ISSN 0017—3606

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

10-92



А-310 НА ТРАССАХ РОССИИ.

НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ ЯК.

НАШИ КОРРЕСПОНДЕНТЫ — В СТРАНЕ ЧУДЕС.

ЗЛАТЫЕ ГОРЫ. ДЕТЕКТИВ.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

10-92

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
МАССОВЫЙ
ЖУРНАЛ

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

УЧРЕДИТЕЛЬ —
РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА

Журнал зарегистрирован в Министерстве печати и информации Российской Федерации. Свидетельство о регистрации № 01007 от 21 апреля 1992 года.

Журнал распространяется по подписке на территории всех суверенных государств бывшего СССР, в странах Европы, Азии, Африки, Северной и Южной Америки.

Авторы опубликованных в журнале материалов несут ответственность за точность приведенных фактов, цитат, экономико-статистических выкладок, собственных имен, географических названий и других данных, а также за использование сведений, не подлежащих открытой публикации. Мнения авторов не всегда совпадают с мнением редакции.

В соответствии с Законом Российской Федерации «О средствах массовой информации» редакция оставляет за собой право не вступать в переписку с читателями.



НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: Ил-76 авиакомпании «Русский витязь» доставил в столицу королевства Непал—Катманду очередную партию груза.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

В НОМЕРЕ:

АНИКАЕВ Г., КУСКОВ В. **А-310 на трассах России**	1
КУЕМЖИ П. **Свет новой звезды**	6
СТЕЛЬМАК В. **Этажи на Ходынке**	8
ГУСЕВА Э. **Кто поможет «Аэрофлоту»?**	9
ОСТАПЕНКО Ю. **Этот честолюбивый Бурнаев**	10
ГОРБАЧ Н., КОПЫСОВ В. **Инцидента можно избежать**	14
ФРОЛОВ Е. **С помощью компьютера**	14
ЯРЫГИН С. **Вот так мы учились**	16
ДОЛЖЕНКОВ Н. **Новый учебный «Як»**	18
ШИТОВ В., ГРЕБНЕВ В. **К подножию Эвереста**	22
ЛАМЗУТОВ В. **Вертолет «золотого часа»**	28
ЖАН-БЕРНАР РУЛЕ. **«Снекма» — это мировой уровень**	30
ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ «ВЫСОТА». **Выпуск № 40**	32
УДАЛОВ К. **Летающая лодка МБР-2**	35
БРУНЬКО В. **«Библиотечка хозяйки»**	38
ЛАМЗУТОВ В. **Ребенок из «пробирки»**	39
ТОКАРЕВ В. **Олимпийские кольца**	40
КОЗЛОВ И. **Златые горы**	42
АБДУЛОВ А. **«Настало время профессионалов»**	48

Главный редактор А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия: Г. Т. БЕРЕГОВОЙ, В. Н. ГОЛЬЦОВ (заместитель главного редактора). В. В. ЗАМОТИН, Л. В. ИЛЬЧУК, Б. А. КРЕМНЕВ, Б. С. ОРЛОВ (заместитель главного редактора), В. М. ТИХОНОВ, В. Ф. ТОКАРЕВ, Г. Ф. УНИЧЕНКО, В. В. ШИТОВ.



Руководители ПКП «Аэрофлот» — Российские авиалинии» и компании «РАЛ» провели пресс-конференцию в салоне «А-310».

А-310 НА ТРАССАХ РОССИИ

В течение июля и августа нынешнего года в московском международном аэропорту Шереметьево получили постоянную прописку четыре комфортабельных аэробуса «А-310». Созданные европейским консорциумом «Эрбас Индастри», эти современные самолеты переданы в аренду Производственно-коммерческому предприятию (ПКП) «Аэрофлот — Российские авиалинии». «А-310» предназначены для недавно организованного дочернего предприятия Центрального управления международных воздушных сообщений (ЦУМВС) — авиакомпании «Российские международные авиалинии» («РАЛ»). Она приступила к их эксплуатации по трассам значительной протяженности. Среди них популярные авиамаршруты, связывающие Лондон, Рим и Париж с Токио через Москву и транссибирскую магистраль. А также дальние рейсы из столицы России в Юго-Восточную Азию — в Сеул, Гонконг, Сингапур и Бангкок.

Как сам по себе самолет иностранного производства, впервые осваиваемый московскими авиаторами, так и регулярные полеты на нем привлекают повышенное внимание летного и диспетчерского состава многих регионов страны, специалистов инженерно-технической и других наземных служб, перевозчиков и, разумеется, миллионов пассажиров. Чтобы удовлетворить их интерес, редакция намерена напечатать в журнале серию материалов на эти темы. Сегодня мы представляем аэробус «А-310». О нем рассказывают главный инженер ЦУМВС, технический директор ПКП «Аэрофлот — Российские авиалинии», кандидат технических наук Геннадий Леонидович АНИКАЕВ и генеральный директор авиакомпании «РАЛ» Виктор Павлович КУСКОВ.

ИСТОРИЯ РАЗРАБОТКИ

С начала семидесятых годов авиационные компании мира стали обращаться к проектировщикам и изготовителям авиационной техники с предложением создать для нужд эксплуатации широкофюзеляжный самолет (аэробус), рассчитанный примерно на 200—300 пассажирских мест, с хорошими взлетно-посадочными характеристиками и достаточно большой дальностью полета.



Первый аэробус «А-310», полученный Аэрофлотом от консорциума «Эрбас Индастри», в а/п Шереметьево.



Самолет «А-310» авиакомпании «РАЛ» в полете.

Этим занялись несколько консорциумов — американские «Боинг» и «МакДоннелл Дуглас», «Локхид» и параллельно с ними — «Эрбас Индастри». К разработке самолета, названного «А-300», фирма «Эрбас» приступила в июле 1978 года, получив заказы от авиакомпании ФРГ «Люфтганза» и швейцарской «Свиссэр». К июлю 1982 года в ее портфеле имелись уже твердые заявки на 162 таких самолета от 17 авиакомпаний. И, кроме того, были зарезервированы заказы еще на 90 самолетов этого типа.

В результате модификации аэробуса «А-300» появилась новая модель — «А-310». В нем воплощены многие технические новинки последних лет. Прежде всего консорциум поставил целью снизить расход топлива и цену самолета. Треть экономии топлива должна была явиться результатом повышенной экономичности двигателей, другая треть — аэродинамических усовершенствований, остальное — уменьшения массы самолета. Наивысшая топливная эффективность ожидалась на маршрутах протяженностью 1600—2400 километров. Самолет должен пилотировать экипаж из двух человек: командир и второй пилот. Число пассажиров — до 275 человек.

Первый полет базового самолета «А-310-200» состоялся 3 апреля 1982 года. В программе летных испытаний участвовали пять опытных экземпляров — три с двигателями фирмы «Пратт-Уитни», два — фирмы «Дженерал Электрик». 11 марта 1983 года самолету «А-310» выдали сертификат на эксплуатацию.

В сентябре 1984 года завершились усталостные испытания планера самолета «А-310» объемом 90 тысяч циклов (предполагается, что средняя наработка в течение двадцати лет эксплуатации соответствует 40 тысячам циклов). Затем был получен сертификат на выполнение автоматической посадки по III категории Международной организации гражданской авиации.

В августе 1982 года специалисты консорциума «Эрбас» закончили изучение проекта самолета «А-310» с увеличенной дальностью полета. Он сохранил конфигурацию и размеры исходной модели, то есть «А-310-200». А модификация заключалась в основном в усилении шасси, крыла и киля. Последний сделан полностью из углепластика, включая силовой набор. В горизонтальном оперении установлен дополнительный топливный бак. Этот бак и система перекачки топлива призваны обеспечить заднюю центровку для повышения экономичности полета за счет уменьшения отрицательной подъемной силы на горизонтальном оперении и, следовательно, лобового сопротивления. Наряду с этим уменьшается нагрузка на крыло из-за снижения индуктивного сопротивления.

Разработка «А-310» была начата в марте 1983 года. Первый полет состоялся в июле 1985 года с двигателями фирмы «Пратт-Уитни». В сентябре 1985 года состоялся полет самолета с двигателями фирмы «Дженерал Электрик». В 1985—1986 годах оба варианта были сертифицированы.

В декабре 1985 года самолет «А-310-300» с двигателями совершил рекордный для своего семейства аэробусов беспосадочный перелет из Рима в Нью-Йорк: за 10 часов с небольшим он пролетел расстояние 8186 километров при скорости встречного ветра 133 километра в час.

КОНСТРУКЦИЯ САМОЛЕТА

Крыло. «А-310-300» — моноплан со свободнонесущим среднерасположенным сверхкритическим крылом. Угол стреловидности крыла по линии четвертей хорд — 28 градусов. Относительная толщина крыла меняется от 15,2 процента в заделке до 10,8 процента на конце. Угол между двумя аэродинамическими поверхностями по задней кромке — 11 градусов восемь минут в центральной части крыла и четыре градуса три минуты на концевых частях. Угол установки крыла у борта — пять градусов три минуты.

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

Сверхкритические профили крыла обеспечивают ряд преимуществ. Так, меньшая стреловидность снижает крутящий момент на крыло, что позволяет облегчить конструкцию. Проблемы устойчивости и управляемости самолета также упрощаются. Большая относительная толщина увеличивает конструктивную эффективность крыла и внутренние объемы для топлива. Улучшенные несущие свойства крыла позволяют уменьшить его площадь. Это способствует уменьшению массы конструкции и расходов топлива, обеспечивает возможность применения стабилизатора меньших габаритов.

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

Многочисленные усовершенствования крыла обеспечили увеличение крейсерского аэродинамического качества в среднем на пять процентов (при числе $M = 0{,}78$ — на семь процентов) относительно качества крыла самолета «А-300». Приблизительно на 20 процентов увеличен коэффициент подъемной силы, более чем на 12 процентов возросли его величины, соответствующие началу бафтинга. К другим аэродинамическим усовершенствованиям относятся: размещение шарниров интерцепторов в одну линию, скругление в предкрылке выреза под пилоном двигателя, новая геометрия щитков Крюгера, улучшенная конфигурация зализов крыла, оптимальное размещение двигателей на крыле.

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



крылка не обтекается потоком.

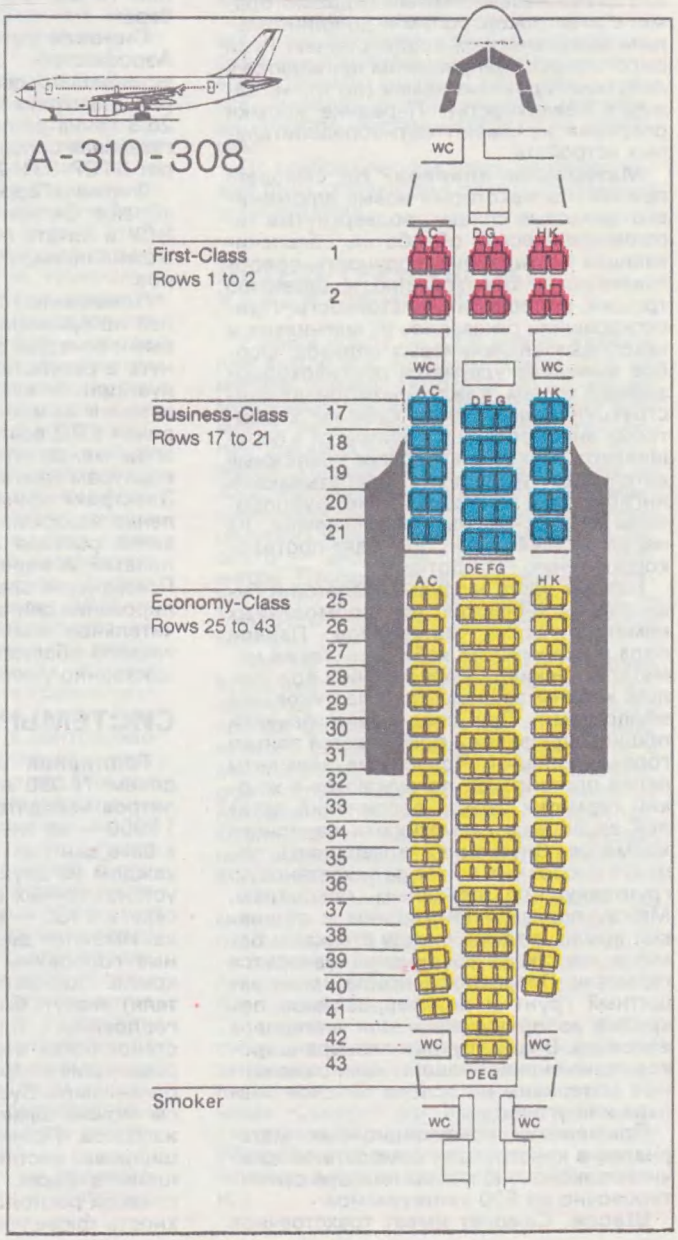
Внешние однощелевые закрылки имеют на каждой консоли три узла подвески с рельсовыми направляющими. Закрылки и предкрылки приводятся в действие двумя независимыми группами гидромоторов, питаемых от трех гидросистем. Асимметрия их выпуска и нерасчетное движение устраняются датчиками крутящего момента,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

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

На каждой консоли имеется семь секций спойлеров: две внутренние применяются только как воздушные тормоза и гасители подъемной силы, три внешние — как органы управления по крену, а две средние (№ 3 и № 4) работают в совместном режиме. В режиме торможения на земле все секции спойлеров отклоняются синхронно. Хотя каждая панель приводится в движение одним гидроцилиндром, резервирование обеспечивается сдвоенными вычислителями управления, многоканальной электропроводкой управления гидросистемами. Каждая секция спойлеров питается от своей гидросистемы, имеющей цветное обозначение: 1, 4 и 6-я — желтые, 5-я — зеленая, 2, 3 и 7-я — синие. Положение спойлеров, элеронов, предкрылков и закрылков отображается на индикаторах в кабине экипажа.

Фюзеляж и пассажирская кабина. Фюзеляж самолета представляет собой герметизированную полумонококовую рамную конструкцию, круглую в поперечном сечении. Компоненты планера (кроме крыла) созданы на основе соответствующих компонентов самолета «А-300», причем с минимальной модификацией исходных конструкций для удешевления разработки и последующего

Продажа авиабилетов и бронирование мест на самолеты «Российской международной авиакомпании» «РАЛ» осуществляются:
● в Москве — отделениями Центрального международного агентства ПКП «Аэрофлот — Российские авиалинии» и непосредственно в аэропорту Шереметьево-2
● в крупных городах Российской Федерации и столицах Содружества Независимых Государств (СНГ) — в международных авиакассах агентств воздушных сообщений
● в странах ближнего и дальнего зарубежья — в представительствах Аэрофлота и у его агентов.
По всем вопросам авиаобслуживания можете обращаться непосредственно в компанию «РАЛ»: 103340, Москва, К-340, аэропорт Шереметьево. Телефон: 578-65-47. Факс: 578-27-95. Телекс: СИТА. SVOEASU; SVODESU.
РОССИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАКОМПАНИЯ «РАЛ»



производства. Фюзеляж самолета «А310-300» в основном такой же, как у «А300-В4», но укорочен на 6,7 метра (на 13 межрамных секций, в том числе участок пассажирской кабины укорочен на 11 секций).

