

КАКАЯ ПАРТИЯ НАМ НУЖНА?  
МУЖЕСТВО ЭКИПАЖА  
ЧП РОТНОГО МАСШТАБА

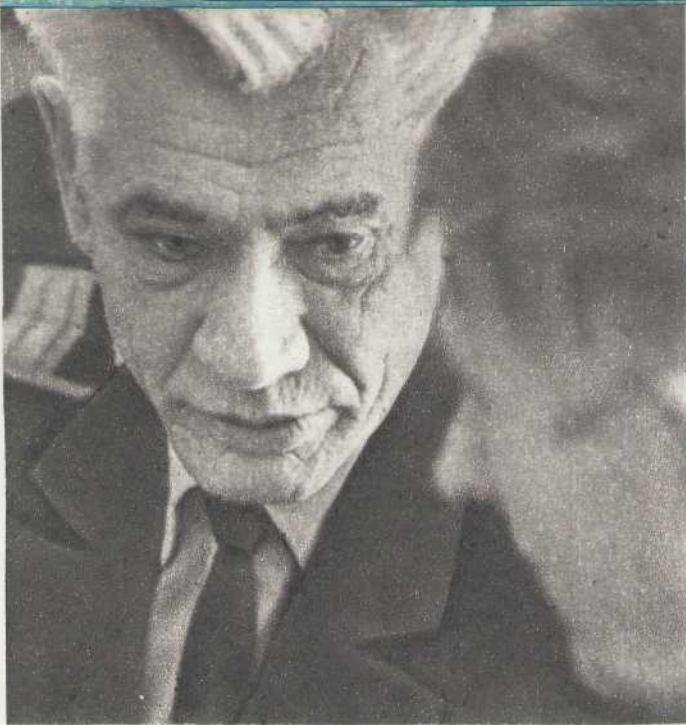


ГРАЖДАНСКАЯ

**АВИАЦИЯ** 6,90



Участник  
«круглого стола»,  
редактор  
отрядной  
стенгазеты «Взлет»  
А. Н. Алентьев.



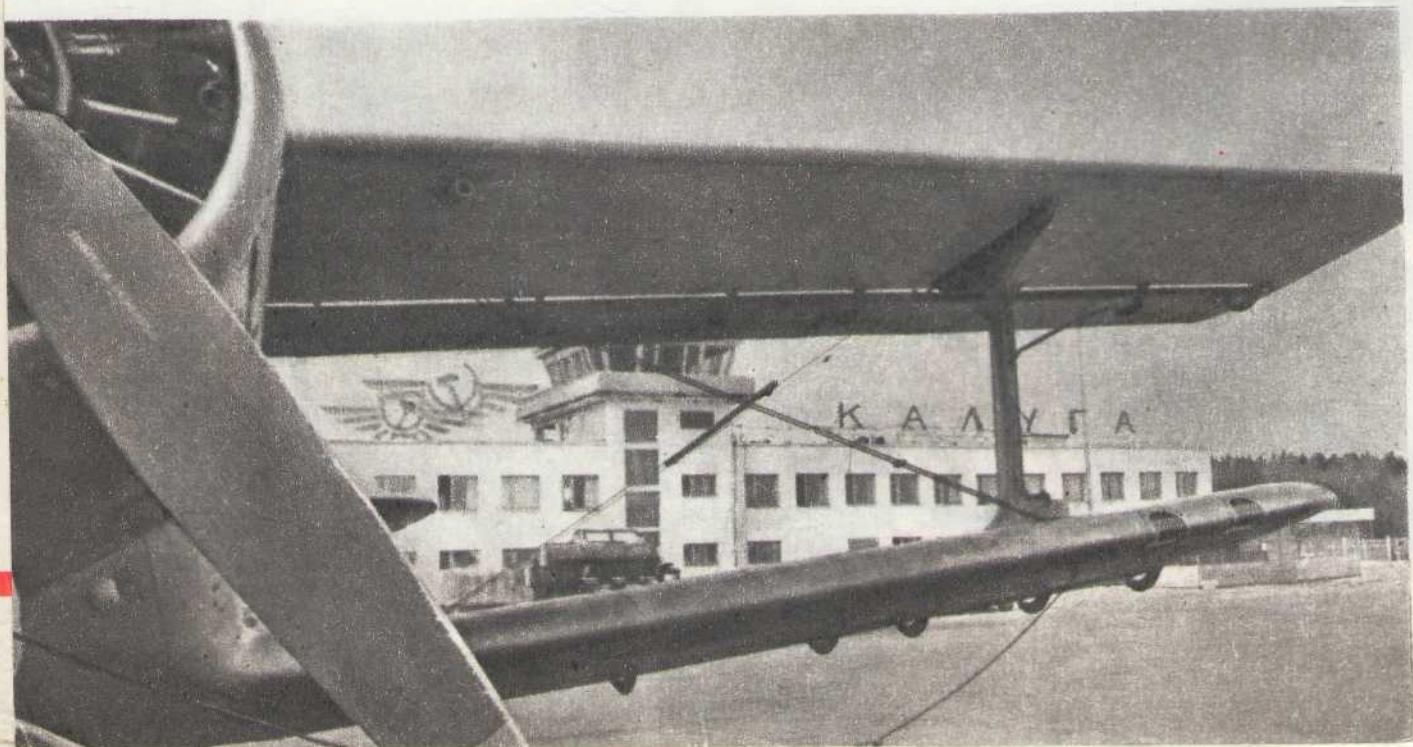
# КАКАЯ ПАРТИЯ НАМ НУЖНА

**ПАРТИЯ СЛОВ ИЛИ ПАРТИЯ  
АКТИВНОГО ДЕЙСТВИЯ?**

**ПАРТИЙНОЕ ТОВАРИЩЕСТВО  
ИЛИ «НИЗЫ» И «ВЕРХИ»?**

**ВЛАСТЬ ПАРТИЙНЫХ МАСС  
ИЛИ ДИКТАТ ПАРТОКРАТИИ?**

**АВАНГАРД ЗАВОЕВАННЫЙ  
ИЛИ ДЕКЛАРИРОВАННЫЙ?**

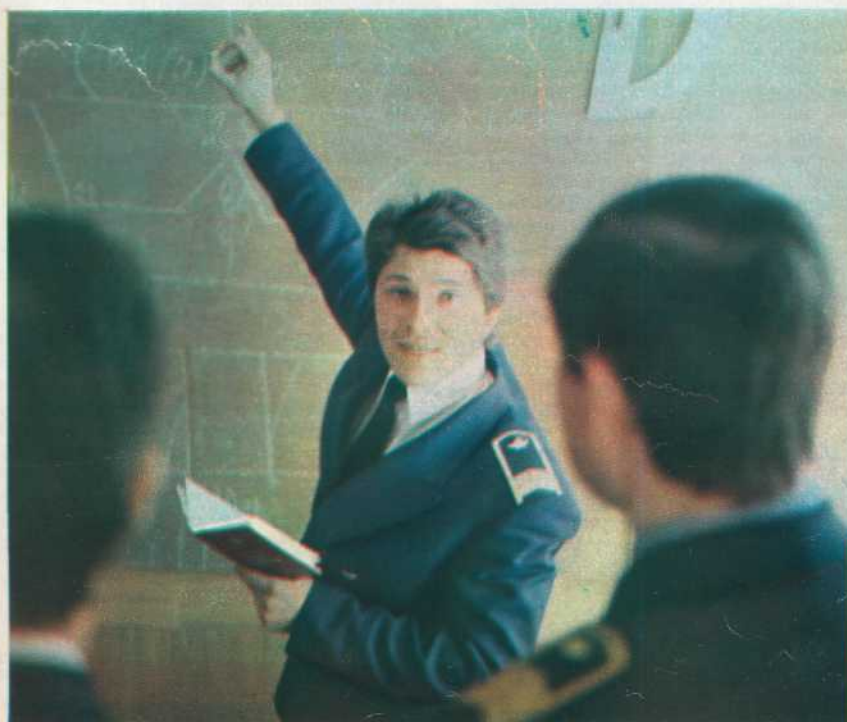




Проблемы, вынесенные в заголовок, поставлены перед коммунистами и каждым советским человеком самой жизнью, всем прошлым, настоящим и будущим советского общества. Небывалую остроту приобрели они в канун XXVIII съезда КПСС и в гражданской авиации. Сейчас, пожалуй, не найти авиа-работника, который не задавался бы вопросами: куда мы идем, от чего отказываемся, чего хотим добиться завтра и какое общественное здание намерены воздвигнуть для поколений, которые придут нам на смену!

Берут они за самое сердце и тружеников Калужского объединенного авиаотряда, где недавно состоялась беседа за «круглым столом» нашего журнала. Причем «объект» беседы выбран редакцией не по тому печально известному принципу, где громче быют в литавры и больше парадной показухи. Мы взяли самую обычную «авиационную глубинку», никем не обласканную и ничем не возвеличенную. Таких объединенных отрядов, как Калужский, в Аэрофлоте десятки, если не больше. Но тем ценнее, по нашему мнению, взгляды и соображения, рожденные не за красным столом торжественных президиумов, а, что называется, у «рабочего станка».

Запись этой беседы читайте на страницах 12—16.



#### НА СНИМКАХ:

В дни подготовки к XXVIII съезду КПСС в Калужском авиаотряде идут горячие дискуссии вокруг проектов Платформы и Устава партии к съезду. Один из таких моментов запечатлен на этом снимке.

Старший агент по обслуживанию авиапассажиров В. Ф. Колесникова работает в Аэрофлоте 26 лет. Она награждена медалью «Ветеран труда».

Перед вылетом на авиационно-химические работы. В учебном классе — второй пилот Ан-2 комсомолец Ю. А. Попов с товарищами.



ПРОЛЕТАРИИ  
ВСЕХ СТРАН,  
СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

# ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

6, 90

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

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

Главный редактор

**А. М. ТРОШИН.**

Редакционная коллегия:

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

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: Дальний магистральный пассажирский самолет Ил-96-300, который в ближайшем будущем выйдет на трассы Аэрофлота.

Фото П. НИЛОВА.

Художественный редактор С. Н. СТОЛЯРОВ.  
Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 28.03.90.  
Подписано к печати 26.04.90. Т-00149.  
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. 1078/3. 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»

## ПИСЬМА О ПАРТИИ

### НАПАДКИ НА КПСС — НАПАДКИ НА ПЕРЕСТРОЙКУ

Знакомясь с некоторыми газетными и журнальными публикациями, невольно прихожу к выводу: сегодня только ленивый не направляет критические стрелы в партию, не пытается взвалить на нее вину за все беды на протяжении нашей семидесятидвухлетней истории.

Иногда, не снимая ответственности с партии, я думаю, а не оказалась ли сама она в известной мере заложницей Сталина и его окружения. Не им ли, кто насадил в стране административно-командную систему, подмял под себя партию, сковав ее жесткими тисками централизма, нужно прежде всего предъявить политический иск. В том числе и за то, что было допущено в отношении ее самой. Не нужно прибегать к обширным исследованиям. Давайте сопоставим основные ленинские идеи о партии, которая, по его мысли, должна являть ум, честь и совесть нашей эпохи и высказывания Сталина, чтобы убедиться, как последний искажил ленинизм. Чего стоит только постулат, будто партия — это «своего рода орден меченосцев внутри государства».

И кто же, как не Сталин, вместо того, чтобы развивать демократические начала в партии, ее гуманистический характер, сделал максимум возможного для отторжения партийной массы от выработки политики? Именно он весьма преуспел в том, чтобы резко ограничить ее роль как политического, идейного лидера и втянуть в прокрустово ложе оперативных, чисто хозяйственных проблем. А сколько делалось тогда и в последующие годы от лица партии такого, о чем коммунисты и понятия не имели!

Поразмыслив над всем этим, и становится ясно, где действительные просчеты и ошибки партии, ее вина, а что, совершенное коммунистами в драматических условиях прежних лет, заслуживает не осуждения, а одобрения и восхищения. Такой подход помогает лучше понять и то, как партия, обремененная грузом прошлого, сумела собраться, найти в себе силы и решимость поднять народ практически на новую революцию — радикальное обновление общества.

Неужели можно закрывать глаза на то, что именно коммунисты, партия выступили инициаторами перестройки. Впрочем, народ этого и не делает. Посмотрите состав народных депутатов страны, нашей республики. Да ведь там подавляющее большинство коммунистов. Согласитесь: не может быть случайным такое доверие. Партия не ставит себя вне критики, более того, считает ее нормальным явлением. Но нападки и критика — понятия совсем не идентичные. И идут нападки, по моему мнению, не от истинных защитников интересов трудового народа, а от людей, для которых превыше всего собственные амбиции. Так что нападки на партию — это нападки на перестройку, в этом я глубоко убежден.

Безусловно, партии необходимо обнов-

ление, и она вплотную занимается этим в преддверии своего XXVIII съезда. Процесс этот столь необходим, столь естествен. Возьмите сорок пятый том Полного собрания сочинений В. И. Ленина, откройте его на 137-й странице, и вы прочтете поражающие сегодня своей актуальностью строки: «Ведь гвоздь теперь в том, чтобы авангард не боялся поработать над самим собой, переделать самого себя, признать свою недостаточную подготовленность, недостаточное умение».

**В. КИРСАНОВ**

г. Киев.

### ПРЕССИНГ ПО ВСЕМУ ПОЛЮ

Не слишком часто приходилось раньше встречать руководителей профсоюзных организаций, способных принимать решения без оглядки на представителей партийного аппарата. Последние, как правило, умели держать профсоюзный актив на коротком поводке. Нет, когда дело касалось конфликтных ситуаций работников с администрацией или защиты чьих-то законных интересов, они не очень торопились вмешиваться. Тут ведь дело пахло, как правило, хлопотами и нештучными, можно было и шишки набить.

А вот если речь шла о распределении квартир и земельных участков, дефицита, выделении автомобилей для приобретения в личное пользование, они непременно оказывались тут как тут. И нередко не в качестве гарантов социальной справедливости, а озабоченные одной-единственной целью — обеспечить своих людей. На словах, правда, декларировать другое: как же вы можете решать серьезные вопросы без партийного влияния? Не знаю, может, мне не очень везло на встречи с умными и честными работниками партаппарата (а таких было и есть немало), говорю о том, что сам видел и переживал. И стоит ли удивляться падению авторитета партии в народе? Ведь те люди не просто отвлеченно олицетворяли, а представляли партию в массах. А авторитет партии упал не в годы перестройки, сейчас просто об этом стали вслух говорить.

До недавнего времени всереспубликанским делом обьявлялась у нас ежегодная уборка хлопка. И здесь партийные органы проявляли безудержный, а главное — зачастую бездумный диктат. Страдали не только люди, не только их основная работа, но и сама цель, во имя которой провозглашались громкие лозунги. Ну скажите, какой прок на уборке хлопка от преподавателя института или авиационного специалиста, если они об этом и понятия-то не имеют? Так что интересы дела выдвигались на первый план, а пресловутый «охват», забота о том, как позффектнее провести очередную кампанию. И попробуй возрази. В ответ сразу безапелляционное:

— Ты что, не понимаешь политику партии или не поддерживаешь?..

Короче говоря, мы, профсоюзные работники, постоянно испытывали жесткий прессинг парторганизаций по всему полю своей деятельности. И как не порадоваться тому, что это уходит в прошлое, профсоюзы становятся независимой общественной организацией со своими функциями и всей полнотой своих прав.

**Б. САЛИМОВ,**  
председатель Узбекского  
республиканского комитета  
профсоюза авиаработников

г. Ташкент.

## ОБИДНО? И ПОДЕЛОМ!

Обидно слышать обвинения в адрес партии, горькие слова о людях, вместе с которыми я уже десятый год. Не все ведь коммунисты «процветали» в доперестроечное время. Немало было и таких, кто жил, не поступаясь совестью, и не испытывал от происходящего «чувство глубокого удовлетворения».

На память приходит член КПСС мастер цеха Алексей Васильевич Кисель. Обойдите весь завод, поговорите с самыми разными людьми. Вы услышите разные слова, но смысл останется неизменным: побольше бы таких работников и коммунистов!.. Прекрасный знаток производства, постоянно ищущий что-то для его совершенствования, широкой души человек. Нет, не из тех, кого называют добренькими. Где это требуется, Алексей Васильевич проявляет твердый характер. И никогда не держал «нос по ветру». На собраниях всегда говорит то, что нужно делу, а не то, что ласкало бы слух руководства.

Зачем же и таких людей подвергать облыжным обвинениям только потому, что они не один год носят партийный билет?

Невозможно, по-моему, привыкнуть к фактам выхода коммунистов из КПСС. Всякий раз душу сжимает обида. Но порой обращаю ее на саму себя и товарищей по партии: *поделом!*

Вышел из партии электромонтажник Андрей Скрабин. Сидели мы, думали. И вдруг кто-то сказал:

— А вы помните, как мы его в партию принимали? Не очень-то интересовались убеждениями, настроем души. Все для нас заслонила анкетная строка: рабочий.

И таких фактов было немало. Они возвращаются теперь подобно бумерангам. Что ж, за все в жизни приходится платить.

**Л. КОПЕЙКИНА,**  
мастер завода № 402  
гражданской авиации

г. Быково.

## ИНКУБАТОР БЮРОКРАТОВ!

Пишет вам человек, до недавнего времени принадлежавший к числу так называемых комсомольских функционеров. С болью приходится наблюдать, как утрачивает привлекательность союз, многие

годы именовавшийся боевым авангардом советской молодежи.

Слов нет, во многом виноваты мы сами. Но не только. Ведь наша, по замыслу и уставу, самостоятельная общественная организация была автоматически включена в административно-командную систему, на вершине которой находилась партия.

Не самые лучшие стереотипы партийной работы бездумно переносились на работу с молодежью. И стоит ли удивляться поразившему комсомол формализму, пристрастию к внешним эффектам. Но многие не испытывали на этой почве особого беспокойства. Гораздо больше заботило другое: как сохранить к себе симпатии партийного аппарата?

Простите за резкость, но комсомольские органы нередко выполняли роль инкубаторов для бюрократов. Личностные черты зачастую стирались, мы становились удивительно похожими друг на друга. К счастью, мне вовремя удалось выпасть из этой «кобоймы». И когда сегодня ругают аппарат, я знаю, что многие его представители были вышколены, работая еще в комсомоле.

**Ю. БЕЛЯЕВ,**  
инженер

г. Москва.

## ЭТО БЫЛО РАСЧЕЛОВЕЧИВАНИЕ

Я часто задумываюсь над ставшим для нас привычным словосочетанием: «Ты прежде всего коммунист...» Хорошо, если под этим подразумевается обязанность трудиться больше и лучше других. Ничего плохого, если имелась в виду общественная активность человека. Но «ты прежде всего коммунист» нередко предусматривало безусловное забвение общечеловеческих ценностей, из которых, в общем-то, и складывается духовный стержень личности. Началось это не с ленинских времен, а тогда, когда власть в партии узурпировал «вождь народов». Он и его окружение были единодушны в том, что «настоящий коммунист» должен отказаться от всего святого, если этого потребуют интересы партбюрократии.

Но как же оно живуче — наследие сталинщины! Прямым продолжением той эпохи стали так называемые застойные годы, когда страна была погружена в болото всеобщей лжи. Хорошо помню, как поносили тогда так называемых диссидентов. Подходил секретарь партийной организации к коммунисту и требовал обязательно выступить, развенчать «грязных пасквильантов». Не все, конечно, с пионерской готовностью соглашались и упивались потом вседозволенностью, ослепленные спущенной сверху правотой. Были люди, находившие в себе смелость (написал и осекся: до чего же нужно девальвировать понятия, чтобы называть подобное смелостью?) сказать:

— Да ведь не читал я ни строки из написанного этими авторами, понятия не имею...

А в ответ слышалось непреклонное:

— Но ты же прежде всего коммунист...

Вот какие встречались ситуации. Вы думаете, все это не отложилось в сознании людей, не разложило многих? Ничто не проходит без последствий.

И еще. Я за укрепление семьи. Но не такими средствами, к которым сплошь и



рядом прибегали иные партийные работники.

...В семье давно нет, а может, и никогда не было любви, под одной крышей живут, в сущности, чужие люди. Короче говоря, положение такое, что развод был бы не во зло, а во благо. И вот стоит издерганный человек перед партийным секретарем, пытается что-то объяснить... И слышит в конце концов не терпящее возражений:

— Ты прежде всего коммунист...

Ну и что? Семья стала крепче, общество выиграло? Или у детей прибавилось счастья. Они-то и страдали больше всего, формируясь в обстановке лицемерия и лжи.

Можно посмотреть и на многие другие грани этого большого вопроса, но вывод однозначен: пренебрежение общечеловеческими ценностями — это расчеловечивание. А поэтому трудно переоценить значение начавшегося в ходе перестройки процесса нравственного очищения людей, в котором я усматриваю во многом и залог решения наших социально-экономических задач.

**А. КВАРТНИКОВ,**  
штурман Ил-62

г. Хабаровск.

## УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

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

Если вы подпишитесь 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.

# ВРЕМЯ КРУТЫХ ПЕРЕМЕН

**В. М. КУРИЛО,**  
заместитель министра гражданской авиации,  
кандидат экономических наук

## ЧТО ПОКАЗЫВАЕТ АНАЛИЗ

**4** Трудовые коллективы Аэрофлота напряженно работают над реализацией Государственного заказа 1990 года, над завершением заданий двенадцатого пятилетнего плана. Нынешняя пятилетка, с учетом двух с лишним лет работы в условиях хозяйственной реформы, характеризуется стабильностью и динамичным укреплением экономики отрасли. Возросла ориентация предприятий на доходность и прибыльность, снизилось количество убыточных авиаотрядов. Усилилась социальная направленность планов. Увеличились объемы строительства жилья за счет фондов социального развития. Расширяется применение новых форм хозяйствования, экономических методов управ-

ления. Аэрофлот переведен на валютную самоокупаемость. Осуществляются внедрение второй модели хозрасчета, переход на аренду. Многие оперативно-текущие и распределительные функции переданы основному производственному звену — управлениям (предприятиям) и объединениям. Стали лучше работать элементы противозатратного механизма и ресурсосбережения. Все это позволило отрасли значительно увеличить объемы перевозок и пополнить фонды экономического стимулирования.

Тем не менее, нельзя не видеть, что наряду с позитивными переменами и тенденциями в отрасли сохраняются и застарелые недостатки. Более того, в ходе экономической реформы к ним прибавились новые негативные явления.

Главная проблема в том, что мы не смогли в полной мере удовлетворить спрос на авиационные перевозки. Ежегодно услугами воздушного транспорта в стране не могут воспользоваться более 20 миллионов потенциальных пассажиров. Возникли противоречия между качественными показателями и стимулированием труда. При заметном росте средней заработной платы регулярность отправок, культура перевозок, безопасность полетов не улучшились. В ряде управлений положение даже ухудшилось. Не удалось также избежать уравниловки, всплеск потребительских настроений.

Ориентация на доходность в некоторых авиапредприятиях достигалась любыми средствами, порою в ущерб эффективности полетов, за счет приме-

## УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В МЕЖДУГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ (В ПРОЦЕНТАХ)



нения повышенных договорных цен. Не случайно производительность полетов грузовых самолетов в 1988—1989 гг. снизилась на 4—5 процентов.

Как и раньше, хотя и в меньшей степени, отрицательно влияли на экономику административные методы хозяйствования, что наблюдалось практически на всех уровнях управления. Вместо внедрения экономических и правовых рычагов управления качеством работы появилось мнение, что якобы новые условия хозяйствования вступили в противоречие с безопасностью полетов, культурой перевозок.

Среди вновь возникших проблем наиболее остро заявил о себе монополизм. В сочетании с администрированием он серьезно сдерживает переход отрасли на экономические методы управления, на более полное удовлетворение потребностей населения и народного хозяйства в авиационных услугах. Первые его черты обозначились в стремлении во что бы то ни стало получить статус госпредприятия, затем — выйти из подчинения управления. Наконец жажда «самостоятельности» приняла совершенно анархические формы: это и запреты на заправку «чужих» воздушных судов, и отказы в приеме их на посадку, и уклонения от выполнения рейсов за другие управления в случае неисправности там воздушных судов, и другое самоуправство, что приводит к дискомфорту пассажиров и наносит ущерб престижу Аэрофлота. Особую тревогу вызывают ухудшение дисциплины, факты бесхозяйственности, понижение служебной ответственности у ряда работников гражданской авиации.

Из сказанного сам собой напрашивается вывод: для коренного оздоровления экономики отрасли требуется создание действенного хозяйственного механизма, перестройка сложившихся производственных отношений. Сосредоточим свое внимание на наиболее крупных проблемах.

**ВО-ПЕРВЫХ**, следует отметить, что серьезные недостатки в размещении и развитии производительных сил Аэрофлота вызвали деформации структуры производства, которые сдерживают его ориентацию на максимальное удовлетворение спроса на воздушные перевозки и другие авиауслуги. Отход от научных принципов базирования производительных сил, субъективизм при распределении парка воздушных судов и материальных ресурсов не позволяют существенно поднять эффективность их использования в интересах пассажира, приводит к значительным излишним затратам. Неоправданно дорого, например, обходится содержание парка тяжелых магистральных самолетов в северных аэропортах. Далеко не бесспорно размещение самолетов Ил-86.

**ВО-ВТОРЫХ**, резкое отставание научно-технического прогресса в нашей стране по созданию нового поколения гражданских самолетов повлекло за собою ухудшение качественных показателей производственных мощностей отрасли. В настоящее время износ по налету часов составляет: самолетов Ил-62 — 77, Ан-24 — 65,6, Ту-134 и Як-40 — 60, Ту-154 — 59 процентов при нормативе 40 процентов. Кроме сферы производства новых самолетов, двигателей и бортового навигационного оборудования, замедление научно-технического прогресса остро ощущается в области автомати-

зации управления воздушным движением, в технологиях технического обслуживания и ремонта авиатехники, в обслуживании пассажиров.

**В-ТРЕТЬИХ**, нельзя пройти мимо просчетов в инвестиционной сфере и планировании капитальных вложений. Их распределение, нарушение сроков сооружения объектов, рост незавершенного строительства усугубили нарастание диспропорции между увеличением объемов перевозок и развитием наземной базы аэропортов, центров технического обслуживания и ремонта авиатехники.

**В-ЧЕТВЕРТЫХ**, — недостаточная отработанность действующих в отрасли хозяйственного механизма и системы управления, медленное внедрение экономических и правовых методов руководства взамен командно-административных.

**В-ПЯТЫХ**, — ухудшение уровня трудовой, технологической и плановой дисциплины, которое порождает снижение культуры перевозок и безопасности полетов, бесхозяйственность и безответственность.

**И ШЕСТОЕ**, — это то, что не все руководители и специалисты как в центральном аппарате министерства, так и в авиапредприятиях оказались способными правильно оценивать возникающие ситуации, брать на себя риск принятия решений, вести за собой коллектив.

Указанные проблемы были приняты в качестве основополагающих при разработке стратегии развития хозяйственного механизма гражданской авиации на ближайшие годы.

## КАТАЛИЗАТОРЫ ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ

Успешное проведение экономической реформы неразрывно связано с совершенствованием форм собственности. От того, какие формы собственности будут использованы в деятельности Аэрофлота, зависят развитие элементов самоуправления, хозяйственного механизма, а также роль и место гражданской авиации в инфраструктуре Советского государства.

В течение долгих лет в гражданской авиации было широко распространено и прочно укоренилось такое понимание собственности, которое сводится в основном к праву владения ею, то есть к чисто юридическому аспекту. На этой базе и строился административно-хозяйственный механизм управления отраслью. Ныне смысловое понятие отношения собственности максимально насыщается экономическим содержанием и коренным образом изменяется. Согласно отраслевой концепции совершенствования хозяйственного механизма и системы управления в Аэрофлоте предусматривается большое разнообразие форм социалистической собственности: государственная, коллективная, совместность совместных предприятий, различного рода смешанные формы собственности. Они должны функционировать в равных условиях, что призвано обеспечить справедливую конкурентную самостоятельность.

Сейчас в гражданской авиации складываются несколько подходов к развитию отношений собственности.

**ПЕРВЫЙ ПОДХОД**, выдвинутый на Всесоюзной конференции, проводившейся Академией наук СССР, зиждется на том, что предприятия воздушного транспорта

относятся к общесоюзной собственности и действуют в условиях особого режима управления. Работники таких предприятий находятся на государственной службе. Им гарантируется (при выполнении ими своих обязанностей) достаточно высокий уровень оплаты труда и социальных услуг. Управление предприятиями преимущественно административное.

**ВТОРОЙ ПОДХОД** радикальный. Его концепция предложена отраслевой наукой. Суть концепции вот в чем. Все предприятия гражданской авиации, находясь в общесоюзной собственности, действуют вне особого режима управления, руководствуясь общими законодательными актами. То есть предприятия отрасли и их имущество без какого-либо ограничения могут передаваться в аренду. Предусматриваются республиканская, акционерная, смешанная и другие формы собственности.

**ТРЕТИЙ ПОДХОД** имеет в виду постановление Верховного Совета СССР «О порядке введения в действие основ законодательства Союза ССР и союзных республик об аренде». В соответствии с этим нормативным актом Министерство гражданской авиации от имени государства передает в аренду управлениям (предприятиям), объединениям, хозяйственным ассоциациям имущество всех форм и видов собственности для обеспечения их основной эксплуатационной деятельности в качестве самостоятельных звеньев воздушного транспорта. Однако в непосредственном ведении министерства, как государственного координирующего органа, по-прежнему остаются единая система управления воздушным движением, общесоюзные коммуникации и линии связи, средства радиотехнического обеспечения полетов, навигации и посадки, объекты оборонного назначения.

По этому, третьему, варианту не предусматривается сдача в аренду отраслевых предприятий, организаций и учреждений, подведомственных Министерству гражданской авиации: управлений, объединений, хозяйственных ассоциаций; объединения «Авиатехснаб»; заводов, осуществляющих ремонт воздушных судов 1-го и 2-го классов и двигателей к ним; ЕС УВД; научно-исследовательских учреждений; учебных заведений; объектов здравоохранения.

Предприятия (объединения) и организации Аэрофлота других направлений и видов деятельности, включая строительно-монтажные, авиаремонтные, социально-культурного назначения могут сдаваться в аренду. Право выкупа арендованного имущества оговаривается дополнительным соглашением. Вводятся также ограничения на выкуп такого имущества союзной собственности, как аэропорты международных и магистральных воздушных линий, совместного базирования и использования; ремонтные заводы и центры по техническому обслуживанию самолетов и вертолетов; воздушные суда 1-го и 2-го классов и двигатели к ним.

На наш взгляд, наиболее оптимален на сегодня и в целом на 13-ю пятилетку третий вариант. Он заключает в себе достаточно мощные и весьма эффективные катализаторы для заметного роста деловой активности в отрасли, углубления экономической реформы, укрепления хозяйственного расчета, повышения рентабельности.

Позднее, по мере развития производственных отношений и с накоплением опыта, формы реализации собственности в гражданской авиации могут развиваться без ограничений.

Таковы первые методические подходы к развитию арендных отношений. Однако жизнь не стоит на месте. С принятием основополагающих законов о собственности, социалистическом предприятии арендные отношения в отрасли будут интенсивно развиваться. С текущего года Украинское и Узбекское управления, авиакомпания «Литовские авиалинии» на основе договора аренды имущества с Министерством гражданской авиации активно внедряют внутрихозяйственный арендный подряд, передают имущество в субаренду, создают арендные коллективы, предоставляя им широкие права.

6

### ПЛАН, ДЕЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ, РЫНОК

Переход от командно-административных методов руководства отраслью к экономическим обуславливает коренную перестройку планирования. До сих пор у нас еще жива практика, когда материальные и финансовые ресурсы, капитальные вложения, валютные средства распределяются между управлениями (предприятиями) не на основе их реального вклада, экономической целесообразности, научной аргументированности планов, уровня удовлетворения спроса на авиауслуги, а в зависимости от субъективных факторов. Решить эти противоречия можно за счет кардинальной реорганизации системы планирования, перевода ее на экономические рельсы. Существование новой концепции планирования сводится к тому, что в штабе отрасли, то есть в министерстве, должны определяться лишь конечные цели экономического и социального развития Аэрофлота. В их числе — основные направления научно-технического прогресса, формирование целевых комплексных программ, координация деятельности предприятий отрасли, осуществление инвестиционной политики, размещение воздушных судов, распределение государственных заказов, регулирование внутриотраслевых цен и тарифов.

В настоящее время важнейшим элементом системы планирования является государственный заказ. В 1988—1989 гг. выполнение всех намеченных госзаказом работ обеспечивалось централизованными лимитами керосина. К 1990 году ситуация изменилась. До трех процентов предусмотренных к реализации поставок керосина должно быть получено на основе оптовой торговли. В дальнейшем доля централизованно поставляемого керосина будет еще больше снижаться. В свете этого возникают альтернативные решения, которые могут стать ключевыми при планировании авиаперевозок на XIII пятилетку.

Первый вариант — сохранить государственный заказ по пассажирообороту в полном объеме при условии преимущественно централизованного обеспечения авиатопливом. Другой подход — довести объем государственного заказа

на социально-приоритетных направлениях, охватывающих Север, Дальний Восток, центр страны и курорты, до 30 процентов. Большую же часть ресурсов перевести на режим оптовой торговли, иначе говоря — на рынок. И, наконец, возможен третий путь — поэтапного снижения госзаказа до 65—70 процентов и установления его лишь на воздушных линиях союзного значения, где эксплуатируются магистральные самолеты, включая Як-42 и Ту-134.

С целью создания условий для формирования рынка перевозок в отрасли уже в 1990 г. вводится лицензирование авиалиний и конкурсное их распределение. Это будет способствовать закреплению сложившихся связей, позволит не допустить снижения достигнутого уровня перевозок. Лицензирование предполагает жесткие требования к качеству перевозок: регулярность полетов — не менее 85—87 процентов; удовлетворенность авиапассажиров авиасервисом; замена старой техники на перспективную.

Для облегчения и улучшения взаиморасчетов между авиапредприятиями внедряется финансовая и перевозочная документация новых видов — товарно-денежная накладная, грузовая и загрузочная ведомости. Предпринимаются меры по оснащению предприятий первого и второго классов унифицированными компьютерами, что даст возможность широкой автоматизации на эксплуатации целого ряда трудоемких производственных процессов, вплоть до обработки полетных документов. Намечается создание по единой методике сборника отраслевых цен по видам работ и услуг. Ведется разработка более совершенной общесоюзной автоматизированной системы продажи авиабилетов и резервирования мест в самолетах — «Сирены-3». Ее создание с непосредственным финансовым участием пользователей системой будет принципиально новым шагом в перестройке производственных отношений в отрасли в сторону рынка. Особую роль в развитии рынка на воздушном транспорте призваны сыграть меры по ограничению монополизации в отдельных сферах производства отрасли.

### АНТИМОНОПОЛЬНЫЕ МЕРЫ

Одна из важнейших антимонопольных мер на первом этапе экономической реформы — это хозяйственное и правовое выделение крупных аэропортов из объединенных отрядов первого класса и преобразование их в самостоятельные предприятия. В перспективе допускается передача части аэропортов в ведение местных советских органов.

К числу основных принципов демополилизации на межотраслевом уровне относятся:

- создание рынка конкурентоспособных средств производства (самолетов, вертолетов);

- переход на прямые хозрасчетные связи предприятий отрасли с предприятиями авиационной промышленности при закупке и поставке авиатехники; введение договорной ответственности производителей (фирм) авиатехники за ее эксплуатационные характеристики и

надежность на весь назначенный ресурс; ● осуществление закупок и других форм использования конкурентоспособных воздушных судов иностранного производства;

- организация конкурирующих внеотраслевых авиакомпаний;

- добровольное объединение самостоятельных предприятий для ведения совместной деятельности в хозяйственные ассоциации, концерны, консорциумы и другие структуры;

- разработка и реализация мер и санкций, исключающих возможность получения трудовыми авиаколлективами сверхприбылей путем злоупотребления своим монопольным положением, либо нарушения правил конкурентной борьбы на рынке спроса.

