

НОВЫЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ ВЕРТОЛЕТ Ка-126
АЭРОПОРТЫ БУДУЩЕГО
КТО БЕЖИТ С КОРАБЛЯ



ISSN 0017—3606



ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯ 7,90



ПРОЛЕТАРИИ
ВСЕХ СТРАН,
СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

7, 90

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

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. СВЕТИЧНЫЙ

В. Ф. ТОКАРЕВ

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: Насыщенным большими событиями стал этот год для секретаря парткома Домодедовского производственного объединения С. В. Рудакова. Весной он стал народным депутатом Домодедовского городского Совета, а в канун лета коммунисты избрали его делегатом XXVIII съезда КПСС. Очерк о С. В. Рудакове читайте на стр. 14—16.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

Художественный редактор С. Н. СТОЛЯРОВ.

Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 28.04.90.
Подписано к печати 24.05.90. Т-00190.
Формат 60×90 1/8. Глубокая печать.
Усл. печ. л. 6. Усл. кр.-отт. 13,25.
Уч.-изд. л. 9,4. Тираж 45 000 экз.
Зак. 1117/3. 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»

Когда читатели получают этот номер журнала, XXVIII съезд КПСС, видимо, уже завершит работу. Будет подведен итог жаркой предсъездовской дискуссии, намечены пути реализации принятых решений. Наша страна сегодня переживает не только исключительно ответственный и важный, но и удивительно конструктивный период. Перестройка раскрепостила сознание людей, пробудила у них жажду активных действий. Каждый почувствовал себя не только свидетелем, но и непосредственным участником глубочайших структурных преобразований экономической системы и государственной власти, внутренней и внешней политики, сферы международных отношений. Именно сегодня закладывается фундамент будущего экономического, политического и социального устройства нашего общества.

Ныне каждый гражданин СССР вольно или невольно задумывается над тем, как же дальше и в каких направлениях двигать перестройку, по каким ориентирам и критериям сверять ее развитие. Ведь страна не может идти в никуда, как не может жить и мифами, которые долгое время считались священными, но на практике во многом оказались иллюзорными.

При всей противоречивости взглядов на эти проблемы теперь как никогда видно — перестройка необратима, ей нет альтернативы, она продиктована самой логикой жизни. Но понятнее стало и другое — она должна вестись более решительно и энергично, однако без скороспелого провозглашенных «новаций», наподобие борьбы с нетрудовыми доходами и пьянством, которые лишь подрывают доверие к ней народа. Яснее стало и то, что проводить ее надо более уверенно и последовательно, но без «закручивания гаек» и замораживания демократических процессов. Общество убедилось: нам в одинаковой мере не следует впадать ни в шапкозакидательство, ни в паникерство. Перестройке нужны взвешенность, твердость и гибкость, мужество и воля в достижении поставленных целей.

Качественно новой становится и КПСС. Ей теперь предстоит действовать на основе конституционных норм и гарантий, проводить свою линию в условиях соперничества и конкуренции с другими политическими силами и общественными движениями. А это значит, что надо раз и навсегда отрешиться от декларированного права на лидерство, и добиваться его делом, и только делом. Обретает свое иное содержание и само понятие «коммунист». Это прежде всего подлинный гуманист, поборник свободы, достоинства и прав каждого человека.

Словом, наша экономика, государственные и политические институты, КПСС находятся сегодня в такой ситуации, о которой и речи не могло быть во времена идеологического прессинга, бездумного и бездушно исполненного. Вопрос, в сущности, стоит так: или мы придем к гуманному, демократическому социализму с высококорректируемой рыночной экономикой, политическим плюрализмом и гармоничными международными отношениями, или откажемся на обочину исторического процесса, к прежней монополизации всей власти в стране, всеобщей уравниловке и нетерпимости к любому инакомыслию. Весь ход предсъездовской дискуссии,

мероприятия, посвященные 120-летию со дня рождения В. И. Ленина, празднование 45-летия Победы в Великой Отечественной войне убедительно показали, что здоровые силы в Коммунистической партии и народе единомысленны в том, чтобы не допустить ни консервативного отката от прогрессивных перемен, ни ревизии социалистического выбора. Подавляющее большинство нашего общества хорошо понимает, что только на платформе перестройки можно вывести страну из кризиса и обеспечить создание обновленного социализма, основанного на высокой экономической эффективности и подлинной социальной справедливости. Именно в этих направлениях идет сейчас поиск путей социального прогресса, и XXVIII съезд КПСС — важнейшая веха на этом пути.

АТМОСФЕРА ПЕРЕМЕН, происходящих в стране, напрямую затрагивает и гражданскую авиацию. Не только общество в целом делает сегодня исторический выбор. Этот выбор делаем и мы, работники Аэрофлота. К началу шестого года перестройки наша отрасль пришла с таким же грузом неразрешенных проблем, как и вся советская экономика. Иными словами, Аэрофлот переживает те же беды и негативные явления, которые выпали на долю всего народного хозяйства. Поэтому дилемма «или-или» в гражданской авиации стоит во весь рост и во всей своей обнаженной правде. А некоторые из наших проблем в силу своей специфики и социальной значимости носят даже более обостренный характер, чем в других сферах.

Гражданская авиация существует, разумеется, не сама по себе и не ради самой себя. Она создана и действует во имя удовлетворения потребностей людей и народного хозяйства в различных видах авиационного обслуживания. И вот эта стратегическая задача остается до сих пор нерешенной. По оценкам специалистов, неудовлетворенный спрос на пассажирские перевозки составляет сегодня не менее 20—25 миллионов человек. И это при том условии, что только в первом, отнюдь не самом напряженном, квартале мы смогли открыть шестнадцать новых авиалиний, половина которых предназначена для обслуживания наиболее «горячих» направлений — в районы Севера, Сибири и Дальнего Востока. На ряде авиатрасс заменили устаревшие воздушные суда на более комфортабельные и вместительные, что также очень важно. Значительно расширилась «география» международных полетов. В настоящее время их выполняют коллективы двадцати двух управлений и 235-й отдельный авиаотряд. Недавно на зарубежные линии вышли такие «нетрадиционные» международные авиаперевозчики, как Магаданское и Якутское управления. Все это позволило увеличить фактические темпы прироста пассажирооборота, по сравнению с запланированными, на семь с половиной процентов, а ситуация, тем не менее, остается критической. Люди по-прежнему часами простаивают в очередях за авиабилетами, растет количество жалоб на Аэрофлот, в самые различные инстанции и средства массовой информации, а на почве дефицита в аэропортах и агентствах возникает немало негативных явлений, включая взяточничество.



Б. Е. ПАНЮКОВ,
министр
гражданской
авиации СССР

1

НА ПЛАТФОРМЕ ПЕРЕСТРОЙКИ

Крайне напряженная обстановка складывается с безопасностью полетов. Показатели аварийности превышают максимальные значения предшествующих пяти лет. Среди причин этого тревожного явления преобладает так называемый личностный фактор: ошибки в пилотировании самолетов и вертолетов, нарушения правил их эксплуатации, недисциплинированность и т. п. Происходят и отказы авиационной техники. Положение усугубляется тем, что парк воздушных судов с каждым годом морально и физически стареет, а надлежащей замены пока нет. Кстати, именно это в сочетании с дефицитом авиатоплива порождает и неудовлетворенный спрос на пассажирские и грузовые перевозки.

Горькую, но откровенную правду надо сказать и о многолетней запущенности материально-технической базы наших аэропортов и воздушных трасс. В отрасли

не хватает ангаров, особенно такого класса, который необходим для технического обслуживания перспективных самолетов типа Ил-96-300, Ту-204, Ту-334, Ил-114 и других. Одним из самых «узких» мест является отсутствие достаточного количества современных систем аэронавигации и управления воздушным движением. Нынешний уровень средств УВД, прежде всего в зонах интенсивных полетов, серьезно сдерживает пропускную способность аэропортов и трасс.

Во многих аэропортах не хватает средств механизации производственных процессов, автоматизированных систем обслуживания пассажиров и грузовой клиентуры. Это отрицательно сказывается на регулярности полетов, которая по сравнению с соответствующим периодом прошлого года ухудшилась более чем на шесть процентов. Ниже уровня

минувшего года и коммерческая нагрузка. Падает также производительность полетов, что приводит к немалым убыткам.

Требуют срочного капитального ремонта десятки взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов. Многие из них строились пятнадцать-двадцать лет назад и с тех пор ни разу капитально не обновлялись. При определенных условиях это может парализовать работу отрасли, однако даже отпущенные на эти цели средства зачастую не осваиваются. Серьезным тормозом здесь служит нехватка бетона, битума, мастики и других материалов.

Плохо и с капитальным строительством. Вот уже много лет нас регулярно подводят подрядные организации различных строительных ведомств. Так, в минувшей пятилетке остались замороженными 32 млн. рублей, в нынешней под

прямой угрозой — примерно 50 миллионов. Из-за неуккомплектованности кадрами рабочих и недостатка строительных материалов с большим отставанием от намеченных сроков строятся аэровокзальные комплексы в Баку, Благовещенске, производственно-лабораторный корпус НЭЦ АУВД, центральная клиническая больница, авиационно-техническая база в Красноярском аэропорту и другие так необходимые нам объекты.

Большая проблема — перенос действующих аэропортов на новые места базирования. Только ориентировочные затраты на перенос одного аэропорта составляют 300—500 миллионов рублей. Особенно настойчивые требования о переносе аэропортов подавались от жилых районов ставят местные органы власти Самарканда, Львова, Воркуты, Одессы и ряда других городов. В последнее время резко активизировалась общественность подмосковного Быково, требуя закрыть этот старейший аэропорт столицы.

Особое беспокойство у авиастроителей вызывает отсталость социальной сферы. Это один из острейших вопросов, решение которого нельзя отложить «на потом». В двенадцатой пятилетке на строительство жилья и объектов соцкультбыта в отрасли выделено 350 млн. рублей. Почти триста из них уже освоено. Совсем недавно сданы жилые дома в Ставрополе, Бресте, Хабаровске, Южно-Сахалинске, Риге, Актюбинске, Алма-Ате. В результате 52 тысячи авиаторов улучшили жилищные условия. Тем не менее 17,5 процента работников Аэрофлота все еще не имеет квартир. Если добавить к этому нехватку детских учреждений, слабо развитую инфраструктуру досуга и отдыха, то станут понятны тревоги и заботы, связанные с этими проблемами.

Сложное положение в социальной сфере усугубляется еще и недостаточной отработанностью нашего хозяйственного механизма. Не каждый может приспособиться к изменившейся обстановке, выстоять в условиях самофинансирования и самоокупаемости. Это порождает социальную напряженность, неуверенность людей в завтрашнем дне. И чтобы развязать столь тугую узел, надо, с одной стороны, обеспечить надежную защиту слабым, а с другой — предоставить свободу деятельности инициативным и сильным, что у нас, к сожалению, не всегда получается.

Дают о себе знать и национальные противоречия, сепаратистские тенденции в ряде управлений и авиапредприятий. Привыкнув к «монолитности» и «единодушию» авиаколлективов, кое-где растерялись под напором эмоций и страстей, стали забывать о профессиональном долге авиатора, о том, что в наших руках не только дорогостоящая сложная техника, но и жизни миллионов людей. А это уже выходит далеко за рамки групповых или национальных интересов. Сам характер работы авиаспециалистов предполагает взаимную надежность и доверие, независимо от национальности и любой иной принадлежности.

КАК ВИДИМ, наша отрасль переживает один из самых сложных периодов

своего развития. И от того, насколько умело и оперативно мы сможем решить накопившиеся проблемы, зависит ее успешный выход из кризисного состояния. Недавно у нас состоялся обстоятельный разговор на эту тему на Совете отрасли, который создан в соответствии с известным правительственным постановлением. И если суммировать все предложения и выводы, к которым пришел этот новый для нас коллегиальный орган, то их можно сгруппировать по ряду приоритетных направлений.

Прежде всего предстоит радикально заняться парком воздушных судов. Не секрет, что его износ приближается к 70 процентам, и если не принять срочных мер, положение усугубится еще больше. Мы видим здесь два пути: максимально поддержать летную годность тех самолетов и вертолетов, которые у нас имеются, и настойчиво добиваться от Министерства авиационной промышленности поставок летательных аппаратов нового поколения.

Что касается первого пути, то здесь очень многое зависит от специалистов нашей инженерной службы и работников отраслевой науки, их тесного взаимодействия с коллективами конструкторских бюро. Ведь продлить ресурс самолета или вертолета — это ведь не только «подписать бумагу». За таким ответственным решением должны стоять тщательная диагностика, высококачественный ремонт, квалифицированное техническое обслуживание, немало других мероприятий. И руководство министерства рассчитывает, что инженерно-технические кадры и ученые окажутся на высоте, не подведут отрасль в критический для нее момент.

Получение новой авиационной техники мы тесно связываем с конверсией Миновиапрома. К сожалению, лед там трогается пока медленно, тем не менее есть надежда, что в следующей пятилетке поставки Аэрофлоту новых машин возрастут в два-два с лишним раза. Кроме того, нами поставлен вопрос о резком увеличении производства самолетов Ту-154М. Во-первых, их серийное производство не надо организовывать заново, как, скажем, Ту-204, а, во-вторых, по экономическим характеристикам эта машина лучшая в своем классе. В принципе наша идея нашла поддержку и в правительстве и у авиастроителей.

В то же время хотелось бы обратить внимание работников Аэрофлота на то, чтобы, уповав на авиапромышленность, ни в коем случае не сидеть сложа руки самим. Необходимо уже сейчас готовить наземную базу авиапредприятий, осваивать новые технологии, поднимать ответственность и профессиональный уровень летного и инженерно-технического состава. Причем, наряду с решением текущих задач, нужно хорошо видеть и перспективу. Для этого следует выработать четкую и реальную программу действий как минимум на ближайшее десятилетие, скоординировав все усилия с промышленностью. Главное здесь — кардинально поправить положение с парком и на этой основе добиться полного удовлетворения спроса на авиаперевозки.

Подготовка к приему новых воздушных судов уже идет в Домодедове, Шереметьеве, Борисполе, других предприятях. Надо иметь в виду, что эта большая и ответственная работа в равной степени не терпит ни промедления ни легковесного подхода. Огромную роль в ней играют опыт ветеранов производства, а также использование традиций старших поколений. Свой трудовой путь в гражданской авиации мне пришлось начинать авиатехником, и я хорошо помню, как тщательно все готовились к приему на эксплуатацию первого советской реактивной авиации Ту-104 освоению самолетов Ту-114, Ил-18 и других. Тот бесценный опыт не должен быть потерян.

Следующее приоритетное направление нашей работы на современном этапе — всемерное развитие наземной базы. Это очень короткий срок предстоит подготовить к приему новых самолетов десятки аэропортов в различных регионах страны. Это Москва и Ленинград, Киев и Минск, Новосибирск и Красноярск, Хабаровск и Владивосток, Южно-Сахалинск и Петропавловск-Камчатский, ряд других крупных аэроузлов. Такая подготовка предполагает проведение огромного объема работ по реконструкции взлетно-посадочных полос, сооружению аэровокзальных комплексов, ангаров других объектов. В связи с этим особое значение приобретает непереносная реализация планов капитального строительства. А у нас, как мы уже говорили здесь далеко не все в порядке. Так регулярно срываются сроки ввода объектов в Дальневосточном, Белорусском, Казахском, Украинском, Туркменском многих других управлениях. Чтобы выйти из прорыва, надо активнее и смелее переходить на прямые договоры с подрядными организациями и поставщиками стройматериалов, использовать возможность совместных предприятий. Переход отрасли на рыночно-регулируемые экономические отношения открывает для этого практически неограниченные возможности. Один из примеров тому — крупнейший проект реконструкции аэропорта Шереметьево-1, который осуществляется Центральным управлением международных воздушных сообщений совместно с фирмами ФРГ.

Большие капитальные затраты и огромное внимание требуются сегодня развитию новейших систем аэронавигационного управления воздушным движением. На Совете отрасли мы рассмотрели принципиальную концепцию общесоюзной системы УВД, основанную на использовании спутниковых комплексов. Ни сомнения, что за ней надежная перспектива. Она позволит поднять аэронавигацию и управление воздушным движением на качественно новый уровень, обеспечивающий высокую надежность полетов как советских, так иностранных самолетов над всей территорией страны. Но, думая о завтрашнем дне, нельзя забывать и о дне сегодняшнем. О том, как «расшить узкие места» в Ростовской и Куйбышевских воздушных зонах, поднять до международных стандартов оснащение трансбирской магистрали, решить множество

других, на первый взгляд, частных, но в действительности архиважных проблем.

Наряду с техническим перевооружением принципиальное значение имеет перестройка производственных отношений в гражданской авиации, завершение структурных преобразований на всех уровнях — от предприятия до министерства. При этом не следует бездумно ломать уже сложившиеся и хорошо себя зарекомендовавшие структуры. Если они успешно работают в новых экономических условиях, их надо непременно развивать. Вместе с тем нельзя отмахиваться от ценных предложений, от кого бы они ни исходили и какие бы дополнительные хлопоты ни несли с собой. Важно, чтобы они заключали в себе такие экономические параметры, которые помогали бы максимально раскрывать потенциал каждого производственного звена и каждого отдельного авиатора, не нанося, разумеется, ущерба безопасности полетов.

С переходом отрасли на регулируемый рынок в корне меняются взаимоотношения «центра» и «периферии». Позиция министерства здесь однозначна: максимально расширить права предприятий во всех сферах хозяйственной деятельности, а за собой сохранить лишь функции государственного управления. Любой авиаколлектив теперь вправе перейти на аренду, создать авиакомпанию или акционерное общество, приобрести воздушные суда, ввести более рациональную систему оплаты труда и т. п. За «центром» остаются лишь функции установления общих правовых и экономических норм, которые должны быть едины для всех владельцев воздушных судов, при минимальном регулировании объемов работ, ресурсов и цен. Зато контроль за соблюдением законности тех или иных действий на местах, а также ряд принципиальных общепрофессиональных вопросов, включая прежде всего безопасность полетов, остаются в исключительной компетенции министерства.

Особой строкой во всем этом я выделил бы предоставленную авиапредприятиям возможность самостоятельно выходить на внешний рынок. Еще совсем недавно единственным монополистом в осуществлении международной деятельности было ЦУ МВС, обладающее соответствующими кадрами, опытом и т. п. Теперь ситуация изменилась. Но хотелось бы обратить внимание на то, что международная сфера деятельности имеет большую специфику, которую нельзя не учитывать, а у нас кое-где подходить к ней упрощенно. При выполнении международных полетов необходимо также неукоснительно соблюдать принципы валютной самокупаемости и самофинансирования на основе четкой системы валютных расчетов. Одним словом, рынок есть рынок, и об этом всегда надо помнить.

Хотел бы специально остановиться на таком моменте. Уже на самом первоначальном этапе работы в новых условиях в авиаколлективах наметились две тенденции. Там, где руководители и специалисты смогли решительно сбросить с себя путы застарелых экономических предрассудков, смело и настойчиво взялись за освоение новых методов хозяйствования, дела пошли хорошо. Для таких организаторов производства самостоятельность стала как бы сердечным стимулом. Они энергично занялись структурными преобразованиями, вступи-

ли в прямые договорные связи с партнерами, короче, почувствовали себя настоящими хозяевами. А те, кто привык ждать указаний «сверху», надеяться на дотации для покрытия убытков, оказались в полной растерянности. Намеренно не буду приводить фамилий ни тех ни других. Ведь дело не в том, чтобы похвалить «передовиков» и пожуричь «нерадивых», сама жизнь даст оценку каждому. Куда важнее другое — надо всем до конца осознать, что переход на рыночные отношения не может быть простым и безболезненным, а возникающие проблемы невозможно разрешать очередным «директивным указанием». Настало время самостоятельных решений и самостоятельных действий.

Говоря о перестройке производственных отношений, не могу обойти стороной такие животрепещущие проблемы, как безопасность полетов и дисциплина. Анализ обстановки на местах показывает, что предоставление экономической самостоятельности предприятиям, развитие демократии и гласности в трудовых коллективах нередко идет не на пользу делу, а во вред ему. Руководители некоторых предприятий в погоне за рентабельностью резко сокращают выделение средств на обеспечение безопасности полетов, стремятся сэкономить на всем и вся, не задумываясь о последствиях. Бесспорно, новые условия хозяйствования поставили всех в жесткие экономические рамки. Прошли те времена, когда «удары рублем» были практически безболезненными, поскольку мало затрагивали личные интересы авиаработников. Но и превращать безопасность полетов в заложника экономики тоже недопустимо. В конце концов, самое дорогое — это жизнь человека, и мы не имеем никакого права рисковать ею даже во имя самых благих намерений.

Требуется серьезная работа и по укреплению дисциплины. Причем, речь идет о дисциплине, охватывающей все сферы производства: строжайшем соблюдении лимитов авиатоплива, рачительном использовании средств на оплату труда авиаработников, отношении к выполнению ими своих служебных обязанностей и т. д. Проблем здесь, откровенно говоря, предостаточно.

Например, только за первый квартал года перерасход установленных лимитов авиакеросина в целом по отрасли превысил 100 тысяч тонн. Особенно «постарались» Украинское и Приволжское управления, ЦУ МВС. Если руководители этих коллективов рассчитывают пополнить лимиты за счет тех 265 тысяч тонн керосина, которые дополнительно выделены нам на второй и третий кварталы, то они, мягко говоря, заблуждаются. Это топливо имеет целевое назначение — обеспечить доставку вахтовых бригад в районы Западной Сибири и Армянской ССР. Так что компенсировать допущенный перерасход за счет централизованных поставок нам не удастся.

Немало нарушений и в использовании средств на оплату труда. Так, в Коми, Архангельском, Восточно-Сибирском, Дальневосточном, Молдавском, Узбекском и ряде других управлений темпы роста средней заработной платы значительно опережают темпы роста производительности труда. В Азербайджанском и Таджикском управлениях, а также в Домодедовском производственном объ-

единении, перешедших на вторую модель хозрасчета, фактические выплаты по зарплате опережают темпы прироста объемов работ. К чему приведет такая, с позволения сказать, «экономическая политика», предугадать нетрудно.

Особую обеспокоенность вызывает состояние трудовой дисциплины: нарушения предполетного отдыха членами экипажей, самовольные уходы с работы, употребление спиртных напитков в рабочее время. К великому сожалению, не обходится и без уголовных преступлений. Все эти явления напрямую связаны с неудовлетворительной организацией труда, низким уровнем подбора и воспитания кадров, слабой требовательностью командно-руководящего состава к своим подчиненным, нездоровой морально-психологической обстановкой в авиаколлективах. В такой особой отрасли, как гражданская авиация, нарушения дисциплины недопустимы. И тот, кто этого не понимает, не имеет права, ни морального, ни юридического, работать в Аэрофлоте.

Народное хозяйство страны, в том числе и наша отрасль, вступают во второе полугодие завершающего года пятилетки. Впереди пятилетка тринадцатая. Пятилетка, которая должна на деле доказать эффективность и жизнеспособность проводимой экономической реформы. С учетом многочисленных факторов переходного периода, которые переживает наша экономика, принято решение пока не формировать план всей пятилетки в целом, а основное внимание сосредоточить на тщательной проработке позиций 1991 года. Очень взвешенно и толково необходимо подойти и к определению рубежей в развитии гражданской авиации. Причем, и план следующего года, и задания на 1992—1995 гг. должны войти органической составной частью в Государственную программу развития нашей отрасли на более длительный период. Только так мы сможем обеспечить успешное выполнение как текущих, так и перспективных задач.

И последнее, о чем бы хотелось сказать. Вступая в должность министра, я долго размышлял о той огромной ответственности, которую беру на себя, о тех надеждах, которыми живет коллектив нашего дважды орденоносного Аэрофлота. И мне прежде всего захотелось обратиться ко всем труженикам гражданской авиации — пилотам и штурманам, инженерам и техникам, диспетчерам УВД и перевозчикам, работникам наземных служб, к партийным, профсоюзным, комсомольским организациям, ко всем неформальным общественным движениям — с напоминанием о славных трудовых и боевых традициях Аэрофлота, о том, что гражданским авиаторам всегда были присущи высокий патриотизм и интернационализм, дружба и сплоченность, высокое чувство долга. И я убежден, что эти замечательные качества не только не померкнут — они расцветут еще ярче, станут той монолитной силой, которая позволит нам преодолеть все трудности и проблемы. Сплотившись на платформе перестройки, следуя выработанной стратегии и тактике, мы можем и обязаны вывести отрасль из кризиса, сделать все для того, чтобы полностью удовлетворить потребности населения и народного хозяйства страны в авиаперевозках и всех специальных видах авиационного обслуживания.



4

Скоростные чартерные грузоперевозки на регулярной основе.

Из Советского Союза в Объединенные Арабские Эмираты, Индию и Малайзию.

На самолетах Ил-76 большой грузоподъемности.

Рейсы выполняет Узбекское управление гражданской авиации по направлениям:

● Ташкент — Дубай, Рас-Эль-Хайма, Эль-Фуджайра — Та-

шкент.

● Ташкент — Дели — Ташкент

● Ташкент — Мадрас — Ташкент.

● Ташкент — Куала-Лумпур — Ташкент.

Это — кратчайший путь из СССР в страны Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского региона.

Из аэропорта Ташкент импортные грузы доставляются советским и западноевропейским грузополучателям в багажных вагонах Среднеазиатской железной

дороги или спецавтомобилями Минавтотранса Узбекской ССР.

Гарантируются максимальная быстрота транспортировки и полная сохранность грузов.

Коммерческие заявки на международные авиaperевозки грузов представляйте по адресу:

700060, Ташкент, Пролетарская, 41. Телефон — 33-50-78; телекс — 116169 «Поле́т»; телефакс — 331885.

**УЗБЕКСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.**



ГРУЗЫ-

САМОЛЕТАМИ

...ТАКИМИ МЫ СТАЛИ. ЧТО ДАЛЬШЕ

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ПОРТРЕТ ПЕРВИЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ КПСС,
НАПИСАННЫЙ ЗА ДВА МЕСЯЦА ДО ОТКРЫТИЯ XXVIII СЪЕЗДА ПАРТИИ

5

Быстро меняются сегодня цвета времени. Настала пора, когда каждый без оглядки может назвать белое белым, а черное — черным. Решительно обновляется партия, кипят острые дискуссии, появляется все новое и новое в суждениях и взглядах. И все это еще не устоявшееся, люди преображаются, как преображается вся наша общественно-политическая жизнь.

Первичная парторганизация авиационно-технического комплекса Ростовского объединенного авиаотряда — не исключение. И здесь — многокрасочная палитра мнений по самым различным вопросам, всплески эмоций, кое у кого они порой даже берут верх над здравым смыслом. Но партия обновляется не только в дискуссиях, но и в поступках и действиях коммунистов.

— Работать стало труднее, — признался секретарь парткома Александр Григорьевич Денисенко. Но в его голосе не было и проблесков неудовольствия. Он продолжал: — Собственно, сейчас-то и началась настоящая работа. Раньше любое наше решение было обязательным для всех: нравится — не нравится — выполняй. Стоило кому-либо усомниться, как мог последовать убийственный вопрос: ты что — против партии? Теперь все иначе. Нужно на деле обрести репутацию выразителей интересов рабочих, всех трудящихся, репутацию последовательных борцов за отстаивание этих интересов.

Коммунисты первыми выступили против уравниловки. Они форсировали переход на оплату труда по конечному результату, участвовали в разработке расценки за все виды операций. Разве не видели люди, что заботой о них продиктована активность парткома.

— Не хочу все приписывать только коммунистам или парткому, — говорит начальник авиационно-технического комплекса Ю. Лебедев. — Но только слепой мог не заметить их усилий. Помню, на одном из партийных собраний прозвучало: «Кнутом можно заставить работать только лошадь».

Зарплата на многих участках выросла в полтора-два раза. Это отразило и рост производительности труда, и реальный вклад каждого. От техников все чаще слышится: «Дайте работу». Кому же захочется прохлаждаться, если есть реальная возможность заработать?

И еще одна проблема, раньше лихорадившая коллектив, решается в результате перехода на новые условия оплаты труда — текучесть кадров. Ее показатель колебался между 25 и 30 процентами, а теперь практически сведен к нулю. Стоит ли говорить, насколько выгоднее иметь стабильные кадры, нежели людей, поглядывающих по сторонам с мыслью: «Рыба ищет где глубже, а человек — где лучше».

Сработало ли все это на авторитет партийной организации? Безусловно. Люди всегда больше верили делам, а не словам, сейчас — особенно.

В решении этих вопросов выразилась единая воля коммунистов. Во всем ли она сопутствует им, в чем проявляются у них единодушие и расхождения? Какими они стали в ходе перестройки? Вот штрихи к портрету некоторых.

...Собеседники наседали.

— Ну, скажи, что толку от того, что ты в партии! Сколько лет носишь партбилет, столько и в очереди на квартиру стоишь, по общагам с семьей мотаешься.

— Так не из-за квартиры же я в партию вступал, — отвечал техник Александр Наумович Писаревский.

— Все правильно. Одним — высокие потолки, другим — возвышенные идеалы. Так оно в вашей партии.

Слова прозвучали отрывисто и звонко, как пощечина. Александр Наумович не раз потом возвращался к ним. Ведь и правда, двадцать лет ждет квартиру, правда, что немало партийных функционеров прежде беспокоились о собственном благополучии, а не об авторитете партии. Но разве они одни и есть партия? Да и за сложившееся положение партия с себя ответственности ни в коем случае не снимает. Об этом говорил Писаревский товарищам. Говорил, что нужно предъявлять строгий счет к перерожденцам, но не ко всей же партии.

— Но, заметь, вы все с мертвецами да с «бывшими» воюете. Так, конечно, безопаснее. И осел считал подвигом лягнуть мертвого льва. А пора спросить с тех живых, кто довел партию и народ до такой жизни.

— Так ведь спрашиваем же. Ты что, газет не читаешь? И еще — нужно думать

больше о том, как жить дальше. Повернувшись затылком к будущему, далеко вперед не продвнешься. Главное — лучше работать. Любое общество не может потреблять больше, чем оно производит.

Не правда ли, привлекает позиция рабочего-коммуниста? Да, в жизни его много нерешенных проблем. Но он считает, что это не дает права сваливать все на партию. И чтобы там ни говорили добродоты, он остается в ее рядах, чтобы обновляться самому и помогать обновлению других, придавать новое качество всей нашей жизни.

Такие люди способствуют созданию в коллективе здоровой атмосферы, а это в наше непростое время особенно важно. На волне гласности ведь поднимаются не только действительно прогрессивные силы, но и всевозможная пена, понимающая демократизацию как вседозволенность. И этот коллектив не обошелся без непрошенных радетелей за нужды человека труда. Одна из них — М. Суздальцева. Не обладая экономическими знаниями, она выступила с громогласными обвинениями в адрес администрации в прикарманывании части фонда заработной платы. Она призывала рабочих: «Нас обворовывают, давайте бастовать!» А причина уменьшения фонда была в том, что снизили коэффициент доплат за вредность. Вовремя не объяснили, почему это произошло, и призывы Суздальцевой легли в благоприятную почву, кое у кого нашли поддержку.

Когда в цех пришел представитель планово-экономического отдела, подготовленные Суздальцевой люди встретили его выступление выкриками: «Кого вы слушаете! Он такой же бюрократ, они премии получают за то, что экономят на нашей зарплате».

Короче говоря, визит этот людей не очень успокоил, взбудораженные страсти не улеглись. Не все, конечно, верили Суздальцевой, но ничего и не предпринимали в противовес, ждали дальнейшего развития событий. А вот коммунист Игорь Георгиевич Фрадин поступил иначе. У него высшее образование, он хорошо владеет экономическими вопросами, многие годы вел профсоюзную работу. Ему по силам разобраться во всем основательно.

Доводы Фрадина прозвучали убедительно. Во-первых, потому, что его никак нельзя причислить к «бюрократам», сам работает в цехе. Во-вторых, он обошелся без общих фраз:

— Да, коэффициент за вредность был снижен, потому что он предусматривал доплату за работу со светомассой. Но ведь давным-давно со светомассой никто у нас не работает. Разве не стыдно честному человеку получать незаработанное?

На вопрос, что заставило его встать на защиту администрации, Игорь Георгиевич ответил:

— Я защищал правду, а она была на стороне администрации. И еще, мне думается, рабочие нуждаются в защите не только от диктата администрации, но и от таких, как Суздальцева. Они сбивают людей с толку, чтобы обрести дешевую популярность, закрыть глаза на собственную бездеятельность.

6

Мы говорим: партия выходит из окопов, не только отражает нападки, но и наступает. Но для этого нужны не просто смелые, но убежденные бойцы. Такие, как Григорий Дмитриевич Ткачук.

К партии у него с детских лет отношение особое. Родился и вырос на Западной Украине. Отец погиб на фронте. И у пареняка жизнь сложилась нелегко (а кому в ту пору легко было?). Но, как он сам считает, радостно. Он вспоминал, как поступил в техникум, потом приехал на каникулы. Один из односельчан так и сказал:

— Эх, побачив бы батьку зараз на тебя, Гриша. Никогда б не поверил, что его батрака, сын учится в техникуме.

Помнит Григорий Дмитриевич, как относились в те годы на Западной Украине к коммунистам. Если кто-то из них что-то сказал, люди принимали это как святое: «Он же коммунист...» Потому что видели: первая привилегия партийцев — получить пулю затаившихся в лесах врагов народной власти. Вот где истоки отношения к партии у Ткачука. И потом везло ему на чистых и самоотверженных людей с партийными билетами.

Однажды вышел у Ткачука спор с товарищами, среди которых были и коммунисты. Они говорили о многопартийности. Ничего удивительного, это уже реальность. Но когда член КПСС И. Шутов безапелляционно заявил, что коммунистам настало время дать «поручить» другим, Григорий Дмитриевич вспыхнул:

— Да вы же вззоете сами, не пройдет и года такого «руления». Можно полемизировать о многом, но отдавать социалистический выбор... Вы думаете, что говорите?

Вот с такими убеждениями живет человек. Думается, в новой для партии ситуации такие люди особенно ценны. Им под силу вести настоящую политическую работу и в условиях многопартийности.

Петр Петрович Трусов — личность во

многом неординарная, как и отношение к нему в коллективе. Одни — хвалят взахлеб, другие — не приемлют, третьи — от каких-либо оценок воздерживаются. А сам Петр Петрович ни перед кем не скрывает своих позиций:

— Я приверженец Демократической платформы в КПСС.

Коммунистом стал в тридцать семь. Почему не раньше?

— Не пуцали. Разве не помните, действовали тогда по разнарядке. Рабочий в партии: «Это лучше, чем раскол».

В его суждениях можно обнаружить и рациональное, и не очень. Он, например, считает необходимым допустить фракции в партии: «Это лучше, чем раскол». Выступил одним из создателей общественно-политического клуба «Прогресс». Кое-кто деятельность клуба воспринимает как противостояние администрации. Но что плохого, если у людей есть отличное от администрации мнение? Не обязательно принимать его безоговорочно. Но и отвергать с порога вряд ли стоит. Почему не прислушаться, не попытаться найти в предложениях членов клуба что-то полезное?

Среди причин, побудивших создать клуб «Прогресс», Петр Петрович называет и такую:

— Людям надоело быть зрителями при решении вопросов, касающихся их напрямую.

Как председатель совета трудового коллектива Трусов активно использует «Экраны гласности», оборудованные у проходной, у здания клуба авиароботников и у входа в столовую. Что на них вывешивается? Председатель СТК информирует о том, с какими предложениями выходил на командира, рассказывает о контактах с другими вышестоящими организациями. Кое-кто с иронией говорит об этом как об обнаруженной переписке с руководством.

Но зачем же столь однозначно? И иронический тон окажется неуместным, если принять во внимание такие вот два момента. А если председатель СТК опасается: не воспользуются ли «экраном», до людей дойдет изложение его позиции в интерпретации командования? А если он просто хочет, чтобы о деятельности СТК коллектив знал не только в дни отчетов его перед ним, а изо дня в день? Что же здесь плохого?

Почему деятельность клуба «Прогресс» вызвала поначалу полное неприятие в парткоме? 6-я статья Конституции СССР в прежней редакции изнежила коммунистов, не способствовала развитию у них навыков политической борьбы. Вот и растерялись. А жизнь требует садиться за один стол с оппонентами, не только слушать их мнение, но и считаться с ним.

Иное дело, что в некоторых поступках и высказываниях Петра Петровича проступает порой стремление предъявлять высокие и непреклонные требования к другим и делать явные скидки для себя самого. Вот это, пожалуй, и поражает людей, заставляет их не спешить высказывать безраздельную поддержку Трусову.

Что скрывать, приходилось, да и приходится слышать: «Многие коммунисты только делают вид, будто пекутся в первую очередь об интересах производства, а сами только о престижных должностях и думают». История, которую я расскажу, многих заставила изменить такое мнение.

Критическая ситуация сложилась в одном из цехов периодического обслуживания. За непродолжительное время сменилось там четыре начальника. Дошло до угрозы забастовки. Последний начальник цеха В. Федоров подал заявление об уходе по собственному желанию.

Руководство АТК оказалось в нелегком положении. Долго думали, кого предложить в новые начальники цеха. От рабочих доносились голоса: «Нам бы Василия Дмитриевича Черного. Но разве он согласится пойти на понижение!» Василий Дмитриевич в свое время возглавлял этот цех. И дела там шли хорошо. Но теперь он начальник производства, зачем ему возвращаться в цех...

У В. Черного, пожалуй, больше, чем у других руководителей АТК, болела душа за положение дел в цехе. И без чьих-либо подсказок Василий Дмитриевич сказал:

— Здесь у меня дела идут неплохо, но за родной цех обидно. Если люди меня изберут, я готов.

Заметим маленькую, на первый взгляд, деталь — даже соглашаясь на менее высокую должность, человек не делал вид, что хочет кого-то осчастливить: «а если изберут». Нетрудно догадаться, как это было воспринято в коллективе цеха.

Он принялся энергично разбирать накопившиеся завалы, привлекая к этому това-

За молодым коммунистом Александром Грозовенко — репутация признанного лидера молодежи.



рищей, выправлять положение. Непросто это делать, но уже сейчас видно, что коллектив от которого во многом зависят успехи других, начинает работать стабильно. А коммунисты избрали В. Черного членом партийного бюро цеха.

Переломное время не только меняет людей, но и беспристрастно расставляет всех по своим местам. Обид быть не может, важно на любом посту оставаться коммунистом.

Три года назад начальником АТК был Анатолий Александрович Нагульный. Никаких претензий как к специалисту, дело знал и по-своему болел за него. Но вот стиль работы! Многие вопросы пытался решать наскоком. К успеху это не вело, создавало лишь ненужное напряжение атмосферы в коллективе. Предпочтение отдавал административно-нажимным методам. И первые годы перестройки мало что изменили в нем в этом смысле. Что поделаться, не каждому под силу легко и быстро сломать в себе устоявшееся годами. А Нагульный многие годы сам был послушным исполнителем и неукоснительно требовал этого от других. Что же касается инициативы, то при нем она нередко оказывалась наказуемой. Он не торопился ставить вопросы, подсказанные подчиненными, перед командованием авиаотряда, дабы не беспокоить. Таких руководство, если и терпит, то и уважением особым не жалуется. Раньше они нередко кое-кого все-таки устраивали, теперь — нет.