Новая центральная секция обеспечивает согласование с новым крылом. Хвостовая конусообразная часть фюзеляжа также имеет новую конструкцию. В пассажирской кабине в зависимости от класса обслуживания, шага между креслами и количества кресел в ряду можно разместить от 169 до 275 пассажиров.

Оперение самолета — консольной конструкции, обычного типа, со стреловидностью по всем поверхностям. Его конструкция выполнена с широким применением композиционных материалов. Так, например, из углепластика полностью выполняются киль, руль направления и рули высоты. Это дает значительное снижение массы конструкции. Изменение угла установки стабилизатора производится надежным шаровым винтовым домкратом, приводимым в действие двумя независимыми гидромоторами, с электроконтролем и дополнительным механическим воздействием. Рули высоты и руль направления приводятся в действие гидроприводами (по три на каждую поверхность). Передние кромки оперения не имеют антиобледенительных устройств.

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

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

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

Шасси. Самолет имеет трехстоечное убирающееся шасси фирмы «Месье-Испано-Бугатти». Амортизаторы и колеса соответствуют стандартам ряда фирм. Носовая стойка — от самолета «А-300». Она убирается вперед и имеет сдвоенные колеса, управляемые в диапазоне плюс-минус 65 градусов при рулении и плюс-минус 95 градусов при буксировке. Уборка — с помощью гидроцилиндра, выпуск — под действием силы тяжести.

На каждой основной стойке имеется одна двухосная четырехколесная тележка, убирающаяся в фюзеляж. Левая и правая тележки взаимозамещаемы. Колеса рассчитаны на пробег 80,5 тысячи километров. Есть автоматы торможения и углеродные тормоза. Предусмотрен хвостовой бампер для защиты конструкции при взлете и посадке с большими углами тангажа.

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

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

Силовая установка. На арендуемых Аэрофлотом самолетах «А-310-300» установлены двигатели фирмы «Дженерал Электрик» CF6-80 C2A8 с тягой по 26,3 тонна-силы. Используется вспомогательная силовая установка (ВСУ) Гаррет GTCP-331-250 (Н).

Фирма «Гаррет» входит в компанию «Элайн Сигнал Аэроспейс». Запускать ВСУ и питать от нее бортовые системы можно на высотах полета до 13 000 метров.

Повышенная экономичность двигателей по сравнению с двигателями, которыми оснащен самолет «А-300», достигнута в результате богатого опыта эксплуатации и непрерывного совершенствования компонентов двигателей. Увеличен КПД вентилятора, уменьшены зазоры между концами лопаток ротора и корпусом двигателя. Фирма «Дженерал Электрик» применила «активное управление зазорами» с помощью регулирования расхода воздуха, охлаждающего лопатки и корпуса модулей двигателя. Применение электронной системы регулирования двигателей обеспечивает значительное снижение стоимости технического обслуживания. Кроме того, существенно уменьшена масса.

СИСТЕМЫ САМОЛЕТА

Топливная система рассчитана на объем 75 090 литров. Из них по 3 700 литров находятся во внешних баках, по 13 950 — во внутренних баках, 19 640 — в баке центральной секции, по 200 — в каждом из двух дополнительных баков, установленных во втором грузовом отсеке, и 6 150 — в стабилизаторном отсеке. Имеются две стандартные заправочные горловины — на правой консоли крыла. По желанию заказчика (покупателя) могут быть установлены четыре горловины. Внутренние поверхности стенок баков имеют покрытия, предотвращающие коррозию и развитие микроорганизмов. Бустерные топливные насосы можно заменить без слива топлива из баков. Применена простая и точная цифровая система измерения запаса топлива в баках. Панель управления заправкой расположена на нижней поверхности фюзеляжа, доступ к ней не требует использования стремянок. Приборы панели дублированы в кабине экипажа. По требованию заказчика панель управления заправкой может быть размещена рядом с заправочной горловиной на нижней поверхности крыла. Полная заправка самолета топливом занимает 67 минут.

Система кондиционирования, питаемая воздухом от компрессоров двигателей, от вспомогательной силовой установки (ВСУ) или наземной установки, состоит из двух независимых агрегатов. Воздух подается в кабину экипажа, в три зоны пассажирской кабины, в отсек электронного оборудования, в отделение блока электро- и электронного оборудования, в отсек для неконтейнеризованных грузов. Максимальный перепад давления — 0,57 бара. Воздух для противообледенительной системы, запуска двигателей и привода системы реверсирования тяги отводится от различных ступеней компрессора двигателя или поступает от ВСУ или наземного агрегата. Система кондиционирования работает в двух режимах: нормальном (60 процентов свежего воздуха от компрессоров и 40 процентов — отфильтрованного) и экономичном (48 процентов свежего воздуха).

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

Электросистема состоит из трехфазной системы переменного тока напряжением 115/200 вольт и частотой 400 герц и системы постоянного тока напряжением 28 вольт. Два бесщеточных электрогенератора мощностью по 90 киловатт с приводом от двигателей имеют масляное охлаждение. Каждый из них обеспечивает нормальную работу всех бортовых потребителей. Предусмотрено отключение генераторов от распределительной шины в случае их отказа. Допускаются перегрузка генераторов до 135 киловатт в течение пяти минут и до 180 киловатт в течение пяти секунд. Третий идентичный электрогенератор, вращаемый с постоянной частотой от ВСУ, может использоваться при наземных операциях и в полете для компенсации потерь мощности в случае отказа одного или обоих основных генераторов. Один статический преобразователь обеспечивает питание минимального для безопасной посадки комплекса бортового оборудования в случае отказа всех трех генераторов. Постоянный ток поступает от трех нерегулируемых силиконовых преобразователей — выпрямителей, рассчитанных на 150 ампер. Номинальная нагрузка на каждый преобразователь обычно меньше половины расчетной. Аварийное электропитание и запуск ВСУ обеспечивают три никель-кадмиевые аккумуляторные батареи.

Кроме того, в системе электроснабжения предусмотрены еще два генератора: один — переменного, другой — постоянного тока. Они приводятся в действие одним гидромонитором, питающимся от зеленой гидросистемы.

Кислородная система. Кислород для питания членов экипажа поступает под давлением из емкости, размещенной в отсеке электронного оборудования. В пассажирской кабине кислородное питание индивидуальных масок

обеспечивается химическими генераторами. Предусмотрены переносные кислородные баллоны: один для членов летного экипажа и пять для бортпроводников.

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

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

Техническим новшеством являются устройства, обеспечивающие передачу энергии (но не жидкости!) от зеленой гидросистемы к синей или желтой, либо к обеим одновременно.

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

Электронное и приборное оборудование. На самолете широко используются усовершенствованные электронные системы (микропроцессоры, схемы с высоким уровнем интеграции, цветные электронно-лучевые трубки с высокой степенью разрешения). Появление новых электронных компонентов позволило перевести на цифровую базу большинство функций, ранее выполнявшихся различными аналоговыми устройствами. Благодаря этому общие объем и масса вычислителей уменьшаются по крайней мере вдвое. Стоимость цифровых ЭВМ также уменьшается при одновременном повышении надежности работы. Взаимосвязь между вычислителями осуществляется с помощью информационнной шины, ранее для этого требовалось несколько кабелей. Стала возможной обработка сложной информации в целях повышения безопасности полетов, улучшения летных характеристик и экономичности, упрощения технического обслуживания.

На самолете «А-310-300» установлены следующие цифровые устройства: вычислители автоматической системы управления полетом, включающей систему автоматической посадки в метеоусловиях категории III; компьютер управления положением центра тяжести самолета; вычислители перепада давления; вычислители предупреждающих сигналов; приемники навигационных систем VOR, ILS, DME и радиовысотомера; вычислитель измерителя запаса топлива; система управления приводами предкрылков и закрылков; система управления спойлерами, воздушными тормозами и гасителями подъемной силы; системы триммирования по крену и курсу; системы оптимизации режимов полета и навигационного плана; системы индикации в кабине экипажа; система регулирования работы двигателей; инерциальный блок с лазерными гиродатчиками; комплексная бортовая система сбора и регистрации данных.

Системы управления и индикации. Одной из важных особенностей самолета «А-310-300» являются новые планировка и приборное оборудование кабины экипажа. Все приборы и органы управления, необходимые для пилотирования самолета, размещены на приборных панелях в поле обзора каждого члена эипажа из двух или трех человек. Это потребовало переместить приборы и органы управления с задней панели бортинженера на потолочную панель пилотов. Только приборы обеспечения наземного обслуживания оставлены на боковой панели. Стандартные действия экипажа максимально автоматизированы. Например, управление топливной системой — автоматическое в течение всего полета от взлета до посадки. В случае ее отказа автоматически подключается резервная система. Работа автоматики, естественно, контролируется экипажем, который может вмешаться в любой момент. Отображение информации улучшено применением цветных электронно-лучевых индикаторов, которые обеспечивают изменение состава информации в соответствии с этапом полета и форму ее представления (текст, схемы, графики и т. д.).

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

Два экрана центральной части приборной панели относятся к централизованной системе предупреждения и контроля работы бортовых систем. Она также включает панель средств управления, генераторы символов, получающие информацию от ЭВМ системы предупреждения, панель индикации отказов. В случае отказа какой-либо бортовой системы пилот получает ясную и детальную информацию о природе отказа и последовательности действий по его устранению. Одновременно индикатор показывает схему отказавшей системы, иллюстрирующую ее состояние. Результаты вмешательства экипажа немедленно отражаются на экранах. При нормальной работе бортовых систем экраны используются как памятка для предоставления экипажу полезной информации (например, условиях работы ВСУ).

В случае отказа одного из индикаторов идентификация отказа и отображение порядка корректирующих действий обеспечивается вторым. Помимо автоматических функций предусмотрены ручные операции, при помощи которых пилот может на любом выбранном экране приборной панели отобразить информацию, касающуюся состояния бортовых систем.

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

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

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

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

По требованию заказчика самолет может быть оборудован дополнительными устройствами.

ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Размах крыла — 43,9 метра, удлинение крыла 8,8, площадь крыла 219 кв. метров, длина самолета 46,43 метра, максимальный диаметр фюзеляжа 5,64 метра, высота самолета 15,8 метра, колея шасси 9,6 метра, база шасси 15,2 метра. Пассажирская кабина: длина — 33,2, максимальная ширина — 5,3, максимальная высота — 2,3 метра. Объемы грузовых отсеков: переднего — 50,3, заднего — 34,5, хвостового — 17,3 куб. метра. Пассажирские и служебные двери: 1,9 × 1,07 метра, аварийные люки — 1 × 0,67 метра. Максимальная взлетная масса — 164 тонны.

Конфигурация пассажирского салона предусматривает размещение 183 пассажиров, в том числе — 12 первого класса, 35 делового и 136 — экономического. Самолет может совершать с максимальным количеством пассажиров и груза беспосадочные полеты из Москвы в Токио, Бангкок, Нью-Йорк, Вашингтон и с одной посадкой — в Сидней, Буэнос-Айрес (дальность полета — 9 200 километров).

Максимальная посадочная масса самолета — 124 тонны, максимальный запас топлива 75 600 литров. Масса пустого снаряженного самолета 85 130 килограммов, максимальная масса самолета без топлива — 114 тонн.

Самолеты консорциума «Эрбас Индастри» эксплуатируются более чем в 70 авиакомпаниях мира. Наивысший средний суточный налет одного самолета 12 часов. Средняя регулярность движения (задержка 15 и менее минут) превышает 98 процентов, а в десяти лучших авиакомпаниях мира она достигает 99,8 процента.



СВЕТ НОВОЙ ЗВЕЗДЫ

Беседа с исполнительным директором авиакомпании «Золотая звезда» **Прокопием Прокопьевичем КУЕМЖИ.**

РЕДАКЦИЯ: Прокопий Прокопьевич! В ходе децентрализации Аэрофлота на воздушном транспорте России появляется все больше и больше самостоятельных авиакомпаний. Они возникают как звезды на вечернем небе. Поэтому, начиная беседу о вашей компании, так и хочется сказать: «Светит незнакомая звезда...»

П. П. КУЕМЖИ: Сравнение доходчивое. Но если применить его к нашей авиакомпании, то требуются некоторые комментарии. С одной стороны, она действительно новая, ибо приобрела свой юридический статус лишь в конце минувшего года. Я имею в виду ее официальное организационное оформление в Московской регистрационной палате и Министерстве финансов Российской Федерации. А с другой стороны, авиакомпания «Золотая звезда» не таинственная незнакомка — она узнаваема. И прежде всего потому, что создана на базе летного отряда-ветерана крупнейшего международного перевозчика бывшего Союза ССР — Центрального управления международных воздушных сообщений.

РЕДАКЦИЯ: Это, надо полагать, дает ей определенные стартовые преимущества?

П. П. КУЕМЖИ: Конечно, так как ей не пришлось обосновываться на пустом месте, начинать с нуля. Мы унаследовали немалый парк самолетов Ту-154. Кстати, наиболее скоростных и экономичных среди всех гражданских воздушных судов отечественного производства. В нашем распоряжении также пока наилучшие из имеющихся в стране инженерно-технический, аэровокзальный и грузовой комплексы. Мы располагаем сложившимися летными кадрами высокой квалификации, прошедшими тщательный отбор и последующую длительную и строгую «обкатку» на многих широтах и параллелях.

РЕДАКЦИЯ: Какова ныне сфера вашей деятельности?

П. П. КУЕМЖИ: В принципе ее границы сохранились. Нам переданы, в частности, все зарубежные пассажирские и грузовые регулярные рейсы самолетов Ту-154, заложенные в Центральном расписании воздушного движения по международным авиалиниям.

РЕДАКЦИЯ: И сколько же их закреплено за компанией?

П. П. КУЕМЖИ: Всего — свыше семидесяти. Далеко ли летаем? По-разному. И в страны Европы, и в Африку, в регионы Ближнего Востока, Персидского залива, Юго-Восточной Азии. Помимо регулярных, совершаем довольно большое количество заказных, то есть чартерных, пассажирских и грузовых рейсов. В том числе на арендной основе по договорам с представителями иностранных государств. Тут у нас есть весомые резервы для расширения географии полетов, увеличения объемов перевозок, а в конечном итоге — получения дополнительных доходов и прибыли в свободно конвертируемой валюте.

