение всего дня по удобному расписанию, будут работать более производительнее.

Наши самолеты летают между столицами скандинавских стран каждый час, и имеющиеся у нас машины для коротких и средних линий — ДС-9, МД-81, МД-82, МД-83 и МД-87 — полностью отвечают стратегии нашей компании. Не так давно наш парк пополнился самолетами «Боинг-767-300», которые выполняют межконтинентальные рейсы. В настоящее время мы не планируем покупать ни «Боинг-747-400», ни аэробусы, но со временем спрос и условия могут измениться, а вместе с ними и наши намерения.

Сейчас у нас 109 воздушных судов, заказано еще 66. Прежде SAS использовала только собственные самолеты. Однако в последнее время мы частично изменили точку зрения. И се-



Генеральный представитель Скандинавской авиакомпании в Москве господин Терье Туресен.

годня, если мы не можем купить нужный нам самолет в короткие сроки, мы берем его в аренду.

...С 1971 года SAS начала полеты по транссибирскому маршруту — самой короткой и экономичной авиатрассе из Европы в города дальневосточного региона. Но мало кто помнит, что первые шаги по прокладыванию этого маршрута были сделаны партнерами еще за тридцать с лишним лет до этого. В 1939 году Аэрофлот и АБА (шведская авиакомпания, позднее вошедшая в SAS) приступили к планированию транссибирского авиамаршрута, с тем чтобы время в пути по этому маршруту составляло не более пяти дней: ведь до открытия трассы через Сибирь пассажиры прибывали из Стокгольма в Токио лишь на двенадцатый день, используя железнодорожную магистраль и морской транспорт.

— Господин Туресен, как Вы оцениваете значение авиатрассы через Сибирь в настоящее время?

— Сейчас мы летаем из Копенгагена в Токио на лайнерах ДС-10, как с посадкой в Москве, так и беспосадочно. Несомненно, это намного удобнее, чем полеты через Анкоридж. Я предполагаю, что все авиакомпании, включая SAS, предпочли бы увеличить частоту рейсов по транссибирскому маршруту. Но это, конечно, является предметом новых переговоров между заинтересованными сторонами.

— В последнее время все активнее происходит интеграция авиакомпаний — объединение их коммерческой и организационной деятельности. Какое участие в этом процессе принимает SAS?

— Мы ищем партнеров в тех регионах, куда летаем. За последнее время SAS приобрела 24,9 процента акций «Эрлайнз оф Бритн Холдинг», которая контролирует четыре авиакомпании — «Бритиш Мидленд», «Мэнкс эрлайнз», «Логенэйр» и «Лондон Сити эруэйз».

Это дало нам точку опоры на рынке Великобритании. Соглашение с японской «Олл Ниппон эруэйз» позволяет нам ежедневно летать между Скандинавией и страной Восходящего Солнца. Договоренность с «Тай интернэшнл» — дважды в день летать по воздушному мосту в Бангкок без посадки. Мы приобрели также 9,9 процента акций «Тексас Эйр», что дает SAS наилучшие условия для полетов через Северную Атлантику. Сотрудничество с «Аэролинас Архентинас» позволяет нам более эффективно обслуживать трассы в Южную Америку. Добавлю, что мы стремимся создать, если можно так сказать, всемирную цепочку обслуживания авиапассажиров. Поэтому SAS приобрела 40 процентов акций гостиничной сети «Интерконтиненталь», добавив таким образом более сотни отелей к тем, что уже имеем.

— Как SAS относится к дерегулированию на североамериканском и европейском авиарынках?

— SAS за дерегулирование и свободную конкуренцию. Но при условии, что этому будут способствовать определенные благоприятные возможности. Сегодня мы смотрим на политику дерегулирования в США как на свершившийся факт с присущими ему удачами и неудачами. Лично я не думаю, что в Европе изменения будут столь же кардинальными, но, разумеется, мы будем стараться поднять свою конкурентоспособность на наших внутренних линиях. В США важным оружием конкуренции стала стоимость проезда. Очевидно, и в Европе авиакомпании пойдут по тому же пути, но здесь, как я думаю, еще есть возможность конкурировать и фирмам, предоставляющим надежное и высококачественное обслуживание по достаточно высоким ценам. Самой большой ошибкой американских компаний, считаю, было то, что они, стремясь разделаться с конкурентами, принялись безудержно снижать стоимость проезда на своих рейсах, что и привело многих из них к банкротству.

— Должность представителя зарубежной авиакомпании весьма хлопотная. Есть ли у Вас, господин Туресен, свободное время и как Вы им располагаетесь?

— Работе, действительно, приходится уделять почти все время, а то, что остается, надо, естественно, посвящать семье. Несколько слов о себе. В нашей фирме работаю с 1968 года, последние годы представлял SAS за рубежом — в Италии, Нигерии, Танзании. После этого получил назначение в Москву. По происхождению я норвежец, женат на шведке, у нас две дочери.

Хобби? К сожалению, теперь не часто удается взять в руки саксофон. Джаз — мое давнее увлечение. Пока еще я очень мало путешествовал по Советскому Союзу, побывал только в Ленинграде и Суздале, но планирую непременно съездить на Черное море и в Прибалтику.



# ПОБЕДИЛА ДРУЖБА

42



В октябрьском номере журнала за прошлый год в корреспонденции «Когда победители — все» мы сообщали о том, что в играх на Кубок авиадиспетчеров ЕСС-89 впервые примет участие диспетчеры службы управления воздушным движением из Советского Союза, пообещали рассказать об этом международном турнире по футболу. На этот раз игры проходили в Манчестере, где Аэрофлот представляли сразу две команды — авиадиспетчеров из Московского центра АУВД и сборная Украины, в которую входили авиаторы из Киева, Днепропетровска, Кременчуга, Запорожья, Винницы, Кривого Рога.