Хватило мужества у Анатолия Александровича это понять, он возглавил отдел технического контроля. И о нем теперь говорят: человек на своем месте.

А начальником комплекса коллектив избрал Юрия Афанасьевича Лебедева, бывшего заместителя главного инженера Северо-Кавказского управления, а до того не один год трудившегося в АТК.

Александр Георгиевич Бочков — молодой коммунист. Прибыл после авиационно-технического училища. Всем вскоре стали заметны его основательная подготовка, старание в труде и завидное стремление думать не только о себе. Вскоре возглавил совет молодых специалистов. Да не просто возглавил, а возродил нечто аморфное, называвшееся этим советом и числившееся только на бумаге. Молодые специалисты потянулись к Бочкову. Ничто так не притягивает людей, как обеспокоенность общими интересами и интересами каждого. Молодежный коллектив ощутил в Александре своего неформального лидера и его волей стал он вскоре и «формальным» — секретарем комитета ВЛКСМ. В ходе недавней предвыборной кампании был выдвинут кандидатом в депутаты районного Совета. Не просто складывалась обстановка. Чего стоили выкрики на митингах:

— Не голосовать за него! Он от аппарата!

А Бочков тогда только готовился к вступлению в КПСС. Он сумел с достоинством победить.

Не все, конечно, так активны и в перестроечное время. Коммунист техник Ю. Гельдиев из тех, кто не боится высказывать то, что думает, в глаза любому руководителю. А вот что он говорил о некоторых своих товарищах:

— Обидно слышать такие просьбы: «Дело серьезное, скажи об этом от

нашего имени». Отвечаю: «Но вы ведь тоже коммунисты, у нас одинаковые права». И слышу: «Не хочется высказываться». По-моему, честнее поступают те, кто с такой позицией выходят из партии.

Впервые довелось встретить кооператора — коммуниста, да еще и члена парткома. Это Александр Николаевич Маленко. Рождение кооператива «Инженер» было вызвано не чьим-то личным желанием, а потребностями жизни. Известно, что предприятия некоторых министерств и ведомств имеют свой парк самолетов, а ремонтной базы — никакой. Вот и решил Александр Николаевич попытаться на законной основе помочь этим людям. Но не только об этом думал предприимчивый человек. Не на всех участках авиатехнического комплекса удалось пока создать условия для повышения заработной платы даже квалифицированным работникам. Так почему не дать им возможность подработать в свободное время. Немалую прибыль от кооператива получает предприятие, эти средства идут на социальные нужды, на благоустройство территории АТК. Но по инерции отношение к Маленко неоднозначное. Например, такой полшутливый намек:

— Лопату купил?

Александр Николаевич удивился:

— Зачем?

— Как зачем? Деньги грести.

Обидно, конечно. Грести можно только незаработанное. Заработки в кооперативе, конечно, несколько выше. Но и работать приходится ой как, и деловую сметку прояслять, иначе прогоришь.

И последнее к характеристике Маленко. Ему однажды рассказали, что некоторые кооператоры выходят из партии только потому, что с ростом зарплаток растут и партийные взносы. Знаете, что он ответил!

— Эти люди никогда не были коммунистами.

А вот история, о которой нельзя говорить спокойно.

На то партийное собрание Игорь Иванович Бураков шел без всяких неприятных предчувствий, не было никаких оснований. А тут голос из президиума:

— А теперь пусть коммунист Бураков расскажет товарищам, как он дошел до жизни такой...

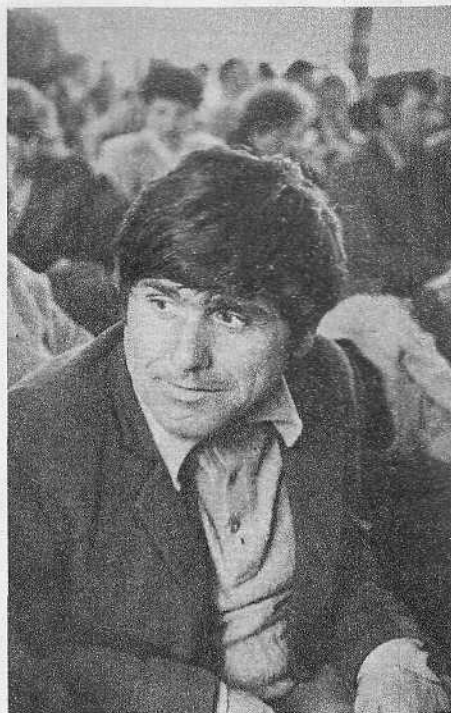
Говорилось о звонке из партийной комиссии, о вытрезвителе, услугами которого якобы воспользовался Бураков. И как резюме:

— Мы не можем оставить этот факт без внимания. Нужно взыскать по всей строгости.

Игорь Иванович никак не мог взять в толк: о ком речь! Неужели о нем! Но какой вытрезвитель, если он и в дни больших торжеств воздерживается от спиртного, давно мучает язва. Попытался объяснить. А в ответ: «Что написано пером...» Потребовал расследования. Вроде согласился.

Шло время. Но ни секретарь цеховой парторганизации, ни кто-либо другой не потрудился высказать правду, ни у кого не нашлось смелости на том же собрании встать и сказать, что сомневался, мол, не могло такого случиться с нашим товарищем. Привычка верить больше инстанциям, чем одному человеку, сроботала в очередной раз.

А вины Игоря Ивановича не было. Вышло роковое совпадение: да, побывал в вытрезвителе некто Бураков И. И. И работает он в АТК (только не в авиатехническом ком-



Когда потребовали обстоятельства, Василий Дмитриевич Черный оставил более высокую должность и вернулся в родной цех, чтобы вывести его из прорыва.

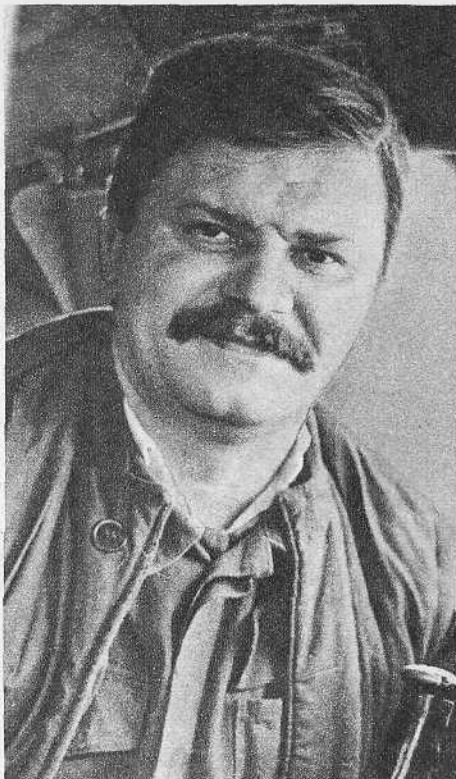
плексе, а в автотранспортной конторе). Неряшливая работа милицейских чиновников, бездумно-равнодушное отношение товарищей по партии — и вот итог... Бураков решил выйти из партии.

— Этого человека мы, конечно, потеряли, — вздыхает секретарь парткома А. Денисенко. — Казалось бы, виновата цеховая парторганизация, но я не могу снять и с себя доли ответственности. — Александр Григорьевич заговорил о партийном товариществе: — До чего же деформировалось, обесценилось у нас это понятие. Радостно, что в проекте Устава КПСС теперь это нашло отражение.

Настало время рассказать о секретаре парткома. Ему тридцать четыре. После окончания Киевского института инженеров гражданской авиации одиннадцать лет работает здесь, прошел путь от рядового инженера до начальника цеха. В мае 1989-го возглавил партийный комитет. Опыта не хватало. Но это, как говорили некоторые товарищи, даже к лучшему. Не всякий опыт — крылья, бывает и такой, который только сковывает мышление, не дает развернуться в перестройке. Близость к людям (в одном цехе прошел все должности), знание их проблем и забот — вот что помогает. К нему идут рабочие, техники, инженеры. Идут не по вызову — по душевной потребности. Этим очень дорожит секретарь. Далеко не всегда приходится слышать приятные слова, чаще острые вопросы вливаются в душу.

— Пять лет перестраиваемся, когда же будем жить?

— А вы не замечали, если в квартале начинается ремонт, то у жильцов заметно прибавляется неудовольствия и недовольств. Мы же огромную страну перестраиваем, и не поверхностно, а на всю глубину. Как быстро удастся это сделать, зависит от нас с вами, — отвечает Александр Григорьевич и переводит разговор на конкретные дела коллектива.



Коммунист Виктор Александрович Алёхин — высококлассный специалист, работает с гарантией высокого качества.

Нет, партком не берет на себя, как прежде, решение производственных вопросов, у него теперь иные функции — оказывать политическое влияние на людей, изучать и формировать общественное мнение. Такой подход прививает и секретарям цеховых организаций. Ничего не навязывая им, помогает понять: партия прощается с привычкой командовать, иное время на дворе.

Кипение страстей в партийном коллективе его не пугает. Так и должно быть на крутом жизненном изломе. Но не получают у него поддержки те, кто плюрализм в партии отождествляет с принципом «кто во что горазд». Партия перестанет быть партией, если нас захлестнет этот принцип. Позиции коммунистов могут различаться лишь в поисках путей достижения цели, а сама цель, политическая стратегия должны быть, безусловно, едины.

О чем мечтает секретарь парткома? Каковы его сокровенные стремления? Чтобы быстрее обновлялась Коммунистическая партия и каждый из нас, ее членов.

— Пока вот такими мы стали. Что дальше? Я — реалистичный оптимист. И надеюсь, что над выполнением решений XXVIII съезда КПСС мы будем работать мощностью в сто восемьдесят шесть (столько в АТК коммунистов) человеческих сил.

А до съезда тогда оставалось два месяца.

А. НОВИКОВ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»
Фото В. ФЕДОСЕЕВА.

г. Ростов-на-Дону.

ЖЕРТВА ДЕМОКРАТИИ?..

Эти слова обронил один мой товарищ в адрес бывшего командира Симферопольского авиапредприятия А. Георгиевского. Но жертва ли, если даже иметь в виду, что не переизбрали его на командирскую должность?

События разворачивались так. Когда была объявлена подготовка к выборам, Георгиевский был убежден, что альтернативы его кандидатуре нет и быть не может. Заместитель по политической части Борис Неонович Корнилов, возглавивший конкурсную комиссию, через несколько дней сообщил:

— Александр Сергеевич, свою кандидатуру выдвинул Воробьев, второй пилот Ан-24.

— Это мелкая сошка, это не конкурент, — отмахнулся Георгиевский.

А Воробьев обошел все службы, выслушивал людей, расспрашивал их, обещал. Побывал даже в гостинице и медико-санитарной части, куда командир никогда не заглядывал.

Наконец А. Георгиевский всё-таки решил пообщаться перед выборами с теми, кому предстояло сделать выбор. Пришел в АТБ и... учинил техникам очередной разнос. На этом его участие в предвыборной кампании закончилось.

Воробьев, встречаясь с работниками АТБ, заверил, что положит все силы, чтобы сломать административно-командные методы в решении экономических вопросов. Представляете, в сколь благодатную почву легли эти его слова. И подготовил эту почву не кто-нибудь, а его же конкурент. Конечно, не только своим недавним визитом к техникам, но и стилем всей предшествующей работы.

Выборы выиграл Воробьев. Многие в его программе импонировало авиаработникам. Не знаю, насколько удалось бы ее ему выполнить, потому что в Украинском управлении гражданской авиации его не утвердили. Нет, никто не собирался игнорировать волю коллектива, просто кандидатура Воробьева не отвечала тем требованиям, пренебречь которыми при назначении на должность командира нельзя.

Во втором туре свою кандидатуру выдвинул начальник СМУ-21 производственного строительно-монтажного объединения «Авиастрой» В. Ануфриев. Он и возглавил авиапредприятие. Коллек-

тив рассудил так: пусть не летчик, но всю жизнь в авиации (полнее проявит себя заместитель по организации летной работы), а главное — мыслит и собирается решать вопросы в духе перестройки, внимателен к чужому мнению и к нуждам людей, всегда готов пойти им навстречу.

И первым, по отношению к кому проявились эти черты, стал бывший командир. Вступив в должность, В. Ануфриев спросил А. Георгиевского о его планах.

— Буду летать командиром экипажа, — ответил тот.

В. Ануфриев не только не принялся чинить предшественнику какие-то препятствия, но и искренне помог ему осуществить свое желание.

Идет время, и нельзя не заметить радостных перемен в этом коллективе: люди раскрепощаются, эффективнее решаются социальные вопросы, да и производственных успехов становится больше.

Ну, а Георгиевский? Разве можно называть его «жертвой демократии»? Не вижу оснований. Другое дело, что новая обстановка в обществе не приемлет тех методов руководства, от которых он не захотел или не смог отказаться. И вполне естественно, как опытный летчик он больше пользы принесет на новом месте. А когда это так, то и у самого на душе радостнее.

Далеко не всем руководящим работникам гласность и демократизация принесли, скажем так, неприятности по службе. Для многих эти процессы стали благоприятными, потому что дали возможность осуществить то, что раньше не всегда легко удавалось. Сошлюсь на пример командира Киевского авиапредприятия Г. Федченко и его заместителя Б. Джуренко. Не случайно оба они избраны в состав партийного комитета — явление на авиапредприятиях нашего управления не частое.

Так что если и есть у демократизации и гласности жертвы, то это рутинная и косность, приверженность к старому, которые привели нас к сегодняшнему положению. А этим жертвовать не только можно, но и необходимо.

В. ВИЛКОВ,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Киев.



СИЛА КОЛЛЕКТИВА

— В СИЛЬНОМ ПРОФСОЮЗЕ

РЕДАКЦИЯ: XVIII съезд профсоюза авиарботников созывается, как известно, на полтора года раньше срока. Чем это вызвано? Потерей доверия к нашему профсоюзу, кризисным состоянием в руководящих профсоюзных органах, или чем-то еще?

Л. Ф. ТИМОФЕЕВ,

**председатель теркома профсоюза,
член Президиума Федерации
Независимых профсоюзов РСФСР:**

— Наш съезд действительно открывается гораздо раньше срока. О причинах смещения его «графика» было убедительно сказано на VIII Пленуме ЦК профсоюза, и мне нет необходимости подробно их излагать. Остановлюсь лишь на главном: дело не в потере авторитета или доверия к нашему профсоюзу со стороны авиарботников. И тем более — не в кризисе его руководящих органов. В этом плане, можно сказать, полный порядок. Причины совсем другие. Они вытекают как из общей ситуации, связанной с развитием профсоюзного движения в стране, так и с обстановкой в нашем профсоюзе.

Каждый из нас отчетливо видит, что процесс перестройки в обществе идет по нарастающей. Он охватывает все сферы жизни и несет с собой не только позитивные перемены, но и порождает много такого, о чем еще несколько лет назад мы даже не задумывались. Бурлит Прибалтика. Продолжаются межнациональные конфликты в Закавказье. Сохраняется напряженность во многих других регионах. Все больше пустеют прилавки магазинов. Над многими трудовыми коллективами нависла тень банкротства и безработицы. Профсоюзы,

В конце этого месяца в Москве состоится XVIII съезд профсоюза авиарботников. Он заслушает отчеты о работе Центрального Комитета и Ревизионной комиссии, утвердит новый Устав профсоюза, изберет делегатов на XIX съезд профсоюзов СССР, рассмотрит другие вопросы.

В ходе подготовки к съезду в трудовых коллективах гражданской авиации развернулись бурные дискуссии о том, какой профсоюз нужен авиаторам в условиях перестройки, что необходимо сохранить из прежнего «профсоюзного наследия» и от чего следует решительно отказаться. Горячо обсуждался проект нового Устава, шел активный поиск наиболее эффективных форм и методов работы профсоюзных организаций.

Именно эти и другие вопросы стали предметом заинтересованного обмена мнениями за «круглым столом» журнала, который был организован редакцией в Уральском территориальном комитете профсоюза авиарботников. Публикуем сокращенную запись проведенной беседы.



10

НА СНИМКЕ: участники беседы за «круглым столом» журнала. В центре — председатель Уральского теркома профсоюза Л. Ф. Тимофеев.

разумеется, не могут закрыть глаза на эти острейшие, безотлагательные проблемы, а тем более отстать от них.

Сложные, неоднозначные процессы происходят и в гражданской авиации. В поисках выхода из тупиковых ситуаций авиаторы нередко пренебрегают традиционными решениями, прибегают к всевозможным «неформальным» способам воздействия на хозяйственных руководителей и профсоюзных лидеров. В отрасли созданы Ассоциации летного и диспетчерского состава, которые громко и напористо заявляют о своих законных правах, которые были принижены у этих категорий специалистов в застойный период. Создаются другие структуры, учитывающие профессиональные интересы определенных групп авиаработников. В корне меняются отношения первичных профсоюзных организаций с вышестоящими органами, или, как теперь говорят, с «центром». Становятся иными и экономические связи между авиапредприятиями, меняются их роль, значение и место в хозяйственном механизме отрасли. Все это зачастую вступает в явное противоречие с теми уставными положениями, которыми мы руководствовались ранее.

Все эти причины, вместе взятые, подвели ЦК профсоюза авиаработников к тому, чтобы созвать очередной съезд досрочно. Возникла необходимость всесторонне проанализировать ситуацию, выработать необходимую стратегию и тактику и утвердить новый Устав нашего профсоюза. Этот основополагающий документ должен впитать в себя все новшества в отрасли, все изменения в жизни трудовых коллективов и поставить всех нас вровень с временем. В противном случае мы просто отстанем от процессов перестройки и окажемся не только на их обочине, но и, образно говоря, у разбитого корыта.

Вот такой «букет» вопросов (и он далеко не полный) поставила перед нами сегодняшняя действительность. И на них надо давать ответы. Один из них нам уже совершенно ясен: обновленный профсоюз авиаработников должен быть монолитным и сильным. Только при этом условии он сможет идти в ногу с вре-

менем и наиболее полно выражать интересы авиаторов. Иными словами, сила любого трудового коллектива в нынешних условиях — в сильном профсоюзе.

РЕДАКЦИЯ: Говоря о монолитности, вы, вероятно, имеете в виду те центробежные тенденции, которые отчетливо проявились на последнем Пленуме ЦК, когда ряд товарищей стал ратовать за деление профсоюза по конкретным специальностям: профсоюз пилотов, профсоюз диспетчеров, профсоюз бортпроводников и т. д.?

Л. Ф. ТИМОФЕЕВ:

— Именно так. Например, Президент ассоциации летного состава Малиновский однозначно заявил, что наш «старый» профсоюз полностью себя изжил и в нынешнем своем виде не способен эффективно функционировать. Он, дескать, пытается взять под свое крыло всех, кто работает в гражданской авиации, а в итоге его помощи и поддержки не чувствует никто. Выход из положения, по его мнению, в том, чтобы каждая профессиональная группа авиаторов имела свой профсоюз. Тогда, мол, можно учесть любой специфический нюанс и вплотную заняться каждым отдельным членом коллектива.

На первый взгляд, это вроде бы заманчиво. Действительно, узкопрофессиональные интересы летчиков и, скажем, работников базы спецтранспорта, во многом отличаются друг от друга, и соблазн «разделиться», «зажить своим домом» довольно велик. Но что показывает жизнь? Когда все ресурсы и средства в одних руках, они имеют силу и вес. «Всем миром» легче одолеть трудности и с пионерскими лагерями, и с базами отдыха, и с приобретением санаторных путевок, и с решением многих других «житейских» вопросов. А стоит «разбежаться по своим профессиональным закуткам», сразу же почувствуешь себя «на выселках». Именно в таком, незавидном положении оказалась профсоюзная организация летных подразделений во Внукове, отделившись от профкома объединения. Кстати, у нас в Челябинском авиаотряде летчики тоже выступили поначалу за «самостоятельный» профсоюз. Но, к счастью, нашлись умные головы, прикинули все «выгоды», которые их ожидают, и пошли на попятную. Мы, разумеется, такое решение только приветствовали.

Так, что если говорить о том, какой профсоюз нам нужен сегодня, то ответу однозначно: единый для всех категорий авиаработников, независимый в принятии решений и твердо отстаивающий права и интересы трудящихся.

С. В. ХОРОБРЫХ,
председатель профкома
Свердловского объединенного
авиаотряда:

— А я считаю, что в разделении профсоюза по авиационным профессиям есть свой смысл. Старая структура нашего профсоюза себя изжила, она насквозь пропитана ядом командно-административной системы и бюрократии и тормозит живое творчество масс. Семьдесят два года нас всех стригли под одну гребенку, выравнивали по единому стандарту, а что из этого вышло? Люди разучились думать, принимать самостоятельные решения, потеряли чувство собственного достоинства. В итоге мы имеем не профсоюз, который выражает кровные интересы своих членов и готов за них постоять в любой критической ситуации, а формальное объединение, зажатое в жесткие бюрократические рамки. Впрочем, иначе и быть не может. Тут говорили о профессиональной специфике летчиков и водителей спецтранспорта. А возьмем диспетчеров УВД и перевозчиков, авиатехников и работников службы быта, представителей многих других профессий. Да, все они вроде бы авиаторы, работают в одной отрасли. Но как не похожи они друг на друга, как отличаются по условиям труда и его характеру, служебной ответственности, зарплате и т. п.

РЕПЛИКА: В Аэрофлоте свыше ста различных профессий. Выходит, представители каждой из них должны создать свой профсоюз. Так это же абсурд!

Л. Ф. ТИМОФЕЕВ:

— Вопрос, безусловно, не простой. В «старом» профсоюзе действительно много негативных сторон, и я хорошо понимаю позицию Хоробрых. Но если мы станем тащить общее одеяло только на себя, никто не будет укрыт и согрет, а одеяло в конечном счете расплетется по швам. Для выражения и отстаивания узкопрофессиональных интересов вполне подходят ассоциации. Опыт летчиков и диспетчеров это убедительно доказал. Ассоциациям я говорю «Да!», но при этом хочу добавить: «В рамках единого профсоюза авиаработников». Только так, и не иначе!

РЕДАКЦИЯ: Как нам известно, в отрасли есть немало сторонников обеих точек зрения. И это вполне естественно: сегодня каждый волен думать и действовать как считает нужным, лишь бы это не противоречило закону и общечеловеческим ценностям. Так что оставим последнее слово за съездом, пусть он принимает окончательное решение. Но как бы то ни было, в любом случае потребуются сделать выбор: что-то из «старого» профсоюза взять с собой и развивать дальше, а от чего-то отказаться бесповоротно и навсегда. Не так ли?

Л. Ф. ТИМОФЕЕВ:

— Разумеется, наш обновленный профсоюз не родится из ничего. Все ценное и полезное, что было «наработано» ранее, мы просто обязаны использовать в дальнейшем. Если хотите, это наша база для перестройки в будущем. И прежде всего я считал бы необходимым «взять с собой» такое

качество наших лучших профсоюзных комитетов, как принципиальность и настойчивость в защите интересов авиаработников. Вот, скажем, решался у нас вопрос по пилоту Праздничных из Челябинска. Его списали с летной работы по состоянию здоровья. Наши медики пришли к заключению, что он получил профессиональное заболевание, но администрация никак не хотела с этим согласиться. Мы обратились в Институт охраны труда и профзаболеваний Академии медицинских наук. В институте отказались признать наше заключение. Тогда доверенный врач ЦК профсоюза авиаработников Кузнецова Ирина Ивановна обратилась непосредственно к министру здравоохранения СССР. И справедливость, как говорится, восторжествовала. Нам удалось доказать, что здоровье было потеряно на работе, и пилот получил соответствующую компенсацию. Надо было видеть радость этого человека, чтобы понять, как важно проявить вот такую настойчивость и принципиальность.

Другой случай. В управлении гидрометеорологии строился служебный корпус. Более 80 процентов работников управления — женщины. Администрация в первую очередь думала, конечно, о производственных нуждах и совсем не учла того, что сотрудникам управления необходима медицинская амбулатория. Мы хорошо понимали стесненность в помещениях и тем не менее потребовали создать надлежащие условия для женского персонала. В конце концов помещение было найдено, мы добились ставки фельдшера, и женщины сердечно благодарили терком за помощь и заботу о них.

А возьмем вопросы охраны труда и производственного быта. Только за последние три года на это израсходовано шесть с половиной миллионов рублей (по 25 рублей на каждого работающего; по Аэрофлоту в среднем — 20 рублей). За этот срок выведено из вредных условий труда около тысячи человек. Особое внимание уделялось обеспечению работающих основными видами санитарно-бытовых помещений. В результате в Челябинском, Пермском, Кировском авиапредприятиях, Троицком авиатехучилище, в большинстве цехов авиаремонтного завода № 404 эти проблемы решены полностью. Можем ли мы отказаться от этого направления в своей работе? Нет, конечно!

А отдых авиаработников? Ведь это тоже одно из главных направлений для приложения сил профсоюза. Разумеется, мы пока далеки от решения этой проблемы. Но и здесь есть на что опереться, чтобы двигаться дальше. В среднем мы ежегодно расходует на лечение и отдых более 200 тысяч рублей. Заключаем и дополнительные договоры. Только в 1989 году терком дополнительно приобрел 160 курсовок в Анапу, 216 путевок в Дома отдыха на юг страны. За три года по путевкам отдохнуло более 7200 авиаработников, в том числе 1200 — бесплатно.

Не буду развивать эту тему — есть у нас положительный опыт и в других областях.

РЕПЛИКА: Выходит, все идет без сучка и задоринки?

Л. Ф. ТИМОФЕЕВ:

— Если бы так. Но я говорю о базе, о том, с чего мы можем уверенно наби-

Завод № 404 гражданской авиации. Более десяти лет трудится здесь дефектовщицей Ранса Чамовских.



Как специалистов высокого класса знают на заводе № 404 И. Г. Шаптефраца (слева) и бригадира Н. Г. Дмитриева. Они — настрейщики координатно-расточных станков.

рать темпы. А то вот еще какие есть у нас примеры. В Кировском авиапредприятии командир не занимался решением социальных проблем. Терком здесь занял принципиальную позицию: предупредили руководителя о несоответствии занимаемой должности. Подействовало.

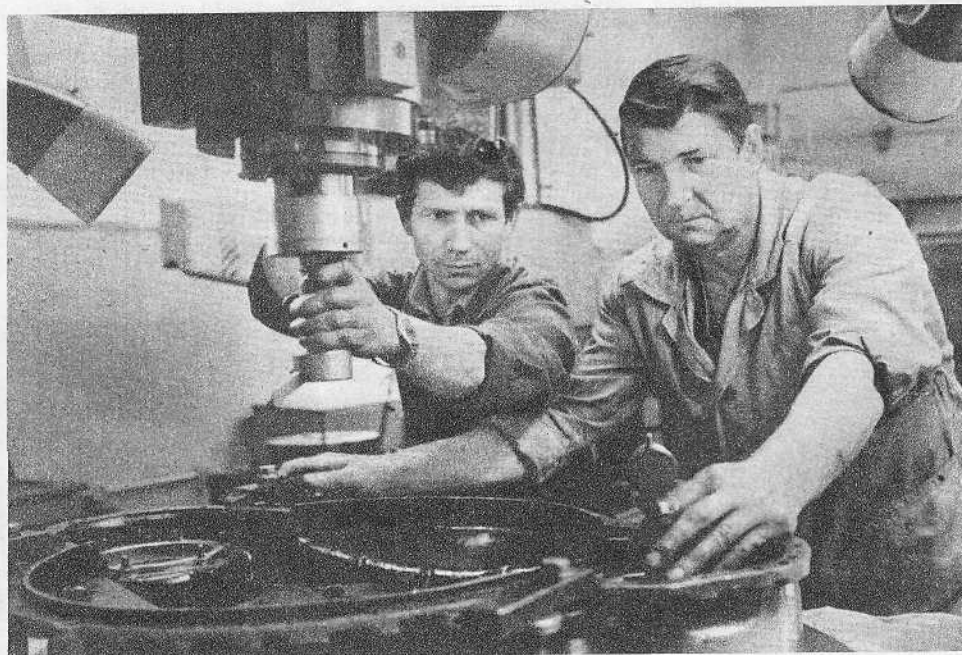
В Ижевском, Курганском, втором Свердловском авиапредприятиях, в СМУ-8, Уральском гидромете, организациях ДОСААФ до сих пор не разработаны стандарты безопасности труда. В обоих Свердловских и опять же в Курганском авиапредприятиях, как говорится, оставляют желать лучшего санитарно-бытовые помещения — в них неуютно, грязно. По существу из поля зрения профкомов выпали целые коллективы — служба спецтранспорта, аэродромные, ГСМ. Тут есть над чем подумать.

Пока довольно остра у нас жилищно-бытовая проблема. Особенно в Свердловском, Кировском, Курганском авиа-

предприятиях. В целом же по предприятиям и организациям теркома более четырех тысяч семей нуждается в улучшении жилищных условий. Одна из наших главных задач — это повернуться лицом к человеку труда. И тут велика роль смычки профсоюзных организаций и Советов трудовых коллективов. Многие они могут сделать, если будут действовать в одной упряжке...

— Я как раз хотел поговорить на эту тему, — вступил в беседу председатель профкома Челябинского авиапредприятия **С. Н. ЖУКОВ**. — Между нами и СТК установились именно такие отношения. И это то «наследие», от которого мы не думаем отказываться.

Что тут характерно? Вроде бы сейчас не дело профсоюзов «лезть» в производственные дела. А мы находим с СТК общий язык в решении этих вопросов. И оказалось, к общей пользе. Совместно рассматриваем вопросы выполнения планов, обеспечения безопасности и ре-



гулярности полетов, повышения культуры обслуживания пассажиров. С другой стороны, СТК с такой же заинтересованностью «вмешивается» в решение социальных и производственно-бытовых проблем.

Вот простой перечень некоторых вопросов, которые мы совместно рассмотрели: переход на новые условия хозяйствования; утверждение смет экономического стимулирования; обсуждение коллективного договора и плана развития подсобного хозяйства; утверждение программ «Квартира», «Здоровье», «Продовольственная» и других. Замечу, что на 1988—1990 годы централизованно нам не выделено ни рубля на эти цели.

12
Может возникнуть вопрос: как же в таком случае все это выполнить? За счет сверхплановых прибылей, профсоюзных средств и с участием работников предприятия. Проще говоря, хозяйственным образом. Именно так мы построили два 60-квартирных дома с объектами соцкультбыта (АТС, подростковый клуб, магазин кулинарии). Собственными силами были расширены промтоварный магазин, аптека, профсоюзная библиотека. Сейчас строим еще два пятиэтажных дома. Чтобы ускорить их возведение, решено направлять рабочие смены авиаторов в помощь коллективу кирпичного завода.

По программам «Здоровье» и «Продовольственная» также есть заметные сдвиги. В аэропорту открыта единая медико-санитарная часть, центр психологической разгрузки в летном отряде, ведется строительство трехэтажного здания для летного отряда с улучшенными помещениями производственного быта. Мы расширили территорию своего общественного сада «Авиатор», и сейчас он насчитывает более тысячи участков. Скоро начнем развивать подсобное хозяйство.

В. Е. БЕКЕТОВ,
начальник Уральского управления
гражданской авиации:

— Что и говорить, дела у челябинцев идут хорошо. И если бы во всех авиапредприятиях так умело координировали свои действия профкомы с администрацией и Советами трудовых коллективов, дела наши выглядели куда бы лучше. А то ведь, чего греха таить, многие профорганизации самоустранились от решения производственных вопросов.

С. В. ХОРОБРЫХ:

— И правильно делают. Иначе хозяйственники начнут сваливать на профсоюзы свои просчеты. Профкомы, конечно, должны знать производство, владеть анализом ситуации, видеть и предлагать пути более эффективной работы, но не заниматься производством непосредственно.

Л. Ф. ТИМОФЕЕВ:

— Тут надо уточнить насчет влияния профсоюзов на производство. Возьмем безопасность полетов. Если профорганизация постоянно заботится о нормальном питании и отдыхе пилотов, об их здоровье, создании им необходимых социально-бытовых условий, то это и есть вмешательство в производство, так как поднимает настроение летных кадров, создает в экипажах хороший морально-психологический климат. На это мы и ориентируем профкомы предприятий.

В. Е. БЕКЕТОВ:

— Видимо, не все ориентировки находят отклик. Например, в Свердловском



авиаотряде, где председателем профкома товарищ Хоробрых, из года в год не выполняются планы строительства жилья и объектов соцкультбыта. В Перми диспетчера объявили забастовку, требовали повышения заработной платы. Мы там три дня разбирались. Спрашиваем: «Как совместить ваши требования с интересами работников других служб? Техник базы ЭРТОС получает 140 рублей, инженер — 160, а диспетчер — 360...» И уладили вопрос. Но спрашивается: где был профком?

Вообще профсоюзы подчас занимают однобокую позицию. Стоит администрации не угодить каким-либо групповым капризам, тут же объявляется недоверие руководителю. Защиты со стороны профсоюза не дождешься. Зато даже кажущееся ущемление прав предприятий профсоюзы встречают в штыки. Был случай, когда мы пытались передать из одного предприятия в другое самолет с тем, чтобы выровнять производственные потенциалы. Что тут было...

С. В. ХОРОБРЫХ:

— А вы не задались вопросом — почему? Надоело бесхозяйственность одним покрывать за счет других. Пришло время отказаться от силовых приемов в экономике. В ней должны действовать законы регулируемого рынка. А мы все продолжаем командовать. Вот если бы руководители предприятий договорились между собой, а доходы поделили в зависимости от вклада каждого коллектива — тогда другое дело...

РЕДАКЦИЯ: Мы, кажется, уходим от темы нашего разговора. Давайте вернемся к ней.

Л. Ф. ТИМОФЕЕВ:

— Итак, мы договорились взять в «обновленный» профсоюз твердость позиции, принципиальность в защите интересов авиаторов. А вот отказаться, на мой взгляд, надо прежде всего от бесхребетности, соглашательства, заигрывания с администрацией и парткомом. Прямо скажу: если раньше это сходило с рук, то теперь обстановка изменилась очень круто. Люди не хотят мириться с такими профсоюзными лидерами, которые лишь «входят в

Более двадцати лет работает бортпроводницей в Свердловском авиаподразделении Г. И. Якутина [слева]; ее напарница Т. В. Ситникова — пока шесть лет. Но роднит их любовь к своей профессии.

положение администрации» и забывают о своем долге перед теми, кто их избрал.

В этом смысле весьма поучителен случай с бывшим председателем профкома Магнитогорского авиаотряда Анатолием Юрьевичем Карамышевым. По «просьбе» администрации и парткома он «посодействовал» выделить вне очереди легковой автомобиль «нужному человеку». Дело кончилось его освобождением от занимаемой должности. И поделом! Ведь председатель профкома — это гарант социальной справедливости, а не подручный администрации и парткома.

РЕДАКЦИЯ: Много дебатов в коллективах Аэрофлота вызвал проект Устава профсоюза авиаработников. Одни считают, что это новое слово в отраслевом профсоюзном движении, другие видят в нем «камуфляж аппаратчиков» и т. д. А каково ваше мнение?

Г. И. ЛОЗОВСКИЙ,
председатель профкома второго
Свердловского объединенного
авиаотряда, председатель
Совета председателей
профсоюзных комитетов
Уральского управления:

— Мне по душе идея единого профсоюза авиаработников, которая отражена в Уставе. Считаю, что «дробление» профсоюза на летный, диспетчерский и т. п. было бы роковой ошибкой. Если сказать откровенно, я даже против ассоциаций. Разве нельзя защищать интересы того же летного состава в общих профсоюзных рамках? Безусловно, можно. Мне кажется, сторонники «самостоятельности» больше пекутся об удовлетворении собственных амбиций, чем об интересах дела.

Вместе с тем в Уставе нужно четче изложить правовые гарантии профсоюзным органам: их задачи и обязанности, защищенность и т. д. Нет в проекте

достаточно четких формулировок, касающихся первичных организаций, а это ведь основа профсоюза.

Командно-административная система привела к огосударвлению советских профсоюзов. Теперь с этим хотим покончить раз и навсегда. Но одного желания мало. Нужно закрепить в Уставе соответствующие положения, исключающие возврат к старому. А еще лучше, чтобы Верховный Совет СССР как можно скорее принял Закон о профсоюзах. Тогда гарантии, что мы снова не откатимся назад, будут гораздо прочнее.

С. В. ХОРОБРЫХ:

— Считаю, что в проекте Устава должны быть четко определены границы, чем заниматься профсоюзам. Не может дальше продолжаться, что в профком идут буквально за всем: за жильем, местами в детсад, путевками, продовольственными товарами, ищут решения бытовых проблем. Причина в том, что на предприятиях нет действительно сильных хозяйственных структур, которые занимались бы социальными вопросами. Между тем согласно Закону о Государственном предприятии все эти вопросы должны решать именно предприятия. А возьмите социальное страхование. Тут до парадоксов доходит: предприятию сейчас даже выгодно, чтобы люди... болели — экономится фонд зарплаты.

В проекте Устава нет также четко зафиксированной нормы о том, что первичная профорганизация сама определяет основные направления своей деятельности. Что же, по-прежнему нашу работу будут регламентировать вышестоящие органы? Надо бы оградить первички от волевых решений «верхов».

А. Я. БУНЬКОВ,

председатель профкома завода № 404, член Президиума теркома:

— Также поддерживаю мысль о расширении прав первичных профсоюзных организаций. Без этого по-настоящему сильного профсоюза не будет. В конечном счете ведь все проблемы и вопросы возникают и решаются не «наверху», а в первичках.

Взять, к примеру, условия труда и отдыха авиаработников. Деклараций на этот счет, всевозможных постановлений и решений издано великое множество.

Только, например, сауну или кабинет психологической разгрузки в цехе из бумаж не построишь. Тут нужны конкретная инициатива, личная заинтересованность работников и, конечно же, поддержка профсоюзной организации со стороны администрации и вышестоящего профкома.

РЕПЛИКА: Заводчане у нас молодцы. Они многое делают по улучшению условий труда и отдыха своих рабочих. Такие, как они, не дожидаются «особой строки» в Уставе, а по своему разумению берутся за дело и дружно доводят его до конца.

Т. М. ИДОЛОВА,

профгруппорг завода № 404:

— Хочу поддержать нашего председателя. Да, у нас действительно дружный коллектив, который своими силами благоустраивает территорию завода, бытовки, комнаты отдыха и т. п. Многого делается для детей рабочих. В заводском детском комбинате осуществляется постоянное медицинское наблюдение за состоянием здоровья ребятшек. Кстати, по инициативе профсоюзной организации премирование работников детских дошкольных учреждений производится с учетом показателей заболеваемости детей.

М. И. НОВИКОВ,

член Президиума теркома профсоюза:

— Говоря о проекте нового Устава, хотел бы особо выделить следующее. Одна из важнейших функций профсоюза — это защита интересов трудящихся. Однако механизм реализации этой функции в проекте Устава обозначен не очень четко. Причем, очень важно указать, в каких «типовых» случаях должна срабатывать эта функция, от кого следует защищать рабочего человека. Привычный стереотип подсказывает — от администратора-бюрократа, но это слишком упрощенный подход. Да и сам администратор нередко нуждается в защите. Всем нам известно, какому давлению со стороны СТК Свердловского авиапредприятия подвергся начальник нашего управления. Как в таком случае помочь руководителю? Что противопоставить групповому эгоизму работников? По всем этим вопросам нужны четкие правовые нормы. Не эмоции и призывы к здравому смыслу, а беспристрастные нормы,

с помощью которых можно все расставить по своим местам.