Так, перспективное, по нашему мнению, коммерческое соглашение заключено авиакомпаний с фирмой Мальдивской Республики. На выгодных для себя условиях мы выделили ей вместе с экипажами два пассажирских и два грузовых Ту-154. Они предназначены для полетов из столицы Мальдив Мале в Сингапур, Бангкок, Куала-Лумпур и в ряд европейских городов. Шесть Ту-154 с летным составом предоставили иранской частной авиакомпании «Каспиэн эрлайнз». Ею наша техника эксплуатируется на трассах, связывающих Тегеран с Абу-Даби, Джиддой и Каиром. Такого рода арендный договор мы обычно ограничиваем сроком в три месяца. Затем, в зависимости от достигнутых результатов, решаем вопрос о целесообразности его продления.

Поступают к нам заявки на аренду и из ближнего, как теперь принято говорить, зарубежья. У украинских судостроителей из Николаева, например, открылась возможность приобрести самолеты Ту-154. Но где взять для них подготовленные экипажи? На запрос николаевцев мы ответили положительно: смело, мол, на нас рассчитывайте — мы вам поможем.

РЕДАКЦИЯ: Прокопий Прокопьевич! А не сказывается ли отрицательно ваш прямо-таки вселенский разброс авиатехники и личного состава на уровне и качестве непосредственно российских международных авиаперевозок?

П. П. КУЕМЖИ: Глубоко убежден, что ущерба от этого для нашей страны нет. И вот почему.

Из-за кризиса экономики, резкого снижения материального обеспечения населения и в обстановке значительного повышения цен на авиабилеты полеты за рубеж подавляющему большинству россиян стали не по карману. Спад авиаперевозок приводит к сокращению рейсов, высвобождению самолетов и авиаработников всех профессий. И выхода здесь только два: либо технику на прикол, а «лишних» людей распустить по домам, либо попытаться найти им достойное применение.

Мы пошли по второму пути, считая его единственно правильным и социально справедливым. И гордимся тем, что несмотря на общеизвестные трудности стараемся максимально полно использовать самолетный парк, занять и сохранить кадры. Не по воле случая, а благодаря гибким организационным решениям и напряженным усилиям своего коллектива «Золотая звезда» занимает среди дочерних компаний ЦУМВС первое место по объемам перевозок, доходам и валютной прибыли.

РЕДАКЦИЯ: Что задумывается вами и вашими единомышленниками неотложно сделать для развития и улучшения работы компании?

П. П. КУЕМЖИ: Проблем хватает. И вроде бы каждая из них первоочередная, не терпящая отлагательства. Главное, чего мы хотим добиться, — это высокой исправности, безупречной надежности и предельно быстрой оборачиваемости самолетного парка. Тогда от одного самолета будем получать полуторную или даже двойную отдачу. Ставим перед собою и другую нелегкую задачу — сервис обслуживания пассажиров поднять до мировых стандартов. Надеемся на создание совместных с зарубежными фирмами предприятий, приобретение и эксплуатацию по мере накопления капитала новой авиационной техники.

У нашей компании звонкое имя. И уж коли она назвалась звездой да к тому же золотой, то ей никак не подобает светиться слабо.

РЕДАКЦИЯ: Надеемся, что она разгорится до звезды первой величины.

Спасибо Вам за беседу, Прокопий Прокопьевич! Успехов Вам и всему вашему звездному коллективу.

Беседу вел
Валентин ГОЛЬЦОВ.

АВИАКОМПАНИЯ

SOLID STAR COMPANY

ПРИГЛАШАЕТ
пассажиров и грузоотправителей
на свои регулярные международные рейсы,
выполняемые из столицы России
на реактивных самолетах Ту-154
в страны Европы, Ближнего Востока,
Персидского залива,
Северной, Западной, Центральной
и Восточной Африки,
Юго-Восточной Азии.

Компания ПРЕДЛАГАЕТ
также клиентам:
чартерные рейсы
в различные регионы мира,
аренду самолетов
и экипажей,
бронирование мест
в гостиницах Москвы,
доставку пассажиров
из международного
аэропорта
Шереметьево-2
в город.

Европа

Юго-Восточная Азия

Ближний Восток

Африка

Персидский залив

На земле и в воздухе
к вашим услугам
дочерняя компания
Центрального управления
международных
воздушных сообщений
Производственно-
коммерческого
предприятия
«Аэрофлот —
Российские авиалинии» —
«ЗОЛОТАЯ ЗВЕЗДА».



Наш адрес: 103340, г. Москва, К-340,
аэропорт Шереметьево.
Телефоны: 578-77-92, 578-77-97.
Факс: 578-33-60.

ЭТАЖИ НА ХОДЫНКЕ

О планах расширения столичного аэровокзала, строительстве на его базе крупного авиацентра уже неоднократно рассказывалось в прессе. Подробную информацию о нем давал и журнал «Гражданская авиация». Тем не менее вопрос застройки территории, прилегающей к существующему ныне городскому аэровокзалу, и создания здесь большого современного авиационного центра по-прежнему вызывает большой интерес москвичей и «гонит» волну споров о том, стоит ли вообще заниматься этим строительством. Самые полярные точки зрения высказываются в письмах, поступающих к нам, в Главное агентство воздушных сообщений, в Главное управление архитектуры и градостроительства Москвы, в редакции столичных газет и журналов. Одним очень импонирует проект авиацентра, другим представляется, что он станет очередным примером гигантомании, каких, что греха таить, на нашей памяти было немало. Третьи же вообще утверждают, что городской аэровокзал надо ликвидировать из-за его нерационального расположения.

Попробуем еще раз, не повторяя по возможности уже сказанного, разобраться, что же собой представляет разработанный в мастерской «Моспроекта-1» под руководством А. Д. Меерсона проект многофункционального комплекса Московского центра по обслуживанию авиапассажиров внутренних и международных авиалиний («Мосавиацентра»). Попутно поговорим о положении дел с его реализацией сегодня.

Прогноз, сделанный несколько лет назад институтом комплексных транспортных проблем, показал, что к 2005 году общий объем перевозок авиапассажиров на внутрисоюзных авиалиниях Аэрофлота достигнет 250 млн. человек в год. Это означает, что нагрузка на столичные аэропорты увеличится почти вдвое и отправки пассажиров в Московском авиаузле составят не менее 35 млн. человек в год.

Также несколько лет назад институт «Аэропроект» провел исследования, показавшие, что средний уровень обеспеченности аэропортов Московского авиаузла объектами авиационно-технического и коммерческого обслуживания нынче достигает в среднем всего 60 процентов. Причем по аэровокзалам — 53, по гостиницам — 52, по грузовым комплексам — 46, а по кассовым залам — 43 процента! Естественно, обеспечить на существующих сегодня площадях прогнозируемые объемы авиаперевозок абсолютно нереально. Уже сегодня по многим направлениям столичные авиапредприятия, в том числе Главное агентство воздушных сообщений, работают на пределе своих возможностей. Слабая материально-техническая база, малая мощность ЭВМ центра «Сирена-2», недостаточно развитая сеть билетных касс создают ту самую «билетную» проблему, с которой, думаю, сталкивались многие авиапассажиры. Да и как ее может не быть, если с точки зрения норм технологического проектирования практически ни один из пунктов продажи билетов в городе не отвечает предъявляемым требованиям. В большинстве своем кассы располагаются в малоприспособленных как для работы персонала, так и для обслуживания пассажиров помещениях. Летом в них дышать нечем, зимой холодно. Более того, многие помещения даже не приспособлены для хранения бланков авиабилетов, выручки, документов строгой отчетности, и в результате приходится организовывать ежедневный развоз всей этой «бухгалтерии» по авиакассам, для чего Главагентство содержит целый штат шоферов и автомобилей.

К сожалению, вопрос маркетинга авиаперевозок в гражданской авиации никогда не решался у нас комплексно, с точки зрения прогнозирования на перспективу. Был ежегодный неудовлетворенный спрос на авиаперевозки как на внутренних, так и на международных авиалиниях. За пассажирами не «бегали», от них «отбивались». Объекты, предназначенные для обслуживания пассажиров, планировались к строительству по остаточному принципу: дескать, сначала финансирование строительства взлетно-посадочных полос, закупка систем УВД и самолетов, потом, если что останется, — гостиницы и кассы. Только оставалось средств всегда крайне мало, и в результате...

Еще в 1973 году Мосгорисполком выделил бывшему МГА земельные участки для строительства гораэровокзалов в районах станций метро «Каширская» и «Юго-Западная». Более десяти лет числились они за министерством, да так и не были использованы по причине все того же дефицита средств. В 1977 году возле станции метро «Коломенская» также был выделен участок земли под строительство гостиницы для авиапассажиров на 500 мест. Увы, его постигла та же участь. Хотели совместно с «Интуристом» строить здание «Авиасервиса» на Новокировском проспекте города — не хватило валюты.

Несколько лет спустя МГА вновь обращалось в Мосгорисполком с просьбой о выделении земли под строительство гораэровокзалов вблизи аэропортов «Домодедово» и «Внуково», но пригодных для этого участков земли уже не оказалось.

Говорю столь подробно обо всех этих проблемах для того чтобы подчеркнуть: единственно пригодное место для строительства «Мосавиацентра» — территория, прилегающая к городскому аэровокзалу на Ленинградском проспекте столицы. Тем более, если учесть, что еще в 1960 году Моссовет передал Главному управлению гражданского воздушного флота 21,7 га Центрального аэродрома, на что был оформлен соответствующий акт землепользования. Теперь на месте бывших ангаров и мастерских находится аэровокзальный комплекс.

Анализ существующей застройки этой земли показывает, что используется она крайне нерационально. Пустует место перед гораэровокзалом и за ним, низок уровень благоустройства территории. Различные организации пытаются захватить участки этой земли под свои нужды, чтобы построить, например, временный гараж или двухэтажную типографию. Внешнеэкономическое предприятие «Мосаэро» собиралось возвести между двумя 12-этажными башнями здание своего «Бизнес-центра». Сейчас, кажется, споры о том, кому принадлежит эта территория, можно считать законченными. В июле прошлого года Мосгорисполком определил Главагентство гене-



Начальник ОКС Главагентства В. Стельмак с сотрудниками отдела Р. Кононенко (слева) и Т. Фролкиной у макета будущего «Мосавиацентра».

Фото В. ГРЕБНЕВА.

ральным застройщиком земельного участка по Ленинградскому проспекту, владение № 37 и дал разрешение на разработку технико-экономического расчета на строительство всего комплекса «Мосавиацентра», а также на строительство первой его очереди (служебно-жилой зоны и гостиницы) до утверждения расчетов в полном объеме. Год спустя мы получили и «Акт резервирования земельного участка для проведения проектно-изыскательских работ и строительства авиационного центра».

Надо сказать, что разработанный коллективами мастерской № 22 «Моспроекта-1» и фирмы «А. Меерсон с партнерами» проект «Мосавиацентра» учитывает реальные нужды Москвы. Одна из главных его частей — крупнейший в стране кассовый зал. Он будет действовать на базе автоматизированной системы бронирования и продажи авиабилетов «Сирена-3». Причем пассажирам будет обеспечен современный набор услуг. К примеру, автоматизированная система бронирования мест и продажи авиабилетов по кредитным карточкам, предварительное бронирование емкостей грузовых отсеков самолетов, продажа грузовых перевозок по всем линиям Аэрофлота.

Будет создана и высокоэффективная система автоматизированной выдачи информации по прибытию, вылету и движению самолетов на всех авиарейсах — как внутренних, так и международных линий.

Еще одна часть нового центра — обеспечение авиапассажиров гостиничными номерами. И транзитные пассажиры, и те, кто вынужден ожидать задержанных рейсов, должны иметь возможность для нормального сна и отдыха. Ну, а помимо этих, чисто «аэрофлотовских» функций «Мосавиацентр» станет общегородским торгово-бытовым комплексом, в котором разместятся рестораны и кафе, магазины и парикмахерские, ателье, киноконцертные и выставочные залы. Да и в архитектурном плане проект интересен. Высотные — 55-, 60-этажные здания гостиниц международного класса, прекрасная отделка зданий — словом, мнение специалистов: «Мосавиацентр» должен стать украшением северо-западного сектора столицы.

Ну, а ныне существующие здания городского аэровокзала, 12-этажные башни, здание Департамента воздушного транспорта России? Предполагается их полная реконструкция с тем, чтобы они органично вписались в архитектурный стиль будущего центра.

Первой очередью строительства станут отели международного класса, и валютная выручка, получаемая от их эксплуатации, должна в определенной мере позволить вести строительство второй и третьей очереди авиацентра. Кто будет строить? К этой работе намечено привлечь инофирмы, в частности, итальянских специалистов. Финансирование строительства будет осуществлено Главагентством, совместным предприятием «Авиаситал», акционерной лизинговой авиакомпанией (АЛАК) и малым предприятием «Амико». Впрочем, более конкретно об этих вопросах говорить пока преждевременно, поскольку переговоры с иностранными подрядчиками еще ведутся и до начала строительства (а оно планируется на весну будущего года) возможны определенные коррективы. Но как бы то ни было, сегодня ясно, что многолетние споры сторонников «за» и «против» строительства центра, бесконечные согласования и «утряски» как самого проекта, так и вопроса отвода под его реализацию земли, кажется, позади. «Мосавиацентр» все-таки будет.

В. СТЕЛЬМАК,
начальник отдела капитального строительства Главагентства

г. Москва.

ЧИТАТЕЛЬ БЬЕТ ТРЕВОГУ



КТО ПОМОЖЕТ «АЭРОФЛОТУ»?

Давно ли желающие отдохнуть в Сочи заранее бомбардировали письмами, телеграммами администрацию курорта, чтобы забронировать место, и были рады любому захудалому дому отдыха. А что касается пансионата «Аэрофлот», то на него всегда был повышенный спрос. Теперь обстановка изменилась.

— Наконец-то можно свободно вздохнуть? — говорю директору объединения Северо-Кавказских здравниц гражданской авиации Е. П. Ивановой.

— Не будем торопиться с выводами, — советует Елена Павловна и поделилась своими тревогами.

Два года назад город-курорт Сочи охватила паника. Финансирование капитального строительства многих здравниц, в том числе и «Аэрофлота», было прекращено. Грустно смотрела «свеча» недостроенного корпуса, ржавели приготовленные к укладке трубы теплотрассы.

— Казалось, и дело — «труба», не выкарабкаемся, — вспоминает Елена Павловна. — Поехали в столицу, а там вместо помощи услышали лишь одно слово «Нет!»