Но вначале немного об истории этого футбольного турнира. Сменный начальник аэропорта Хитроу в Лондоне Том Той в заметке, опубликованной в специальном выпуске газеты служащих Управления гражданской авиации Великобритании — «Эруей», рассказывает, где и когда родилась идея о розыгрыше Кубка ЕСС по футболу.

Первый розыгрыш этого Кубка, — пишет Той, — прошел в 1968 году в Ганновере. Тогда победили хозяева турнира, обыгравшие команду авиадиспетчеров из Копенгагена. В турнире приняли участие всего восемь команд. Но с каждым годом популярность соревнований росла, и в 1973 году образовался международный комитет по проведению соревнований. В 1980 году в Загребе были разработаны правила проведения розыгрыша этого, к тому времени уже престижного соревнования, избран новый международный организационный комитет.

В 1989 году в соревнованиях на Кубок ЕСС в Манчестере приняли участие 39 команд, которые провели более 150 матчей. Том Той отмечает, что игры на Кубок ЕСС сегодня — это не только футбольные соревнования, но прежде всего возможность встретиться с коллегами по профессии из других стран, увидеть знакомых и друзей — соперников по прежним розыгрышам Кубка, посетить центры УВД во многих государствах Европы, обменяться опытом. Это, подчеркивает автор, не менее важно, чем сами футбольные матчи. В таких соревнованиях не должно быть победителей и побежденных. В конечном итоге от непосредственного общения на зеленом поле выигрывают все авиадиспетчеры. Не случайно на первое место ставится честная, справедливая и благородная игра: по-английски «Фэйр плей». С этой

целью команда диспетчеров аэропорта Маасфихт (Голландия) учредила специальный приз — переходящий Кубок, который был впервые разыгран в 1981 году в городе Падуе.

Ну, а как же выступили в Кубке ЕСС-89 наши дебютанты — команды авиадиспетчеров Москвы и Киева?

Киевляне успешно преодолели все ступени розыгрыша и добрались до финала. В финале они уступили со счетом 1:2 команде Голландии. В отчете об этом матче газета «Эруей» пишет: «Киевляне лучше начали эту встречу, создав несколько острых ситуаций за счет быстрой игры в середине поля. Однако вскоре голландцы ответили серией атак по правому флангу и несколько раз серьезно побеспокоили вратаря Валерия Хитренко. Ничейный счет сохранился до начала второго тайма, когда кто-то из советской команды неосторожно сыграл рукой в штрафной площадке и судья встречи Боб Хаммет назначил пенальти. Киевляне бросились отыгрываться, но голландцы хорошо защищались и в одной из контратак забили второй гол».

Газета отмечает боевой дух киевлян, которые не сдались, и за четыре минуты до конца, после розыгрыша свободного удара, Александр Кирпинников прекрасным ударом откинул один мяч. На большее киевлянам не хватило времени.

Много места в газете отводится и рассказу о команде авиадиспетчеров из Москвы. Обычно, говорится в заметке, лишь команда-победитель национального турнира принимает участие в розыгрыше Кубка. Но, как объясняет член организационного комитета турнира Джон Рейнольд, москвичи позвонили в Манчестер и попросили разрешения принять участие в розыгрыше Кубка. «Конечно, мы были рады их принять», — признается Джон. — С помощью своих коллег-авиадиспетчеров послали персональные приглашения 21 футболисту московской команды...»

Газета подчеркивает, что английские авиадиспетчеры гостеприимно встретили москвичей — работников Московского центра УВД, организовали им экскурсию по достопримечательностям Манчестера. А затем встретились с ними на зеленом поле. Хозяева проиграли, пропустив тем самым команду из Москвы на почетное седьмое место. Тем не менее очень тепло приветствовали своих соперников на праздничном



## Airway

SPECIAL — SEPTEMBER 1989

банкете, который проходил в одном из помещений Манчестерского университета. Вместе громко и весело пели на торжественной церемонии известную во всем мире русскую «Катюшу».

В связи с этим хотелось бы сказать вот о чем. Много шума (уже после турнира) наделала история с «подставными» игроками киевской команды — авиационными инженерами (но не диспетчерами) Игорем Симаком и Олегом Афанасьевым. Киевлян обвинили в подлоге, пригрозили больше не посылать за границу. Между тем в той же «Эруей» говорится, что за команду из Манчестера в игре с москвичами также выступал «подставной» игрок — бывший диспетчер (ныне находящийся на пенсии) Найджел Грин, которого специально пригласили на этот матч. Но англичане не стали делать из этого «трагедии» и не скрывали о «подлоге». Ведь сама атмосфера турнира — дружеская и веселая — располагает к тому, чтобы относиться к турниру по футболу с определенной долей юмора, доброй улыбки. «Ведь это не чемпионат мира по футболу!» — восклицает один из авторов спецвыпуска газеты. Кстати, финская команда «Рованиemi» (Хельсинки), занявшая на турнире последнее, 39-е место и забившая всего один мяч в ворота соперников, радовалась и веселилась на заключительном празднике больше самих победителей.

Верится, что очередной розыгрыш Кубка по футболу среди авиадиспетчеров, который будет проходить в Дюссельдорфе, пройдет в той же теплой, товарищеской атмосфере, как и в гостеприимном Манчестере: Это будет хорошим примером набирающей силу народной дипломатии.

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

г. Москва.