### ПЕРЕСТРОЙКА ОРГАНИЗАЦИОННЫХ СТРУКТУР

Эта работа проводится с момента перевода отрасли на новые условия хозяйствования. Начиная с 1990 г., на базе действующих управлений (предприятий) в рамках Министерства гражданской авиации предусмотрено создание авиационных компаний, концернов, ассоциаций, союзов и других организационных форм. Появятся специализированные центры технического обслуживания и ремонта новых самолетов по прогрессивным технологиям. Будет продолжена работа по развитию аэропортовых комплексов, единой системы управления движением воздушных судов, кооперации их эксплуатации, оптимизации сети авиалиний, формированию отраслевой службы коммерческой информации продажи авиаперевозок.

Хорошая экономическая отдача ожидается от перевода предприятий на вторую модель хозяйственного расчета и аренду, развития внутриотраслевых кредитных отношений с помощью акционерного коммерческого банка «Аэрофлот» на конкурсной основе. Сюда же относятся и такие перспективные мероприятия, как углубление хозрасчетных контактов с республиканскими и региональными органами; восстановление прямых производственных и научно-технических связей подразделений отрасли с иностранными фирмами, учреждение с ними совместных предприятий.

Для комплексной разработки крупных проблем решено образовать за счет внутренних резервов отрасли Всесоюзный научно-исследовательский институт экономики и информатики гражданской авиации.

Энергично реорганизуется и само министерство. С одной стороны, оно по-прежнему несет ответственность перед Верховным Советом СССР и Советом Министров СССР за выполнение возложенных на него задач. Но, с другой стороны, деятельность его значительно сокращенного центрального аппарата основывается ныне на принципе разграничения функций государственного управления и функций непосредственного хозяйствования.

Вместе с тем нельзя забывать, что на Аэрофлот, как и на всю тран-



спортную систему страны, законодательством распространяется режим особого управления. Поэтому для выполнения неотложных государственных поручений, например, по ликвидации стихийных бедствий и в других подобных случаях, министерство может в порядке исключения централизовать управление соответствующим парком воздушных судов, их экипажами, техническим персоналом наземных служб.

Согласно Воздушному кодексу СССР на Министерство гражданской авиации возложены также разработка стандартов, норм и нормативов по обеспечению безопасности перевозок и полетов, государственный надзор за их соблюдением всеми предприятиями отрасли и народного хозяйства.

Наконец, как правительственное ведомство, министерство выполняет по своему профилю обязательства СССР в международном масштабе, создает государственные предприятия и организации за рубежом, осуществляет их реорганизацию или закрытие.

В целях углубления демократизации и привлечения трудовых коллективов к делам управления отраслью, более эффективного сочетания принципов единичности и коллегиальности в министерстве образован совет отрасли. В состав совета, возглавляемого министром, вошли руководители управлений, ведущие специалисты, ученые.

Наряду с этим в формировании приоритетов, регулировании экономических процессов все большее значение будут приобретать внегосударственные структуры, демократические институты — ассоциации перевозчиков, экологические и другие общественные организации, общества потребителей.

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОПЛАТЫ ТРУДА**

В ходе экономической реформы в отрасли практически завершён перевод авиаработников всех категорий на новые условия оплаты труда. С начала текущей пятилетки в эксплуатационных предприятиях средняя заработная плата возросла на 33,7 процента и составляет 357 рублей в месяц (при увеличении производительности труда на 35,4 процента). Таким образом соблюдено требование рационального хозяйствования — опережения темпов повышения производительности труда над уровнем его оплаты. И все-таки недостатков в данной области управления производством у нас хватает. Не устранены здесь элементы уравниловки, произвольного ущемления материальных интересов авиаторов. Этим объясняются и многочисленные апелляции, поступающие с места по вопросам организации труда и заработной платы в МГА и другие центральные органы. Одновременно участились случаи противоположного характера — группового эгоизма, связанного с притязаниями на увеличение заработной платы без учета реальных возможностей предприятий. Конфликтные ситуации такого рода происходили, в частности, в Московском центре АУВД, Ленинградском, Приволжском, Украинском, Уральском и ряде других управлений.

Необходима дальнейшая децентрализация в организации оплаты труда.

Тогда можно будет лучше учитывать местные особенности, принимать более обоснованные решения по дифференциации заработной платы в зависимости от квалификации работника и сложности его труда.

Для усиления стимулирующей роли оплаты труда в достижении высоких производственных результатов целесообразно проработать два направления её совершенствования. Основной идеей первого направления является снижение гарантированной доли (постоянной части) заработной платы (оклад и доплаты) до 30—40 процентов от её общей суммы. Наряду с этим необходимо ужесточение требований к регулярной оценке результатов труда, с учетом которой будет производиться выплата переменной части заработной платы.

Второе направление состоит в повышении доли постоянной части оплаты труда в общей сумме заработной платы в среднем до 80 процентов с выплатой премий в виде поощрений по итогам работы. В данном случае предпочтителен перевод работников на договорные (контрактные) формы труда и его оплаты с высоким уровнем месячных окладов.

Эволюция трудового законодательства должна все теснее приспосабливать его к условиям рынка труда. Это касается вопросов трудоустройства, увольнений, регламентирования времени работы и отдыха. На наш взгляд, следует повсеместно вводить в практику заключение срочных трудовых договоров с каждым авиаработником на срок от одного до пяти лет. Такой порядок, несомненно, положительно скажется на исполнительской дисциплине и конечных производственных результатах.

Действующим в настоящее время хозяйственным механизмом предусмотрены две формы материального распределения — по труду и через общественные фонды потребления. Однако по мере совершенствования отношений собственности возможно появление третьей формы распределения — получения дохода от личных сбережений, вкладываемых в производственное и социальное развитие путем приобретения облигаций и акций.

## **ФИНАНСЫ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ**

Неблагоприятное финансовое положение нашего народного хозяйства общеизвестно. По сравнению с ним финансы гражданской авиации относительно устойчивы. Об этом свидетельствует тот факт, что на протяжении всей двенадцатой пятилетки отрасль работает рентабельно, приносит прибыль. И в финансовом плане Аэрофлота на 1990 г. превышение его доходной части над расходной составляет более 1,7 млрд. рублей. Это будет достигнуто благодаря устойчивым опережающим темпам роста пассажирооборота и целеустремленным проведением в жизнь политики ресурсосбережения.

Решающим фактором совершенствования финансовых отношений в обстановке экономических преобразований является введение в стране единой системы налогов. Это важное новшество, означающее переход основного первичного (хозяйственного) звена — государственного предприятия — на прямые

финансовые отношения с бюджетом. Замена существовавших прежде индивидуальных нормативов отчислений от прибыли в бюджет налогами, определяемыми по одной для всех авиапредприятий методологии, мера достаточно строгая, но объективная и справедливая. Отныне как сильные, так и слабые предприятия отрасли ставятся в равные условия и вынуждены будут отвечать общегосударственным требованиям эффективности. Отстающим уже не будут делаться скидки.

Принципиально новое средство реализации современной экономической политики — это финансовый рынок. Он предполагает массовое использование в обращении различного вида ценных бумаг: облигаций, акций, казначейских обязательств, коммерческих векселей. Это открывает широкий простор для коммерческой инициативы, умелого вложения части свободных денежных ресурсов не только в узкоспециализированные сферы, но и туда, где от них можно ожидать быстрый оборот капитала. Примеры подобной деловой предприимчивости дает деятельность совместных с инофирмами предприятий Аэрофлота, занявшихся строительством гостиниц для авиапассажиров, привлечением и обслуживанием туристов, торговлей в аэропортах.

Большая роль отводится государственной кредитной реформе. Ее прочным фундаментом станет разветвленная сеть коммерческих банков, работающих на полном хозрасчете, самостоятельно мобилизующих и использующих кредитные ресурсы. Уже появился и успешно функционирует акционерный коммерческий банк «Аэрофлот», учрежденный министерством на долевых началах с предприятиями отрасли. На акционерной основе совместно с Промстройбанком СССР создан фонд развития экономики гражданской авиации. Основная задача этого фонда — мобилизация на хозрасчетных принципах финансовых средств акционеров. Аккумулированный акционерный капитал используется для финансирования и кредитования работ, направленных на ускорение научно-технического прогресса, производство товаров народного потребления, оказание услуг населению, создание эффективных межотраслевых связей.

## **ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ И ЦЕЛИ**

Радикальная перестройка хозяйственного механизма отрасли предусматривает реализацию следующих главных задач:

**В ОБЛАСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ** — создание условий для наиболее полного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в услугах и работах гражданской авиации; осуществление комплекса мер по обеспечению безопасности и высокой регулярности полетов, повышению культуры перевозок;

● комплексное и эффективное использование производственного и научно-технического потенциала воздушного транспорта; рост производительности труда; развитие самостоятельности перевозчиков на основе сочетания различных форм собственности, исключаящей эксплуатацию и отчуждение авиаработников от средств производства; широкое использование экономических методов управления; проведение единой техни-

7

ческой и структурной политики;

● преодоление сложившихся диспропорций в уровнях развития наземной и технической производственных баз, в размещении производства; создание наиболее благоприятных условий для внедрения новой техники;

● обеспечение эффективного функционирования многообразных форм основного хозяйственного звена посредством расширения их прав, ответственности и экономической самостоятельности;

● укрепление финансового состояния отрасли, ее предприятий, их собственной доходной базы; устранение убыточности предприятий; развитие сети отраслевого коммерческого банка;

● последовательное формирование социалистического рынка на основе кооперации производства и новых организационных структур различных видов собственности; совершенствование системы ценообразования;

● формирование новой системы сочетания отраслевого и территориального управления воздушным транспортом;

● развитие внешнеэкономических связей на базе валютного самофинансирования и самокупаемости, усиление конкурентоспособности авиакомпаний страны на мировом рынке продукции и услуг; создание совместных с иностранными предприятиями и ассоциаций.

**В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ** — обеспечение нормальных условий для труда и жизни авиаработников, членов их семей; улучшение их жилищных и культурно-бытовых условий; возможностей для значительного роста уровня жизни, наиболее полное удовлетворения их духовных потребностей; последовательная реализация принципов социальной справедливости; повышение уровня социальной защищенности летного, диспетчерского, инженерно-технического состава и всех авиаработников в области охраны здоровья и пенсионного обеспечения.

## ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ

Отраслевой концепцией экономической перестройки предусмотрено последовательное внедрение намеченных преобразований.

**ПЕРВЫЙ ЭТАП — 1990—1991 годы.** На этом этапе в соответствии с пакетом новых законов о собственности, о земле, об аренде и арендных отношениях, о единой налоговой системе и других, принципами и положениями концепции разрабатывается комплекс методических рекомендаций по углублению экономической реформы в предприятиях отрасли, способствующих укреплению хозяйства и финансовому оздоровлению, развитию рынка. Происходит активное формирование перспективных организационных структур основного звена типа авиакомпаний, ассоциаций, концернов аэропортов в комплексе с широким внедрением новых форм хозяйственного расчета, основанного на нормативном распределении доходов и развитии арендных отношений на долгосрочной основе. Осуществляется перераспределение функций деятельности центрального аппарата министерства как органа государственного управления отраслью и основного хозяйственного звена. Прово-

дится внедрение системы лицензирования воздушных линий и авиационных работ. Формируется по согласованию с Госкомцен СССР и апробируется гибкая система авиационных тарифов. Завершается формирование внутриотраслевой системы цен и взаиморасчетов за международные и внутренние перевозки. Складывается в основном сеть отделений акционерного коммерческого банка «Аэрофлот». Организуется интенсивная подготовка руководящих кадров и специалистов всех уровней управления. Детально отработывается и утверждается сводный отраслевой план на XIII пятилетку.

**ВТОРОЙ ЭТАП — 1991—1992 годы.** На этом этапе происходит энергичное освоение новой модели хозяйственного механизма переходного периода. Деятельность предприятий отрасли осуществляется в соответствии с принимаемыми законодательными актами и новым Воздушным кодексом СССР. Вступают в силу механизм формирования выручки от реализации перевозок и работ на основе реальных доходов, а также система взаиморасчетов между предприятиями за различные услуги на базе свободных внутриотраслевых цен. Всемерно активизируются процессы формирования рынка перевозок, работ и финансов. Реализуются планы экономического и социального развития. Приобретение новой авиатехники производится предприятиями исключительно за счет собственных средств, а также кредитов путем заключения договоров с заводами-изготовителями (или через посреднические организации отрасли). Закладываются экономические и организационно-технические основы для внедрения самолетов нового поколения (Ту-204, Ил-96, Ил-114). Продолжается структурная перестройка министерства как органа государственного управления гражданской авиацией в стране. Ему передаются функции государственного регистра на воздушном транспорте СССР, государственная единая система УВД и другие общегосударственные формирования в области воздушных сообщений. Устанавливается система экономических санкций за нарушение безопасности полетов и качества перевозок, за использование государственных ресурсов целевого характера не по их прямому назначению.

**ТРЕТИЙ ЭТАП — 1993—1995 годы.** В этот период заканчивается принципиальная отработка всех элементов новой модели хозяйственного механизма, способствующих реализации основных положений концепции, на которую он опирается. На этом этапе происходит дальнейшее упорядочение структуры министерства как государственного органа управления отраслью, формирования приоритетов, регулирования экономических и социальных процессов. К концу XIII пятилетки в гражданской авиации все более возрастающее значение будут приобретать внесоциалистические экономические структуры — ассоциации производителей, научно-технические объединения, общественные организации. Как и повсюду в стране, в отрасли будут совершаться необратимые изменения, которые позволят ей фундаментально укрепить свою экономическую и социальную базу, полнее удовлетворять нужды народного хозяйства и населения в авиационных работах и перевозках, вплотную приблизиться в этой области к высокому уровню мировых стандартов.

**В** этом году, как и в предыдущем, вновь снизились объемы авиационных работ. Что же происходит? Давайте поразмыслим, попытаемся найти причину.

Более четверти века я связан с авиационно-химическими работами. Начиная, когда эти работы только набирали темпы. Надо сказать, в Туркмении очень недоверчиво относились поначалу к новой технологии обработки почвы и посевов, особенно к дефолиации хлопчатника. Не верили, что машина на поле сможет заменить сборщиков хлопка. Доходило до анекдотических эпизодов. Прилетевших в колхоз летчиков встречал председатель и говорил: «Слушайте, полетайте повыше, чтобы райком видел, а затем кушайте плов, отдохните. А наряд, какой нужен, я подпишу».

Однако очень скоро уже не требовалось доказывать преимущества такого мощного средства механизации сельского хозяйства, как авиация. Самолеты стали трудиться над полями почти круглый год. Во время нашествия сельхозвредителей каждое поле обрабатывали по несколько раз, притом ядохимикатами в десятки раз более токсичными, чем применяемые в настоящее время. Именно в тот период начала закладываться пестицидная нагрузка почвы. Она продолжала накапливаться и позже, несмотря на замену ядов, снижение дозировок. Поэтому один из основных аргументов против авиационных работ сегодня — это экологические последствия. С этим трудно не согласиться. И все же попробую поспорить.

Возьмем нашу Туркмению. Нарушение экологического равновесия здесь произошло в первую очередь из-за отступления от режима поливов, а также из-за просчетов мелиораторов при строительстве Каракумского канала. Поднялись грунтовые воды, началось массовое засоление земель. К тому же избыток влаги способствовал зарастанию земель тростником. Авиацию нельзя считать главной виновницей в возрастании пестицидной нагрузки на землю еще и потому, что она последние десять лет почти не применяется при борьбе с сельхозвредителями. Сейчас эти функции выполняет наземная техника. А при наземных работах расход ядохимикатов, как правило, выше.

О том, что ядохимикаты наряду с пользой приносят и вред, спорить не приходится. Будущее за биологическими методами борьбы с вредителями сельского хозяйства. Кстати, авиация уже успешно освоила эти методы. На Украине, в Узбекистане, у нас в Туркмении и других регионах освоено авиараспашение трихограммы — природного врага совок, злостных вредителей многих сельскохозяйственных культур. И все же совсем от ядохимикатов отказаться трудно. Там, где происходит массовая вспышка заражения насекомыми-вредителями, без них не обойтись. Приведу такой пример.

При подготовке к дефолиации хлопчатника я проверял аэродром крупнейшего хлопководческого совхоза «Путь ленинизма» Ашхабадского района. Подъезжая, увидел бахчу с желтеющими дынями знаменитого сорта гуляби. Про себя подумал: в дынях у совхоза в этом году недостатка не будет. Посетил этот аэродром через десять дней, уже накануне прилета самолетов. Бахчи — как не было, ее съела эпидемия. Когда задал вопрос агроному-энтомологу совхоза: «Почему все это

# НУЖНЫ ЛИ ПОЛЯМ САМОЛЕТЫ?

случилось?» в ответ услышал: «Эпид-служба запретила обработку ядохимикатами». Пропал урожай, в который вложен немалый труд. Это поле стало рассадником вредителей во всем хозяйстве не только в том году, но и в будущем. Кому нужна такая «защита» окружающей среды?

Мы, авиаторы, не поборники широкого применения ядохимикатов. Главное — чтобы они принесли пользу, а не вред. Однако и те сверхограничительные меры, что для перестраховки устанавливаются на местах, не приносят пользы.

В Постановлении коллегии Госагропрома нашей республики, принятом два года назад, сказано:

«Запретить использование самолетов при проведении дефолиации в охранной зоне рек, каналов, водоемов и в радиусе 3 км от населенных пунктов». Все это было бы справедливо, если бы применялся высокотоксичный бутифос. Но он запрещен уже много лет назад. Сегодня для дефолиации применяется хлорат магния. О токсичности его говорит такой факт: пчеловоды при его применении не закрывают летки пчел.

Кстати, все эти запретные меры почему-то не касаются наземной техники. Хотя нет большой разницы в том, как проводится опрыскивание полей хлоратом магния — авиа или наземным способом, так как соль не обладает летучими свойствами.

Еще одной из причин снижения объемов авиахимработ многие считают якобы их дороговизну. Действительно, чтобы сделать авиахимработы рентабельными, с 1 января 1988 года тарифы на АХР были увеличены почти в два раза. И все же причина не в этом. Хороший хозяин и специалист умеют считать, они понимают, что своевременное проведение агротехнических мероприятий — залог высокого урожая, который с лихвой возместит затраты. Например, однократное внесение в период весенней подкормки озимых аммиачной селитры дает прибавку урожая с каждого гектара три-пять центнеров при себестоимости его авиаобработки не выше двух с половиной рублей.

Так в чем же причина резкого снижения объема авиахимработ? Здесь наряду с названными мною причинами имеется и ряд других, зависящих от гражданской авиации. Одна из них в том, что последние двадцать лет Аэрофлот постоянно наращивает требования к организации авиахимработ, делая зачастую их непомерными.

Возьмем полевого аэродром. В конце пятидесятых — начале шестидесятых годов он имел размеры 400 × 60 м. с открытыми подходами. Помню: в те годы никаких претензий летного состава к таким размерам не было. Затем стали увеличивать размеры аэродромов. И сегодня их минимальные размеры 650 × 100 м. В то же время аэродромы

с твердым покрытием должны быть размером 500 × 60 м, с асфальтовой взлетно-посадочной полосой — 400 × 20 м.

Неоднократно в разговорах с работниками сельского хозяйства о недостаточной сети авиаплощадок в колхозах и совхозах слышал один и тот же довод: «А где я столько земли возьму?» Действительно, в зоне пересеченной местности и поливного земледелия сложно отыскать место для большого аэродрома. К тому же хороший хозяин подумает, прежде чем исключить из сферы земледелия семь гектаров поливной земли, могущей дать высокие доходы. Вот и летаем мы на обработку полей за десять и более километров, что, естественно, удорожает авиахимработы, снижает производительность полетов.

Далее. Возьмем оборудование полевых аэродромов. Работники районных объединений «Сельхозхимия» постоянно предпринимают прямо-таки героические усилия для обеспечения зарядки огнетушителей, а их мы требуем все больше и больше. Как быть хозяйственнику, если в районе нет зарядной станции? Одни всеми правдами и неправдами достают, другие вынуждены идти на обман. При проверках иногда в огнетушителях оказывалась вода, а то и что похуже. В данной ситуации, на мой взгляд, лучше иметь противопожарное оборудование на борту самолета.

А охрана самолета? Прежде всего — освещение стоянки и телефонная связь. В самом отделении хозяйства ни того, ни другого нет, а для прилетающего на пять дней работы самолета подавай... Вот и летают ежедневно борты ночевать на базовый аэродром. Теряется драгоценное время, так необходимое для выполнения работы в оптимальные сроки, да и для отдыха экипажей меньше времени остается. К тому же расходуется на непроизводительный налет дефицитное авиатопливо.

Следует сказать и о требованиях по снятию аккумуляторов, сливу с самолета авиатоплива до минимального. Это задерживает начало утренних авиахимработ минимум на один час. Наверное, лучше было бы иметь надежные противогонные устройства, чем все эти «мероприятия».

Нельзя не сказать еще об одном. В очень сложных условиях на авиахимработах находится экипаж самолета. А тут еще множество документов, регламентирующих его работу, усложненная отчетность о выполненных полетах. Для исправления этого положения кое-что делается, но уж очень медленно и не доводится до конца.

Отрадно было слышать, к примеру, когда заместитель министра гражданской авиации А. Горяшко на совещании в Кокчетаве произнес фразу, которую многие сидящие в зале ждали уже много лет. Он сказал, обращаясь к работникам

Управления летной службы и инспекции МГА: «Обложили командира самолета на химработах, как волка, красными флажками, различными документами, и он практически не может летать без нарушений...» Все надеялись, что после этих слов последуют какие-то сдвиги. Но прошло столько времени, а экипажу на АХР по-прежнему не позавидуешь.

Дело в том, что от противоречий в документах страдает не только экипаж, но и сельское хозяйство. Приведу пример. Приехал недавно возмущенный председатель Тедженского районного объединения «Сельхозхимия»: летчики по метеоусловиям два дня не летают, хотя погода хорошая, из-за их нежелания работать завезенные удобрения попали под дождь... Стали разбираться. Экипаж подтверждает наличие нормальной фактической погоды, соответствующей его минимуму, и сам возмущается вынужденным простоем. В чем же дело? Отработав один день в хозяйстве, самолет перелетел на ночевку в бывший аэропорт местных воздушных линий «Теджен», находящийся в 18 км от колхозной авиаплощадки, на которой отсутствовало освещение стоянки. Утром экипаж получил из Ашхабада прогноз погоды ниже его минимуму. По всем правилам командир воздушного судна не имел права поднять в воздух самолет. В то же время, если бы самолет базировался на колхозном аэродроме, то он имел право работать по фактической погоде, если время полета до обрабатываемого участка не более двадцати минут. Выходит, семь минут лететь до рабочего аэродрома нельзя, а двадцать минут до обрабатываемого поля можно? И этот пример, увы, не единственный.

Еще одну тему необходимо затронуть. Наземная техника все время совершенствуется, а мы почти застыли на месте. Вот уже сорок лет основным сельскохозяйственным самолетом является трудяга Ан-2. Он явно не удовлетворяет сегодняшним требованиям. Если для рассева удобрений Ан-2 в какой-то мере соответствует требованиям, то при борьбе с вредителями и сорняками, где дозировки внесения 25 л/га и менее, более экономичным будет самолет с грузоподъемностью не более 500 кг. Налицо была бы экономия горюче-смазочных материалов и снижение себестоимости авиахимработ. Медленно совершенствуется и химаппаратура.

Словом, время требует решительного пересмотра взглядов на авиационно-химические работы. И мы надеемся, что в конечном счете победит здравый смысл.

Ю. СЕРЕБРЯКОВ,  
инженер ПАНХ Туркменского управления  
гражданской авиации

г. Ашхабад.



Экипаж самолета Ил-62М ЦУМВС после вручения государственных наград: командир корабля В. Никонов, бортрадист Д. Мянун, бортиженер Г. Смазнов, второй пилот П. Выборнов, штурман Н. Мидюшко (слева направо). Фото В. СПЕСИВЦЕВА.

# МИНУТЫ КАК ГОДЫ...

Указом Президиума Верховного Совета СССР за мужество и высокий профессионализм, проявленные в экстремальных условиях, орденом трудового Красного Знамени награжден командир корабля Ил-62М Центрального управления международных воздушных сообщений В. НИКОНОВ, орденом Почета — бортиженер Г. СМАЗНОВ, медалью «За трудовую доблесть» — второй пилот П. ВЫБОРНОВ, штурман Н. МИДЮШКО и бортрадист Д. МЯУН. Приказом министра гражданской авиации все члены этого экипажа отмечены знаком «Отличник Аэрофлота».

О подробностях этого прерванного рейса рассказывает член экипажа, общественный корреспондент «Гражданской авиации» Н. МИДЮШКО.

## В ВОЗДУХЕ БЛИЗНЕЦЫ

В их семье авиаторов не было, и тем не менее братья-близнецы Владимир и Виктор Менаженко с детства мечтали о небе. Не последнюю роль сыграл тут, сам того не подозревая, челябинский летчик, коммунист Гуго Петрович Петерс — единственный пилот Аэрофлота, летающий с протезом после ампутации ноги. О его судьбе, исключительном мужестве и упорстве много писали газеты, снят телевизионный фильм. Мальчишки до дыр зачитывали те статьи, с восхищением смотрели документальные кинокадры.

И вот десять лет назад в Челябинское авиапредприятие прибыли ладные молодые пилоты, глядя на которых казалось, что в глазах двоится. Дипломы и оценочные листы вчерашних курсантов — братьев Менаженко были тоже «на одно лицо»: по двадцать две «пятерки» и по шесть «четверок». Да и записи в выпускных аттестациях словно под копирку: дисциплинированы, исполнительны, трудолюбивы. Техника пилотирования хорошая, летают с большим желанием. В сложных условиях полета не теряются. Увлекаются спортом: имеют второй разряд по теннису. Редактируют стенгазету.

Читал тогда характеристики и думал: неужели, действительно, нет у близнецов никаких различий! Все-таки выяснилось — есть: в училище Владимира одним из первых в группе допустили к самостоятельным полетам. Виктор же несколько протстал.

Но таких «непохожестей» в их дальнейшей летной биографии мало. Помню, во время очередной аттестации они получили самые лестные отзывы: рекомендовали себя трудолюбивыми, грамотными специалистами. Надежные помощники командиров самолетов. По уровню своей практической и теоретической подготовки достойны ввода в строй командирами Ан-2. Оба к тому времени стали коммунистами. Оба учились заочно в институте инженеров гражданской авиации, правда, Владимир, на третьем курсе, а Виктор на втором. Оба активно участвовали в общественной жизни: Владимир возглавлял комсомольскую организацию, Виктор входил в бюро.

Неповзвращенному человеку может показаться, что все дается этим молодым летчикам легко и просто. На самом же деле хлеб авиатора труден. А у пилотов сельхозавиации, пожалуй, особенно. Месяцами они на полевых аэродромах, вдали от дома. А какого умения и выдержки требуют полеты на малых высотах. Ведь для того, чтобы ядохимикаты хорошо опылили растения, нужно летать на высоте не более пяти метров!

Конечно, в том, что работа у братьев спорится, немалая заслуга их наставников. В том числе и командира авиазвена Г. Петерса. Да-да, того самого Петерса, который стал когда-то для Владимира и Виктора живой легендой.

Не так давно узнал приятную новость — пилотов Менаженко, как наиболее достойных, направили на переподготовку, и сейчас оба летают уже вторыми пилотами пассажирского лайнера Ту-134. Личный безаварийный налет у них перевалил за четыре тысячи часов. Оба обзавелись семьями. Братья-близнецы достойно и честно служат своей профессии.

В. САМСОНОВ,  
старший инженер по работе с кадрами  
Уральского управления

г. Челябинск.

Из Шереметьева в Монреаль почти десять часов пути. Поэтому баки самолета были полностью залиты керосином. Настроившись на долгий полет, сразу после взлета заняли высоту 9600 метров.

— Проходим Карманово, — сообщил я экипажу и после разворота самолета на Белый доложил земле расчетное время пролета.

В кабине воцарилась редкая во время рейса тишина. Под знакомое «стрекотанье» приборов мне вдруг вспомнилось, что друзья, не раз летавшие в Монреаль, советовали во что бы то ни стало побывать в Нотр-Даме. «Копия Собора Парижской Богоматери, только поменьше!» — восхищенно говорили они. Мысленно я даже представил себе этот величественный храм, радовался в душе тому, что увижу это чудо. Но моим мечтаньям явно мешал рядом сидящий бортинженер. Он то и дело наклонялся за сиденье командира корабля и толкал меня в правый бок. Я глянул на него: лицо Геннадия Михайловича выражало встревоженность. Через некоторое время он отчетливо произнес:

— Командир, во втором двигателе интенсивно убывает масло!

— Ты не ошибаешься? — глянул на инженера командир. — Убедись еще раз!

— Не ошибаюсь, стрелка масломера идет к нулю.

— Возвращаемся в Шереметьево, доложите земле! Штурман, в какую сторону «крутить»?

— Разворачивайтесь влево, — ответил я. — Входной коридор южнее.

— Запросите аварийный слив топлива и снижение!

Командир заложил крен, и самолет начал снижаться.

— В баке осталось пять литров, двигатель надо выключить, — проинформировал бортинженер.

— Выключаем, — слышится в наушниках хрипловатый голос Никонова.

В снижении на трех двигателях самолет взял курс на Шереметьево. После доклада на землю диспетчер поинтересовался, через сколько минут мы сольем топливо, и тут же сообщил, что задержки на посадку не будет. Я раскрыл схему аэродрома и начал выполнять расчет. Рабочий курс в Шереметьево был противоположен нашему маршруту возврата, и мне подумалось, что для экономии времени неплохо бы запросить посадку с прямой.

...Смазнов то и дело наклоняется за спину командира и смотрит на масломеры. Наклоняется так низко, что невольно соприкасается с моим правым коленом. Что поделаешь: кресло бортинженера установлено под углом к штурманскому настолько близко, что я всякий раз плечом чувствую, куда Геннадий Михайлович поворачивается. И кому только пришло в голову расположить эти важные приборы в таком плохо-доступном месте?

Я гляжу на раскрасневшуюся шею Геннадия Михайловича и невольно думаю: насколько же он стал мне ближе и роднее за эти короткие секунды! Воистину прав был Сент-Экзюпери, когда говорил, что «...самолет — это не просто сумма параметров, а живой организм, который надо выслушивать». Как часто повторяем мы эти слова в летном деле. И как часто отступаем на практике от этого святого правила. Бортинженер Смазнов всегда неотступно следовал ему,

а потому вовремя заметил подступающую украдкой беду и сразу же начал борьбу за спасение самолета, спасение людей, наше спасение...

— Командир... — слышу я вновь тревожный голос бортинженера.

После его доклада стало понятно: потекло масло еще на одном двигателе и через считанные минуты его тоже нужно будет выключить. Самолет в итоге потеряет половину тяги. На медицинском языке это означало бы: случился пусть не обширный, но инфаркт. Сейчас важно как можно быстрее приземлиться.

— Владимир Вениаминович, — обращаюсь я к командиру, — может, запросим посадку с обратным курсом?

— Дима, свяжись! — попросил Никонов бортрадиста Мяуна и неторопливо добавил: «Мужики, максимум внимания и спокойствия!»

Я не видел в этот момент лица командира — мое кресло за его спиной, — но, научившись за многие годы совместных полетов улавливать любые оттенки его голоса, понял, что Владимир Вениаминович не сбобел. И я, и другие члены экипажа тут же почувствовали в себе прилив уверенности.

— Заход с прямой разрешен! — сообщил Дмитрий Иванович.

Теперь задача штурмана кратчайшим путем вывести самолет к полосе. И чем короче этот путь, тем меньше риска.

— Увеличьте снижение, запаздываем!

...И вот высота уже приближается к заданной, полоса по курсу, но развита огромная скорость (!), и нам понятно, что погасить ее не успеем, поэтому производить посадку чрезвычайно опасно и даже безрассудно. К тому же посадочный вес самолета намного превышает установленный, хотя слито около сорока тонн топлива.

В эти секунды мне казалось: только бы не заговорил Смазнов, если раздастся его голос, это будет означать, что пришла пора остановить второй двигатель... Что должен сказать сейчас командир все знали, а потому ждали его слов, как приговора. Но он произнес:

— Выполняем левый круг!

...И потянулись минуты, как годы. И снова полоса по курсу. Но тут раздастся голос бортинженера:

— Командир, выключаем второй двигатель.

— Отставить, выключим после приземления!

И отлегло на душе: вот пример разумного подхода к требованию Руководства по летной эксплуатации! Мудро сказал кто-то: учись на ошибках других, так как самому их сделать не хватит времени. А такие ошибки уже были в летной практике.

Легкое касание, и замелькали боковые фонари у бетонки.

— Выключить второй! — приказал Никонов.

Самолет притормаживает и занимает рулежную дорожку.

— Полоса свободна! — докладывает диспетчеру второй пилот Павел Выборнов, и глаза его весело улыбаются. А Геннадий Михайлович, посмотрев на масломеры, делает очередное сообщение командиру:

— Владимир Вениаминович, потекло масло еще из одного...

— Ну и хрен с ним! — отрезал Никонов.

... Наш прерванный полет длился 35 минут.



# КАКАЯ ПАРТИЯ НАМ НУЖНА

**РЕДАКЦИЯ:** — Итак, второго июля открывается XXVIII съезд КПСС. Нет сомнения в том, что он станет важнейшей вехой на пути обновления партии, наметит программу решения острейших социально-экономических и политических проблем в жизни советского общества. Но очевидно и другое: чем меньше времени остается до начала работы съезда, тем жарче дискуссии вокруг проекта Платформы ЦК КПСС, материалов февральского и мартовского Пленумов ЦК. Оценки этих концептуальных документов не только не однозначны — нередко они категорически исключают друг друга. В конечном счете вопрос стоит так: какая партия нам нужна и в каком обществе мы хотим жить! Так давайте попробуем обсудить эти непростые проблемы и за нашим «круглым столом».

**Г. Г. ЧЕБЕЛЯЕВ,**  
командир объединенного авиаотряда:

— О чем хотелось бы сказать в первую очередь? Участвуя в предвыборной кампании в Верховный Совет Российской Федерации, я не раз убеждался в том, что некоторые партийные организации просто-напросто растерялись в нынешних условиях. Привыкнув к своей «руководящей роли» в рамках жесткой командно-административной системы,

*Продолжение. Начало на 2-й стр. обложки.*

когда повсеместно подавлялось любое мало-мальски самостоятельное мнение, не говоря уже об инакомыслии, теперь они, что называется, пошли топором ко дну. Обстановка демократизации и гласности, появившаяся возможность открыто и смело выражать свои позиции вызвали у одних ностальгию по тем временам, когда можно было откровенно припугнуть какого-нибудь строптивца и заставить его высказать «единодушную поддержку». Другие, наоборот, кинулись слишком рьяно подделываться «под народ», не гнушаясь огульно чернить партию, сводить весь ее исторический путь к одним ошибкам и извращениям. Третий вроде бы остались на своем месте, но по-прежнему, мне кажется, ждут указаний «сверху», уповая на отсутствие инструкций, которые еще совсем недавно регламентировали каждый наш шаг.

Все это, как я понимаю, послужило основой для суждений о том, что партия себя изжила и больше не способна быть руководящей и направляющей силой советского общества. При этом совершенно умалчивается, что именно КПСС выступила инициатором пе-

рестройки, что именно она, а не кто-нибудь другой первой восстала против всех пороков, рожденных эпохой культа личности, волюнтаризма и застоя.