А вскоре к проблеме незавершенного строительства прибавилась еще одна — началась свистопляска с ценами. Многие авиапредприятия вмиг «сели на картотеку», и спрос на путевки резко упал. Так, прошлой зимой численность отдыхающих в пансионате снизилась до 20—30 человек в месяц. Еще хуже обстояло дело в Теберде. Из-за накалившейся общественной атмосферы в Карачаево-Черкессии там вообще никто не хотел отдыхать. В итоге от пансионата в живописнейшем уголке Северного Кавказа пришлось просто-напросто отказаться.

Чтобы спасти хотя бы «Аэрофлот», с болью рассказывает Е. П. Иванова, пришлось пойти на ряд крайних мер. Кого-то из персонала перевели работать на полставки, кого-то отправили в отпуск без содержания, кого-то были вынуждены сократить...

Ну, а как же быть со строительством? Приняли решение о продаже с аукциона трех квартир с тем чтобы на вырученные деньги продолжить стройку. Кроме того, сдали в аренду кооператорам подвальные помещения пансионата. Но и это не все. Взвесив все «за» и «против», пошли на такой шаг, как сдача в аренду югославской фирме большей части пансионата «Якорная щель»...

Все это помогло выжить, хотя убытки только за первый квартал нынешнего года составили около 1,5 млн рублей.

Впереди курортный сезон 1993 года. Что сулит он, догадаться нетрудно. Вполне может случиться, что храмы отдыха и здоровья окажутся в положении обреченных. Ведь дорожает буквально все: и содержание здравниц, и продукты питания, и плата за бытовые услуги. Но что особенно разорительно — растут налоги на земельные участки. В одиночку этот шквал вряд ли удастся выдержать. Поэтому, чтобы «Аэрофлот», не оказался в чужих руках, ему нужна срочная финансовая помощь. Неужели Департамент воздушного транспорта России не услышит этого тревожного сигнала и навсегда потеряет такой прекрасный пансионат?

Э. ГУСЕВА

г. Сочи.

ПОЗИЦИЯ

ЭТОТ ЧЕСТОЛЮБИВЫЙ БУРНАЕВ

Портрет современника с отступлениями и размышлениями

БУРНАЕВ честолюбив, и этим объясняется многое в его поступках. Его совершенно не устраивают вторые роли, для него быть в тени — тягостно, смысл жизни для людей этого типа — движение, борьба. Созерцание — не их добродетель. Бурнаев счастлив, что пришло его время, время энергичных, напористых, людей с авантюрной жилкой, новых предпринимателей.

Вот написал эту фразу и задумался: а какой же герой очерка у меня получится — положительный или отрицательный (так раньше в журналистике четко и ясно делились герои)? И так может потянуть и эдак. Честолюбивый — это хорошо или плохо? Авантюрная жилка совсем ни к месту.

Отступление первое. Эх, если бы все было к месту и люди поступали бы только в соответствии с «плохо» и «хорошо», то не была бы написана Библия, не поплыл бы Колумб через океан (а за ним и суда работорговцев), не гремели бы строки «Коммунистического манифеста» и не стартовал бы в космос «Восток». Увы, Каин убил Авеля, и Павлик Морозов обессмертил свое имя доносом. Человек несовершенен, и с этим надо считаться.

НО ВЕРНЕМСЯ к нашему повествованию и познакомимся ближе с героем и разберемся, почему он стал сегодня объектом нашего с вами, читатель, изучения. Итак, Бурнаев Валерий Петрович, 50 лет, авиационный инженер по образованию, по должности — генеральный директор авиакомпании БАЛ («Башкирские авиалинии»). В КПСС, естественно, состоял, женат, имеет двоих детей.

Почему он сегодня на страницах журнала? Да потому, что одним из первых в Аэрофлоте поверил в перестройку, одним из первых стал претворять ее в жизнь, кидаясь при этом из крайности в крайность — от демократических лозунгов к делегатскому мандату участника XXVIII съезда КПСС, от отрицания всех идеологических догм — к декларации полной экономической свободы.

Итак, начнем. Карьера Валерия Бурнаева складывалась скорее благополучно, чем наоборот. В Уфе, где он стал работать в авиатехбазе местного отряда, сумел выдвинуться в ряды не просто способных инженеров, но и толковых организаторов. Тогда ни товарищи его, ни руководители не догадывались, что в социалистическом соревновании смен, бригад, цехов Бурнаеву любое место, кроме первого, было плохим. Это, видимо, в крови — быть первым.

Отступление второе. Быть первым почему-то безоговорочно признано считать «хорошим» качеством. Лидеры задают тон, лидеры двигают прогресс. И так далее. Все это так, но, наверное, до определенной степени. Если, скажем, скрипач, желая заполучить скрипку Паганини, до изнеможения репетирует и добивается своего — это одно дело. Но если для удовлетворения амбиций какой-то вождь обрушивает на соседнее государство шквал огня — это совсем другое. Умение сочетать личные устремления с потребностями других людей, с интересами дела — тонкая материя, которая так часто рвется...

НАВЕРНОЕ, у Бурнаева получалось неплохо, ибо если бы было наоборот, он вряд ли бы вернулся в Уфу после того, как ему стало плохо на стороне. Но об этом чуть позже, а пока воздадим должное тогдашнему командиру отряда Фуату Утяшеву, который заприметил толкового и честолюбивого инженера и понял, что нужно помочь ему развить его организаторские способности.

Став заместителем командира по производству, Валерий Бурнаев на какое-то время утих, ибо понял, что знал мало и знал не то. Прежних знаний явно не хватало. А Уфа в конце семидесятых — начале восьмидесятых переживала бум: начиналось строительство второй полосы, строительство одного ангара, затем другого. Столица Башкирии становилась крупным авиационным узлом, пересадочным пунктом на пути из европейской части страны в нефтеносную Тюмень.

Да, в Уфу тогда вкладывали много и щедро. Из заштатного отряда она превращалась в мощное авиационное предприятие. Летчики и инженеры переучивались на Ту-154, связисты устанавливали новые локаторы, вторая полоса обещала стать одной из лучших в стране, и отряду нужны были новые люди, умеющие мыслить нестандартно, смело, широко.

Отступление третье. Откуда они берутся, новые люди? И кто они? Этот вопрос волнует нас сегодня, быть может, больше других, ибо с энергией новых людей связываем мы надежды на будущее, считая, что они, умеющие мыслить нестандартно, смело, широко, покажут нам верный путь. Никогда еще никто не внедрял «новых» людей извне, они всегда вырастали из старых структур, из прежних партий и сословий, осознавая, что «так дальше жить нельзя», искали новые пути, устремлялись к ним, делая новые ошибки и открытия...

БУРНАЕВ, встав во главе экономических служб предприятия, был до крайности изумлен многоступенчатостью отчетности, сложностью налоговой системы, мелочной опекой банков, управления, министерства. То была система, в которой главными достоинствами были исполнительность и своевременность отчета. Инициативе здесь места не было, и Бурнаев начал чувствовать тоску. Успокоение некоторое принесло оснащение отряда ЭВМ, компьютерной техникой, механизация учета, строительство складских помещений. Расширение «географии» полетов расширило и видение проблем, стоящих перед одним отдельно взятым отрядом. И как вывод — осознание невозможности провести коренные реформы на предприятии. У командира в кабинете Бурнаев как-то обнаружил толстенный фолиант: то был проект экономической реформы 1964 года — хрущевской реформы. Вчитываясь в положение о социалистическом предприятии, Валерий Петрович недоумевал: а почему, собственно, она не была претворена в жизнь? Ведь там было заложено все то, о чем сейчас, через двадцать лет, только мечталось — самостоятельность, хозрасчет, прямые связи с поставщиками и потребителями, ликвидация промежуточных управленческих структур. Исчеркав красно-синим карандашом книгу, Бурнаев дождался выхода из отпуска командира отряда Утяшева и спросил как-то, почему не была введена в действие реформа 1964 года. Утяшев вздохнул и сказал, что в ней была угроза социализму. Как это так, вскинулся молодой зам, угроза социализму? Да ведь та реформа и могла бы, наверное, создать долгожданный образ подлинного, а не казарменного социализма.

Размышления на темы политики. Бурнаев любит говорить, что он чужд политики, что он хозяйственник-практик, наверное, он чуточку лукавит, утверждая это. Иначе зачем бы он добивался выдвижения на партийный съезд (двадцать восьмой), иначе почему каждый наш разговор так или иначе заканчивался жаркими спорами о политике, о социалистическом выборе, о путях, по которым пойдет наша страна. Рожденные в рамках единственно верного учения, в условиях социалистического выбора, который мы не совершали, мы могли оперировать только одним понятием — как сделать так, чтобы наша держава была великой не только по количеству ракет и подлодок, но и по числу квартир, по уровню зарплаты, по качеству товаров, по продолжительности жизни. Верилось твердо, что есть люди, которым ведом этот секрет. Нужно, чтобы в ЦК обобщили бы все, что нужно, а съезд принял бы такие решения — директивы, что со всего света к нам валом бы повалили униженные и оскорбленные. А то ведь так обижало, что все от нас да от нас.

Политика еще долго будет жить в каждой клеточке нашей, мы еще долго будем осмысливать: а что же с нами произошло в семнадцатом, в девяносто первом? Сейчас что происходит?

НУ ТАК ВОТ. Предложение переехать в Куйбышев Бурнаев воспринял с удовлетворением. Заместитель начальника управления: Заместитель самого Коннова. Тут было от чего загордиться. Бурнаев ехал туда с надеждой и с мечтами развернуться во всю ширь своих знаний (как же, в академии отучился), набраться опыта работы в таком огромном регионе, как Поволжье, под руководством такого опытного руководителя, как Анатолий Алексеевич Коннов. Никому не дано знать свое будущее, и новый зам, конечно, и предположить не мог, какими конфликтами будет усеян недолгий путь его «замства». Проще всего было бы объяснить случившееся личными ка-

чествами самого Коннова или Бурнаева, но такое объяснение было бы половиной правды.

Как бы ни относиться к Коннову, но не признать того, что это был один из самых крепких начальников территориальных управлений в Аэрофлоте, нельзя. Наряду с такими «китами», как Кузнецов, Горяшко, Замятин, Анатолий Алексеевич Коннов олицетворял собой систему жесткого планирования, беспрекословного исполнения, своевременного доклада и безоговорочного подчинения.

Слуга царю, отец — солдатам — так про него говорили бы лет сто назад. Преданный боец партии — так говорили о Коннове десять лет назад. Делегат нескольких партийных съездов, он был непоколебим в проведении в жизнь ее решений, он не щадил себя в том, чтобы лично донести эти решения до авиаторов Казани и Ульяновска, Йошкар-Олы и Горького, и ни один вопрос — будь-то кадровый или хозяйственный — не решался без ведома железного начальника управления.

ОНИ НЕ МОГЛИ не вступить в конфликт — жесткий, авторитарный начальник и исповедующий новые идеи самостоятельности заместитель. А пока заместитель начальника управления по экономике упразднил большую часть отчетности, решительно заворачивал командиров отрядов, приходивших решать в управление вопросы о строительстве заборов или назначении завскладом. То были первые годы так называемой перестройки, вокруг новых идей группировались люди, чаще обиженные, недовольные, то было время, когда будоражил голову хмель выборов. Так что почва для взрыва в Приволжском управлении была подготовлена.

Помню, как Валерий Бурнаев пришел в редакцию газеты «Воздушный транспорт» и рассказал ситуацию, создавшуюся в Куйбышеве, и предложил для печати статью с изложением своей концепции регионального управления отраслью, которая... напрочь отвергала существование территориальных управлений. Редакция статью «завернула» — сама мысль о том, что структуру МГА можно реформировать, была крамолой, но корреспондент в Горький, Уфу, Куйбышев все-таки полетел. Несколько статей в отраслевой газете о хозяйственной практике, подборе кадров в Приволжском управлении были резко встречены и в самом Куйбышеве и в МГА. А точнее — расценены как клевета и очернение одного из лучших начальников управлений, делегата, депутата, орденоносца, ветерана и т. д. А автор этих строк был вызван в Куйбышев на открытое партийное собрание.

Я так и не «отписался» тогда после этого собрания, а теперь и подавно не буду писать о том жалком зрелище, каким было то собрание «с приглашением актива и командного состава управления», на котором заранее подготовленные ораторы выходили и пели осанну делегату, депутату, орденоносцу и т. д. и поносили неблагодарного выскочку, зазнайку, который без году неделя... и т. д. И требовали «напечатать в прессе резолюцию собрания полностью и без купюр». Это было поражение Бурнаева. Но это не было и победой Коннова. У Анатолия Алексеевича достало такта попросить ничего не писать о собрании, ибо он понимал (может быть, лучше, чем кто-то другой), что время приказных методов в экономике безвозвратно уходит, а время показательных процессов в политике ушло еще раньше. Понятно, что после такого собрания Бурнаеву надо было убираться из Куйбышева (а еще лучше и из управления), но понятно было и то, что уходить надо будет и самому Коннову. Все, что он сделал для управления в рамках той системы, когда он был нужен, зачеркнуть никому не удастся, но и вписать новую страницу уже не сможет. А если сможет, то не очень блестящую. Как то собрание, например.

Отступление в отношении следа в истории. Договоримся сразу: в отношении «большой» истории говорить не будем, а пройдемся хотя бы по нашим публикациям последних лет, перечитаем очерки о «маяках», «правофланговых» пятилеток и «прорабах» перестройки. Их жизнь и труд, если трудились они под флагом Союза и с идеями правящей тогда партии, теперь уже не в почете? Мы будем теперь новых воспевать и славословить, как некогда прежних? Ну, а если все-таки по сделанному судить о человеке?

К сделанному Конновым ни прибавить и ни убавить. И пусть об этом судят время и беспристрастные потомки, вспоминая библейское изречение: «Не судите, да не судимы будете». У нас же есть одна-единственная возможность остаться порядочными людьми: не бросать вслед ушедшим лидерам и кумирам камни неблагодарности. Может быть, к месту здесь будет еще одно изречение: «И бог оставленный все ж бог, и храм оставленный — все ж храм».

ПОКА МЫ рассуждали на библейские темы, Бурнаев тем временем паковал чемоданы. По идее, надо было бы уезжать не только из Самары, но и вообще из Приволжского управления, но Бурнаев решил, что теоретический спор (спор старого и нового, как определил он) надо продолжить не на нейтральной территории, а здесь же «в Приволге». Бурнаев уезжал в Уфу.

Вообще-то руководители редко возвращаются в коллективы, в которых они когда-то руководили, но Валерий Петрович иного выбора себе не представлял. Тем более что в Уфе предполагались выборы командира отряда и никого иного на этом месте, кроме себя, Бурнаев не видел: и отряд знал, и в управлении поработал, и свои мечты о самостоятельности можно хотя бы частично претворить в жизнь. В Башкирский обком партии, в Совмин республики характеристики на претендента были представлены отнюдь не самые блестящие, но выборы в отряде Бурнаев выиграл убедительно.