**НА СНИМКЕ:** друзья и коллеги — команды авиадиспетчеров Манчестера и Москвы.



Теперь она понимала, что больше скрывать нельзя. Если все подтвердится? И это «если» обжигало страхом. Слезы — вот уж им-то незачем было появляться. Сколько она за это время выплакала их бессонными ночами, разыгрывая перед мужем свое придуманное недомогание. Больше всего она боялась не за себя, нет, себя она уже приговорила, а за дочку. Облизала сухие губы, сглотнула горячий комок, подступивший к горлу и душивший ее.

Последний раз она так горько плакала, когда погиб Саша Светлов — товарищ мужа по Сасовскому летному училищу, добрый друг их семьи. Еще курсантами они одновременно сделали ей предложение. Она выбрала Сережу, но в тайне от мужа продолжала радоваться Сашиной влюбленности. Он едва стал командиром Ту-134, как молодой неопытный диспетчер свел в непогоду их самолет с другим.

«Господи! Что будет, что будет! — вздохнула. — Как я могла! Как могла!...» Старалась отогнать половеде мысли и не могла — тонула в них... Если же сон и наступал — был ли это сон? Скорее кошмар!

«Сколько же еще дней будет длиться это?» Она бросила взгляд на часы, лежащие на туалетном столике: отражаясь в зеркалах, нахально красовался висящий на ремешке маленький металлический замочек с полоской циферблата.

Она помнит, как неожиданно ее вызвал к себе директор завода. — Светлана Ивановна, вы знаете французский, это правда?

Она ответила утвердительно, но тут же подумала: «Зачем ему понадобился мой французский?» Директор обрадованно оживился: — Тогда выручайте. К нам прибывает в командировку иностранец... Все личные дела в кадрах перевернули в поисках нужного человека. С французским языком вы у нас одна.

— Да вы хоть скажите, Иван Трофимович, в чем дело.

— Как «в чем»? Мы не должны перед иностранцем ударить в грязь лицом. Придется вам на недельку стать переводчицей.

...Она закрыла глаза, точно снова услышала голос директора. Выругала себя, что сразу же тогда согласилась. А как было не согласиться?.. Если бы знать?.. Нет, видно, этого теперь не забыть... Господи!.. — Беззвучный стон вырвался из груди. «Как все нелепо... Что же теперь делать? Что?»

Жить с каждым часом становилось страшней и страшней. «Стоит ли так мучиться, не лучше ли...» — ей от таких мыслей было невыносимо больно и кололо сердце. Но жизнь будет еще опаснее и мучительнее, и не только для нее, но и для других, окружающих ее. Жить среди людей и быть оторванной от них, быть опасной для них. «Вдруг муж и дочь заразились?» — этот вопрос больше всего тревожил ее. На работе уже стали догадываться, что с ней что-то происходит. Хотя она всячески старалась скрыть свое состояние, но то и дело забывалась и совершенно отрешалась от всего, а когда спохватывалась — сослуживцы смотрели на нее как-то странно и пугливо. Или это казалось ей? Она уже специально разузнала и даже побывала там, где находится кабинет анонимного обследования. Но зайти в него не решилась. А что бояться? Ее уже не страшил — спрашивают паспорт или нет. Страхилась другого: вдруг опасения подтвердятся! Хотя и это не так страшно. С собой она как-нибудь упрямится. Но — заразились ли муж?! О дочери боялась даже подумать — сразу сжимало сердце и все тело покрывалось холодным потом. Вот уже несколько дней, как она перестала даже чистить зубы. Последнее время они стали у нее кровоточить, и она боялась, что дочь нечаянно возьмет ее щетку. Пишут, чтобы заразиться, достаточно следа крови...

Часики с циферблатом в замочке она отдала дочери, когда та вернулась из пионерского лагеря. Увидев их, та привязалась — отдай да отдай! — и она уступила. Теперь дочь разрезвонила о них всем подругам. А те, конечно же, родителям... Как же: француз подарил!

После того, как ее представили ему — это было в кабинете директора — он любезно поцеловал ей руку и представился:

— Мишель Бюри!

— Светлана Ивановна, — смущенно сказала она в ответ и подумала: «Сколько же ему лет? Не больше сорока...»

Бюри, вероятно, не понимал по-русски, но ради приличия улыбался, показывая свои белые ровные зубы. Губы у француза были подозрительно розовые, она даже подумала: уж не подкрашивает ли он их? Глаза большие, веселые.

После рабочего дня Бюри сказал ей:

— Знаете, Светлана, мне хотелось бы после завода побывать где-то еще. Что вы предложите? Какие у вас достопримечательности?

«Какие еще достопримечательности? Мне, дорогой мой француз, домой пора!» Но тут же подумала, что дома никого нет: дочь — в пионерском лагере, муж — в рейсе. Даже упрекнула себя, что они с мужем и в кино-то забыли когда ходили. Да он и дома бывал редко: вечно в полетах. Правда, месяц назад были в театре. Игра местных актеров ей понравилась. Вот и решила сводить туда Бюри. Однако он пригласил ее в ресторан. За всю жизнь она не слышала столько комплиментов, сколько в тот вечер. Странным показалось тогда, что она была с ним так раскованна, чувствовала себя свободно, будто они давным-давно знают друг друга. Он иногда, будто забывшись, брал ее за локоть и прижимал к себе. Это касание пробегало по телу дуновением юной дрожи, а в сердце вспыхивало сладкое волнение. Француз говорил не уставая, за всем наблюдал, всему удивлялся.

# ЧАСИКИ С ЦИФЕРБЛАТОМ В ЗАМОЧКЕ

43

РАССКАЗ

Геннадий НЕКРАСОВ

На второй день вечером, после ужина, он предложил Светлане подняться к нему в номер, где должен вручить ей на память презент. Но она нашла в себе благоразумие отказаться и солгать, сославшись, что очень спешит домой к дочке.