Не могу сказать, что наша партийная организация тоже растерялась. Нет, ни в коем случае. Коммунисты отряда, а их у нас одна треть от общей численности работников, ведут себя принципиально, инициативно. Когда мы начали готовиться к переходу на новые условия хозяйствования, партбюро организовало экономический всеобуч. Это помогло внести ясность во многие вопросы, предупредить ошибки в работе и сбой в настроении коллектива. Под прямым воздействием партийной организации шла нелегкая перестройка в работе по-новому среди вертолетчиков. В связи с тем, что поставки авиабензина, в отличие от керосина, не предусматриваются госзаказом, отряд в прошлом году оказался на грани безработицы. И вот, когда административные методы выхода из тупика были по существу исчерпаны, партийное собрание отряда обратилось с письмом напрямую в ЦК КПСС, и положение было поправлено.

Появились у нас в кол-

лективе подстрекательские листовки ленинградских неформальных организаций — партбюро тоже среагировало правильно. Оперативно провели индивидуальную работу с людьми, организовали открытое партийное собрание, на котором всесторонне обсудили, куда зовут нас «неформалы» и кому выгодны их призы-вы. Авиаторы поддержали позицию партбюро, и «неформалам» пришлось ретироваться.

Словом, наши партийцы не паникуют и в хвосте событий не плетутся. Однако это вовсе не значит, что все у нас гладко, а в коллективе царит, как любил утверждать не в столь отдаленные времена, полное единодушие. Конечно же, нет. Более того, обстановка отнюдь не простая и далеко неоднозначная.

Прежде всего людей волнуют нерешенные социальные проблемы, в первую очередь жилищная. И хотя совсем недавно мы построили жилой дом на 90 квартир, жилищный голод далеко не утолен. Нередко причиной недовольства людей служит ярко выраженная сезонность в работе по обслуживанию колхозов и совхозов области. Зимой экипажи маются без дела и в сущности без зарплаты, а в «месяцы пик», как говорится, продохнуть некогда. Беспокоит и снижение объемов авиахимработ. Все понимают, что такая же картина и в других местах, но тем не менее...

И особенно болезненны

воспринимается бесперспективность нашего предприятия. В свое время в него вложили примерно десять миллионов рублей: построили взлетно-посадочную полосу с твердым покрытием, аэровокзал, ангар и другие служебные помещения. Народ надеялся, что аэропорт заживет полноценной жизнью. Поначалу так и было: помимо базовых самолетов Ан-2 и вертолетов Ка-26, у нас стали приземляться транзитные Ту-134, сразу же приблизив Калугу к черноморским курортам, Ленинграду, другим промышленным и культурным центрам.

Но вот слегка «пообносились» ВПП, став непригодной для приема тяжелых самолетов, застопорилось строительство гостиницы для транзитных пассажиров, и жизнь стала замедляться. Минувший год мы закончили с убытком в миллион рублей. Вроде бы и работали старательно, а удовлетворения нет. И как в такой ситуации ни пытайся партийная организа-

ция быть «авангардом», как ни зови людей к «сознательности», авторитет коммунистов, особенно руководителей, волей-неволей катится вниз. А уж отсюда рукой подать до разговоров насчет того, что «партия себя изжила». Вот и получается как бы замкнутый круг.

**В. А. СЫЧЕВ,**  
начальник штаба,  
секретарь парткома  
авиаотряда:

— Командир затронул социально-производственную сферу, я же хочу сказать о другом. Авторитет партийных организаций сильно подорван «железными» уставными правилами, по которым мы все еще живем. Проект нового Устава КПСС в счет пока не беру. Ведь как всегда было: мы или «должны», или «обязаны», смотрим или только «вперед», или только «вверх», третьего не дано. А если, упаси бог, осмелишься поступить иначе, сами знаете... Но жизнь ведь не стоит на месте,

ее ни в какие рамки не втиснешь.

Интересными мыслями на этот счет поделился в «Правде» Фокин из Караганды. Он пишет, что механизм «послушания» коммунистов заложен уже в наборе партийных взысканий. Их даже в количественном отношении значительно больше, чем, к примеру, в КЗОТе за нарушения трудовой дисциплины. А запись о взыскании в учетной карточке? Ведь и снятый выговор остается в ней таким вечным клеймом. Сто раз подумаешь, прежде чем проявишь какую-нибудь инициативу.

Мне до сих пор не дает покоя выход из партии нашего авиатехника Фурса. В свое время он был заместителем председателя профкома, членом партийного комитета авиаотряда. И вдруг сдает партбилет. Оказалось, не может человек смириться с тем, что обком «все дозволено», а рядовые коммунисты бесправны.

**РЕПЛИКА: — А то, что он бросил парторганизацию в самое трудное время, это как понимать!**

**В. А. СЫЧЕВ:**

— Понимать можно как угодно, но факт остается фактом: коммунист разуверился в партийном товариществе, его не устраивает деление партии на «низы», с которых спрос за все и вся, и «верхи», годами огражденные от всякой критики.

**Е. Ф. МОИСЕЕВ,**  
первый секретарь  
Октябрьского  
райкома КПСС  
города Калуги:

— Слов нет, проблема «низов» и «верхов» — одна из острейших. Она годами довлела над нами и казалась почти неразрешимой. «Сверху» спускали команды, «наверх» вызывали для проработки, «сверху» присылали кадры. А «низам» оставалось, говоря армейским языком, только «брать под козырек и есть глазами начальство».

Дежурный штурман авиаотряда заслуженный штурман СССР В. П. Антонов инструктирует пилотов перед выполнением задания.

Но посмотрите, насколько круто изменилась обстановка сегодня. Совсем недавно, взвесив свои силы и возможности, добровольно ушел с поста первого секретаря обкома Геннадий Иванович Уланов. Лет шесть назад Пленуму обкома предложили бы нового кандидата, все мы «единогласно» проголосовали бы «за», и дело сделано. А как на этот раз? На освободившийся пост выдвинули с мест (обратите внимание!) 64 кандидата. Не берусь утверждать, что это очень здорово, скорей всего альтернатива должна быть несколько иной, но разве мыслимо представить все это до перестройки? Да и сам Уланов тогда вряд ли бы подал заявление об уходе. А тут откровенно и честно объяснил через областную газету, что здоровье уже не то, а работать вплотную и время не позволяет, и сам не может. Так что давайте шагать в ногу с перестройкой.

А что касается выхода из партии, то мы порой стремимся во что бы то ни стало создать видимость единства партийных рядов за счет численности. Причем совсем не задумываемся над тем, что единство такого рода — мнимое, даже вредное. Да, партия — не проходной двор, членство в ней обязывает ко многому, но если коммунист понял, что ему с ней не по пути, не надо его держать силой, путь уходит. Опасность здесь в другом — иногo так называемого члена партии нужно было бы давно из нее исключить, он явно недостоин звания коммуниста, а мы с ним нянчимся и год, и два, и три, а потом он, видите ли, «добровольно» расстается с нами, да еще при этом, играя «на публику», жонглирует политическими лозунгами. Вот чего нельзя допускать.

**В. А. СЫЧЕВ:**

— Возвращаясь к «низам» и «верхам», хочу подчеркнуть следующее: партия не выйдет из нынешнего кризиса, если не дать больше самостоятельности первичным партийным организациям. Они должны иметь право сами решать вопросы своей структуры, вырабатывать программу своей деятельности, иметь воз-





Интересно проводят время малыши в детском саду авиаотряда. Воспитатель О. И. Чепикова всегда найдет для них какое-нибудь необычное занятие.

возможность реально влиять на решения вышестоящих партийных органов. Пора повысить их самостоятельность и в коренных вопросах партийного строительства. Они, и только они должны окончательно решать вопросы о приеме в партию и об исключении из нее. Необходим им и свой бюджет, которым они могли бы распоряжаться по своему усмотрению.

**РЕПЛИКА:** — Так это уже заложено и в Проект Устава КПСС, и в другие партийные документы.

**В. А. СЫЧЕВ:**

— Знаю, что заложено. У нас немало хороших идей «закладывалось» на бумаге, а на деле все вышло наоборот. Потому и говорю об этом, что не хочу повторения прошлого.

И еще: применительно к гражданской авиации, думаю, назрела необходимость отказаться от жесткой привязки парторганизаций к административно-территориальному делению. По-моему, надо строить их структуру не только по районному и областному, но и по отраслевому принципу. В частности, при управлениях гражданской авиации вполне можно создать парткомы с правами райкомов и образовать при них советы секретарей парткомов авиапредприятий. Это позволит лучше учитывать специфику гражданской

авиации в нашей работе. А то ведь на какой актив в районе или области не приди — повсюду разговор то о севе, то об уборке, то о городском коммунальном хозяйстве, а мы ведь, что ни говори, летчики, у нас свои проблемы и заботы, свои особенности.

**И. А. ГАВРИКОВ,**  
секретарь партбюро АТБ:

— Одно замечание. На мой взгляд, авторитет партийных организаций сильно страдает от того, что мы слишком злоупотребляем понятием «авангардная роль коммуниста». По любому поводу и без повода трезвоном об этом, а на деле зачастую никакого «авангарда» не получается. Люди все это видят и перестают нам верить.

А возьмите известный тезис о том, что у коммуниста лишь одна привилегия — быть там, где труднее, быть всегда впереди. Тезис прекрасный, но как его совместить с карьеризмом и приспособленчеством отдельных членов партии, наконец, с рашидовщиной, чурбановщиной и т. п.?

**РЕДАКЦИЯ:** — Очень точное замечание. Еще Владимир Ильич Ленин подчеркивал, мало ведь назвать себя «авангардом», передовым отрядом — надо и действовать так, чтобы все остальные отряды видели и вынуждены были признать, что мы идем впереди... Неужели, предупреждал Ильич, «представители остальных «отрядов» такие дураки, чтобы поверить нам на слово насчет «авангарда»!

Мысль эту Владимир Ильич высказал почти девяносто лет назад, когда только

закладывались идейные и организационные основы нашей партии, а значение ее не только не уменьшилось, а еще больше возросло. Ведь сегодня, когда со всех сторон участились нападки на партию, на ее гениального основателя, надо быть особенно требовательным к таким понятиям, как авангард, руководящая роль и т. п. И самое главное здесь, наверное, в том, чтобы слова коммунистов не расходились с их делами, чтобы каждая партийная организация была организацией не слов, а активных действий. Конечно, во времена сталинского террора, пустопорожних хрущевских обещаний, диктата брежневской партократии вера в партию в массах была основательно подорвана, а коммунисты из гордости народа нередко превращались в его позор, а то и в его проклятие. Но затем и начата революционная перестройка и в партии, и в государстве, чтобы навсегда избавиться от наследия того «проклятого прошлого». Не так ли?

**А. М. ВОЛКОВ,**  
начальник политотдела  
Управления  
гражданской авиации  
Центральных районов\*:

— Вот именно. Мы пожинаем сейчас урожай, посеянный авторитарным режимом. Он нанес по партии удар огромной силы, во многом дискредитировал высокое звание коммуниста, деформировал отношения во внутривнутрипартийной жизни. Огромный ущерб престижу партии нанесли факты идейного и нравственного перерождения. И тем не менее я верю, что в здоровых силах партии, в основной массе советского народа сохранилась приверженность ленинским идеалам и нашему социалистическому выбору. Конечно, даже в простейшей житейской ситуации возродить доверие всегда труднее, чем его потерять, а тут речь идет о многомиллионной политической организации, если хотите, об исторической судьбе не только огромного народа, но и мира в целом. Так что иного пути, как обновление партии на подлинно ленинских принципах, у нас нет.

**РЕПЛИКА:** — В печати опубликованы не только проект Платформы ЦК КПСС

\* Когда журнал находился в производстве, было принято решение о реорганизации политотделов в гражданской авиации.

к XXVIII съезду партии, но и «Демократическая платформа», принятая на Всесоюзной конференции партклубов и парторганизаций в январе нынешнего года. Не означает ли это начало раскола партии!

**А. М. ВОЛКОВ:**

— Сами понимаете, что на этот вопрос невозможно исчерпывающе ответить рамках нашего «круглого стола». Проблема ведь слишком серьезна и глубока. Одно могу сказать определенно: опубликованная «Демократическая платформа» газеты «Правда» поступила правильно, и своевременно. По крайней мере, теперь всем видно: кто есть кто.

Можно добавить и такой штрих: перестройка пробудила и в партии, и в стране повышенную политическую активность даже среди тех категорий коммунистов и беспартийных, которые раньше, как мы иногда говорим, отсиживались и о малчились. Это породило всевозможные движения и платформы, которые могут стать и уже стали основой многопартийности в нашем обществе. Тут, на мой взгляд, самое главное в том, чтобы четко видеть: кто за выбор, сделанный в октябре 1917 года, а кто льет по этому поводу «крокодильевы слезы», старается повернуть колесо истории вспять. Тогда все становится на свои места.

**Е. Ф. МОЙСЕЕВ:**

— Хочу в связи с этим остановиться на таком аспекте проблемы. Речь идет о демократическом централизме. Ясно, что в массовом сознании этот термин в какой-то степени дискредитирован. Но что получается? В «Демократической платформе» перечисляю целый ряд пороков этого принципа. Но о каком, собственно, централизме и речь? О демократическом понятии по-ленински, или каком-то другом, бюрократическом, который утонул в качестве «желтого» в начале 30-х годов. От сталинско-брежневской модели демократического централизма мы сегодня шително отходим, и авторы «Демократической платформы» не открывают ничего нового. Но демократический централизм — основа ленинского организационного строения партии, нам необходим, и я думаю, что XXVIII съезд КПСС отвергнет его.

Еще один момент. За





За обслуживанием двигателя вертолета Ка-26 — авиатехники Н. И. Иванов (справа) и В. А. Заживилов.

нутый вопрос в какой-то степени связан с так называемыми горизонтальными структурами. Никто из нас, партийных работников, не против группировок по интересам, клубам, платформам. И здесь нет основы для конфронтаций. Но выс-

тупать за приоритет только горизонтальных структур, в ущерб структур вертикальных — это одномерный подход. И еще: появление многопартийности означает в какой-то мере ужесточение организационной дисциплины внутри партии. А вот фракционность — это уже нетерпимость к инакомыслию.

И не мешало бы повнимательнее перечитать резолюцию X съезда РКП (б) «О единстве партии», преж-

де чем требовать ее «отмены». Ведь ее пафос — совместная работа всех коммунистов над исправлением ошибок партии, расширение демократии, самостоятельности, дискуссий и в то же время отвержение фракционной узости.

Эти мысли со всей отчетливостью прошли через выступления многих участников февральского и мартовского Пленума ЦК. И это правильно. На требование времени надо прежде всего ответить идейным и организационным укреплением партийных рядов, единством действий коммунистов, возрождением подлинного партийного товарищества.

**РЕДАКЦИЯ:** — Кстати, о партийном товариществе. О нем многие годы, как говорится, не было ни слуху ни духу. Теперь в проекте Платформы ЦК о нем сказано «в открытую». И, думается, вполне закономерно. Ведь, вступая в партию, мы даем себе слово быть товарищами в борьбе. Партия замысливалась Лениным как союз самых близких по духу людей, союз единомышленников...

— Верно, — заметил А. М. ВОЛКОВ. — Вспомните, как доброжелателен и внимателен был к своим товарищам по партии Владимир Ильич. И в то же время требовательным, по-настоящему взыскательным. Этими его качествами была проникнута и партийная мораль. К сожалению, из этого ленинского наследия мы многое подрастеряли.

**В. Н. ВОДОВОЗОВ,**  
авиатехник АТБ:

— Полностью согласен с большинством точек зрения. Но вот что касается партийного товарищества, то здесь вижу очень серьезную заковыку, хотя сам и не состою в партии.

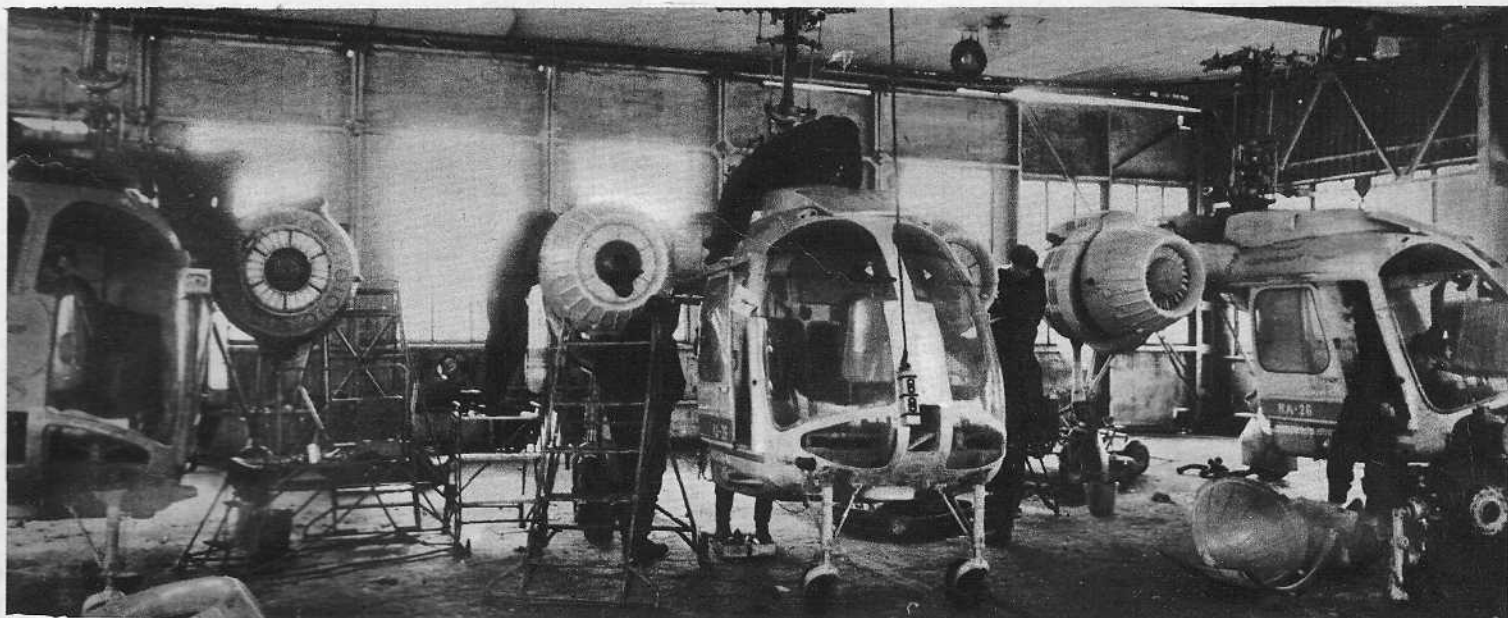
Вот пример. Прилетел к нам в Калугу как-то «высокий гость из Москвы». Аэропорт оцепили милиция и какие-то люди в штатском. Кругом черные «Волги». Командир отряда, можно сказать, в панике, а работникам аэропорта строго-настрого заказано куда-то носа не высовывать. Поймите меня правильно, я за порядок и безопасность партийных и государственных руководителей, когда они приезжают в какой-то город, но зачем такая шумиха и помпезность? Вот оно, партийное товарищество.

— Хочу поддержать Виктора Николаевича, — вступила в разговор диспетчер службы организации перевозок В. Ф. КОЛЕСНИКОВА. — Если бы было у нас настоящее товарищество, может, и не ушел бы из партии авиатехник Фурс. На словах мы декларируем равенство каждого коммуниста, а на деле он держит на своих плечах многоэтажную пирамиду партийного аппарата: партком, райком, горком, обком, ЦК республики, ЦК КПСС. И чем выше

В авиатехнической базе авиатряда идут регламентные работы на вертолетах Ка-26.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

15



«этаж», тем он недоступнее для рядового члена партии. Правда, сейчас вроде бы наметился поворот в другую сторону. Мы много ждем от съезда партии, от нового Устава КПСС. Так хочется не разочароваться в своих надеждах.

**А. В. АНОХИН,**  
секретарь партбюро  
летнего отряда:

— Я, пожалуй, самый молодой коммунист за этим «круглым столом», но и мне с моим не столь большим партийным стажем отчетливо видно, что отношения между коммунистами и «партийными этажами» надо в корне перестраивать. И прежде всего необходима гибкость в определении структуры партийных организаций.

Смотрите, что получается. Примерно с марта по октябрь практически весь летний отряд находится в отрыве от базы. Общее собрание и то организовать невозможно, а партком требует, райком «давит». Вот и оказываешься между молотом и наковальней. А уставного права отойти от общепринятой схемы у нас нет. Считаю, что это чистейшей воды партийный формализм, если не бюрократизм. Надеюсь, что после XXVIII съезда дышать станет легче.

**РЕДАКЦИЯ:** — Мы уже обсудили довольно широкий круг вопросов. Но есть еще один, очень важный и, надо сказать, довольно болезненный. Если судить по письмам в наш журнал, то он волнует многих авиаработников. Речь идет об идейных основах построения партии, о наших идеологических установках. Что думают по этому поводу калужские авиаторы!

**В. П. АНТОНОВ,**  
дежурный штурман  
аэропорта,  
заслуженный  
военный штурман СССР:

— Мне, как и многим моим ровесникам, довелось участвовать в Великой Отечественной войне. Не понаслышке знаю, как бились за социалистические идеалы коммунисты и беспартийные, представители всех наших наций и народностей. А теперь кое-кто нам хочет навязать мысль о том, что наш социали-

стический выбор якобы исторически не состоялся, что в угоду каким-то идеологическим «мифам», о которых кричат на каждом перекрестке, КПСС, дескать, завела страну в тупик. Лично я считаю такие рассуждения ни чем иным, как предательством дела Ленина, дела Октябрьской революции.

В связи с этим хотелось бы выразить недоумение: почему это в последнее время ни в печати, ни в устах наших руководителей и даже в проекте Платформы ЦК КПСС к XXVIII съезду партии не упоминается слово «коммунизм»? Более того, раздаются голоса, что и партии надо «переименовать» — из коммунистической в социал-демократическую или во что-то близкое этому. Мы что, отказались от своих коммунистических идеалов? Думаю, что настоящие партийцы, да и народ вряд ли поймут это. Такие «демарши» выгодны лишь воротилам теневой экономики, да тем, кто от дедов и прадедов до внуков и правнуков паталогически ненавидел коммунистов и Советскую власть. Считаю, что наша партия должна быть только коммунистической, а ее программной целью — построение коммунистического общества. Пусть эта цель слишком далека, но ее нельзя исключать из Программы КПСС. По моему глубокому убеждению, только наши недруги заинтересованы в том, чтобы объявить коммунизм утопией и отказаться от него как от конечной цели социального развития.

**РЕПЛИКА:** — Кое-кто даже успел объявить, что «коммунистический эксперимент» завершится его полным крахом в пределах двадцатого столетия.

**А. М. ВОЛКОВ:**

— Хорошо понимаю Василия Павловича и тех товарищей, кто с ним солидарен. Так думают не одни они. По роду своей работы мне приходится ежедневно встречаться с ветеранами, и с людьми среднего возраста, и с молодежью. Большинство из них даже не представляет, как это вдруг на семейном третьем году Советской власти повернуть партию коммунистов, что называется, на сто восемьдесят гра-

дусов, а страну отдать во власть капитала.

Конечно, другое дело, что Сталин и его последователи дискредитировали нашу социалистическую идеологию, сделали ее догматической, а социализм на практике превратили в казарму. Однако это вовсе не значит, что теперь надо все, что завоевано трудом и кровью многих поколений советских людей, в одночасье демонтировать или взорвать. Да, партия призывает сегодня решительно отбросить идеологическую зашоренность, догматизм и нетерпимость к иным взглядам и идеям. Но она подтверждает одновременно верность творческому духу материалистического мировоззрения и диалектической методологии Маркса, Энгельса, Ленина, приверженность социалистическому выбору и идеям Октября. И это нам, коммунистам, никогда не следует забывать.

**РЕДАКЦИЯ:** — Не берем судить от имени всех читателей журнала, но мы вполне удовлетворены состоявшимся обменом мнений. Он достаточно критичен и вселяет оптимизм, а это немаловажно. В заключение хотелось бы вернуться к тому, с чего мы начали, — к трудному экономическому положению Калужского объединенного авиаотряда. Есть ли реальные пути выхода из кризисной ситуации? Каковы они!

**Г. Г. ЧЕБЕЛЯЕВ:**

— Руководство, партийная и общественные организации, специалисты отряда тщательно проанализировали ситуацию и нашли вполне реальный выход из положения.

Первое. Надо сделать Калужский аэропорт транзитным хотя бы для тех самолетов, которые летают из северных районов страны на юг и обратно. Сегодня они вынуждены делать промежуточные посадки в перегруженном и без того Московском аэроузле, что, конечно же, накладно.

Второе. Аэропорт может вполне использоваться как запасной для Москвы. Расстояние от нас до столицы почти равнозначно «плечу» между Домодедовом и Шереметьевом, а мы этой возможностью не пользуемся.

Наконец, третье. Калуга все больше и больше привлекает внимание туристов — как советских, так и зарубежных. Не следует забывать, что это родина Циолковского, колыбель отечественной космонавтики. К тому же совсем недавно начала частично функционировать настоящая жемчужина области — Оптина пустынь, возрождаемая русской православной церковью. Разворачиваются также реставрационные работы в других исторических и культурных очагах, а и у нас, в одном из центров земли Российской, не мало. Так что резервы для организации туристических авиаперевозок очень большие.

А теперь о том, что для этого нужно. Я уже говорил вначале, что в сооружение аэропорта вложено десять миллионов рублей. Он имеет все необходимое для круглосуточной работы, включая современную систему посадки СП-70 соответствующие средства УВД. Теперь дело за тем, чтобы реконструировать ВПП и построить гостиницу для транзитных пассажиров.

Без них аэропорт обречен на медленную смерть. И это требуется два миллиона рублей, которых у нас нет. Но ведь если подойти по-хозяйски, то увеличению или министерству гораздо целесообразнее издать эти два миллиона и опробовать их за очень короткий срок, чем окончательно и безвозвратно потерять уже вложенные деньги и позволить дружнейший сложившийся коллектив авиаработников. Тем более, что с правильной организацией вопрос уже решен. На основе кверсии все работы готовы взять на себя военные.

Таковы наши соображения.

**РЕДАКЦИЯ:** — Не ваясь в технологические другие детали, что являются прерогативой специалистов, а не журналистов, и кажется, здесь есть над чем задуматься руководству авиации Центральных районов соответствующим службам нашего министерства.

Беседу за «круглым столом» вели и подготовили к печати

**А. ТРОЦ**  
**И. ХВОРОСТ**  
**А. ЗОЛО**

[областная газета «Знамя» г. Калуга.



Имя трижды Героя Советского Союза народного депутата СССР Ивана Никитовича Кожедуба хорошо известно во всех уголках нашей необъятной страны. От сержанта до маршала авиации — таков боевой путь этого пламенного советского патриота, убежденного коммуниста и отважного воина. В годы Великой Отечественной войны он совершил 330 боевых вылетов и лично сбил 62 самолета противника. В июне этого года Ивану Никитовичу исполняется семьдесят лет. Около полувека из них он посвятил службе в авиации.

Наши читатели часто обращаются к имени И. Н. Кожедуба, хотя услышать его мнение по самым жизненным проблемам современности. Из всех вопросов, поступивших в редакцию, мы выбрали два, наиболее часто встречающихся в почте.

— Страна живет ожиданием XXVIII съезда КПСС. Какие чувства в преддверии этого важного политического события испытываете Вы, коммунист с почти полувековым стажем, делегат восьми партийных форумов и XIX Всесоюзной партконференции?

— Как известно, одними из факторов победы советского народа в Великой Отечественной войне явились интернационализм и дружба между народами нашего многонационального государства. Как Вы оцениваете данный фактор в настоящее время?

Вот что ответил на них прославленный воздушный ас.

## „Я ОПТИМИСТ

*Высокого и чистого неба Вам,  
гражданские авиаторы.  
Крепите воздушную мощь Родины.*

*И. Н. Кожедуб*

## ПО НАТУРЕ..”

**К**ак человек, посвятивший себя небу, я всегда относился и отношусь с большим уважением к авиаторам (будь то военные или гражданские), считаю их людьми героической профессии. Поэтому не могу не откликнуться на просьбу журнала.

Не скрою, с большим вниманием и неоднозначными чувствами слежу за всем, что происходит в стране и в партии, особенно сейчас, накануне XXVIII съезда КПСС. С одной стороны, невозможно не видеть и не радоваться положительным изменениям на пути демократизации общественной жизни и, я бы сказал, наступления гласности. Но, с другой стороны, ряд моментов перестроечного процесса не может не волновать меня как коммуниста. И вот почему.

Мы переживаем сейчас сложный этап нашей семидесятидвухлетней истории. Сложность его в том, что перестройка привела в движение не только прогрессивные силы общества. С глубокой тревогой и болью приходится наблюдать, как усиливаются попытки экстремистских элементов расколоть единство советского многонационального государства, посеять вражду между народами, создать хаос в стране, подорвать доверие к КПСС. Становится все более очевидным, что беспорядки, грабежи, погромы и убийства советских граждан в Средней Азии и Закавказье — это организованные и скоординированные акции, за которыми стоят определенные политические силы, рвущиеся к власти.

Кстати, это не только мое личное мнение. Оно выражено в Обращении к третьему, внеочередному, съезду народных депутатов СССР участников встречи Героев Советского Союза и полных кавалеров ордена Славы, состоявшейся по инициативе ветеранов Великой Отечественной войны. Мне было поручено огласить его с трибуны съезда. От себя добавлю лишь, что в этих условиях Президенту СССР, опираясь на широкую народную поддержку, нужно вести решительную и бескомпромиссную борьбу с антиперестроечными силами. Всевозможные полумеры, уступки или либерализм по отношению к ним, способны только обострить ситуацию в стране.

Теперь о партии, с которой связана вся моя сознательная жизнь. Минувло сорок семь лет, но до сих пор самым счастливым в своей жизни я считаю июльский день 1943 года, когда в разгар самых тяжелых боев на Курском выступе я стал коммунистом. Это не красивые слова, я вступал в партию по зову сердца, понимая, какую огромную ответственность беру на себя по прикрытию наземных войск.

Партийный билет получил прямо на аэродроме в перерыве между боевыми вылетами. И сразу после этого на своем истребителе снова поднялся в воздух. О себе не думал, не до того было. Мыслил лишь об одном: впереди враг, посягнувший на свободу моего народа. И этого врага надо было разбить, каких бы усилий и жертв не стоила наша победа.

В ту нелегкую пору меня звал в бой пример старших товарищей по партии: командира полка майора Игнатия Солдатенко, парторга Николая Беляева и других. Не все из них дожили до светлого Дня Победы. Скажу однозначно: в бою они являли собой образец мужества, отваги, самоотверженного

выполнения воинского и партийного долга. Всегда были там, где труднее. И именно такими качествами обладало абсолютное большинство партийцев фронтовых лет. Они цементировали ряды воздушных бойцов, вселяли уверенность в победу и в партию Ленина. Не случайно среди Героев Советского Союза коммунисты составляют почти три четверти их общего числа.

Не сомневаюсь, партия и сейчас в основной своей массе состоит из таких людей — честных, бескорыстных, самоотверженных. И в этом, по моему твердому убеждению, ее великая несокрушимая духовная сила, залог ее истинной авангардной роли, которая не нуждается в законодательном закреплении.

Меня часто спрашивают: как я отношусь к тем, кто покидает партийные ряды в наше время? На фронте приходилось видеть всяких людей. Попадая в плен или окружение, кое-кто из них спешил избавиться от своего партбилета. Считаю, несколько схожий процесс происходит и сегодня, когда на КПСС обрушился шквал нападок, когда партия лишена бывшего политического комфорта. Вот и побежали из нее нетвердые в идейном отношении люди. Что ж, по моему, это вполне соответствует духу времени, смыслу перестройки. Я бы назвал этот процесс самоочищением партии или естественной ее чисткой. Ведь уходят прежде всего те, кто оказался случайным ее попутчиком, а может и того хуже: проник в ряды КПСС с корыстными целями.

Сегодня партия пополняется настоящими бойцами перестройки, теми, кто верит в ее коллективный разум, в успех начатых по ее инициативе революционных преобразований. И это тоже естественный процесс. О таких людях я бы сказал так: они приходят в КПСС в нелегкое для нее время — с одной единственной целью — разделить с ней все трудности переживаемого момента. Подобное, кстати, наблюдалось и в годы войны.

Главная, цементирующая сила партии заключена в многотысячной армии тех ее членов, которые никогда, ни в годы войны, ни в период, именуемый сегодня застойным, не поступались партийной совестью и пользовались лишь единственной привилегией коммуниста — быть всегда и во всем впереди. Они сейчас почувствовали второе дыхание и активно работают над коренной перестройкой КПСС. XXVIII съезд, вне всяких сомнений, будет иметь в этом смысле судьбоносное значение.

Что касается интернационального аспекта, то в годы войны органичное, неразрывное единство командиров, политработников и бойцов разных наций и народностей многократно преумножало силу нашего боевого строя. У меня сохранилась газета «Правда» за 31 октября 1942 года. Там есть такие строки: «Народы мира говорят о «чуде Сталинграда»... Кто стал в нем железной стеной? Русские люди рядом с украинцами и белорусами, с узбеками, грузинами, армянами и азербайджанцами, с сынами всей многонациональной Советской державы... На святом деле защиты Отечества побраталась вся Советская страна...»

От себя добавлю: и в небе войны доблестно сражались против общего врага представители всех братских народов. Сегодня мы с гордостью называем име-

на дважды Героев Советского Союза русского Кирилла Алексеевича Евстигнеева, татарина Ахмет-Хан Султана, башкира Мусы Тайсиновича Гареева, Героев Советского Союза украинцев Ивана Аркадьевича Лозенко и Валентины Степановны Гризодубовой, белорусов Ивана Васильевича Максимчи и Василия Филипповича Мухина, грузин Георгия Моисеевича Инсаридзе и Гарри Александровича Мерквилладзе, азербайджанца Адила Гусейновича Кулиева и многих, многих других.

Бойцы разных национальностей воевали и в моем родном полку. К примеру, первые свои боевые вылеты я совершил в паре с младшим лейтенантом Ваном Габунья. Он был родом из Грузии и очень любил свой край. Мы крепко подружились и старались держаться вместе на земле и в воздухе. Навсегда сохранил в памяти его тонкие черты лица, задумчивые с искринкой глаза и даже походку.

Погиб Ван Габунья героически в жесточком воздушном бою. Вот как это было. В тот день я не летал, потому что мой истребитель накануне получил много пробоин и находился в ремонте. Трудно передать словами охватившие меня чувства, когда я провожал своих товарищей по оружию в тот боевой вылет. Зная, какая им предстоит тяжелая воздушная схватка, очень переживал, что не могу быть рядом в одном строю. Нашим летчикам нужно было не допустить вражеские бомбардировщики в сопровождении истребителей к важному стратегическому объекту врага на станции Валуйки.

Габунья вылетал в паре с командиром эскадрильи Гавришем — был его ведомым. Вспоминаю, каким задорным блеском загорелись глаза у Ваню в предвкушении боевого азарта. И помню еще последнюю его фразу, брошенную мне из кабины самолета перед вырубиванием:

— Не горюй, Иван, сегодня мой черед драться за нас двоих. А твои фрицы еще впереди. Война-то еще не кончилась...

Позже мы узнали подробности того боя. Он разгорелся сразу же при встрече с вражескими истребителями прикрытия, протекал очень тяжело. «Мессершмиттов» оказалось больше, чем предлагало наше командование. В какой-то момент пара Гавриша и Габуньи, срезав одного из фашистов и совершив головокруглительный маневр, попыталась прорваться к ведущему группы бомбардировщиков. Замысел был дерзкий: рассыпать их строй. Казалось, цель близка. Еще несколько секунд и враг будет сбит. Но тут сверху на самолет Гавриша устремилась пара «мессершмиттов-110». Маневр удался, и немцы оказались в выгодном положении.