Далее. В своей практике мы столкнулись с такими фактами, как забастовки, угрозы командирам лишить их доверия трудовых коллективов и т. п. Еще совсем недавно подобные ситуации даже представить было невозможно, а теперь это реальность, с которой хочешь-не хочешь приходится считаться. А как вести себя при этом профкому, первичной профсоюзной организации? Где юридические нормы, которыми они должны руководствоваться?

А взять триаду СТК — профсоюз — администрация. До сих пор здесь масса проблем. Решить их можно только путем четкой правовой регламентации, иначе не избежать взаимного дублирования, путаницы, а то и конфликтов. В своей практике мы не раз с этим сталкивались.

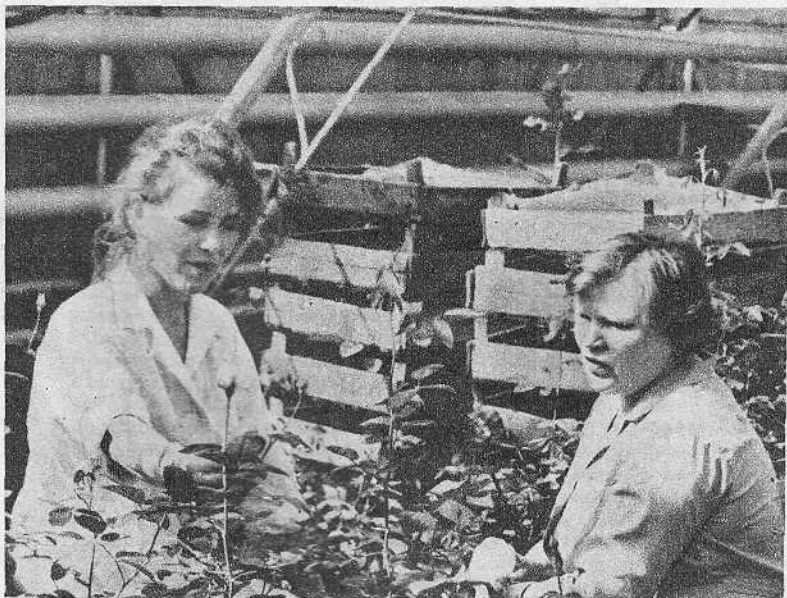
— Хорошо понимаю озабоченность Новикова, — вступил в разговор бывший политработник, ныне профсоюзный активист второго Свердловского авиаотряда **В. И. БОЛЬШАКОВ.** — Во всем нужна четкость. Каждый должен заниматься своим делом. Тогда ни хозяйственники, ни профкомы, ни Советы трудовых коллективов не будут дублировать друг друга, а тем более ставить кому-то подножку. Однако нельзя забывать и о другом: устав уставом, а жизнь — жизнью, ее по параграфам не разложишь. Поэтому нам не обойтись без высокой ответственности и дисциплины на каждом участке производства и каждом рабочем месте. Причина всех бед прежде всего в упадке дисциплины: трудовой, производственной, технологической и т. д.

И еще. Кое-кто перестройку в нашем обществе связывает лишь с материальными благами: дескать, вырастет зарплата, получу квартиру, освою садовый участок. Прошу понять меня правильно, я вовсе не против всего этого. Дай бог, как говорится, каждому честному человеку дожить до самой светлой доли. Но меня всегда коробит, когда в перестройке видят лишь свою выгоду и забывают о качестве работы, производительности труда, ответственности за порученное дело. Конечно, перестройка, как подчеркнул на недавней встрече с трудящимися объединения «Уралмаш» Михаил Сергеевич Горбачев, для многих проходит болезненно. Не все выдерживают ее напряженный ритм и не все до конца поняли ее истинный смысл и значение. Вот почему главная профсоюзная задача, как мне кажется, разъяснять авиаторам, что их благо зависит от самих себя, от честного и добросовестного труда, от того, чтобы каждый человек и каждый авиаколлектив работали как следует, попросту говоря, не халтурили.

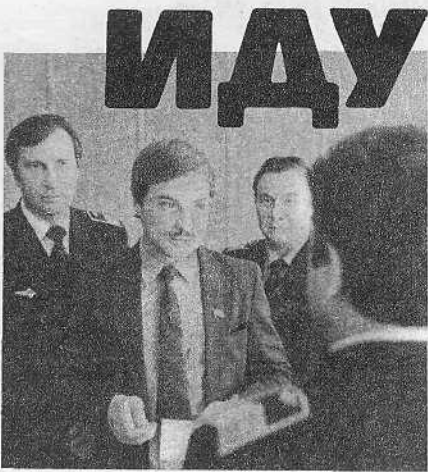
ОТ РЕДАКЦИИ. Итак все участники «круглого стола» высказались по самым разным вопросам. Спорных моментов, как мы убедились, много. Не будем предугадывать, чья точка зрения найдет больше сторонников в нашем профсоюзе, а чья будет отвергнута. Оставим последнее слово за съездом и пожелаем ему успешной работы.

Беседу за «круглым столом» вели и подготовили к печати
А. ТРОШИН,
И. ХВОРОСТИН.

г. Свердловск.



В теплице завода № 404 всегда лето. Слева — агроном Л. И. Ашихмина (она профгруппорг) и агроном Т. В. Лобырина.



ИДУ ПО ГОРЯЧЕЙ ТРОПЕ

И. СВЕТЛИЧНЫЙ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

14

Впервые довелось мне услышать о нем во время выборов в местные Советы Российской Федерации. Стоял пасмурный мартовский день. И все же, несмотря на непогоду, в столичном аэропорту Домодедово ни на минуту не утихал гул авиационных турбин. На шумной привокзальной площади тысячи людей спешили по своим делам. Из мощных динамиков голос диктора извещал пассажиров и встречающих о начале регистрации или прибытии очередного рейса. А в это время в аэрогородке звучал усиленный громкоговорителями женский голос: «Товарищи, приглашаем вас отдать свои голоса за наших кандидатов... Избирательный участок находится...». Дальше назывались имена местных авиаторов, включенных в списки для тайного голосования, перечислялись тезисы их предвыборных платформ. Среди кандидатов в народные депутаты Домодедовского городского Совета упоминался и Сергей Васильевич Рудаков.

Признаюсь, в ту пору я не обратил на эту фамилию особого внимания, но отметил про себя находчивость организаторов избирательной кампании в аэропорту. Мне и в голову не могла прийти мысль, что спустя некоторое время доведется близко познакомиться с этим человеком, набравшим большинство голосов избирателей.

...Говорит он охотно, без тени наигранности. Часто с категоричной расстановкой акцентов, если речь заходит о чем-то пройденном, выстраданном. И это не от самоуверенности: просто оно уже извещано и прочно отложилось в сознании, стало его житейским опытом. Однако порой задумывается и начинает говорить сбивчиво. В такие минуты голос его неожиданно срывается, видимо, потому, что мысль теряется в сомнениях. Особенно если разговор наш переходит в русло сегодняшних дел и забот возглавляемой им парторганизации, точнее, тех моментов в ее работе, что ждут еще окончательных оценок.

Это не случайно. Беседа ведь затрагивает такую жгучую и насущную тему, как человек и перестройка. В том широком и одновременно индивидуаль-

ном смысле, в каком понимает ее он, коммунист Рудаков — секретарь партийного комитета Домодедовского производственного объединения, делегат XXVIII съезда КПСС.

Не скрою, к тому времени я уже многое успел узнать о Сергее Васильевиче от тех, кто живет и трудится рядом с ним. По мнению некоторых, он еще молод и слишком горяч, бывает чересчур эмоционален и категоричен в суждениях, что вроде бы не совсем соответствует его партийному званию. Другие, наоборот, видят в нем черты современного лидера: инициативного, напористого, рассудительного. Но в главном все единодушно: Рудаков из тех правофланговых перестройки, кто в трудный для партии час не прячется от людей в тиши своего кабинета, не уходит от решения острых проблем. Разделяют подобную точку зрения и коммунисты-руководители авиапредприятия. Вот что сказал, например, о секретаре парткома начальник объединения Николай Петрович Новиков:

— На вопрос, в чем секрет популярности Рудакова, можно ответить кратко. Люди ценят его за искренность, принципиальность и исключительную честность. Ох, как не хватает этих качеств некоторым партийным работникам. Ну, а горячность, эмоциональность, так без них в наше динамичное время не обойтись. Чего греха таить, мы, коммунисты, вынуждены сегодня переоценивать многие ценности, которые восхваляли в недалеком прошлом. Попробуй, объясни это людям. Вот и приходится вступать в жаркие споры, дискуссии. Не обходится, естественно, и без эмоций. Мы не собираемся сдавать перед неформалами своих позиций. И в этом плане Рудаков незаменим, обладая всеми необходимыми для идейного бойца качествами...

Вскоре я убедился в правильности слов Николая Петровича. Во время бесед секретаря парткома с авиаторами, свидетелем которых мне довелось быть, передо мной открывались все новые черты его характера. Обладая волей и широкой эрудицией, Сергей Васильевич прекрасно руководил собой, если требовалась обстановка, умел сдерживать

эмоции и в то же время выплескивал их через край, если возникала необходимость в споре отстаивать свои взгляды. Но ни разу ему не изменило чувство такта и уважения к мнению оппонента, каким бы оно ни было. В том, что люди в процессе демократизации, гласности стали мыслить раскованно, смелее выражать свою точку зрения, оценивая текущие события, видит он один из путей обновления общества и его политического авангарда — КПСС. Непримирился Рудаков только к крикунам и демагогам, к тем, кто, прикрываясь красивыми фразами, пытается внести раскол в ряды коммунистов, проповедует неверие в способность партии вывести страну из кризиса.

Конечно, слов нет, нелегко в наше непростое время быть лидером. С коммунистов-руководителей сегодня спрос особенно высок. Для них стало совершенно недостаточным, скажем, иметь лишь определенный запас знаний. Надо еще и обладать опытом, не боюсь этого слова, революционной борьбы за умы и сердца людей, уметь влиять на их поступки, действия. В противном случае не миновать поражения. Рудаков твердо убежден: надо идти к авиаторам с чистой душой, вести с ними честный, откровенный диалог, не закрывая глаза на временные трудности. Может, потому и тянутся к нему люди, делясь с секретарем парткома своими радостями и горестями. А тот, в свою очередь, терпеливо, внимательно выслушает каждого, что-то запишет в своем рабочем блокноте и только после этого выскажется сам. Если вопрос требует осмысления, назначит конкретный срок, если нет, то решает его Рудаков здесь же на месте, посоветовавшись с соответствующими должностными лицами.

Так было, например, с бортинженером И. Трухановым, заявившим в партком о неправильном распределении мебели цехкомом первого летного отряда. Получив тревожный сигнал, Рудаков без промедления встретился с секретарем парткома летных подразделений В. Сопиным и заместителем председателя цехового комитета Г. Харитоновым. Факт подтвердился, и авиатору тут же восстановили его очередность на приобрете-

ние мебельного гарнитура. В моем присутствии разобрался Сергей Васильевич и с жалобой командира корабля Ил-62 В. Кожемякина на заместителя начальника аэропорта Ю. Гурова, отвечающего за общественный порядок в авиационном городке. А вот штурману второго летного отряда В. Маякову в его ходатайстве об открытии паспорта для заграничных рейсов Сергей Васильевич помогать не стал. Видимо, он уже знал ситуацию. Только коротко бросил в сердцах:

— Здесь картина ясна. Руководство и партком летных подразделений вынесли справедливое решение...

Словом, забот у секретаря партийного комитета объединения хватает. И, кто знает, смог бы он вынести на своих плечах такую тяжелую ношу, не будь рядом с ним единомышленников, надежных товарищей по партии. Домодедовская парторганизация не случайно слывет одной из боевых в Аэрофлоте. Насчитывает она в своем составе около двух тысяч членов и кандидатов КПСС. Это примерно четвертая часть всего коллектива объединения, та реальная сила, которая способна повести за собой авиарботников. Ее представители летают в экипажах воздушных судов и участвуют в управлении воздушным движением, обеспечивают пассажирские и грузовые перевозки, работают в цехах профилактического ремонта и готовят самолеты к длительным рейсам. Пожалуй, трудно назвать какой-либо из участков авиационного производства в Домодедове, где бы коммунисты, наряду с беспартийными, не вносили свой вклад в обеспечение безопасности полетов и повышение культуры обслуживания пассажиров, не подавали пример в укреплении трудовой дисциплины. Здесь работает 217 партгрупп и 56 партийных ячеек с правами первичной. Руководят ими четыре парткома, избранные коммунистами летных подразделений, производственного комплекса, АТБ и служб аэропорта.

Как видим, хозяйство огромное, хлопотное. И, конечно же, нелегко приходится партийному комитету и его секретарю в решении всего комплекса назревших проблем. Тут, как говорится, не отсидишься в тени, не уйдешь от волнующих людей вопросов. Да, молод Рудаков: ему всего тридцать три года. Но успел набраться житейской смекалки и обзавестись запасом знаний, практического опыта. Это позволяет ему охватить весь спектр повседневных секретарских обязанностей.

...Сидим вдвоем с Сергеем Васильевичем в его кабинете. Беседуем, а у меня такое чувство, будто стены кабинета давят незримо на секретаря парткома, раздражают его уже тем, что отдалают в данный момент от людей. Привыкший к постоянному общению с ними, неумный по натуре, подвижный Рудаков часто встает с места и в раздумье меряет шагами кабинет. Потом снова усаживается напротив и продолжает начатый разговор.

— У нас в Домодедове накопилось много нерешенных проблем. Это и внедрение арендных отношений при эксплуатации самолетного парка, и расширение пропускной способности аэровокзального комплекса, и строительство жилья. Не говорю уже о других, менее важных повседневных наших заботах. Как их решить? Что сделать для

того, чтобы партком и в стороне не остался, и администрацию не подменял. Раньше партийному работнику было проще, он был частью командной системы. Теперь нужно действовать исключительно убеждением, а это не всегда и не всем под силу.

Рудаков поднимается, не спеша закуривает и подходит к окну, откуда открывается вид на летное поле. Дождавшись, когда утихнет в небе грохот турбин взлетевшего самолета, поворачивается ко мне.

— Знаете, — произносит оживленно, — мы в парткоме решили начать с себя. Сократить число штатных сотрудников примерно в полтора раза. Их у нас сейчас семь, — он загибает пальцы. — Секретарь, два заместителя, инструктор, заведующий сектором партучета, статистик и председатель партийной комиссии. Нетрудно вычислить, сколько останется. Ничего не поделаешь, жизнь заставляет. Кстати, райкомы, горкомы КПСС тоже вынуждены сокращаться, чтобы уложиться в урезанный теперь партийный бюджет.

Конечно, нагрузка на каждого прибавится, зато авторитет коммунистов возрастет. Мы уже сейчас почувствовали, как поднялся кредит доверия к нам у авиаторов. Люди перестали иронически называть партийных работников аппаратчиками. А доверие народа, если хотите знать, — основной политический капитал нашей партии. Многих привилегий можно лишиться, но только не этой. Без нее КПСС просто не сможет существовать.

С этой проблемой напрямую связана и другая, без решения которой нельзя представить обновляющуюся партию. Речь идет о борьбе за чистоту ее рядов. Честно скажу: вопрос трудный, требующий своего осмысления, пересмотра прежних взглядов на членство в КПСС. К сожалению, находятся люди, даже среди летного состава, кто в трудное для партии время готов положить на стол партийный билет. Именно на них делают свою ставку наши идейные противники, именующие себя разными там демократическими союзами и даже партиями. И в этой борьбе за умы и сердца людей нам, коммунистам, не пристало сидеть сложа руки.

Рудаков умолкает, и мне кажется, что я угадываю его мысли, переживания. Факты, о которых я услышал от людей, видимо, не дают секретарю покоя, наводят на размышления, заставляют делать выводы.

...Накануне партийного собрания жилищно-коммунального отдела Сергей Васильевич узнал, что коммунист Климов написал заявление о выходе из рядов КПСС. Это было полной неожиданностью. Уж кого-кого, а Сергея Андреевича Рудаков знал хорошо. Участник Великой Отечественной войны, бывший летчик-истребитель, кавалер многих боевых наград и вдум... Помнил секретарь парткома, когда, работая еще в комсомоле, приглашал он Климова на встречи с молодежью. Восхищался его подвигами, рассказами о коммунистах фронтовых лет, считал его своим кумиром.

Через некоторое время он встретился с ветераном, и в глазах старого партийца обостренный взгляд Рудакова уловил едва заметный след обиды. Долго разговаривали они тогда вдвоем. Не сразу, постепенно, но все же узнал секретарь, почему закрался в душу фронтовика червь сомнения. Остал-

ся совсем один, долго болел, попал в больницу, и никто не проведаль ветерана, не поинтересовался его здоровьем, душевными ранами. Вот и подумалось ему: зачем, мол, обременять партию. В свое время послужил ей верой и правдой. А сейчас какой, дескать, от старика прок. Взносы из пенсии, и те платить стало тяжело. Шутка ли, на больных ногах отмахать несколько километров. Впрочем, одиночество, как известно, в таких случаях — плохой советчик. Стольких боли, невысказанной обиды прозвучало в словах Климова, что Рудакову стало не по себе. Понял он, какую глубокую рану нанесли коммунисты своему товарищу. Была здесь, конечно, и доля вины секретаря парткома. Это Сергей Васильевич откровенно признал перед Климовым, попросил не помнить зла, заверил, что случай этот послужит для партийных активистов предметным уроком.

Другой случай тоже оставил у секретаря парткома чувство горечи, неудовлетворенности собой. Работает в службе бортпроводников Ирина Кондранина. Инициативная, общительная, она хорошо зарекомендовала себя в работе с молодежью. Не случайно коммунисты службы приняли ее в свое время кандидатом в члены КПСС. Прошел год, закончился кандидатский стаж. И вот Ирина снова предстала перед партийным собранием. Только теперь она стала другой. Безразличная ко всему происходящему вокруг, неверящая в перестройку, обновление партии, Кондранина заявила о своем нежелании вступать в члены КПСС.

— Жаль, что мы порой за лесом не видим отдельных деревьев, — угадав мои мысли, вздыхает Сергей Васильевич. — Кондранину, к примеру, потеряли из виду, не боролись за нее, предоставили самой себе. За год ни разу не поинтересовались ее интересами, не помогли дружеским советом. А если честно, то просто забыли о молодом, не окрепшем идейно человеке. Результат налицо. Между тем в Зеленограде, где живет Кондранина, неформалы не дремали. Сумели заполнить тот вакуум в ее сознании, который не смогли разглядеть мы, партийцы. Разве это не пример того, как нельзя сегодня работать. Пора понять наконец, что в условиях многопартийности за каждого человека надо бороться решительно, всеми имеющимися в нашем арсенале средствами. Правящей сможет стать лишь та партия, которая найдет поддержку у людей.

В то же время не надо паниковать, если партию покидают случайные ее попутчики. Считаю, что наша партийная организация ничего не потеряла, забывшись недавно от таких несостоявшихся коммунистов, как водитель спецтранспорта Курдюмов, автомеханик Шведов и бортпроводник Панов. Зато в наши ряды за последнее время пришло достойное пополнение в лице диспетчера службы движения Лунгу, инженера АТБ Ключкина, авиатехника Старостина, специалиста службы ГСМ Кириллина и многих других. Кстати, примечательный факт. На партийном собрании, не принявшем Кондранину в члены КПСС, стали коммунистами ее товарищи по работе — бортпроводники Сергей Корунин и Ирина Грашина. В целом, если сравнить по количеству вступивших в партию авиарботников за 1985 год, когда перестройка только начиналась, с прошлым годом, то цифры будут выглядеть

следующим образом: 74 и 26. Вроде бы тенденция к снижению. Но качественный рост КПСС гораздо важнее количественного, ибо именно в нем кроется великая потенциальная энергия обновленной ленинской партии.

...Истоки и притоки житейской мудрости. Откуда они произрастают у человека? Где берут свое начало? У Рудакова, родившегося здесь, на домодедовской земле, все началось с того дня, когда он впервые в своей жизни взял в руки ленинскую брошюру. На обложке небольшой книжицы крупными буквами было набрано: «Задачи союзом молодежи». Вряд ли он мог тогда, в свои неполные восемнадцать, в полной мере ощутить, что приближается к великому и мудрому учению. И уж тем более никак не предполагал комсомолец Рудаков, что в дальнейшей своей жизни, когда, закончив Криворожское авиационно-техническое училище, станет работать в Домодедовском аэропорту, по-прежнему будет черпать вдохновение из животворного источника, имя которому ленинизм.

Помнит он и тех, кто стоял у истоков его духовного становления, помогал обогащать память «знанием всех тех богатств, которые выработало человечество». В сентябре 1980 года молодой комсомолец четвертого цеха авиационно-технической базы после долгих раздумий подошел к секретарю партбюро Снегиреву и попросил у него рекомендацию для вступления в партию. К тому времени их многое связывало: общие дела и цели, совпадение взглядов и интересов. У парторга Сергей учился работать с людьми, находить тайные тропы к их сердцам. В трудные минуты обращался к нему за советом и помощью. А тот в свою очередь щедро делился с молодым коллегой опытом, не скрывал удовлетворения, что нашел в нем своего единомышленника.

— Знал я, что рано или поздно придешь ко мне с таким вопросом, — выслушав Рудакова, ответил Александр Яковлевич. — Люди, подобные тебе, партии всегда нужны. А сейчас вдвойне, потому как завелось в ней много случайных попутчиков. Но время их скоро пройдет...

Вскоре коммунисты четвертого цеха принимали Сергея в свои ряды. На том, памятном для него, собрании получил он и первое в жизни партийное поручение: продолжить учебу в одном из отраслевых вузов. Его Рудаков воспринял как наказ и через некоторое время поступил на первый курс Московского института инженеров гражданской авиации. Жизнь не стояла на месте. Рос и авторитет молодого комсомольского активиста. В 1985 году, получив высшее образование, Рудаков возглавил сначала партийную организацию производственных подразделений, а затем в октябре 1988 года и партийный комитет всего объединения.

— Вообще-то мудрых людей, у которых пострастились мне перенимать жизненный опыт и духовные силы, в Домодедове больше чем предостаточно, — оживляется Сергей Васильевич. — Парторганизация здесь сильная, с хорошими традициями и талантливыми людьми. Взять хотя бы Алексея Андреевича Калашникова. Вот уж где, скажу вам, истинный клад житейской мудрости и знаний. Во времена, когда я учился заочно в институте, он возглавлял

комитет комсомола АТБ. Потом коммунисты базы избрали его секретарем парткома. Видя, как тяжело мне сочетать учебу с работой, Алексей Андреевич, несмотря на занятость, предложил свою помощь. Словом, главным образом благодаря этому человеку я получил диплом авиационного инженера...

Ну а притоки? Каковы они у лидера домодедовских коммунистов? Прежде всего черпает он их у тех, с кем прошел нелегкую комсомольскую школу и трудится теперь вместе на партийной работе. Один из нынешних его заместителей — Владимир Говорушко руководил в свое время комсомольским комитетом летных подразделений. Второй — Анатолий Захаров — замещал Сергея Васильевича, когда тот избирался секретарем комитета ВЛКСМ объединения. Работали с ним в те годы и сегодняшние секретари партийных организаций: во втором и десятом цехах АТБ — это Андрей Маслов и Сергей Зубков, в службе УВД — Виктор Ситников, в транспортном гараже — Виталий Кошман, в экспериментальном участке — Анатолий Бызлаев и многие другие. Бывшие комсомольские активисты Владимир Данилов и Олег Березкин являются заместителями секретарей партбюро. Серьезной опорой Рудакова в работе служат его ближайшие помощники — члены партийного комитета Виктор Фанин — командир эскадрильи самолетов Ил-62, Ольга Винокурова — старший диспетчер ПДСС, Александр Зудилин — старший инженер АТБ, Дмитрий Михеенков — секретарь комитета ВЛКСМ аэропорта, Александр Соломенцев — авиатехник.

Если говорить о притоках, откуда пополняет Рудаков свои силы в партийной работе, то к ним смело можно отнести и добрые, деловые отношения с руководством объединения. Как-то на одном из заседаний предложил он закрепить коммунистов-руководителей за ведущими партийными организациями. Предложение нашло понимание и поддержку у начальника ДПО Новикова и членов парткома. Мало того, Николай Петрович сам выразил желание состоять на партийном учете в парткоме летных подразделений. С тех пор по решению партийного комитета первый заместитель начальника ДПО Л. Сергеев закреплен за пассажирской службой аэропорта, начальник АТБ А. Бондарь — за четвертым производственным цехом, политработник Ю. Аристархов — за аппаратом управления. Сам Рудаков — за партийной организацией службы бортпроводников.

— Вы спросите, что это дает нам? — задает вопрос Сергей Васильевич. И сам же отвечает на него. — Очень даже многое. Но главное в том, что наши руководители стали ближе к людям. Кстати, мы практикуем повсеместно проведение открытых партийных собраний с приглашением всех желающих. И знаете, беспартийные охотно приходят на такие собрания. Они имеют возможность высказаться руководителям прямо в глаза наболевшее, потребовать ответ на тот или иной вопрос. Мы же в парткоме внимательно следим за тем, чтобы ни одно предложение или просьба авиаторов не оставались без внимания...

Однажды, осенью прошлого года, на одном из партийных собраний летных подразделений несколько командиров воздушных судов выступили с требова-

нием к администрации об открытии в служебной зоне буфета. Кстати, в коллективном договоре такой пункт обозначен, но время идет, а дело не движется. Сразу после собрания коммунист Новиков предложил обсудить вопрос на парткоме, проанализировав предварительно выполнение и других условий договора. Оказалось, задержка с открытием буфета упиралась лишь в нерасторопность руководителей строительных организаций. В результате серьезного нелицеприятного для них разговора получили партийные взыскания коммунисты А. Плещачев, В. Комиссаренко и Н. Пупынин, по чьей вине срывались сроки реализации намеченных планов. Результат? Буфет скоро будет открыт, а люди почувствовали эффективность партийного влияния на решение острых проблем.

— Правда, всякое случается, — продолжает Сергей Васильевич. — Порою за текучкой дел мы забываем о тех китах, на которых держится наш авторитет. Один из них — это единство слова и дела. Если мы хотим пользоваться доверием народа, надо подкреплять свои обещания конкретными делами. Помню, довелось однажды и мне попасть под огонь критики. Как-то на партийном собрании в службе бортпроводников пообещал я помочь найти благоустроенное помещение для совета по физической культуре и спорту. Но получилось так, что в названный мной же срок не уложился. Пришлось выслушать немало справедливых упреков. Не скрою, чувствовал себя словно на горячей сковородке. Проглотил горькую пилюлю, но для себя сделал серьезные выводы.

...Резкий телефонный звонок прерывает наш разговор. Сергей Васильевич берет трубку, и в тишине отчетливо слышится женский голос. В нем угадываются иронические нотки.

— Домой ты собираешься сегодня или будешь ночевать на работе? Жена ведь тоже может потребовать отчета на семейном собрании...

Ответив, он кладет трубку на рычаг, вдыхает и смотрит на часы. Увлечшись разговором, мы оба не заметили, как за окнами кабинета стухли сумерки, и аэропорт вспыхнул неоновыми огнями.

— Права моя Людмила, — откидывается Рудаков на спинку стула. — Семье тоже необходимо внимание. Как-никак, растут две дочки. Одна уже школьница, вторая пока в детсаду, но и у нее первый класс не за горами. К тому же живем в общежитии...

Поймав мой удивленный взгляд, спокойно отвечает:

— Должность здесь ни при чем. Депутатский мандат тоже. Наоборот, они-то и не позволяют проявлять нескромность. Вот и стоим с женой на очереди. Ждем, как и все.

— И знаете, еще о чем я сейчас подумал? — прощаясь, вдруг оживился Сергей Васильевич. — Вспомнил, как однажды, придя домой также поздно вечером, в шутку сказал жене: перестроечное время жаркое, динамичное. Порой у меня складывается впечатление, что иду я по горячей тропе...

И совершенно неожиданно рассмеялся, пожалуй, впервые за все время нашей беседы.

А я подумал: так оно и есть.

С руководителем полетов Мячковского авиаотряда Николаем Владимировичем Максимовым мы встретились вскоре после вручения ему премии Советских профсоюзов. Прошло уже несколько дней, но волнение, связанное со знаменательным для него событием, все еще было заметно. Николай Владимирович делился своими впечатлениями от торжественной церемонии награждения, с нескрываемой гордостью показывал Диплом лауреата, поблескивающий позолотой нагрудный знак.

Я от души поздравил моего собеседника с присуждением высокого звания. Подумалось: событие это, пожалуй, знаменательно не только для самого лауреата, но и для всего коллектива авиаторов из Мяčkова, для всех движенцев. Ведь не часто работников службы УВД наградами отмечают. Да и авиапассажиры мало что знают об их профессии: в отличие от пилотов и бортпроводниц движенцев не видят — они остаются своеобразными «певцами за сценой». Хотя, быть может, именно от их добросовестности и профессионального мастерства во многом зависит благополучный исход каждого полета.

За что же конкретно удостоен высокой награды Н. Максимов? В официальных документах записано кратко: «За большой вклад в обеспечение безопас-



Группа работников гражданской авиации и Госкомгидромета после вручения им дипломов лауреатов премии Советских профсоюзов имени Героев Советского Союза пилота Аэрофлота П. Еромасова и академика Е. Федорова. На снимке крайний слева — руководитель полетов Мячковского объединенного авиаотряда Н. Максимов.

Фото В. УТЦА.

ВСЕ ПОМЫСЛЫ — РАБОТЕ

ности и регулярности полетов, содействие экипажам в экономии авиатоплива». О сбережении ГСМ следует сказать особо. Только в минувшем году благодаря внедрению в практику спрямления маршрутов смена авиадиспетчеров, возглавляемая Николаем Владимировичем, записала на свой счет 26 тонн сэкономленного авиатоплива. Много это или мало? Из чего сложились тонны сбереженного авиатоплива? Николай Владимирович охотно разъясняет, приводит примеры из производственной практики.

Казалось бы, мелочь — на пару минут раньше запустить двигатели перед вырубанием на предварительный старт. Или с работающими двигателями ожидать разрешения на руление к месту исполнительного старта. Раньше на это не обращали внимания ни экипажи, ни авиадиспетчеры. А ведь за минуту двигателя самолета Ан-24, к примеру, сжигают на земле до 10—12 килограммов авиакеросина. Сегодня каждый авиадиспетчер старается выдать команду экипажу на вырубание ни раньше, ни позже расчетного. Да и пилоты заинтересованы в точности соблюдения своего расчетного времени.

Четкое и грамотное управление самолетом, идущим на посадку, реально позволяет избежать неоправданного расхода авиатоплива. Например, в зависимости от курса экипажу можно разрешить вести машину на посадку без обязательного захода по схеме. Ведь посадка с прямой дает заметную экономию летного времени и топлива. Практика показывает, что за один полет по кругу тот же самолет Ан-24 сжигает до 150 килограммов авиакеросина.

Премии Советских профсоюзов имени Героев Советского Союза пилота Аэрофлота П. Еромасова и академика Е. Федорова в этом году вновь вручены лучшим работникам гражданской авиации и Госкомгидромета. Среди них высокого звания лауреата удостоен руководитель полетов Мячковского объединенного авиаотряда Н. В. МАКСИМОВ. О нем наш рассказ.

Но больше всего, пожалуй, удастся экономить летное время, а значит и авиатопливо, за счет спрямления маршрутов. В Московской воздушной зоне это не простая задача, так как «тесно в небе». Здесь соседствуют четыре больших аэропорта, немало различных ведомственных аэродромов.

Поскольку экипажи Мячковского авиапредприятия, выполняющие задания различных отраслей народного хозяйства, летают в основном не по воздушным трассам, предназначенным для транспортных перевозок, им приходится частенько «посягать» на чужие воздушные зоны. Авиадиспетчерам постоянно приходится запрашивать разрешение на пролет у своих коллег из других ведомств. Только с их разрешения удается спрямлять некоторые маршруты.

Легко ли работать специалистам УВД Мячковского авиапредприятия? Каковы конкретные условия, в которых они трудятся?

Вместе с Н. Максимовым мы побывали на рабочих местах, где за пультами трудятся его подчиненные: на АДП, КДП, МДП, на «вышке», куда по многу раз в день он поднимается и откуда открывается вся панорама аэродрома.

На АДП в этот день трудился Валерий Владимирович Терентьев, специалист второго класса. На КДП за пультом Евгений Владимирович Евграфов, один из опытейших работников, специалист первого класса. Всего в смене Н. Максимов вместе с руководителем полетов восемь авиаспециалистов. Правда, в прошлом году было десять человек. Но в результате пересмотра штатного расписания два специалиста были высвобождены. Объем же работы не уменьшился, что потребовало повышения квалификации, умения заменить своего товарища на любом рабочем месте. Да и Максимов частенько сам садится за тот или иной диспетчерский пульт.

И хотя Мячковский аэродром с точки зрения воздушного движения относительно спокойный, проблем у авиадиспетчеров этого подмосковного аэропорта не меньше, чем у их коллег из крупных воздушных гаваней. Дело в том, что на аэродроме совместно базируются самолеты и вертолеты многих типов и назначения, режим полетов которых сильно отличается друг от друга. А радио- и другая аппаратура, имеющаяся в распоряжении диспетчеров, прямо скажем, далеко не лучшая. Опыт и знания, высокая ответственность и творческий поиск — вот что помогает им успешно решать задачи, достойно выходя из сложных ситуаций. Мячковские авиадиспетчеры стараются взять на вооружение все передовое, охотно заимствуют опыт своих коллег и не менее охотно делятся своими достижениями.

А. ПРОШИН,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

а/п Мячково.

Скажу откровенно, что о вступлении в партию я подумывал еще с десяток лет назад. Но кто не знает того времени? Различные инструкции, разъяснения, «разнарядки» свыше так замордовали первичные парторганизации, что они не могли сделать ни одного самостоятельного шага. В том числе и в вопросах о приеме в партию. Особенно трудно было получить партбилет представителю технической интеллигенции — «разнарядка» оставляла для таких весьма призрачную щелочку.

С другой стороны, у способного, творчески мыслящего специалиста не было иной возможности занять место в жизни, соответствующее его потенциалу, кроме как через партию. А если такой стал-таки коммунистом и его утверждали начальником, то уже слышалось другое: «Смотрите, какой он карьерист, лицемер, вступил в партию, чтобы получить тепленькое местечко!»

Я могу так говорить, потому что сам получил «тепленькое местечко» будучи беспартийным. Но я видел и вижу другое. Какие, скажем, «карьеристы» заместитель технического директора И. Н. Кузьменко и коммерческий директор авиакомпании Н. Г. Хуснутдинов? Это прежде всего великие труженики и прекрасные специалисты. Им от партии ничего не надо. Наоборот, они, целиком отдавая любимому делу, все отдают партии. Такое же, не боюсь ошибиться, подавляющее большинство наших коммунистов.

Их пример, а также стремительно нагрянувшие на Литву известные события утвердили меня в окончательном решении...

Владимир Жаданос окончил Киевский институт инженеров гражданской авиации. С 1976 года работал в тогдашнем Вильнюсском объединенном авиаотряде в качестве рядового инженера АТБ. Потом его назначили начальником цеха по подготовке производства. Что это за цех? По образному определению секретаря парткома АТБ Е. А. Щемелева, это целый клубок проблем.

В самом деле, один лишь перечень специалистов (их в цехе 41) говорит сам за себя: авиатехники — по самолетам, двигателям, авиационному и радиоэлектронному оборудованию; инженеры различных профилей, мастера, слесари, комплектовщики. К этому следует добавить постоянные производственные связи с заводами-поставщиками, смежниками, коллегами других АТБ. А еще нужно вникать в дела рационализаторов, принимать участие в профсоюзных делах, комиссии по распределению жилья...

Вот он, портрет [в общих чертах], современного «карьериста», решившего в свои 38 лет связать жизнь с партией.

— ...То было время, когда особенно усилились нападки на партию — и справа, и слева. Нападки на Ленина, идеи Октябрьской революции. Подбрасывались такие теоретические концепции, которые в корне меняли оценки исторического прошлого партии и страны, перечеркивали свершения наших народов.

Именно в то время повел прямые атаки на Компартию Литвы «Саюдис». Лидеры Компартии не смогли (а может, и не хотели?) оказать сопротивление такому

ПОЧЕМУ Я ВСТУПИЛ В ПАРТИЮ

Владимир Михайлович ЖАДАНОС — инженер, начальник цеха по подготовке производства авиационно-технической базы авиакомпании «Литовские авиалинии». Он делится своими мыслями, впечатлениями с позиции специалиста, коммуниста, вступившего в партию лишь в конце прошлого года. Его размышления представляют несомненный интерес для читателя. По различным причинам он не мог затронуть ряд других вопросов, относящихся к предмету разговора. Поэтому его рассуждения перебиваются редакционными ремарками и комментариями.

давлению. Результат плачевный: XX съезд Компартии Литвы проголосовал за самостоятельность, за независимость от КПСС.

Но нашлись в партии здоровые силы. Был организован временный ЦК КПЛ, стоящий на платформе КПСС. На этой платформе непоколебимо осталась и многочисленная парторганизация нашей авиакомпании. И тут же мы почувствовали давление со стороны «самостийников» и «Саюдиса». В авиаподразделениях стали появляться эмиссары, агитирующие за создание альтернативной авиафирмы, национальной авиаэскадрильи. Эти ходки сулили летчикам, другим специалистам «златые горы».

Наша парторганизация без труда разгадала замысел этой затеи. Было ясно, что государственную технику и базу альтернативники никогда не получат. Тогда в чем же замысел? Ясно, в чем: посеять в людях сомнение, недоверие, попытаться расколоть сильнейшую в Вильнюсе парторганизацию. Но наши коммунисты не дрогнули. И я рад, что именно в то время вступил в партию и подставил свое плечо в борьбе с раскольниками.

Секретарь парткома авиакомпании М. И. Грейцон привел такие данные. Сейчас в парторганизации насчитывается 600 коммунистов [разумеется, на платформе КПСС]. Это без двадцати тех, кто вообще вышел из партии в «смутное время» и сорока — перешедших в «независимые». Есть, правда, и колеблющиеся. Но есть и

такие, кто именно в эти дни вступают в партию.

Вот трое из них: авиатехники Е. П. Попов и Н. Т. Дюжев и начальник склада горюче-смазочных материалов А. С. Коинов. Они подали заявление о приеме в партию после 11 марта, то есть после того, как Верховный Совет Литвы, «укомплектованный» в основном сторонниками «Саюдиса», принял решение о выходе Литвы из состава СССР. Мотив у всех вступающих один: быть с коммунистами предприятия вместе именно в это трудное время, бороться за единство Коммунистической партии и обновленную Федерацию СССР.

Интересны рассуждения вновь принятого в партию 42-летнего А. С. Коинова об упомянутых выше колеблющихся. Кто такие колеблющиеся? — задает он вопрос и отвечает: — Думаю, это такие, которые в зависимости от «конъюнктуры» готовы сменить свои идеальные плюсы на минусы и наоборот. Уверен, что такие партии не нужны».