Возвращаясь домой, она поймала себя на мысли, что ни разу не упомянула иностранцу о муже. Даже подумала, что он мог посчитать ее за свободную женщину. Но она чувствовала и другое: что нравиться ему, и это льстило ей.

Теперь от семьи она скрывалась на работе. Когда все уходило, она никак не могла заставить себя идти домой. Ей хотелось побыть одной. Вот и сейчас, едва стрелка часов стала приближаться к концу рабочего дня, лаборатория оживилась: застучала, зазвенела, загомонилла — но она не обращала на это внимания.

Сегодня — случайно ли? — в лаборатории начали обсуждать телевизионную передачу о СПИДе. Американские родители протестовали, что вместе с их детьми, в одном классе, учатся дети, больные этой ужасной болезнью. Задумавшись, она сидела перед телевизором в слезах, а дочь, обняв ее, прижалась теплой щекой к ее щеке. Увидев слезы, отстранилась:

— Мамочка, ты плачешь?

«Глупенькая, — подумала она, взглянув на ее удивленные глазенки. — Вдруг и ты...»

Дочь села к ней на колени и обняла за шею.

...Вот и сейчас эти воспоминания наполнили глаза слезами. Она достала бумагу и написала заявление с просьбой предоставить ей очередной отпуск. Все же решилась поехать в санаторий. Хотя понимала, что с мужем придется объясняться. Но был веский предлог, чтобы не обидеть его, не дать повода для упреков. Они давно собирались вместе поехать в Прибалтику. Но она уже не помнит, когда мужу давали отпуск летом. А здесь — как спасение! — предложили горящую путевку.

Написав заявление, начала подготавливать все к передаче дел. А дома, когда муж прибыл из рейса, она уже собрала ужин и за столом сказала:

— Сережа, мне путевка горящая подвернулась: я взяла...

— Прекрасно. Ты последнее время выглядишь такой усталой. Что-то с тобой происходит... — и осекся, поспешил сказать: — Обязательно поезжай! За нас не беспокойся. В крайнем случае мама поможет...

Ей захотелось подойти, прижаться к мужу, но вместо этого она закашлялась и даже удивилась, что у нее получилось это так естественно.

— Ты кашлять стала? Может, с легкими что?

— Не волнуйся. Что-то горло заболело. Пройдет...

— У меня у самого что-то першит в горле... В Ташкент летали. Жагрица — ужас. А в кабине прохладно...

Довольная тем, что муж не стал мучить ее вопросами, пошла к себе и стала собирать чемодан. Решила взять самое необходимое. Если и пропадет — не жалко. Когда она начинала думать о том, что с ней случилось, мысли снова и снова возвращали ее к мужу и дочери: вдруг и они? В том, что случилось с ней, она винила только



себя и не упрекала даже Мишеля Бюри. Собственно, он, как охотник, завлек ее в свои сети не без помощи ее самой. Она ловила себя на мысли, что сама способствовала этому. Ведь никто не заставлял ее ходить с ним в ресторан, в театр... Оставаясь с Бюри, она всегда — кроме двух первых дней — радовалась, что наконец-то они могут поговорить. А время, как назло, бежало так стремительно, что она, поглядывая на часы, вскидывала брови, покачивала головой и, улыбаясь, врал:

— К сожалению, господин Бюри, мне пора... Дочка задалась. И не уходила, так как он все говорил и говорил и никак не мог закончить то, что необходимо было сказать именно сегодня. Она слушала его, не отрывая заинтересованных глаз, никак не решаясь прервать его, снова смотрела на часы, снова говорила, что ей, к сожалению, пора идти, но как бы специально тянула, точно ждала чего-то. Потом податливо протягивала руку, он брал ее, как бы для поцелуя, а сам, смотря ей в глаза, не переставая, говорил, а, прощаясь, высказывал искреннее восхищение ее красотой.

— Не случайно французы любят иметь русский жена! — сказал он однажды по-русски. И именно в этот вечер уговорил ее подняться в номер.

Она, правда, делала вид, что спешит. Еще раз бросила взгляд на часы, а он, не отпуская ее руку, сказал:

— Светлана может уйти в любую минуту.

Они вошли в номер не таясь, не боясь, что их видит дежурная по этажу.

Он прикрыл дверь, но даже не вынул ключ с наружной стороны, оставив его, видно, специально.

— Садись, пожалуйста!... — Он достал из шкафчика черную бутылку (она успела прочесть название золотом «САМУС») и поставил два тонких стакана.

— О! Нет, нет, господин Бюри! Нет, нет, ни капли! — сразу же остановила она его, пожалев, что согласилась присесть.

— Тогда прими от всю любящий вас, Светлана, мое сердце маленький сувенир.

«Какой еще сувенир?» — голубые глаза зажглись любопытством и она посмотрела на него уже не так отчужденно, и он, конечно же, заметил это.

— Вот! — он подошел к ней, стал на колени и, взяв левой рукой ее руку и рядом с ее часами застегнул ремешок, на котором к ушкам блестящей пластинки были прикреплены часики-замочек.

Она, обрадованная подарком, все же подумала: «Что же последует за этим? Он, вероятно, решил...» Бюри прервал ее мысли:

— Это моя благодарность, Светлана. Я очень рад, что у меня такой прекрасный гид!

Бюри заключил между своими горячими ладонями ее пальцы, а она, точно загипнотизированная, не могла выпростать их, почувствовав в его ладонях ток волнующей дрожи. Он тут же, впервые, без разрешения, будто обжег полноты губами ее пальцы.

— О, Светлана! Я без разрешения целовать ваша рука. Я совсем потерял голову. Да, Да! Совсем потерял...

— Огромное спасибо вам, господин Бюри.