Победа на выборах и взбодрила честолюбивого Бурнаева, и озадачила. Ибо она означала громадную ответственность за многотысячный коллектив, благосостояние которого будет зависеть теперь от его, бурнаевских, талантов, его умения находить загрузку рейсам, топливо под расписание, бетон для стройки, стройматериалы для жилья, земли для дачников. Но много зависело — и это понимали все — от умения найти общий язык с управлением, где так несладко поработалось только что испеченному командиру.

Отступление пятое. В давние годы, когда я еще летал бортмехаником, на нашем самолете в аэропорту Омск отказали оба магнето. Такие глупости, как заявки, накладные, счет-фактуры местными снабженцами были отвергнуты сразу и напрочь. Шел третий день беготни по инстанциям и, наверное, были бы и четвертый и пятый, если бы не совет доброго вохровца. Возьми, говорит он, пару фляжек спирту (тогда Ил-12 имели на борту спирт), выкинь счет-фактуры и иди на склад. А потом мне расскажешь, как все было. Я рассказал ему все, как было, а теперь рассказываю и вам. Да, впрочем, вы и сами все знаете. Знаете, насколько важны личные контакты и умение «сработаться» с начальством-руководством.

Конечно, не банальная фляжка со спиртом. Но если вы помогли сыну устроиться в училище, а больной жене достали майского меду, если вы знаете, где токуют фазаны, а шеф-охотник этого не знает, вам легче будет договориться с ним не только насчет охоты. В Трускавце, Боржоми и Кавминводах хотят лечиться все, но не все могут достать туда путевки. Не пожалейте времени для «входа» туда — не пожалеете об остальном. Экономика, основанная не на экономических законах, а на административно-командных «указивках» предполагала и такие рычаги. О том, насколько они часто использовались, судите сами на основании своего опыта. К сожалению, с декларацией того, что командно-административная система ушла в прошлое, не канули в Лету ее методы и приемы и, похоже, долго еще будут жить.

НО ЭТО из области отступлений. В нашем же случае надеяться на то, что Бурнаеву удастся сработаться с бывшими коллегами из управления, не было никаких шансов. И Бурнаев приступил к реализации своей мечты: он заявил о выходе из состава управления и обретении Уфимским авиаотрядом полной самостоятельности.

Удар этот был точно рассчитан. Он ведь не только ставил точку в отношениях с управлением, но и давал прецедент во всем министерстве. Это был своеобразный сигнал к разрушению управлений как региональных административных структур. Все зависело от МГА, от его реакции. Борис Егорович Панюков, тогдашний министр, утвердил своим приказом решение трудового коллектива. В той же «Приволге» потом примеру Уфы последовали Казань, Курумоч и по стране — десятки крупных отрядов, которые тяготились мелочной опекой управлений.

Здесь мы сделаем еще одно отступление и порассуждаем о разделах, разводах и дележе имущества. На примере того же Уфимского отряда. Проанализировав написанные только что строчки, призадумался: а не выглядит ли со стороны развод-раздел Уфы со всем остальным управлением этаким мужественным абсолютно правильным и необходимым шагом, который надо делать каждому, чтобы «избавиться от мелочной опеки»?

В каждом управлении бывшего МГА были один-два аэропорта, которые развивались приоритетно по сравнению с другими (и в ущерб другим). В УГАЦ, например, львиную долю средств, собранных с 17 отрядов и выделявшихся министерством для этих 17 отрядов, вкладывали в развитие Быкова, Воронежа, Мячкова. В Приволжском это были Курумоч и Уфа, порты, лежавшие на пересечении воздушных путей, порты, дававшие прибыль. Прибыль, добываемая Курумочем, Уфой (Воронежем, Минводами, Красноярском и т. д. в разных регионах), изымалась, естественно, управлением и перераспределялась между Саранском, Йошкар-Олой (Вологдой, Ярославлем и т. д.). На «спускаемые» сверху деньги ведущие авиаотряды оснащались современной (прибыльной!) техникой, на долю же «младших» братьев оставались Ан-2, Л-410, в лучшем случае «истребитель горючего» — Як-40.

СПРАВЕДЛИВО ЛИ это было? С высоты нашего понимания, нашей ситуации — безусловно, нет. С точки зрения руководителей того периода, наверное, это было целесообразно и единственно

верным. И вот теперь — развод. Богатые родственники — Ростов, Екатеринбург, Уфа, Архангельск, Иркутск — жаждут ныне взять нажитое свое (?) богатство и уйти в самостоятельный рейс. Справедливо ли это? С точки зрения Уфы, Ростова, Екатеринбурга — да, с точки зрения малых отрядов, за чей счет обустраивались базовые предприятия, — ни в коем случае. Передел? Но как? Похоже, до бесконечности измученные реорганизациями, неразберихой, правовым беспределом, «безнадегой» бедные предприятия просто смирились с судьбой и отдали себя под нож закона о банкротстве. Если стране не нужна авиация, что ж, аэропорты можно закрыть...

Но как бы то ни было, Уфимский авиаотряд из жестоких неурядиц с переделом вышел отнюдь не ощипанным. В активе числилось: семь самолетов Ту-154, техника помельче, две взлетно-посадочные полосы (одна немного недостроенная — от горизонта до горизонта, способная принимать все существующие типы самолетов). Два ангара. Один тоже недостроенный, но, по словам специалистов, самый крупный и современный в стране. Ну, естественно, аэровокзал — небольшой, но вполне приличный, гостиница плюс положенная аэропорту инфраструктура: АТБ, гаражи, котельная, иные многочисленные службы. Все в рабочем состоянии, исправное, надежное. И — самое главное — трудолюбивый коллектив с хорошими традициями, поверивший в своего лидера, готовый идти с ним к намеченной цели.

В пассиве значились, помимо устаревшей техники, задолженности банку, глубокая усталость коллектива, неверие в лозунги и призывы, запущенность социальной сферы. Из 900 очередников на квартиры едва ли не половина пожелала записаться на первый прием к командиру. За последние шесть лет в отряде не было сдано ни одного квадратного метра жилья. Шел третий год перестройки, год 1988-й. Еще верилось, что партия, начавшая перестройку, знает, как вести ее, знает ее конечную цель.

С НАДЕЖДОЙ, с верой, что чудо может свершиться, отправлялся Валерий Петрович Бурнаев в Москву на партийный съезд, делегатом которого его избрали коммунисты Уфы. Все было в Кремлевском дворце, как и прежде: торжественность речей, бюст вождя, приветствия. Но что-то неуловимо выказывало растерянность, то, что партия вовсе не управляет событиями, не контролирует ход перестройки... Больше всего Бурнаева раздражало, что речь шла больше о внутрипартийных противоречиях, а не о том, что надо делать, чтобы вывести страну из глубочайшего кризиса.

Бурнаев записался на выступление в прениях, и в последующие дни в гостинице и в ходе съезда писал и шлифовал свое выступление. Там были слова и об упущенных возможностях проведения экономической реформы, о необходимости резких шагов по признанию различных форм собственности, о радикальном изменении самой партии. Слова уфимскому авиатору на съезде не дали, и Бурнаев опубликовал свою речь в многотиражной газете «Крылья Башкирии» и стал претворять в жизнь свою программу.

УФИМСКИЙ авиаотряд был преобразован в авиакомпанию БАЛ («Башкирские авиалинии»), и первым делом новоиспеченный президент пригласил в аэропорт социологов. «Раз социализм с человеческим лицом построить не удалось, — горько пошутил он, — будем строить авиакомпанию с учетом человеческих потребностей».

Один за другим были заложены два дома, потом еще два. Как ни трудно было, но Бурнаев «выбил» в исполкоме землю под застройку 280 коттеджей, а также под 900 садоводческих участков. Словно предвидя нынешние трудности с питанием, он организовал в аэропорту свои органы снабжения с магазином, что значительно сняло остроту проблем. Ожила, наконец, своя свиноферма. На территории авиагородка была оборудована автостоянка, налажен ремонт частных автомобилей по «человеческим» ценам.

Бурнаеву надо было, чтобы люди поверили в него, и он этого добился. Он хотел, чтобы о действиях администрации работники узнавали не друг от дружки, а из первых уст, и упоминавшаяся уже новая газета «Крылья Башкирии» во главе с бывшим замполитом В. Текфердом, а также радиогазета постоянно информировали работников о задумках командира, о том, как реализуются планы. Социологи не даром ели свой хлеб, пик напряженности в коллективе пошел на убыль. Оставалось дело за малым — найти деньги для дальнейшего финансирования строительства, содержания магазинов, свинофермы, газеты и, наконец, на выплату людям зарплаты. Тем более что кругом бушевали страсти: пилоты грозили забастовкой, диспетчеры грозили остановить работу.

НЕ БУДУЧИ сам пилотом, Бурнаев решил начать с летчиков. Решил сделать их на деле главной фигурой в авиакомпании. Должность заместителя по летной работе была упразднена, руководить ею стал шеф-пилот, была создана своя инспекция, резко повысились статус и ответственность командира эскадрильи. Открытие новых трасс обеспечило всем пилотам налет и дало возможность резко поднять заработную плату. Шесть самолетов Ан-28, купленных авиакомпанией, загрузили работой и технические службы.

Самостоятельность позволила «Башкирским авиалиниям» раньше других самим устанавливать цены на билеты, и этот шаг помог сначала свести концы с концами, потом и получить прибыль. Виктор Иванович Кузин, заместитель по экономике, смог перевести дух: «БАЛ» стал прибыльным предприятием. Кузин был другом и не оставил Бурнаева даже в трудные для того времени дни и был теперь рад, что их дело оказалось жизненным.

Размышления о чести, честолюбии и об общественной пользе. В начале этих заметок я написал, что Бурнаев честолюбив. Это так, и к этому я отношусь как к вполне нормальному явлению, ибо не будь этого, не был бы он командиром, не был бы тем, кто он есть сейчас. Тут дело, наверное, в мере и в понимании понятия честь. Ведь слово честолюбие происходит от слияния двух слов: честь и любовь. Вся предыдущая жизнь приучила нас к тому, что честь оказывается по труду, по делам. И это то, что нам необходимо сохранить, ибо только дело в конечном итоге определяет ценность человека. Стремление Бурнаева достичь того, чтобы все члены коллектива «БАЛ» получили возможность достойной жизни, наполнило для него понятие честь новым смыслом. И желание сделать компанию лучшей фирмой добавило бы чести честолюбивому командиру. Дай-то бог!

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ и политический кризис, постигший нашу страну, поставил на грань развала с таким трудом созданную сеть авиалиний. И Уфа, находящаяся в центре страны, на стыке Европы и Азии, почувствовала это сразу. Сократился поток пассажиров на Кавказ, Украину, в Молдавию, меньше стало лететь вахтовиков в Тюмень, залихорадило рейсы в Среднюю Азию. Командиры авиапредприятий забили тревогу: политические страсти отражаются на пассажире. А стало быть, и на благосостоянии самих отрядов. Вот почему Бурнаев выступил одним из инициаторов создания ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), которая защитила бы интересы как пассажира, так и авиаторов. И летом нынешнего года две сотни командиров из всех бывших республик Союза съехались в Уфу, чтобы обсудить, как дальше работать, как жить. Они давно не видели друг друга и, оказавшись вдруг в разных государствах, не могли привыкнуть к тому, что однокашники по училищу, институту, академии вдруг очутились по разные стороны границ, на которых даже стреляют.

Доживя до седых волос, Бурнаев ни разу не выезжал за границу, и только теперь, став президентом авиакомании, получил возможность познакомиться с деятельностью коллег в авиакомпаниях Финляндии, Италии, Польши. После каждой поездки за рубеж он возвращался и обогащенный, и удрученный. Разумная, простая, эффективная система управления воздушным транспортом вызывала чувство досады: почему все это оставалось за семью замками? Почему громоздкая структура с министрами, начальниками управлений, отрядами, портами так ревностно охраняла свой архаизм? Почему она не стремилась к самообновлению? И теперь им, воспитанным в рамках этой системы, приходилось ломать свои стереотипы, свои представления о методах управления, о самостоятельности, об интеграции.

АССОЦИАЦИЯ эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) была создана, и Бурнаев вошел в число ее руководителей. Начался новый этап становления командира, руководителя.

На этом можно, наверное, и закончить рассказ о честолюбивом Бурнаеве, руководителе нового поколения, новой формации, который стал у руля авиакомпании в самом начале периода, который, возможно, назовут постперестроечным. И нам непременно потребуется вернуться через какое-то время в Уфу, чтобы посмотреть, как живет «БАЛ», как живет Бурнаев, и к чему их привела самостоятельность.

Ю. ОСТАПЕНКО,
журналист

г. Уфа.



АЭРОФЛОТБАНК ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ

НАШ КАПИТАЛ — 200 000 000 рублей..
АЭРОФЛОТБАНК В СООТВЕТСТВИИ С ГЕНЕРАЛЬНОЙ ЛИЦЕНЗИЕЙ ОБЕСПЕЧИТ:

открытие и ведение текущих счетов для советских, иностранных и международных организаций;

выдачу гарантий и поручительств в иностранной валюте;

ведение международных расчетов по экспортно-импортным и неторговым операциям;

привлечение и размещение средств в иностранной валюте на внутреннем и внешнем рынке в форме кредитов, депозитов и вкладов;

открытие и ведение корреспондентских счетов Аэрофлотбанка в иностранных банках.

ВСЕ ВИДЫ БАНКОВСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ К ВАШИМ УСЛУГАМ!

Телефоны: 155-54-32, 155-53-35, факс: 155-59-51, 292-19-75.

АЭРОФЛОТБАНК



МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИОННАЯ БИРЖА

ПРИГЛАШАЕТ
к деловому сотрудничеству всех юридических и физических лиц, заинтересованных в развитии гражданской авиации.

ЦЕЛЯМИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МАБ ЯВЛЯЮТСЯ:

● создание в системе гражданской авиации, действующей в едином экономическом пространстве страны, благоприятных условий для свободного и справедливого перераспределения материально-технических ресурсов и наиболее эффективного их использования всеми субъектами отрасли;

● упорядочение и активизация коммерческой деятельности в системе гражданской авиации, направленной на укрепление производственных и хозяйственных связей, на развитие социальной сферы в трудовых коллективах;

● организация производственной и коммерческой деятельности МАБ, способствующей наиболее полному удовлетворению потребностей гражданской авиации и смежных с ней отраслей в материально-технических ресурсах;

● активизация процесса вовлечения в товарооборот народного хозяйства страны продукции, работ и услуг предприятий гражданской авиации и смежных с ней отраслей, интеграция этих видов продукции в систему международной торговли;

● всемерное поощрение и поддержка деловой инициативы, ориентированной на быстрое и эффективное вовлечение в товарооборот отходов производства, излишних и неиспользуемых материально-технических ресурсов;

● содействие формированию реальных и справедливых цен на авиационные и другие работы и услуги авиапредприятий как у себя в стране, так и за рубежом;

● всесторонняя помощь установлению деловых контактов между советскими и иностранными фирмами, организациями, предприятиями, отдельными специалистами, представляющими различные направления деятельности в сфере профессиональных и коммерческих интересов учредителей МАБ, а также привлечение к сотрудничеству деловых кругов и общественных организаций стран мирового сообщества.