А вот пример другого характера. Николая Дюжева лет шесть назад принимали в партию. Были оформлены все документы. Но «наверху» отказали: не проходили по социальному положению. Его причислили почему-то к служащим, а таких по пресловутой «разнарядке» не требовалось. И что же! Он не обиделся, не озлобился, не замкнулся в себе. Он делал свое дело по-прежнему добросовестно. Понимал, что такие рогатки ставят бюрократы от партии, а не партия, что кому-то нужны были подобные «игры». А теперь вот в самое драматичное время, не колеблясь, вновь подал заявление.

Цеховая парторганизация единогласно приняла всех троих в члены КПСС без прохождения кандидатского стажа. А партком авиакомпании окончательно утвердил это решение. В ряды Коммунистической партии влились новые надежные бойцы за ее идеалы, за престройку.

... Чем больше я наблюдаю за всем, что происходит в Литве, тем с большей уверенностью осознаю неизбежность победы нашего правого дела. Это видно и на примере парторганизации авиакомпании. Обрушившиеся на нас беды и потрясения не выбили коммунистов из колеи. Наоборот, еще теснее сплотили наши ряды, укрепили дух настоящего партийного товарищества, чего, прямо скажем, раньше явно не доставало. Мне кажется, что именно это чувство локтя, доверия, человеческой теплоты наиболее соответствует демократизации внутривнутрипартийной жизни. Оно, это чувство, является реальной консолидирующей силой.

Это, в свою очередь, способствует повышению авангардной роли коммунистов на производстве. Причем не формально декларируемой авангардной роли, а по-настоящему действенной. У нас на этот счет есть немало примеров. Вот, скажем, два коммуниста, два брата, два пилота — Олег и Игорь Домбровские. Чем измерить положительное в работе пилотов? Прежде всего отсутствием предпосылок к летным происшествиям, не говоря уже о самих происшествиях. Так вот, они прошли свой путь в командиры воздушных судов (соответ-

ственно Як-42 и Ан-24) без сучка и задоринки. И не пропустили в этой служебной лесенке ни одной ступеньки.

То же самое можно сказать об авиатехниках А. А. Боброве, С. В. Ревидовиче, В. И. Махляре. А еще мастер цеха, тридцать лет проработавший в АТБ, Н. М. Стречень, бывший авиатехник, бортинженер, а ныне секретарь парткома АТБ Е. А. Щемелев. Первый из них — белорус, второй — русский. Это они поверили в меня и дали рекомендации для вступления в партию. Я горжусь их доверием и никогда не омрачу его непотребными действиями или поступками.

Продолжая эту мысль, выскажусь в том смысле, что условием для членства в КПСС должна быть не просто работа в одной из парторганизаций, которая (работа) нередко ограничивается молчаливым присутствием на собраниях. Думаю, что главное для коммуниста — это постановка назревших проблем общественной и производственной жизни, непосредственное участие в их решении. Увы, многое нам не удастся и зачастую не по нашей вине. И хотя вроде бы это не по теме, хочу высказаться об одном только наболевшем вопросе.

Речь идет о самолете Як-42, базовом для нашего предприятия. Прямо скажу, что он все еще «сыроват», хотя и обладает определенными достоинствами (например, здесь хорошее пилотажное оборудование). Но вся беда в том, что у самолета часто выходят из строя отдельные приборы, детали. А вот заменить их нечем. Саратовский авиазавод не поставляет запчастей. И Министерство гражданской авиации не помогает нам в этом. В результате приходится держать дватри самолета в качестве «склада». То есть снимать с них нужные для восстановления других бортов детали, узлы, блоки. А потом заказывать их на том же Саратовском заводе, но уже по до-

говорным ценам — в четыре раза дороже номинальной стоимости.

Это не только создает трудности в эксплуатации самолетного парка, но и дает определенные козыри тем, кто вовсю порочит наш строй, дискредитирует нашу политику, в том числе и техническую. Правда, отколовшейся Компартии все труднее и труднее дурачить людей. Они начинают понимать, что экономические трудности нам достались по наследству, и рано или поздно страна с ними справится. Да и «самостоятельная» Компартия день за днем теряет свои позиции. Впрочем, я сомневаюсь, что после отделения она их имела вообще...

В этой связи небезынтересны некоторые соображения и выводы, сделанные на недавнем пленуме Вильнюсского горкома партии (на платформе КПСС). На нем отмечалось, что более 60 процентов коммунистов Литвы не поддерживали сепаратистских устремлений лидеров новой Компартии (независимой от КПСС). Это означает, что решения XX съезда республиканской партии фактически не отражают волю большинства коммунистов. Надо прямо сказать, подчеркивалось на пленуме, что новая Компартия является партией меньшинства, именно она откололась от партии, противопоставила себя большинству коммунистов.

На пленуме горкома был сделан вывод, что на сегодня новая Компартия Литвы превратилась в придаток «Саюдиса», стала, по любопытному признанию Палецкиса (сподвижника Бразаускаса) его лучшей частью. Эта партия утратила не только свою авангардную роль, но она перестала быть самостоятельной политической силой, превратилась в проводницу в жизнь решений Совета сейма «Саюдиса». Вот в чем суть «самостоятельности» реорганизованной Компартии Литвы.

И далее. Урок заключается в том, что, отказавшись от коммунистических принципов, от марксизма-ленинизма, от своей социальной сущности, партия неминуемо попадает в плен антимарксистских, социал-реваншистских сил. И в общем-то, говорилось на пленуме, сегодня просто неприлично партию Бразаускаса-Палецкиса называть «самостоятельной», коммунистической.

... — Сепаратизм никогда не приводил к добру. Реальная жизнь состоит из такого многообразия политических, экономических, исторических, человеческих связей, что решиться их перерезать может только безумец. А вот крепить эти связи, развивать, совершенствовать — главная, по моему мнению, задача, и ее может выполнить лишь Коммунистическая партия.

Уверен, что сейчас в нашей стране нет, да и вряд ли в ближайшее время появится такая политическая сила, кроме КПСС, которая смогла бы взять на себя ответственность за консолидацию здоровых сил перестройки, способная выступить в роли политического авангарда. Это понимают все — и коммунисты, и беспартийные. И попытки выбить из рук партии штурвал перестройки и обновления общества заранее обречены на провал.

Руководствуясь всеми этими убеждениями, я и вступил в Коммунистическую партию.

...В кабинете секретаря парткома раздался телефонный звонок. Михаил Иванович Грейцон молча слушал своего собеседника. Коротко сказал: «Приходите в партком, поговорим». И положил трубку. Некоторое время сидел задумчивый. Заметил: «Звонил «перебежчик». Говорит, что все понял, осознал, прозрел. Хочет вернуться в нашу партию. И это не первый звонок».

Комментировал
И. ХРУСТАЛЕВ.

г. Вильнюс.

АВИАЦИОННЫЙ КАЛЕНДАРЬ

«МИЛЛИОНЕРЫ» АЭРОФЛОТА

7 октября 1960 года очередным рейсом Каир—Москва завершил безаварийный налет пяти миллионов километров командир корабля Ту-104 Международной авиагруппы ГВФ К. В. Соболев. А месяцем раньше подобного рекорда достиг бортмеханик этой же авиагруппы П. П. Панченко. Оба мастера летного дела были награждены начальником ГУ ГВФ Е. Ф. Логиновым именными золотыми часами и очередным, пятым знаком за налет миллиона километров. Они продолжили список авиаторов, налетавших пять миллионов километров, начатый в 1959 году командиром корабля Ту-104 Московского управления транспортной авиации Д. И. Барилловым и бортмехаником самолета Ил-14 А. Н. Деминым. В этот же период в число «миллионеров» вошли командиры кораблей И. И. Тукиш и Д. В. Грушевский, бортмеханики В. М. Елсуков, А. С. Князьков,

Г. А. Башерович и бортрадист А. А. Гаврилов.

Пять миллионов километров: много это или мало? Чтобы оценить труд авиатора, позволим себе несколько сравнений. Д. И. Бариллову, например, чтобы преодолеть пять миллионов километров пути, потребовалось провести в воздухе 18 200 часов, то есть в общей сложности более двух лет. А если использовать космические мерки, то пять миллионов километров — это более 120 витков вокруг земли по экватору.

Примечательно, что советская пресса постоянно уделяла внимание достижению авиаторов в преодолении расстояния. Так, в журнале «Самолет», № 1 1931 года в корреспонденции «Полмиллиона километров» сообщалось следующее.

В 1922 году пилот И. Воедило и бортмеханик М. Шигин открыли первую международную авиалинию Москва—Кенигсберг. За восемь лет неразлучная пара достигла редкого юбилея — налетала полмиллиона километров. У них не было ни одного случая нарушений, а тем более поломок самолета или травм пассажиров. В любую погоду самолет Воедило почти всегда достигал конечную воздушную гавань в точно положенное расписание. Редакция журнала «Самолет», отмечая юбилей авиаторов, вы-

разила надежду, что в недалеком будущем она сможет отметить на своих страницах новое достижение — покорение первого миллиона километров. Это сбылось в гражданской авиации шесть лет спустя в 1936 году. Первый миллион километров пути при безаварийной работе налетал известный пилот Аэрофлота Н. П. Шебанов. Авиатор был награжден высшей государственной наградой — орденом Ленина.

9 октября 1962 года Д. И. Бариллов, будучи командиром корабля Ту-114, первым в Аэрофлоте добился безаварийного налета шести миллионов километров.

«Миллионеры» Аэрофлота пользуются особой любовью и уважением. Результаты их труда являются показателем высокой летной квалификации.

3 мая 1963 года было утверждено положение о новом наградном знаке в гражданской авиации «За безаварийный налет часов», что в условиях возросших скоростей эксплуатируемых самолетов более объективно отражает трудовой вклад членов экипажей в решение задачи номер один на транспорте — безопасности полетов.

Д. ВАСИЛЬЕВ,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Москва.

— Для нашего управления международные перевозки не в новинку. Через Ташкент с давней поры проходят воздушные линии Аэрофлота, проложенные в государстве Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского региона. В Узбекистан ежегодно выполняется немало чартерных рейсов с иностранными туристами, желающими ознакомиться со знаменитыми на весь мир достопримечательностями Самарканда, Бухары и Хивы. Мы самостоятельно летали в Кабул и Берлин, в Прагу и Варну. В последнее время к этим трассам добавились новые — на Софию, в Дели, в столицу Малайзии Куала-Лумпур, а также в ряд городов Объединенных Арабских Эмиратов — Дубай, Рас-Эль-Хайма, и Эль-Фуджайра.

В нынешнем году, как известно, ряд стран Юго-Восточной Азии и региона Тихого океана посетил Председатель Совета Министров СССР Н. И. Рыжков. Его пребывание там сопровождалось подписанием соглашений об усилении деловых контактов и увеличении товарообмена. Этим же целям, несомненно, способствует и визит в Индию Председателя Верховного Совета СССР А. И. Лукьянова. Тем самым дан хороший импульс еще большему развитию наших международных воздушных перевозок по перспективным для нас направлениям. Особенно благоприятные возможности мы видим в наращивании быстрыми темпами грузовых авиаперевозок. И вот по каким причинам.

Исходя из сложившейся коммерческой конъюнктуры, в Ташкенте по решению Министерства гражданской авиации сформировано подразделение грузовых самолетов Ил-76, которые Узбекское управление эксплуатирует на условиях аренды. На это подразделение возложена перевозка импортных грузов из стран юго-восточного зарубежья в Ташкент. Здесь, в республиканском аэропорту, они принимаются Минавтотрансом Узбекистана и доставляются советским или иностранным грузополучателям, например, в Западной Европе специальными автомашинами. Грузы могут транспортироваться и в багажных вагонах Среднеазиатской железной дороги. Перевозка оплачивается иносфирмами по договорным ценам в валюте первой категории и на бартерной основе, то есть расчет производится товарами.

Спрашивается, а почему бы не везти грузы самолетами прямо к месту назначения, скажем, в Куйбышев или Казань, в Москву или Ленинград, то есть без перевалки с одного вида транспорта на другой? Так вроде бы было проще. Да и время нахождения грузов в пути удалось бы сократить до минимума. Но все дело в том, что самолеты Ил-76 выделены нам, как правило, без положенных им на эти цели лимитов авиатоплива. И выходит, что гораздо экономичнее работать на более коротком заграничном отрезке авиамаршрута, зарабатывая при этом твердую валюту, чем совершать дальние рейсы по своей стране и расходовать поистине драгоценный для нас керосин. К тому же грузовых воздушных судов у нас не хватает. И, понятно, что на относительно небольшом рабочем плече они эксплуатируются с

Одним из заметных результатов хозяйственной перестройки, происходящей в Аэрофлоте, стала активизация внешнеэкономической деятельности. Это привело к дальнейшему расширению географии международных полетов, выполняемых из столиц союзных республик; к созданию совместных с иносфирмами предприятий; к поиску новых источников поступления свободно конвертируемой валюты, которая используется для укрепления производственно-финансовой базы авиапредприятий и на социальное развитие трудовых коллективов.

К числу тех, кто настойчиво ищет новые рынки международных воздушных перевозок и наращивает в этой области объемы транспортных работ, относится Узбекское управление гражданской авиации. В прошлом году оно обслужило девятьсот тысяч иностранных пассажиров. А к концу двенадцатой пятилетки узбекские авиаторы намерены превзойти указанный рубеж. Кроме того, с начала текущего года резко возрос поток импортных грузов, доставляемых из-за рубежа в нашу страну через Ташкентский аэропорт.

За счет чего повышена деловая предприимчивость коллектива в области внешних связей? Что это ему уже принесло и обещает дать в ближайшем и более отдаленном будущем? С такими вопросами специальный корреспондент журнала В. ГОЛЬЦОВ обратился к начальнику Узбекского управления Ганию Мазитовичу РАФИКОВУ.

Публикуем запись полученного интервью.

РАСШИРЯЮТСЯ ВНЕШНИЕ СВЯЗИ

лучшей коммерческой эффективностью.

Организация транспортировки грузов по такой специализированной конвейерной цепочке, по принципу «от двери до двери», оказалась приемлемой для клиентуры Аэрофлота. Если, допустим, в 1987 году, когда такого порядка у нас еще не было, оборот международных грузов в Ташкентском аэропорту составил всего около двухсот пятидесяти тонн, то теперь картина коренным образом изменилась. Сегодня этот объем работы мы выполняем всего лишь за неделю, что дает доход до ста тысяч долларов. В течение года, по нашим подсчетам, международный грузооборот превысит у нас пять тысяч тонн и станет для коллектива очень прибыльным.

Как используется зарабатываемая валюта? Прежде всего на упрочение материально-технической базы. Запланировано строительство двухбоксового ангара для обслуживания новых магистральных самолетов Ил-96-300 и Ту-204, которые поступят к нам в тринадцатой пятилетке. Будем покупать вычислительную технику и компьютеры для совершенствования управления производственными процессами. Часть средств израсходуем на социальные нужды, в том числе на сооружение для авиаработников многоквартирного жилого дома.

На повестке дня создание советско-индийского совместного предприятия по перевозке грузов. Индийская фирма «Репкон Карго Сервис» берет на себя проек-

тирование и возведение в Ташкентском аэропорту автоматизированного склада. В нем можно будет накапливать и группировать грузы по направлениям отправок. Предполагается также сформировать свой автопарк, чтобы самим, без посредников, обслуживать грузоклиентуру. Это позволит повысить сервис обслуживания и исключить утечку валюты на сторону.

Есть и другие проекты, связанные с привлечением иностранного капитала. Так, гражданскими авиаторами республики при участии Совета Министров Узбекской ССР, местных органов Советской власти Самаркандской и Хорезмской областей обсуждаются предложения испанской, французской и арабских фирм об организации смешанных предприятий по строительству и эксплуатации гостиниц высшей категории, что будет способствовать интенсификации зарубежного туризма. С помощью ирландских предпринимателей намечено открыть в международных секторах наших аэропортов магазины беспошлинной торговли товарами повышенного качества. Идет речь и о более крупных мероприятиях — создании в Узбекистане международных туристических центров, основанных на принципе свободных экономических зон.

Сейчас пока рано говорить о реальности некоторых из этих проектов. Но общая тенденция быстрого развития в ближайшие годы внешнеэкономических связей Узбекского управления не вызывает сомнений.

МНОГОЦЕЛЕВОЙ Ка-126 ВЕРТОЛЕТ

Е. ПАК,
заместитель
главного
конструктора ОКБ
имени Н. И. Камова



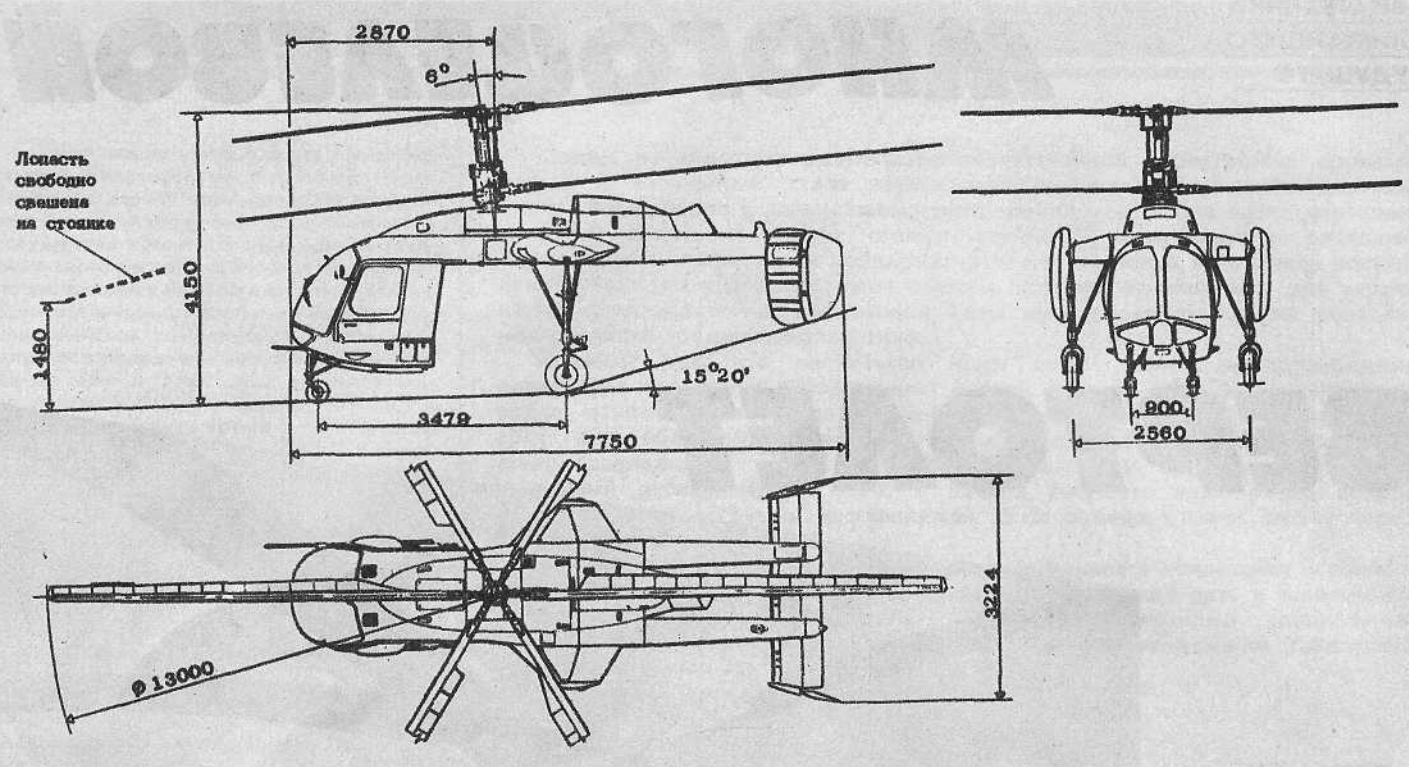
В коллективе конструкторского бюро имени Н. И. Камова ведется работа по созданию многоцелевого вертолета Ка-126. Он будет первым советским вертолетом, сертифицированным по отечественным нормам летной годности НЛГ-126, специально разработанным для него.

Ка-126 является дальнейшим развитием легкого многоцелевого вертолета Ка-26. Созданный четверть века назад, этот прототип широко известен и эксплуатируется во многих странах мира. За время эксплуатации, которая продолжается и в настоящее время, он хорошо зарекомендовал себя при выполнении всех видов авиационных работ в сельском и лесном хозяйстве, на транспортных

перевозках, геологических изысканиях, при патрулировании лесов, нефтепроводов, выполнении санитарных заданий.

Многоцелевым Ка-26 стал благодаря конструктивному решению в виде вертолета-носителя, оснащенного различным навесным легкоъемным оборудованием, в том числе грузо-пассажирской кабиной. Соосная схема дала возможность получить минимальные габариты, обеспечила простоту управления и отличную маневренность, а также высокий агротехнический эффект (за счет распыления химикатов воздушными потоками от винтов).

Вертолет Ка-126, который должен заменить в эксплуатации Ка-26 и Ми-2, оснащен турбовальным двигателем ТВ0-100 мощностью 720 лошадиных сил. Это избавило вертолет от тяжелых и громоздких поршневых двигателей, сложных и трудоемких в эксплуатации, особенно при низких температурах. Исчезли источники вибраций и сильного шума. Не требуется редкое сегодня топливо — смесевой бензин. Применение одного газотурбинного двигателя экономически оп-



равдано: за счет уменьшения массы силовой установки повышается весовая отдача вертолета, так как доля полезной и коммерческой нагрузки в общей массе возрастает. Тем самым увеличивается производительность вертолета. Расход топлива при этом практически таков же, как у вертолета Ка-26.

Анализ мирового парка вертолетов показывает, что половину его составляют однодвигательные вертолеты — при всем разнообразии различных конструкций. На агрохимических работах в основном применяются вертолеты с одним двигателем. Это объясняется их меньшей стоимостью, лучшей топливной эффективностью и экономичностью по сравнению с двухдвигательными. Двухдвигательные вертолеты применяются в основном лишь на пассажирских перевозках в городах, полетах над морем. Многие типы вертолетов выпускаются как в однодвигательном, так и в двухдвигательном исполнении — по желанию заказчика.

Для сохранения уровня безопасности полета на том же уровне, что и у Ка-26, в случае отказа двигателя Ка-126 при полетах на малых высотах и скоростях предусмотрена установка инерционного накопителя энергии, который поддерживает обороты несущего винта и существенно увеличивает время и дистанцию полета после отказа двигателя.

Новый вертолет сохранил все достоинства своего предшественника: конструкцию носителя со съемным оборудованием, соосную схему, малые габариты, высокую маневренность и управляемость. И при этом приобрел новые качества. Трудоемкость его обслуживания в два раза ниже, чем Ка-26, существенно улучшены летно-технические характеристики. Как видно из приведенной таблицы, грузоподъемность Ка-126 возросла на 40—50 процентов, крейсерская и максимальная скорости также увеличились. При этом удалось, однако, сохранить километровые расходы топлива на уровне вертолета с поршневым двигателем. Это

сделало вертолет намного производительнее предшественника и позволило улучшить показатели топливной эффективности.

На представленных графиках показано сравнение вертолетов Ка-26 и Ка-126 на некоторых видах сельскохозяйственных работ и транспортных перевозках. Совершенно очевидно, что новый вертолет имеет явное преимущество. При высоте взлетной площадки на уровне моря он может обработать на 30—40 процентов больше сельскохозяйственных площадей, а в транспортном варианте — на 40—50 процентов снизить расход топлива на один тонно-километр перевозимого груза. С ростом высоты взлетной площадки или температуры окружающего воздуха преимущество нового вертолета становится еще большим. На тех видах сельскохозяйственных работ, которые представлены на графиках, при высоте взлетной площадки 1000 метров преимущество таково: по массе заправляемых химикатов — в 2,8 раза, по производительности — в 2,2 раза, по топливной эффективности (расходу топлива на обра-

ботку одного гектара) — в 2,1 раза. На транспортных перевозках с тех же высот взлетной площадки производительность возрастает втрое, а топливная эффективность улучшается в 2,7 раза.

КОНСТРУКЦИЯ ВЕРТОЛЕТА

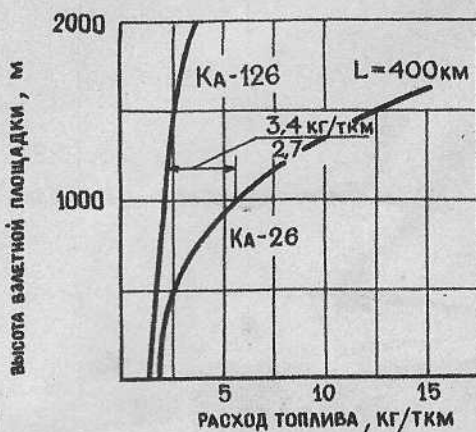
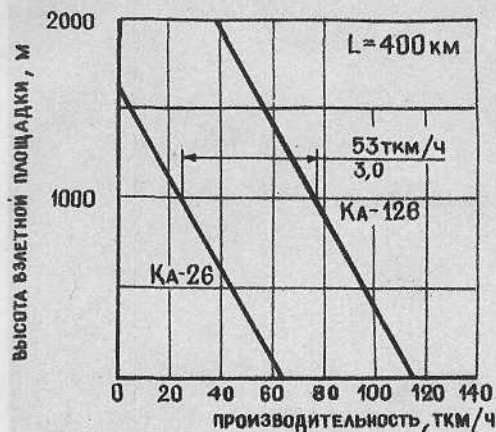
Вертолет конструктивно выполнен по схеме «летающего шасси» с различным быстросъемным навесным оборудованием. Как показала эксплуатация Ка-26, такое компоновочное решение обеспечивает высокую эффективность вертолета при применении в различных вариантах для выполнения широкого круга работ.

Фюзеляж Ка-126 состоит из кабины экипажа, центрального отсека, двух хвостовых балок и оперения, состоящего из неподвижного стабилизатора с двойным разнесенным вертикальным оперением — двух килей с рулями направления. Конструкция фюзеляжа — балочного типа, клепанная из алюминиевых сплавов и сотовых панелей с внешними обшивками из стеклопластика. Из трехслойных сотовых конструкций и стеклопластика выполнены

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВЕРТОЛЕТОВ Ка-126 и Ка-26

Параметр	Размерность	Тип вертолета	
		Ка-126	Ка-26
Максимальная взлетная масса	кг	3250	3250
Максимальная коммерческая нагрузка	кг	1000	900
Статический потолок с коммерческой нагрузкой 600 кг	м	1000	0
Максимальная скорость	км/час	180	160
Крейсерская скорость	км/час	160	135
Масса перевозимого груза на дальность 400 км	кг	850	600
Масса химикатов при запасе топлива на 1,5 часа полета	кг	850	560
Максимальная дальность полета	км	600	450

ТРАНСПОРТНЫЕ РАБОТЫ



хвостовые балки, панели хвостового оперения, верхние и нижние панели центрального отсека.

Кабина экипажа по конструкции не отличается от кабины вертолета Ка-26 и состоит из основания, фонаря и двух сдвижных дверей, оборудованных системой аварийного сброса.

Фонарь кабины имеет большое остекление, обеспечивающее хороший обзор, который на вертолете Ка-126 улучшен за счет уменьшения размеров приборной доски и пультов. Кабина оборудована приточной вентиляцией, а также системой вентиляции и обогрева воздуха, отбираемым от двигателя. Для очистки воздуха, поступающего в кабину при проведении авиационных работ, устанавливается нагнетатель с воздушным фильтром. Внутри кабины установлены два кресла: пилота и второго члена экипажа или пассажира — в зависимости от варианта использования вертолета.

Центральный отсек является основным силовым агрегатом. К нему крепятся главный редуктор с несущей системой, кабина экипажа, хвостовые балки с оперением, двигатель, шасси и все навесное сменное оборудование. В центральном отсеке размещены топливные баки и агрегаты различных систем. На верхней плоскости центрального отсека расположена мотогондола, состоящая из четырех отсеков: гидравлической системы и управления, редукторного, агрегатов силовой установки, двигательного.

Несущая система. Первые серийные вертолеты Ка-126 начнут эксплуатироваться с несущей системой, заимствованной с вертолета Ка-26, которая хорошо зарекомендовала себя и имеет большой ресурс. Однако в ее конструкцию, включающую колонку и лопасти, внесены изменения по замечаниям эксплуатирующих подразделений, незначительно изменены размеры тяг управления. Так, вместо традиционного игольчатого подшипника в конструкцию вертикального шарнира введен самосмазывающийся тканевый подшипник-демпфер, что повысило безопасность вертолета от колебаний типа «земной резонанс» и позволило упростить конструкцию шасси.

В дальнейшем, в процессе эксплуатации, будет внедрена перспективная разработка новой несущей системы. Главное ее отличие заключается в том, что на ней будут установлены новые бесшар-

нирные торсионные втулки несущих винтов и лопастей, снабженные электропротивообледенительной системой. Применение перспективных торсионных втулок упрощает конструкцию ввиду уменьшения количества деталей и облегчит техническое обслуживание за счет значительного сокращения точек смазки. Серийная втулка состоит из 1350 деталей, новая будет иметь их всего около четырехсот.

Серийная и перспективная колонки несущих винтов полностью взаимозаменяемы по установке на вертолете. Втулки несущих винтов — также торсионного типа — состоят из титанового корпуса, выполненного в виде верхней и нижней половин, стянутых силовыми болтами, и трех (по числу лопастей) V-образных пластинчатых торсионов, имеющих три крепежных отверстия: два из них служат для подсоведения торсиона к корпусу втулки, а одно — для крепления лопасти. Торсион заменяет традиционные шарниры, горизонтальный и осевой.

Лопастей перспективной несущей системы — из гибридного композиционного материала с применением стеклоткани и угольной ленты. Трудоемкость их изготовления — меньше на 25 процентов. Сечение лопасти состоит из двухконтурного лонжерона и обшивки, образующей профиль лопасти. Хвостовая часть выполнена неразрезной, с работающей обшивкой. Новая лопасть благодаря более совершенной аэродинамической компоновке будет иметь тягу на 5—6 процентов выше, чем серийная.

Силовая установка вертолета состоит из одного газотурбинного двигателя ТВО-100 и систем, обеспечивающих его работу. На входе в двигатель установлен вертолетный воздухозаборник с пылезащитным устройством для предварительной очистки воздуха, поступающего в двигатель. Воздух разгоняется в канале воздухозаборника и сепарируется от частиц пыли при повороте канала воздухозаборника перед выходом непосредственно в двигатель. Отсос пыли осуществляется эжектором, работающим от струи выхлопных газов.

Современный турбовальный двигатель ТВО-100 мощностью 720 лошадиных сил разработан Омским моторостроительным конструкторским бюро. Двигатель выполнен в виде модульной конструкции и состоит из семи модулей: входного устройства, осевого компрессора, турбо-

компрессора, свободной турбины, редуктора с коробкой приводов, выходного устройства, пылезащитного устройства. Каждый модуль является независимым блоком и может быть установлен на любой двигатель. Модульная конструкция двигателя и применение соответствующих средств диагностики позволяют обеспечить эксплуатацию по состоянию.

В двигателе применена современная электронно-гидравлическая дублированная автоматическая система управления, обеспечивающая как штатное, так и аварийное (при выходе из строя электронной части) управление. Система поддерживает постоянные обороты свободной турбины, а, следовательно, и несущего винта на всех режимах полета, чем значительно упрощает пилотирование вертолета.

На двигателе проведены мероприятия по повышению эксплуатационной надежности: установлено кольцо для торможения турбины при поломке вала, предусмотрен автономный генератор для питания электронной части автоматической системы управления, имеется встроенное пылезащитное устройство, использована автономная система смазки.

Запуск двигателя — электрический, от электростартера.

Трансмиссия Ка-126 включает в себя редуктор двигателя, соединительные валы, инерционный накопитель энергии и главный редуктор ВР-126.

Редуктор двигателя представляет собой один из модулей двигателя ТВО-100. В нем размещена силовая передача и передатки коробок приводов агрегатов двигателя. Частота вращения свободной турбины двигателя понижается в редукторе до шести тысяч оборотов в минуту.

Для передачи крутящего момента от двигателя к главному редуктору через инерционный накопитель энергии служат соединительные валы. Эти валы состоят из титановой рессоры и упругих пластинчатых муфт, компенсирующих неточность взаимного расположения двигателя, главного редуктора и инерционного накопителя.

Инерционный накопитель энергии выполнен в виде отдельного модуля, закрепленного на фюзеляже. Накопитель содержит корпус, вал, мультипликатор и два маховика, вращающиеся в разные стороны. Частота вращения маховиков — 30 тысяч оборотов в минуту, момент инерции маховиков, приведенный к валу, составляет 510 килограммометров на секунду в квадрате. Принцип использования накопителя состоит в использовании энергии вращающихся маховиков на посадке вертолета при отказе двигателя. В условиях же нормальной эксплуатации вертолета наличие накопителя улучшает работу системы двигателя — несущий винт, сглаживая изменения частоты вращения несущих винтов на переходных режимах.

Главный редуктор ВР-126 предназначен для уменьшения частоты вращения и передачи мощности от двигателя на два осевых несущих винта вертолета. Силовые передачи главного редуктора состоят из трех ступеней: быстросходной, промежуточной и тихоходной с общим передаточным отношением 20,865.

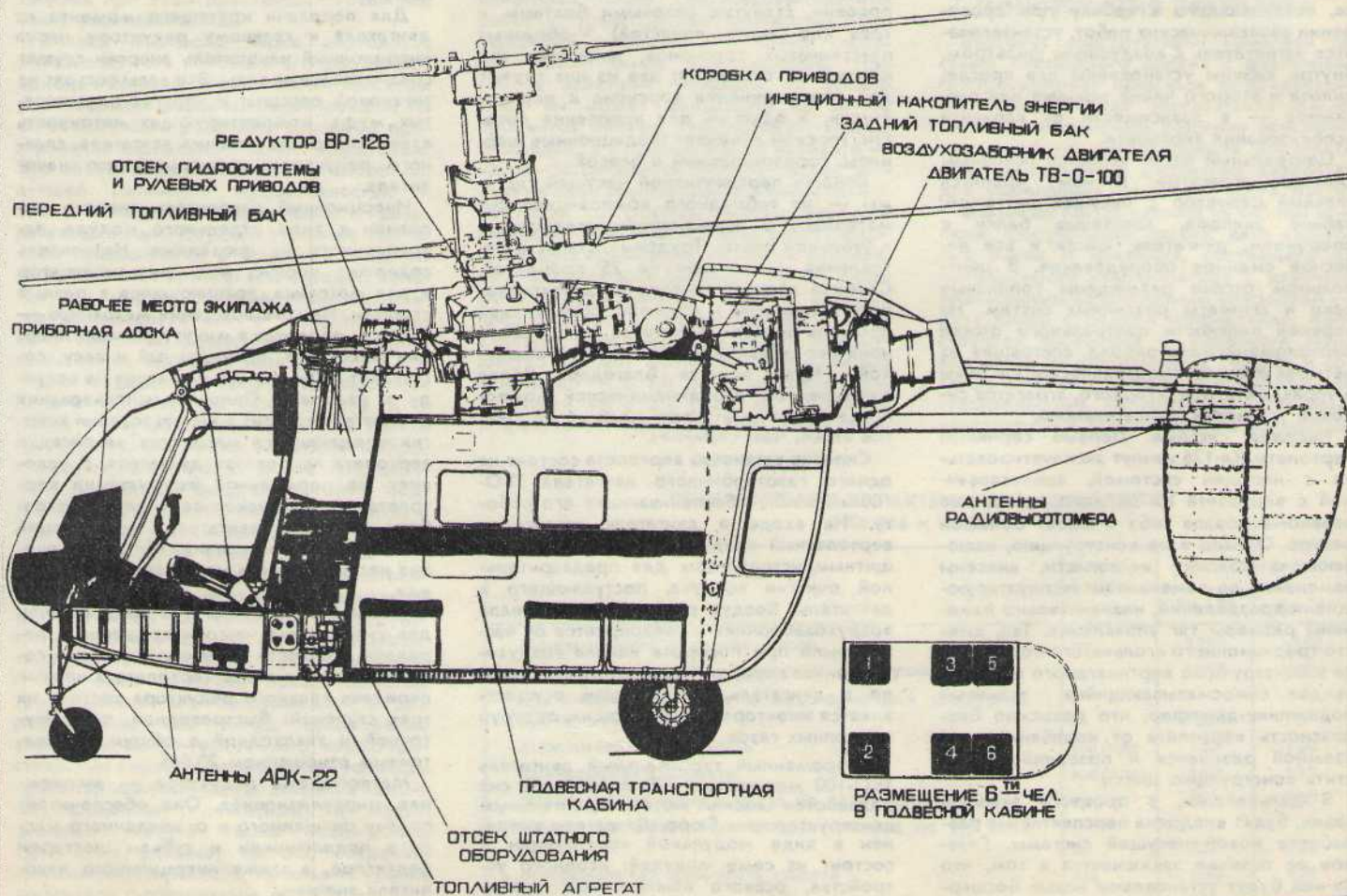
Маслосистема редуктора — автономная, циркуляционная. Она обеспечивает подачу очищенного и охлажденного масла к подшипникам и зубьям шестерен редуктора, а также инерционного накопителя энергии.

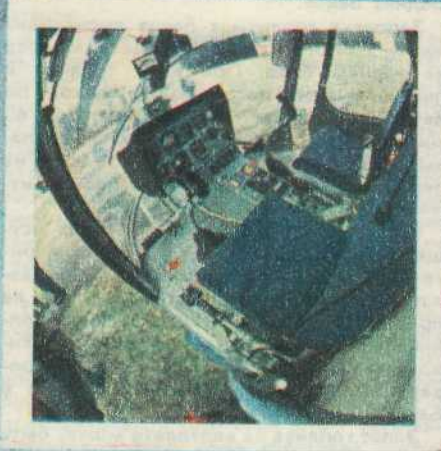


Шасси вертолета Ка-126 — четырехстоечное, заимствованное у Ка-26. Однако в его конструкцию внесены усовершенствования, имеющие цель увеличить работоспособность и упростить конструкцию. По сравнению с шасси Ка-26, работоспо-

сность передних опор возросла в четыре раза, основных — в 3,3 раза. Это позволило более чем в два раза увеличить величину перегрузки на посадке и тем самым отдалить вдвое границу опасной высоты при полетах на малых скоростях.

Кроме того, благодаря мерам по предупреждению «земного резонанса», отпала необходимость в демпфере боковых перемещений в конструкции основных опор шасси, что привело к уменьшению массы и упрощению конструкции.





ОСНОВНЫЕ БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ

Топливная система вертолета включает в себя три мягких топливных бака: два передних, емкостью 230 литров каждый, и один задний — емкостью 342 литра.

Расход топлива осуществляется из передних баков.

Заправка топливных баков происходит через заливаную горловину, находящуюся на заднем баке. При этом топливо в передние баки поступает самотеком по двум переливным трубам диаметром 60 миллиметров, в которых имеются клапаны, препятствующие переливу топлива из передних баков в задний при резком изменении тангажа вертолета.

Контроль запаса топлива в баках осуществляется с помощью топливно-измерительной системы емкостного типа. Указатель топливомера, установленный на приборной доске, показывает запас топлива во всех трех баках. Датчик топливомера обеспечивает выдачу сигнала «резервный запас» при остатке топлива в баках, равном 60 килограммам.