Ничего не скажешь, они ведь тоже воевали умело. До роковой очереди оставались мгновения, но фашист не успел выстрелить по ведущему нашей пары. Ему помешал героический маневр младшего лейтенанта Габуньи, который резко развернул свой самолет и ринулся наперез врагу. После таранного удара обе машины, объятые пламенем, упали на землю.

Подобных примеров фронтового братства, скрепленного кровью, можно привести немало. Ведь миллионы советских людей разных национальностей сложили головы в борьбе с фашизмом. И лежат они в братских могилах все вместе:

# ЧТО НАМ СТОИТ ДОМ ПОСТРОИТЬ?

русские и украинцы, белорусы и грузины, азербайджанцы и армяне, казахи и евреи...

Это ли не образец величайшего интернационализма, достойный для подражания нынешней молодежи. Я вовсе не хочу бросить тень сомнения в искренность чувств юношей и девушек, которые выросли в послевоенное время. Ведь и воинов-интернационалистов, прошедших Афганистан, и героев Чернобыля объединяет одно: любовь к нашей Родине, верность славным революционным, боевым и трудовым традициям советского народа.

И все же становится до боли обидно, когда нагнетаются страсти вокруг национальных проблем, когда искусственно разжигается ненависть к людям другой крови или цвета кожи. Те, кто не желает воспринимать идеи перестройки, сознательно делают ставку на молодые, еще не окрепшие души, легко поддающиеся западной пропаганде. Враги прекрасно отдают себе отчет в том, что наше поколение, познавшее тяготы войны и разрухи, не удастся втравить ни в какие преступные авантюры.

Отсюда вывод: нельзя ни на один час, ни на одну минуту ослаблять патриотическое и интернациональное воспитание советской молодежи. Надо постоянно помнить, что там, где мы ослабляем свои воспитательные усилия, немедленно в образовавшуюся брешь проникают чуждые нам идеи, порой в весьма привлекательной упаковке.

В связи с этим возникает еще один вопрос. Я имею в виду нападки антиперестроечных сил на нашу армию и флот, попытки исказить происходящие в них процессы. Цели и здесь ясны любому здравомыслящему человеку: ослабить Вооруженные Силы — значит ослабить государство, его оборонную мощь, а главное бросить тень на святая святых — единство армии и народа. Но давайте вспомним героизм и мужество советских воинов, в том числе и авиаторов, при ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС, при устранении последствий крупнейшей железнодорожной катастрофы в Башкирии и небывалого по своей трагичности землетрясения на армянской земле? А разве не молодые люди в армейских шинелях пришли на помощь жителям Закавказья и Таджикистана, когда безответственные экстремистские элементы развязали там по существу братоубийственную войну?

Должен прямо сказать, что оказались на высоте, как и в годы военных испытаний, и экипажи Аэрофлота. Действуя порой на пределе физических сил и возможностей, они выполняли рейсы в неизменно сложных условиях, которые вполне можно назвать боевыми. И это еще раз говорит о том, что живет в нашей молодежи боевой дух ее отцов, верность их идеалам.

Такие вот мысли и чувства возникли у меня по поводу заданных мне вопросов. Время, бесспорно, сейчас сложное, но по натуре я оптимист и твердо верю в здоровые силы советского общества. Верю в наше героическое прошлое, настоящее и будущее, в то, что идеи перестройки возобладают над теми, кто хотел бы повернуть нашу историю вспять. Верю в партию коммунистов, в то, что на своем XXVIII съезде она найдет точные ориентиры для продвижения страны по пути гуманного, демократического социализма.

**Д**ля начала немного «исторической фактуры». В 1976 году в стране появился первый молодежный жилой комплекс, построенный руками молодых рабочих и специалистов подмосковного Калининграда. Тот МЖК был «полузаконным дитя», родившимся на свет в основном только благодаря активности комсомольцев. Потребовались серьезные усилия энтузиастов, общественности, чтобы это замечательное дело получило простор. Почин молодежи был поддержан, и сейчас создание МЖК стало массовым.

Перспектива самим построить свой дом, а точнее — городок для молодых, со всеми необходимыми социально-бытовыми службами, увлекла и гражданских авиаторов. Однако на сегодняшний день молодежные жилые комплексы в нашей отрасли можно перечислить по пальцам: есть они в Нарьян-Маре, Свердловске, Архангельске, Хатанге, Ростове-на-Дону, Тюмени. Все. Причем некоторые МЖК считаются таковыми условно, поскольку молодежь при строительстве, что называется, входит лишь в долю. Так что же мешает начинающим авиаторам осуществить заманчивую мечту о собственном жилье? Насколько трудно построить свой дом? За ответом я отправилась к свердловским авиаторам в поселок Кольцово.

Почему именно сюда? Здесь еще шесть лет назад было принято решение о создании МЖК. Одновременно начинающие пилоты, авиатехники, инженеры развернули социалистическое соревнование за право (!) войти в комсомольско-молодежный строительный отряд. Желающих набралось ни много ни мало — почти четыреста человек.

В мечту тогда верилось легко, ведь у авиаторов имелся наглядный пример: как раз в те годы в Свердловске появился МЖК в микрорайоне Комсомольский. Маленький современный город в городе. С так называемыми «объектами соцкультбыта», — кабельным телевидением, компьютерными залами, вечерними детскими садами, спортивными залами, помещениями для кружков и занятий по интересам. По восторженным рассказам очевидцев, царили в том городке дружба, взаимопомощь и доброта. И совсем не случайно создатели свердловского МЖК получили премию Ленинского комсомола, а их очень удачный опыт был рекомендован к широкому внедрению.

Однако энтузиасты из Кольцова сразу же столкнулись со множеством самых различных проблем. Как известно, большинство молодежных жилых комплексов возводится за счет государственных капитальных вложений и государственными подрядными стройорганизациями. С

большим трудом комсомольцам аэропорта удалось добиться, чтобы их МЖК включили в план капитального строительства министерства и соответственно выделили финансы. Опять-таки с большим трудом нашли подрядчика — СМУ-8 гражданской авиации, оказавшегося, к слову, весьма несостоятельным. А тут неожиданно возникли неурядицы с проектом дома: его пришлось переделывать из-за устаревшего решения инженерных сетей. В общем, целых два года потеряли на подобной «утруске-усушке». Строительство началось только в 88-м. И что же?

**Из разговора с начальником штаба строительства выпускником Киевского института инженеров гражданской авиации П. Рыбалкой:**

— Фондами на стройматериалы распоряжаются местные власти, и, естественно, наше снабжение полностью зависит от них. Вопрос из вопросов — кирпич. Заказываем три с половиной миллиона штук, получаем пятьсот тысяч. А это капля в море. Объяснение одно — кирпича вообще не хватает. Поэтому на его «выбивание» уходит львиная доля усилий оргкомитета. Иногда даже знаете, чем вынуждены заниматься? Товарообменом с кирпичным заводом: кирпич обмениваем на машинное масло и авиабилеты в «сезон пик». Вот так. Часто только с помощью личных контактов удается добывать раствор, перегородки и т. п.

Все эти годы члены оргкомитета МЖК работают на общественных началах: без выходных, в свободное от основной работы время. Стройотрядовцы тоже «включаются» не за страх, а за совесть. Кстати, все они числятся специалистами СМУ-8. Здесь получают и зарплату — правда, по самым низким расценкам, хотя норму перевыполняют ежедневно, и, если надо, работают по двенадцать-четырнадцать часов в сутки. Среди этих ребят есть такие, кто даст фору профессионалам. Стараются: стимул-то у них какой, не что-нибудь — желанная квартира.

И все же, и все же... Несмотря на действительно самоотверженный труд юношей и девушек план строительства не выполняется. Почему? Дважды приемка браковала облицовку дома: вначале кладку, а потом и сам проект внешней отделки дома. Теперь верхние этажи оформляются дорогостоящей плиткой. Методом проб и ошибок строители — эмжэковцы освоили «липецкую» кладку. Как утверждают знатоки — очень сложную.

Да, как ни крути, а сказывается, что сапоги тащат не сапожник. Но не только это. Из рук вон плохо налажено дело непосредственно в строительномонтажном управлении. Вот наглядный

пример. Выделяемый кирпич невозможно вывезти с завода на плечах эмжэковцев — нужен транспорт. А автобаза СМУ-8 часто дает заведомо неисправные машины. Далее. Чтобы поднимать кирпич и раствор на верхние этажи (их пока пять), нужен башенный кран, и не один. Каким-то чудом снабженец (тоже, к слову, член МЖК) «достал» рельсы, подкрановые пути, опорные подушки. Однако монтировать их оказалось некому. С горем пополам все таки справились. Только бы засучить рукава — крановщик домой пошел, у него рабочий день кончился. Второй, третьей смены в СМУ-8 нет. Оттого даже ясным летом стройка замирает непростительно рано.

А какую позицию занимают в сложившейся непростой ситуации вокруг МЖК общественные организации авиаотряда, и в первую очередь, комсомольская, ведь этот комплекс, как и везде по стране, создавался под эгидой ВЛКСМ?

**Из разговора с заместителем председателя оргкомитета МЖК А. Травкой:**

— МЖК мало кому нужен, кроме его строителей. Помощь со стороны комитета комсомола эпизодическая. Всего один раз заслушивали членов оргкомитета и на парткоме. Кстати, комсорг предприятия Юра Одинцов, тоже претендующий на жилье в том доме, лишь раз вышел на субботник, а положено отработать десять дней в квартал. Похоже, что линии комитета ВЛКСМ, парткома и оргкомитета МЖК — это параллельные прямые, которые пересекаются теоретически где-то в бесконечности. Практически они не пересекаются нигде. Хотя среди членов строительного отряда есть и комсомольцы, и коммунисты.

И здесь хотелось бы немного отвлечься и обратить внимание вот на что. Трудности сплотили эмжэковцев. Они часто собираются вместе, семьями — проводят праздничные вечера, выезжают на турбазу. Члены МЖК создают кафе, а точнее, отделывают уже готовое помещение по своим эскизам. Устроили видеозал в Доме культуры: для всех желающих плата за вход рубль, для строителей — 50 коп. Деньги эти тратятся на организацию досуга, приобретение нового инструмента — ма-

стерков, лопат, и т. п. Интересно, что комитет ВЛКСМ тоже создает видеозал — но свой, проводит вечера — но свои, и даже имеет свой кооператив «Авиаэкс». Сам собой напрашивается вопрос: разве задачи у МЖК и ВЛКСМ разные или, как сейчас говорят, альтернативные? Совсем нет: «...поиск новых и совершенствование существующих форм социалистического общежития, организация досуга и культурного развития, политико-воспитательной, спортивно-оздоровительной работы по месту жительства, повышение социальной, творческой и политической активности «молодежи», — это цитата из Положения об МЖК.

Конечно, творческой активности за шесть лет у строителей комплекса поубавилось.

— Люди устали ждать. За минувшее время сильно изменился состав стройотряда, у ребят появились нотки потребительства. Но как бы там ни было, МЖК решает проблему жилья для молодых семей, способствует закреплению начинающих кадров на производстве. Уже за это нужно поддерживать его идею.

**Начальник отдела капитального строительства управления В. Курпис более категоричен в своих суждениях:**

— Считаю, что создание МЖК — идея авантюрная от начала и до конца. Это просто возможность для некоторых получить квартиры вне очереди. Семь миллионов выделило министерство управлению на жилищное строительство, из них два — на тот дом. Так эмжэковцы и должны строить его сами, не просить ни у кого. А план систематически не выполняется, пропадают лимиты, деньги. Из-за МЖК мы не можем начать строить дом для работников авиаотряда на двести шестнадцать квартир...

Такие вот диаметрально противоположные мнения.

Так легко или нет молодым авиаторам построить дом? Ответ в общем-то ясен.

О проблеме кирпича, стройматериалов, оснастки говорили в той или иной форме все мои собеседники. Снабжение —

болевая точка не только свердловчан, и даже не только строительных организаций отрасли. В масштабе всей страны темпы развития стройиндустрии ниже темпов жилищного строительства. Потребность в жилых домах гораздо больше, чем выпускается кирпича, и в обозримом будущем ситуация не изменится. Каждый хозяйственник решает проблему в силу своей предприимчивости. Свердловские авиаторы, например, подумывают о собственном кирпичном заводе, или хотя бы небольшой линии по производству кирпича. Такая идея «носится в воздухе», но осуществить ее пока никто не берется. Хотя и пытались. Может быть, здесь нужна помощь «Авиастроя»?

**И напоследок — выдержка из разговора с Ю. Кирилловым, первым заместителем командира Свердловского авиапредприятия:**

— Тот дом мы все очень ждем: обстановка с жильем острая, и МЖК хоть как-то ее разрядит. Трудностей, как вы видите, масса, и если бы не «горение» стройотрядовцев, дома не было бы вообще. Поэтому авиапредприятие не считается с издержками, связанными со строительством: когда надо, безоговорочно отпускаем людей. Хотя, замечу, специалисты в сменах не менее нужны, чем на стройплощадке.

Но, наверное, только безоговорочно «отпускать людей» мало. МЖК требуется радикальная помощь. И это не потребительство — реальность, с которой нельзя не считаться. Наверное, если на всех уровнях подойти к делу более ответственно, то оно не будет давать задний ход, а, наоборот, постепенно начнет набирать обороты. И еще. Поскольку самый жгучий вопрос у авиаторов — стройматериалы, то, действительно, нужно переориентировать коллектив МЖК на их дополнительный выпуск. Но это, конечно, при условии, что СМУ из, прямо скажем, подрядчика фиктивного станет, наконец, фактическим. Настоящим. В решении жилищной проблемы нельзя пренебрегать никакими средствами, а тем более отказываться от молодых рабочих рук.

**Г. РОСТИСЛАВОВА,**  
общественный корреспондент  
«Гражданской авиации»

г. Свердловск.

## ИЗ РЕДАКЦИОННОЙ ПОЧТЫ

### СЛОВО ВЕТЕРАНА

Много лет отдал я Домодедовскому производственному объединению гражданской авиации. Тепло вспоминаю многие факты своей летной биографии. Но не вычеркнешь и другого. Того, что заставляет завидовать сегодняшним авиаторам, вздыхать: вот если бы в нашу пору была такая обстановка, как сейчас...

Ведь действующая тогда гласность, не было бы незаслуженных наградений (не только на самом высоком уровне), изломанных судеб, не знали бы мы в таких масштабах взяточничества и коррупции. А то на весь мир заявляли, что у нас ничего подобного быть не может, но ведь было, было...

Сколько на моей памяти случаев, ког-

да люди пробегали ступеньки служебной лестницы, едва касаясь их. Окружающим оставалось только теряться в догадках: проявить себя ничем не успел, а уже взмыл вверх, почему? Вредило ли это производству? Безусловно. Но самое страшное — размывались, утрачивались нравственные и профессиональные критерии.

Помню, с самых верхов была пущена в оборот справедливая, в принципе, сентенция: ничто так не возвышает личность, как активная жизненная позиция. Она кочевала из доклада в доклад, напоминала о себе с огромных плакатов на улицах и площадях. А что происходило в действительности? Для авиаторов, например, проявление активной жизненной позиции нередко оборачивалось подрезанными крыльями. Не совпало твоё принципиальное мнение с взглядами командира, и он, не задумываясь о последствиях (потому что не угрожали ему никакие последствия), мог сказать: «Пока я здесь, из

правого кресла тебе не выбраться». Это было привычной нормой. И попавший таким образом в опалу долго не мог стать командиром корабля (готовность к этому не в счёт) или попасть на переучивание. Партийная, профсоюзная организация? Да они зачастую «числились» при командире. Какая уж тут социальная защищённость...

Сегодня такое вряд ли возможно. И этим нужно дорожить, это надо беречь. Гласность и демократия нуждаются в защите. Во-первых, от тех, кто тоскует по очередному закрыванию гаек. А во-вторых, от всякого рода крикунов и демагогов, воспринявших новую общественную атмосферу как вседозволенность. Оттепель, если пользоваться таким выражением, не может и не должна превращаться в слякоть. Пусть помнит об этом наша смена.

**Б. КУЗНЕЦОВ**  
ветеран Аэрофлота

а/п Домодедово.

Как уже сообщалось, Аэрофлот и консорциум «Эрбас Индастри» подписали контракт об аренде пяти широкофюзеляжных пассажирских самолетов А310-300. Аэробусы должны поступить осенью 1991 года и обслуживать в основном международные авиалинии.

Чем продиктован такой шаг? Ведь по заказу Министерства гражданской авиации ведется разработка

самолета Ил-96-300. Все дело, однако, в том, что самолет этот — дело будущего. Необходимость же обновления парка международных лайнеров Аэрофлота остро назрела уже сегодня. Тем более, что в связи с перестройкой экономической и правовой системы в нашей стране объем международных перевозок стремительно растет (в 1989 году

по сравнению с 1988 годом пассажирооборот увеличился на 11 процентов).

По контракту аэробусы А310-300 берутся в аренду на десять лет. За этот срок их стоимость плюс банковский процент будут погашены, после чего они полностью перейдут в собственность Аэрофлота и будут эксплуатироваться им еще не менее десяти лет. В то же время

по истечении контрактного срока Аэрофлот вправе вернуть аэробусы консорциуму и получить обратно уплаченную им сумму денег за вычетом процентов.

Учитывая большой читательский интерес к новому самолету А310-300, мы публикуем его подробное описание.

2



# АЭРОБУС А310-300

## ИСТОРИЯ РАЗРАБОТКИ

В начале 70-х годов, еще до первого полета самолета А300, названного с чьей-то легкой руки «аэробусом», авиакомпании мира стали проявлять интерес к самолету на 200 пассажирских мест с хорошими взлетно-посадочными характеристиками и способному эксплуатироваться на протяженных маршрутах. Тогда же консорциум «Эрбас Индастри» совместно с американскими фирмами «Боинг» и «Мак Доннел-Дуглас» изучали возможность совместной разработки нового самолета. Однако несовместимость требований не позволила выработать общий проект, и консорциум один продолжил работы над проектом.

Разработка самолета, получившего обозначение А310, была начата в июле 1978 года после получения заказов от авиакомпании «Люфтганза» и «Свиссэр». К июлю 1982 года были уже получены твердые заказы на 162 самолета от 17 авиакомпаний и зарезервированы заказы еще на 90 самолетов. В самолете А310, задуман-

ном спустя десять лет после начала разработки аэробуса А300, воплощены многие технические новинки прошедшего десятилетия. Прежде всего консорциум поставил целью снизить расход топлива и цену самолета. Треть экономии топлива должна была явиться результатом повышенной экономичности двигателей, другая треть — аэродинамических усовершенствований, остальное — уменьшение массы самолета. Наивысшая топливная эффективность ожидалась на маршрутах протяженностью 1600—2400 километров. Самолет должен полететь экипаж из двух человек: командир и второй пилот. Число пассажиров — до 265. Первый полет базового самолета, получившего обозначение А310-200, состоялся 3 апреля 1982 года. В программе летных испытаний участвовали пять опытных самолетов: три с двигателями фирмы «Пратт-Уитни», два — фирмы «Дженерал Электрик». 11 марта 1983 года самолет А310 получил сертификат на эксплуатацию.

В сентябре 1984 года были завершены усталостные испытания планера самолета

А310 объемом 90 тысяч циклов (предполагается, что средняя наработка в течение 20 лет эксплуатации соответствует 40 тысячам циклов). Затем был получен сертификат на выполнение автоматической посадки по категории IIIB.

В августе 1982 года консорциум завершил изучение проекта самолета А310 с увеличенной дальностью полета, получившего обозначение А310-300. Самолет сохранил конфигурацию и размеры исходной модели, то есть А310-200. Модификация планера заключалась, в основном, в усилении крыла и шасси и установке дополнительного топливного бака в горизонтальном оперении. Этот бак и система перекачки топлива должны обеспечить заднюю центровку для повышения экономичности полета, за счет уменьшения отрицательной подъемной силы на горизонтальном оперении и, следовательно, лобового сопротивления. Кроме того, при этом уменьшается нагрузка на крыло из-за снижения индуктивного сопротивления.

Разработка А310-300 была начата в марте 1983 года,

первый полет состоялся в июле 1985 года с двигателями фирмы «Пратт-Уитни» JT9D-7R4E1. В сентябре 1985 года состоялся полет самолета с двигателями фирмы «Дженерал Электрик» CF6-80C2. В 1985—1986 годах оба варианта были сертифицированы.

В декабре 1985 года самолет А310-300 с двигателями CF6-80C2 совершил рекордный для самолетов семейства А300 и А310 беспосадочный перелет из Рима в Нью-Йорк: за 10 часов с небольшим он пролетел расстояние 8186 километров при скорости встречного ветра 133 километра в час.

## КОНСТРУКЦИЯ САМОЛЕТА

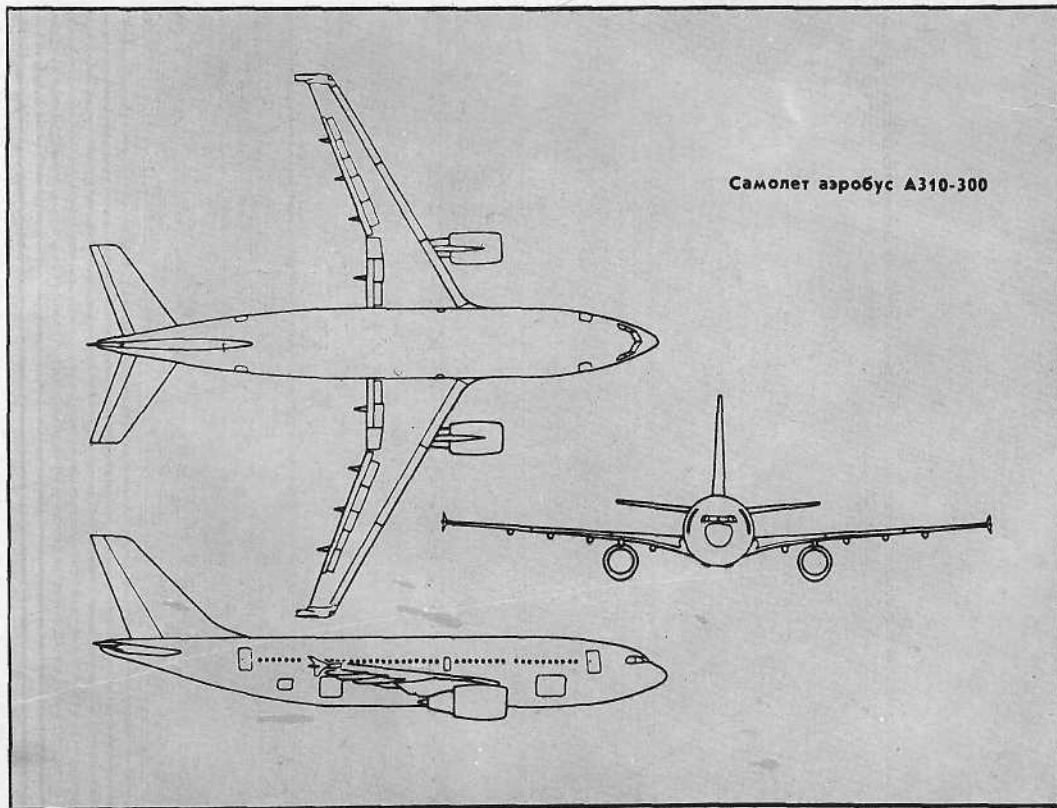
**Крыло.** А310-300 — моноплан со свободонесущим среднерасположенным сверхкритическим крылом. Угол стреловидности крыла по линии четвертой хорд — 28 градусов. Относительная толщина крыла меняется от 15,2 процента в заделке до 10,8 процента на конце. Угол между двумя аэродинамическими поверхностями по задней кромке — 11 градусов восемь минут в центральной части крыла и четыре градуса три минуты на концевых частях. Угол установки крыла у борта — пять градусов три минуты.

Конкурсные проекты крыла разрабатывались в Англии, Франции и ФРГ. Победителем оказалась английская фирма «Бритиш Эйрспейс», которая впервые оптимизировала геометрию крыла с учетом трехмерного обтекания секций вблизи фюзеляжа. Анализ показал необходимость значительного изменения параметров профиля по размаху крыла, что привело к двойной кривизне нижней обшивки корневых частей крыла. Анализ трехмерного обтекания использовался и для оптимизации крутки крыла и минимизации отрицательной подъемной силы стабилизатора на крейсерском режиме.

Сверхкритические профили крыла обеспечивают ряд преимуществ. Так, меньшая стреловидность снижает крутящий момент на крыло, что позволяет облегчить конструкцию. Проблемы устойчивости и управляемости самолета также упрощаются.

22

Самолет аэробус А310-300



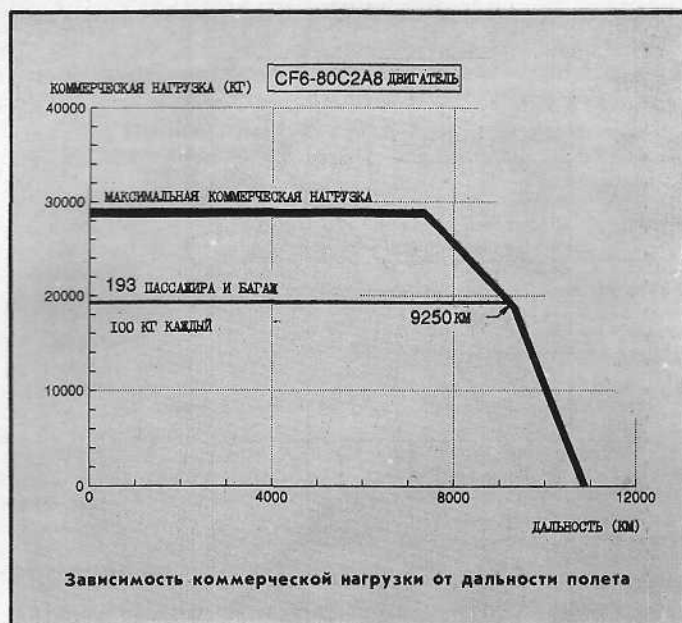


Большая относительная толщина увеличивает конструктивную эффективность крыла и внутренние объемы для топлива. Улучшенные несущие свойства крыла позволяют уменьшить его площадь. Это способствует уменьшению массы конструкции и расходов топлива, обеспечивает возможность применения стабилизатора меньших габаритов.

Крыло в основном выполнено из высокопрочных алюминиевых сплавов и композиционных материалов. Широко используются монолитные панели обшивки и другие детали, полученные путем механической обработки заготовок. Это упрощает сборку, а также позволяет уменьшить стоимость производства и достичь лучших эксплуатационных характеристик. В частности, использование крупных интеграционных компонентов обеспечивает экономию массы по сравнению со сборными компонентами и сокращает число потенциальных зон нарушения герметизации (что уменьшает потребность в герметиках). Исключение соединений внахлестку, малое число отверстий под болты уменьшают число мест, где могут зародиться трещины.

Многочисленные усовершенствования крыла обеспечили увеличение крейсерского аэродинамического качества в среднем на пять процентов (при числе  $M=0,78$  — на семь процентов) относительно качества крыла самолета А300. Приблизительно на 20 процентов увеличен коэффициент подъемной силы, более чем на 12 процентов возросли его величины, соответствующие началу бафтинга. К другим аэродинамическим усовершенствованиям относятся: размещение шарниров интерцепторов в одну линию, скругление в предкрылке выреза под пилоном двигателя, новая геометрия щитков Крюгера, улучшенная конфигурация зализов крыла, оптимальное размещение двигателей на крыле.

**Механизация крыла.** На каждой консоли установлены три секции предкрылков, занимающих почти всю длину. В зоне стыка крыла с фюзеляжем имеются небольшие щитки Крюгера. Внутренние двухщелевые закрылки имеют небольшую переднюю часть (направляющую потока), выдвигаемую вперед относительно основной части закрылка. В убранном положении передняя часть закрылка не обтекает потоком.



Внешние однощелевые закрылки имеют на каждой консоли три узла подвески с рельсовыми направляющими. Закрылки и предкрылки приводятся в действие двумя независимыми группами гидромоторов, питаемых от трех гидросистем. Асимметрия их выпуска и нерасчетное движение устраняются датчиками крутящего момента, блокирующими механизмами и тормозами, а также двояными вычислителями, сравнивающими командный сигнал с положением средств механизации.

Крыло имеет только внутренние элероны и интерцепторы. Это повышает эффективность поперечного управления и улучшает крейсерскую аэродинамику крыла, упрощает его конструкцию. Каждый элерон удачно размещен между внешним и внутренним закрылком, он отклоняется тремя гидроцилиндрами с механической проводкой управления, питаемыми от трех гидросистем.

На каждой консоли имеется пять секций интерцепторов: две внутренние применяются только как воздушные тормоза и гасители подъемной силы, три внешние — как органы управления по крену. Хотя каждая панель отклоняется одним гидроцилиндром, резервирование обеспечивается двоянными вычислителями управления, многоканальной электропроводкой управления и подключением любой из трех независимых гидросистем. Положение интерцепторов, элеронов, предкрылков и закрылков от-

бражается на индикаторах в кабине экипажа.

**Фюзеляж и пассажирская кабина.** Фюзеляж самолета представляет собой герметизированную полумоноккокковую рамную конструкцию, круглую в поперечном сечении. Компоненты планера (кроме крыла) созданы на основе соответствующих компонентов самолета А300, причем с минимальной модификацией исходных конструкций для удешевления разработки и последующего производства. Фюзеляж самолета А310-300 в основном такой же, как у А300В4, но укорочен на 6,7 метра (на 13 межрамных секций, в том числе участок пассажирской кабины укорочен на 11 секций).

Новая центральная секция обеспечивает согласование с новым крылом. Хвостовая конусообразная часть фюзеляжа также имеет новую конструкцию. В пассажирской кабине в зависимости от класса обслуживания, шага между креслами и количества кресел в ряду можно разместить от 169 до 280 пассажиров.

**Оперение самолета** — консольной конструкции, обычного типа, со стреловидностью по всем поверхностям. Его конструкция выполнена с широким применением композиционных материалов. Так, например, из углепластика полностью выполняются киль, руль направления и руль высоты. Это дает значительное снижение массы конструкции. Изменение угла установки стабилизатора производится надежным шаровым винтовым

домкратом, приводимым в действие двумя независимыми гидромоторами, с электромотором и дополнительным механическим воздействием. Рули высоты и руль направления приводятся в действие полностью механически контролируемые гидроприводами (по три на каждую поверхность). Передние кромки оперения не имеют антиобледенительных устройств.

**Материалы планера.** На самолете применены некоторые новые алюминиево-цинковые сплавы, подвергнутые термомеханической обработке, обеспечивающей повышенную прочность, сопротивляемость образованию и развитию трещин, коррозионную стойкость. Проектировщики отказались от магниевых и некоторых алюминиевых сплавов. Особое внимание уделяется противокоррозионным мерам. Каждый компонент конструкции подвергается хромоокислотному анодированию, грунтуется и окрашивается. Заклепки и другие крепежные детали до установочной обработки обрабатываются ингибитором коррозии. Даже трубопроводы гидросистемы, выполненные из нержавеющей стали, проходят противокоррозионную обработку.

Нижние части модулей туалетов и буфетов выполняются из формованных неметаллических материалов. Панели пола пассажирской кабины — также неметаллические. Оборудование под полом кабины защищается пластиковыми оболочками. При соединении панелей обшивки фюзеляжа применяется только горячая склейка. Крепежные элементы перед постановкой погружаются в жидкий герметик. Места соединений деталей защищены герметиками на основе хроматов. Внутренняя поверхность панелей фюзеляжа имеет полиуретановую грунтовку под основным покрытием. Между полками лонжеронов и обшивкой крыла, а также между стенками баков в местах их соединения наносится герметик. Поверхность крыла имеет защитный грунт и антикоррозионное покрытие из полиуретана или материала корогард. В конструкции планера широко применение нашли композиционные материалы на основе волокон кевлара или углерода.

Применение композиционных материалов в конструкции самолета обеспечивает экономию массы планера ориентировочно до 900 килограммов.

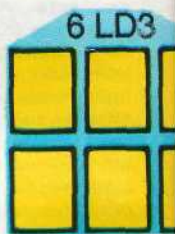


Карта дальности беспосадочных маршрутов А310-300

**Шасси.** Самолет имеет трехстоечное убирающееся шасси фирмы «Месье-Испано-Бугатти». Амортизаторы и колеса соответствуют стандартам ряда фирм. Носовая стойка — от самолета А300, она убирается вперед и имеет сдвоенные колеса, управляемые в диапазоне плюс-минус 65 градусов при рулении и плюс-минус 95 градусов при буксировке. Уборка — с помощью гидроцилиндра, выпуск — под действием силы тяжести.

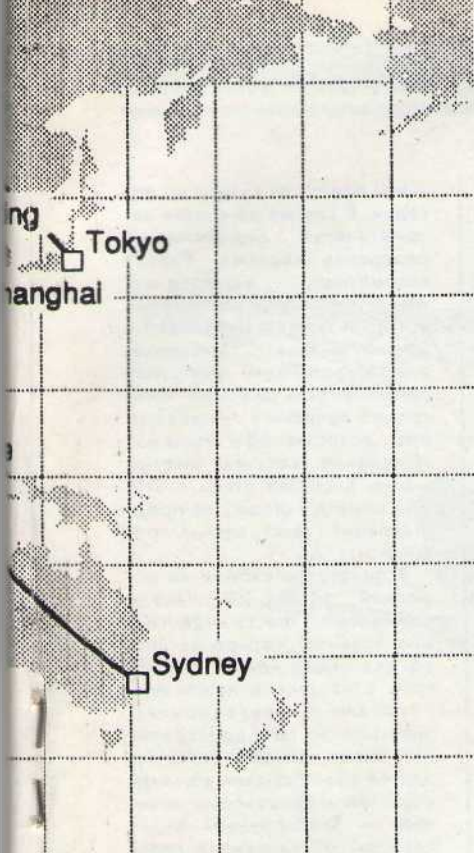
Каждая основная стойка имеет две двухколесные тележки с тандемным расположением колес, убирающиеся в фюзеляж (левая и правая тележки взаимозаменяемы). Колеса рассчитаны на пробег 80,5 тысячи километров. Имеются автоматы торможения и углеродные тормоза. Предусмотрен хвостовой бампер для защиты конструкции при взлете и посадке с большими углами тангажа.

Параметры стандартных



В пассажирском салоне





пневматиков: на основных колесах — 1170×406—508 миллиметров, давление 11,2 бара; на носовых колесах — 1015×355—406 миллиметров, давление 9 бар.

По требованию заказчика на основных колесах могут быть установлены пневматики низкого давления 1245×432—508 миллиметров, 9,8 бара или 1245×482—508 миллиметров, 8,9 бара.