— О, Светлана! Зачем — господин Бюри? Мишель! У нас не рекомендуется называть по фамилиям... Для вас я — Мишель! Договорились? Да?

— Ой, простите, Мишель, — она решила не быть бестактной и назвала его по имени. — я, кажется, сильно задержалась.

— Я вас... как это?... буду провожать.

Он подал ей руку, помог встать из кресла, и снова приложил к тыльной стороне ладони губы. «А вдруг он... Что тогда?» Она так и не решила, как ей быть, если он начнет целовать не только руку. Но француз скромно шел впереди нее. Открыл дверь. Пропустил ее вперед. Потом закрыл на ключ дверь и провел Светлану к лифту.

Всю дорогу до дома она осуждала свой глупый поступок: пойти к иностранцу в номер. Приняла подарок. А если бы он?... Ее бросило в жар, когда она представила, что было бы, если бы он стал приставать к ней со своей любовью. Звать на помощь? А зачем тогда шла? Даже если бы и появилась помощь... Какими бы глазами она завтра посмотрела в глаза директора? Потрогала подарок, подумала: «Что я скажу Сереже? Француз подарил... И все же он — настоящий мужчина! Коньяк, видно, из Парижа привез...»

Придя домой, она весело подумала: «Хорошо, что нет ни мужа, ни дочери!»

Вот и сегодня, провожая на юг, муж поцеловал ее и подмигнул двумя глазами, как бы подбадривая.

«От поцелуя не передается», — подумала она, но сама дочку не поцеловала, а только дотронулась губами до волос на виске, точно боясь запачкать ее помадой, и прижалась щекой к щеке. Ей показалось, что она прощалась с дочкой навсегда.

На вокзале провожающих попросили покинуть вагоны.

«Господи!» — с горечью выдохнула она. Сердце предчувствовало неладное. «Неужели никогда больше не увижу их?... Никогда!..» Слезы залили щеки.

Муж и дочь вышли. Вскоре постучали в стекло. Она подседа к окну, и когда дочка заметила, что она плачет, у нее тоже вдруг погрустнели глаза.

Поезд тронулся так медленно, что она даже не заметила, а когда очулась, увидела, что муж и дочь машут ей руками — и обрадовалась, помахала тоже. «Вот и все! Прощайте, мои родные! Господи, сделай так, чтобы у них было все в порядке!» — и дала себе волю выплакаться.

В санатории ей повезло. Поместили в двухместную комнату. Напарницей стала молодая женщина, заботившаяся только о своей внешности и не утомлявшая ее вопросами. Говорила в основном о том, кто как на нее посмотрел и что сказал.

— Утверждают, что люди, которые мало говорят, — умные. Женщине не обязательно обладать этим. Женщина должна быть привле-

кательной и чтобы ее обожали мужчины. Для этого бог и создал нас. Именно не Адам, а Ева соблазнила его... Болтушка я!

Светлана не обращала внимания на болтовню соседки и не воспринимала того, что она говорила, — ушла в себя. Ей ничего не хотелось спрашивать у нее, а на ее редкие вопросы отвечала коротко, ничего не утаивая: откуда приехала, где работает и кем, какая семья... Но слова Лады (так звали напарницу) о том, что Адама соблазнила Ева, заставили ее задать себе вопрос: «Выходит, женщины во всем виноваты? Поэтому эту заразу и не могут никак остановить?.. Выходит, я соблазнила Бюри?..»

Как-то Лада встретила ее у столовой:

— Светлана! Идем за наш стол. Познакомлю тебя со своими молодцами. Хорошие ребята. Правда, молодые для нас, но это не такой уж недостаток.

Когда подошли к ребятам, те — высокие и веселые — встали. «Воспитанные кавалеры», — подумала Светлана. Они показались ей действительно интеллигентными. Один из них — русоволосый, коренастый, крепкий. Глаза поразительно светлые. Второй — потемнее, чуть наклонив голову, представился:

— Раймонд.

Светлана внимательно посмотрела на него. Но руки не подала. Все же столовая. За обеденным столом как-то неудобно здороваться за руку. Да и последнее время она никому не подавала руки — опасалась контактов.

Раймонд ждал, когда же она скажет свое имя и разрешит сесть, но она оценивающе разглядывала его, точно искала что-то на груди его. Он даже посмотрел на свою белую рубашку — вдруг запачкал, но там ничего не было.

Лада сказала:

— Мальчики, мою подругу, я вам уже говорила, зовут Светлана. Ну, а этого молодца — Василий.

Завтракали молча. Когда вышли из столовой, настроение у Светланы вдруг вмиг испортилось. Хотелось говорить всем колкости, задираться. Лада что-то шепнула ей, но она все пропустила мимо ушей.

— О чем ты все время думаешь? Рома не сводил с тебя глаз. Вообще он отличный кавалер. Советую тебе не теряться. Живем — один раз. Ничего весь год не видишь, кроме работы, хоть здесь расслабься...

— Знаешь, Лада, — прервала ее Светлана, — меня это не интересует. Особенно молодые мужчины.

— Как? Правда? А я без мужика не могу. Хотя они и подлый народ. Но им без нас, а нам без них не обойтись. С прежним мужем только ночью и мирился. Теперь живу одна и не жалею.

— Ты знаешь, Лада, я завтра не смогу пойти с вами.

— Да брось ты, Света! Голова болит, что ли? То-то я смотрю ты задираться... По-женски?

— Да, — соврала она и, когда пришли в комнату, легла на кровать. Лада спешно стала переодеваться.

Светлане нигде не хотелось идти. Ей все труднее и труднее становилось сдерживать свое раздражение. Ничего не хотелось делать.