Запас топлива на вертолете может быть увеличен на 300 литров за счет установки двух жестких дополнительных баков, подвешиваемых к грузо-пассажирской кабине. Топливо из подвесных баков перекачивается в задний топливный бак, который предохраняется от переполнения с помощью клапана уровня или выключением насосов по сигналу топливомера «Бак переполнен».

Основное управление предназначено для управления вертолетом в пространстве путем изменения величины и направления силы тяги несущих винтов, а также отклонения рулей поворота.

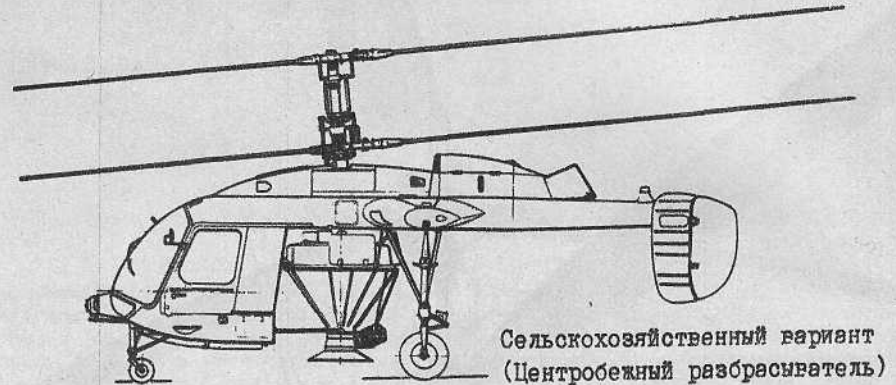
Основное управление вертолета Ка-126 конструктивно подобно аналогичной системе Ка-26, кроме управления общим шагом, которое подверглось изменениям, связанным с заменой силовой установки, а также необходимостью устранения замечаний, полученных в процессе эксплуатации. В отличие от управления общим шагом на вертолете Ка-26 в проводке управления вместо гидроусилителя РП-48 установлен новый гидроусилитель, модифицированный в части увеличения хода штока бустера, что позволило увеличить его работоспособность — повысить до необходимых величин усилия в цепи управления общим шагом.

Рычаг управления общим шагом имеет кинематическую связь с рычагом ручного управления двигателем на топливном насосе-дозаторе. В проводке управления общим шагом установлены датчики положения общего шага для выдачи сигналов в электронную систему автоматического управления двигателем РЭД-100.

Рычаг ручного управления двигателем не оказывает влияния на регулирование мощности при работе хотя бы одной электронной системы РЭД-100, которая дублирована. При отказе обеих электронных систем двигатель переводится на аварийное ручное управление. При этом для подрегулировки оборотов свободной турбины на рычаге общего шага предусмотрена рукоятка коррекции. Пульт системы управления двигателем и тормозом несущих винтов расположен на потолке кабины экипажа по оси симметрии машины. На пульте расположены два рычага: рода работ и тормоза несущего винта. Рычаг рода работ имеет три фиксированных положения: «Стоп», «Малый



Сельскохозяйственный вариант (Опрыскиватель)



Сельскохозяйственный вариант (Центробежный разбрасыватель)



Транспортный вариант

газ», «Автомат».

Гидросистема Ка-126 предназначена для питания гидравлических рулевых приводов в цепях продольного, поперечного, путевого управления и в управлении общим шагом. Система состоит из гидронасоса, установленного на главном редукторе, гидробака емкостью пять литров, гидроаккумулятора для гашения пульсации давления в системе. Рабочее давление в системе — от 64 до 90 килограммсила на квадратный сантиметр, которое контролируется манометром на пульте пилота.

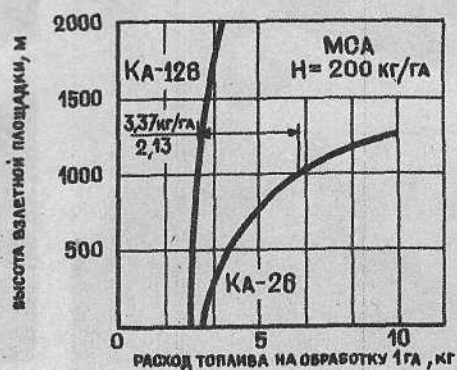
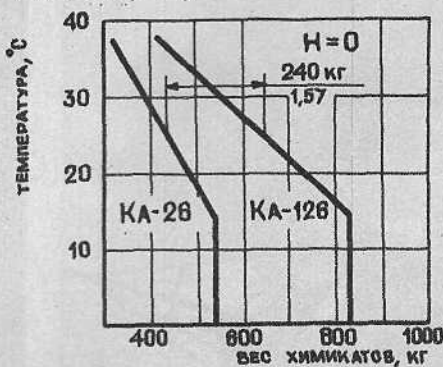
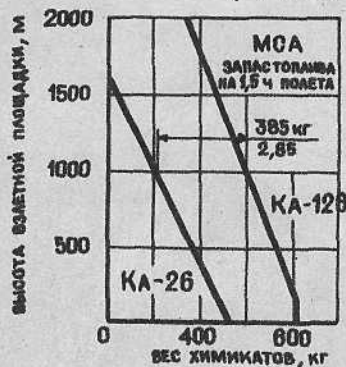
Система электроснабжения, установленная на вертолете, обеспечивает приемники электропитания электроэнергией, качество которой соответствует требованиям ГОСТа. Основной системой электроснабжения является одноканальная система постоянного тока с номинальным напряжением 27 вольт мощностью три киловатта. Электропитание радиосвязного, пилотажно-навигационного и прибор-

ного оборудования осуществляется от вторичной системы электроснабжения переменного тока частотой 400 герц. Источниками электроэнергии переменного тока являются статические преобразователи постоянного тока в переменный: однофазный ПОС-500 Б с номинальным напряжением 115 вольт и трехфазный ПТС-250 АМ с номинальным напряжением 36 вольт. Для питания резервного авиагоризонта на вертолете устанавливается преобразователь ПТС-25 М.

Электропитание трехфазным током для работы сельскохозяйственного оборудования осуществляется от системы электроснабжения, источником электроэнергии которой является генератор переменного тока мощностью 16 киловатт.

Система электроснабжения постоянного тока выполнена по однопроводной схеме с использованием корпуса вертолета в качестве минусового провода. В ее состав входят генератор ГС-ЗРМ с возбужде-

АВИАЦИОННО - ХИМИЧЕСКИЕ РАБОТЫ ($V_{\text{РАБ}} = 80 \text{ км/ч}$)



нием от постоянных магнитов, выполненных на редкоземельных элементах, и преобразователь напряжения, выполняющий функции выпрямления и регулирования напряжения.

Для обеспечения питания жизненно важных потребителей при отказе основной системы электроснабжения, а также для обеспечения автономного запуска двигателя, на вертолете установлена аккумуляторная батарея 20 НКБН-40-УЗ. Батарея работает параллельно с генератором постоянного тока и при нормальной работе системы электроснабжения находится в режиме подзаряда.

В основной системе электроснабжения имеются встроенные средства контроля, позволяющие определить отказы до уровня конструктивно-сменного блока.

Преобразователи вторичной системы электроснабжения переменного тока питаются от аварийной шины постоянного тока.

Для обеспечения электропитания жизненно важных потребителей переменного тока напряжением 115 вольт при отказе преобразователя применяется трансформатор 36/115 вольт.

В системе предусмотрена сигнализация отказов каждого из преобразователей.

СЪЕМНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ВЕРТОЛЕТА

В соответствии с техническим заданием на вертолет, в первую очередь разрабатываются сельскохозяйственный и

транспортный варианты применения. В транспортном варианте к носителю подвешивается грузопассажирская кабина, в сельскохозяйственном — крупно- и среднекапельный опрыскиватель или центробежный разбрасыватель.

Остальные варианты применения вертолета будут разрабатываться после окончания испытания первых двух, по мере получения требований Министерства гражданской авиации.

Транспортная кабина предназначена для перевозки грузов и людей и аналогична кабине вертолета Ка-26, но имеет больший объем за счет увеличения длины на 250 миллиметров. Конструкция кабины выполнена из трех сотовых панелей с применением стеклопластика, образующих пол и два борта, а также двух открывающихся створок в задней части кабины.

По бортам, с каждой стороны кабины (в соответствии с требованиями норм летной годности НЛГ-126), имеются аварийные люки — для выхода людей в аварийной ситуации.

Вдоль бортов кабины смонтированы откидные сиденья для перевозки шести пассажиров.

Сельскохозяйственное оборудование. Вся сельскохозяйственная аппаратура, которая будет использоваться на первом этапе испытаний вертолета, заимствована у вертолета Ка-26, где она прошла многолетнюю эксплуатацию. Она подвергнута определенной модернизации, связанной с устранением недостатков и увеличением возможностей вертолета.

Работы по среднекапельному и крупнокапельному опрыскиванию с нормами расхода 10 литров на гектар и более, внесению жидких минеральных удобрений с нормами от 50 до 200 литров на гектар предусматривается выполнять с помощью модернизированного серийного опрыскивателя вертолета Ка-26, а также опрыскивателем с задним расположением штанги.

Серийный опрыскиватель вертолета Ка-26, применяемый на новом вертолете, имеет следующие отличия. Увеличена емкость бункера до тысячи литров, что позволит увеличить производительность. Введен аварийный слив химикатов. Он производится через откидное днище бункера, которое открывается с помощью пневмоцилиндра от кнопки «Аварийный слив», расположенной в нижней части головки ручки общего шага.

Предусматривается также использование на вертолете Ка-126 опрыскивателя с задним расположением штанги. Этот опрыскиватель отличается только расположением штанг. Вместо двух боковых и дополнительной хвостовой штанг устанавливается только одна хвостовая длиной 4300 миллиметров, которая крепится к горизонтальному оперению. Такой опрыскиватель прошел испытания на вертолете Ка-26. Они показали его заметные преимущества. Равномерность распределения жидкости оказалась на 32—35 процентов выше — в зависимости от режимов полета. Часовые и километровые расходы топлива были уменьшены на девять килограммов в час, или 0,1 килограмма на километр. При норме внесения 50—100 литров на гектар экономия топлива составляет 0,14—0,19 килограмма на гектар. Конструктивное исполнение — проще (из-за отсутствия боковых штанг с системой растяжек). Эксплуатационная технологичность и ремонтпригодность — выше, а санитарно-гигиенические условия труда при обслуживании — лучше. Наконец, новая аппаратура легче серийной.

Опрыскиватель обеспечивает ширину рабочего захвата 30 метров при коэффициенте вариации 67—99 процентов по количеству рабочей жидкости. По количеству капель рабочей жидкости на квадратный сантиметр ширина рабочего захвата — 30 метров при вариационном коэффициенте 40—85 процентов.

Центробежный разбрасыватель минеральных удобрений, применяемый на вертолете Ка-126, также представляет собой модернизированный вариант разбрасывателя вертолета Ка-26. Он отличается от серийного объемом бункера, большим на 100 литров, коническим рабочим колесом, закрытым редуктором привода разбрасывателя. Коническое колесо служит для предохранения от попадания химикатов в процессе разбрасывания. Ременный привод рабочего колеса для улучшения эксплуатационных свойств заменен на привод с помощью закрытого редуктора. Колесо — сварной конструкции, оно состоит из ступицы, лопаток со сменными накладками и защитных конусов, которые придают необходимую траекторию разбрасываемым химикатам.

Редуктор разбрасывателя состоит из двух ступеней: цилиндрической и конической. Первая ступень выполнена в виде коробки скоростей и обеспечивает две частоты вращения рабочего колеса — 644 и 947 оборотов в минуту.



Привод разбрасывателя крепится струбинами на днище бункера.

Коническое рабочее колесо разбрасывателя проходило испытания на вертолете Ка-26. Летные испытания показали, что его применение существенно улучшает условия эксплуатации вертолета за счет уменьшения попадания пылевидных и гранулированных фракций удобрений на диски колес, стойки основного шасси, центроплан, отсеки кабины по пятому шпангоуту, на антенны и лопасти несущих винтов. Другими словами, данная модернизация приводит к снижению коррозионной повреждаемости вертолета. В то же время использование конического рабочего колеса не ухудшает агротехнические характеристики по сравнению с серийным разбрасывателем. Более того, оно расширяет область использования разбрасывателя, позволяя вносить мелкокристаллические удобрения (калийная соль, сульфат аммония).

Санитарно-гигиеническое состояние воздуха в кабине пилота по количеству химикатов — удовлетворительное.

Оптимальная высота полета вертолета при работе разбрасывателя с коническим колесом на десять метров превышает высоту полета (по сравнению с серийным разбрасывателем).

Недостатки, отмеченные в результате испытаний, и рекомендации по ним учтены.

В дальнейшем на вертолете Ка-126 предусматривается применение следующих видов сельскохозяйственного оборудования: ультрамалообъемного опрыскивателя, устройства для посева грану-

лированных гербицидов, феромонов и отравленных приманок, приспособлений для расселения биологических объектов и других.

ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Летная эксплуатация вертолета Ка-126 осуществляется с вертодромов и площадок, размеры которых соответствуют величинам для вертолета Ка-26. Прочность неподготовленных площадок должна составлять 3—4 килограмм-сила на квадратный сантиметр. Вертолет проектировался таким образом, чтобы обеспечить в эксплуатации годовой налет не менее тысячи часов. Конструкция обеспечивает требования технического задания по быстротьюемости агрегатов и узлов. Задачам обеспечения большого налета отвечает и система технического обслуживания.

На вертолете Ка-126 предусмотрены только 250- и 500-часовая формы периодического обслуживания.

Применение одного газотурбинного двигателя вместо двух поршневых существенно сокращает затраты на обслуживание. Двигатель и редуктор эксплуатируются на масле Б-3В, что не требует подогрева перед запуском при температурах наружного воздуха до 25 градусов. Это особенно удобно при эксплуатации вертолета на оперативных площадках.

В сельскохозяйственном варианте обеспечена возможность механизированной загрузки всех видов сыпучих и жидких химикатов.

Сокращение затрат на все виды оперативного и периодического обслуживания, на проведение ремонтных работ на вер-

толете Ка-126 позволило уменьшить их объем по сравнению с вертолетом Ка-26 вдвое. Это позволит вести интенсивную эксплуатацию и увеличить рентабельность применения вертолета Ка-126.

В настоящее время проводятся летные испытания вертолета Ка-126 в транспортном и сельскохозяйственном вариантах. Результаты испытаний подтверждают расчетные характеристики. Вертолет отличают низкий уровень вибраций, хорошая устойчивость и управляемость, легкое управление и низкий уровень шума (в полете можно свободно вести переговоры без применения переговорных устройств). Низок и внешний уровень шума, создаваемого вертолетом. Он почти не слышен с расстояния более 200 метров. Это делает его экологически привлекательным при эксплуатации вблизи населенных пунктов.

Летные испытания и сертификация вертолета будут закончены в 1991 году. Благодаря своим преимуществам и возможности эксплуатации в различных климатических условиях, Ка-126 должен стать хорошим помощником в различных отраслях народного хозяйства. Коллектив конструкторского бюро имени Н. И. Камова считает важным развитие легких вертолетов для народного хозяйства нашей страны. Мощности коллектива, высвобождаемые конверсией, должны быть использованы для создания гражданских вертолетов с целью дальнейшего развития авиационной транспортной системы и ее совершенствования.

Одним из направлений дальнейшей работы коллектива является создание двухдвигательной модификации — вертолета Ка-226, которая позволит расширить сферы применения.

КТО БЕЖИТ С КОРАБЛЯ

С жег партбилет?
— Сжег.
— Не жалко?
— Жалко. Тысячу рублей платил.
— За что? Кому?
— Секретарю парторганизации — за то, что приняли в партию на собрании. Председателю парткомиссии — за то, что допустил на бюро райкома. Работнику, который документы оформлял...

— Зачем тебе был нужен такой партбилет?

— Начальником хотел быть, чтобы бакшиш получать...

Такой диалог можно было услышать зимой этого года в Азербайджане. Справедливости ради следует отметить, что среди авиаторов беглецов из партии в том же Азербайджанском управлении практически не было. И все же Аэрофлот не избежал печальных примеров выхода коммунистов из рядов партии.

Вот передо мной заявление сотрудницы ГосНИИ ГА Людмилы Акимовны Комиссаровой. В нем, в частности, черным по белому написано: «Заявляю о своем выходе из членов КПСС. Считаю позором для себя быть членом партии, руководящие органы которой возглавляют уголовные элементы». Подпись. Дата.

В чем же дело? Дань моде, обида, какие-либо другие причины? Нашему партийному кораблю сегодня худо. Днище во многих местах проржавело и дает течь, двигатель барахлит. Трюмная команда плохо выполняет приказы, какая-то ее часть покидает корабль на подручных средствах. На капитанском мостике возникают разногласия. Вода же все поднимается, и надо как-то остаться на плаву. Конечно, в такой ситуации некоторые начинают бежать с корабля. Кто же эти беглецы?

Чтобы выяснить, что же родило у Комиссаровой решение порвать с партией, встретился с нею. Вся трудовая деятельность Людмилы Акимовны дошла в ГосНИИ ГА. Здесь она от лаборантки доросла до научного сотрудника, всегда была активным коммунистом, несколько раз избиралась членом парткома. Поэтому парторганизация института жалеет о потере такого члена КПСС, как Комиссарова.

— Кого вы имеете в виду под уголовными элементами в партии? — задаю Комиссаровой первый вопрос.

— Рашидова, арестованных секретарей обкомов в Узбекистане, Медунова...

Дальше наш разговор переключается на Брежнева, его окружение. Увы, от брежневского периода в сознании людей остались, мягко говоря, не очень светлые воспоминания. Не случайно в прессе было опубликовано сообщение об отмене Указа о награждении Л. И. Брежнева высшей советской военной наградой — орденом «Победы». Что и говорить, одна только история с этой наградой тогдашнего руководителя страны в нарушение статуса ордена была вопиющим пренебрежением к закону, этическим нормам. Не вязалось это и со здравым смыслом.

Да, сейчас многие коммунисты пересматривают свои взгляды, определяют линию поведения, свое понимание роли Коммунистической партии в обществе, свое место в жизни страны. Каждый

делает это, как может. Одни, злобно ренегаствуя, не стесняя себя в выражениях, крушат социалистические идеалы. Другие, тихо положив на стол партбилеты, скромненько отходят в сторону, занимая удобную для обывателя позицию: «Мол, поживем, — увидим». Поступок Комиссаровой — своеобразный вызов, протест против коррупции, захлестнувшей, по моему мнению, высшие эшелоны власти, руководство партией. Но только ли это? Очевидно, еще и растерянность от обострения проблем и в какой-то мере личная неустраивенность, потеря жизненных ориентиров. И все же, как нам кажется, на неправильный путь встала Комиссарова.

А вот еще одно заявление. «В партийный комитет ГосНИИ ГА от Пьянкова А. И. Прошу считать меня выбывшим из членов КПСС, так как я разуверился в политике партии, которая довела страну до полной разрухи и черты бедности. Кругом обман и взяточничество. Я не вижу смысла и цели пребывания в рядах КПСС, а платить взносы, чтобы числиться членом КПСС, не хочу. Это бессмысленно. Свои обязанности как члена советского общества я выполняю. Рассмотреть заявление прошу без моего присутствия. С уважением...» Подпись. Дата.

Встречи с теми, кто работает рядом с Пьянковым, многочасовой разговор с ним дали возможность нарисовать картину происходящего вокруг него, выстроить ход его мыслей, определить мотивы поступков. Конкретных, известных ему примеров обмана и взяточничества Александр Иванович привел так и не смог. Но с первых же минут беседы настораживала его озлобленность на всех и вся. Откуда это установить несложно: злость и раздражение обрушиваются на нас ежедневно на улице и дома, в транспорте и на работе, в магазине и кинотеатре... Предпосылка к этому, увы, огромное количество.

Но не только раздражение «ододело» Пьянкова. Замучила его еще и обида. Дали зарплату не ту, которую хотелось: «Двести десять рублей... Девчонки и те имеют двести сорок—двести пятьдесят». Формула его поведения проста: хочу хорошо жить не в какой-то отдаленной перспективе, а сегодня. Однако любители хорошей жизни не желают учитывать

одно обстоятельство, что для этого нужно еще и хорошо работать. А так уж благополучно обстоит с этим у Александра Ивановича и некоторых других бывших коммунистов? В парторганизации считают, что у Пьянкова при вступлении в члены КПСС не на последнем месте были и карьеристские соображения.

Для многих и многих коммунистов расстаться с партбилетом — непростой шаг. Некоторые даже видят в этом мужественный и честный поступок. А на мой взгляд, больше мужества и чести у тех, кто в трудный момент решил остаться в партии и отдать все силы укреплению ее авторитета. Бывает, конечно, что человек физически уже не может состоять в ее рядах.

«...На всех участках работы тов. Е. П. Опарин показал себя как инициативный работник, обладающий высокой квалификацией и профессиональным опытом. Им воспитано не одно поколение экономистов в ГосНИИ ГА. Он неоднократно избирался в члены партийного бюро, являлся партгруппоргом отдела, пропагандистом, имеет поощрения от руководства института и Министерства гражданской авиации СССР». (Из партийной характеристики).

И вдруг Евгений Павлович Опарин написал заявление о выходе из членов КПСС. В партии он почти четверть века, в ГосНИИ ГА с 1959 года. Всю сознательную жизнь провел в стенах института. Трудиться бы ему еще и трудиться. Любимая работа, уважение товарищей. Но неожиданно подкраившийся недуг вышиб Опарина из строя. Инвалидность. Передвижение по комнате в коляске.

— Если бы я мог передвигаться, разве вышел бы из партии, — говорил Евгений Павлович. — При голосовании я даже руку не могу поднять. Что делать, уступаю дорогу впереди идущим. Платить лишь только взносы через кого-то?

Первые годы коммунисты парторганизации навещали Опарина, звонили, а затем постепенно стали вспоминать о нем все реже и реже. «Что делать — жизнь, — понимающе оценивает их поведение Евгений Павлович. — Сейчас нужны бойцы! — И заключает наш разговор словами: «Остаюсь убежденным сторонником КПСС».

Конечно, жить полнокровной политической жизнью сегодня Опарин уже не может. В этом его беда, и, безусловно, достойно сожаления то, что такие, как он, вне партии. Такие, как Евгений Павлович Опарин, нужны партии...

Вот такие случаи. Они не могут не вызывать размышлений, беспокойства, чувства тревоги. Партии сегодня важно очистить себя от прилипал, карьеристов, демагогов. Очень важно, чтобы она объединяла в себе истинных борцов за интересы народа, как в лучшие, ленинские годы своей истории. И тогда люди сами пойдут за ней.

Да, многие члены партии сегодня на распутье, но разбегаются в разные стороны — это трусость. Партии необходимо очищение, но не дезертирство. В трудное для партии время ей нужны настоящие бойцы!

Ю. ЛЕНЧЕВСКИЙ,
член Союза журналистов СССР

г. Москва.

НЕБО — ОДНО НА ДВОИХ



Самая большая радость в доме, когда вся семья Першиных вместе: мама, папа и дочь.

Фото автора.

Мы привыкли, что в семье пилота обычно ждут из рейса мужа, отца, брата. Но в этой семье ждут одинаково папу и маму, мужа и жену.

С детства Любе Голуб (теперь Любови Васильевне Першиной) грезилось небо, самолеты. «Сумасшедшая, — думал кто-то из ее сверстниц. — Женское ли это дело?».

...Она похожа на актрису. Большие серо-зеленые глаза, стройная фигура, обаятельная улыбка и нежные руки (как же они держат штурвал?).

В школьной характеристике после окончания восьмого класса ей написали: мечтает стать летчицей. Окончив восемь классов, Люба Голуб уехала в Омск, поближе к авиации и поступила... в химико-механический техникум.

Однажды в общежитие к девушкам пришел сокурсник. Когда Люба увидела на нем унты, обомлела:

— Откуда?

Оказалось, его родственник, работник гражданской авиации, помог ему устроиться в парашютную секцию аэроклуба...

Как-то родители поинтересовались, как она проводит свободное время. Люба ответила:

— Хожу на прыжки.

Мама с бабушкой думали, что на стадион, прыгать «через планку». Отец молчал. Может быть, он догадывался, о каких прыжках идет речь. Но однажды ей пришлось открыть свою тайну.

Прыжок получился необычным. Парашют, приплюснутый воздушным потоком к спине, не раскрылся. Люба сообразила — извернулась в воздухе. На высоте около ста пятидесяти метров купол раскинулся над головой. Сильно рвануло под мышками, чуть руки не вывернуло.

Узнав о прыжках с парашютом, мама испугалась. Начала отговаривать. Отец сказал, что он тоже был любителем острых ощущений и признался, что в юности

совершил прыжок с парашютом. Бабушка была верующей. Стала молиться. И потом всегда обращалась к Богу, чтобы он помог исполниться всем Любиным желаниям.

В Омское летно-техническое училище ее не брали — нужен был сточасовой налет на спортивных самолетах, чтобы попасть на спецнабор. Но это для юношей. О девушках вообще речи не было. Кроме того, в аэроклубе летать было не на чем, и работала только парашютная секция.

Однажды ей повезло. К командиру парашютного звена приехал в гости коллега из Фрунзе. Весь Омский аэроклуб переживал за Любу. Возьмут ли ее во Фрунзе? Там была самолетная секция. Уговаривали гостя все, кто мог.

Но как уволиться без трехлетней отработки после окончания техникума? Люба написала письмо министру нефтеперерабатывающей промышленности: «Тов. министр! Вы ведь тоже мечтаете. И я очень желаю, чтобы исполнились Ваши мечты. Помогите исполниться моим!». С нетерпением ожидала ответа. Министр дал «добро» и в конце письма пожелал удачи. Позже ей встретится еще много людей, которые помогут обрести крылья ее мечте, проникнувшись ее огромным желанием.

И, наконец, первый самостоятельный полет. Это экватор в жизни летчика. В семейном «авиационном альбоме» Першиных я увидел снимок, на котором она запечатлена после первого самостоятельного.

— Сложный был полет? — спросил я, держа в руках Любину фотографию, где она изображена с каким-то шрамом на лице. Она рассмеялась.

— Нет. У нас традиция была — после первой самостоятельной посадки обязательно поцеловать стойку шасси и хвост самолета, измазанные циаатимом. Вот след от него и остался.

Желание сделать летную работу своей

профессией росло по мере того, как Люба летала. Через год она попыталась поступить в Омское летно-техническое училище. Не раз она летала в Москву, чтобы добиться разрешения на это Министерства гражданской авиации. Поступить не удалось. А тут новая неприятность — во Фрунзе запретили высший пилотаж на самолетах из-за их старения. Любу пригласили в Гомельский аэроклуб. Она согласилась. Но и до Белоруссии докатилась та же беда — запретили полеты на Як-18 и тоже из-за старения самолетов.

Она не сдаётся и снова пытается поступить в училище. Не попала в группу спецнабора и на сей раз. Даже сейчас к ней возвращается горечь при воспоминании о том времени: везде был только отказ!

Но вот судьба свела ее с замечательным человеком. В Министерстве гражданской авиации Люба познакомилась с бывшей летчицей Марией Ивановной Акилиной.

— Как я потом узнала, для многих девушек, мечтающих об авиации, она стала второй матерью, — говорит о ней сегодня Любовь Васильевна. А тогда она очень волновалась перед встречей. Набравшись смелости, распахнула дверь и порывисто вошла в кабинет.

— Кто здесь Акилина Мария Ивановна? — спросила.

— Я Акилина, — ответила сидевшая за столом женщина.

— Я так ждала встречи с Вами! — воскликнула Люба.

Она была возбуждена, и столько в ее голосе было отчаяния, что Мария Ивановна невольно заинтересовалась девушкой.

— Я к вам с большой просьбой! — И Люба, едва справившись с волнением,

рассказала Акилиной о своих мытарствах. Мария Ивановна, внимательно выслушав девушку, ответила:

— Любаша! Успокойся и жди случая. Я тебе дам знать.

Люба продолжала летать в аэроклубе. Летала даже после ночных смен на производстве. Весной 1975 года она решила позвонить в Москву. Первый раз после визита к Акилиной.

— Любаша! — услышала она знакомый голос и заволновалась. — Человек, от которого зависит твоя судьба, завтра вылетает в Минск. Он будет вести прием. Постарайся попасть к нему.

Она улетела в Минск ближайшим рейсом. Долго стояла перед зданием управления гражданской авиации. Обратила внимание на человека в аэрофлотской форме.

— Вам кого? — спросил он, проходя мимо.

— Министра! — выпалила она в ответ и испугалась.

— Вон что. А он вас примет?

— Не знаю... — смутилась Люба еще больше.

— Ну, вот что, — подумав ответил ее собеседник, — приходите завтра. Министр будет вести прием. Идите и запишитесь.

Вместо одиннадцати на следующий день она явилась к шести утра... Министр выслушал ее, кратко ответил:

— О решении вам сообщает письменно.

— Нет, — испугалась Люба. — Скажите сразу, разрешаете или нет?

— Ну, хорошо, — подумав, сказал министр, — ждите вызова.

Вскоре на ее Омский адрес пришел вызов из министерства. Ну, а потом? Потом инструкторская работа на Ан-2 в Омском училище. Там, в училище, она познакомилась с Олегом.

Олег Геннадьевич Першин работал тогда инструктором на Ан-2 и Ми-8. Она сразу заметила его, в тот самый раз, когда впервые попала на инструктаж,

который проводил Олег. Он показался ей очень строгим, «неприступным». Но это не помешало ей однажды повоспитывать его.

Как-то шла мимо мужского общежития и вдруг услышала свое имя. В открытом окне стоял Олег и просил ее зайти.

Она зашла. И тут же проявилась ее женская нетерпимость к беспорядку. Из трех коек одна была не заправлена.

— Чья это кровать?

Трое жильцов комнаты из чувства мужской солидарности ответили разом:

— Не моя.

Люба покачала головой и ушла. Но, вспомнив, что забыла тетрадь с конспектами, вернулась: Олег тщательно заправил свою кровать...

Потом, уже после свадьбы, она спросила его:

— Тебя не отговаривали жениться?

— Бесполезно. Я еще тогда в общежитии сказал себе, что это моя жена.

...Вот уже тринадцать лет они вместе.

Когда в Омском училище расформировали летное отделение, они перевелись в Тюмень. Обменяли квартиру.

Любовь Васильевна летает сейчас вторым пилотом на Ан-24 в Рожино, Олег Геннадьевич — командир авиаэскадрильи вертолетов Ми-8 в Плеханове. Правда, недавно переучился на Ми-26. И, забегая вперед, скажу, что коллектив авиаэскадрильи вертолетов Ми-26 избрал его своим командиром.

Люба — прекрасная хозяйка, рукодельница. Увлекается вязанием, икэбаной. Глядя на ее творения, я подумал, что, наверное, с такой же любовью и искусством она выполняет нелегкую мужскую работу в небе. Я удивился, что ее не «вводят» до сих пор командиром Ан-24. Большинство ссылается на то, что она женщина и главное для нее — оберегать семейное счастье, тем более, что подрастает дочь Яна, которой сейчас шесть лет. К сожалению, находятяся и такие, что удив-

ленно вопрошают: «Что ей надо? Квартира, обстановка. Получает достаточно и муж — командир».

Только никогда не летала она ради денег.

О муже она говорит с большой любовью и теплом. Называет его Олежек. И глаза ее при этом теплеют еще больше.

А сама она переживает все, что переживает любая жена пилота. Однажды Ан-24, в составе экипажа которого летела Любовь Васильевна, взял курс на север. По связи они услышали, что почти под ними села на вынужденную «вертушка». Сердце екнуло: вдруг это Олег? Заволновалась, с трудом взяла себя в руки. Уже в Тюменском аэропорту ей сообщили — «Твой-то на вынужденной сидит».

Захолонуло сердце. Пришла домой. Дела не шли. Все валилось из рук. Несколько раз звонила в аэропорт. Но все телефоны молчали. Было уже поздно. И когда открылась дверь квартиры, бросилась к нему со слезами:

— Почему ничего не сказал?

И не подумала, как бы он мог сказать ей, да и все равно бы не сказал, даже если бы мог.

...Олег Геннадьевич пришел домой поздно — ведь он теперь народный депутат Тюменского облсовета. Он знал, что я беседую с его женой.

— Заговорила вас моя Любаша, наверное?

Любовь Васильевна, улыбнувшись, встала: «Устал?».

Все в их взглядах, жестах, улыбках говорило о прочном семейном союзе. И, прощаясь с ними, я невольно подумал, как это удивительно и хорошо, что оба они пилоты.

В. КРЫЛОВ,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Тюмень.

АЭРОФЛОТ: СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

РЕЙС МИЛОСЕРДИЯ

Тридцать лет назад, летом 1960 года, из Москвы на самолете Ил-18 был совершен рейс для оказания помощи населению Чили, пострадавшему от землетрясения, — поставка медикаментов, одежды и продовольствия. Рейс, протяженностью около 17 тысяч километров в один конец, выполнил экипаж командира корабля С. Н. Кечаева с руководителем полета Героем Советского Союза Б. А. Лахтиным. О том, как это было, рассказывает ныне заслуженный пилот СССР С. Н. Кечаев.

Когда случилась в Чили беда, Лига Красного Креста направила всем братским обществам телеграмму с надеждой получить поддержку пострадавшим от землетрясения. Наша страна, как это и было раньше, откликнулась одной из первых. Исполком Союза обществ Красного Креста и Красного Полумесяца направил в Чили телеграмму о готовящейся помощи.

К нашему Ил-18 подвозили тюки шерстяных одеял, коробки с молочными кон-

сервами, ящики с медикаментами и перевязочными средствами. Экипаж в составе второго пилота В. Шухтина, бортмеханика А. Галатенко, бортрадиста И. Градова и штурмана Е. Емонова, приняв на борт свыше 7000 килограммов груза, взял курс на Рабат. Отсюда, после непродолжительного отдыха, предстояло лететь несколько тысяч километров над акваторией океана, где практически не было ни радиомаяков, ни запасных аэродромов.

Летели уже несколько часов над океаном, а в наушниках голос лимского диспетчера монотонно вещал одно и то же: «Над Лимой туман. Над Сантьяго туман. Над Кордильерами туман».

Экипаж хорошо знал, что и в нормальных погодных условиях посадка на аэродроме в Сантьяго сложная. А нас ожидал туман или низкая облачность. И в самом деле, долины, что простирались между гор, были заполнены облаками. На посадку шли по лабиринту гранитных скал, то и дело меняя курс над пятью приводными радиостанциями, ведущими к посадочной полосе. Преодолев «воздушный слалом», наш самолет вскоре приземлился в аэропорту Сантьяго.

Уже на рулении внимание экипажа привлекло необычное скопление народа на перроне аэровокзала. Тысячи людей,

прослышав о прилете советского самолета, собрались на встречу с посланцем Страны Советов. Экипаж тепло приветствовали, мы превратились в экскурсоводов. Поток желающих побывать в салонах самолета и побеседовать с посланцами далекой страны, казалось, никогда не кончится. Порой не хватало понятных слов, но хорошо запомнились слова благодарности в наш адрес, которые не требовали перевода: «Русские, салютус!». Восторженная встреча продолжалась и в городе, в Обществе культурных связей с зарубежными странами. С чувством исполненного долга возвращался экипаж в Москву. Несомненно, наш прилет имел значение и для развития сотрудничества в области воздушного транспорта. 6 марта 1972 года между СССР и республикой Чили было подписано Соглашение о регулярном воздушном сообщении. 25 мая 1973 года Аэрофлот начал рейсы в Чили на самолетах Ил-62. К сожалению, они были прерваны в сентябре того же года в связи с переворотом и свержением правительства Народного единства, возглавляемого президентом С. Альенде.

В. ДЕГТЕВ,
общественный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Москва.

В своем бездумном, разрушительном «покорении» природы человек заметно преуспел. Порой результаты его деятельности приводят к появлению зон экологического неблагополучия. Вот и современный аэропорт — это центр постоянного воздействия на окружающую среду, район с сильно преобразованной экосистемой. Устойчивость системы нарушена в ряде мест настолько, что ее саморегуляция находится на критической грани равновесия. Авиация влияет на все компоненты природы: атмосферный воздух, воду, почву, животный и растительный мир.

БУДУЩЕГО АЭРОПОРТЫ

32

Источниками такого воздействия являются прежде всего воздушные суда и службы обеспечения полетов. Правда, пока интенсивность этого воздействия значительно меньше, чем наземных видов транспорта, но она постоянно растет. Так, по сравнению с 1955 годом, количество выбросов вредных веществ в атмосферу двигателями воздушных судов возросло почти в пять раз, применение токсичных и опасных веществ в технологиях ремонта и обслуживания воздушных судов увеличилось в 3,5 раза, интенсивность шума возросла на 20 процентов. По предварительной оценке, в настоящее время в СССР свыше 12 миллионов человек находится под постоянным воздействием сверхнормативного авиационного шума, вопросы борьбы с которым, согласно выводам ИКАО, по своей актуальности вышли на второе место после безопасности полетов. На территории и в окрестностях крупных аэропортов имеются электромагнитные поля значительной напряженности и различных частот — от сверхнизких до сверхвысоких. Биологический эффект вредного воздействия этих полей на живые организмы весьма высок.

Выход может быть лишь один — создание авиапредприятий с нормированными экологическими нагрузками, расположенных в зоне устойчивой экосистемы и обеспечивающих необходимое качество окружающей природной среды. Однако полное «экологическое равновесие», очевидно, может быть достигнуто только тогда, когда будут найдены экологически чистые источники и носители энергии, позволяющие наряду со снижением выбросов продуктов горения резко уменьшить воздействие авиационного шума и потребление кислорода. Такое станет возможным при создании новых или альтернативных видов топлива (термоядерного, водородного, биохимического), а также антигравитационных установок, уменьшающих массу воздушного судна, а, следовательно, и расход топлива.

В ближайшие же 20—30 лет массовые авиаперевозки вероятнее всего будут по-прежнему осуществляться на авиакеросине. Хотя не исключено, что в отдельных аэропортах, тяготеющих к районам добычи нефти и газа, могут быть использованы пропан, бутан или авиационное сконденсированное топливо,

технология применения которых значительно проще, чем сжиженного метана, водорода. Однако это будет носить региональный характер и, безусловно, не решит топливной проблемы массовых авиаперевозок. Следовательно, в принципиальном отношении технология наземных комплексов авиатопливообеспечения аэропортов и на рубеже XXI века в основном сохранится. Однако она будет малолюдной, менее металло- и энергоемкой, более экологически чистой — за счет внедрения новых поколений автоматизированных систем управления, новых типов оборудования, материалов, организационных мероприятий. В частности, можно ожидать резкого сокращения или даже полной ликвидации резервуаров горюче-смазочных материалов — наиболее дорогостоящей, металлоемкой, трудоемкой и экологически опасной части комплекса авиатопливообеспечения аэропорта. Но необходимы четкая согласованность с нефтеперерабатывающим заводом, которую смогут обеспечить автоматизированные системы управления, и прогноз потребления, а также сведение к минимуму (за счет повышения надежности техники) «сбойных» ситуаций.