НАШ АДРЕС:
125167, Москва,
Ленинградский проспект,
37-а, кор. 7.
Телефоны: 155-64-74,
155-64-75.
Факс: 152-01-60.

МАБ

ИНЦИДЕНТА МОЖНО ИЗБЕЖАТЬ

Об особенностях восприятия пилотом расстояния до препятствий на рулении

Ежегодно в гражданской авиации происходит немало случаев повреждений воздушных судов на земле по различным причинам. Причем, природа многих из них не выяснена до конца.

Рассмотрим психологическую структуру действий экипажа при оценке расстояния до препятствия в процессе руления. Как известно, это расстояние воспринимается пилотом визуально. Однако, в силу особенностей устройства зрительного анализатора, ни один вид восприятия не может осуществляться непосредственно, как прямое отображение тех или иных пропорций. Поэтому определение расстояния до объектов осуществляется на основе отображения их зрительной системой признаков.

При рулении воздушного судна по аэродрому пилоты обычно осуществляют два оценочных действия: возможность движения в ограниченном пространстве и определения расстояния между самолетом и препятствием, обычно называемым «зазором безопасности».

Оценка возможности руления в ограниченном пространстве может быть эффективно решена, если экипаж достаточно точно произвел сопоставление размеров этого пространства с размерами самолета. Происходит это следующим образом. В определенный момент руления наступает момент начала оценочных действий. Это означает, что пилоты мысленно должны произвести как бы наложение двух величин в одной плоскости — размеров ограниченного пространства и размаха крыльев самолета. Из психологии восприятия известно, что зрительная система человека не дает прямых сведений о расстоянии, поэтому оценка его производится косвенно, через систему признаков. Плюс к этому, размах крыльев также не поддается непосредственной оценке, поскольку основные элементы конструкции самолета, ограничивающие его по ширине, находятся сзади вне поля зрения пилотов. Для того, чтобы произвести мысленное сопоставление размеров ограниченного пространства и размаха крыльев, им надо иметь в пространстве соответствующую систему отсчета.

В качестве такой системы обычно выбирается осевая линия по маршруту руления. Она обозначается на рулежных поверхностях во всех аэропортах в соответствии с требованиями НАС ГА-86 и выбор ее в качестве системы отсчета для экипажа оправдан психологически.

Однако следует иметь в виду, что в некоторых случаях это не обеспечивает надлежащей безопасности руления. Такое бывает, например, при установке самолета на стоянку, не предусмотренную для данного типа воздушных судов и создающего помехи для других.

И все же суть наиболее распространенной ошибки экипажей на рулении состоит в другом. Используя осевую линию лишь в качестве системы отсчета, пилоты во многих случаях воспринимают ограниченное пространство с определенной психологически обусловленной погрешностью, и тем самым проецируют в него порою ошибочное представление о размахе крыльев. Получается, что сформулированная в руководящих документах рекомендация экипажу о «полной уверенности» психологически некорректна, ибо возможности руления в ограниченном пространстве определяются в основном состоянием осевой линии рулежной дорожки и ее пригодностью в качестве системы отсчета (покрыта снегом, льдом, водой, плохое освещение и т. д.). Иными словами, в данной ситуации у экипажа может сложиться ложное представление о своей уверенности в безопасности руления воздушного судна, что чревато последствиями.

Обратимся теперь к психологической структуре второго оценочного действия

С ПОМОЩЬЮ КОМПЬЮТЕРА

Как свидетельствует статистика, в результате авиационных происшествий только за первое полугодие прошлого года в Аэрофлоте было списано 33, серьезно повреждены и требуют восстановительного ремонта 53 воздушных судна. Преобладающей причиной авиационных происшествий является человеческий фактор. По предварительной оценке он составил 87 процентов. Вот почему так остро стоит вопрос о профессиональной подготовке летного состава, совершенствовании форм и методов обучения, включая создание систем компьютерной поддержки обучения, предварительной и предполетной подготовки летного состава, которые могут существенно повысить безопасность полетов. Решение этой проблемы сложно не столько технически, сколько организационно, особенно в условиях отсутствия централизованного финансирования разработки прикладного программного обеспечения для летного состава.

В зарубежной летной практике вот уже несколько лет задачи, относящиеся к предварительной и предполетной подготовке экипажа, решаются с помощью прикладных программ для автоматизированного расчета полета математическим и графическим моделированием режимов полета. Ряд задач (в виде текстовой и графической частей Руководства по летной эксплуатации) решается достаточно просто при наличии у разработчиков документации (РЛЭ) персональных компьютеров IBM PC/AT и соответствующих внешних устройств быстрой печати, сканеров, деджитайзеров, графопостроителей и др.), а также специалистов, владеющих этой техникой.

Широкое распространение персональных компьютеров (с высоким быстродействием, большим объемом оперативной и внешней памяти, цветным дисплеем) продемонстрировало, что такое сравнительно недорогое устройство может стать индивидуальным тренажером летного состава и занять промежуточное положение между «книжным РЛЭ» и очень дорогим натурным комплексным тренажером.

Пилоты и штурманы гражданской авиации, проходившие обучение с использованием современных технических средств, включающих персональный компьютер, видеомагнитофон с лазерными дисками и другие средства, разработанные для самолета А-310, однозначно подтверждают их высокую эффективность. Время переучивания с помощью этих средств составляет три недели (традиционным же методом — три месяца).

Основной массе летного состава и сегодня изучение РЛЭ, в том числе и раздела сложных и аварийных ситуаций, приходится проводить по книгам, плакатам, а расчет полета выполнять по графикам, таблицам и номограммам, которые часто находятся в изношенном и непригодном виде. Эта работа трудоемка и не обеспечивает современные требования к точности расчетов. Современные персональные компьютеры с цветным дисплеем позволяют коренным образом изменить методику подготовки летного экипажа к полету и изучение основных документов, регламентирующих летную работу.

На компьютер могут быть заведены не только действия экипажа в сложных и аварийных ситуациях, автоматизированный расчет полета, но и показ аэродина-

— определения пилотами «зазора безопасности» в непосредственной близости от препятствия. Когда кабина самолета находится на его траверзе, они не могут определить величину «зазора» с достаточной точностью, т. к. крыло находится вне поля зрения. Пилоты снова должны сопоставить мысленно размах крыла с расстоянием до препятствия. Если такое представление на начальном этапе не сформировано, а с ростом расстояния возрастает ошибка в его оценке, то надежность второго оценочного действия не обеспечивается в требуемых нормах «зазора безопасности» (от 4,5 до 7 метров).

Дальше—больше. Когда крыло подходит к минимальной близости до препятствия, кабина уже находится впереди. В этом случае величину «зазора безопасности» определить практически невозможно, ибо крыло самолета и препятствие лежат в одной плоскости. Причем чем больше расстояние от кабины до крайней точки крыла, тем хуже условия оценки. Между тем, точно оценить величину «зазора безопасности» можно лишь в том случае, если взгляд пилота направлен к нему перпендикулярно. Таким образом, надежность второго оценочного действия не обеспечивается изначально из-за неблагоприятных условий оценки. К этому нужно добавить искажения восприятия пространства из-за дефектов остекления кабины и наличия внешних условий, искажающих оценку расстояния (атмосферные осадки, плохая освещенность и т. д.).

Но, пожалуй, больше всего провоцирует экипаж на ошибку иллюзия увеличения «зазора» на развороте самолета. Особенно, когда рулежные дорожки имеют сопряжение под углом близким к прямому углу. В этом случае создается впечатление, что крыло уходит назад с внутренней стороны разворота и расстояние до препятствия увеличивается. Данное обстоятельство и порождает ложное представление у пилота, следящего за препятствием, что процесс руления идет нормально.

Приведенный анализ особенностей зрительного восприятия расстояния на рулении свидетельствует о том, что оба оценочных действия, подсознательно осуществляемых пилотами, содержат условия, проецирующие их на ошибки. Следственно, надежность их оценок в данной ситуации не обеспечивается по причинам, явно не зависящим от экипажа. В то же время, при расследовании событий, связанных с повреждением воздушных судов на рулении, ответственность возлагается, как правило, на экипаж.

Именно поэтому, считаем своим долгом напомнить о том, что безопасность передвижения воздушных судов по аэродрому в подавляющем своем большинстве зависит от наземных служб. Отсюда вытекают основные требования к ним:

- особое внимание уделять сохранению в надлежащем виде разметки осевой линии руления и стоянок в соответствии с требованиями ГАС ГА-86;
- разметка осевой линии должна указывать параметры движения для самого большого по размерам колес и базы воздушного судна по данной рулежной дорожке;
- при установке воздушного судна на стоянку, не предусмотренную для данного типа, необходимо обеспечить буксировку и не допускать его самостоятельного заруливания;
- на маршруте руления не должно быть препятствий — машин, забытых стремянок, трапов и других объектов, мешающих движению самолетов.

В заключение заметим: в руководствах по летной эксплуатации воздушных судов, других нормативных документах, к сожалению, не оговаривается величина допустимого отклонения самолета от осевой линии при рулении по прямой, а также на разворотах. Между тем зафиксированная в них фраза «точно рулить по осевой линии» не совсем верна в силу того, что главные опоры шасси и концы крыльев современных машин находятся от экипажа на расстоянии двадцати с лишним метров. В результате практически он их не видит, что вполне естественно, при рулении и особенно на поворотах увеличивает процент вероятности допустить ошибку.

Пилот составляет картину положения воздушного судна в пространстве, и возможность допустить ошибку возрастает. Водители автомобилей, оценивая расстояние в 30 м, могут допускать ошибку до 2—3 м. Сложность оценочного действия у пилотов значительна и возможность допустить ошибку возрастает в большей степени, чем у водителей автомобиля.

С другой стороны, нуждается в реализации поправка о том, что командир воздушного судна должен нести ответственность за соблюдение правил и скорости руления, за сохранение траектории движения самолета в пределах одного метра от осевой линии и за выполнение команд, подаваемых ответственным лицом, диспетчером, авиатехником и так далее. Все это поможет избежать инцидентов на земле.

Н. ГОРБАЧ,
В. КОПЫСОВ,
инженеры

г. Ульяновск.

мических и других особенностей самолета (с цветными динамическими иллюстрациями), объясняющих происходящие физические процессы. На дискетах и жестком диске может быть записана полная информация о летных происшествиях по конкретному типу самолета, обеспечена их демонстрация на компьютере, с разбором происходящих событий по мере развития, выводами и рекомендациями комиссии, которые должны хорошо знать и помнить люди, эксплуатирующие авиационную технику.

Современный персональный компьютер с соответствующим набором внешних устройств позволяет создать своеобразное «электронное РЛЭ» в полном объеме. На магнитном носителе оно дает возможность оперативно вносить изменения и дополнения, быстро передавать на дискетах новую редакцию РЛЭ в эксплуатирующие подразделения. Может быть создано также приложение к книжному РЛЭ, содержащееся на магнитных дискетах. Первая часть приложения должна содержать комплексный расчет летно-технических и взлетно-посадочных характеристик самолета, расчет загрузки и центровки с выдачей результатов расчета для печати в виде бортжурнала и загрузочной ведомости. Во второй части приложения могут быть представлены вопросы, связанные с работой систем самолета и его оборудования, силовой установки и другие. Третья часть может содержать всю навигационную информацию, включая радионавигационные карты различных частей страны с установленными воздушными трассами и границами зон УВД. Навигационная часть является универсальной и может быть использована для всех типов самолетов.

Работы в этом направлении в АНТК им. А. Н. Туполева ведутся с 1985 года с участием летчиков и штурманов Летно-испытательной и доводочной базы для различных типов самолетов марки «Ту». В 1990 году на персональный компьютер IBM PC/AT летной службы заведены программы, с помощью которых летные экипажи могут готовиться к испытательным маршрутным полетам, выполняемым на самолете Ту-204, а также проигрывать часть сложных и аварийных ситуаций. Персональные компьютеры с разработанными нами прикладными программами будут использованы при обучении в ЖЛИиДБ группы летчиков гражданской авиации, которые начнут эксплуатацию самолетов Ту-204.

Работы по этой тематике могут быть интенсифицированы, если эксплуатирующими организациями будет осознана необходимость разработки электронных РЛЭ для различных типов самолетов и найдены источники финансирования. При этом в конструкторских бюро авиационной промышленности, научно-исследовательских и испытательных организациях гражданской авиации должны быть созданы структуры с необходимым компьютерным оборудованием и специалистами, способными разрабатывать соответствующее прикладное программное обеспечение.

На всесоюзной научно-практической конференции «Безопасность полетов и человеческий фактор в авиации», проведенной в Санкт-Петербурге в конце прошлого года Академией гражданской авиации, были показаны в действии пакеты прикладных программ для персональных компьютеров, разработанные различными группами специалистов, по демонстрации летных происшествий с их разбором, действиям экипажа в особых случаях полета, анализа точности самолетовождения и безопасности полета для конкретных воздушных трасс и многие другие. Они могут быть уже сегодня эффективно использоваться в процессе обучения, тренировки, предварительной и предполетной подготовки летного состава гражданской авиации. Все это может существенно повысить уровень безопасности полетов.

Е. ФРОЛОВ,
ведущий конструктор
АНТК им. А. Н. Туполева

г. Москва.

ХОЧУ ПОДЕЛИТЬСЯ

ВОТ ТАК МЫ УЧИЛИСЬ

Поскольку Узбекистан уже не республика бывшего Союза, а свободная, суверенная страна, то собирались мы туда не без волнения. Все-таки заграница! Успокаивало, что благодаря родному Аэрофлоту воздушной ниточкой мы все-таки будем связаны с Архангельском. Да еще сугубо русское название объекта нашей командировки — Ташкентское авиационное производственное объединение имени Чкалова.

«Столица дружбы и тепла...». Слова этой популярной когда-то песни упорно преследовали нас все долгие пять часов полета. С новой силой зазвучали они в ночном узбекском аэропорту, в котором, по сравнению с архангельским, оказалось действительно тепло. И мы прямо на улице свернулись на лавочках под фонарем, дабы скоротать время до рассвета. Но первый «друг» объявился сразу же. Тихим, темным силуэтом приземлился он возле наших вещей, половчее примериваясь к ним, и только непечатное русское приветствие убедило его, что воровать будет несподручно. Сон как рукой сняло, но я не жалел об этом. Наоборот, даже слегка возгордился своей бдительностью, за что и был наказан уже через несколько часов, прямо посередине центрального рынка.