Странное дело, припоминая симптомы болезни, она стала находить их у себя: действительно, чувствовала недомогание, вялость, апатию. Вчера в местной газете прочитала советы врача «Это нужно знать о СПИДе». Факты были ей знакомы: в Ленинграде умерла девушка, заразившаяся при случайных половых связях с иностранцами; в Одессе — ребенок от матери... И она снова почувствовала себя обреченной.

Воспоминания наплывали путаные: то школьные годы, то счастливое замужество, и, если прошлое было радостным, светлым, то настоящее — страшное и темное. Вот и опять вспомнился последний вечер с Бюри.

...С завода они ушли рано.

— Знаете, Светлана, мне нужен твой последний помощь.

Она улыбнулась.

— Ты смеешься над мой речь? Я хорошо старался учиться русский язык. Надо практика. — И вдруг совершенно неожиданно обнял ее за плечо. Демонстрируя свои ровные белые зубы, сказал: — Ты должен мне помощь купить сувенир.

Она сказала ему по-французски, что рада это сделать. Поехали в Центральный универмаг. Купили два красочных пакета, заполнили их всякими безделушками. Чтобы не толкаться в автобусе, он взял такси и попросил ее помочь ему добраться до гостиницы.

В гостинице он взял у дежурного ключ, и они поднялись к нему. Когда на журнальном столике появилась знакомая ей бутылка коньяку, он сказал:

— Во Франция я всегда буду вспоминать тебя. Если ты хочешь ехать в Париж — я буду твой гид.

На столике появились фрукты и, вероятно, из ресторана — деликатесы. Он достал все это из холодильника. Она попыталась помочь ему, но он запротестовал:

— О, нет, нет. Светлана. Ты мой гость. Гость не должен работа.

Мишель поставил на столик еще одну красивую бутылку. Светлана было неудобно разглядывать этикетку, и она, стараясь держаться свободно, спросила:

— Ты, Мишель, действительно доволен моей работой?

— О! Как ты мог плохо думать. Да! Ты мой самый лучший гид и переводчик. Ты — талант.

Он тут же нагнулся и поцеловал ей руку. На бледноватом лице его заиграл румянец.

— Ты такой красивый девушка! Хотя Россия много красивый девушка, ты — самый красивый!

(Продолжение на 46-й стр.)





С предложениями о покупке  
обращаться по адресу:  
252151, Киев,  
Воздухофлотский проспект, д 5.

Телефоны для справок:  
271-42-30; 271-42-20.

**ЗАВОД № 410  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**НЕОБХОДИМ  
КАЖДОЙ**

**СЕМЬЕ**

Вы хотите организовать трапезу в наиболее удобном для себя месте помещения? В этом вам поможет легкий и компактный сборно-разборный сервировочный столик, снабженный колесиками и ручкой дугообразной формы. Он может использоваться также в качестве элегантной подставки для телевизора, статуэток, цветочных ваз или как журнальный столик, удачно дополняющий интерьер комнаты.

Каркас столика изготовлен из анодированных дюралюминиевых профилей и трубок.

Его крышка сделана из полированного силикатного стекла.

С нижней стороны оно украшено орнаментом под бронзу и покрыто черной эмалью.

Столик продается в разобранном виде, в плоском картонном пенале, что облегчает его хранение.

Монтируется за считанные минуты согласно прилагаемой к нему инструкции.

Габариты изделия:  
длина — 600, ширина — 400,  
высота — 500, с ручкой — 600 мм.  
Цена — 40 рублей.

45





Бюри расточал любезности, был исключительно обходительным и сдержанным... Он подал ей стакан.

— За твою красоту, Светлана! Хотя мы привык первый рюмка пил за любовь!

И она шаловливо чокнулась с ним. Затем они выпили за дружбу, за мир, и каждый раз Бюри говорил, что и второй и третий тост они, француз, пьют за любовь!

Ей было хорошо. Она даже попросила сама, чтобы хозяин налил ей вина.

...Она вдруг тряхнула головой, точно старалась сбросить липучий дурман воспоминаний того дня. Дальнейшее она старалась забыть. Но почему тогда так непредсказуемо все произошло. Почему она так смело пошла на все? Нет, пьяной она не была...

Возвращаясь домой уже в одиннадцатом часу вечера, она не раскаивалась в случившемся. Хотя в душе и пожурала француз: «Эх, ты...» И в то же время пожалела, что больше не увидит Бюри. «А вдруг он не уедет завтра? Как они встретятся? Ведь должен прилететь Сережа...»

На следующий день, как рассталась с Бюри, она специально сходила к заводоуправлению, чтобы поговорить с директором шофером. Как бы между прочим, спросила его, уехал ли наконец-то француз. Спросила с нагнанным безразличием, но самой было интересно, не передал ли он ей прощального слова.

— Еще утром отвез в аэропорт. На голову жаловался. Видно, перепил. Он, оказывается, директору уши пудрил: так по-русски со мной шарил... Хитрые они — иностранцы...

Через неделю, как гром, — сообщение по радио о людях, больных СПИДом. Среди них упоминался и французский инженер, который работал в их городе. Она сразу решила — Бюри! И закололо сердце, помутнело в глазах.

...Придя в себя, Светлана подумала: «Может, он об этом не знал? Его могли заразить и после их встречи... А если до...» Она встала с постели. Вышла на улицу, не зная, куда деть себя, и по инерции отправилась к морю. Ладу с ее командой разыскивать не стала. «Зачем теперь жить? — спрашивала она себя. — Лишь для того, чтобы ждаться мучительной смерти?»

Она ушла подальше от санаторского пляжа и присела около двух пожилых женщин. В глаза ей бросился раскрытый журнал с цветными иллюстрациями. В левом углу напечатан плакат, на котором изображена белая маска женского лица с черными тонкими дугами бровей, черными впадинами огромных глаз и во всю ширину лица красными губами. Вверху — черное слово: «СПИД». Ниже очень крупно: «Вирус, который потряс мир».