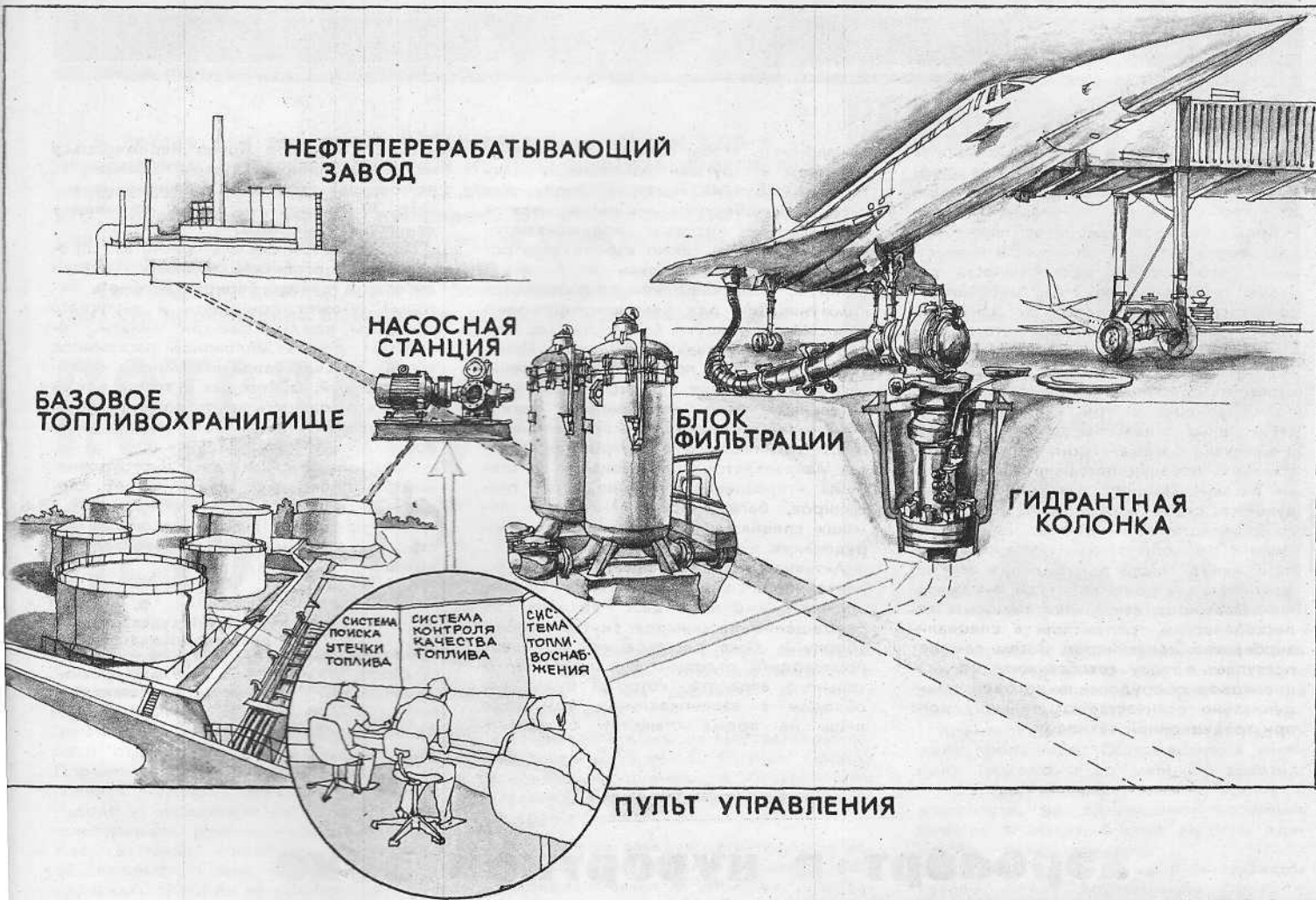
Чистота топлива может быть обеспечена применением новых, не загрязняющих его материалов для оборудования авиатопливообеспечения, новых фильтрующих материалов и достижением полной герметизации всей системы в целом. Разумеется, с завода топливо должно выходить кондиционным, а за его параметрами на всем протяжении до баков воздушного судна должна следать автоматизированная система, подключающая при необходимости блоки фильтрации и водоотделения. В общем виде комплекс авиатопливообеспечения будет включать трубопровод от завода до аэропорта с подкачивающими насосными станциями и блоками фильтрации (при необходимости), разводящие трубопроводы с блоками фильтрации, доставляющие топливо к местам стоянки воздушного судна, конечные элементы — гидрантные колонки с элементами учета, регулирования давления и расхода топлива, оснащенные автоматически подаваемыми и подключаемыми к воздушному судну трубопроводами, автоматизированные системы управления с выводом на центральный пульт. Для обслуживания комплекса потребуется минимальное количество специа-

листов, он будет менее металлоэнергоемок и экологически безопасней существующих систем. Проект может стать реальностью в 2010—2015 годах.

К 2030 году можно ожидать активное внедрение принципиально новых — мембранных, окислительно-восстановительных и биологически активных технологий очистки сточных вод и газовых выбросов в атмосферу, регенерации ценных веществ и составов, безотходных и малоотходных процессов технического обслуживания воздушных судов и наземной техники. В настоящее время уже разработана технология отделения и очистки сточных вод, основанная на совместном использовании адсорбционного и биологического методов очистки. Поверхностный сток аэропортов разделен на условно чистый (дождевая вода, дренаж) и загрязненный (мойка самолетов). Первый совместно с бытовыми стоками очищается в аэротенках или биологических прудах. Загрязненные же сточные воды, пройдя адсорбционную очистку на природных сорбентах в сооружениях циклического типа, в основном направляются на повторное использование, а небольшая их часть поступает на сооружения биологической очистки. Также разработан принципиально новый способ биологической очистки на аэротенках, окислительная мощность которых поддерживается на оптимальном уровне. В качестве основного параметра управления процессом выбран многофункциональный режим активной биомассы. Использование этой технологии обеспечивает высокий экологический эффект при снижении эксплуатационных и капитальных затрат не менее чем на сорок процентов.

Некоторые решения должны быть найдены в обозримом будущем. Это сокращение убытков из-за закрытия аэропортов по условиям снегопада и гололеда, экономия времени пассажиров при наземном обслуживании и поездке из города в аэропорт.

В области очистки аэродромов от снега выход видится в широком внедрении в предстоящем десятилетии скоростных машин, позволяющих убирать снег с взлетно-посадочных полос при скоростях 60—70 километров в час. В области борьбы с льдообразованием — применении стационарных систем, включающих в себя автоматизированные устройства оценки и прогнозирования состояния аэродромных по-



КОМПЛЕКС ТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРСПЕКТИВНОГО АЭРОПОРТА.

крытий. Датчики, вмонтированные в покрытие, обеспечат информацию по фактическим и прогнозируемым значениям коэффициента сцепления, наличию, виду, толщине слоя осадков. Предупреждение образования гололеда может осуществляться двумя способами: химическим и тепловым. Химический (распределение реагентов по поверхности) будет преобладающим до конца текущего столетия. Тепловой, основанный на применении нетрадиционных источников энергии, приведет к созданию обогреваемого покрытия, которое ожидается в начале XXI века. Концепция всепогодности включает в себя также применение сотового покрытия из пластических масс. Его дренирующий верхний слой пропускает воду и «складирует» снег. При этом используется существующая система водосточно-дренажной сети. Такое покрытие не нуждается в снегоочистке, если высота сотов будет не менее высоты прогнозируемого для данного района снежного покрова.

В первой половине XXI века по-прежнему будет остра необходимость создания аэропортов вблизи больших городов. Надо отметить, что любой аэропорт занимает значительно меньше площади, чем автомобильная или железнодорожная магистраль протяженностью, соизмеримой с дальностью полета воздушного судна. Дефицит земли заставит искать пути перевозок людей и грузов в воздушном и даже космическом про-

странствах. Однако в связи с ростом городов и удалением от них аэропортов затраты времени на доставку пассажиров также постоянно растут. Поэтому очень важно, чтобы вопрос транспортировки пассажиров от самой начальной до конечной точки его маршрута («от двери до двери») рассматривался и решался системно.

Борьба за экономию времени и экологические требования вызовут дальнейшее углубление разработок и налаживание серийного производства самолетов короткого и вертикального взлета и посадки. Короткие взлетно-посадочные полосы и значительно меньший, чем у обычных самолетов, уровень шума позволят разместить аэропорт почти в центре города. При этом перелет из города в город будет занимать в два-три раза меньше времени, чем при использовании наземных видов транспорта или даже обычных самолетов. Вдобавок эти летательные аппараты смогут конкурировать с наземными видами транспорта в перевозках пассажиров между городом и удаленным аэропортом. Можно выделить три основные группы авиации: магистральные аэропорты, обслуживающие как тяжелые многоместные самолеты, так и самолеты короткого и вертикального взлета и посадки, используемые в качестве транспортной связи с городом; аэропорты, обслуживающие самолеты короткого и вертикального взлета и посадки, расположенные в пределах

городской черты или вблизи города; стартовые комплексы и посадочные полосы для космических кораблей в аэропортах совместного базирования с транспортными самолетами.

Особую остроту приобретают вопросы размещения аэропортов. Известно, что подобрать участок для строительства аэропорта трудно даже сейчас. В дальнейшем из-за роста необходимости для магистрального аэропорта площади и постоянного повышения стоимости земли эти трудности еще более возрастут. Альтернативным вариантом является размещение аэропортов на водной поверхности. Так можно решить проблему рационального использования продуктивных земельных территорий, особенно в курортных зонах. Летная полоса нового аэропорта будет вынесена на три-пять километров от берега. Аэровокзал и другие служебные здания — на берегу, доставка пассажиров — на катерах. Вдобавок уменьшится шумовой дискомфорт.

Должна претерпеть существенные изменения технология обслуживания пассажиров. Анализ показывает, что в самолетах на 800—1000 человек требуется размещение пассажиров в двух уровнях, необходимо будет наличие примерно двадцати дверей. Это породит известные сложности, поэтому предлагается использовать контейнеры и поддоны для пассажиров. Такой прием значительно повысит эффективность исполь-

зования самолета и уровень комфорта для пассажиров, которые смогут в аэровокзале или даже в городе без суетонок и тесноты занять свои места.

Время простоя самолетов при такой технологии можно будет свести к минимуму, что повысит эффективность системы авиаперевозок. Этим требованиям соответствует и аэропорт с системой конвейерного обслуживания летательных аппаратов. Цель достигается тем, что обслуживание с момента посадки до взлета осуществляется последовательно, по конвейеру, в три основных самостоятельных этапа: высадки пассажиров и выгрузки багажа; технического обслуживания; посадки пассажиров и загрузки багажа. Процесс перемещения воздушного судна может быть непрерывным, с заданной скоростью, или циклическим с продолжительностью цикла три-пять минут. После приземления его направляют к аэровокзалу, где высаживают пассажиров, выгружают багаж по телескопическим трапам или в специализированных контейнерах. Затем самолет поступает в зону техобслуживания, стационарное оборудование которой принципиально отличается от применяемого при традиционной технологии.

Например, чтобы совместить заправку топливом с другими работами, подачу топлива ведут не снизу, а сверху, для чего место обслуживания перекрывается фермами, к которым подвешиваются трубопроводы, а также кабели электросети, смотровые люльки и т. д. В галереях под перроном размещаются коммуникации для кондиционированного и сжатого воздуха, холодной и горячей воды, трубопроводы для масла. Принцип конвейера предполагает органическое соединение как строго последовательных, так и совмещенных технологических операций. После окончания цикла технического обслуживания самолет направляется к аэровокзалу со стороны отправления, где принимает пассажиров, багаж, бортопитание при помощи специального стационарного оборудования.

Активное использование пассажирских контейнеров-салонов, отделяемых от фюзеляжа самолета, даст возможность размещение пассажиров внутри салона, уборку и даже реставрацию интерьера производить отдельно от самого летательного аппарата, который будет необходим в аэровокзальном комплексе лишь на время стыковки с контей-

нером. Контейнер может перемещаться из операционного зала к самолету с помощью монорельса примерно на высоте 30 метров — чтобы не мешать движению самолетов.

По предварительным расчетам пропускная способность одного сектора аэропорта с конвейерной системой, который сможет принимать и выпускать самолеты каждые две-три минуты, составляет десять миллионов пассажиров в год. За счет увеличения числа секторов, каждый из которых в то же время имеет возможность некоторого собственного расширения, можно развивать аэропорт.

Предполагается, что весь многоуровневый комплекс его зданий имеет площадь не более одного гектара, что в три-четыре раза меньше площади застройки современных аэровокзальных комплексов.

В. ИВАНОВ,
начальник Государственного
проектно-исследовательского
и научно-исследовательского института
«Аэропроект»,
доктор технических наук

г. Москва.

34

аэропорт в курортной зоне



В летние дни победного сорок пятого миллионы людей с нетерпением ожидали сообщений из Потсдама, где проходила конференция руководителей трех союзных держав. Среди тех, кто обеспечивал работу конференции, был комиссар специально созданной авиационной группы майор Анатолий Георгиевич Зотов.

Сегодня он, кавалер многих боевых наград, вспоминает о том, что происходило в Потсдаме сорок пять лет назад.

ПОТСДАМ, ЛЕТО 1945-го

Едва в Берлине отгремели последние бои, начальник административно-хозяйственного отдела 1-го Белорусского фронта генерал Л. Чернорыж вызвал начальника квартирно-эксплуатационного отдела полковника Г. Косогляда. Поручение было неожиданным — с группой офицеров объехать окрестности города и определить место проведения конференции руководителей трех держав, а также подобрать аэродромы, на которых должна базироваться специальная группа по ее обеспечению.

Выбор пал на дворец Цецилиенхоф неподалеку от парка Сан-Суси на окраине Потсдама. В отличие от других районов, зачастую сплошь превратившихся после бомбежек в руины и каменные завалы, здесь не было столь ощутимых следов войны. Удобными были подъезды к дворцу, хорош был внутренний интерьер. Словом, имелись все условия для продуктивной работы и отдыха глав великих держав. Маршал Советского Союза Жуков, а затем и Сталин одобрили выбор.

В промежутке между 10 и 15 мая меня, старшего инспектора политотдела 16-й воздушной армии, вызвал заместитель командующего по политчасти. Когда я прибыл, у него в кабинете находились начальник политотдела и начальник особого отдела. Сообщив о том, что уже определены аэродромы базирования спецгруппы обеспечения конференции и что строители приступили к их благоустройству, заместитель командующего обратился ко мне:

— По указанию члена Военного совета ВВС вам завтра необходимо прибыть... в административный отдел ЦК ВКП/б/. Командующий армией отдал распоряжение доставить вас почтовым самолетом утренним рейсом. Вылет в шесть ноль-ноль. По прибытии на один из подмосковных или на Центральный аэродром вам необходимо доложить об этом по телефону... Конкретно задачу поставят в ЦК.

Начальник особого отдела добавил: — Вас ожидает ответственное дело, связанное с выполнением особой задачи.

...Салон самолета Ли-2 напоминал склад с грудями почтовых мешков и посылок. Техник расчистил для меня сидячее место.

Приземлились мы на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе. Пройдя таможенный досмотр, я позвонил по указанному телефону и получил команду срочно прибыть в адм.отдел.

В кабинете заведующего отделом находились член Военного совета ВВС генерал-полковник Н. Шиманов, генерал-полковник авиации И. Туркель и еще человек десять в штатском. Позже я узнал, что одним из них был неизвестный Абакумов, руководитель ведомства, о котором тогда не принято было говорить вслух.

Заведующий отделом сделал сообщение о том, что началась работа по подготовке Потсдамской конференции, а затем сказал:

— Начальником специальной авиационной группы по обеспечению конференции рекомендуется генерал-полковник Туркель. Комиссаром — бывший секретарь Ярославского обкома комсомола, старший инспектор политотдела товарищ Зотов... В состав группы будут входить экипажи самолетов авиадивизий особого назначения. Это хорошо подготовленные летчики, способные выполнять любые задачи днем и ночью. Руководству группы — быстро подобрать компетентных и проверенных людей на все участки. Необходимо хорошо подготовиться к авиационному обеспечению нужд конференции, достойно выполнить задачи по безопасности полетов. Вы — хозяева аэродромов, вам надлежит принять и разместить авиагруппы союзников...

Заведующий адм.отделом ЦК обратился потом непосредственно ко мне:

— На вас, товарищ Зотов, возлагается задача наглядно оформить аэродромы. В первую очередь нужно подготовить проект альбома оформления и в самые сжатые сроки выслать его в отдел пропаганды ЦК ВКП/б/ для рассмотрения и корректировки. В вашем распоряжении будут находиться два художника-

портретиста, а также оформители. Очень важно своевременно подготовить портреты глав делегаций и выставить их на самых видных местах.

Кратко высказался представитель отдела пропаганды. Обратившись к генералу Туркелю и ко мне, он заметил:

— У вас разные воинские звания и должности, но одинаковые партийные билеты, а значит, будете нести и одинаковую ответственность.

Выйдя из кабинета, мы с начальником группы ближе познакомились друг с другом. Этому способствовало и то, что нам дали понять о «равной ответственности».

Указанные аэродромы мне были известны. Один из них, Дальгов, располагался рядом с будущей границей Западного Берлина. На нем в тот момент еще дислоцировалась 296-я истребительная дивизия под командованием полковника В. Сталина. Аэродром имел две прекрасно оборудованные взлетно-посадочные полосы, достаточное количество жилья, две столовые и клубные помещения. С Сан-Суси аэродромы связывали отменные автомобильные дороги.

Первым делом мы с генералом Туркелем побывали на самих аэродромах, встретились с начальником 80-го района авиационного базирования полковником Щербатюком и начальником политотдела полковником Широченко. Они доложили, что полным ходом идут восстановительные работы на аэродроме Калдов. А как только полковник Сталин освободит Дальгов, незамедлительно начнется интенсивная подготовка и этого участка.

С Василием Сталиным мы были знакомы с лейтенантских лет. Впервые встретились на комсомольской конференции Московского военного округа. Оба оказались в президиуме. Конференция проходила два дня, и нам представилась возможность основательно узнать друг друга. Затем встретились в Сталинграде. Все это позволило мне быстро найти общий язык с комдивом. На третий же день он освободил все помещения.

С Иваном Лукичом Туркелем мы вдоль и поперек обошли оба аэродрома,



прежде чем выбрали места расположения портретов, государственных флагов, других элементов оформления. Не теряя времени, я приступил к подготовке проекта альбома. Здесь мне существенно помогло то, что Иван Лукич был весьма эрудирован во многих вопросах, четко представлял себе, какой должна быть наглядная агитация этих аэродромов. Его рекомендации очень пригодились прибывшим из Москвы художникам, и мы к 1 июня подготовили и отправили в ЦК проект.

Ответ пришел очень быстро. 12 июня я уже держал в руках пакет с альбомом и сопроводительной запиской. В ней сообщалось, что в основном мы поработали творчески, и давались подробнейшие советы. Определялись и размеры портретов — два на три метра. Разместить портреты рекомендовалось в местах подруливания самолетов.

Учитывая полученные указания, мы начали подготовку всех элементов оформления в двух экземплярах. За дело взялись художники, столяры, маляры. Строители крепили портреты с учетом большой парусности материала. Мне пришлось напряженно потрудиться над плакатами и лозунгами, которые по содержанию должны были отвечать мирному духу конференции, способствовать откровенному общению с союзниками.

Тут уместно сказать об одной неожиданной и довольно сложной ситуации, возникшей уже в ходе конференции. Как известно, Черчилль, глава английской делегации, вылетел для участия в парламентских выборах. Мы были в полной уверенности, что он вновь станет премьером и поэтому подготовили только его портреты. Но произошло непредвиденное — к власти пришло лейбористское правительство во главе с Эттли.

Ни у нас, ни у представителей английской делегации в Потсдаме не оказалось фотографии Эттли для изготовления портрета. Союзники с пониманием отнеслись к возникшей проблеме. Немедленно в Лондон на самолете были посланы советский и британский представители. В тот же день фотография нового премьера была доставлена, и портрет Эттли был готов вовремя.

Режимом на конференции ведал замнаркома внутренних дел Круглов. Только он один имел право подписывать пропуски. Начальнику режима подчинялись подразделения охраны аэродромов, делегаций, их резиденций и парка Сан-Суси.

В канун ожидавшегося прибытия особого рейса, которым должны были прилететь Сталин и Молотов, Круглов организовал особую охрану аэродрома Дальгов и трассы, ведущей к Цецилиенхофу. На аэродроме были закрыты и опечатаны все чердачные помещения зданий, канализационные, связистские люки. Зачехлили и опечатали даже кучи поломанных самолетов и двигателей, которые не успели вывезти. Аэродром, вся трасса и парк Сан-Суси были оцеплены тройным кольцом — офицерами, сержантами и солдатами НКВД. Эта охрана содержалась почти трое суток, хотя уже на вторые мы правились, как потом выяснилось, догадывались о том, что делегация уже прибыла поездом и разместилась в своей резиденции.

Несколько позднее мы узнали, что Сталин сразу же отверг план перелета на «Дугласе». Берия, ссылаясь на мнение

специалистов, пытался доказать, что перелет будет совершенно безопасным. Но Сталин был непреклонен. Очевидно, он не мог забыть миг, когда летел в конце 1943 года в Тегеран и где-то над горами самолет несколько раз провалился в воздушную яму. Вцепившись в подлокотники кресла, с искаженным от страха лицом, Верховный едва пришел в себя, долго не решался посмотреть на Ворошилова, сидевшего в кресле напротив: заметил ли тот его беспомощное состояние. Поэтому в Берлин решили ехать поездом. Берия проработал специальный маршрут — севернее обычного. Спецпоезд с бронированными вагонами, особой охраной, особым сопровождением.

Операция по доставке «вождя народов» в Берлин готовилась, пожалуй, тщательнее, чем иные боевые операции. Сталин требовал частых докладов о ходе подготовки к конференции, об обеспечении его переезда, интересовался деталями, давал указания. К операции по доставке и жизнеобеспечению Верховного были подключены десятки тысяч человек. За две недели до поездки на столе у генералиссимуса лежал документ, который как нельзя лучше характеризует отношение Сталина к собственной персоне:

*«Товарищу Сталину И. В.
Товарищу Молотову В. М.*

НКВД СССР докладывает об окончании подготовки мероприятий по подготовке (так в тексте. — Авт.) приема и размещения предстоящей конференции. Подготовлено 62 виллы (10 000 кв. метров) и один двухэтажный особняк для товарища Сталина: 15 комнат, открытая веранда, мансарда, 400 кв. метров. Особняк всем обеспечен. Есть узел связи. Созданы запасы дичи, живности, гастрономических, бакалейных и других продуктов, напитки. Созданы три подсобных хозяйства в 7 км от Потсдама с животными и птицефермами, овощными базами; работают 2 хлебопекарни. Весь персонал из Москвы. Наготове два специальных аэродрома. Для охраны доставлено 7 полков НКВД и 1500 человек оперативного состава. Организована охрана в 3 кольца. Начальник охраны особняка — генерал-лейтенант Власик. Охрана места конференции — Круглов.

Подготовлен специальный поезд. Маршрут длиной в 1923 километра (по СССР — 1095, Польше — 594, Германии — 234). Обеспечивают безопасность в пути 17 тысяч войск НКВД, 1515 человек оперативного состава. На каждом километре железнодорожного пути от 6 до 15 человек охраны. По линии следования будут курсировать 8 бронепоездов НКВД.

Для Молотова подготовлено 2-этажное здание (11 комнат). Для делегации 55 вилл, в том числе особняков.

2 июля 1945 года.

Л. Берия»

По поводу режима на конференции вспоминается еще один эпизод, который, на мой взгляд, ярко характеризует одного человека. За два дня до начала конференции, 15 июля, в одиннадцать утра, к нам на бывший «свой» аэродром, на фешенебельном автомобиле с двумя охранниками прибыл 25-летний комдив полковник Сталин, попросил разъяснить ему, как попасть в Цецилиенхоф. Разумеется, его направили к генералу Круглову. Тот незамедлительно выписал пропуск. Затем мы с Иваном Лукичом проводили гостя до резиденции. Но генерал Туркель сделал пол-

ковнику замечание, указав на его неряшливый внешний вид и поношенное обмундирование, в котором-де не стоило бы являться к главе делегации. Василий Сталин пренебрежительно отнесся к этому. Приехав на место, уверенно зашагал к резиденции.

Только мы вернулись обратно, он снова прибыл к нам, но уже с возмущенным видом. Очевидно, отец сделал ему серьезное внушение. Тут же В. Сталин связался с полковником Щербатюком и приказным тоном велел ему незамедлительно пошить парадный костюм. Следует заметить, что полковник Щербатюк по службе В. Сталину не подчинялся. К тому же ему было уже пятьдесят шесть лет.

15 июля произошло событие, которого мы все так ждали, — на аэродроме Дальгов встречали руководителей делегаций США и Великобритании. Самолеты Трумэна и Черчилля прибыли друг за другом с часовым интервалом, каждый в сопровождении тридцати одного истребителя. Одновременно с самолетом главы делегации садились по четыре машины, следовавшие слева и справа от него. Остальные двадцать три истребителя, совершив облет аэродрома, без посадки возвращались в зону оккупации своих государств. Точно такой же порядок сохранился и когда прибыл Эттли. Улетали в таком же сопровождении.

При посадке самолетов союзников наш командный пункт посещали руководители их авиагрупп. Мы же обеспечивали руление самолетов высылкой к ним «Виллиса» с яркой надписью на английском и русском — «Следуй за мной».

У входа на аэродром руководителей делегации каждый раз встречали одни и те же лица — первый заместитель наркома иностранных дел Вышинский и замнаркоминдел Деканозов. Сталин и Молотов на аэродроме ни разу не появлялись.

Очень вольно держался господин Черчилль, все время старался оторваться от охраны и сопровождающих. Не вынимая изо рта сигары, обошел портреты глав государств, любезно улыбнулся в адрес хозяев аэродрома. До дворца делегации сопровождали несколько специальных машин с автоматчиками.

На этом же аэродроме в дни работы конференции приземлялись самолеты с польской и французской делегациями. Здесь проходили очень интенсивные полеты, связанные с частым прибытием и убытием специалистов самого различного профиля. Работать членам спецгруппы приходилось напряженно.

Нет, не просто проходило обеспечение конференции. Но особенно трудно стало примерно с того момента, когда произошло раздробление Берлина на секторы. Очень огорчало то, что все больше возникало недомолвок со стороны союзников, что кое-кто из них стал идти на прямые провокации в отношении нас.

И все же главное в том, что конференция ярко продемонстрировала: мы, представители разных народов, умеем полезно сотрудничать, жить в мире, если этого захотим. А еще — мне со столькими интересными людьми довелось встретиться...

А. ЗОТОВ,
полковник в отставке

г. Москва.

Вот уже второй год будет осуществляться набор студентов на факультет летной эксплуатации воздушных судов Киевского института инженеров гражданской авиации. По многочисленным пожеланиям читателей, мы обратились к декану нового факультета, кандидату технических наук М. Ф. ДАВИДЕНКО с просьбой рассказать о подготовке инженеров-механиков (пилотов) более подробно.

— Михаил Федорович, почему в инженерном вузе готовят пилотов? Ведь для этого в Аэрофлоте имеются высшие и средние летные училища.

— Техническая реконструкция отрасли в связи с ожидаемым поступлением воздушных судов нового поколения, а также сохраняющаяся тенденция роста авиационных происшествий по вине летного состава заставляют в корне пересмотреть систему подготовки летных кадров. В настоящее время осуществляется переход на эксплуатацию самолетов сокращенными составами экипажей. Соответственно, по-иному komponуются кабины, системы управления отображения информации, что, в свою очередь, изменяет содержание и сущность деятельности экипажа. Так, все большее значение приобретают операторские функции человека в кабине самолета. Поэтому уже сейчас, учитывая перспективы развития авиационной техники, необходимо усилить именно инженерную подготовку летчиков.

Не следует забывать и о том, что традиционная узконаправленная и раздельная подготовка пилота, штурмана и бортинженера отрицательно сказывается на отработке взаимодействия в экипаже, что является зачастую основной причиной авиационных происшествий и предпосылок к ним.

Важно и другое. Существующий в летных училищах казарменный быт, как правило, удаленность этих учебных заведений от крупных культурных и промышленных центров, отсутствие программ общекультурной подготовки не способствует воспитанию творческой, интеллектуальной личности авиатора.

Наконец, последнее. При нынешней системе отбора и переподготовки специалистов на новые типы самолетов первого класса пилоты вводятся в строй в возрасте где-то около сорока лет. Так вот, несмотря на несомненные положительные качества обучаемых, большой практический опыт летной работы, все-таки сильно сказывается отсутствие у них современного инженерного базиса.

— Чем же отличается подготовка пилотов в институте?

ВЗЛЕТ ДАЕТ КИЕВ

— Прежде всего на год увеличен срок обучения. А это дает возможность усилить общенаучную подготовку и инженерный базис. При этом следует иметь в виду, что Киевский институт — единственный вуз, где готовятся инженеры Аэрофлота всех профилей. Ну, и, конечно, на качество теоретической подготовки летчиков не может благотворно не отразиться использование богатого научно-педагогического потенциала и уникальной учебно-лабораторной базы института.

— А в чем суть принципиально нового подхода к обучению?

— Мы считаем, что летчиков необходимо обучать по так называемой схеме трехчленного экипажа: то есть комплексно готовить каждого выпускника как третьего пилота — бортинженера, второго пилота — навигатора, первого пилота — командира воздушного судна. Причем наш институт уже имеет определенный опыт подготовки летного состава — в частности, бортинженеров на самолете Ту-154. Около четырехсот наших выпускников сейчас уже летают самостоятельно, и отзывы о них самые хорошие.

— Будет ли продолжаться подготовка бортинженеров?

— Да. Кроме того, мы начали подготовку бортинженеров по воздушной навигации. После определенного опыта работы в качестве бортинженеров их можно будет переучивать по спецпрограммам на вторых пилотов.

— Расскажите, как обеспечивается летное обучение студентов?

— Первоначальная летная подготовка осуществляется непосредственно в летных училищах: в Кировоградском высшем на самолете Л-410 и в Кременчугском — на вертолете Ми-2. В первом случае выпускаются инженеры-пилоты самолетов Ан-24 и Ан-26, во втором — вертолета Ми-8. Однако, думается, в самом ближайшем будущем в качестве основного выпускного типа необходимо выбрать ожидаемый самолет Ил-114, как самый массовый из новых. А наиболее способных студентов можно было бы выпускать сразу на Ту-154, Ту-204, Як-

42 — с учетом потребности отрасли. Это позволит целенаправленно готовить специалистов на конкретный тип самолета на всем протяжении теоретического и практического обучения (как, например, бортинженеров Ту-154), в том числе и для работы по схеме экипажа из двух-трех пилотов.

Тут хотелось бы поделиться еще вот какими мыслями. Вузам и училищам срочно нужен экономичный учебный самолет с унифицированной кабиной, а также комплекс тренажерных средств для первоначального обучения, существенно отличающихся от эксплуатируемых и, что немаловажно, рассчитанных на тренировку профессиональных пилотов. Вопрос, ничего не скажешь, сложный. Но вполне решимый в рамках, допустим, конверсии оборонной промышленности.

— Вы говорите об инженерном базисе пилота — что подразумевается под ним?

— Новым учебным планом усиливается общенаучная и специальная инженерная подготовка. Особое внимание при этом уделяется таким профилирующим дисциплинам, как аэромеханика и динамика полета, функциональные системы воздушных судов с учетом их автоматизации, современные средства отображения информации. Более углубленно будут изучаться предметы, связанные с особенностями летной эксплуатации, воздушной навигации, безопасностью полетов, использования компьютерной техники.

— А как будет обстоит дело с казармой?

— В Киевском институте ее нет. Все студенты летного факультета живут в отдельном благоустроенном общежитии. Для них предусмотрен определенный режим питания, специальная физическая и психофизиологическая подготовка. Но, к сожалению, пока еще не решен вопрос о переводе студентов факультета на полное государственное обеспечение, как курсантов высших летных училищ. Кстати, предвижу вопрос о праве наших воспитанников на свободное посещение лекций. Подобная форма практикуется на других факультетах, однако у нас посещение занятий является обязательным.

— Кооперация института с летными училищами, особенно средним Кременчугским, наверное, положительно скажется на развитии их научно-педагогического потенциала?

— Безусловно. В Кременчуге создаются филиалы кафедр института, получит развитие тренажерная и прочая учебно-лабораторная база. Со временем в качестве выпускного типа оба училища будут осваиваться воздушные судна нового поколения.

Интервью взял
В. КАРПЮК,
редактор газеты «Авиатор».

г. Киев.

В условиях бездорожья, и прежде всего в Сибири, на Дальнем Востоке и Крайнем Севере, широкое распространение получил способ перевозки вертолетами грузов на внешней подвеске. В то же время транспортировка грузов на внешней подвеске выявила ряд проблем как практического, так и научного характера. В основном они связаны с обеспечением безопасности и повышением экономичности таких полетов. Прежде всего это относится к проблеме устойчивости грузов в воздухе и, по возможности, снижения их аэродинамического сопротивления.

Стремясь предотвратить или хотя бы уменьшить раскачку грузов, экипажи вынуждены снижать скорость транспортировки, что тоже, как известно, ведет к нерациональному расходованию авиатоплива. Бывает и такое. Рассчитывая на личный опыт и интуицию, летный состав сам предпринимает попытки придать устойчивость грузам путем оснащения их самодельными стабилизирующими элементами или закруткой вокруг оси подвески. Такая практика показала, что здесь нужны серьезные научные и практические разработки, позволяющие не только ответить на сложные вопросы эксплуатации вертолета с грузом на внешней подвеске, но и избежать непредсказуемых последствий самодельной «модификации» аэродинамики. Речь идет о том, чтобы оснастить перевозимый на подвеске груз несложными и надежными устройствами с целью стабилизации его в воздухе и одновременного снижения аэродинамического сопротивления.

Известно, что противодействие движению тела складывается из двух составляющих: давления и трения. При этом для плохообтекаемых тел сопротивление давления, обусловленное торможением потока воздуха в головной части и разрежением в ближнем следе, значительно превосходит сопротивление трения вследствие обтекания потоком боковой поверхности тела. Традиционный способ снижения лобового сопротивления сводится к закруглению обводов головной части тела для придания ему удобообтекаемой формы. Однако в нашем случае он малоприменим, поскольку тре-

КАК ПРЕДОТВРАТИТЬ РАСКАЧКУ

бует значительной конструктивной модификации грузов. Более того, он еще и малоэффективен в аэродинамическом отношении, так как придание головной части тела удобообтекаемой формы вызывает необходимость парирования дестабилизирующего момента из-за возникновения подъемной и боковой сил на ненулевых углах атаки, а также скольжения (см. рис. 1). Не исключено, что сум-

марное сопротивление всей компоновки может в определенных условиях даже превысить сопротивление исходного груза, потому что стабилизирующие устройства для тел удобообтекаемых форм имеют, как правило, значительные размеры.

Новым техническим решением становится способ снижения сопротивления плохообтекаемого тела за счет пластины или диска, устанавливаемых перед ним поперек воздушного потока (см. рис. 2). В Академии гражданской авиации применительно к грузам типа «балок» такой способ получил расчетно-экспериментальное обоснование. Положительными свойствами такой компоновки являются ее сравнительная технологическая простота, эффективность (снижение почти в два раза лобового сопротивления) и наконец существенный запас статической устойчивости по сравнению с телами удобообтекаемых форм. Физический механизм снижения сопротивления и повышения устойчивости компоновки показан на рис. 2.

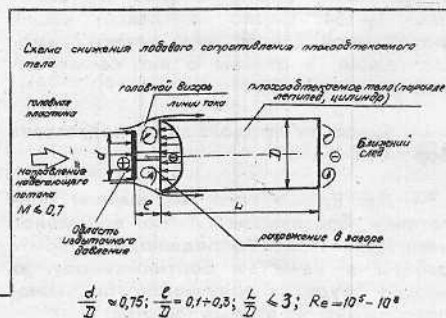


Рис. 2, а.

Схема образования балансирующего момента

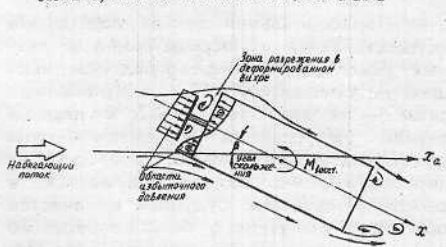


Рис. 2, б.

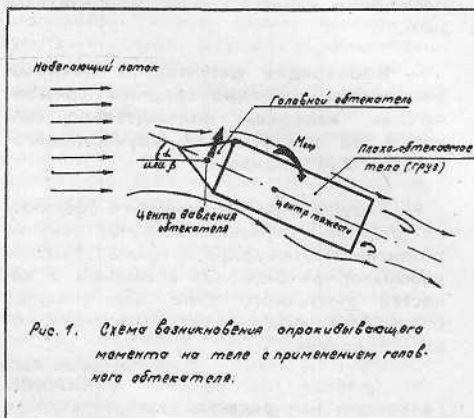


Рис. 1. Схема возникновения опрокидывающего момента на теле с применением головного обтекателя.

Как видим из рисунка 2А, в зазоре между пластиной и передним торцом груза в полете образуется вихревое течение, вызванное срывом набегающего потока с острых ее кромок. Интенсивностью и размерами этого воздушного вихря можно управлять, изменяя параметры пластины и величину зазора. При этом в самом зазоре может быть достигнуто более сильное разрежение, чем в донной области груза, которое приведет к появлению дополнительной тянущей силы по направлению полета.

Повышение статической устойчивости системы «головная пластина — параллелепипед» (по сравнению с телами удобообтекаемых форм) также является след-

ствием срыва потока и возникновения вихревого течения в зазоре между пластиной и телом. Из рис. 26 видно, как на небольших углах скольжения (не более 10—15 градусов) воздушный вихрь в зазоре перестраивается, и, как следствие, изменяется распределение давления по переднему торцу тела. В итоге на нем возникает головной восстанавливающий момент, который стремится стабилизировать груз по потоку. Заметим, что для тел удобообтекаемых форм (при реальных центровках) момент, возникающий в головной части, всегда приводит к их опрокидыванию (см. рис. 1).

В качестве примера изменения аэродинамических характеристик груза в форме параллелепипеда типа балка в результате установки перед ним головной пластины на рисунке 3 приведена полученная в аэродинамической трубе Академии гражданской авиации зависимость коэффициента лобового сопротивления C_x от угла атаки α (габариты модели и головной пластины указаны на рисунке). При этом коэффициент C_x нормирован по скоростному напору набегающего потока и сечению балки (скорость воздушного потока в трубе изменялась от 50 до 140 км/ч). Следует обратить внимание, что суммарное сопротивление системы «головная пластина — параллелепипед» соизмеримо с сопротивлением тела удобообтекаемой формы одного и того же удлинения.

В процессе численного (на ЭВМ) и физического (в аэродинамической трубе) моделирования установлено, что близкими к оптимальным по величине лобового сопротивления системы являются следующие геометрические размеры: $l/D \approx 0,1 - 0,3$; $\alpha/D \approx 0,75$ (см. рис. 2) в диапазоне изменения числа Рейнольдса $R_1 = 10^5 - 10^6$ и числа Маха $\leq 0,7$. Число Рейнольдса построено по скорости набегающего потока и максимальному поперечному размеру параллелепипеда. С ростом угла атаки выигрыш в уменьшении сопротивления за счет установки перед ним головной пластины снижается и полностью исчезает при $\alpha = 25$ градусов, когда вихрь в зазоре между пластиной и торцом тела сносится вниз по потоку.