**Силовая установка.** На арендуемых Аэрофлотом са-

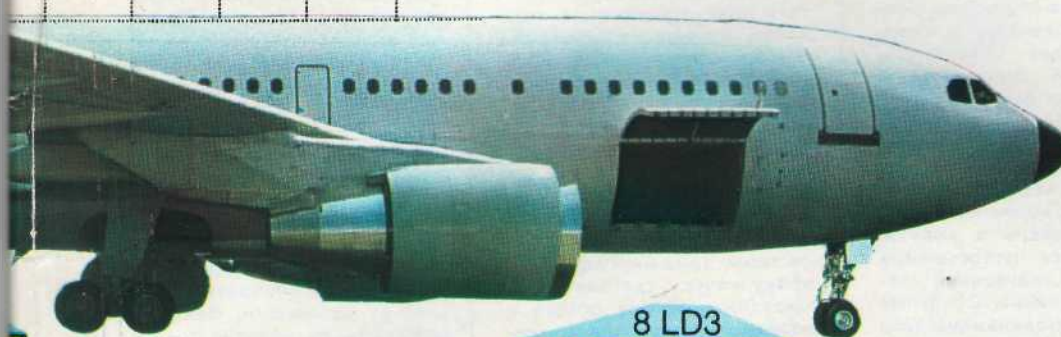
молетах установлены двигатели фирмы «Дженерал Электрик» CF6-80C2A8 с тягой по 24,2 тонна-силы. Используется вспомогательная силовая установка (ВСУ) Гаррет ТCR-331-250. Повышенная экономичность двигателей (по сравнению с двигателями, применяемыми на самолете А300) достигнута в результате богатого опыта эксплуатации и непрерывного совершенствования компонентов двигателей. Улучшение их характеристик обес-

печено без повышения рабочей температуры, что могло бы привести к удорожанию технического обслуживания. Увеличен КПД вентилятора, уменьшены зазоры между концами лопаток ротора и корпусом двигателя. Фирма «Дженерал Электрик» применила «активное управление зазорами» с помощью регулирования расхода воздуха, охлаждающего лопатки, для контроля их тепловой деформации и, соответственно, зазоров. Применение электронной системы регулирования двигателей обеспечивает значительное снижение стоимости технического обслуживания. Кроме того, существенно уменьшена масса.

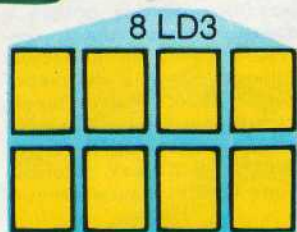
### СИСТЕМЫ САМОЛЕТА

**Топливная система** рассчитана на объем 75,6 тысячи литров (по 3800 литров в баках концевых и по 14 000 литров — корневых частей крыла, 19 500 литров в баке центральной секции, 6100 литров в баке хвостовой части самолета и 6100 литров в дополнительном баке в центроплане). Имеются две стандартные заправочные горловины (на нижней поверхности крыла с внешней стороны от пилонов двигателей). Внутренние поверхности стенок баков имеют покрытие, предотвращающее коррозию и развитие микроорганизмов. Бустерные топливные насосы можно заменять без слива топлива из баков. Применена простая и точная цифровая система измерения запаса топлива в баках. Панель управления заправкой расположена на нижней поверхности фюзеляжа, доступ к ней не требует использования стремянок. Приборы панели дублированы в кабине экипажа. По требованию заказчика панель управления заправкой может быть размещена рядом с заправочной горловиной на нижней поверхности крыла. Полная заправка самолета топливом требует не более 24 минут.

**Система кондиционирования**, питаемая воздухом от компрессоров двигателей, ВСУ или наземной установки, состоит из двух независимых агрегатов. Воздух по-



Емкость багажных отсеков



Общий вид пассажирского салона



дается в кабину экипажа, в три зоны пассажирской кабины, в отсек электронного оборудования, в отделение блока электро- и электронного оборудования, в отсек для неконтнеризованных грузов. Максимальный перепад давления — 0,57 бара. Воздух для противообледенительной системы, запуска двигателей и привода системы реверсирования тяги отводится от различных ступеней компрессора двигателя или поступает от ВСУ или наземного агрегата. Система кондиционирования работает в двух режимах: нормальном (60 процентов свежего воздуха от компрессоров и 40 процентов — от фильтрованного) и экономичном — 48 процентов свежего воздуха).

Циркуляцию воздуха в кабине обеспечивают три малощумных электровентилятора. Агрегаты системы кондиционирования имеют воздушные подшипники, не требующие смазки. Система поддержания требуемого давления в кабине состоит из трех независимых подсистем, кроме того, обеспечена возможность вмешательства оператора в их автоматическую работу.

**Электросистема** состоит из трехфазной системы переменного тока напряжением 115/200 вольт и частотой 400 герц и системы постоянного тока напряжением 28 вольт. Два бесщеточных электрогенератора мощностью по 90 киловатт с приводом от двигателей имеют масляное охлаждение. Каждый из них обеспечивает нормальную работу всех бортовых потребителей, предусмотрено отключение генераторов от распределительной шины в случае их отказа. Допускаются перегрузка генераторов до 135 киловатт в течение пяти минут и до 180 киловатт в течение пяти секунд. Третий идентичный электрогенератор, вращаемый с постоянной скоростью от ВСУ, может использоваться при наземных операциях и в полете для компенсации потерь мощности в случае отказа одного или обоих основных генераторов. Один статический преобразователь обеспечивает питание минимального для безопасной посадки комплекса бортового оборудования в случае отказа всех трех генераторов. Постоянный ток поступает от трех нерегулиру-

емых силиконовых преобразователей — выпрямителей, рассчитанных на 150 ампер. Номинальная нагрузка на каждый преобразователь обычно меньше половины расчетной. Аварийное электропитание и запуск ВСУ обеспечивают три никель-кадмиевые аккумуляторные батареи.

**Кислородная система.** Кислород для питания членов экипажа поступает под давлением в емкости, размещенной в отсеке электронного оборудования. В пассажирской кабине кислородное питание индивидуальных масок обеспечивается химическими генераторами. Предусмотрены переносные кислородные баллоны: один для членов летного экипажа и пять для бортпроводников.

**Гидросистема.** Рабочее давление гидросистемы — 206 бар. Она состоит из трех независимых подсистем («голубой», «зеленой», и «желтой»). Каждая подсистема имеет свой гидронасос с приводом от двигателя, гидробачок и гидроаккумулятор. Каждый гидронасос на двигателе можно заменить менее чем за час.

Многие компоненты гидросистемы сведены в модули. Используются легкосъемные фильтры с индикацией степени загрязнения. Основные органы аэродинамического управления имеют по три силовых гидроцилиндра, работающих от отдельных гидросистем. Однако отклонение рулей обеспечивается даже одним гидроцилиндром.

**Противообледенительная система** — воздушно-тепловая, она защищает носки предкрылков на части крыла за двигателями и воздухозаборники. Горячий воздух поступает от компрессоров двигателей. Датчики воздушных параметров имеют электрообогрев.

**Электронное и приборное оборудование.** На самолете широко используются усовершенствованные электронные системы (микропроцессоры, схемы с высоким уровнем интеграции, цветные электронно-лучевые трубки с высокой степенью разрешения). Появление новых электронных компонентов позволило перевести на цифровую базу большинство функций, ранее выполнявшихся различ-

ными аналоговыми устройствами. Благодаря этому общий объем и масса вычислителей уменьшаются по крайней мере вдвое. Стоимость цифровых ЭВМ также уменьшается при одновременном повышении надежности работы. Взаимосвязь между вычислителями осуществляется с помощью информационной шины, ранее для этого требовалось несколько кабелей. Стала возможной обработка сложной информации в целях повышения безопасности полетов, улучшения летных характеристик и экономичности, упрощения технического обслуживания.

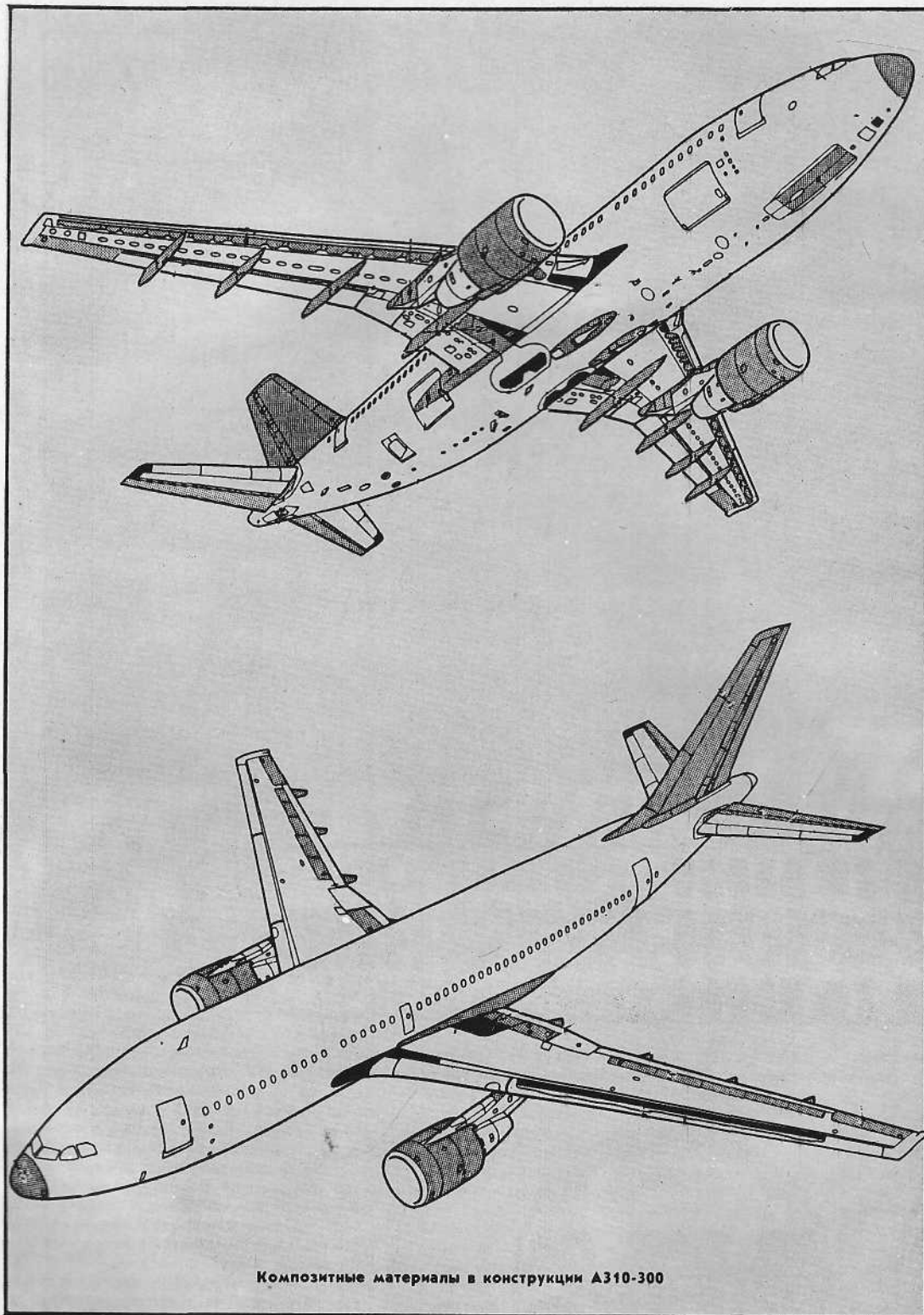
На самолете А310-300 установлены следующие цифровые устройства: вычислители автоматической системы управления полетом, включающей систему автоматической посадки в метеоусловиях категории III, вычислители перепада давления, вычислители предупреждающих сигналов, приемники навигационных систем VOR, ILS, DME и радиовысотомера, вычислитель измерителя запаса топлива, система управления приводами предкрылков и закрылков, система управления интерцепторами, воздушными тормозами и гасителями подъемной силы, системы триммирования по крену и курсу, системы оптимизации режимов полета и навигационного плана, системы индикации в кабине экипажа, система регулирования работы двигателей, инерциальный блок с лазерными гиродатчиками, комплексная бортовая система сбора и регистрации данных.

**Система управления и индикации.** Одной из важных особенностей самолета А310-300 являются новые планировка и приборное оборудование кабины экипажа. Все приборы и органы управления, необходимые для пилотирования самолета, размещены на приборных панелях в поле обзора каждого члена экипажа из двух или трех человек. Это потребовало переместить приборы и органы управления с боковой панели бортинженера на потолочную панель пилотов. Только приборы обеспечения наземного обслуживания оставлены на боковой панели. Стандартные действия экипажа максимально автоматизированы. Например, управление топливной системой — автоматическое в течение

всего полета от взлета до посадки. В случае ее отказа автоматически подключается резервная система. Работа автоматики, естественно, контролируется экипажем, который может вмешаться в любой момент. Отображение информации улучшено применением цветных электронно-лучевых индикаторов, которые обеспечивают изменение состава информации в соответствии с этапом полета и форму ее представления (текст, схемы, графики и т. д.)

В пилотской кабине на передней приборной панели размещены шесть идентичных экранов. Четыре из них, по два перед каждым пилотом, относятся к комплексу пилотажно-навигационных электронных приборов. Верхний экран каждой пары является электронным командным авиагоризонтом, нижний — электронным индикатором обстановки в горизонтальной плоскости. Помимо стандартной информации электромеханического авиагоризонта на верхнем экране отображается информация о текущей скорости полета и тенденции ее изменения, заданной скорости и ограничениях по скорости, выбранном режиме автоматического управления и возможности автоматической посадки при конкретных условиях видимости, боковых перегрузках, наклоне траектории (текущем и заданном). На нижнем экране могут отображаться обычная «компасная» информация (как на электромеханическом индикаторе), а также карта с планом полета, центр которой соответствует текущему положению самолета, и карта с планом полета, центр которой соответствует некоторой точке маршрута. Информацию для карт вырабатывает ЭВМ системы оптимизации режима полета, которая хранит всю информацию о планах полета и аэропортовых зонах, а также рассчитывает оптимальную траекторию.

Два экрана центральной части приборной панели относятся к централизованной системе предупреждения и контроля работы бортовых систем. Она также включает панель средств управления, генераторы символов, получающие информацию от ЭВМ системы предупреждения, панель индикации отказов. В случае отказа какой-либо



Композитные материалы в конструкции А310-300

бортовой системы пилот получает ясную и детальную информацию о природе отказа и последовательности действий по его устранению.

Одновременно индикатор показывает схему отказавшей системы, иллюстрирующую ее состояние. Результаты вмешательства экипажа немедленно отражаются на экранах. При нормальной работе бортовых систем экра-

ны используются как памятка для предоставления экипажу полезной информации (например, условиях работы ВСУ).

В случае отказа одного из индикаторов идентификация отказа и отображения порядка корректирующих действий обеспечивается вторым. Помимо автоматических функций предусмотрены ручные операции, при по-

мощи которых пилот может на любом выбранном экране приборной панели отобразить информацию, касающуюся состояния бортовых систем.

Информация о работе систем отображается также на приборах потолочной панели и на световой панели предупреждения.

Имеется автоматическая система управления полетом,

которая имеет режим автопилота и директорного управления. Автопилот объединен с вычислителем оптимальных режимов полета, обеспечивающим движение по оптимальной траектории, на оптимальном режиме. Предусмотрен стандартный аварийный регистратор полетной информации. Самолет оснащен комплексной системой сбора и регистрации данных, рассчитанной на 80 параметров (40 основных плюс 40 дополнительных) возможно ее расширение до 160 параметров.

Стандартная система связи включает одну КВ и две УКВ радиостанции, предусмотрено место для установки третьей. Имеются системы селекторного вызова, радиовещания в пассажирской кабине, внутренняя переговорная система.

Цифровая навигационная система включает автоматический радиоконпас, радиовысотометры, дальномерные приемоответчики, системы УВД, приемники всенаправленного радиомаяка, метеорадиолокатор, системы посадки по приборам.

По требованию заказчика самолет может быть оборудован дополнительными устройствами.

## ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

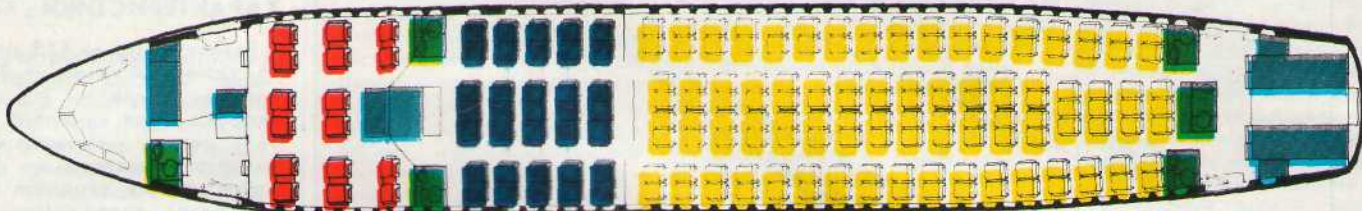
Размах крыла — 43,9 метра, удлинение крыла — 8,8, площадь крыла — 219 кв. метров, длина самолета — 46,7 метра, максимальный диаметр фюзеляжа — 5,6 метра, высота самолета — 15,8 метра, колея шасси — 9,6 метра, база шасси — 15,2 метра. Пассажирская кабина: длина — 33,2, максимальная ширина — 5,3, максимальная высота — 2,3 метра. Объемы грузовых отсеков: переднего — 50,3, заднего — 34,5, хвостового — 17,3 куб. метра. Пассажирские и служебные двери — 1,9×1,07 метра, аварийные люки — 1×0,67 метра. Максимальная взлетная масса — 164 тонны.

Конфигурация пассажирского салона предусматривает размещение 193 пассажиров, в том числе — 12 первого класса, 35 — делового и 146 — экономического. Самолет может совершать с максимальным количеством пассажиров и груза посадочные полеты из Москвы в Токио, Бангкок, Нью-Йорк, Вашингтон и с одной посадкой — в Сидней, Буэнос-Айрес (дальность полета — 9250 километров).

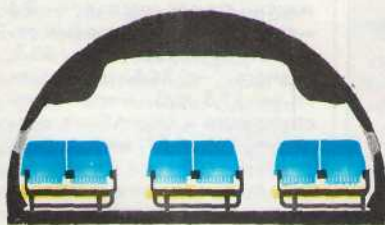
Максимальная посадочная масса самолета — 124 тон-



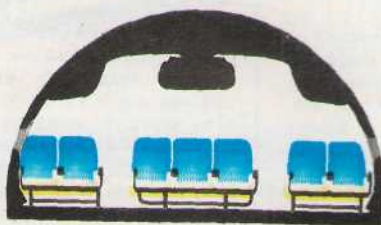
В пилотской кабине



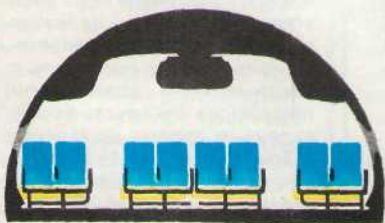
Вариант компоновки кресел в пассажирском салоне самолета А310-300



Первый класс



Деловой класс



Экономический класс

ны, максимальный запас топлива — 75 600 литров. Масса пустого снаряженного самолета — 85 130 килограммов, максимальная масса самолета без топлива — 114 тонн.

Самолеты консорциума «Эрбас Индастри» эксплуатируются более чем в 70 авиакомпаниях мира. Общий налет этих самолетов соста-

вил около семи миллионов часов, причем 125 самолетов налетали более 20 тысяч часов. Наивысший средний суточный налет одного самолета — 12,37 часа. Средняя регулярность движения (задержка 15 и менее минут) равна 98,5 процента, в десяти лучших авиакомпаниях мира она достигает 99,8 процента.

Среди дальнейших планов консорциума — создание конвертируемого самолета А310-300С и чисто грузового А310-300F. Кроме этого, рассматривается проект самолета А310-600, рассчитанного на перевозку 267 пассажиров при дальности полета 6860 километров. В его конструкции предполагается использовать фюзеляж А300-600 и крыло А310. Предполагается, что на маршрутах малой и средней протяженности он будет иметь высокую топливную эффективность и экономичность.

**Г. АНИКАЕВ**,  
главный инженер  
Центрального управления  
международных воздушных  
сообщений Аэрофлота  
кандидат технических наук  
**А. ЖУРАВЛЕВ**  
научный обозреватель  
«Гражданской авиации»  
доцент

**П**роисходящие вокруг перемены порою воспринимаются людьми так, будто их бросили в быстро текущую реку. Одни в ней барахтаются, пытаясь определиться, куда надо плыть? Другие же, оказавшись в бурном водовороте сегодняшних непростых событий, умело ориентируются. И выбирают для себя наиболее приемлемый в сложившихся условиях курс.

Такие соображения, связанные с хозяйственной перестройкой, пришли на ум при знакомстве с работой Львовского объединенного авиаотряда. В иных трудовых коллективах отрасли не раз доводилось слышать массу нареканий по поводу экономических преобразований. Они, дескать, выбили из колеи, породили разлад, поставили на грань банкротства. А здесь, во Львове, у авиаторов хорошее настроение. Люди размеренно делают свое дело. Налицо неплохие результаты и достаточно ясные перспективы.



# У КОГО ДЕЛА ЛАДЯТСЯ?

**ВЫЕЗДНАЯ РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»  
В ЛЬВОВСКОМ ОБЪЕДИНЕННОМ АВИАОТРЯДЕ.**

В прошлом году, работая по первой модели хозрасчета, отряд не только уверенно выполнил государственный заказ по всем основным показателям, но и отправил сверх плана сто пятьдесят тысяч пассажиров. Кроме того, по заявкам колхозов и совхозов обработано с воздуха 400 тысяч гектаров сельхозугодий. Было перекрыто более чем на треть задание по доходам. Получено свыше шести миллионов рублей прибыли. Часть ее — в свободно конвертируемой валюте. Укрепление материальной базы дало возможность повысить оплату труда всем авиаработникам. Последовательно улучшаются социальные условия их жизни.

Чем же объясняются успехи коллектива? Это был наш главный вопрос. И, понятно, что первым собеседником журналистов стал командир Львовского авиаотряда Виталий Андреевич Гусев. Он довольно долго работал на Дальнем Востоке, где у него была надежная положительная репутация. И здесь, на новом месте, завоевал прочный авторитет. Не так давно его избрали председателем Совета трудового коллектива Украинского управления гражданской авиации. Гусев контактен, предприимчив, настойчив. Если что-то затеял, то не отступит, доведет начатое до конца.

— Разумеется, никакой манной с небес нас не одаривали, — сказал Виталий Андреевич. — Напротив, в период перестройки возникли непредвиденные труд-

ности: пришлось принять в состав отряда авиаколлективы трех соседних областей — Волынской, Ровенской и Тернопольской. И, чего скрывать, не все из них принесли с собой сносное приданое. Тернопольцы, к примеру, были в долгах как в шелках. Потребовались немалые усилия, чтобы поправить дело. Технику, выработавшую ресурс, списали. Не находившие применения автомашины от радиосредств, излишние механизмы и оборудование удалось реализовать. Упорядочили штаты. В коллективе стало легче дышать. У него появились шансы сбалансировать расходы и доходы, обрести финансовую самостоятельность.

Прибавили хлопот и другие вошедшие в отряд областные аэропорты — Ровенский и Луцкий, что на Волыни. Но все это внутренние, чисто отраслевые, хлопоты. Зато от такого объединения выиграли пассажиры тяготеющего ко Львову западноукраинского региона. Оно позволяет четче координировать воздушные перевозки. Оперативнее и полнее удовлетворять постоянно возрастающий на них спрос. Эффективнее использовать с этой целью пропускную способность головного аэропорта.

Сказанное В. А. Гусевым убедительно подтверждает ряд цифр. За минувший год масштабы транспортной работы укрупненного Львовского отряда увеличились: по отправкам пассажиров — с одного до 1,4 миллиона человек; грузов — с 11,9 до 13,3 тысячи тонн; почты — с двух до 2,5 тысячи тонн. Общий тоннаж отправок вырос со 109 до 143 тысяч. Чтобы справиться с таким объемом перевозок, понадобились и напряжение, и расторопность. Было принято и отправлено 540 дополнительных рейсов. Занятость пассажирских кресел доведена до высокого уровня. Она составила девяносто с лишним процентов, что повысило коммерческую нагрузку самолетов.

Хотя Львов находится в пограничной зоне и город посещают сотни тысяч ино-

Не первый год экипаж самолета Як-42, где командиром В. Ляшев, показывает хорошие результаты в производительности полетов и экономии авиатоплива. На снимке: командир самолета В. Ляшев, бортмеханик В. Малев и второй пилот Ю. Глазун перед полетом (справа налево).

странцев, местным авиаторам не предусматривалось отраслевое задание по международной деятельности. Ею отряд занимался по своему усмотрению, исходя из собственных резервов и экономии авиатоплива. На этой основе выполнялись регулярные пассажирские рейсы в Варшаву и Прагу, чартерные — в Вену, с интуристами — в Одессу и Ленинград. Производилось техническое обслуживание самолетов зарубежных авиакомпаний. В тренажерном центре прошли тренировку 160 экипажей из Болгарии и Польши. И, как говорится, худо-бедно, а в «копилку» отряда от всего этого поступило за прошлый год 238 тысяч инвалютных рублей.

30

Кто много летает по стране, тот не мог не заметить, что в последнее время магистральные аэропорты прямо-таки заполонили кооператоры. Торгуя кустарно пошитыми одеждой, обувью и сумками, самодельными поясами, бижутерией, браслетами и календарями, они завладели большими площадями аэровокзалов, сильно потеснив пассажиров и авиаработников. При виде таких «толкучек» невольно закрадывается сомнение: неужели так нужны эти торговые барахолки воздушному транспорту?

Во Львове же мы встретились с кооператорами совсем другого рода. Они занимаются в аэропорту не продажей товаров, а обслуживанием пассажиров. И тем самым активно помогают основному производству. Так, созданный при отряде кооператив «Аэроскоп» предоставляет следующие услуги: упаковывает дорожные вещи; доставляет багаж к месту посадки на самолет или на такси; принимает его на хранение; обеспечивает на территории аэропорта охрану личного транспорта, в том числе и авиаработников.

— Наш коллектив невелик — в нем двадцать пять человек, — рассказала руководитель «Аэроскопа» Елена Николаевна Годун. — В основном это бывшие работники отряда, оставившие прежние должности в связи с уходом на пенсию либо по состоянию здоровья. Каждый доволен тем, что не сидит дома, полезен родному коллективу. И, конечно, приработок прельщает — кому он не нужен? Услугами кооператива в течение года пользуются не менее двухсот тысяч человек. Мы полностью себя окупаем, даем прибыль.

— По моему мнению, — продолжила Елена Николаевна, — кооперативы типа «Аэроскоп» — это составная часть будущей многопрофильной хозрасчетной службы авиасервиса, которая крайне необходима Аэрофлоту. Где взять средства на ее содержание? Источники финансирования, несомненно, найдутся. Ну, допустим, тот же комиссионный сбор, который платит пассажир, приобретая авиабилет. Если от этого сбора отчислять при продаже каждого билета на нужды авиасервиса хотя бы десять копеек, то за год только во Львовском аэропорту набегит кругленькая сумма — не меньше ста тысяч рублей. На эти же цели могут быть направлены отчисления от реализации билетов с доставкой их на дом, от фирменной

продажи в аэропортах цветов, демонстрации видеофильмов, от других услуг.

Второй кооператив отряда — это страховое общество «Полет». Оно специализировано на добровольном страховании пассажиров, багажа и грузов; привлечении свободных оборотных средств предприятий, организаций и отдельных граждан и, в свою очередь, на предоставлении им кредитов. В кооперативе работает двадцать один человек, шестнадцать из них — по трудовым договорам. Со времени основания, с августа прошлого года, «Полет» получил несколько десятков тысяч рублей дохода. Заработанные средства направляются кооперативом как на решение своих уставных задач, так и на финансирование мероприятий по культуре обслуживания пассажиров и безопасности полетов.

Большой интерес вызывает многоцелевой кооператив авиаторов «Планета-М», организованный в Тернополе. Он помогает коллективам успешно решать производственные и социальные задачи. В частности, летом, в пик авиационных работ, к их выполнению привлекаются пенсионеры-пилоты, допущенные к летной работе. Выгода тут двоякая: и техника эксплуатируется гораздо интенсивнее, отдача от нее выше; и летный состав, не потерявший профессиональные навыки, имеющий неизрасходованный до конца запас сил, может «тряхнуть стариной». К тому же неплохо заработать.

Получаемая при расчетах за авиаобслуживание продукция сельского хозяйства реализуется кооператорами не на стороне, а в своем коллективе. Наряду с этим ими закупаются у населения южных областей и продаются авиаработникам овощи и фрукты. Создан цех по инкубации яиц и выращиванию птицы.

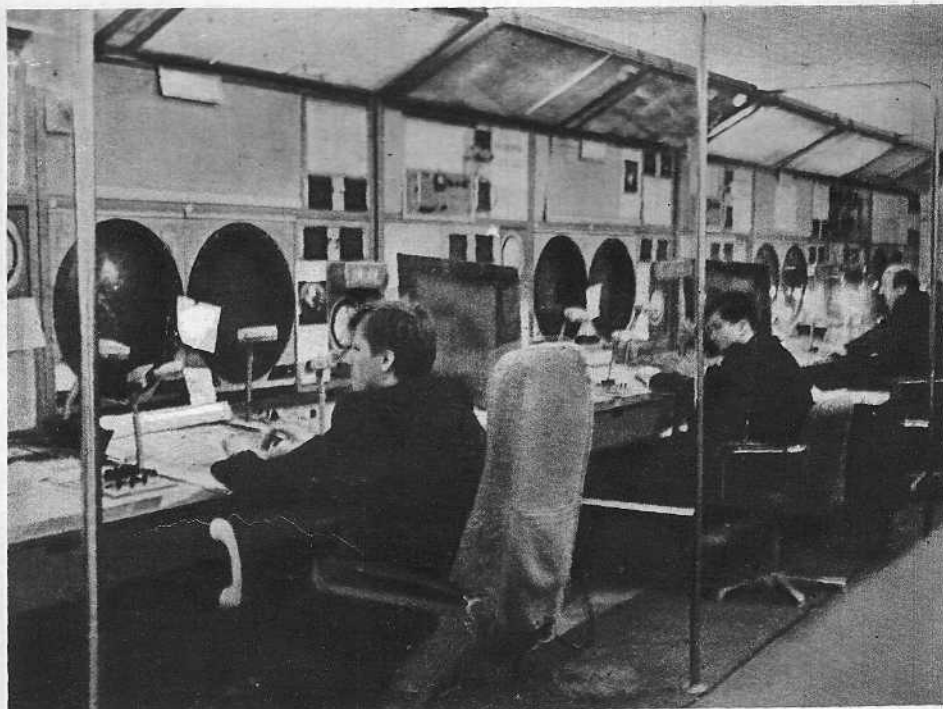
Все это и есть та настоящая забота о людях, которая заслуживает самой широкой популяризации.

Известно, что в отрасли, пожалуй, повсеместно, была и остается чрезвычайно острой жилищная проблема. Существует она и во Львовском авиаотряде. Но в этом коллективе есть надежда на то, что решение квартирного вопроса не за горами. Председатель профкомитета отряда Сергей Аркадьевич Белов считает, что правительственная программа по жилью коллективом будет выполнена, причем досрочно. Далеко не каждый профсоюзный руководитель способен отважиться на такое смелое заявление! Оно поистине должно быть строго взвешенным, опираться на твердый фундамент.

В строительных делах у Львовского отряда в отличие от многих других, ему подобных, важное преимущество. Он приобрел кирпичный завод и тем самым очень облегчил себе сооружение жилых и служебных зданий хозяйственным способом. Производительность завода — два миллиона кирпичей в год. Этого хватает для своих нужд. И еще остается на продажу авиаработникам-садоводам и индивидуальным застройщикам жилья.

Имеется у отряда и свой ремонтно-строительный участок — в нем восемьдесят человек. Им в помощь выделяется с основного производства бригада. Она формируется на добровольных началах и

Аппаратная Львовского районного центра единой системы управления воздушным движением. На переднем плане — руководитель полетов В. В. Шевченко.







Бортпроводница  
Львовского  
ОАО  
наставник  
молодежи  
С. Б. Салыгина.

После  
безупречной  
многолетней  
работы  
в качестве  
командира  
на самолете  
Ан-2 пилот  
2-го класса  
Ю. П. Зименков  
из Ровно  
осваивает  
самолет  
чехословацкого  
производства  
Л-410УВП.

Фото В. ГОРЛОВА.



31

состоит из двенадцати человек, которым после трех лет работы предоставляется право на льготное получение жилья.

За два последних года своими силами авиаторы-львовяне построили два дома в общей сложности на сто восемьдесят квартир. После этого очередь на жилье сократилась до 320 семей. Для них возводится и в четвертом квартале будет введен 120-квартирный дом. Следовательно, для оставшихся остальных очередников ярче будет свет в конце квартирного туннеля.

Точно так же, хозяйственным способом, в отряде сооружены здания информационно-вычислительного центра и магазина «Кулинария». Коллектив участвует на долевой основе в строительстве санатория на курорте Трускавец и базы отдыха «Водогрей» в Карпатах.

Одобренной на профсоюзной конференции Львовского объединенного отряда социальной программой развития коллектива на 1990 год предусмотрено дальнейшее улучшение условий труда и жизни авиаторов. Отныне тем из них, кто стоит в очереди на жилье, а пока проживает в общежитии или снимает квартиру у частных, выплачивается: семейным — шестьдесят, а холостякам — сорок рублей в месяц. Отряд обеспечивает летный и диспетчерский состав управления воздушным движением бесплатными санаторно-курортными путевками по предписаниям врачебно-летной экспертной комиссии. Он платит из своих средств женщинам-авиарботникам, находящимся в декретном отпуске, тридцать пять рублей в месяц на ребенка до возраста полутора года и затем семьдесят рублей до достижения им трех лет. И полностью взял на себя расходы по содержанию детей авиаторов в дошкольных учреждениях.

Как дальновидные хозяева, руководители авиаотряда ищут пути для дальнейшего укрепления своей материально-технической базы. Планируется создать на территории аэропорта учебный центр, в котором смогут проходить подготовку экипажи и технический состав предприя-

тий, внедряющих в эксплуатацию новый самолет чехословацкого производства Л-610. Отряд намерен вложить средства в строительство во Львове с участием предприятий города и иностранных фирм современного гостиничного комплекса суперкласса. В одной из своих новостроек он намечает сдать в аренду помещения для торговли за валюту советскими и зарубежными промышленными товарами высшего качества. Здесь созрела и, видимо, будет воплощаться в жизнь идея о расширении географии международных полетов.

В беседе с участниками выездной редакции первый заместитель командира Львовского авиаотряда Всеволод Петрович Красников, имеющий солидный опыт работы в представительствах Аэрофлота за рубежом, сказал:

— Надо учитывать стремительно изменяющуюся демографическую обстановку. С учетом предоставленной в последнее время нашим правительством большой свободы передвижения тысячи жителей западных районов Украины уезжают на какой-то срок или на постоянное жительство в другие страны. И в наш регион приезжает много иностранцев, особенно из Канады и США, где проживают более двух миллионов потомков украинцев-переселенцев. Международные воздушные перевозки из Львова ограничены всего лишь тремя ведущими и, кстати, весьма и весьма загруженными направлениями — московским, киевским и варшавским. Это катастрофически мало. Разрыв между спросом и предложением громадный. Люди месяцами, а то и целый год ожидают отправки в ту или иную страну. Это серьезно подрывает наше реноме. Мы отталкиваем от себя своих потенциальных пассажиров. И теряем огромные суммы инвалютных рублей, которые могли бы устойчиво поступать к нам полноводным потоком.

Львов пора превращать в важный

узел воздушных сообщений на юго-западе страны. Это, конечно, связано с крупными затратами, но они окупятся сторицей. До решения вопроса о капитальной реконструкции аэропорта стоит предпринять некоторые неотложные шаги. Мы, например, могли бы начать самостоятельно эксплуатацию приемлемых для нашего аэропорта отечественных или иностранных самолетов на основе лизинга, либо создать у себя с этой целью совместное с зарубежной авиакомпанией предприятие. Имея в виду предстоящую Всемирную выставку «Экспо-92», которая будет проходить в столицах Австрии и Венгрии, желательно открытие прямых регулярных рейсов из Львова в Вену и Будапешт и, возможно, еще во Франкфурт-на-Майне и в Париж. Пусть не подумают скептики, что наши наметки — плоды честолюбивых амбиций. Это утешенный пульс современной жизни, неудовлетворенные интересы тысяч и тысяч пассажиров подталкивают нас к ускоренному воплощению прогрессивных свершений.