— Разрешите посмотреть журнал?  
— Берите, берите, — сразу же отозвались женщины. В журнале подробно рассказывалось о страшной болезни. «Через месяц после заражения, — прочтала она, — появляются симптомы, на которые мало кто обращает внимание: боли в горле (у меня побаливало горло тоже, еще подумала, что выпила холодного сока!), лихорадка (да, по вечерам знобило, все время надевала шерстяную кофту...), расстройство стула, иногда сыпь...»

Отложила журнал. Теперь у нее не было сомнения, что она той мимолетной глупой связью сама себя приговорила к смерти. И за что? И вдруг жестоко: «За ту радость, что...» Ей стали противны те мгновения, когда она ему по-французски шептала: «Господи, Мишель, ты сведешь меня с ума...» Он отвечал ей по-русски: «Светлана — ты моя самый хороший любовь женщина! Я хочу, чтобы ты был — Париж!.. Я дам вызов...»

Светлана широко раскрытыми глазами посмотрела на яркое небо, и оно вдруг ослепило ее. Она тут же закрыла глаза. За сомкнутыми веками полыхал багряный пожар. «Что я наделала, что наделала?! Неужели он знал и ради того минутного удовлетворения похоти пошел на преступление? Как это мерзко!»

Не находя себе места, она встала и решительно пошла к воде, чтобы броситься в ее отрезвляющую прохладу... И вдруг поразила жестокая мысль: секунду мужества и... Зато это единственно правильно решение. Никому в голову не придет, что она — самоубийца. Сколько их здесь тонет. Даже вскрытие делать не будут и проверять что-то. Несчастный случай и все...

Светлана вошла в воду. Сначала вода показалась ей прохладной. Подумала, есть ли у нее в сумочке какие документы: да, какие-то санаторные бумаги и письмо домой, которое она не успела еще опустить в почтовый ящик.

Уже плавая, Светлана представила, как это произойдет. От спасательной станции далеко... Пока катер подойдет, пока будут искать... Откачать не удастся. Надо отплыть подальше. Спокойно нырнуть поглубже и, выдохнув, набрать вместо воздуха воды. Едва ли кто заметит, что она исчезла с поверхности моря...

Она плыла и поглядывала по сторонам. Вокруг нее как будто уже никого нет. Пора! Неожиданно увидела плывущего к ней человека. Это был мужчина в красной резиновой шапочке, и единственной достопримечательностью его лица были черные усы. Он быстро догнал ее и спросил:

— Куда так спешим, дорогая?  
— В Турцию, — шутя, ответила она и попыталась оторваться от его преследования, но ей не удалось этого сделать.

Когда заплывли за буйки, она подумала, что от него ей не оторваться. А если попытаться утонуть у него на глазах, то он ее непременно спасет и, конечно же, станет ясно, что она пыталась сделать это умышленно.

Дозвониться до мужа домой Светлане не удалось. Но дежурный по эскадрилье узнал ее по голосу — она звонила ему и раньше. Сказал, что для нее есть приятное известие: Сергей Евлампиевич теперь будет летать и за границу...

После этой новости, она как бы забыла о своем горе. За обедом с удовольствием шутила с Ладой и ее кавалерами. Она снова почувствовала, что живет, что наконец-то сбросила с себя тяжесть довлеющего страха. Успокаивала и прочитанная статья о СПИДе. Из нее поняла, что не обязательно происходит заражение, даже если партнер был инфицирован вирусом. Проблеск надежды, что она не больна, согрел ее. Ей захотелось сейчас же услышать голос мужа и дочери. Она обрадовалась и тому, что не совершила глупости, не рассказала мужу о своей мимолетной связи с иностранцем. И — уже безмерно счастливая — побежала на переговорный пункт. Дочь должна прийти из школы. Сейчас, поди, разогревает себе обед. А может быть, Сережа пригласил пожить у себя маму? Она так любит Иришку. Ничего, пусть привыкают к самостоятельности. «Господи, и надо же было придумать такое с этим СПИДом. Откуда мне пришло в голову, что этот иностранец — именно Мишель Бюри? Не случайно, видно, говорят, у страха глаза велики... Поистине: страх хуже смерти. Сколько я натерпелась, господи!..»

Светлана не заметила, как очутилась у переговорного пункта, как поменяла деньги. Когда подошла очередь, с первого же раза, едва набрала номер своего телефона, услышала голос дочери.

— Мамочка! Роденькая! А мы с папой так волновались за тебя. Открытку получили, а письма нет и нет...

— Как вы там без меня?

— Мы, мамочка, хорошо. Очень хорошо. К нам бабушка приходит. В школе тоже хорошо. А папа будет летать за границу. Он очень волнуется за тебя. Мы тебя очень-очень любим...

— Я тоже скучаю без вас, доченька.

Светлана опустила последнюю монету и говорила до тех пор, пока ее не отключили. Вытащила зеркальце, хотела посмотретьсь, но в стекле двери раздраженно застучали. Она тут же встала, извинилась и только на улице привела себя в порядок.

«Какое счастье жить!» — подумала она. Шла, улыбалась своим мыслям. «Если его переводят на заграничные рейсы, значит, у него все в порядке!.. Глупая! Что я только не передумала.»

— Я — воскресла, Лада! Понимаешь, воскресла!

...Лада была удивлена переменой Светланы. Как только увидела ее, вошедшую в комнату со счастливой улыбкой и блестящими глазами, спросила:

— Звонила домой?