Возможность получения восстанавливающего момента в головной части рассматриваемой системы «головная пластина — параллелепипед» является несомненным преимуществом такого рода компоновок. Однако в процессе экспериментов было установлено, что при выходе за пределы малых углов скольжения одна лишь головная пластина не в состоянии компенсировать опрокидывающий момент, возникающий на корпусе при различных центровках груза. Поэтому для обеспечения устойчивости груза при его транспортировке вертолетом на внешней подвеске желательно использовать также дополнительные стабилизирующие устройства (так называемые хвостовые стабилизаторы).

Исследования в аэродинамической трубе показали, что для грузов рассматриваемой формы хорошо зарекомендовала себя схема стабилизации, показанная на рисунке 4. Варьирование площадями вы-

носа стабилизаторов за верхнюю кромку модели балки S_1 и за донный срез S_2 позволило, путем наблюдения за их поведением в воздушном потоке в диапазоне скоростей от 50 до 140 км/ч, построить границу путевой устойчивости модели. Зависимость влияния размеров стабилизаторов и их относительного рас-

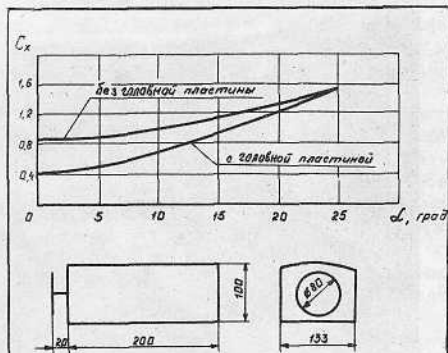


Рис. 3. Зависимость $C_x(\alpha)$ для модели груза типа «балка»

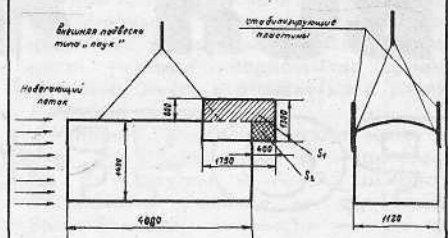


Рис. 4. Схема аэродинамической стабилизации груза типа «балка» (в натурном эксперименте)

Площадь стабилизатора $S = S_1 + S_2$
 S_1 - площадь пластины, выступающей над верхней гранью; $S_1 = \frac{S_1}{S}$; $S_2 = \frac{S_2}{S}$; $S_2 = S - S_1$.

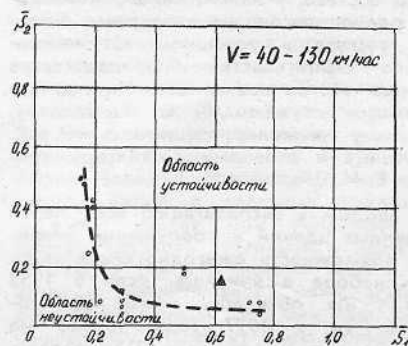


Рис. 5. Зависимость влияния размеров стабилизаторов и их относительного расположения на устойчивость груза на внешней подвеске вертолета в полете

○ - модельные эксперименты
 ▲ - натурный эксперимент

положения на устойчивость модели балка в потоке на подвеске приведена на рисунке 5. Так как размеры хвостовых стабилизаторов незначительные, их «вклад» в общее сопротивление компоновки минимален. Поэтому суммарное сопротивление системы «головная пластина — груз — хвостовой стабилизатор» примерно в два раза меньше сопротивления исходного груза. При этом устойчивость его обеспечена как в статическом, так и в динамическом смысле.

Устойчивость груза в форме балка проверялась в летно-практическом эксперименте в Диксонском авиапредприятии. Транспортировка груза размерами 1120×1520×4080 мм и массой 700 кг производилась на внешней подвеске вертолета Ми-8 в сложных метеорологических условиях с параметрами: $T = -14$ °C; $p = 745$ мм ртутного столба; ветер 8—10 м/с; снег; низовая метель; видимость 2000 метров.

О результатах эксперимента лучше всего судить по выдержке из акта, составленного на месте сразу после испытаний. «Первый полет выполнялся с грузом на подвеске, недооснащенным никакими стабилизирующими элементами. После взлета, начиная со скорости 40 км/ч, появилась продольная раскачка с частотой 0,5-1,0 Гц. При достижении скорости 60 км/ч груз принял положение в воздушном потоке, близкое к поперечному, но раскачка не исчезла, а перешла в боковую плоскость с большой амплитудой. Успокоить груз удалось лишь снижением скорости до 30—40 км/ч. Однако при последующем увеличении скорости до 60 км/ч раскачка возобновилась снова, становясь опасной. По этой причине дальнейшие испытания были прекращены.

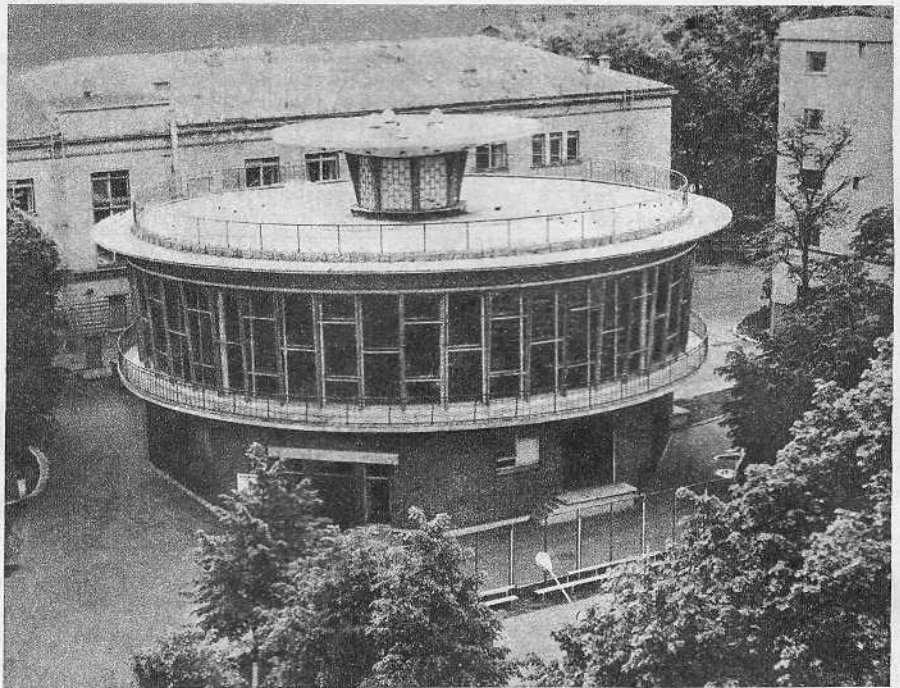
Второй полет проходил с тем же грузом, но с установленными на нем стабилизирующими пластинами (см. схему на рис. 4 и отмеченную точку в области устойчивости на графике рис. 5). После взлета груз принял продольное по полету положение и не выходил из него. Была достигнута скорость 130 км/ч. Груз оставался устойчивым в полете даже при выполнении разворотов. Увеличение скорости более 130 км/ч не проводилось из-за плохих метеорологических и недостаточной прочности стабилизирующих пластин, хотя, по мнению экипажа, в испытываемой схеме имелся резерв для роста скорости свыше 130 км/ч.

Подводя итог сказанному, можно сделать вывод о возможности практического применения на грузах, транспортируемых вертолетами на внешней подвеске (по крайней мере типа балка), указанных средств стабилизации и снижения лобового сопротивления. Конечно, описанное в статье техническое решение не претендует на уникальность. Вполне очевидно, что для грузов иных форм потребуются другие способы снижения их сопротивления и предотвращения раскачки в воздухе.

И. БЕЛОВ,
 доктор технических наук;
 А. КАЛЬЧЕНКО,
 В. СМЫКОВ,
 Б. ТЮРИН,
 кандидаты технических наук

Приняв дела у полковника Н. И. Маркова, я с головой ушел в работу. Начинать пришлось, как когда-то в Арзамасе, а затем и в Кривом Роге, с наведения порядка и укрепления дисциплины. Правда, некоторым работникам училища это не совсем нравилось, и они всячески оказывали противодействие осуществляемым мерам. В их числе оказались заведующий заочным отделением Мохнач и председатель местного комитета Славин. Зато хороший, деловой контакт сразу же установился с замполитом Н. С. Гамезо, а впоследствии заменившим его М. В. Дзюбановым, заместителем по учебной работе А. С. Лукьяновым и заместителем по военной подготовке подполковником В. И. Фрезанским.

Найти взаимопонимание с преподавательским составом помогло мне то, что я сразу же включился в педагогическую работу, принимал непосредственное участие в создании методических разработок, внедрении в учебный процесс новых форм и методов обучения. Общими усилиями мы модернизировали лаборатории и кабинеты, создали предметные классы, электромонтажные и радиомонтажные мастерские, оборудовали радиополигон. Это позволило мне сблизиться с работниками учебного отдела, лучше узнать друг друга.



Н. А. ОВСИЕНКО

ВСЯ ЖИЗНЬ

В АЭРОФЛОТЕ

Вскоре у нас сложился отличный коллектив технического персонала, которому было под силу самостоятельно решать задачи дальнейшего развития материально-технической базы училища. Подавляющее большинство из них были выпускниками нашего училища. До сих пор хорошо помню П. А. Котенко, Е. И. Кошелева, К. Б. Садовского, В. В. Макарова, Е. В. Лазоркина, Л. А. Тучкова, Г. Г. Дивкова, А. С. Тарасенко, А. В. Штурлукова, Г. В. Шпиляка, В. Ф. Башкирова, Е. А. Павлова, Н. Г. Ровчака, Н. Е. Дукуля, В. М. Денисова, А. И. Дукчинского. Все они являлись только частью того золотого фонда специалистов, руками которых были созданы радиополигон, более шестнадцати новых лабораторий и мастерских, а впоследствии тренажерные комплексы, учебно-диспетчерские пункты и др.

В 1955 году мы располагали всего тремя арендованными у города зданиями. Нехватка жилых и служебных помещений задерживала развитие училища, в то время как все возрастающие объемы работы гражданской авиации требовали ускоренной подготовки большого количества радиоспециалистов. Наши настойчивые представления по этому поводу в ГУГВФ вскоре принесли желаемый

результат. Ежегодно нам стали выделять средства на капитальное строительство. За два десятилетия были построены три пятиэтажных общежития для курсантов, учебный и лабораторный корпуса, трехэтажное здание клуба-столовой, три пятиэтажных жилых дома, еще одна столовая для постоянного и курсантского состава, стадион, гараж, помещения радиополигона на аэродроме. Большая заслуга в успешном выполнении планов строительства принадлежала прежде всего моему заместителю по наземным службам Г. С. Ханхалдову, старшему инженеру-строителю Н. Г. Аршаницу и главному бухгалтеру училища Е. И. Шестаковой.

С вводом в эксплуатацию всех многочисленных зданий и сооружений появилась возможность ежегодно увеличивать план набора в училище. Если в 1955 году у нас обучалось всего 450 курсантов, то в 1977 году только на первый курс мы приняли 913 человек.

Наряду с заботами о строительстве, создании и развитии материально-технической базы училища перед нами стояла не менее ответственная задача — поднять на новый, более высокий уровень качество учебной работы. При этом особое внимание обращалось на практическую подготовку выпускников. Мой заместитель по учебной работе А. С. Лукья-

нов, а с 1961 года П. Я. Хайкин вполне оправдали оказанное им доверие. А. С. Лукьянов, сам радиолюбитель, сумел организовать на должном уровне первичное практическое обучение, а П. Я. Хайкин проявил себя в вопросах организации учебного процесса и теоретической подготовки.

Под их руководством и благодаря инициативе председателей цикловых комиссий Ю. А. Надальяка, А. Ф. Бондарева, А. Я. Ратмана, М. Я. Бронштейна, А. Ф. Логачева, А. А. Солдатова, Е. Д. Липницкого, С. А. Фрадкина в нашем училище стало внедряться программное обучение, лекционный метод преподавания, а также применение технических средств — обучающих и контролирующих машин, телевидения, ЭВМ и т. п. В этом смысле наше училище было одним из первых средних учебных заведений не только в Аэрофлоте, но и в стране. Не случайно мне как члену Межведомственного Совета по программному

Решая целевую программу капитального строительства, в Рижском училище под руководством Н. А. Овсиенко построили учебные и лабораторные корпуса, жилые дома, спортивный комплекс, клуб-столовую, другие объекты.

* Окончание. Начало в №№ 5, 6.

обучению и применению технических средств, которым руководил академик А. И. Берг, предложили сделать доклад на эту тему на Всесоюзном семинаре в Свердловске.

В развитии новых форм и методов обучения большую роль сыграли также преподаватели училища Л. П. Рущая, А. М. Пундани, Л. С. Петрищева, М. Д. Борцова, Л. А. Кашурина, К. К. Никулицкий, П. В. Межецкий, А. П. Башенин, В. Т. Лесняк, А. А. Елисеев, В. С. Семченко и многие другие. Сожалею, что не могу назвать фамилии всех, кто этого заслуживает, так как педагогической работой в училище занималось более 180 человек.

Особое внимание в подготовке радиотехников мы уделяли, как я уже отмечал, отработке практических навыков по отысканию и устранению неисправностей, ремонту радиооборудования. Под руководством председателя цикловой комиссии А. Ф. Логачева были созданы учебные лаборатории — мастерские телевизионного, связанного и радионавигационного оборудования, в которых курсанты на действующих макетах, тренажерах и штатном радиооборудовании аэропортов отработывали практические навыки и приемы работы.

Однако с радиолокационным оборудованием дело было сложнее. Вес и габариты каждого образца не позволяли устанавливать их в учебных помещениях. И тем более нельзя было производить настройку и регулировку в рабочем режиме из-за опасности облучения. В связи с этим нами было принято решение создать учебный радиополigon в непосредственной близости от летного поля Центрального аэропорта Риги — Спилве. Такое расположение давало возможность не только задействовать аппаратуру в рабочем режиме, но и засекать, сопровождать реальные цели, то есть самолеты в воздухе. Polygon создавался под руководством П. А. Котенко, а затем расширялся и укреплялся коллективом А. Д. Даниленко.

Комплектование радиополгона всеми новейшими системами наземного радиообеспечения полетов проходило успешно благодаря большой помощи и вниманию со стороны Министерства гражданской авиации, прежде всего заместителя министра А. Ф. Аксенова, начальников управлений Н. И. Жирнова, Н. Н. Виноградова, А. С. Уланова, Т. Г. Анодиной. С их помощью мы получали не только радиооборудование, которое уже эксплуатировалось в аэропортах, но и то, которое разрабатывалось промышленностью и намечалось к внедрению в Аэрофлоте. Так, на радиополгоне были установлены и прошли испытания образцы новых диспетчерских локаторов, посадочного и обзорно-посадочного локатора, посадочного радиолокатора чехословацкой фирмы «Тесла». Были также задействованы новые курсоглиссадные системы, аппаратура телевизионного отображения полетной информации и др.

Почти все строительные, установочные и монтажные работы на полгоне выполнялись без привлечения рабочей силы со стороны. Надо отдать должное А. С. Лукьянову, П. А. Котенко, А. В. Штурлукову, Е. К. Жукову, В. Ф. Башкирову, В. М. Денисову, А. И. Дукчинскому, И. Н. Дукулю, А. Вусеклису, А. Д. Даниленко, В. П. Хайкину, А. М. Якимову, П. Морозу и многим другим

работникам радиополгона, чьи личный вклад, инициатива и творчество позволили значительно повысить уровень практического обучения радиоспециалистов в условиях, близких к реальным. Без преувеличения можно сказать, что в то время наш радиополгон считался одним из лучших не только по количеству новых типов аппаратуры, но и по организационной структуре, применяемым методам обучения. В порядке обмена опытом у нас побывали представители не только учебных заведений Аэрофлота, но и многих вузов страны, в том числе Военно-Воздушных Сил.

Много внимания и заботы командно-руководящему и преподавательскому составу пришлось уделять тогда и дальнейшему становлению курсантского коллектива. В подавляющем большинстве курсанты дорожили своим училищем, принадлежностью к гражданской авиации, добросовестно относились к учебе и общественной работе. Многие активно участвовали в различных технических кружках, в монтажных работах на радиополгоне, в мастерских и лабораториях, в создании технических средств обучения. Это подтверждают многочисленные награды выставок технического творчества Латвийской ССР и ВДНХ СССР.

Не менее активно шла работа в кружках художественной самодеятельности. Под руководством замполита М. В. Дзюбанова и начальника клуба Кониавалса проводились концерты в клубе училища, на предприятиях Риги. Наша агитбригада участвовала в агитперелете по учебным заведениям Аэрофлота. Коллектив художественной самодеятельности училища неоднократно занимал призовые места в отраслевых и республиканских смотрах.

Успешно работали и спортивные секции, руководимые В. В. Моисеевым, Ю. В. Статутом и А. Я. Шверсом. Спортсмены училища — футболисты, баскетболисты, хоккеисты — не раз выступали в первенствах Риги, а наша сборная команда ежегодно участвовала в спартакиадах учебных заведений Аэрофлота, занимая даже первые места. Вместе со своим заместителем В. П. Фрезанским, а впоследствии Н. И. Данченко я тоже всегда выезжал на такие спартакиады.

Вспоминаю забавный случай во время одной из спартакиад на базе Егорьевского авиатехнического училища. Однажды утром я решил проверить, как проходят подъем и утренняя физзарядка у наших волейболистов и баскетболистов. Подошел к общежитию, где они размещались, и вижу, что спортсмены других училищ на плацу старательно разминаются, а наших что-то не видно. Зашел в спальное помещение и вижу: лежат мои голубчики Кошелев, Жуков, Макаров, Лазоркин, Тойбер, Ульянов и другие еще в кроватях и, вытянув вверх руки, сгибают-разгибают пальцы. Это они так делали физзарядку. Чего тут было больше, узнайства перед командами других училищ или лени я, конечно, тогда узнавать не стал... Вскопили все сразу же, знали, что строгости в моем характере было предостаточно. Пообещали, что искупят свою «вину» и не проиграют ни одной встречи на этих соревнованиях. Не помню, сумели они выполнить свое обещание или нет, но в дальнейшем всегда были образцовыми не только в

спорте, но и в учебе, работе. Так, Е. Кошелев стал участником сборной СССР, чемпионом мира по волейболу, заслуженным мастером спорта СССР, ведущим инженером нашего училища. В. Макаров работает главным инженером одного из рижских научно-производственных объединений. М. Тойбер стал доктором технических наук.

К сожалению, находились и такие курсанты, которые не только не дорожили честью училища, но запятнали и себя, и весь наш коллектив недостойными поступками. Были среди таких, даже в те годы, любители спиртного. Наблюдались случаи воровства, недостойного поведения и хулиганства в общественных местах. Так, например, двое курсантов, находясь в нетрезвом состоянии, поймали в пруду городского парка двух лебедей и на глазах у всех скрутили им головы. На танцах в клубе училища нередко возникали драки между курсантами. Не раз случались они и на танцплощадках, в клубах района, но уже с местной молодежью. Но особенно тяжелым для всех нас было событие, когда в 1961 году большая группа наших курсантов затеяла в городе драку с курсантами речного училища. Пришлось вмешаться милиции, и несколько хулиганов были задержаны. Тогда, подстрекаемые старшекурсниками, наши курсанты ворвались в помещение милиции и «освободили» задержанных.

Руководители училища, в том числе и я, понесли заслуженные наказания. В частности, мне был объявлен строгий партийный выговор с занесением в учетную карточку. Всем нам пришлось заняться вопросами укрепления дисциплины более глубоко и солидно. Видимо, мы подзапустили этот участок работы, увлекшись строительством и расширением базы училища. Особое значение придавалось мерам общественного воздействия к курсантам, допускавшим употребление спиртных напитков. «Аэрофлот и пьянство несовместимы!» — этот лозунг был основным в нашей профилактической работе.

Мы и раньше, до этого происшествия с дракой, очень строго относились к любителям спиртного. Помню, как нам пришлось немедленно отчислить из училища сына начальника Управления учебными заведениями ГВФ, напившегося в первый же день прибытия на учебу. Но теперь упор был сделан не только на практику неминуемого наказания за любой проступок, а на осуждение подобных фактов самим курсантским коллективом.

Видимо, наши усилия не были напрасными, и в Аэрофлоте, помимо отзывов о хорошем качестве подготовки наших выпускников, стали говорить и о твердых порядках в училище. Желающих обучаться в РАУССе становилось все больше. В приемной комиссии училища и некоторых территориальных управлениях гражданской авиации на одно место претендовало несколько человек. Наши представители в приемных комиссиях начали испытывать определенное давление, были даже попытки давать им взятки.

Один из таких фактов имел место и в самом училище. Ответственный секретарь приемной комиссии преподаватель М. А. Гарезин — коммунист и принципиальный человек — как-то сообщил мне, что ему была предложена крупная денежная сумма за помощь при поступлении в училище. Посоветовавшись с зампо-



Делегации из многих стран с интересом знакомились с одним из лучших училищ Аэрофлота.

ный диспетчерский тренажер УКТД заводского изготовления, а затем и летные тренажеры самолетов Ил-14 и Ан-24, штурманские тренажеры СШТ-70. Значительно расширили к тому времени свою деятельность учебно-производственные мастерские училища, где начальником вначале был В. И. Ларькин. В этих мастерских, помимо работ, выполняемых по заданию учебного отдела, стали изготавливаться аппаратура и оборудование для других учебных заведений и предприятий страны. Особо массовое производство приняло изготовление различных видов технических средств, в том числе классов с обратной связью для программированного обучения и автоматической оценки знаний учащихся. В те годы подобных мастерских, к работе в которых привлекались и курсанты, в учебных заведениях Аэрофлота не было.

В июле 1973 года по приглашению Министерства иностранных дел Франции начальник Ленинградской академии гражданской авиации И. Ф. Васин, ректор Московского института инженеров гражданской авиации И. С. Голубев и я посетили авиационные учебные заведения в Тулузе, Мон-Пелье и Сент-Жане. Большое впечатление на нас произвела организация учебного процесса и система подготовки авиаспециалистов в национальной школе гражданской авиации в Тулузе, открытой еще в 1948 году. Для меня все там было новым и интересным. Уже в те годы школа в Тулузе широко применяла в учебном процессе телевидение, программирование, аналоговые и цифровые ЭВМ, дисплейные классы, диспетчерские тренажеры с буквенно-цифровой информацией, различные имитаторы и видеоматрифоны. Мне довелось тогда впервые увидеть комплексные диспетчерские тренажеры на шестнадцать рабочих мест, созданные на базе цифровых ЭВМ, видеоматрифонный класс, совершенные имитаторы движения воздушных целей. Я делал подробные записи, и это позволило затем кое-что применить у нас в училище.

Перед вылетом домой нам удалось с помощью одного из преподавателей Аэрофлота, выпускника Криворожского авиаучилища, подробно ознакомиться с работой центра УВД в парижском аэропорту Орли. Начальник центра господин Мегре рассказал, а затем и показал все рабочие помещения центра, диспетчерские и радарные пункты, автоматизированную систему управления полетами.

В своем отчете о командировке во Францию мы попытались подробно доложить о всем увиденном, сделали выводы и внесли предложения о перспективах и направлениях развития системы обучения летных, диспетчерских и инженерных кадров для нашей гражданской авиации. Знакомство с новейшими методами обучения авиаспециалистов и знание учебного процесса в таких учебных заведениях пригодились мне как для работы в училище, так и при последующих командировках на Кубу, в Венгрию и Швецию.

На Кубу наша делегация в составе начальника Управления учебными заведениями МГА А. И. Назарова, впоследствии первого заместителя министра гражданской авиации, начальника отдела этого управления Б. К. Гусева и автора этих строк прибыла для решения вопросов, связанных с направлением в учебные заведения Аэрофлота кубинских юно-

литом М. В. Дзюбановым, мы решили сообщить об этом в милицию. Взяткодатель был пойман с поличным и понес заслуженное наказание.

Признанием все возрастающего авторитета училища явилось и проведение на нашей базе министром гражданской авиации Е. Ф. Логиновым совещания-семинара начальников гражданской авиации стран—членов СЭВ. К тому времени у нас уже обучались не только юноши из всех регионов СССР, но и посланцы многих стран мира. Десятки делегаций авиарботников Китая, Японии, США, Финляндии, Швеции, Венгрии, ГДР и других стран посетили училище.

Тесная связь установилась у нас с Латвийским, Ленинградским и Украинским управлениями гражданской авиации. Мне довольно часто приходилось летать в командировки как по обмену опытом, так и в целях проверки работы приемных комиссий, прохождения курсантами производственной практики и т. п. Почти в каждом рейсе можно было наблюдать, как не продуман «ненавязчивый» сервис нашего Аэрофлота. Скажем, у кого-то из пассажиров горе, а стюардесса включает на всю громкость бравурную музыку... Тогда-то и появилась у меня идея применить на борту самолетов индивидуальное абонентское телевидение с использованием плоских телевизионных трубок.

Вместе с замом по учебно-производственной работе Г. А. Надальяком мы разработали не только техническую сторону этого предложения, но и сценарий, технологию и тематику телевизионных передач для пассажиров. Все материалы в июле 1968 года были отправлены начальнику Технического управления министерства Н. В. Шкляркову. Однако это предложение было наглухо похоронено в лабиринтах чиновничьей бюрократии. В итоге телевидения на борту самолетов Аэрофлота до сих пор нет, хотя многие зарубежные авиакомпании успешно его применяют.

Приближался 1971 год. Крепли крылья родного Аэрофлота, росла интенсивность полетов, тесно становилась в небе. Все больше усложнялось управление движением самолетов в воздухе, не хватало специалистов этой службы. И тогда наше-

му училищу поручили подготовку таких специалистов. В марте 1971 года РАУСС был реорганизован в летно-техническое училище.

Используя опыт Кировоградского училища, где до этого готовили диспетчеров УВД, мы начали создавать у себя новые для нас специализированные и предметные классы, лаборатории и учебно-диспетчерские пункты (УДП). Специалисты училища П. А. Котенко, Е. И. Кошелев, Г. Г. Дивков, М. И. Павлов, Н. Г. Ровчак и другие разработали проекты создания и оснащения УДП-1, а затем и УДП-2. При методическом содействии преподавателей В. А. Кондрашева, Е. Т. Тивина, С. А. Могилко, В. Р. Рыжего, прибывших из Кировограда, привлекая курсантов радиотехнического отделения, они осуществили установку и монтаж типовых диспетчерских пультов, имитаторов, создавая на их базе тренажерные комплексы. Это позволило имитировать полеты в зоне условных аэропортов Рига и Ленинград, а затем и на трассе между ними.

В училище теперь шло обучение по двум направлениям — наземному радиообеспечению полетов и диспетчеров УВД. Подготовка радиотехников в свою очередь разделялась на три специальности: радиолокационное, радионавигационное обеспечение полетов и радиосредства управления воздушным движением. Курсанты охотно участвовали в создании тренажерных комплексов для УВД, в их монтаже и наладке, понимая, что именно с этим оборудованием им придется затем работать в аэропортах. Это было наиболее удачным решением вопросов совместного обучения в одном училище диспетчерского состава и техников по обслуживанию используемой ими аппаратуры. Однако под давлением министерства училище в конце концов было полностью перепрофилировано на подготовку специалистов УВД, а обучение радиотехников пришлось прекратить. Правда, произошло это уже после моего ухода из училища.

Весь 1972 и начало 1973 года мы продолжали совершенствовать процесс практической подготовки диспетчеров УВД. В конце 1972 года был получен и установлен первый учебный комплекс-

шей и девушек. Решались вопросы необходимого уровня их знаний, прежде всего владения русским языком, порядка проживания, обеспечения и т. п. Выяснилась также возможность организации заочного обучения на Кубе по нашим программам и с нашим методическим обеспечением. В свободное от служебных совещаний время мы сумели познакомиться с Гаваной, прекрасным солнечным городом.

Наши любезные хозяева предложили посетить одну из баз отдыха на острове Пинос, которая раньше была местом, где только американские толстосумы проводили свой отпуск. Вылетели мы туда на самолете Ан-24 и через некоторое время приземлились на аэродроме с искусственной полосой, построенной еще американцами. Это был чудесный уголок природы на берегу Карибского моря с прекрасным песочным пляжем, пальмами, бассейнами, отелем и двух-трехместными коттеджами с кондиционерами, холодильниками, телевизорами и пр. Все это теперь предназначалось для отдыха трудящихся с их семьями, ветеранов кубинской революции.

Познакомились мы там с местными руководителями, посетили сельскохозяйственный кооператив, школу-интернат. Погода стояла чудесная: тепло, солнечно, тихо. Кубинские товарищи пригласили нас на рыбалку. На рыбацком катере отплыли от берега еще засветло с тем, чтобы прийти на место ночью. Плыли не спеша, весело. Еды много с собой не брали, но вот пивом и большими кастрюлями с креветками запаслись. Ночная рыбалка получилась на славу. Каждому из нас дали длинную капроновую веревку, на конце которой был закреплен большой железный крючок с насаженной на него приманкой — куском свежей рыбы. А. И. Назаров первым вытащил небольшую акулку, длиной сантиметров восемьдесят. Б. К. Гусеву что-то не везло, а у меня веревка вдруг резко задергалась. Как учили, я подскочил к борту судна, я бросился к ней, чтобы удерживать ее руками, но меня тут же с силой кто-то оттолкнул в сторону. Раздались громкие крики «Барракуда-барракуда», и один из кубинцев, выхватив большой нож мачете, отрубил ей голову. Оказалось, что я вытащил ядовитую змею мурену, укус которой смертелен.

У себя в училище мы тоже придавали большое значение организации отдыха преподавательского состава и инженерно-технических работников. У нас действовало отделение Всесоюзного добровольного общества рыболовов и охотников, и его активисты вскоре вовлекли в него и меня. Во время летнего отпуска мы, обычно сговариваясь заранее, создавали группу человек десять-пятнадцать и выезжали на рыбную ловлю на несколько дней, а то и на две-три недели. Высаживались в верховьях каких-либо рек — Венты, Гауи, Абавы или Даугавы, — а затем сплавлялись на лодках вниз по течению, с частыми двух-трехдневными остановками. Минимум продуктов с собой брали, но основной расчет делали на выловленную рыбу. Наши самые заядлые рыболовы Д. В. Молчанов, Ю. А. Надальяк и А. Ф. Бондарев никогда нас не подводили. Спиннинги

в их умелых руках ежедневно обеспечивали всех свежей ухой и жаренкой из щук, голавлей, язя. Вылавливали они иногда, чаще всего на реке Гауя, так называемых «пещерных» щук весом до шести и более килограммов. Мы с А. Ф. Логачевым считались «специалистами мелкого лова» и ловили на удочки плотву, окуней, вимбу. Возвращались мы после таких поездок всегда хорошо отдохнувшими и еще долго вспоминали всевозможные забавные случаи нашего отпуска.

Ранней весной 1975 года по приглашению Пала Томашевски, в те годы руководителя венгерской службы УВД, мы с преподавателями В. А. Кондрашевым и В. Р. Рыжим побывали в Венгрии. В столичном аэропорту Ферихедь познакомились с диспетчерскими пунктами УВД, где уже работали и некоторые выпускники нашего училища — венгры. Посетили мы и региональный центр УВД республики. Условия работы в центре требовали от диспетчеров хорошего знания английского языка, а наша училищная подготовка в этом аспекте была явно недостаточной. Поэтому нам пришлось серьезно подумать о перестройке преподавания английского языка.

Несмотря на довольно напряженную рабочую программу, нам удалось посмотреть Будапешт, побывать в его музеях, сходить в оперный театр. Посетили мы и Будапештский политехнический институт, где нас принял профессор И. Кун, брат знаменитого Белла Куна.

В октябре 1975 года наше училище посетила делегация США во главе с руководителем отдела авиационного обучения федерации американских авиалиний (ФАА) господином М. Стриклером. Делегацию сопровождал начальник УУЗ МГА А. И. Назаров. Заинтересованно и подробно осмотрев все учебные помещения, тренажеры и мастерские, наши гости не только сделали одобрительные записи в книге отзывов, но и передали нам более 50 экземпляров привезенных из США программ летного обучения и тренажерной подготовки, учебников и учебных пособий, инструкций по использованию радарной техники при УВД и т. п. В свою очередь они попросили нас ознакомить их с методикой и программами практического обучения диспетчеров во время прохождения летной практики на самолетах-лабораториях училища.

В 1977 году училище посетил наш министр той поры Главный маршал авиации Б. П. Бугаев. Он довольно подробно ознакомился не только с учебным процессом и техническим оснащением училища, но и с жизнью, бытовыми условиями курсантов. Министр был доволен. Сделав доброжелательную запись в книге почетных посетителей, он все же указал нам и на недостатки. В частности, серьезные замечания мы получили по работе курсантской столовой, а также по поводу размещения курсантов все еще на двухъярусных койках.

Вскоре, будучи в Министерстве гражданской авиации и докладывая Б. П. Бугаеву о необходимости дополнительного выделения училищу пяти миллионов рублей для строительства еще одного общежития, столовой, спортзала с плавательным бассейном и, конечно, не получив «добро», я был свидетелем его разговора по телефону с членом Политбюро

ЦК КПСС Министром обороны СССР Д. Ф. Устиновым. Судя по всему, Д. Ф. Устинов начал что-то выговаривать Б. П. Бугаеву, и я поднялся, чтобы побыстрее выйти из кабинета, но он жестом указал — мол, оставайся, наша беседа еще не закончена. К моему удивлению, Б. П. Бугаев очень спокойно и резонно возразил Д. Ф. Устинову. Видимо, тот сделал еще одно раздраженное замечание, на что Б. П. Бугаев ответил опять очень выдержанно, корректно, но с чувством собственного достоинства. Мне представлялось, что с таким высоким политическим и государственным руководителем нужно было говорить, только стоя по стойке «смирно», а здесь все было по-другому, и это надолго запомнилось.

Убедившись, что новое строительство начинать скоро не придется, мы все внимание стали уделять совершенствованию учебного процесса, особенно на диспетчерском отделении, на котором к тому времени обучалось уже более 1200 человек. Надо было создать специализированные классы-тренажеры для подготовки диспетчеров местных воздушных линий (МВЛ), внедрять работу на английском языке во время тренажерного обучения, знакомить курсантов с документами Международной организации гражданской авиации — ИКАО по вопросам УВД. Серьезной проблемой тех лет являлась для нас необходимость изучения и отработки курсантами хотя бы первичных навыков работы на автоматизированных системах УВД.

В феврале 1978 года шведская фирма «Дата-Сааб» пригласила специалистов Аэрофлота посетить Швецию и ознакомиться с производственным процессом на своих предприятиях, которые поставляли в Советский Союз автоматизированную систему УВД «Теркас». В состав делегации включили А. М. Горяшко, в то время начальника Украинского управления, Л. В. Ильчука — начальника Латвийского управления, меня и Л. М. Кузнецова — референта Главного управления радиоэлектронного оборудования МГА.

Каждый из нашей делегации был заинтересован подробно ознакомиться с работой автоматизированных систем УВД в реальных условиях аэропортов с высокой интенсивностью полетов, и прежде всего в Стокгольмском столичном аэропорту Орланд. Меня, кроме того, особо интересовала система подготовки авиадиспетчеров и учебный процесс в шведской Академии УВД, расположенной в г. Мальмо. Такая возможность нам была предоставлена, и мы смогли воочию убедиться в высокой эффективности использования АСУВД в управлении полетами.

Поездка в Швецию со всех точек зрения была поучительной и полезной, а все увиденное пригодилось мне в дальнейшей работе.

И СНОВА ГОРОД ЮНОСТИ

В 1978 году мне, как заслуженному преподавателю Латвийской ССР, назначили персональную республиканскую пенсию, и я оформил перевод в Ленинградскую академию гражданской авиации. Дела по училищу передал Г. С. Хангалдову, бывшему курсанту нашего училища, работавшему моим заместителем по наземным службам.

Г. С. Хангалдов всегда отличался внешней подтянутостью, аккуратностью и большой работоспособностью. По окончании училища он работал командиром роты, заведующим лабораторией, занимал другие должности. Проявил себя только с положительной стороны. Имел выдержанный и спокойный характер. Благодаря его умению устанавливать контакты с большими и малыми руководителями, лично обаянию нам удавалось успешно решать многие вопросы развития училища в самых различных инстанциях.

В Ленинградской академии я не был новичком. Довольно часто по служебным делам встречался с ее начальником профессором И. Ф. Васиним, тогдашним его заместителем по учебной работе Ю. П. Дарымовым, а затем Н. Н. Соколовым, другими руководителями, завкафедрями. Моему переводу в академию способствовало и то, что там имелся факультет УВД, где проводилось четырехгодичное первоначальное обучение диспетчеров из числа выпускников средних школ, а на командном факультете были группы, набранные из выпускников диспетчерских училищ — Рижского и Кировоградского, имевших трехлетний производственный стаж работы в аэропортах. И те и другие, после окончания академии получали высшее образование, но всем им, особенно слушателям факультета УВД, требовалась солидная практическая подготовка по управлению полетами.

Хочу заметить, что подготовка диспетчера для самостоятельной работы в условиях повышенной интенсивности движения, все возрастающих скоростях полета самолетов большой пассажироплощадности, а также требование обеспечения безопасности и регулярности полетов, помимо сложности самого процесса обучения, предопределяет и большую ответственность тех, кто обучает. Эта ответственность возрастает вдвойне, если авиадиспетчера готовят из вчерашних школьников. Действительно, зачастую молодой человек, только что закончивший десять классов и выдержавший вступительные экзамены, поступает, допустим, на диспетчерский факультет, ни разу до этого не летая на самолете даже в качестве пассажира. Вполне допустимо, что и за время учебы в академии ему также не доводилось летать. И вот по окончании факультета ему приходится иметь дело с анализом и оценкой воздушной обстановки, обеспечивать безопасность полетов. Нетрудно понять, какая ответственность ложится на него. Вот почему в подготовке авиадиспетчеров определяющим становятся не только теоретические знания, но и конкретные навыки и умения, то есть должно тесно сочетаться теоретическое и практическое обучение. Чрезвычайно важная роль при этом отводится летной практике на самолетах-лабораториях, чтобы выпускник диспетчерского факультета, что называется, на самом себе почувствовал условия работы летных экипажей и поведение самолета в воздухе на разных режимах полета. Не случайно в некоторых странах, например, в Англии, наряду со свидетельством авиадиспетчера, выпускник получает и права пилота-любителя, пройдя соответствующий курс летного обучения.

Огромное значение в процессе обучения авиадиспетчеров практическим навыкам имеет тренажерная подготовка

с максимальным ее приближением к реальным условиям работы на диспетчерских пунктах и с возможностью моделировать быстро меняющуюся воздушную обстановку как в зоне аэропорта, так и на трассах полета. Именно такая задача и была поставлена передо мной начальником академии И. Ф. Васиним и начальником УУЗ Ю. П. Дарымовым при моем назначении на должность начальника тренажерного центра, который еще предстояло создать.

В то время в составе летного отряда академии имелась тренажерная группа. Работой летных и штурманских тренажеров руководил опытный пилот-инструктор В. Ф. Куряков, коллектив диспетчерского тренажера возглавлял не менее опытный руководитель и методист В. Г. Алтухов. Все тренажеры размещались в специально построенном двухэтажном здании во дворе академии. На первом этаже лабораторного корпуса в те дни заканчивался монтаж специализированного комплексного цифрового учебного диспетчерского тренажера «Тренер». Монтаж проводился бригадой Всесоюзного научно-исследовательского института радиоаппаратуры с участием технического персонала академии.