Итак, короткие дни, которые выездная редакция провела во Львовском объединенном авиаотряде, оказались насыщенными впечатлениями, а собранная информация — ценной и поучительной. Мы получили ответ на вопрос, поставленный нами в заголовке своего материала: «У кого дела ладятся?». И читатели, смеем думать, согласятся со сложившимся у нас мнением: дела споро идут у тех, кто надеется прежде всего на себя, работает инициативно и плодотворно — по-хозяйски.

А. МИХАЙЛОВ,  
В. ГОЛЬЦОВ,  
специальные корреспонденты  
«Гражданской авиации»

гг. Москва—Львов—Москва.



# ЧП РОТНОГО МАСШТАБА

«...**П**рошу редакцию журнала разобраться в конфликтной ситуации и помочь мне восстановиться на учебу...» Передо мной письмо бывшего курсанта Кирсановского авиационно-технического училища Олега Башкина. Рядом — целая куча различных объяснительных, рапортов, протоколов комсомольских собраний. Все эти документы комментируют «ЧП», происшедшее в училище больше года назад. И все они удивляют своей противоречивостью.

32  
Что же все-таки случилось? Суть дела в изложении Олега такова. Праздничным вечером 23 февраля 1989 года, уже после отбоя, он заметил, что два курсанта, Ершов и Егоров, избивают третьего — А. Белова\*. Олег вмешался, в результате чего избивание прекратилось, и в казарме воцарился покой. Однако на следующий день, после того, как Белов попал на больничную койку с диагнозом «сотрясение головного мозга», Башкина сразу обвинили... в соучастии. В письме его родителям за подписью начальника училища черным по белому сказано — виновен в хулиганских действиях. А спустя четыре дня появился приказ об отчислении О. Башкина из училища, правда, с формулировкой уже несколько иной: «за сокрытие факта избивания и непринятие мер к пресечению безобразия». Словом, полная путаница и неразбериха. Олег считает, что попал он вместе с действительными виновниками просто под общую гребенку. Дескать, никто особенно в ситуацию не вникал, наказать же хотелось построже, так, чтоб другим неповадно было. В общем пострадал за правое дело.

Пострадал? Или... получил по заслугам? Вот два заявления Алексея Белова, где он сообщает, что был жестоко избит курсантами Егоровым, Ершовым и... Башкиным. И вот еще два заявления, им же написанные, где он все напрочь отрицает. Вот копия протокола собрания комсомольцев роты, на котором выступающие утверждали, что Башкин оказался случайным свидетелем драмы. И вот копия протокола другого собрания, по срокам более позднего, которое единодушно признало Башкина виновным, поддержало решение командования об его отчислении.

Что же это за странные метаморфозы приключились в стенах Кирсановского училища? И вот я на «месте происшествия».

**У**чилище гражданской авиации является одной из достопримечательностей «глубинки». После грязных улочек его территория радует чистотой, тишиной и ухоженностью. Маленький самостоятельный город

в городе — со своей электростанцией, бытовыми службами, жилыми домами для постоянного состава, учебными корпусами. Здесь лучшая в городе библиотека с фондом в сто двадцать тысяч томов, большим читальным залом. Своя телестудия...

Но это лишь внешние впечатления. Если присмотреться повнимательнее, то видишь не только сияющий свежим лаком паркет в кабинетах военного цикла, но и тусклые лампочки в коридорах курсантских общежитий, разбитые умывальники, двухъярусные кровати, колченогие табуреты. На стенах — стенгазеты с удивительно одинаковым содержанием: командир роты «застукал» четырех пьяных курсантов; курсант-«армеец», (то есть уже отслуживший в рядах Советской Армии) будучи «сильно выпимши» в два часа ночи решил построить личный состав казармы на вечернюю поверку. Это, так сказать, зарисовки с натуры, ведь, судя по всему, подобные случаи не редки. Беспристрастная статистика свидетельствует: в прошлом году двадцать курсантов расстались с мечтой о работе в Аэрофлоте из-за нарушения дисциплины, в том числе и из-за алкогольных возлияний.

Начальник училища Владислав Васильевич Гоцев отмечает, что количество наказаний курсантов за неблагоприятные поступки, вплоть до отчисления, в последнее время растет. Причина? Отнюдь не в низком уровне воспитательной работы — считает он. В чем тогда?

— В самом контингенте курсантов. Сейчас заканчивают второй год обучения те, кто поступил к нам в трудное лето 88-го, — говорит В. Гоцев. — Конкурса практически не было, брали «всех подряд», только бы выполнить план приема. Приглашали «отсеянных» комиссиями летных училищ. Таким образом с горем пополам сформировали первый курс. А через полгода в одиннадцатой роте разразилось «ЧП»...

История ту, несмотря на давность, и преподаватели, и сами ребята помнят хорошо. Еще бы. Оказывается, тогда против истины погрешили многие. Почему — станет сейчас понятно.

— В рапортах и протоколах комсомольских собраний — только часть правды. Если бы мы рассказали все, как было, то отчислить следовало бы половину роты, — признались курсанты, взяв с меня честное слово, что не назову их фамилий. — Дело в том, что День Советской Армии половина роты отмечала со спиртным. Башкин, Егоров и Ершов были пьяны. Кого-то из них стошнило. И ночью именно Башкин поднял с постели курсанта Белова, чтобы заставить убрать в казарме. Алексей отказался, его начали бить. Башкин, действительно, предпринял попытку оттащить ребят, избивавших Белова ногами. Просто он раньше понял, что это может плохо кончиться...

Если откровенно, то меня поразила не столько двойственность молодых парней

в оценке «ЧП», сколько их циничное поощрение жестокости. Судите сами. О Ершове и Егорове они говорили чуть ли не с сожалением: «Были умеючи, чтобы следов не оставлять, но немного перестарались (!), поплатились за это, ничего не поделаешь (!!)\*». О Белове: «Так ему и надо!». И осудили лишь Башкина: «Во дает, сам начал, да еще и жалобы в журнал строчит. Это не по-мужски, виноват — отвечай».

Слушала и думала: неужели им не понятно, что не имеют они морального права рассуждать о мужской чести. Не по-мужски — лгать, а ведь лгали, боясь навредить себе. Не по-мужски осуждать только Башкина, надо бы и себе оценку выставить...

Перечитываю протоколы комсомольских собраний. Присутствовали на них все курсанты, классные руководители, командир роты. В основном выяснялся вопрос, кто и как бил. Избивавшие отрицали свою вину, выкручивались, сваливали один на другого. Вопрос о нравственной оценке случившегося никем не поднимался ни разу. Никто не задумывался, а каково Белову, лежавшему в больнице с «тяжкими телесными повреждениями»? Впрочем, его «навещали» довольно регулярно и привозили объяснительные записки, заявления. Те самые, взаимоисключающие. Остается только предполагать, каким путем они были получены.

Ну, а позиция руководства? Реалии курсантской жизни таковы, что своеобразным буфером между «верхами» — начальником училища, замполитом и «низами» служат командиры рот. Они в курсе жизненных проблем каждого подопечного. Хорошие командиры сочетают в работе требовательность, принципиальность и доброжелательность. Обычно это оценивается курсантами по достоинству. Не очень хорошие зарабатывают авторитет тем, что покрывают мелкие грехи воспитанников, защищают перед начальством. Несомненно одно — личностные качества командира и стиль его работы оказывают огромное влияние на морально-психологический климат в коллективе. Здесь имеет значение все: частота контактов с подчиненными, темы бесед, умение влиять на настроение ребят, авторитетность мнений и оценок, репутация.

Командиром одиннадцатой роты был в то время майор В. Маковеев. Коммунист. Стиль его работы оценивается примерно одинаково руководством училища и курсантами: объяснительные по самым разным поводам собирал ежедневно, не скупился на раздачу нарядов вне очереди, но ситуацией в роте не владел абсолютно. Похоже, что не очень к этому и стремился. Собственная некомпетентность его не огорчала. Результаты подобного «руководства» не замедлили сказаться.

Взаимоотношения в роте складывались по своим законам, влиять на них командир не хотел и не умел. Беспрекословность подчинения достигалась систе-

\* Фамилия пострадавшего курсанта по понятным причинам изменена.

# ЭКЗАМЕН НА ВЫСШИЙ КЛАСС

мой наказаний. Причем курсанты, ничуть не стесняясь своего конформизма, говорят, что делали все, что приказывал Маковеев: «Всем ведь доучиться хочется, строптивым могло и не поздоровиться». И в протоколе первого комсомольского собрания они записали то, что хотел майор. А тот, например, настаивал, чтобы комсомольцы объявили Башкину «строгача» с занесением в учетную карточку. Объявили, а после собрания выяснилось, что Башкин даже... не является членом ВЛКСМ. Дальше, как говорится, ехать некуда.

Наверное, в итоге всех этих печально удивительных слагаемых и появилась в приказе начальника училища формулировка о «сокрытии факта» и т. д. Надо сказать, что приказ подписывал Д. Миролюков, уже сдававший дела — он уходил на пенсию. Видимо, не имея возможности досконально изучить дело, Дмитрий Андреевич тут полностью положился на тех, кто готовил документ. Да, собственно, почему он должен был им не доверять? Нынешний начальник училища В. Гоцев будучи в то время замполитом тоже знакомился с приказом, но формулировка его не смутила. По его словам, несмотря на запутанность показаний курсантов, он был убежден в том, что, отчисляя Башкина из училища, руководство не допускает ошибки. Ларчик открывался просто: в листке дисциплинарных взысканий Олега уже были зафиксированы различные нарушения, в том числе участие в драке. Кроме того, и Ершов, и Егоров, и Башкин все равно подлежали отчислению как хронические двоечники.

К сожалению, О. Башкин так и не осознал, что не может он требовать восстановления на учебу, не может он вернуться туда, где запятнал свою совесть. Напротив, воспользовавшись малейшей лазейкой, а именно — потворным молчанием однокашников, слабостью Алексея Белова, наплевательским отношением к окружающим командира роты, жалуется в инстанции, пытается добиться своего.

**К**акой след оставила эта история в училище? Изменилось ли что-нибудь в отношениях, настроениях или, как принято говорить, в душах курсантов? Да нет же. Алексея Белова в конце концов благополучно отчислили из училища по его просьбе. Так что глаза он теперь никому не мозолит, немым укором не служит. Башкин, если не восстановят, собирается поступать повторно. Коллективы курсантов и преподавателей продолжают существовать параллельно, как два достаточно удаленных друг от друга формирования, преследующих в общем-то единую цель: для одних закончить училище, для других — дать авиации полноценных специалистов. Но полноценных ли граждан? Уровень специалиста определяется, как известно, его профессиональной компетентностью. А уровень гражданской зрелости? Обостренным чувством справедливости, честностью, способностью к адекватной самооценке, активной жизненной позицией. Эти качества не возникают сами собой, они воспитываются кропотливо и настойчиво. В Кирсанове тоже?

Г. ПОНОМАРЕВА,  
общественный корреспондент  
«Гражданской авиации»

г. Кирсанов.



До пяти миллионов гостей — иностранных туристов, бизнесменов, деятелей науки и культуры, спортсменов — приезжают ежегодно в Советский Союз. В свою очередь, около миллиона советских граждан каждый год выезжают за рубеж. При этом стремление людей к общению идет по возрастающей, а туристическая индустрия задает все новые и новые задачи Аэрофлоту. И не только ему. Чтобы удовлетворить спрос, международный туристический бизнес упор делает на авиационные перевозки. При этом на первое место ставит передовой зарубежный опыт по созданию совместных авиапредприятий.

Организованное весной этого года совместное советско-турецкое предприятие «Гринэр» также ставит своей целью придать необходимый динамизм авиатуризму между СССР и Турцией. Чтобы привлечь пассажиров к авиапутешествию, турецкая туристическая корпорация «Нет-Холдинг» решила арендовать во Внуковском производственном объединении самолет Ту-154 и с помощью «Гринэр» осуществлять регулярные туристические перевозки между соседними странами, перевозку туристов из Европы в Турцию, а в перспективе чартерные полеты через Москву в Токио.

Своеобразным прологом этих культурных авиаконтактов стали «шоу-полеты», которые прошли по нескольким из заранее намеченных авиамаршрутов Турции в конце марта этого года. В нем приняли участие четыре бортпроводницы Внуковского производственного объединения, прошедшие своеобразный мини-конкурс, который проводился во Внукове совместно с представителем турецкой авиакомпании. За время этих полетов бригада советских бортпроводниц подготовила к работе на борту советского лайнера будущих его хозяек — турецких стюардесс. Попасть в международный «экипаж» было непросто. Из многих претенденток путевки на «шоу-полеты» в Турцию получили три Елены: Шокина, Фролова, Савитская и Наталья Гусева. Стюардессы из Внукова успешно выдержали экзамен на высший класс.

О. БОРИСОВ

Бортпроводница Внуковского производственного объединения Елена Фролова первой узнала, что успешно выдержала конкурс и летит в Турцию.

Фото А. ПЕСКОВА.

# УСЛЫШАТЬ

# ГОЛОС



# РАЗУМА

**«Исходя из анализа политической ситуации, сегодня мы вправе констатировать, что в республике сложились и готовы действовать деструктивные силы. Используя перестроечные лозунги, они могут в определенных ситуациях влиять на отдельные группы общества, дестабилизировать обстановку со всеми вытекающими последствиями... Это удар по перестройке, попытка сорвать ее. Таков главный политический вывод».**

(Из доклада первого секретаря ЦК Компартии Таджикистана К. М. Махкамова на XVIII Пленуме ЦК Компартии Таджикистана).

Тогда ни я, ни многие другие этого не знали. Только накануне я шагал по зеленым улицам родного Душанбе. Навстречу шли приветливые улыбающиеся люди. Младшие здоровались со старшими. Яркое солнце освещало новые здания, праздничные витрины магазинов. А в тот день улицы наполнил смрадный дым горящих машин. Разбиты витрины десятков магазинов. То тут, то там слышны крики

о помощи, лязг опрокидываемых автобусов, машин «скорой помощи»... Лежащие на обочине дороги люди, в том числе женщины, старики...

**«В связи с... нарушением общественного порядка, проявлением экстремизма, сопровождавшимся массовыми беспорядками с погромами, поджогами и грабежами... объявить чрезвычайное положение и ввести с 12 февраля 1990 года комендантский час на территории города Душанбе с 22 часов до 6 часов утра».**

(Из Указа Президиума Верховного Совета Таджикской ССР).

Об этом я узнал поздно вечером, стоя в жиденькой безоружной цепи авиа работников вперемежку с горсткой милиционеров. За нашей спиной были аэровокзал и накопитель, где находились армянские семьи в ожидании самолетов. Шел мокрый снег с дождем, сквозь его пелену вот-вот могла появиться разъяренная толпа, которую мы должны были

сдержать с помощью ожидавшегося подкрепления. Мы уже знали, что на площади у здания ЦК Компартии Таджикистана прогремели выстрелы, что экстремисты ворвались на первый этаж и учинили там погромы и поджоги. Знали, что разгромлены многие армянские квартиры, ограблены палатки, совершен погром железнодорожного вокзала, подожжено несколько троллейбусов и автомашин, идет избиение в основном русскоязычного населения, в том числе женщин и

**Аэропорт Душанбе в тревожные дни февраля.**

**Вот что осталось от торговых палаток после погрома, учиненного экстремистами.**

стариков. Людей вытаскивали из маршруток, троллейбусов, пинали ногами, издевались. Разбой, начавшийся 12 февраля у здания ЦК республики, продолжался еще несколько дней. Итог его страшен: 23 погибших, сотни раненых, сотни уничтоженных и разграбленных объектов торговли, госучреждений, десятки сожженных машин...

Что же предшествовало этим событиям? Где-то в августе прошлого года в столицу Таджикистана прибыла комиссия ЦК КПСС, куда более ста местных авиаработников обратились с письмом в связи с кровавыми событиями в Фергане. В письме ставился вопрос: что делается в республике для того, чтобы подобное не произошло здесь? Приводились факты хамского, а порой и агрессивного поведения молодежи коренной национальности по отношению к русскоязычным труженикам, особенно после принятия Закона о статусе государственного языка.

Тогда некоторые ответственные товарищи назвали авторов письма паникерами. В частности, на собрании работников Таджикского управления гражданской авиации министр МВД Таджикской ССР М. Мавджуванов, заместитель председателя КГБ республики Д. Убайдуллаев и другие официальные лица твердо заявили, что они полностью владеют обстановкой и никаких эксцессов на сегодня не ожидается. «А на завтра?» — был задан вопрос. Ответ был уклончивым, он не удовлетворил авиаработников.

Недели за три до кровавых событий по городу стали распространяться слухи, что прибывшие из Баку армянские семьи получают вне очереди квартиры. В печати появились сообщения, опровергавшие эти слухи. Тем не менее перед зданием ЦК Компартии Таджикистана был организован несанкционированный митинг, на котором экстремисты поставили правительству республики ультиматум: вывезти из Душанбе в течение 24 часов беженцев армянской национальности — в противном случае начнутся погромы.

Утром следующего дня армяне, прибывшие в Душанбе, а также некоторые из проживавших в городе ранее, чтобы не разжигать страстей, выразили желание оставить республику, унося с собой боль и обиду к таджикскому народу, славящемуся своим гостеприимством и терпимостью. Свидетелем отъезда армян были представители неформальных организаций, а также кази Калон-Акбар Тураджонзода, обратившийся к собравшимся перед зданием ЦК Компартии республики с призывом решать все вопросы мирным путем.

Однако в 14 часов 45 минут снова собралась многотысячная людская масса, которая потребовала отставки первого секретаря ЦК, членов бюро и правительства и даже физического истребления руководства республики. Многие из собравшихся были в состоянии алкогольного опьянения, обкурены наркотиками. Имеются данные — кое-кто оплачивал все это. Подобного, увы, не ожидали даже те, кому положено об этом знать. Становилось все более очевидным, что работает хорошо законспирированная организация, которая под видом борьбы за экологию и ускорение жилищной проблемы направила слепую толпу, в основном молодежь, на грабежи и разбой.

...Мы, группа авиаторов, стояли в цепи под дождем и мокрым снегом, а помощи все не было, самолеты с войсками были уже в пути, но аэропорт Душанбе из-за

погоды не мог их принять. Если бы громы и насильники не «цеплялись» по дороге за магазины, не подогревались спиртным, трудно сказать, что ожидало бы нас: от железнодорожного вокзала, разгромленного пьяными молодчиками, до аэропорта 25 минут ходьбы! Мы простояли два с половиной часа, пока не подспела помощь. Толпа была рассеяна метрах в трехстах от аэропорта.

Четко, решительно действовали начальник управления Ю. Корневский, начальник полетов В. Антипов, замполит Р. Рустамов и председатель профкома аэропорта Б. Шералиев, другие руководители и рядовые труженики. Аэропорт работал! Особенно напряженным стал его рабочий ритм где-то после полуночи, когда несколько улучшилась погода, и один за другим стали прибывать транспортные самолеты с войсками и техникой.

Оперативно были приняты необходимые меры для поддержания надлежащего порядка в авиагородке, по обеспечению безопасности семей авиаработников. Создали отряд самообороны. Его командиром назначили начальника штаба управления В. Гайдара. Все объекты аэропорта взяли под защиту. Аэропорт практически перешел на работу в режиме военного времени. Многие авиаторы трудились по двадцать четыре часа в сутки.

Вот что рассказывает о тех событиях начальник авиационно-технической базы В. Шарипов:

«Мы сразу же перешли на 24-часовой режим работы, так как многие инженеры и авиатехники не смогли добраться в аэропорт из микрорайонов. Самолеты же шли непрерывными волнами, пятерками. Их следовало как можно быстрее обслужить и выпустить, ведь количество стоянок в аэропорту ограниченное. Самоотверженно работала смена, где начальником инженер С. Абдураимов. Авиатехники В. Володин, Н. Висков, Г. Уразаев, В. Гончаров и другие практически не смыкали глаз. В ленкомнате, прямо на полу, урывками отдыхали... Водители М. Медведев и Г. Сашив взяли на себя обязанности поваров. Заместитель главного инженера управления С. Корнилов вместе с работниками второго цеха организовали надежную охрану авиатехники, всего нашего сложного хозяйства. Ребята просто молодцы!»

Шарипов не сказал при этом, что сам почти трое суток не смыкал глаз...

...Ушел очередной Ту-154, взяв курс на Ереван. Рейс выполнял экипаж, где командиром пилот первого класса А. Мерлинов. На борту в основном были женщины и дети — 200 человек! Вылет задержался на десять часов из-за того, что многие семьи не могли добраться до аэропорта: их жилье было блокировано. Доставить людей в аэропорт удалось лишь во время комендантского часа. Тут же стали готовиться очередной борт к отправке. Танки в аэропорту, воины в бронешелтах и касках — все это напомнило мне суровую военную годину. Один за другим садились военные Ил-76. Закрыты в округе все школы. Не работает городской транспорт. В авиагородке начались перебои с доставкой хлеба. Цех бортизации приступил к выпечке лепешек. Постоянно на своем посту находился директор хозрасчетного объединения «Койнот» А. Касымов...

...Мне удалось побывать в штабе армянской общины, который во время траги-

ческих событий находился в одном из помещений аэровокзала, куда он с большим трудом, с помощью пограничников, перебрался из осажденного горисполкома. Штаб координировал отправку людей в Ереван. Вот что сказал председатель совета этой общины Р. Багдасарян.

— Происшедшее не укладывается в голове. Я вырос и родился здесь. Здесь родились двое моих детей. У меня много друзей среди таджиков и узбеков... И вот такое! Таджики — хороший народ. Когда начались погромы, они прятали нас. И сейчас, рискуя жизнью, помогают нам на своих машинах добраться в безопасное место или в аэропорт.

В разговор вступил член совета армянской общины С. Аракелян:

— Я прожил здесь двенадцать лет, считаю таджиков, узбеков — людьми любой национальности — братьями. И то, что сейчас происходит, это творит не народ. Но коль уж сложилась такая обстановка, дайте нам спокойно уехать: для этого нужен, естественно, какой-то срок. Кстати, вы знаете, сколько было беженцев из Баку? Наша община зарегистрировала двадцать, а горисполком двадцать девять человек. Расправа с армянами — это фон для прикрытия националистических устремлений экстремистов, за которыми стоит группа организаторов и вдохновителей, рвущихся к власти... Огромное спасибо авиаторам за их внимание, заботу и участие в нашей судьбе! Такое не забывается!

Запомнилась и такая сцена. Идет по улице старый таджик. Вся грудь в орденах и медалях, и плачет, горько плачет и спрашивает: что же это произошло, мы же все, все были братья — и таджики, и русские, особенно в годы войны, была же, была настоящая дружба, что с ней сделали, что это сделал?

А вскоре произошло событие, буквально наэлектризовавшее обстановку в авиагородке. У магазина «Пилот» произошла перестрелка, в ходе которой офицер милиции и неизвестный с автоматом получили смертельные ранения, ранен школьник, задержан другой неизвестный с оружием. С этого момента на круглосуточное дежурство перешли наши ополченцы, вооруженные, правда, подручными средствами. Горячие головы требовали огнестрельного оружия. Были, к сожалению, и паникеры. Из песни, как говорится, слов не выкинешь — единицы, но были. Некоторые требовали немедленно снарядить самолеты для эвакуации семей авиаработников. Однако абсолютное большинство с честью выдержало этот суровый экзамен. Постоянно в гуще масс были политработники во главе с начальником политотдела Х. Умаровым. Политработники В. Блашкевич, В. Гладкий и другие вели настойчивую борьбу со злостной дезинформацией, давали решительный отпор паникерам.

Помнится, пустили злорадный слухок: редакции газет разбежались — третий день нет газет! Вместе с начальником медико-санитарной службы Д. Тхостовой (отчаянная женщина!) мы на машине «скорой помощи» добрались до редакции газеты «Коммунист Таджикистана». Журналистов там было маловато: не все могли попасть на работу, кое-кто получил на улицах травмы. Однако газеты выходили, вот только вывезти их из типографии было невозможно.

Мы помчались на правобережье. Несколько раз нашей машине пытались пре-

градить путь группы парней. Мы их объезжали на повышенной скорости и неслись дальше. В экспедиции типографии газеты лежали штабелями. «Берите, сколько можете увезти!» — сказала пожилая женщина, по внешнему виду — узбечка. Загрузили машину. И обратно!

На перекрестках — интернациональные отряды самообороны. Возле них — кучи камней (булыжник — оружие пролетариата!). Ребята дают отпор бандитам. Мы останавливаемся, чтобы раздать газеты и ополченцам. В аэропорту газеты жадно расхватывают пассажиры, солдаты, работники милиции... Люди спешили узнать правду, услышать через печать голос разума.

Эта поездка нас убедила в том, что в лице интернациональных отрядов самообороны поднялся сам народ. В ряде микрорайонов отряды возникли стихийно, в других местах после обращения по телевидению первого секретаря ЦК Компартии К. М. Махкамова, который призвал жителей столицы Таджикистана взять в свои руки охрану заводов и фабрик, защитить народное достояние, свои семьи. Именно народные дружины, объединившие людей всех национальностей, выдержали натиск насилия самых страшных первых трех дней. Ввод войск помог избежать многих человеческих жертв. Взаимодействие с профессиональными военными позволило отрядам самообороны лучше и надежнее организовать свою деятельность. Была разработана система оперативного оповещения отрядов в разных частях города о готовящихся вылазках экстремистов, о движении хулиганов по городу. Вместе с войсками бдительно несли вахту и интернациональные отряды самообороны, создавшие свой координационный совет. Они потребовали, чтобы вопрос о чрезвычайном по-

ложении, комендантском часе и выводе войск решался с их участием.

...Ранним утром я шел по авиагородку. Мимо прогрохотал бронетранспортер. Навстречу — ополченцы с палками: командир самолета Ан-2 А. Кандарицкий, бортмеханик самолета Як-40 А. Симонов, начальник инспекции управления М. Мاستангулов, авиатехник А. Рустамов... Отряду самообороны помогали старшекласники подшефной школы № 16. Тут и там завали из камней и металлолома перегораживают въезды в авиагородок. На площади перед аэровокзалом — боевые машины пехоты. Знакомлюсь с одним из экипажей: А. Мукашев — казах, С. Охлопков — якут, У. Яллаев — татарин, И. Мухамеджурбанов — туркмен, В. Кастеневич — русский... Спрашиваю о настроении, о том, как кормят (кроме сухого пайка, ребятам прямо сюда привозили горячую пищу в термосах). Настроение у воинов хорошее. Местные жители благодарят их за то, что они оградил их от разбоя и бесчинств, многие приносят лепешки, чай, сладости.

— В банку бы! — мечтательно сказал один из солдат.

К воинам подошли начальник аэропорта А. Забровский, заместитель начальника политотдела управления П. Багиров. Они рассказали воинам о последних новостях, подарили аэрофлотские календарики. А вот и начальник ЛОВД Р. Ашуров. Глаза воспалены: все прошедшие дни и ночи он и его подчиненные капитаны В. Кольдюшева, П. Цой, старшина Е. Попов, сержанты М. Рахимов, А. Филиппов и другие, впрочем, как и многие авиароботники, спали урывками прямо здесь в аэровокзале, не раздеваясь. Ашуров сообщил, что служебные автобусы начали развозить смены без сопровождения автоматчиков. Из аэропорта в ЦАВС пе-

ребрались кассиры, где также организована усиленная охрана.

И еще была одна встреча. С командиром воздушного корабля Ту-154 народным депутатом СССР В. Гиро. Он протянул мне газету:

— Посмотрите, о чем пишет газета «Комсомолец Таджикистана»: «Майор запаса, летчик М. Зубков шесть лет служил в Афганистане и ни разу не был ранен. Награжден четырьмя орденами и медалями... Избит хулиганствующими молодчиками, сейчас находится в больнице»... Разве можно прощать за это? Кто они — эти новоявленные фашисты?..

Гиро не сказал о том, что когда ехал в аэропорт, его автомашину забросали камнями. Пилот чудом вырвался из толпы разъяренных хулиганов.

...Сейчас уже стало доподлинно известно, что в те кровавые дни шла скрытая ожесточенная борьба за стенами государственных учреждений. Сразу же после пленума ЦК Компартии Таджикистана, целиком и полностью одобренного деятельностью бюро ЦК КП Таджикистана в главе с К. М. Махкамовым, начались переговоры между руководителями республики и так называемым временным народным комитетом, избранным на митинге 13 февраля. Этот комитет возглавил заместитель председателя Совета Министров Таджикской ССР, председатель Госплана Б. Каримов. Переговоры продолжались допоздна.

16 февраля начал работу внеочередной пленум ЦК КП Таджикистана. В ходе прений четко определились позиции противоборствующих сил... Пленум выразил полную поддержку руководителям партии и правительства республики, назначил комиссию по заявлению председателя Совета Министров Таджикской ССР И. Х. Хаёева о том, что он располагает сведениями, согласно которым председатель Госплана Б. Каримов предпринял попытку подготовить проект Указа Президиума Верховного Совета Таджикской ССР о назначении самого себя на пост председателя Совета Министров республики... А днем позже Указом Президиума Верховного Совета Таджикской ССР Временный народный комитет был объявлен вне закона.

...Между тем приближались выборы народных депутатов Таджикской ССР. У меня уже был готов заголовок для репортажа — «Праздник в бронезилетах». Но когда утром 23 февраля, в День Советской Армии и Военно-Морского Флота, я пришел в аэропорт и увидел, как десятки людей разных национальностей дарят солдатам цветы, как ребяташки, став на цыпочки, клали букетики гвоздик на броню боевых машин, как

С благодарностью воинам.

Фото А. КОЗЛОВСКОГО и В. ЖОМИНА.

36



женщины-таджички угощали воинов свежеспеченными лепешками, дымящимся пловом, я решил назвать репортаж иначе — «Цветы на броне». Потому что своими глазами увидел, как наш народ любит свою армию. Ведь это они, безусые мальчишки, остановили бесчинствующих молодчиков, защитили жителей города от насилий и грабежей. Это они и интернациональные отряды самообороны вместе с милицией контролировали положение в столице республики, поддерживали порядок на улицах и площадях.

В этот день наши защитники были буквально нарасхват: воинов приглашали в трудовые коллективы, школы и вузы. Прямо на улицах дымились казаны, в которых варилось знаменитое таджикское шурпе, лежали горы лепешек и сладостей. Группа воинов-автоматчиков пришла к авиаторам. Многие прямо с оружием селились за праздничные столы, чтобы, наскоро перекусив, снова занять боевые посты. Гостям преподнесли памятные подарки. Перед воинами выступили авиаторы-ветераны Великой Отечественной войны, матери, невесты. «Спасибо!». Это слово звучало на многих языках.

В первом часу ночи я возвращался на милицейской машине с избирательного участка. Мы мчались по пустынным улицам, останавливаясь лишь на перекрестках, чтобы предъявить документы патрулям и ребятам из интернациональных отрядов самообороны. Тишина была вязкой, тревожной... Вот и авиагородок. Ярко пылает костер. Убедившись, что мы свои, освободили проезд.

— Бдительные ребята, — заметил сидевший рядом замполит второго летного отряда В. Гладкий. — На их счету немало хороших дел. Группа А. Барановского, командира вертолета Ми-8, задержала КамАЗ, на цистерне которого была надпись «Молоко», а оказалось, что там одиннадцать тонн вина. И это в то время, когда в городе и прилегающих районах категорически запрещена продажа спиртного.

В конце марта местные газеты Таджикистана опубликовали сообщение об очередном пленуме ЦК Компартии республики. Пленум, сказано в нем, исключил из рядов КПСС министра культуры республики Н. Табарова. Принято к сведению, что решением Бюро ЦК Компартии Таджикистана Б. Каримов за проявленный неприкрытый карьеризм, грубое нарушение норм партийной морали, выразившееся в участии в попытке неконституционного смещения с поста Председателя республики и утверждению себя в данной должности, исключен из рядов КПСС. Строго наказаны и многие другие руководители ведомств и организаций республики, участвовавшие в попытке «дворцового переворота» в Душанбе.

...Время все дальше уносит от нас те тревожные дни и ночи. Но память о них не изгладится никогда. Еще не все поставлены точки. Продолжается расследование причин трагических событий. Хочется верить, что правоохранительные органы выявят как всех непосредственных участников бесчинств, так и их «идейных вождей». Ни один из них не должен уйти от справедливого возмездия. Пусть всегда побеждает голос разума.

А. ЛАРЕНОК,  
собственный корреспондент газеты  
«Воздушный транспорт»

г. Душанбе.

## А ВОЗ И НЫНЕ ТАМ

В Аэрофлоте имеется несколько автоматизированных систем УВД типа «Старт». За несколько лет эксплуатации эта система наглядно продемонстрировала свои преимущества в руководстве полетами. В частности, только в Ленинградской зоне ее применение позволило значительно снизить нагрузку диспетчерского состава, повысить пропускную способность воздушного пространства района аэродрома в среднем на тридцать процентов и сократить численность диспетчерского состава примерно на одну пятую. И все же главная заслуга АС УВД «Старт» в Ленинградской и других зонах состоит в повышении безопасности полетов при высокой интенсивности воздушного движения.

В настоящее время опытную эксплуатацию проходит аэроузловая автоматизированная система УВД «Спектр», позволяющая осуществлять эффективное управление полетами в одном аэроузле над площадью до 160 тысяч квадратных километров и по высоте от 12 километров на всех этапах полета: от взлета до посадки.

Надежность полетов неразрывно связана и с автоматизацией УВД в районных центрах Единой системы управления воздушным движением со средней интенсивностью до 25 самолетов в час в одном направлении. Такая отечественная система имеется. Это АС УВД «Трасса», успешно функционирующая в аэропорту Симферополь. Но, к сожалению, она единственная в стране!

На подходе еще одна автоматизированная система УВД, по тактическим характеристикам не уступающая лучшим зарубежным аналогам, — районная автоматизированная система РАС УВД «Стрела». В настоящее время она проходит эксплуатационные испытания в Ростове-на-Дону (с охватом воздушного пространства над площадью до 600 тысяч квадратных километров и по высоте до 20 километров). По плану эта система должна была войти в строй несколько лет назад, на нее затрачены сотни миллионов рублей, однако «воз и ныне там». Который год коллектив Северо-Кавказского районного центра АУВД «Стрела» численностью в тысячу человек задается вопросом: стоит ли продолжать эксплуатационные испытания, если ресурс работы оборудования уже близится к концу. И будет ли конец бесконечным «утряскам»? Не пора ли всем миром спросить за это у создателей системы — Московского НИИ приборной автоматки МРП СССР?

Это особенно необходимо еще и потому, что уже ведутся строительно-мон-

тажные работы по развертыванию аналогичной системы на Украине. Ведь в состав Киевской РАС УВД входит воздушное пространство трех наиболее сложных и загруженных районных центров Единой системы: Харьковского, Бориспольского и Львовского. За последние годы интенсивность движения в отдельных его секторах в часы «пик» достигла сорока воздушных судов. Кроме того, сложность структуры данного воздушного пространства усугубляют интенсивные полеты авиации различных ведомств.

Специалистами Украинского центра автоматизированного управления воздушным движением «Стрела» совместно с авиапредприятиями Украинского управления принимаются меры по совершенствованию организации УВД и структуры воздушного пространства в зоне ответственности Киевского объединенного района ЕС УВД. В частности, введены в действие дополнительные разведенные участки союзных трасс и местных воздушных линий I-й категории с односторонним движением воздушных судов. Разделены маршруты входа-выхода в районах аэродромов Борисполь, Днепропетровск, Ворошиловград. Выполнены и другие мероприятия. Однако все это, бесспорно, лишь полумеры, так как эффективность управления полетами сегодня во многом зависит от сроков ввода «Стрелы» в эксплуатацию.