Пробираясь сквозь горы даров природы и бесконечные ряды продавцов, я вдруг услышал сзади окрик: «Постойте! У вас, кажется, кошелек украли!» Действительно, из бокового кармана сумки исчез кошелек.

Повздыхав о потерянных командировочных, придерживая рукой карманы, мы двинули в гостиницу объединения им. Чкалова «Восток», чтобы хоть за стенами ее расслабиться от «гостеприимства». Но не тут-то было. «Видите решетки на окнах первого этажа? — наставляла администратор. — Это от воров. А вы, хоть и на втором, балконы и форточки, даже когда ненадолго уходите, не оставляйте открытыми. Они и с крыши хорошо орудуют крючьями»...

В том, что надо закрывать номер на ключ, даже если выскочил в умывальник напротив, мы вскоре убедились сами. Потому что редкий день не начинался внизу, у дежурной, с разбора чьей-то очередной пропажи.

Собрались мы сюда со всех концов бывшего Союза — от Прибалтики до Камчатки на курсы по изучению нового самолета Ил-114.

Что же, заводское обучение — это не старомодное УТО, где вызывают к доске и дерут три шкуры за нарушение форменной одежды, которой родное предприятие не выдает. Заводское обучение — это свобода и демократия. Можешь приходить на занятия, а можешь только на обед в дешевую заводскую столовую. Можешь слушать и записывать то, что тебе говорят, а можешь подремать. Деньги заводу за тебя уплачены, так что все остальное — вопрос сознательности самого обучающегося.

Приехав на завод, нужно привыкнуть, что главное здесь не производство, не техника и, тем более, не освоение новых знаний. Главное... пропускной режим. Не знаю, как к этому относятся сами работники завода, но из нас далеко не каждый смог прорваться взглянуть на чудо-самолет, который мы за месяц вроде бы «глубоко и в совершенстве» изучили.

Что касается самого процесса обучения, то в нашей группе, особенно в первые дни, учиться хотели все. Но... вскоре это стремление остыло, потому что каждый из преподающих заводских специалистов начинал свои лекции примерно так:

— Вы, господа и товарищи, особо губы не раскатывайте, потому что с самолетом дело, мягко говоря, темное. Ведь что получается? Летал у нас опытный образец. Пусть не все гладко было. Сами понимаете, отечественная электроника, к примеру, она только с виду такая же, как зарубежная. А тут хозяйственные связи лопнули, договоров почти никаких. То того нет, то другого, и с каждым днем все хуже становится. Так что не знаем даже, что и где на самолете будущего будет установлено...

После таких предисловий не трудно было понять, что особыми знаниями нас здесь не отяготят. Да и как можно говорить о том, чего еще нет и, возможно, не будет.

Так и пошло:

— Запишите, товарищи, работу вот такой-то системы, хотя на самолете, скорее всего, будет стоять другая, и вообще неизвестно какая и в каком месте... «Товарищи» записывали, раздражались, обвиняли в беседах между собой преподавателей, заводское начальство. Но, когда в последний день все же попали к самолету, то простили всем и все. Оказалось, что заводчане — герои и мученики. Ну о чем тут говорить, если коллектив почти из ничего со скрипом «лепил» еще только самолет под порядковым номером «2», а остальные который год уже существуют в виде пяти пустых пыльных корпусов.

Но главное разочарование техников по спецоборудованию было, что самолет будущего при близком рассмотрении показался им хлипким дитем перестройки с массой неудобств для обслуживания и совершенно не приспособленным к тяжелым метеоусловиям и снежным аэродромам. Разве что к Ташкенту. Хотя с виду он был весьма похож на старый, надежный Ил-14.

Мы все читаем прессу и при случае с уверенностью можем перечислить все наши обездоленные классы, как-то: инвалиды, пенсионеры, одинокие матери, заключенные, наконец. Но почему-то никто никогда не вспомнит об огромном классе современных командированных. А между тем, это совершенно бесправные и действительно обездоленные люди.

Вот вы приезжаете, к примеру, в солнечный Ташкент. Вас здесь собираются учить, вас здесь будто бы ждут, но... чем вы будете питаться, никого не интересует. Свои талоны действительны на родине, местных вам никто не дает. Поэтому прощай мясо, масло, сахар, чай, сигареты, спички и т. д. Правда, в кармане скрипят свеженапечатанные суточные сторублевки, но ведь их есть не будешь. Да и дерут предприимчивые ташкентцы за все от души. Напрасно волновались наши родные, что мы получим расстройство желудков от изобилия овощей и фруктов. Изобилие это влияет лишь на зрение: когда смотришь на цену — темнеет в глазах. И это в Ташкенте. Интересно, как выживают командированные в наших краях.

Теперь о другой «прелестной» стороне командировки — о сервисе. Гостиница есть гостиница, хотя она и называется роскошно «Восток». По сути это обычная сомнительная ночлежка, принимающая кого угодно, несмотря на свою принадлежность заводу. В ней, изрядно потратившись в первые же дни, в среде «умеренности и аккуратности» живут командированные «длительные». К ним Бог подбрасывает время от времени «краткосрочных» соседей. Каждый вечер такой жилец непременно должен быть пьян. Возможность есть — вино в Ташкенте продается свободно. Первую половину ночи подселенец, не давая спать, громко клянется вам в вечной дружбе. Во вторую половину бродит по коридору, орет дурным голосом, ищет любви и драки. К утру ночной герой обычно что-то теряет, безуспешно ищет, а собираясь домой, нехорошо разглядывает ваши деньги и вещи, поэтому на занятия вы уходите в весьма неспокойном состоянии.

И если бы такой замечательный сосед был один! Их много, а знакомство с ними выливается в бесконечный концерт, служащий как бы фоном твоей командировочной жизни.

Еще вам как постоянному жителю в конце концов бросается в глаза, что номер ваш никогда не убирается, что постель не выбивали уже лет двадцать, и что грязное и рваное постельное белье заменить на чистое и рваное — огромная проблема. Зато к вашему приходу всегда сверкает коридор, по которому из номера в номер не спеша прогуливаются громадные восточные тараканы.

И в том, что радио не работает, можно найти своеобразную романтику — вы как бы на острове и отдыхаете от политической трескотни. Единственная лампочка в номере еле светит — тоже не беда. В картах масть различается, и ладно. Не книги же вам здесь, в конце концов, читать.

И вообще, забудьте, что вы человек. Вы — командированный, а жизнь командированного должна напоминать испытания на выживаемость.

Вот так мы учились, осваивали новую авиационную технику. Понимаю, конечно, что когда самолет придет к нам на эксплуатацию, будем еще и еще раз переучиваться, что нынешнее знакомство с Ил-114 пока что «шапочное». И все-таки не оставляет меня чувство какой-то неудовлетворенности от того, что и учеба на заводе, и быт наш в местной гостинице были организованы далеко не лучшим образом...

С. ЯРЫГИН,
авиатехник

г. Архангельск.

РЕКЛАМА

ВНЕШНИЙ ВИД САМОЛЕТА — ЛИЦО АВИАКОМПАНИИ!

Предприятие «АВИАТЕХНОЛОГИЯ»

ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ОКРАСКУ АВИАТЕХНИКИ
ЛУЧШИМИ ЗАРУБЕЖНЫМИ ПОЛИУРИТАНОВЫМИ МАТЕРИАЛАМИ
С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ, ОТВЕЧАЮЩИМ МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ.

Покрытие самолета полиуритановыми материалами обеспечивает на протяжении всего срока эксплуатации:

- выполнение каждого сорокового полета на сэкономленном топливе;
- хорошие эксплуатационные качества внешней поверхности;
- отличный внешний вид;
- высокую яркость цвета;
- защиту от воздействия агрессивных сред;
- грязи и копоти.

ПРЕДПРИЯТИЕ «АВИАТЕХНОЛОГИЯ» ПРЕДЛАГАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ УСЛУГИ:

- **окраску полиуритановыми материалами воздушных судов всех типов любой авиакомпании, с применением зарубежного оборудования, с применением символики по желанию заказчика;**
- **окраску акриловыми эмалями самолетов Ил-76, Як-42 и другой авиационной техники.**

Предприятие «АВИАТЕХНОЛОГИЯ» располагает лучшим современным оборудованием и новыми технологиями, что обеспечивает

ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ,

МИНИМАЛЬНЫЕ СРОКИ И ПРИЕМЛЕМЫЕ ЦЕНЫ.

НАШ АДРЕС:
140150, Московская обл.,
п. Быково, ул. Солнечная, 40.
Телефоны: (095) 558-40-43, (095) 460-24-42.
Факс: (095) 557-25-66.
Телетайп: 02206757 «ПОЛЕТ».



«АВИАТЕХНОЛОГИЯ»

НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ «Як»



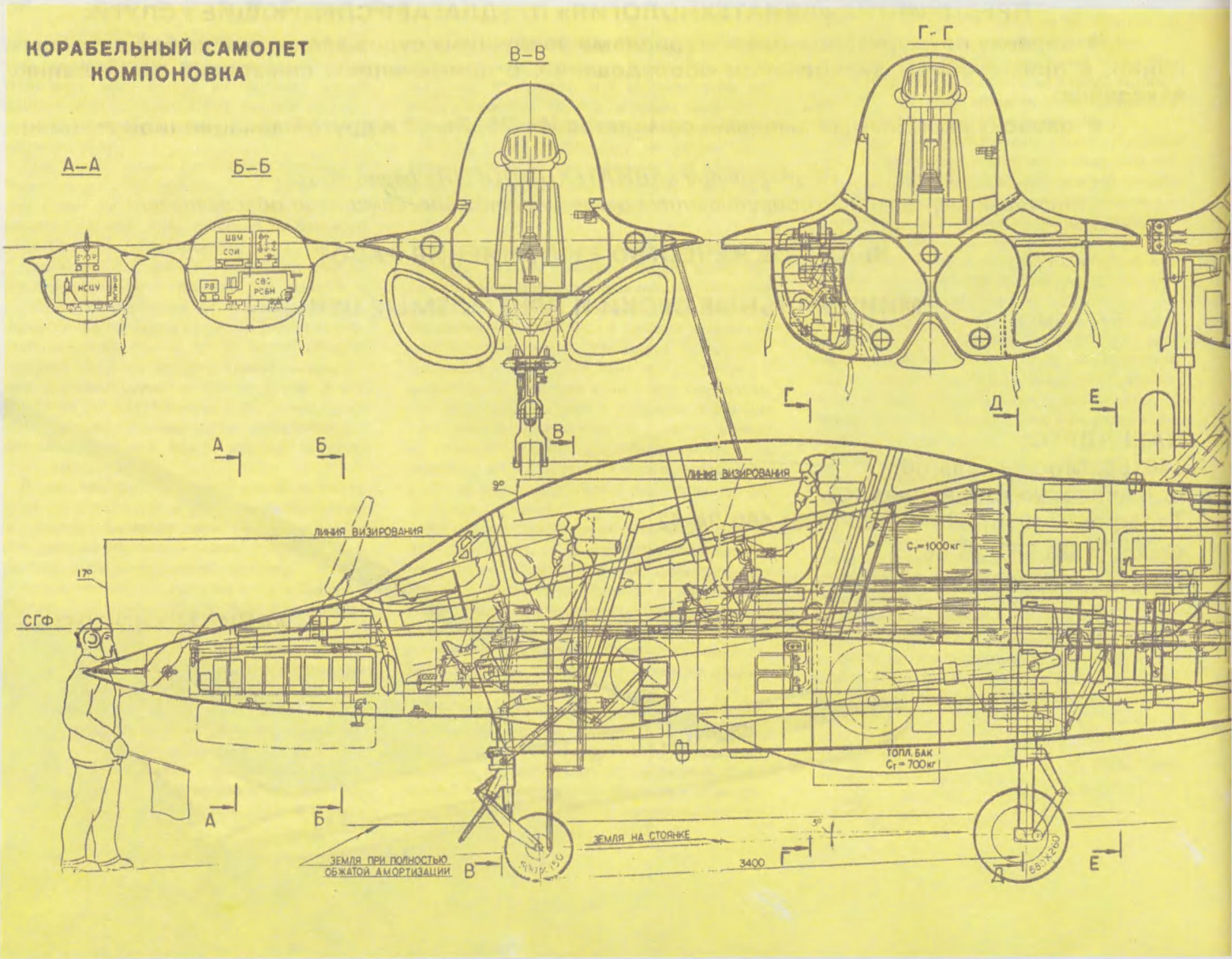
Н. Н. ДОЛЖЕНКОВ,
главный конструктор ОКБ имени А. С. Яковлева

Опытное конструкторское бюро имени А. С. Яковлева в особых представлениях не нуждается. Нет в стране человека, который бы не слышал о нем. А многие даже отправлялись в воздушное путешествие на борту элегантных и комфортабельных Як-40 и Як-42, созданных старейшим коллективом.

Но не все знают, что именно эта известнейшая авиационная фирма, уже в течение многих десятилетий является ведущей в области создания учебных и спортивных самолетов. Среди них: Як-18, Як-18Т, Як-18П, Як-18ПМ, Як-18ПС, Як-50, Як-52, Як-55 и реактивные Як-30, Як-32.

Сегодня мы расскажем о новом учебно-тренировочном самолете (УТС-Як), предназначенном для подготовки летного состава.

По заданию Военно-Воздушных Сил страны в 1991 году нами был разработан аванпроект на учебно-тренировочный комплекс, получивший обозначение УТК-Як. Проект выполнялся как кон-



курсная разработка с участием ведущих авиационных ОКБ: имени П. О. Сухого, А. И. Микояна, В. М. Мясищева и нашей фирмы.

По результатам работы в декабре прошлого года были подведены итоги конкурса, и комиссия ВВС признала его победителем проект нашего ОКБ. Сейчас это решение находится на утверждении Главного командования ВВС.

Должен сказать, что наше ОКБ вне зависимости от окончательного решения, которое примут военные, заинтересовано в разработке программы такого самолета и всего учебно-тренировочного комплекса с ориентацией поставки на внутренний рынок для замены устаревших самолетов L-39, вырабатывающих свой ресурс. Их сейчас находится в эксплуатации более тысячи. Мы имеем в виду возможность поставок нового самолета на экспорт в заинтересованные страны с возможностью установки, по требованию заказчика, авионики и силовой установки западного производства.

Предварительные работы по выбору типа двигателя в одностороннем порядке проведены, и мы уже знаем, какие их типы могут подойти под размерность нашего самолета. Это могут быть силовые установки фирм «СНЕКМА» и «Гаррет».