Надо заметить, что, наши летные тренажеры в какой-то степени удовлетворяли потребности академии, а что касается диспетчерского, то все надежды мы возлагали тогда на ввод в строй «Тренера». В отличие от имевшегося, он позволял имитировать движение самолетов не только в аэропортовой зоне, но и по трассам на расстоянии до 450 километров.

Совместно с разработчиками тренажера и специалистами кафедры УВД академии, возглавляемой доктором технических наук профессором Г. А. Крыжановским, ныне начальником академии, работники диспетчерского отделения тренажерного центра провели государственные испытания, а затем обеспечили ввод в эксплуатацию комплекса «Тренер». За его разработку и внедрение в учебный процесс многие специалисты были удостоены медалей ВДНХ СССР.

Но установка «Тренера» дала возможность решить только одну, техническую сторону дела. Более ответственной и сложной задачей нашего центра являлось издание программного и методического обеспечения, разработка задач и упражнений, подбор и обучение обслуживающего персонала и значительного числа инструкторского состава для работы на «Тренере». На этом участке работы тогда ярко проявились организаторские способности В. Г. Алтухова, который пользовался заслуженным авторитетом как ранее работавших инструкторов, так и вновь принятых по его рекомендации. Большую работу в этот период выполнили заведующий отделением диспетчерских тренажеров Б. Я. Попов, а впоследствии Н. Е. Демко, старший инструктор-методист В. Н. Мясников, начальник тренажера Н. А. Ячменев, старший инженер В. И. Трофимов, начальник ЭВМ В. П. Голубев и другие. При участии сотрудников кафедры УВД и разработчиков тренажеров группа программистов диспетчерского отделения под руководством М. А. Бурмистровой обеспечила как своевременную подготовку и программирование первичных упражнений на «Тренажере», так и всех заявок от методистов отделения.

Более сложная технология работы на

комплексном тренажере заставила многих «старичков» инструкторов срочно переучиваться. С этой задачей перешедшие на «Тренер» инструкторы А. П. Гордилов, А. С. Зайцев, Н. В. Сидоренко, Ю. Н. Левкович, Н. К. Дорохин, В. А. Гукин, справились успешно. А инженерно-технический состав нового тренажера продолжал работать над его дальнейшим усовершенствованием и расширением технических возможностей. Так, число рабочих мест обучаемых удалось увеличить с десяти до шестнадцати, были заменены на новые типовые пульта диспетчеров районной зоны УВД, установлены дополнительные пульта пилотов-операторов, вдвое расширена память ЭВМ, сделано многое другое.

Старый диспетчерский тренажер УКТД был списан и на том же этапе лабораторного корпуса, где был «Тренер», установили новый модифицированный тренажер УКТД-69 М. В оперативное и техническое подчинение тренажерного центра были переданы вычислительный зал и ЭВМ ВС-1022, так что отделение диспетчерских тренажеров заняло весь первый этаж лабораторного корпуса. Впоследствии в состав тренажерного центра были переданы оборудование и личный состав участка оперативной обработки полетной информации «ЛУЧ-74», которым руководил Ю. И. Торилов.

Помимо выполнения своей основной задачи обеспечения тренажерной подготовки слушателей академии, наш центр принимал активное участие в проведении работ научно-исследовательского сектора академии и НЭЦ АУВД, выполнял задания министерства по оказанию технической и методической помощи диспетчерским училищам в Риге и Кировограде.

В связи с появлением в Аэрофлоте первых автоматизированных систем УВД типа «Старт» перед нами в 1984 году была поставлена новая задача. Надо было забрать из аэропорта Иркутск неустановленный там комплект «Старта», перевезти его в академию, смонтировать и самое главное — произвести в дальнейшем его сопряжение с тренажером «Тренер». И вновь нашим специалистам во главе со старшими инженерами С. К. Софоновым и В. И. Трофимовым пришлось заняться сложной проблемой.

В 1985 году совместными усилиями работников центра и сотрудников ВНИИРА в академии был задействован тренажерный комплекс, получивший название «Тренер-М», который обеспечивал как автономную, так и совместную работу обоих тренажеров. Это позволило значительно расширить диапазон использования тренажерной техники как в процессе первоначального обучения, в том числе и элементам автоматизированного управления полетами, так и для переподготовки и сезонных тренировок диспетчерского состава Аэрофлота.

Поскольку к нам в Ленинград начали прибывать диспетчерские смены из Хабаровска, Куйбышева, Еревана, Волгограда, Сочи, Ростова, Краснодар, Новосибирска и других аэропортов, пришлось вновь увеличивать штат инструкторов, работать в две смены. Со всей остротой встали перед нами вопросы обеспечения запчастями и расходными материалами, особенно для ЭВМ и аппаратуры телевизионного преобразования «Строка-Б». Большую помощь в этом нам оказывали бывший в этот период начальником академии доктор технических наук профессор П. В. Олянок и его заместители.



ПРОДАЖА АВИАБИЛЕТОВ В США производится за два месяца до вылета в порядке очереди.

ЧАСТНЫЕ ПОЕЗДКИ В АВСТРАЛИЮ И ИЗРАИЛЬ

ПОЛЕТЫ В АВСТРАЛИЮ выполняются самолетами Аэрофлота транзитом через Сингапур. Вместе с билетом Москва—Сингапур необходимо иметь сообщение австралийской авиакомпании об оплате билета из Сингапура до места назначения.

ПОЛЕТЫ В ИЗРАИЛЬ осуществляются самолетами Аэрофлота до Будапешта, Бухареста, Варшавы, Ларнаки или Каира при наличии транзитной визы, а далее: от Будапешта — самолетами венгерской авиакомпании «Малев»;

от Бухареста — самолетом румынской авиакомпании «ТАРОМ»;

от Варшавы — самолетами польской авиакомпании «ЛОТ»;

от Ларнаки — самолетом другой авиакомпании, морским паромом или автобусом с оплатой в валюте;

от Каира — самолетом или автобусом с оплатой в валюте.

45

МЕЖДУНАРОДНОЕ КОММЕРЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ

гражданской авиации информирует, что

ПАССАЖИРЫ, ВЫЛЕТАЮЩИЕ ЗА ГРАНИЦУ ПО ЧАСТНОМУ ПРИГЛАШЕНИЮ, НА ПОСТОЯННОЕ МЕСТО ЖИТЕЛЬСТВА ИЛИ В КОМАНДИРОВКУ, могут приобрести билеты в Москве в Центральном международном агентстве Аэрофлота по адресу:

советские граждане — Фрунзенская наб., 4;

иностранные граждане — ул. Добрынинская, 7 (индивидуальные поездки — секция № 8, групповые — секция № 7).

Пассажиры, оплатившие свой полет за границей, оформляют билеты на Добрынинской, 7, в отделе предварительной оплаты перевозок (секция № 9).

БРОНИРОВАНИЕ И ПРОДАЖА АВИАБИЛЕТОВ НАЧИНАЮТСЯ ЗА ГОД ДО ВЫЛЕТА ЗА РУБЕЖ (КРОМЕ США) ПРИ УСЛОВИИ ОФОРМЛЕННЫХ ДОКУМЕНТОВ НА ВЫЕЗД.

Советские граждане (кроме постоянно проживающих за границей) могут оплатить свой полет рейсами Аэрофлота или компаний, между которыми действует единый авиационный пассажирский тариф (Болгария, Венгрия, ГДР, КНДР, Куба, Монголия, Польша, Румыния, СРВ, Чехословакия) в советских рублях.

Иностранные граждане оплачивают свой полет в валюте.

Расчет за билеты может производиться наличными в советских рублях или свободно конвертируемой валюте, дорожными чеками иностранных банков или чеками Сбербанка СССР. К оплате принимаются также кредитные карточки фирм «Дайнерс», «Америкэн экспресс», «Виза», «Аэртревелкард».

Отказ от полета без уплаты комиссионных можно оформить не менее чем за трое суток до вылета. Возврат денег за неиспользованные билеты производится в пункте их продажи.

Льготные авиабилеты для детей в возрасте до 2 лет оплачиваются в размере 10, а от 2 до 12 лет — в размере 50 процентов стоимости взрослого билета.

Билет и сверхнормативный багаж бронируются одновременно. Оплата последнего производится по его фактическому весу при регистрации вылета в аэропорту.

Жители Еревана, Киева, Ленинграда, Минска, Новосибирска, Ташкента, Тбилиси и ряда других крупных городов приобретают билеты в международных секторах своих агентств воздушных сообщений.

Дополнительные справки можно получить в городских агентствах Аэрофлота и в Центральном международном агентстве по телефону 245-00-02.

МЕЖДУНАРОДНОЕ КОММЕРЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.



титель по летной работе кандидат технических наук А. И. Оркин, а впоследствии первый заместитель начальника академии кандидат технических наук А. Г. Кальченко. Тесный деловой и личный контакт установился у меня также с заместителем начальника академии по учебной работе профессором А. И. Верещакой.

Продолжало развиваться и летно-штурманское отделение тренажерного центра. Часть устаревших тренажеров заменили на новые, был задействован первый летный тренажер вертолета Ми-8 на подвижной платформе. Устаревший штурманский тренажер СШТ-70 был заменен на тренажер нового поколения «Двина», созданный на базе цифровой ЭВМ. Остальные три наших штурманских тренажера СШТ-70, установленные на кафедре «Воздушная навигация», использовались в основном для занятий со слушателями факультета УВД и заочного отделения академии.

46 Не имея возможности значительно увеличить летную практику слушателям УВД, в программу их практической подготовки включили дополнительный «налет» на штурманских и летных тренажерах. Помимо обязательных тренажерных тренировок для слушателей летных групп командного факультета, на наших летных тренажерах проходили сезонные тренировки экипажи Архангельского и Коми управлений, Новгородского и Псковского авиаотрядов, а также летный состав всех авиакомпаний стран СЭВ, кроме румынской «Таром». Непрерывно возрастал объем работы и налет часов на тренажерах и этого отделения центра. Пришлось и здесь переходить на двухсменную работу, пополнять штат инструкторов.

В связи с появлением новых тренажеров и другой сложной техники возникла необходимость усилить методическую работу, пересмотреть тематику технической учебы. Под руководством моего заместителя В. Ф. Курьянова летчики-инструкторы Е. И. Гончарук, В. Н. Шрубенков, В. Д. Лукьянов разработали и создали несколько кинофильмов и слайд-фильмов по вопросам летной эксплуатации воздушных судов и по особым случаям в полете, правилам действия экипажей в таких условиях. Старший инструктор-методист Ю. Ф. Загвоздкин, а затем В. А. Реев, возглавляя всю методическую работу на отделении, обеспечили летные тренажеры методическими разработками, схемами полетов, действующими нормативными документами, указаниями и приказами министерства. Старший инженер отделения В. М. Герасимов вместе с инженерно-техническими работниками обеспечил как своевременный ввод в эксплуатацию поступающей новой техники, так и бесперебойную работу остальных тренажеров. Надо отметить, что последнее было не легкой задачей в сложных условиях многочасовой работы, частых отказов и почти полного отсутствия запчастей. Отмечаю, что к этому времени на отделении летно-штурманских тренажеров сложился грамотный и сплоченный коллектив, которому было под силу решать задачи любой сложности.

Несколько иной, особенно в первые годы тренажерного центра, была обстановка на диспетчерском отделении. Как я уже отмечал, возросший объем работы этого отделения вызвал необходимость постоянно доукомплектовать отделение инструкторами, операторами и техническим персоналом. Особенно сложно

было с подбором инструкторского состава. Приходилось, вопреки существующим требованиям, принимать на работу людей не вполне подготовленных, мало или совсем не работавших ранее авиадиспетчерами. В связи с получением и установкой еще одного диспетчерского тренажера «Стажер», а также возросшим количеством обязательных часов тренажерной подготовки со 160 часов до 380 на каждого слушателя эта сложность возросла еще больше. Пришлось оставлять для работы инструкторами даже выпускников факультета УВД. Со всеми вновь принятыми пришлось много работать, прикреплять к ним наставников, проводить контрольные занятия, принимать и другие меры, чтобы они могли получить допуск к работе со слушателями.

Не всем нравилась напряженная обстановка в центре. Многие не выдерживали, конфликтовали, возросла текучесть кадров. Способствовала этому недовольству многих и низкая зарплата инструкторов, по сравнению с диспетчерским составом аэропортов. Но постепенно все налаживалось. Хорошо зарекомендовали себя в этот период выпускники командного факультета А. В. Сидоров, А. К. Свитаило, ранее работавшие в аэропортах и допущенные в дальнейшем к работе руководителями оперативных смен. Многие сделали для улучшения обучения на отделении его первым руководителем Б. Я. Поповым, инструкторы Н. И. Родионов, В. Д. Копытин, С. А. Титов, В. В. Зайцев и другие. Среди молодых инструкторов, выпускников факультета УВД заметно стали выделяться А. А. Тюльпанов и К. В. Антонов. Они очень серьезно относились к работе, активно участвовали в совершенствовании тренажерной подготовки.

Заслуженный авторитет наш тренажерный центр завоевал в Аэрофлоте разработкой для УТО управлений и диспетчерских учебных заведений методики использования тренажера «Стажер» для аудиовизуальной демонстрации и анализа опасных сближений самолетов в воздухе и вызванных этим чрезвычайных происшествий. Особенностью этой разработки, выполненной в основном ведущим отделением Б. Я. Поповым, являлась возможность в реальном масштабе времени показывать на индикаторе тренажера или на экране телевизора движение опасно сближающихся самолетов и синхронно с этим прослушать подлинный текст радиопереговоров экипажей между собой и наземными диспетчерскими пунктами. Многие, кому мы демонстрировали такие происшествия в Днепрпетровской зоне УВД, Алма-Ате, Львове, особенно летный состав, буквально были потрясены, возмущались кто действием экипажей и их «болтовней» в воздухе а кто, наоборот, безответственным поведением диспетчеров. Главное — равнодушных не было.

Эффективность этого учебного пособия заключалась и в том, что демонстрация происшествий для разбора со слушателями можно было остановить и зафиксировать на любом его этапе, возвратиться и повторить нужный эпизод полета и т. п. Психологическое воздействие на летный и диспетчерский состав во время и после просмотра подобных реальных ситуаций было значительно более сильным, чем на подобной установке, которую я видел в Тулузе, так как там демонстрировались не реальные, а синтезированные

события. Немаловажным для обучения являлась также возможность тиражировать в нужном количестве эту видео- и магнитофонную запись.

В те годы в Аэрофлоте случилось несколько происшествий с самолетами, захватывавшими на посадку или при приземлении на занятой аэродромными уборочными механизмами взлетно-посадочную полосу. По инициативе тогдашнего начальника академии Ю. Г. Мамсурова была создана рабочая группа, в которую входили специалисты УВД, в том числе и я с некоторыми работниками тренажерного центра. Работая в этой группе, мы установили прежде всего, что большинство аварий и тяжелых происшествий происходили по вине диспетчерского состава и аэродромного обслуживающего персонала в силу либо халатного, безответственного отношения к своим служебным обязанностям, либо, как это часто бывало с руководителями полетов и диспетчерами, их перегруженностью, а также отсутствием четких регламентирующих документов, определяющих их обязанности, технологию работы, взаимодействие с наземными службами аэропорта. В результате проделанной нами работы были подготовлены и затем утверждены министром специальные директивы, выполнение которых на местах способствовало наведению порядка при выпуске и приеме самолетов.

В Аэрофлоте значительно раньше, чем в некоторых других ведомствах страны, почувствовали необходимость подготовки руководителей нового типа, с новым мышлением, способных управлять коллективами на основе глубоких экономических знаний, с широким использованием вычислительной техники и дисплеев. За подготовку таких руководителей ратовал ректор МИИ ГА доктор технических наук профессор И. С. Голубев, уже несколько лет подряд поднимая вопрос о необходимости срочно решать эту проблему. Наконец в Министерстве поняли, что дальше опаздывать с этим нельзя, и в нашей академии было решено создать факультет по подготовке высших командных кадров (ВКК) для гражданской авиации.

Вначале мы изучили опыт подобной подготовки в Академии народного хозяйства СССР, а также за рубежом. Затем приступили к разработке концепции такой подготовки, обосновании требований к выпускникам, созданию квалифицированных характеристик и учебных планов. Возглавил эту ответственную работу начальник академии Ю. Г. Мамсуров. При нем был создан, как нас тогда называли, «мозговой центр», в который входил его заместитель по науке доктор технических наук Б. А. Соловьев, мы с профессором А. И. Верещакой и начальники профилирующих кафедр. Благодаря работоспособности Ю. Г. Мамсурова, его инициативе и настойчивости все необходимые документы, учебные планы и программы были своевременно разработаны и утверждены. Был также определен состав лекторов и преподавателей этого факультета, приглашены для работы в академии несколько новых докторов наук. В 1985 году факультет ВКК начал свою работу, его начальником был назначен генерал-майор в отставке А. Ф. Балабасов. Первый выпуск состоялся в 1987 году.

Коллективу тренажерного центра также предстояло решать новые задачи. Намечали мы осуществить переход на фронт-

тальный метод обучения слушателей факультета УВД при первых выходах на тренажерную практику, как это имеет место, например, во Франции и Швеции. В этих целях по нашей просьбе и заданию НЭЦ АУВД ГА радиопромышленность стала разрабатывать персональные тренажеры индивидуального обучения Т-1 и Т-2, на которых вся группа слушателей могла бы выполнять одно и то же упражнение. Такие специализированные диспетчерские тренажеры дают возможность на первом этапе практического обучения авиадиспетчера отработать фразеологию радиообмена, определение координат воздушного судна, ведение процедурного контроля, взаимодействие со смежными диспетчерскими пунктами и т. п. Это позволяет сохранять ресурсы такой дорогостоящей техники, как

диспетчеров. Имевшиеся на радиополигоне училища действующие обзорные, диспетчерские и посадочные радиолокаторы в сочетании с аппаратурой отображения также использовались нами для демонстрации курсантам работы диспетчерского состава аэропортов Риги.

В тренажерном центре академии такого портативного видеоборудования, как в Рижском училище, не имелось, и мы не могли использовать этот опыт. Но теперь, когда приобрести видеотехнику, становится легче, эту проблему решить можно. Необходимо использовать и то обстоятельство, что академия расположена непосредственно у границы летного поля аэропорта Пулково. Это дает техническую возможность транслировать работу диспетчеров, ведущий радиообмен с экипажами и метки от самолетов,

культета и закрепленных за ними летных отрядов. К этой работе должен быть подключен коллектив «ЛУЧа», которым руководит Ю. И. Ториллов. В его задачу должна входить не только оперативная обработка полетной информации тренажерных экипажей, но и работы обучаемых диспетчеров, а также, что особенно важно, сбор и накопление информации о допущенных ошибках и отклонениях от установленных нормативов каждым слушателем и членами экипажей за период обучения. Распечатки ЭВМ должны своевременно передаваться на тренажерные отделения для использования при разборах по окончании упражнения, так как незамеченное нарастание ошибок может привести к опасным последствиям во время реальных полетов или управлении ими.

Нерешенным до настоящего времени является социальный вопрос, не определен статус инструктора тренажера. Нельзя согласиться с тем, что его работа не считается родом педагогической деятельности со всеми вытекающими отсюда последствиями. Имеется в виду почасовая оплата, продолжительность отпуска, преподавательская пенсия и т. п.

Пусть не обижаются на меня преподаватели, допустим, общетехнических дисциплин, начиная с ПТУ, техникумов, авиаучилищ и т. д., но педагогическая деятельность инструктора тренажеров значительно сложнее и главное — более ответственнее, чем у них. Вспомним хотя бы о том, что подпись инструктора на выпускной характеристике пилота или диспетчера определяет возможность получения ими допуска к самостоятельной работе. И от качества их подготовки зависит безопасность полетов, благополучие и даже жизнь авиапассажиров.

...Конечно, не только эти задачи и проблемы предстоит решать коллективу тренажерного центра и его руководителям. Но все это уже будет проводиться без меня. В последние годы привязалась ко мне довольно тяжелая болезнь — бронхиальная астма. И хотя лечился от нее в Ленинграде и Москве, три месяца находился в специализированном санатории в Теберде — улучшения не наступило. Работать и добираться из дома в академию и обратно становилось все труднее и труднее, и в июле 1987 года я окончательно «ушел в отставку». Все дела по тренажерному центру передал Б. И. Прищепину. Надеюсь, они попали в достойные руки. Однако с академией связи не порываю, состою там на партийном и профсоюзном учете, числюсь в списке ветеранов.

Когда меня спрашивают знакомые, хотел бы я повторить свой жизненный путь сначала, то я, колеблясь, отвечаю: да! Да, со всеми пережитыми радостями и огорчениями, трудностями, неудачами и успехами.

Надеюсь, что оставил свой след в становлении и развитии родного Аэрофлота. Всю свою сознательную жизнь я был связан с ним и нисколько об этом не жалею.

Прочитав эти заметки, быть может, некоторые из вас вспомнят и свои юные годы, учебу, работу — погрузят, улыбнутся. Добрым словом также вспомнят своих товарищей по работе, преподавателей, командиров и начальников.

Как хочется верить в это!



Летчики-космонавты СССР Б. В. Вольнов и Ю. Н. Глазков в гостях у работников Ленинградской Академии гражданской авиации.

Фото из архива автора.

комплексные тренажеры, и повысить эффективность обучения при меньшем количестве инструкторского состава. Ведь качество практической подготовки, ее эффективность, несомненно, будут выше, если вначале обучаемый отработывает до автоматизма простейшие технологические операции, проделывая их неоднократно на относительно недорогом специализированном тренажере, и только затем переходит к отработке более сложных упражнений на комплексном тренажере.

Один из существенных недостатков практического обучения на тренажерах — отсутствие живого общения авиадиспетчера с летными экипажами, которое не заменит никакая имитация. Идеальным выходом здесь могла бы явиться тренировка обучаемых непосредственно на рабочих местах диспетчера в аэропорту, после прохождения соответствующего раздела курса — «Технология УВД». Но кто решится допустить ученика к управлению полетом самолета с пассажирами на борту? Вот почему мы еще в Риге нашли более-менее подходящий способ, который несколько уменьшает этот недостаток практического обучения. С помощью портативной видеокамеры и видеоманитофона наши инструкторы записывали в аэропорту на видеопленку работу диспетчера, а затем в училище анализировали эту запись со всей группой курсантов, комментируя действия

находящихся у них на управлении, непосредственно в учебные классы и тренажерный зал.

И еще одна проблема, которую надо совместно решать ученым академии, разработчикам тренажеров и коллективу центра. Речь идет как о критериях оценки обученности слушателей по программам тренажерной подготовки, так и о создании аппаратуры для автоматизированной выдачи их на дисплей инструктора.

Не дошли руки у нас и до возможного внедрения в учебный процесс разрабатываемой в академии научно-исследовательской работы по созданию единой системы «Экипаж—диспетчер УВД», что позволило бы соединить дидактическую структуру двух видов специальностей, имеющих единую целевую направленность. Эту задачу можно было бы решить путем сопряжения летных и диспетчерских тренажеров, что даст возможность слушателям из диспетчерского зала управлять летными экипажами слушательского состава командного фа-

МЫ ГОТОВЫ ПОМОЧЬ ВАМ

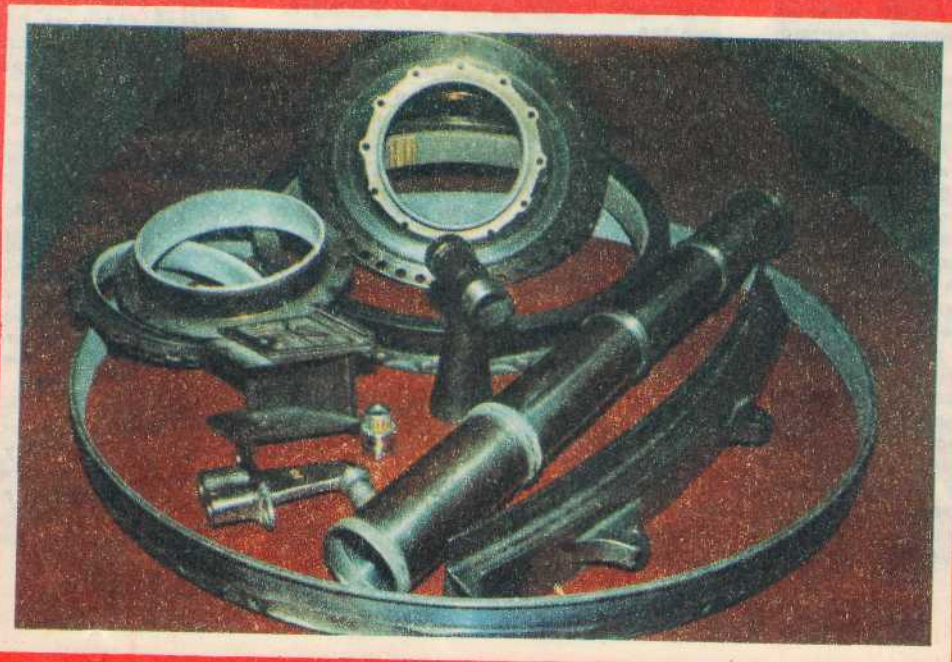


В ВЫБОРЕ ОПТИМАЛЬНОГО УПРОЧНЯЮЩЕГО ПОКРЫТИЯ, РАЗРАБОТКЕ ТЕХНОЛОГИИ ВОССТА-
НОВЛЕНИЯ И УПРОЧНЕНИЯ ДЕТАЛЕЙ, ИЗГОТОВЛЕННЫХ ИЗ СТАЛЕЙ, В ТОМ ЧИСЛЕ ВЫСОКОПРОЧНЫХ,
ТИТАНОВЫХ, ЖАРОПРОЧНЫХ, И АЛЮМИНИЕВЫХ СПЛАВОВ.

ТАКЖЕ МЫ ПРЕДЛАГАЕМ РЕМОНТИРОВАТЬ ВАШИ ДЕТАЛИ НА НАШЕМ ПРЕДПРИЯТИИ, ВНЕДРЯТЬ
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ НА ВАШЕМ ПРЕДПРИЯТИИ И ОБУЧАТЬ ВАШИХ СПЕЦИАЛИСТОВ.

● **ВЫБОР ОПТИМАЛЬНОГО ПОКРЫТИЯ —**
ЗАЛОГ НАДЕЖНОЙ РАБОТЫ МАШИН И МЕХАНИЗМОВ ●

ЗАВОД № 402 ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
140150, п. Быково Московской обл., ул. Солнечная, 40, тел. 558-49-70.



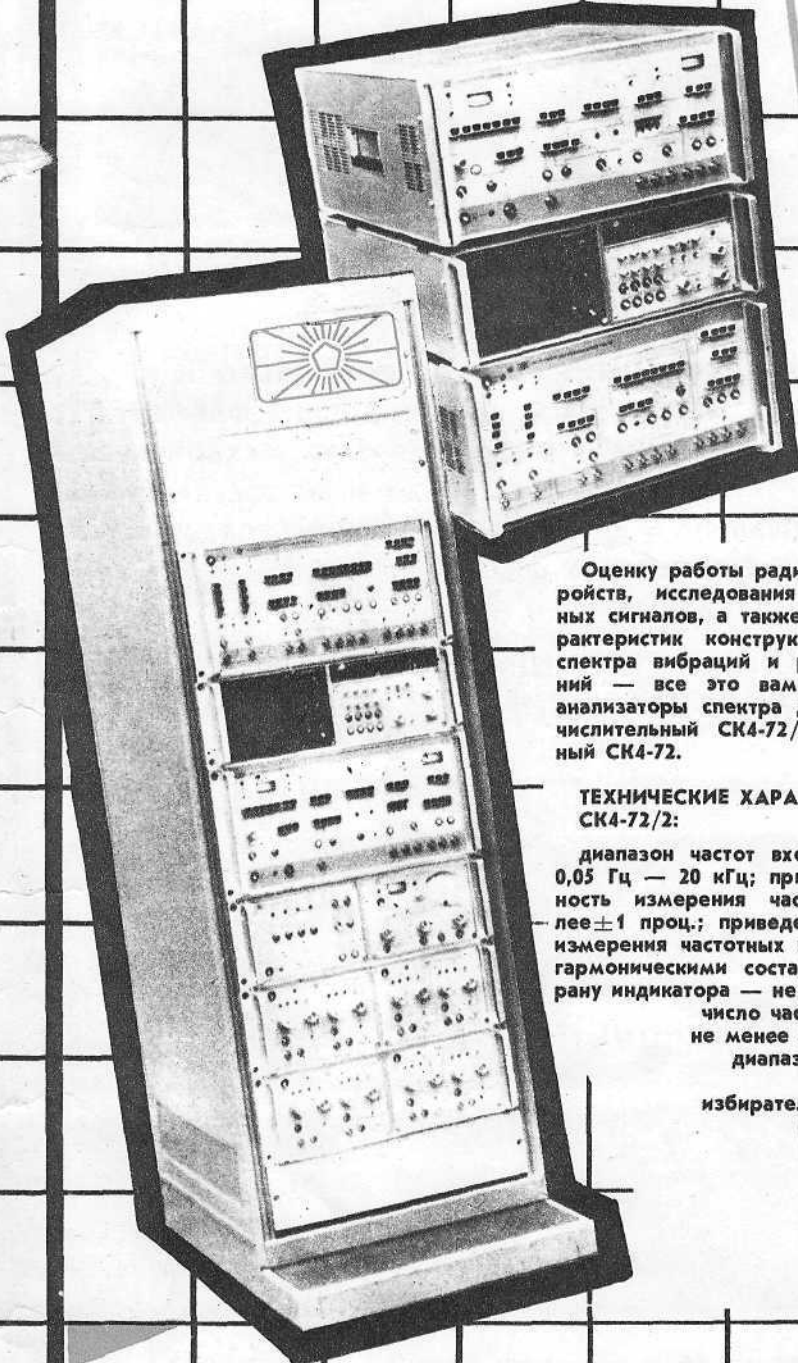
АНАЛИЗАТОРЫ СПЕКТРА:

и многоканальный —

вычислительный —

СК4-72

СК4-72/2



Оценку работы радиопередающих устройств, исследования спектра различных сигналов, а также механических характеристик конструкций, определение спектра вибраций и резонансных явлений — все это вам помогут сделать анализаторы спектра двух типов — вычислительный СК4-72/2 и многоканальный СК4-72.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СК4-72/2:

диапазон частот входного сигнала — 0,05 Гц — 20 кГц; приведенная погрешность измерения частоты — не более ± 1 проц.; приведенная погрешность измерения частотных интервалов между гармоническими составляющими по экрану индикатора — не более ± 12 проц.; число частотных каналов — не менее 200; динамический диапазон анализатора — не менее 54 дБ; избирательность частотного канала — не хуже

54 дБ при расстройке от центральной частоты канала на ± 15 каналов; неравномерность амплитудно-частотной характеристики — не более ± 1 дБ.

Анализатор измеряет напряжение сигнала по входу на семи пределах от 80 мВ до 8 В с приведенной погрешностью не более ± 4 процентов. Мощность, потребляемая от сети, не превышает 390 ВА.

У СК4-72/2 следующие возможности: увеличения коэффициента усиления измерительного тракта в 10 и 20 раз на каждом пределе; относительного измерения мощности входного сигнала с приведенной погрешностью не более ± 4 проц.; измерения отношений уровней спектральных составляющих; синхронизации развертки внутренним сигналом; медленного вывода сигналов на самописец; экспоненциального усреднения; поканального выбора максимальных значений; вычисления средних значений; построения гистограмм; измерения в цифровой форме величины площади, ограниченной участком функции, наблюдаемой на экране индикатора; рельефного изображения наблюдаемого процесса; растрового изображения спектра, изменяющегося во времени; цифрового выхода значений измеряемых параметров.

Стоимость изделия 17 000 рублей.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ СК4-72 соответствуют приведенным характеристикам анализатора СК4-72/2. Дополнительно он обеспечивает:

проведение порядкового анализа в диапазоне частот первой гармоники от 2 Гц до 2 кГц; коммутацию входных аналоговых сигналов, поступающих на 16 входных каналов; усиление восьми входных сигналов до 60 дБ.

Потребляемая от сети мощность не превышает 600 ВА.

Стоимость изделия 25 500 рублей.

С предложениями о покупке анализаторов спектра можете обращаться по адресу: 105484, Москва, Московский завод измерительной аппаратуры. Тел. 464-12-39, 461-73-81.

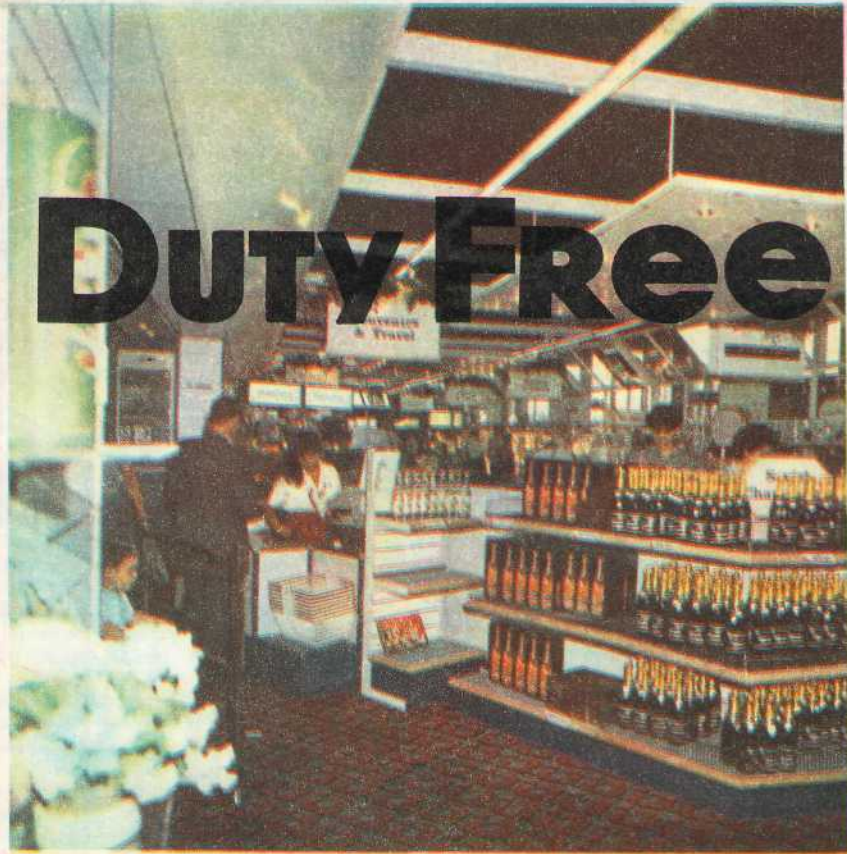
МОСКОВСКИЙ ЗАВОД ИЗМЕРИТЕЛЬНОЙ АППАРАТУРЫ.
ЦЕНТРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО «РЕКЛАМА».

ARRIVALS

DUTY FREE

ПОД ТАКОЙ
ФИРМЕННОЙ ВЫВЕСКОЙ
В ЗОНАХ ПРИЛЕТА
И ВЫЛЕТА ЛЕНИНГРАДСКОГО
МЕЖДУНАРОДНОГО
АЭРОВОКЗАЛА ПУЛКОВО-2
КРУГЛОСУТОЧНО РАБОТАЮТ
МАГАЗИНЫ БЕСПОШЛИННОЙ
ТОРГОВЛИ.

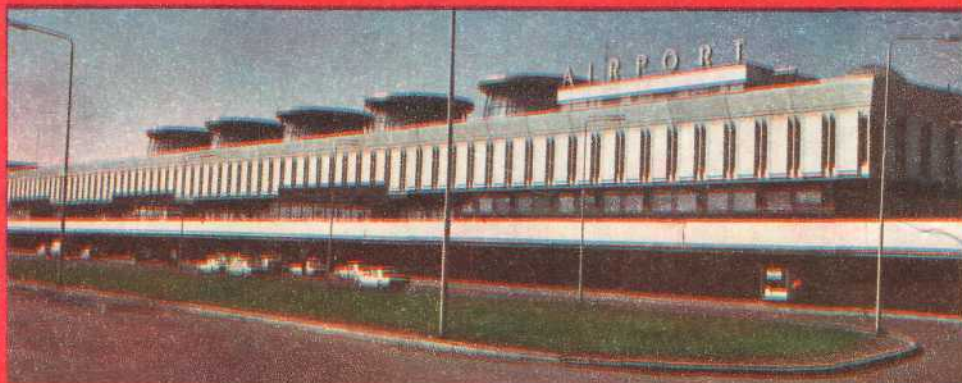
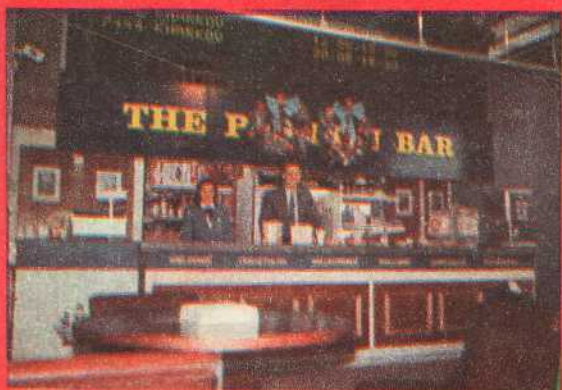
ОНИ ПРИНАДЛЕЖАТ
СОВМЕСТНОМУ ПРЕДПРИЯТИЮ,
УЧРЕЖДЕННОМУ НА ОСНОВЕ
ПАРИТЕТА ЛЕНИНГРАДСКИМ
АВИАПРЕДПРИЯТИЕМ
И УПРАВЛЕНИЕМ
АЭРОПОРТОВ ИРЛАНДИИ
«АЭР РИАНТА».



В МАГАЗИНАХ ПРЕДСТАВЛЕН БОЛЬШОЙ АССОРТИМЕНТ ТОВАРОВ СОВЕТСКОГО И ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА ВЫСШЕГО КАЧЕСТВА. СРЕДИ НИХ — ЛЕНИНГРАДСКИЙ ФАРФОР, ПАЛЕХСКИЕ ШКАТУЛКИ И МИНИАТЮРЫ, ИЗДЕЛИЯ ИЗ ПРИБАЛТИЙСКОГО ЯНТАРЯ, МЕХАНИЧЕСКИЕ, КВАРЦЕВЫЕ И ЭЛЕКТРОННЫЕ ЧАСЫ, АРМЯНСКИЙ КОНЬЯК, ОСЕТРОВАЯ И ЛОСОСЕВАЯ ИКРА, А ТАКЖЕ РАЗНООБРАЗНАЯ РАДИО- И ВИДЕОТЕХНИКА И ДРУГИЕ ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТОВАРЫ ШИРОКО ИЗВЕСТНЫХ ЯПОНСКИХ, АМЕРИКАНСКИХ И ЕВРОПЕЙСКИХ ФИРМ.

ОПЛАТА — В СВОБОДНО КОНВЕРТИРУЕМОЙ ВАЛЮТЕ.

ПРИГЛАШАЕМ ВОЗДУШНЫХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ
ПОСЕТИТЬ НАШИ МАГАЗИНЫ!



ЛЕНИНГРАДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.