Винником долгостроя является генеральный подрядчик — трест «Югозапстрой» Министерства транспортного строительства СССР, который под разными предлогами ежегодно уклоняется от строительно-монтажных работ по вводу в строй РАС УВД и вспомогательных его объектов, мотивируя отставание тем, что это «не пусковые объекты». И не желают понять уважаемые строители, что каждый год задержки ввода в эксплуатацию автоматизированной системы наносит непоправимый ущерб безопасности полетов при постоянно растущей интенсивности воздушного движения.

Сегодня в центральных районах страны одновременно в воздухе находится несколько сотен самолетов и вертолетов различных ведомств. Не умолкает ни на секунду эфир. А у тех, кто ежесекундно руководит этим нескончаемым потоком авиатехники, в распоряжении только радиосвязь да едва заметные светящиеся точки на индикаторах — отметки от авиалайнеров, несущих на своих бортах сотни пассажиров. В этих условиях от диспетчерского состава требуется невероятное напряжение, чтобы обеспечить благополучный исход каждого полета.

А тем временем строительство РАС УВД «Стрела» из года в год переносится, переходит из плана в план как «непусковой объект». Пора, наконец, навсегда покончить с долгостроем в этом важном государственном деле.

Е. РЕШЕТНЯКОВ,  
главный эксперт Главного  
управления воздушным движением  
Министерства гражданской авиации

г. Москва.

# НА ПРИНЦИПАХ МАРКЕТИНГА

38

Термин «маркетинг» все больше начинает входить в нашу повседневную экономическую жизнь. Он предусматривает ориентацию всей деятельности авиакомпании на конъюнктуру рынка и динамику общественного спроса на авиационные услуги. Основными функциями маркетинга являются: комплексное исследование рынка; анализ производственно-ресурсных возможностей фирмы; формирование товарной политики и выработка рыночной стратегии; контроль и координация службой маркетинга процесса разработки и внедрения товаров; выработка ценовой политики; формирование системы товародвижения и организации сбытовой и обслуживающей сетей; формирование спроса на рынке, стимулирование сбыта, организация рекламной деятельности; постоянная оценка эффективности маркетинговых организаций.

Большой опыт в области управления на принципах маркетинга накоплен в японской авиакомпании Джал. Свою деятельность как частно-государственное предприятие авиакомпания начала в октябре 1953 года на базе частной авиакомпании того же названия, созданной в августе 1951 года. Доля капиталовложений правительства в то время составляла 50 процентов. В ноябре 1987 года Джал стала вновь частной (акционерной) авиакомпанией, выкупив у японского правительства принадлежащие ему 34,5 процента акций.

Авиакомпания обладает значительным парком современных воздушных судов большой провозной способности. Все они, включая новейшие «Боинг 747-400», американского производства. Сеть международных авиалиний Джал связывает одиннадцать городов Японии и пятьдесят городов в тридцати странах мира. Ежедневно она осуществляет более 80 международных рейсов.

В 1989 году (в Японии финансовый год начинается 1 апреля и заканчивается 31 марта, то есть все годовые данные приводятся на 31 марта каждого года) авиакомпанией было перевезено 7,76 миллиона пассажиров на международных линиях и 11,93 миллиона — на внутренних. Если прибыль авиакомпании в 1986 году составила 30 миллиардов иен (один доллар — 149 иен), то в 1989 году она превысила 85 миллиардов иен.

В связи с провозглашением во многих странах политики дерегулирования и либерализации воздушного транспорта правительство Японии пошло по пути ослабления государственного регулирования

воздушных сообщений в стране. В результате на рынок международных авиaperевозок смогла выйти авиакомпания Ана, а Джал получила возможность осуществлять дополнительно ряд регулярных рейсов внутри страны.

Следует отметить, что в 1988 и 1989 годах во всем мире значительно повысился спрос на международные авиaperевозки (особенно на рынке недельных пассажирских перевозок). Это объясняется повышением общего уровня доходов и потребления населения крупных капиталистических стран. К тому же в Японии произошли крупные социальные изменения: увеличилась продолжительность отпусков, многие фирмы перешли на пятидневную рабочую неделю, повысился курс иены по отношению к американскому доллару, изменилось отношение более молодой части населения к проведению отпусков. Ожидается, что в 1992 году число японцев, проводящих отпуск за границей, достигнет десяти миллионов человек в год.

В связи с этим авиакомпаниями были выдвинуты новые планы развития, сформулирован целый ряд стратегических целей, произошли изменения в организационных структурах управления, значительно возросла роль подразделений маркетинга. На рис. 1 представлена схема организационной структуры управления авиакомпанией Джал.

Долгосрочной генеральной программой развития компании предусмотрена **диверсификация**, которая предполагает, помимо осуществления авиатранспортной деятельности, широкое участие в различных сферах бизнеса: строительстве аэропортовых сооружений, туристическом и гостиничном бизнесе, в сфере торговли и т. д. Основной целью своей деятельности Джал провозгласила — **стать авиакомпанией, которая определяет глобальные тенденции развития авиакомпаний во всем мире.**

В связи с этим была сформулирована следующая система стратегических целей: установить самый высокий уровень безопасности и надежности авиaperевозок; поддерживать и укреплять высокую репутацию авиакомпании в области пассажирского сервиса, расширить сеть авиалиний в целях удовлетворения имеющегося спроса; обеспечить значительный уровень капиталовложений на приобретение новой техники, на развитие автоматизированных систем бронирования и на новую технологию; дальнейшая диверсификация деятельности; укрепление финансового положения авиакомпании.

Система стратегических целей авиа-

компания вырабатывается на высших уровнях руководства на основе обширной информации по развитию мирового и внутреннего рынков авиатранспортной продукции, прогнозов спроса на авиaperевозки, других рекомендаций подразделения маркетинга и оценки собственных ресурсов и производственных возможностей и доводится до всех основных подразделений авиакомпании, после чего каждое ее подразделение составляет планы достижения этих целей. Поскольку подразделение маркетинга является мозговым центром авиакомпании, то оно разрабатывает не только способы достижения стратегических целей и программы маркетинга, но задания и рекомендации другим ее подразделениям. Таким образом планы развития производства, новой техники и технологии, финансовые, маркетинга и другие тесно связаны между собой.

Так, одним из примеров маркетинговой деятельности является совершенствование организационной структуры управления Джал, которая претерпела ряд существенных изменений. Во-первых, была осуществлена консолидация высшего руководства, а также децентрализация эксплуатационных функций и дополнительная децентрализация по виду продукции. Во-вторых, были определены следующие основные направления маркетинга:

- В связи с реконструкцией аэропорта Ханеда, строительством нового аэропорта Кансай и строительством второй очереди аэропорта Нарита — расширить сеть международных и внутренних авиалиний, увеличить количество беспосадочных рейсов во Франкфурт-на-Майне, Лондон и Париж; осуществить совместную эксплуатацию авиалинии Нагоя—Бангкок и авиалиний в Австралию и Бразилию, открыть новые линии из Токио в Матцуюму, Хакодате и Хиросиму.

- Дальнейшее развитие автоматизированной системы бронирования (АСБ) «Экセス».

- Увеличение общего объема пассажирских и грузовых перевозок за счет введения более низких тарифов, совершенствования системы обслуживания и т. д.

- Дальнейшее строительство отелей системы «Никко» во всем мире, развитие курортов в Тихоокеанском регионе (Гуам, Гавайи, Индонезия) совместно с рядом дочерних и независимых фирм.

- Создание дочерних фирм в области туристического бизнеса, аэропортового строительства и торговли.



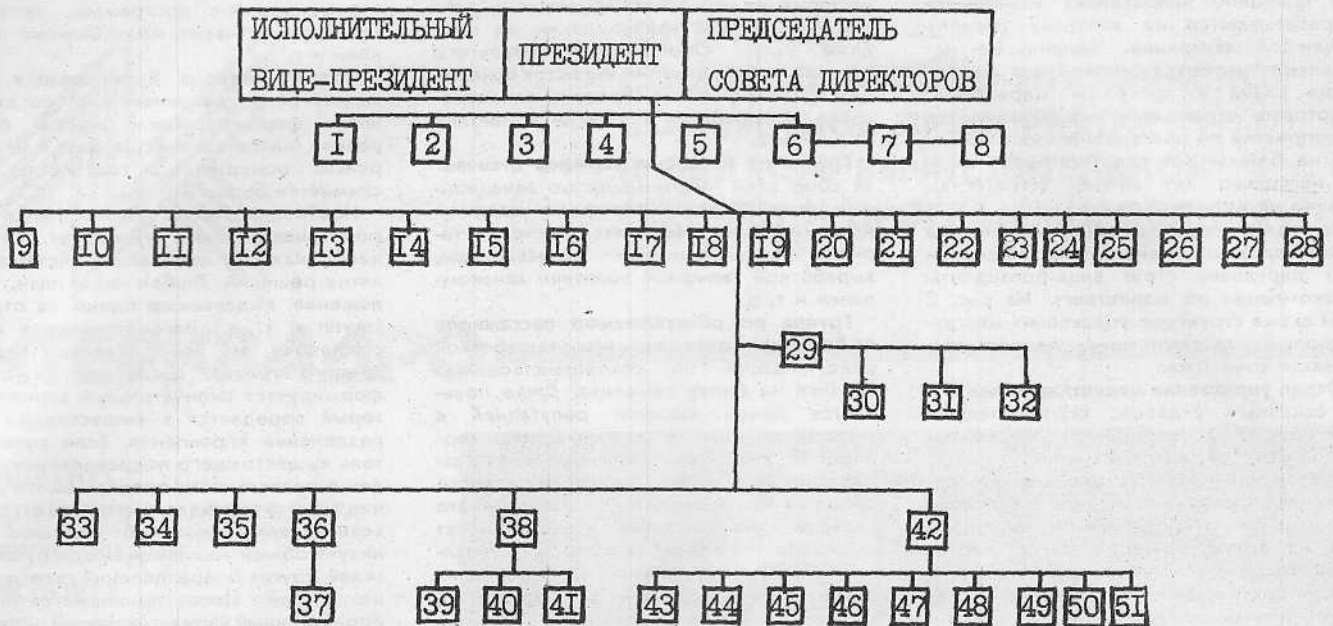


Рис. 1. Схема организационной структуры управления авиакомпанией «Джал».

1. Рабочий комитет (администрации); 2. Ревизионный отдел; 3. Секретариат проектов; 4. Исполнительный административный совет; 5. Административный комитет; 6. Управление безопасности полетов; 7. Комитет безопасности полетов; 8. Секретариат комитета безопасности полетов; 9. Отдел информации; 10. Отдел по общим вопросам, аэропорт Ханеда; 11. Отдел эксплуатации зданий и сооружений; 12. Отдел обеспечения горюче-смазочными материалами; 13. Отдел снабжения; 14. Отдел учета государственных сборов; 15. Финансовый отдел; 16. Расчетный отдел; 17. Отдел медицинского обслуживания; 18. Производственный отдел; 19. Отдел развития людских ресурсов; 20. Отдел кадров и организационных вопросов; 21. Отдел международных связей; 22. Общий отдел; 23. Юридический отдел; 24. Отдел отношений с общественностью; 25. Отдел информации для управления и системы; 26. Управление корпоративного планирования; 27. Управление по связи с клиентурой, Токио и Осака; 28. Административное управление (исполнительный офис); 29. Научно-техническое управление; 30. Управление воздушным движением; 31. Отдел научных исследований и развития; 32. Научно-технический отдел; 33. Управление безопасности; 34. Контрольная группа; 35. Отдел развития и управления коммерческой деятельностью; 36. Отдел грузовых и почтовых перевозок; 37. Региональные группы: Азия; Океания; Европа; Средний Восток; Африка; Америка; 38. Отдел внутренних пассажирских перевозок; 39. Группа по обслуживанию салонов самолетов; 40. Группа эксплуатации аэропортов; 41. Группа внутреннего маркетинга; 42. Отделение международных пассажирских перевозок; 43. Региональное управление в г. Нарита; 44. Региональные управления: Азия; Океания; Европа; Средний Восток; Африка; Америка; 45. Отдел по обслуживанию салонов самолетов; 46. Отдел по обслуживанию аэропортов; 47. Подразделение международного пассажирского маркетинга; 48. Административное управление; 49. Управление по обслуживанию пассажиров; 50. Управление рекламы; 51. Управление по обучению обслуживания пассажиров.

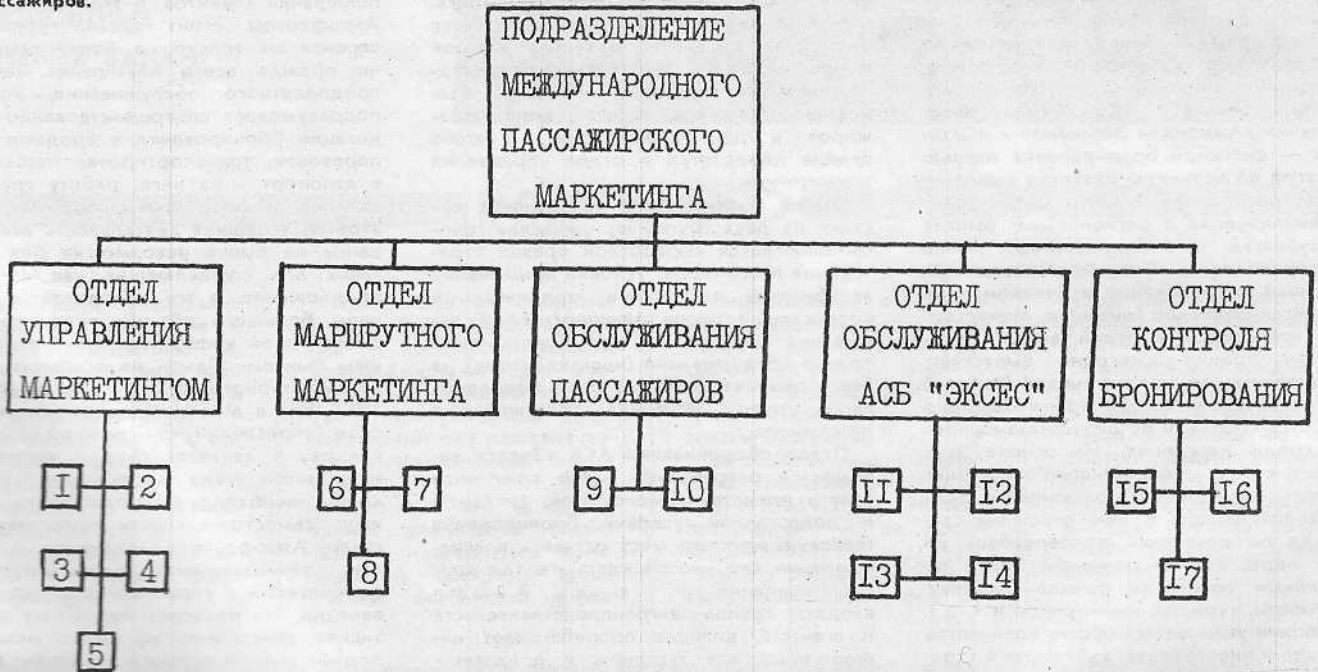


Рис. 2. Схема организационной структуры управления международным пассажирским маркетингом авиакомпании «Джал».

1. Группа планирования; 2. Группа обслуживания АСБ «Эксес»; 3. Группа по изучению развития рынка; 4. Группа по изучению тарифов; 5. Группа по обслуживанию пассажиров на борту; 6. Группа транстихоокеанских маршрутов и на Гуам; 7. Группа маршрутов в Европу и на Ближний Восток; 8. Группа маршрутов в Юго-Восточную Азию; 9. Группа транспортного обслуживания; 10. Группа страхования и заключения договоров; 11. Группа развития системы; 12. Группа информационных услуг; 13. Загранпредставительства и агентства; 14. Группа обслуживания — «Осака»; 15. Административная группа; 16. Группа планирования; 17. Группа резервирования по пяти направлениям.

В принципе направления маркетинга разрабатываются по каждому региону и каждой авиалинии. Выдвинутые направления являются основой для составления плана и программ маркетинга, в которых отражается целый комплекс мероприятий по превращению их в жизнь как на ближайший год (тактика), так и на несколько лет вперед (стратегия), обычно на пять лет.

Во главе подразделений маркетинга международных и внутренних пассажирских перевозок стоят вице-президенты авиакомпании по маркетингу. На рис. 2 дана схема структуры управления международным пассажирским маркетингом авиакомпании Джал.

**Отдел управления маркетингом** является основным отделом, определяющим маркетинговую деятельность авиакомпании. Он состоит из пяти групп:

**Группа планирования** отвечает за составление планов маркетинга на основе информации и предложений, поступающих из других групп. В плане маркетинга отражается обычно характеристика основных стратегических целей авиакомпании, данные по прогнозированию развития региональных рынков, маркетинговые стратегии по каждому региону, тарифная политика и планы продаж по регионам и авиалиниям, планы мероприятий, рекомендаций по стимулированию сбыта и рекламной работе (направляются в отдел рекламы), описание процедур контроля эффективности маркетинговых мероприятий. Обычно план тактических мероприятий (на ближайший год) имеет несколько вариантов, что позволяет гибко реагировать на изменение рыночной ситуации.

**Группа обслуживания АСБ «Экセス»** разрабатывает основные направления развития системы. «Экセス» является одной из наиболее совершенных мировых систем бронирования. Она позволяет связать 300 тысяч пар городов и хранить около восьми миллионов видов данных, благодаря ей время бронирования места по любому маршруту сокращено с пятнадцати минут (в среднем) до пяти секунд. Система связана с АСБ «Сейбр» авиакомпании «Америкен Эйрлайнз» и «Сахарой» — системой бронирования отелей.

**Группа по изучению развития рынка** — это подразделение, в которое поступает вся информация о региональных рынках за рубежом и о конъюнктуре рынка авиаперевозок в Японии. Проведению рыночных исследований в авиакомпании уделяется огромное внимание. Министерство транспорта и отдел виз и регистрации Японии ежегодно выпускают официальные отчеты по въезду (выезду) из страны. Кроме того, в стране ежегодно издаются сборники по результатам опросов среди населения. На основе этих данных выпускается «Джапан маркетинг рипорт» — журнал о конъюнктуре рынка авиаперевозок. В нем отражена статистика по развитию авиаперевозок во всем мире, как по регионам, так и по различным сегментам рынков (деловые пассажиры, туристы, иммигранты и т. д.). По Японии указывается общее количество японцев и иностранцев, въехавших в страну и выехавших из нее, мотивация их поездок, доля Джал и других авиакомпаний в общем объеме перевозок, причины их роста или снижения и т. д. В Джал активно применяется анкетирование пассажиров на борту самолета на выборочных рейсах, по телефону, в агентствах, на улице и т. д. Большую роль в сборе

информации играют «сейлсмены» — собственные агенты авиакомпании по продаже услуг. Обобщенные результаты рыночных исследований являются основой для прогнозирования спроса на авиаперевозки и выработки стратегии и тактики маркетинга.

**Группа по изучению тарифов** отвечает за сбор всей информации по авиационным международным тарифам и условиям их применения, занимается расчетом тарифов по различным направлениям, выработкой тарифной политики авиакомпании и т. д.

**Группа по обслуживанию пассажиров на борту самолета** занимается выработкой рекомендаций по совершенствованию сервиса на борту самолета. Джал пользуется самой высокой репутацией в мире в отношении пассажирского сервиса. В 1987 году авиакомпания разработала новый вид непосредственного общения — «Джал Хэллоу Лайн» — это телефон, по которому клиенты могут высказать пожелания по совершенствованию уровня обслуживания (авиакомпания получает около 15 тысяч звонков в год), на основе этих предложений было введено несколько авиарейсов для некурящих пассажиров на внутренних линиях, улучшены музыкальные и видеопрограммы на борту, введено разнообразие блюд в меню и т. д. В связи с началом эксплуатации в 1990 году самолетов «Боинг 747-400» на международных линиях Джал разработаны новые формы обслуживания в полете для пассажиров первого и делового классов: для каждого пассажира будет установлен маленький видеоскрин, что даст возможность выбора видеопрограмм; будут установлены усовершенствованные виды пассажирских кресел; бизнесмены смогут разговаривать с борта самолета по телефону практически с любым городом мира и т. д.

В структурной схеме управления Джал имеется **отдел маршрутного маркетинга**. Основной задачей этого отдела является выработка стратегии развития каждой авиалинии, здесь разрабатываются предложения по составлению расписания, установлению тарифов, обслуживанию пассажиров и др. Информация из этого отдела передается в отдел управления маркетингом.

**Отдел обслуживания пассажиров** состоит из двух групп: юридическая группа занимается выработкой правил страхования пассажиров, условий применения авиабилетов и другими юридическими вопросами, а группа транспортного обслуживания отвечает за разработку новых правил обслуживания (нестандартных) на борту самолета, которые затем передаются в группу обучения обслуживанию пассажиров.

**Отдел обслуживания АСБ «Экセス»** занимается разработкой всего комплекса услуг, представляемого этой системой и подготовкой условий бронирования (какое количество мест оставить в авиакомпании, сколько передать агентам других компаний и т. д.). В отдел входят: группа заграничных представительств и агентств, которая прорабатывает информацию для турфирм и представляет за границей, распределяет установку дисплеев на местах и др; группа развития системы, которая отвечает за постановку задач перед программистами; группа информационных услуг, которая занимается сбором и выдачей пассажирам информации по различным странам и городам, куда осуществляются полеты:

это концертные программы, репертуар театров, фестивали, национальные праздники и т. д.

**Отдел контроля бронирования** занимается распределением мест по авиалиниям, формированием рейсов, блокировкой (какое количество мест и на каких рейсах бронируется за год, месяц, когда снимается бронь и т. д.)

Необходимо также отметить, что в японских авиакомпаниях существует довольно необычная для европейцев система принятия решений. Любая идея, план, предложение, выдаваемые одним из отделов (групп и т. д.) рассматриваются и обсуждаются во всех отделах (группах) данного уровня, после чего в отделе формируется окончательный вариант, который передается в вышестоящее подразделение управления. Если руководитель вышестоящего подразделения убежден в правильности предлагаемого решения, он утверждает его, а в случае возникновения каких-либо сомнений организует обмен мнениями среди руководителей других подразделений своего уровня. После этого принимается новый доработанный вариант, который передается, в свою очередь, на более высокий уровень руководства и т. д. Такая система позволяет большую часть оперативных вопросов решать на средних уровнях руководства. При этом руководители высших звеньев управления занимаются, в основном, решением более глобальных, стратегических проблем.

Анализ опыта маркетинговой деятельности авиакомпании Джал позволяет сделать несколько выводов и относительно деятельности Аэрофлота на рынке международных авиаперевозок. Во-первых, большинство крупных мировых авиакомпаний ориентируется в настоящее время свою деятельность на «рынок потребителей», что означает постоянный учет и удовлетворение потребностей и пожеланий клиентов. В этой связи перед Аэрофлотом стоит задача улучшения сервиса не только на борту самолета, но прежде всего повышения качества предполетного обслуживания, которое подразумевает совершенствование организации бронирования и продажи авиаперевозок, транспортировка пассажиров в аэропорт и из него, работу грузовых складов, аэропортовых служб и т. д. Во-вторых, успешная деятельность авиакомпании на рынке невозможна без учета таких его составляющих как спрос и предложение, а это определяется наличием большого объема оперативной и достоверной информации по региональным рынкам. Одной из основных задач конъюнктурного отдела, созданного в 1989 году в Международном коммерческом управлении гражданской авиации, как раз и является сбор и упорядочение такого рода информации. И, наконец, необходимо предоставить большую самостоятельность представителям Аэрофлота за границей и отделам, занимающимся международными перевозками в управлениях гражданской авиации, что позволит Аэрофлоту оперативнее действовать на рынке международных авиаперевозок и освободит вышестоящее руководство от решения большого количества вопросов тактического характера.

**М. МАМОНОВА,**  
аспирант института  
инженеров  
гражданской авиации

г. Москва.



**ИНТЕРКВАДРО —  
СОВЕТСКО-ФРАНКО-ИТАЛЬЯНСКОЕ  
СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ  
В ОБЛАСТИ ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ  
ТЕХНИКИ И ПРОГРАММИРОВАНИЯ**

## **ИНТЕРКВАДРО**

**ПРЕДЛАГАЕТ  
ПРЕДПРИЯТИЯМ АЭРОФЛОТА  
И ДРУГИХ ВИДОВ  
ТРАНСПОРТА  
НОВЫЕ ПРОГРАММНЫЕ  
ПРОДУКТЫ OptiNet.  
В ПАКЕТ OptiNet  
ВКЛЮЧЕНЫ ПРОГРАММНЫЕ  
КОМПЛЕКСЫ,  
РЕАЛИЗУЮЩИЕ  
НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВ-  
НЫЕ И НАДЕЖНЫЕ  
МЕТОДЫ  
ДЛЯ РЕШЕНИЯ НА ЭВМ  
СЛЕДУЮЩИХ  
ТРАНСПОРТНЫХ  
И СЕТЕВЫХ ЗАДАЧ:**



## **INTEROUADRO**

- о наилучшей организации перевозок (матричная и сетевая транспортные задачи с ограничениями пропускной способности и без ограничений);
- о наиболее быстром выполнении перевозок;
- о назначениях;
- построение максимального потока в сети;
- распознавание планарности и укладка графа на плоскость.

Программы из OptiNet могут быть использованы как профессиональными программистами при разработке прикладных систем, так и неискушенными пользователями для решения задач в классической постановке.

OptiNet — это: ● эффективная реализация современных алгоритмов ● надежность программ ● понятные инструкции ● ква-

лифицированные консультации ● возможность доработки и модификации программ с учетом пожеланий пользователя ● открытые для пользователя тексты программ.

Вычислительные процедуры написаны на языке ФОРТРАН-IV, а главные программы — на языке ФОРТРАН-77.

Пакет разработан авторским коллективом под ру-

ководством известного специалиста в этой области Б. В. Черкасского.

Имеются версии для IBM PC, ЕС ЭВМ, Nord 100/500.

Запросы по условиям поставки и заказы на пакет OptiNet следует направлять по адресу: 125130, Москва, 2-й Новоподмосковный пер., 4. Отдел продажи программных средств. Телефон: 150-92-01.

**СОВЕТСКО-ФРАНКО-ИТАЛЬЯНСКОЕ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ  
«ИНТЕРКВАДРО».**

**Телетайп: 207321. Телекс: 413560 KVINT. Телефакс: 9430059.**

# НАМ ГОДА — НЕ БЕДА

42

Владимир Александрович Парфенов — ветеран советского спорта, истинный подвижник физической культуры. Заведующий кафедрой физического воспитания Киевского института инженеров гражданской авиации, доктор педагогических наук, профессор, он много сил и энергии отдает заботе о спортивной закалке студенчества Аэрофлота. Бывшего рекордсмена СССР по плаванию, многократного чемпиона РСФСР и УССР довоенных и послевоенных лет, участника Великой Отечественной войны не менее глубоко волнуют и проблемы сохранения работоспособности, профессиональной деятельности, творческого долголетия авиаспециалистов старшего поколения, людей так называемого предпенсионного возраста. Вот его мнение на это счет.

Можно привести десятки фактов, служащих серьезным основанием для беспокойства за судьбу «главного богатства страны — здоровья народа». А можно назвать всего два — самых печальных. Страна наша сегодня оказалась на совсем не почетном месте — в пятом десятке государств — по показателю средней продолжительности жизни населения. И еще. Из-за болезней у нас регулярно не выходят на работу миллионы трудящихся...

Каковы причины? Их немало. В том числе и такая, как явно неудовлетворительное состояние общенародной физической культуры. И прежде всего среди людей старшего возраста. К примеру, массовые отклонения от необходимых физических норм

наблюдаются у многих авиаспециалистов в возрасте далеко до шестидесяти лет. Не иначе, как тревожной, следует расценивать ситуацию, когда человек еще до выхода на пенсию оказывается не в состоянии полноценно трудиться. Дело в том, что молодым у нас предоставлены некоторые возможности для занятия физической культурой и спортом, другие средства оздоровления. Но с возрастом у человека становится для этого все меньше и меньше возможностей. Правда, кое-кто пытается эту проблему решать самостоятельно, путем пробежек по загазованным улицам городов. Но в целом разговор о спорте для старших поколений воспринимается многими как недоразумение. Для некоторых медицинских работников рассуждения о спортивном досуге пожилых людей вообще кажутся правдыми. По их мнению, человек в возрасте может заниматься разве что легкими упражнениями оздоровительного характера. Выход на старт ему практически запрещен.

Давайте разделим сочетание «физическая культура и спорт». Десятилетиями мы в физкультуре занимались показухой, статистикой. Больше всего пеклись о достижениях на международной спортивной арене. Спортивные комитеты и различные ведомственные спортивные организации много лет проводили неправильную политику даже в отношении молодежи. Людей в 20—25 лет, имеющих неплохие спортивно-технические показатели, причисляли к ветеранам, списывали из большого спорта.

Немногие молодые люди оказались способными осуществить внутреннюю пере-

стройку, покинув арену, найти свое место в повседневной жизни. Конечно, есть виды спорта, заниматься которыми «не под силу» уже в среднем возрасте (акробатика, сложнотехнические виды легкой атлетики). Но есть и такие, в которых спортивная деятельность возможна вплоть до достижения глубокой старости. Наряду, скажем, с бегом и лыжами, к таким видам принадлежит плавание.

В прошлом году в Киеве впервые был проведен открытый чемпионат СССР среди пловцов-ветеранов. Приехало более 230 человек со всех концов страны. Правда, речь о такой спортивной встрече велась давно, но до практической реализации дело не доходило. Наконец благодаря энергии, личной инициативе чемпиона Олимпийских игр заслуженного мастера спорта, кандидата педагогических наук С. Л. Федосеевко дело сдвинулось. Создана Всесоюзная ассоциация пловцов-ветеранов СССР. Избран президиум, утвержден устав, принята программа деятельности на ближайшие годы.

Однако этот важный шаг не стал достоянием широких масс. Кроме маленькой заметки в «Советском спорте» и нескольких слов в спортивной передаче по телевидению никакой другой информации не было. Больше того, руководители Госкомспорта СССР проигнорировали чемпионат. Не было на трибунах и руководства профсоюзных организаций. «Если бы подобные мероприятия шли в зачет всесоюзного календаря, определяли место команд республик...» Знакомая философия. Хотя почему бы наряду с зачетом по группам юношей, основным группам, не ввести и показатели, достигнутые ветеранами? Больше того — разрешить бы ветеранам стартовать вместе с пловцами действующими? Приемственность и союз поколений должны быть реальностью, примером. Получение очков за участие в соревнованиях ветеранов стимулировало бы решение многих вопросов. И среди них главный — привлечение людей всех возрастов к спорту. Проведение соревнований с участием ветеранов сделало бы их не просто зрелищными: пример спортивного долголетия — лучшая пропаганда здорового образа жизни.

## ПРИХОДИТЕ НА КУЛЬКОВА



Вспоминаю разговор десятилетней давности с незнакомым мне футбольным болельщиком. Было это на трибуне стадиона «Локомотив» в Чернизове. В рамках турнира Спартакиады народов СССР встретились сборные Украины и Москвы. В тот вечер за москвичей играли десять спартаковцев, и самый юный из них забил в ворота Рудакова такой красавец-гол, что сидящий рядом со мной незнакомец радостно вскинул вверх руки: «Какой мяч забил, чертенок! Сам Сальников позавидовал бы такому. Подобные голы цепко оседают в памяти...»

По дороге со стадиона мы разговорились. «Я больше уже перестал ходить на футбол, — признался мне седовласый болельщик. — Последнее время команды наши уж больно стали походить одна на другую, в них перевелись лидеры, личности. И вдруг в «Спартаке» расцвел целый букет «самородков»: Гаврилов, Ярцев, Шавло, Дасаев... Теперь этот сегодняшний мальчишка с непослушными вихрами. По фамилии Черенков. Буду теперь ходить на Черенкова...»

Подобное чувство испытали в прошлом году многие болельщики «Спартака», когда увидели в рядах красно-белых молодого защитника Василия Кулькова. Признаюсь, я слышал, что К. И. Бесков еще в 1987 году приглашал его в спартаковский дубль, но вскоре отпустил в «Красную Пресню» — дочернюю команду прославленного футбольного клуба. Так что в сегодняшнем «Спартаке» Василий Кульков — новичок. Но какой новичок! Не всякому игроку дано родиться с жилкой настоящего спартаковца.

Давно уже никто не начинал в «Спартаке» так лихо. Будучи левым защитником, Кульков с первых же матчей продемонстрировал такое завидное понимание игры,

словно он в команде уже несколько сезонов. Новобранец подкупал мягкой, техничной манерой игры, на первый взгляд не типичной для защитника. Однако точный расчет и хорошая стартовая скорость помогали ему легко отбирать мяч у самых искусных нападающих. Не зря, представляя новичка команде, новый тренер «Спартака» Олег Иванович Романцев сказал о Кулькове: «Может сыграть в любом месте, кроме вратаря, разумеется».

Поклонники футбола смогли скоро убедиться в этом. Уже в первых шести турах Василий сыграл на трех позициях. В знаменитом матче «Динамо» (Киев) — «Спартак», состоявшемся прошлой весной в Киеве на заполненном «стотысячнике», Кульков не только надежно сыграл в обороне, но и весьма энергично ассистировал Родионову и Шмарову, чьи голы решили судьбу встречи в пользу спартаковцев. Словом, 22-летний Василий веско доказал, что тренеры не зря доверили ему место в основном составе.

К сожалению, нервов и силенок на весь сезон у молодого футболиста не хватило. Но даже подустав, чуть потускнев в маневренности, он выдержал проверку на зрительский интерес, потому что добротное делал свое дело: играл в полную силу, настраивался на каждый матч.

«Играть в «Спартаке» — огромное удовольствие, — говорит Василий. — И в то же время — большая ответственность. Я постоянно чувствую необходимость совершенствовать игру, быть как можно более полезным командой, где я впервые стал чемпионом... Это как сон. Я и сейчас еще не верю, что получил Золотую медаль. Мне ее еще обрабатывать, обрабатывать».

Б. ОРЛОВ



Н. А. ОВСИЕНКО

# ВСЯ ЖИЗНЬ В АЭРОФЛОТЕ

43

## НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ

До конца 1946 года я жил и работал в Якутске. Н. И. Марков, с которым мы все-таки сумели подружиться, уговорил меня перейти на должность начальника отдела связи и радионавигации Якутского управления ГВФ, а сам уехал в Ригу. Перед отъездом он твердо обещал сделать все возможное, чтобы перевести «куда-нибудь на запад» и меня. Честно говоря, моя семья успела изрядно намучиться в Якутске, где молоко на рынке продавали лишь в виде замерзших кругов, а о фруктах и овощах можно было только мечтать. Но я все-таки остался. Во-первых, верилось в обещание Н. И. Маркова, а во-вторых, сыграло свою роль близкое знакомство с начальником управления подполковником К. С. Ефимовым. Однако проходили месяц за месяцем, а запроса на перевод от Н. И. Маркова, который теперь работал начальником Рижской радиотехнической школы ГВФ, все не было.

В конце 1946 года К. С. Ефимов получил назначение на должность начальника Украинского управления и предложил мне перебраться туда же. Уговаривать меня было не надо, я с большой радостью дал согласие. Вскоре на специально выделенном самолете Ли-2 с семьей и всеми пожитками я вылетел в Москву, где предстояло оформить перевод в Киев.

В Управлении кадров мне сказали, что начальник ГУГВФ маршал авиации Ф. А. Астахов приказал вначале явиться к нему. В приподнятом настроении я прибыл на улицу Разина, 9. В приемной, кроме адъютанта, никого не было, и я скромно пристроился на стуле поближе к дверям маршальского кабинета. Постепенно здесь стали собираться полковники, генералы, и среди них — М. И. Шевелев, бывший ранее начальником нашей трассы. Как самый младший по званию, я вынужден был отодвигаться все дальше и дальше от входа в кабинет Ф. А. Астахова. Наконец подошла и моя очередь.