Письмо мужу с припиской специально для дочери она напишет сегодня вечером. И хотя ее не волновало уже, что не было от них весточки, не тревожила — знала, что Сергею просто некогда написать.

После обеда вместе с Раймондом и Василием решили пойти на пляж. Лада сказала, что сегодня солнце не такое сердитое.

Встретиться договорились в сквере перед главным корпусом. И едва появились на площадке, увидели Василия.

— Долго, девочки, долго собирается.

— А где Рома? — спросила Лада.

— Сейчас прибудет.

И действительно, из-за кустов лаванды вышел сияющий Раймонд, весело подмигнул Светлане и сказал:

— Кто у нас живет в корпусе два, комната девять?

— Почему? — вспыхнула Светлана.

— Пощелуй, Светлана Ивановна! Отдам только за пощелуй!

Она задумалась. Смочила язычком сохнувшие губы, зарумянилась:

— Что с вами поделаешь...

Раймонд взял ее за локти, поцеловал в щеку и отдал письмо.

— Лада, малышки, идите, я вас догоню. — И села на лавочку.

«Наконец-то!» — и вскрыла конверт. Торопливо вытащила письмо и посмотрела вслед уходящим ребятам и Ладой. Начала читать.

«Милая, любимая моя Светочка!»

Ее вдруг удивило то, что письмо очень короткое. Настороженно заморгала, как бы сгоняя пелену слез, и начала читать дальше.

«Светочка, родная моя! Случилось несчастье. Меня намечали перевести на заграничные рейсы. Я согласился, но...»

Она опустила руки, поводила головой, словно освобождаясь от только что пережитого страха, выдохнула горечь волнения и прошептала:

— Господи! Что за паникеры, эти мужики! Не утвердили на заграничные рейсы. Да плевать на них! Пусть летают другие. Чуть сердце не оборвалось! Я-то подумала...

Светлана отвалилась на спинку скамейки и несколько минут сидела с закрытыми глазами. «Разве в том счастье — летать за границу?». Неясное еще состояние мешало успокоиться. Миню нее проходили веселые говорливые компании. Начала читать дальше.

«...Надо было сдать анализы. В том числе и кровь из вены... Теперь, как известно...»

Слова поплыли перед глазами, но она заставила себя прочесть все до конца.

«...Проверяю и реакцию на ВИЧ...»

Сквозь слезы, предчувствуя неладное, еле разбирая расплывающиеся буквы, она продолжала читать.

«...Повторная проверка подтвердила. Откуда это взялось? Ума не приложу... Об Иришеньке я позабылся, оставил у мамы. Когда прочтешь это письмо... меня уже не будет. Я любил тебя. Не хочу, чтобы ты страдала из-за меня. Прости за все, если сможешь. И хотя я чист перед тобой, но...»

Жестоким ветром стбило по глазам и сердцу, и все будто поплыло в черной круговерти. Она упала со скамейки на горячие квадраты плит...



— Это коммерческое кредитное учреждение, созданное на акционерной основе более чем двадцатью предприятиями гражданской авиации.

Первоначальный размер Уставного фонда банка составил 100 млн. рублей. Дополнительно к этому фонду авиапредприятиями приобретены акции своего отраслевого банка на сумму 58 млн. рублей.

Корреспондентский счет банка «Аэрофлот» находится в Правлении Госбанка СССР. Во Внешторгбанке СССР банку открыты балансовый и внебалансовые валютные счета по всем группам валют.

Банк «Аэрофлот» предоставляет кредиты на развитие производства и иные цели, в том числе на строительство жилья. Кредиты выдаются государственным, научно-производственным, коммерческим и другим организациям по определяемым договором ставкам в интервале от двух до 6—10 процентов. Для акционеров банка установлена 50-процентная скидка по процентным ставкам в пределах купленных акций. Осуществляется полное расчетно-кассовое обслуживание клиентуры банка.

# БАНК „АЭРОФЛОТ“

Выгодное отличие банка «Аэрофлот» от других государственных кредитных учреждений страны — это высокий процент прибыли на вложенный капитал акционеров при минимуме риска.

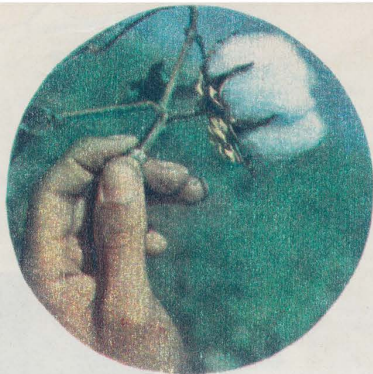
Банк заключает финансовые сделки, реализует эффективные коммерческие проекты с участием собственных средств для достижения высоких экономических результатов на базе внедрения передовой авиационной техники и прогрессивных технологий.



С предложениями и за справками обращайтесь по адресу: 125836, Москва, 167, Ленинградский проспект, 37-а. Телефоны: 155-59-51; 155-59-61.

**АКЦИОНЕРНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ БАНК  
«АЭРОФЛОТ»**





Если вы желаете увидеть горы во всем великолепии снежного наряда, полюбоваться высочайшей вершиной Памира — пиком Коммунизма, проехать по солнечным долинам горного края, посетить древнейшие поселения Таджикистана, — прилетайте в Душанбе.

К вашим услугам комфортабельный лайнер Ту-154. Он связывает столицу республики с несколькими городами страны. Альпинистов, туристов и просто отдыхающих в горы Памира доставят скоростные Як-40, «воздушные автобусы» Ан-28 и вертолеты Ми-8, отлично зарекомендовавшие себя на горных маршрутах. Прилетайте в Таджикистан — край горных хребтов и стремительных рек.

ТАДЖИКСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

# НОВЬ ГОРНЫХ ДОЛИН