Зашел я в большой кабинет, сделал три шага от порога, как меня научил

адъютант, и громко доложил: «Товарищ маршал авиации, инженер-капитан Овсиенко явился по Вашему приказанию». Ф. А. Астахов приветливо улыбнулся, вышел из-за стола, поздоровался за руку, и, сказав, «так вот ты какой, орел», пригласил сесть в кресло.

Маршал тем временем возвратился на свое место и сказал, что он знает о просьбе Ефимова, но направить меня в Киев... не может. Для этого надо освободить от должности начальника отдела связи и радионавигации этого управления С. И. Ляшевича.

Едва оправившись от такого поворота событий, я сказал, что в таком случае прошу послать меня в Ригу, к Маркову, который давно направил запрос в Управление кадров. Маршал ответил, что и об этом он тоже знает, но считает, что я гораздо нужнее сейчас в Дальневосточном управлении.

На мое довольно несвязное бормотанье, что в Хабаровске есть начальник отдела связи и радионавигации Лукьянов и что моя семья и так долго жила на Севере, Ф. А. Астахов начал хмуриться, а потом и вовсе вспыхнул: «Поедешь, куда я прикажу». В ответ я заявил: «Нет, не поеду». И тогда последовало буквально следующее: «Капитаншишка, ты с кем разговариваешь? Да я тебя...» И тут меня тоже «понесло». На это я ответил ему, что оскорблять мое офицерское звание даже маршалу недостойно... Тут он побагровел и резко закричал: «Вон из кабинета!». Я пулей вылетел за дверь, где меня уже ждали какие-то возбужденные военные, а растерянный адъютант набросился на меня: «Как вы смели так дерзить маршалу...» Не дослушав его, я выскочил из здания ГУ ГВФ и поехал на квартиру моего сослуживца по трассе А. Макарова, где мы временно остановились. Там уже готовились отметить мое назначение в Киев. Был накрыт стол, в вазе стояли живые цветы. Но, увы, торжество не состоялось.

Весь другой день прошел в тревожном ожидании, и только пришедший к вечеру А. Макаров, работавший в Управлении связи ГУ ГВФ, сообщил, что завтра мне надо вновь явиться к маршалу. С тяжелым чувством я пришел в его приемную и заранее сел подальше от дверей кабинета.

Ф. А. Астахов долго никого не принимал. Но вот он сам вышел в приемную. Все сидящие, в том числе и я, вскочили и вытянулись по стойке «смирно». Увидев меня, он глухо буркнул: «Заходи». Переступив порог, я начал привычный доклад о том, что явился и т. д., но он перебил меня и, не вставая из-за стола, сказал: «Черт с тобой, поезжай в Ригу». От радости я кинулся из кабинета, даже не повернувшись по уставному. На квартире А. Макарова меня ждали уже без цветов и накрытого стола, и напрасно...

В последних числах декабря 1946 года мы прибыли в Ригу. Пока в отведенной нам квартире шел ремонт, всей семьей жили у Н. И. Маркова. Там же с ним и начальником политотдела школы С. Ф. Затынайко встретили новый, 1947 год.

К работе преподавателем радиотехники я приступил с удовольствием. Меня давно тянуло к этому делу, и во все последующие годы читать лекции я не переставал. Не случайно мой преподавательский стаж составляет более тридцати лет. Однако спустя два месяца меня назначили заместителем начальника учебного отдела школы, которым тогда был подполковник И. А. Рувинский, и с чистой преподавательской деятельностью пришлось расстаться. К тому же вскоре меня избрали секретарем парторганизации.

Через некоторое время наша школа была преобразована в авиационное училище спецслужб (РАУСС ГВФ). Все его учебные классы, общежитие и столовая располагались в одном здании на углу улиц Дартас и Межа, впритык с действующей православной церковью. Но жили, как говорится, в тесноте, да не в обиде. Курсанты училища, так же, как когда-то и мы, студенты ЛИИ ГВФ, гордились своей форменной одеждой, принадлежностью к Аэрофлоту. А наименование училища — РАУСС — переводили знакомым девушкам не иначе, как Рижская академия усовершенствования скоростных самолетов.

## НА СНИМКЕ:

Н. А. Овсиенко — начальник Арзамаской школы радистов.

Вскоре начальник учебного отдела И. А. Рувинский, семья которого оставалась в Москве, подал рапорт с просьбой о его переводе в столицу. В связи с этим ему часто приходилось отлучаться из училища, а я по указанию Н. И. Маркова исполнял его функции. В это время у меня установились самые тесные служебные взаимоотношения с преподавателями А. Дубинским, Л. Кашуриной, М. Бронштейном, П. Хайкиным, В. Федосеенко, Г. Надаляком, Ю. Сурвилло, В. Сериковым и другими. Благодаря нашим общим усилиям значительно улучшились организация и качество учебного процесса, повысилась успеваемость курсантов. В улучшение практического обучения большой вклад внесли заведующие лабораториями П. Котенко, В. Лесняк, А. Башенин, К. Троицкий и А. Павлов.

В 1949 году И. А. Рувинский окончательно перебрался в Москву, а вслед за ним в ГУ ГВФ уехал и Н. И. Марков. С согласия политотдела училища он направился туда, чтобы оформить мое назначение на освободившуюся должность. Однако в Москве он что-то задерживался, а вернувшийся ранее из ГУ ГВФ работник заочного отделения распустил слух, что Н. И. Марков придет со своим новым заместителем. Этому мало кто верил, да и я тоже. Но Н. И. Марков прилетел в Ригу действительно не один. Вместе с ним был мой старый знакомый по Ленинградскому институту и Хабаровску А. С. Лукьянов, который уже имел на руках документ о назначении.

Состоялась тогда у меня с Н. И. Марковым, мягко говоря, не очень приятная беседа. Тот на все мои недоуменные вопросы ответил, что хорошо понимает всю неприглядность ситуации, но изменить уже ничего не может. В тот же вечер, еще не осып от возбуждения, я написал письмо начальнику Политуправления ГВФ И. С. Семенову с просьбой помочь мне в переводе на другую работу.

Вскоре в училище пришла телеграмма, в которой Н. И. Маркову предлагалось произвести со мной полный расчет и направить меня в распоряжение ГУ ГВФ. В Москве мне предложили должность начальника Арзамасской школы радистов, и я согласился. Тут же вместе с начальником Управления учебными заведениями Ф. Барышниковым мы выехали в Арзамас. И только в поезде я узнал, почему так срочно был решен вопрос о моем назначении.

Дело оказалось в том, что бывший начальник Арзамасской школы ГВФ П. Юматов вместе со своим заместителем С. Стучинским при поездке в г. Горький сбил автомашиной человека, который затем скончался. Юматов приказал шоферу не останавливаться, и они попытались скрыться. Это преступление, как рассказывал Барышников, вскоре было раскрыто, и Юматова арестовали. Его ожидал суд. С. Стучинский в это время якобы спал, а потому проходил по делу лишь как свидетель.

Известие об аресте П. Юматова вызвало в школе настоящий переполох. Курсанты, многие из которых были недавно уволены из армии в запас, имели боевые медали и даже ордена, «бузили». Они требовали освобождения П. Юматова и считали виновным лишь шофера. Занятия были сорваны, установленный распорядок дня не выпол-

нялся. Когда к ним в казарму пришел командир учебного батальона школы Д. Барабаш, у него стали бросать бутылки и поленья, предвзвешенно погасив свет. Уговоры преподавателей А. Бондаренко, А. Шульпенкова, И. Королькова и замполита В. Даниловича на них тоже не действовали.

Прибыв в школу, мы с Ф. Барышниковым назначили в клубе общее собрание личного состава. Едва начальник Управления учебными заведениями представил меня, как тут же поднялся шум, свистки и даже выкрики «дойлой». Успокоить присутствующих удалось с огромным трудом. Решающую роль в этом сыграл, по-моему, комсорг школы Г. Хохлов, впоследствии работавший начальником политотдела Красноярского управления. Был он ненамного старше курсантов, пользовался у них доверием и, видимо, поэтому сумел их укротить. В дальнейшем он всегда оказывал мне большую помощь в укреплении порядка и дисциплины.

Большая заслуга в стабилизации положения принадлежала также командиру батальона Д. Барабашу. Надо сказать, он проявил себя принципиальным и твердым руководителем курсантских подразделений не только в Арзамасе, но и впоследствии в Кривом Роге.

Арзамасская школа готовила в то время наземных и бортовых радистов. Размещались мы на аэродроме за селом Выездное в нескольких километрах от города. Все постройки, кроме столовой, бани и кочегарки, были из дерева. Административно-учебный корпус и жилой дом для постоянного состава имели два этажа, все остальные были одноэтажными.

Жили мы как при натуральном хозяйстве. Даже коровы и лошади были свои. Курсанты в часы, свободные от учебы и вечерней самоподготовки, а также в выходные дни много работали над укреплением нашей базы. Благодаря Г. Хохлову я с ними вскоре подружился. Вместе мы посадили большой вишневый сад, косили и заготавливали сено на аэродроме. И в футбол с ними играл, пока меня нечаянно не «подбили», и я долго ходил с палочкой.

Большую помощь нам, особенно в снабжении продовольствием, оказывали городские власти. Мы, в свою очередь, тоже часто приходили на помощь городу. Меня вскоре избрали депутатом Арзамасского горсовета и членом райкома КПСС. Однако наша удаленность от города серьезно осложняла жизнь и деятельность школы. Особенно плохо было с организацией досуга курсантов. И тогда я поставил перед ГУ ГВФ вопрос о необходимости перевода школы поближе к крупным промышленным и культурным центрам.

Получив на это согласие, мы вместе с моим заместителем С. Стучинским побывали в некоторых городах Украины, в других местах, но ничего подходящего не нашли. Приехали однажды и в город моей юности — Ленинград. Там нам повезло. На Московском проспекте нашлось пустующее со времен войны, обгоревшее здание бывшего Дома Советов, рядом с теперешней станцией метро «Московская». Городские власти в принципе дали согласие, но потребовали провести полный ремонт за счет ГУ ГВФ. Мы уже размечались, как

прекрасно сможем устроиться в этом просторном здании, но Главное управление ГВФ быстро охладило наш пыл. Оно однозначно заявило, что денег порядка двух миллионов рублей на восстановительные работы у него не найдется. Так рухнули наши надежды стать ленинградцами, а Управление учебными заведениями Аэрофлота упустило возможность закрепиться в городе на Неве.

Во время работы в Арзамасе пришлось мне пережить горечь большой утраты. В 1948 году в окрестностях Львова от рук бандеровцев погиб мой отец — генерал.

Как мне рассказывали в прокуратуре Ровно, куда меня вызвали из Арзамаса, бандит, убивший отца, выбросил труп в поле, забрал документы и на его легковом автомобиле «Вандерер» — подарке маршала И. С. Конева — поехал по дороге Львов—Дубно. В одной из придорожных пивных он остановился, потребовал две кружки пива. Одну, как показали потом свидетели, выпил, а с помощью второй смыл кровь со своего коричневого кожаного пальто. Все, кто это видел, молчали, боялись мести. Бандит вскоре уехал в сторону Ровно, однако где-то на полпути вынужден был бросить автомашину, так как у нее сломалось сцепление.

Какое-то время «Вандерер» был «бесхозным», пока один «дядько» из недалеко расположенного села не решился прибрать его к своим рукам. Запряг он пару волов, затащил машину в поле и зарыл ее в стого соломы. Там она, по рассказу следователя, находилась еще несколько дней, пока любопытные соседи не заметили, что «дядько» слишком часто по ночам наведывается к скирде. Почуввав неладное, они сообщили о находке местным властям.

Прокуратура г. Ровно вынесла постановление передать отцовский автомобиль мне. Начальник ГАИ, знавший об истории убийства, оказал мне содействие в его перегонке из Ровно во Львов, где проживала моя сестра.

Нашли шофера — паренька, который на грузовой автомашине, кажется, ЗИС-5, собирався за каким-то имуществом во Львов. Работники ГАИ предупредили нас, что на дороге Ровно—Львов, протяжением около двухсот километров, в ту пору еще случались нападения бандеровцев, которые грабят и убивают прежде всего советских и партийных работников.

Был я одет в форму ГВФ, партийный билет, как и положено, находился во внутреннем кармане кителя. Майор ГАИ строго-настрого приказал моему шоферу, чтобы он в случае чего «не дурил» и после возвращения в Ровно доложил о поездке ему лично. Со своей стороны я пообещал хорошо его отблагодарить.

Договорились, что я на жесткой сцепке буду ехать в «Вандерере» и чтобы он ни в коем случае не останавливался, как нам советовали в ГАИ, если из лесу выйдут вооруженные люди. Доехали мы до Дубно благополучно и даже остановились возле той самой пивной, где местные жители видели бандюгу.

Когда выехали в сторону Львова, было еще светло, погода стояла хорошей, и мы надеялись, что и этот участок дороги проскочим благополучно. Однако вскоре начал накрапывать дождик, потемнело. Примерно на полпути

# САМОЛЕТАМИ АЭРОФЛОТА—

**Д**еловых людей и иностранных туристов приглашаем на борту наших воздушных лайнеров посетить город белых ночей — Ленинград. Это один из красивейших городов мира, раскинувшийся на 44 островах, которые омывают 68 рек и каналов.

Он восхищает элегантностью силуэтов старинных зданий, затейливостью чугунных оград многочисленных мостов и парков, живописными набережными, одетыми в гранит. Все это придает городу неповторимую прелесть облика музея под открытым небом.

Городу, основанному в 1703 году Петром I, суждено было сыграть великую роль в истории России, столицей которой он оставался более двух столетий. Немало знаменитых зодчих создавало здесь свои произведения в камне. Среди архитектурных памятников XVIII—XIX веков — здания Адмиралтейства и Генерального штаба, Казанский и Исаакиевский соборы, Зимний дворец [Эрмитаж], Петропавловская крепость. Великолепны дворцово-парковые ансамбли пригородов Ленинграда — Петродворца, Пушкина (бывшее Царское Село), Павловска.

Этот город на Неве с пятимиллионным населением — второй после Москвы крупнейший аэроузел Советского Союза. Воздушные линии связывают его со всеми промышленными и культурными центрами своей страны, а также с 30 городами зарубежных государств.

Подробную информацию о рейсах в Ленинград можно получить в любом представительстве и агентстве Аэрофлота.

Добро пожаловать в Ленинград, где вы будете приняты с традиционным русским радушием!

**ЛЕНИНГРАДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.**

# В ГОРОД БЕЛЫХ НОЧЕЙ

45

АМСТЕРДАМ	КОПЕНГАГЕН
АФИНЫ	ЛЕЙПЦИГ
БЕРЛИН	ЛОНДОН
БРАТИСЛАВА	ЛЮКСЕМБУРГ
БРЮССЕЛЬ	МИЛАН
БУРГАС	НЬЮ-ЙОРК (через Москву)
БУДАПЕШТ	ОСЛО
ВАРНА	ПАРИЖ
ВАРШАВА	ПРАГА
ВЕНА	СОФИЯ
ГАМБУРГ	СТОКГОЛЬМ
ГДАНЬСК	ТАМПЕРЕ
ДРЕЗДЕН	ФРАНКФУРТ-НА-МАЙНЕ
ДУБЛИН	ХЕЛЬСИНКИ
ДЮССЕЛЬДОРФ	ЦЮРИХ



заметили, что на дорогу выходят какие-то люди. Я замер. Что будет дальше, как поступит шофер? Но паренек этот оказался честным, не из трусливых и свое обещание выполнил. Вначале он сделал вид, что притормаживает, а затем резко дал «по газам», и мы понеслись... Вслед нам раздался выстрел, но ни он, ни я, к счастью, не пострадали. Хотя несколько пробоин в бортах грузовика мы обнаружили.

## В КРИВОРОЖСКОМ УЧИЛИЩЕ

Летом 1951 года пришло указание перебазировать нашу школу в Кривой Рог, где в то время находилось Криворожское летное училище ГВФ, которое в свою очередь должно было перебраться в г. Бугуруслан. Выехал я в Кривой Рог, ознакомился с базой, побеседовал с начальником училища полковником Лазуко, прикинул, что нам потребуется для переезда, и обо всем доложил в Москву.

46

Перед нами стояла непростая задача — перевезти за тысячу километров все имущество школы, включая ее постройки, автопарк, различное оборудование. О курсантах и тех лицах из постоянного состава, которые дадут согласие переехать на новое место жительства, я уже не говорю, хотя и это требовало больших хлопот. Некоторые из работников школы — главный бухгалтер, инженер-строитель, завгар и еще кое-кто согласились выехать в Кривой Рог только временно, чтобы помочь устроиться на новом месте, и мы гарантировали им возмещение всех расходов.

Для перевозки имущества и личного состава было выделено необходимое количество товарных вагонов и платформ, и мы двумя эшелонами двинулись в дальний путь. Переезд прошел без особых происшествий, и с первых же дней прибытия в Кривой Рог мы начали устраивать свой быт.

База для размещения, доставшаяся от летного училища, была довольно скромной, но значительно лучше арзамасской. Передали нам шесть двухэтажных каменных зданий, в которых мы разместили учебные классы и общежитие курсантов, службы управления, санчасть, почтовое отделение, телефонный коммутатор. Столовая, склады и гараж заняли одноэтажные кирпичные здания. Для постоянного состава приспособили один двухэтажный каменный дом и пять японских двухэтажных деревянных домиков. Некоторые работники поселились в так называемом «частном секторе».

Выезжая из Арзамаса, мы по бревнышку разобрали и увезли с собой все, что было можно, в частности, курсантскую казарму с санчастью. И здесь, в Кривом Роге, решили собрать из них одно большое помещение под клуб школы. Под руководством приехавшего с нами инженера-строителя Б. Машунина и столяра Г. Чудова курсанты успешно справились с этой задачей. Получился довольно большой зал, сцена и несколько подсобных помещений. А рядом с клубом, к большой радости курсантов, была построена цементная танцплощадка.

Однако для демонстрации фильмов со стационарных киноаппаратов к по-

мещению клуба необходимо было, по требованию пожарной инспекции, пристроить двухэтажную каменную кинобудку. Денег на капризное строительство школы тогда еще не имела, и нам пришлось строить за счет средств капремонта, что было нарушением, хотя и не ахти каким. Тем не менее начальник Управления учебных заведений полковник Кордюков объявил мне тогда выговор. Это было мое первое и последнее взыскание за все время работы в Аэрофлоте.

Развернули мы широким фронтом и работы по благоустройству территории — высаживали деревья, кусты, цветы, ремонтировали штакетное ограждение, проложили дорожки из битого кирпича, так как грязь была настолько тяжелой и глубокой, что обойтись без них было просто невозможно. Неоценимую помощь в размещении и устройстве на новом месте нам оказали наши соседи — начальник шахты Гапон и управляющий трестом Семиволов.

Вскоре вышло правительственное постановление о преобразовании Арзамасской школы радистов в Криворожское авиационное училище спецслужб ГВФ (КРАУСС ГВФ). И уже в конце лета 1951 года начался в него первый набор. В отличие от Арзамасской школы, теперь мы набирали курсантов только из выпускников средних школ. После двух с половиной лет обучения они получали квалификацию радиотехника по самолётному радиооборудованию. Это была уже новая, более высокая ступень подготовки радиоспециалистов.

Одновременно с решением целого комплекса хозяйственных проблем мы срочно занялись подбором и комплектованием кадров преподавателей и инженерно-технических работников, начали создавать учебные и методические пособия. Предстояло также оснастить лабораторию, всевозможные кабинеты и мастерские, достать для них оборудование и аппаратуру. В то трудное для меня время я постоянно испытывал дружескую помощь и поддержку своих заместителей по учебной работе Д. Штанько, И. Рувинского, а затем Я. Раппопорта, преподавателей А. Шульпенкова, С. Плоткина, А. Бондаренко, О. Тегеля и других. На уровне поставленных задач оказался и мой заместитель по материально-техническому обеспечению С. Стучинский, на плечи которого легла основная тяжесть хозяйственных забот.

Не успели мы еще как следует освоиться в своем новом качестве, как в июле 1952 года последовало новое указание из Москвы. Нам надлежало принять к себе, продолжить обучение и обеспечить выпуск большой группы курсантов из Рижского авиаучилища ГВФ (РАУССа). Причем профиль их подготовки — авиационное и электрооборудование самолетов — был для нас новым. Таким образом, теперь в Криворожском училище надо было готовить техников по радио, электро- и приборному оборудованию самолетов.

Вместе с курсантами из Риги прибыло несколько преподавателей спецдисциплин, в том числе Сурвилло, Саяпин, Сериков, Советов (четыре «С», как их называли впоследствии). Это были отличные специалисты, которые имели солидный преподавательский опыт. И опять начались заботы и тревоги, где разместить вновь прибывших, во сколько

смен работать столовой, где найти помещения под новые лаборатории и кабинеты.

Преподавателей по общетехническим, социально-экономическим дисциплинам и по военной подготовке пришлось набирать из числа местных жителей, так как свободной жилплощади мы не имели.

Курсанты из Рижского училища начали прибывать к нам в конце лета 1952 года поодиночке и большими группами. Наверное, многие выпускники КРАУССа тех лет помнят, что у нас тогда творилось в первые два-три дня появления рижан. В шинелях и кителях нараспашку, нередко навеселе, они с шумом и гамом вваливались на территорию училища, не признавая никого и не подчиняясь никаким командам. Некоторые из наиболее «смелых», минуя ворота, перемахивали прямо через штакетный заборчик ограждения: знай, мол, наших, «криворожские». Такой презрительной кличкой они вначале называли курсантов КРАУССа, демонстрируя тем самым свое рижское «превосходство» над нашими «провинциалами». Кое-кто из вновь прибывших отказывался вставать утром по команде «подъем», выходить на физзарядку, идти строем на занятия, в столовую и т. п., что требовалось по уставу училища. Кстати, в Риге все эти команды они выполняли беспрекословно.

Конечно, не все рижане вели себя таким образом, но браводы все-таки было немало. Поэтому нашим командирам, моему заместителю по военной подготовке полковнику Воробьеву, политработникам, да и мне лично пришлось приложить немало усилий, чтобы навести должный порядок, ликвидировать эту анархию.

Постепенно все вошло в норму. По-

С этого здания начинался РАУСС ГВФ, ныне Рижское высшее авиационное училище гражданской авиации.





мог мне в этом наш арзамасский опыт, в частности, широкое привлечение курсантов к работе по созданию новых лабораторий, сооружению стадиона и учебного аэродрома училища. А тех, кто так и не захотел примириться с нашими порядками и продолжал злостно нарушать дисциплину, пришлось отчислить из училища.

Хорошо заработала наша комсомольская организация во главе с ее секретарем А. Ивановым. Развернули работу кружки художественной самодеятельности, спортивные секции. Футболисты училища начали одерживать первые победы в Кривбассе, а боксеры стали занимать призовые места даже на республиканских соревнованиях. Создали мы и волейбольную команду постоянного состава, где капитаном был начальник училища. Появился и начал действовать женсовет. Работники училища и курсанты оказывали весомую помощь близлежащему совхозу, участвовали в благоустройстве Кривого Рога. Все это принесло нам заслуженный авторитет у местных партийных и советских органов. Меня избрали депутатом горсовета и членом горкома КПСС.

В майские и ноябрьские праздники колонна училища проходила мимо городской трибуны на ул. Карла Маркса. Вспоминаю в связи с этим один забавный эпизод во время подготовки к такому праздничному параду.

В учебной роте, где командиром был капитан Каплун, курсанты в одну из ночей, сговорившись, все до одного обрезали козырьки своих фуражек до немыслимых размеров. На утреннем построении это было обнаружено, и о ЧП доложено мне. Я, естественно, возмутился и заявил: «Если рота к празднику не будет иметь фуражки с козырьками установленной величины, то на парад пойдет... в шапках». Этого, конечно, они перенести не могли. Красоваться перед всем народом и своими подружками в шапках, а ноябрь в Кривом Роге всегда теплый, было бы для них невыносимым. Поэтому утром 7 ноября вся рота вышла на праздничное построение в фуражках с нормальными козырьками. Как мне рассказали позже, у одного из курсантов в Харькове был дядя, который шил кепи и фуражки. Капитан Каплун, никому ничего не доложив, отправил этого курсанта к дяде, дав ему свои деньги на покупку новых козырьков. Вечером 6 ноября гонец вернулся в училище с мешком новых козырьков, а за ночь все до одного курсанта этой роты пришли их к своим фуражкам. Потом мы долго вспоминали эту историю, смеялись.

Со временем наладился нормальный учебный процесс по всем трем профилям обучения, состоялся и первый выпуск из училища. На вручение дипломов к нам приехал новый начальник Управления учебными заведениями ГВФ генерал-майор В. И. Васильев, начальник отдела этого же управления полковник Г. В. Запорожченко.

Выпуск прошел нормально. Многие курсанты получили хорошие и отличные оценки. Но мы уже тогда поняли, что ограничивать их практическую подготовку только занятиями в учебных лабораториях и кабинетах явно недостаточно. Хотя все самолетное радиооборудование и авиационные приборы изучались с помощью действующих



стендов и макетов, но поиск и устранение повреждений, а также ремонт в классных условиях не дают должного эффекта. На эксплуатации нашим выпускникам приходится действовать или в тесной кабине самолета, или под открытым небом, зачастую в мороз и стужу. Поэтому возникла настоятельная потребность вынести завершающую часть практической подготовки курсантов на аэродром, проводить ее непосредственно на самолете, в условиях, максимально приближенных к реальным.

Недалеко от училища находился аэропорт местных воздушных линий. По нашей просьбе у его границы нам выделили земельный участок, на котором мы приступили к созданию учебного аэродрома. Но тут возникли новые проблемы. Принять и разместить на стоянках легкие самолеты особого труда не составляло. А вот тяжелые транспортные машины из-за отсутствия искусственной взлетно-посадочной полосы на малых размерах летного поля пришлось доставлять по железной дороге с отстыкованными крыльями, затем на руках катить фюзеляжи от расположенной рядом железнодорожной ветки на учебный аэродром.

Все шло нормально, пока к нам не прибыл самолет Ан-10. На пути к учебному аэродрому проходила высоковольтная линия электропередачи, и когда самолет подкатили к ней вплотную, то убедилась, что его хвостовое оперение значительно выше проводов. Об отсоединении или хотя бы отключении на короткое время высоковольтной линии не могло быть и речи, поскольку она питала работающие шахты. Посоветовались и решили пойти на риск. Вначале протаскили под линией фюзеляж, а затем, опутав киль веревками и тросами, пригнули его как можно ниже, и в это время протянули самолет дальше.

Из первых выпусков наших курсантов мы оставили у себя для работы в лабораториях, мастерских и на учебном аэродроме несколько человек, и в своем выборе не ошиблись. Подряцкий, Дробница, Бокаринов, Шленчак, Кравчук и еще несколько человек не только оправдали доверие, но и хорошо проявили себя как специалисты и организаторы. Все они через непродолжительное время стали завлабораториями, преподава-

Группа работников Рижского авиационного училища спецслужб ГВФ. Во втором ряду третий слева — Н. А. Овсиенко. Рядом с ним — начальник училища полковник Н. И. Марков.

телями, завотделениями. Выпускник И. Дорошенко через несколько лет занял должность заместителя начальника училища, а А. Г. Яклюшин, А. А. Зигун и А. Н. Голяк сами впоследствии возглавили училище в Рылъске и Кривом Роге. Многие наши выпускники прекрасно показали себя и на производстве.

Словом, напряженная и трудная работа, которую пришлось активно вести с первых дней основания училища, дала хорошие результаты. И, оглядываясь теперь назад, я с благодарностью вспоминаю тех, кто трудился рядом со мной, не жалея ни сил, ни времени ради общего дела. Это начальник политотдела П. Иванов, главный бухгалтер Н. Абаев, начальник отдела кадров Д. Иовенко. Истинными патриотами училища проявили себя тт. Климов, Чертин, Назаров, Барабаш, Рыкун, Иванов, Маглаперидзе, Радутный, Шостак, Емельянов, Гаркуша и многие другие.

В Криворожском авиаучилище я продолжал и свою педагогическую деятельность. Читал курс «Радиопередающие устройства» в объеме до 360 часов в год. Преподавательскую работу я любил, внимательно следил за научными работками в области радиотехники, к учебным занятиям относился всегда серьезно и тщательно к ним готовился. Здесь же, в Кривом Роге, появилось у меня желание подготовить диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук. В Москве, в Государственном научно-исследовательском институте ГВФ (ГосНИИ ГВФ) одобрили тему научной работы «Применение метода автоанодной модуляции в самолетных радиопередатчиках». Однако мое желание стать ученым не сбылось. Весной 1955 года меня вызвали в ГУГВФ за получением нового назначения — на должность начальника Рижского авиационного училища спецслужб (РАУСС ГВФ). Так моя жизненная дорога вновь привела меня в Ригу.

(Окончание следует)



**МИ-10К  
МОЖЕТ СДЕЛАТЬ ТО,  
ЧТО НЕ ПОД СИЛУ  
НАЗЕМНОЙ ТЕХНИКЕ  
И МЕХАНИЗМАМ.**

Этот вертолет справедливо называют «воздушным монтажником». Он отлично зарекомендовал себя не только на транспортных перевозках, но и на строительстве ЛЭП, сооружении высотных объектов, реконструкции действующих предприятий и других работах. В первом Тюменском объединенном авиаотряде сложилась самобытная школа винтокрылых монтажников, родились самые прогрессивные технологии высокоэффективного вертолетного монтажа. Вертолет Ми-10К значительно сокращает сроки строительства, ускоряет фондотдачу, дает возможность избежать порчи почвы тяжелыми наземными механизмами.

За справками обращаться в первый Тюменский авиаотряд по адресу: 625000, г. Тюмень, ГСП-7, Тюменский ОАО. Телефоны 23-23-94; 23-24-29.

**МИ10К**

# АКАДЕМИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

объявляет прием в очную и заочную аспирантуру  
(а также соискателей ученой степени кандидата наук)  
по следующим научным специальностям:

**05.07.01. — «АЭРОДИНАМИКА И ПРОЦЕССЫ ТЕПЛООБМЕНА ЛА»;**

**05.22.13 — «НАВИГАЦИЯ И УВД»;**

**05.22.14 — «ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА»;**

**08.00.05 — «ЭКОНОМИКА, ПЛАНИРОВАНИЕ, ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ».**

В аспирантуру с отрывом от производства принимаются лица не старше 35 лет, без отрыва от производства — не старше 45 лет, имеющие законченное высшее образование и проявившие способности к научно-исследовательской работе.

Специалисты народного хозяйства, поступающие в аспирантуру, должны иметь опыт работы по профилю избранной специальности не менее двух лет после окончания высшего учебного заведения. Молодые специалисты допускаются к участию в конкурсных экзаменах в аспирантуру непосредственно после окончания вуза по рекомендации советов высших учебных заведений (факультетов). Выпускники заочных и вечерних высших учебных заведений, имеющие опыт практической работы по профилю избранной научной специальности не менее двух лет, могут быть допущены приемными комиссиями к сдаче вступительных экзаменов в аспирантуру непосредственно после окончания вуза.

Лица, желающие поступить в аспирантуру с отрывом и без отрыва от производства, подают следующие документы:

● заявление на имя начальника Академии с указанием специальности и области диссертационных исследований о допуске к вступительным экзаменам или к участию в конкурсе (если сданы все экзамены кандидатского минимума); для кандидатов в целевую аспирантуру необходимо также направление учреждения с подписями руководителя учреждения и главного бухгалтера, где должно быть указано, что после окончания целевой аспирантуры их трудоустройство гарантировано; подготовка очных аспирантов для организаций и предприятий ГА и других ведомств осуществляется по целевым направлениям; если эти организации и предприятия хозрасчетные, то они же выплачивают в течение трех лет стипендии своим очным целевым аспирантам, а если госбюджетные, то стипендию таким целевым аспирантам выплачивает Академия ГА.

● личный листок по учету кадров, заполненный от руки, заверенный печатью учреждения и с наклеенной

фотокарточкой 4 × 6 см; автобиографию, написанную от руки, с указанием даты и личной подписью; ● копию диплома об окончании вуза и выписку из зачетной ведомости; ● характеристику-рекомендацию с места работы и с указанием, куда она дана для представления, — с подписями руководителей учреждения, датой и печатью; ● удостоверения по форме 2,2 о сданных экзаменах кандидатского минимума; ● заверенную копию трудовой книжки; ● медицинскую справку по форме № 286, датированную годом поступления; ● список опубликованных научных трудов, изобретений и открытий, отчетов о НИР; лица, не имеющие опубликованных научных работ и изобретений, представляют научный доклад (реферат) по избранной специальности; ● фотокарточки — 2 шт. 3 × 4 см, 1 шт. — 4 × 6 см; ● выписку из протокола заседания ученого совета о рекомендации в аспирантуру (только для выпускников); ● два написанных почтовых конверта с индексом и адресом; ● список прилагаемых документов, написанный от руки, с личной подписью и датой.

Все документы должны быть подшиты в скоросшиватель и представлены лично с предъявлением паспорта и подлинника диплома.

Полностью оформленные документы принимаются от поступающих в аспирантуру ДО 25 СЕНТЯБРЯ 1990 ГОДА по адресу: 196210, Ленинград, Авиагородок, ул. Пилотов, 38, Академия ГА, отдел аспирантуры. Справки по телефону 122-31-08.

Поступающие в аспирантуру проходят обязательное собеседование с предполагаемым научным руководителем, который сообщает в приемную комиссию о своем согласии осуществлять научное руководство. Вступительные экзамены по спецдисциплине, философии, иностранному языку в объеме требований программы высшего учебного заведения проводятся С 25 ОКТЯБРЯ ПО 25 НОЯБРЯ 1990 ГОДА. Лица, частично сдавшие экзамены кандидатского минимума, по их личному заявлению решением приемной комиссии могут быть освобождены от сдачи соответствующих вступительных экзаменов.

Допущенным к сдаче экзаменов в аспирантуру с отрывом или без отрыва от производства предоставляется дополнительный отпуск в 30 календарных дней с сохранением заработной платы по месту работы для подготовки и сдачи экзаменов (10 дней на каждый экзамен). Время на проезд туда и обратно представляется по месту работы без сохранения содержания. Расходы по проезду несет поступающий.

АКАДЕМИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ





# Л-410

## ДЛЯ ГЕОСЪЕМКИ



Впервые в практике Аэрофлота для проведения геофизических съемок как на территории нашей страны, так и за рубежом, предлагается специально оборудованный самолет чехословацкого производства Л-410. Он оснащен квантовым аэромагнитометром ММ-01 и автоматизированной радиогеодезической системой АРС. Возможна установка и другого оборудования. Предусматривается, в частности, дополнительно смонтировать на самолете аппаратуру А-724М-01 для определения местонахождения воздушного судна с помощью искусственных спутников земли.

Рабочие высоты съемок с Л-410 — от 50 до 4000 метров. Продолжительность беспосадочного полета — 3 часа 50 минут. Производительность выполнения работ в 1,8—2,0 раза выше, чем с самолета Ан-2. Стоимость летного часа — 640 рублей (подлета до участка — 380 рублей).

*Предложения на выполнение геофизических съемок с самолета Л-410 направляйте по адресам: 290003, Львов-3, аэропорт гражданской авиации; тел. 69-23-09; 69-23-16; 260000, Ровно, аэропорт ГА, АТБ; тел. 99-93-10.*

**ЛЬВОВСКИЙ ОБЪЕДИНЕННЫЙ  
АВИАЦИОННЫЙ ОТРЯД**