Если все пойдет так, как мы предполагаем, то сроки разработки программы при условии достаточности финансирования могут быть такими: первый полет — 1994—1995, сдача комплекса в эксплуатацию 1995—1996, серийный выпуск за 1995—2000 годы — не менее тысячи штук. Таковы ориентировочные планы. Но на них жизнью могут быть наложены коррективы, связанные в основном с возможностями финансирования и характером его источника.

С нашей точки зрения, основными факторами, обеспечившими проекту преимущества перед другими участниками конкурса и победу в нем, стали следующие:

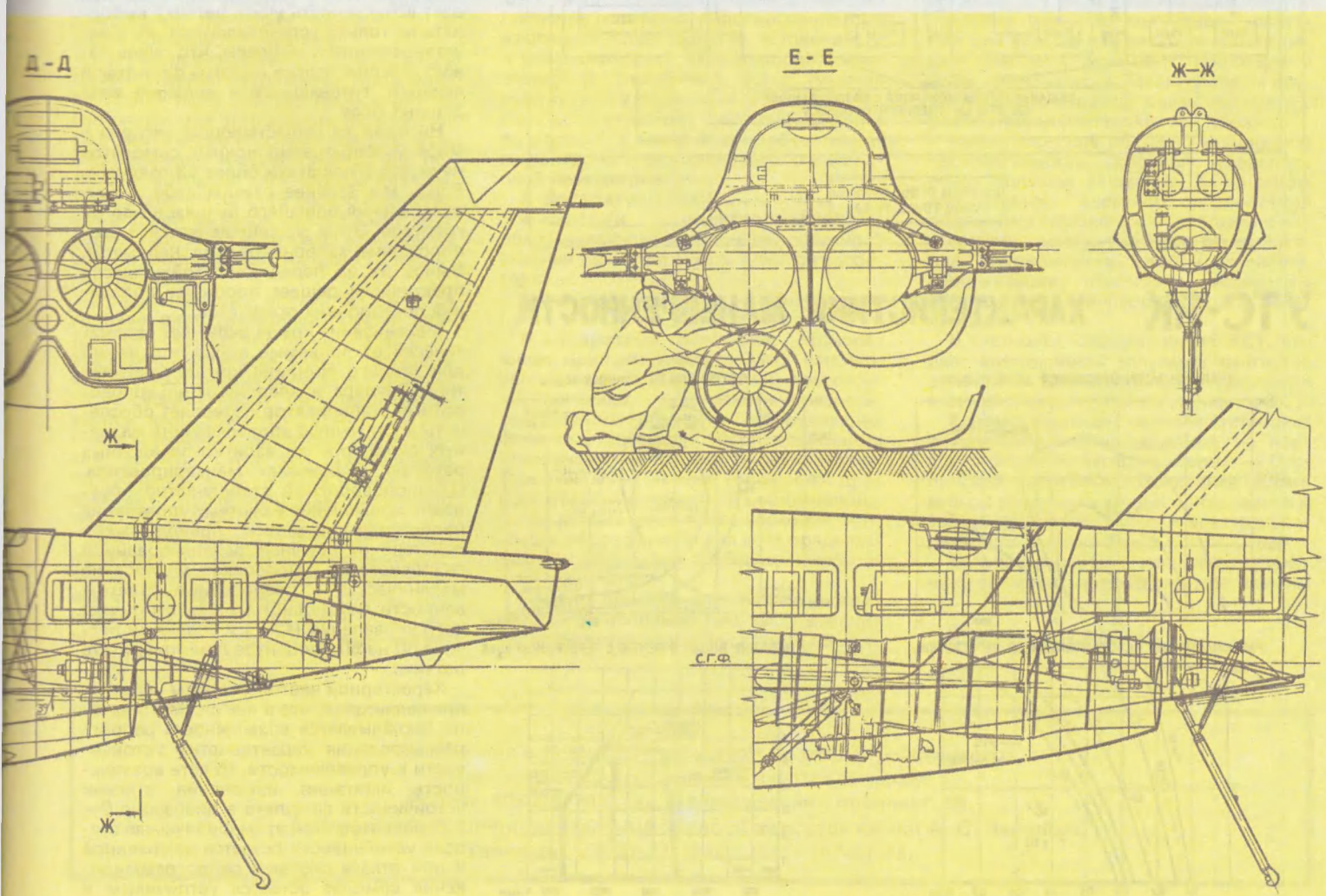
- опыт, накопленный нашим конструкторским бюро в разработке учебно-тренировочных самолетов. Достаточно сказать, что за время его существования машин различных типов нашей конструкции было выпущено более двадцати тысяч;
- комплексность подхода к проблеме и рассматривание самолета как части учебно-тренировочного комплекса в неразрывной динамичной связи с остальными его элементами;
- оперативная работа, в результате которой расчеты проекта были подтверждены данными аэродинамических продувок в трубах, что позволило говорить о достоверности аэродинамических и летно-технических характеристик;
- базирование на существующем двигателе. Для первого этапа, учитывая сжатые сроки программы, был выбран модернизированный двигатель АИ-25ТЛМ, стоящий сегодня на самолете L-39.

Учебно-тренировочный комплекс представляет собой взаимоувязанную систему учебно-тренировочных средств, объединенных единым математическим обеспечением и совместимыми по магнитным носителям информационными связями между всеми средствами обучения. В них входят: дисплейные классы, решающие ознакомительные задачи, в которых преподаются общетеоретические дисциплины и представление о характеристиках техники, на которой предстоит учиться и на которую надо будет переходить в будущем; процедурные тренажеры, позволяющие получить некоторые элементы навыков; функциональные тренажеры, способствующие выработке элементов умения.

Процесс обучения таким образом состоит из трех составляющих: получение знаний, навыков и умения.

Концепция, которую мы выбрали, позволила нам исключить из общей системы обучения такой дорогой и сложный элемент как комплексный тренажер, без которого раньше не обходился процесс обучения. Последний, включающий в себя подвижную кабину, систему визуализации, математическое обеспечение, нам удалось заменить комбинацией более простых процедурных и функциональных тренажеров. При сохранении эффективности обучения его стоимость уменьшилась примерно на пятнадцать процентов.

Таким образом, рассматривая сам комплекс как замкнутую систему и говоря о конечной продукции, мы имеем в виду



все учебно-тренировочные средства. Математической основой этих средств являются языки высокого уровня для персональных компьютеров, совместимых с IBM PC AT/XT.

Скажу несколько слов о концепции выбора самого самолета. Здесь очень важно правильно распределить решаемые задачи между учебно-тренировочными средствами. Дисплейные классы и функциональные тренажеры могут обеспечить подготовку, достаточную для того, чтобы следующим этапом стало обучение непосредственно на самолете. Задача состоит в том, чтобы максимально возможное количество часов летчик проводил за тренажерами и садился в самолет, когда с тренажера на данном этапе обучения снят максимум возможного.

Но сама концепция подразумевает и обратную связь, то есть после первого вылета, а также всех последующих, в учебной программе имеется возможность вернуться вновь в дисплейный класс. Учитывая совместимость по программным средствам, можно снова проиграть свой полет уже на земле в дисплейном классе на любом из тренажеров до вылета и сразу после него на экране дисплея, находясь в кабине самолета на земле. В этом случае уже сам самолет используется в качестве тренажера. Таковы основные моменты новизны в учебно-тренировочном комплексе самолета, представляющие новый шаг по сравнению с существующей системой обучения, включающей самолет L-39.

Кроме того, сам самолет представляет собой машину следующего поколения по сравнению с L-39. Свидетельство тому выбор аэродинамической схемы.

Это самолет со стреловидным крылом умеренного удлинения, со стреловидностью по передней кромке 31 градус, с развитыми наплывами, цельноповоротным стабилизатором и обычным однокилевым вертикальным оперением. Такая схема и расположение заборников под наплывами позволяет самолету получить такое новое качество, как эксплуатационные углы атаки до 30-32 градусов. Этот момент является принципиальным. Что означают эти углы атаки в процессе подготовки летчика?

Во-первых, это повышает безопасность эксплуатации самолета, поскольку восемьдесят процентов обучения происходит на обычных углах атаки. Случайный же выход самолета на углы атаки, являющиеся закритическими для существующих машин, на этой не приведет к аварийной ситуации. Этот самолет позволит летчику вернуться на нормальные углы, сохраняя устойчивость и управляемость.

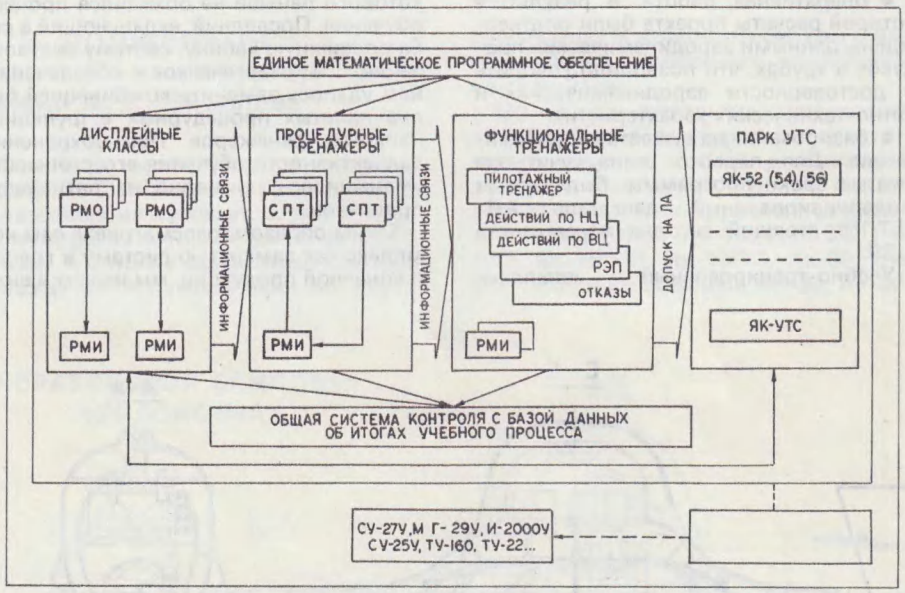
Кроме того, потенциальные возможности самолета на больших углах атаки позволяют ему имитировать и выполнять маневры, свойственные боевым авиационным комплексам IV поколения, таким, как Су-27 и МиГ-29. Причем, как в установившихся, так и в неустановившихся режимах. Дополнительно наличие больших углов атаки и их сбалансированность с тягой силовой установки позволяет нам в два раза сократить радиус петли или виража в неустановившемся режиме по сравнению с L-39. Это дает возможность учить летчика выполнять не только установившиеся, но и неустановившиеся маневры, что очень важно для подготовки пилотов фронтовой авиации, готовящихся к ведению воздушных боев.

Ни один из существующих сегодня в мире учебно-тренировочных самолетов не имеет углов атаки более 18 градусов. Здесь мы заранее ставим себе задачу обеспечения большего диапазона до 32 градусов. Этим же определяется и расположение заборников под наплывом. Вынос их за переднюю стойку шасси практически решает проблему попадания посторонних предметов.

Механизация крыла включает автоматически отклоняемые носки, что важно для тонкого профиля крыла, закрылки типа Фаулера и элероны. Цельноповоротный стабилизатор позволяет обеспечить достаточную управляемость на малых скоростях, во взлетно-посадочных режимах и режимах маневрирования. Цельноповоротный стабилизатор обусловил применение в системе управления необратимых бустеров, приводимых в действие от обычной резервированной гидросистемы. Проводка управления механическая с разделением ответственности между системой автоматического управления (САУ) и усилиями летчика 50 на 50 процентов при приоритете летчика.

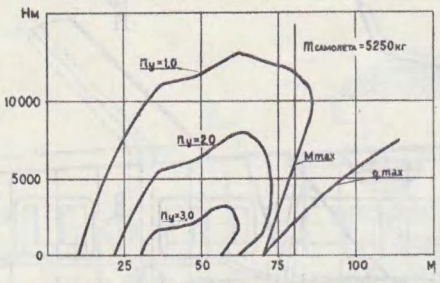
Характерной чертой системы управления является то, что в нее с самого начала закладывается возможность репрограммирования характеристик устойчивости и управляемости, то есть возможность имитации изменения степени устойчивости самолета в диапазоне 0—10 процентов. При этом физическая степень устойчивости остается неизменной и при отказе системы репрограммирования самолет остается устойчивым и

УТК-ЯК КОНЦЕПЦИЯ ОБУЧЕНИЯ

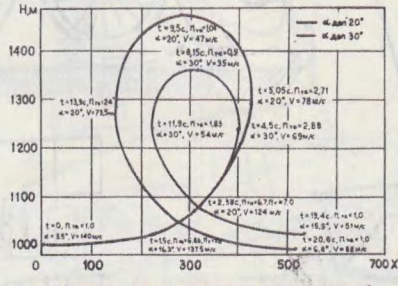


УТС-ЯК ХАРАКТЕРИСТИКИ МАНЕВРЕННОСТИ

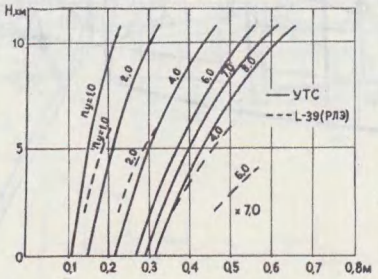
ДИАПАЗОН УСТАНОВИВШИХСЯ ПЕРЕГРУЗОК



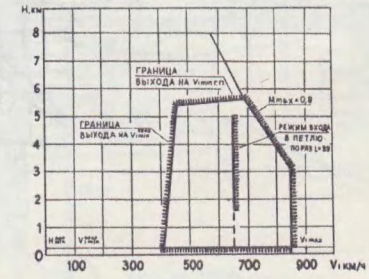
ПЕТЛИ ПРИ РАЗЛИЧНЫХ α доп



РАСПОЛАГАЕМЫЕ НЕУСТАНОВИВШИЕСЯ ПЕРЕГРУЗКИ



ДИАПАЗОН ВВОДА В ПЕТЛЮ С ПЕРЕГРУЗКОЙ nу=5



обеспечивается нормальное возвращение на аэродром. Этот момент является принципиально новым для учебно-тренировочного самолета. Функционально это обеспечивает имитацию для летчика поведения тяжелого самолета, например, штурмовика, и маневренного истребителя.

Топливная система самолета, включающая три топливных бака, фюзеляжные и крыльевой, общей емкостью 1800 кг. Обеспечивается продолжительность полета до трех часов. Есть возможность подвески конформного подфюзеляжного бака емкостью 700 кг, что позволяет иметь перегоночную дальность 2500 км. Для нашей страны из-за ее обширных пространств это актуально. По желанию заказчика емкость топливной системы может быть уменьшена для облегчения самолета, поскольку не всем потенциальным экспортным заказчикам требуется такая большая перегоночная дальность и продолжительность полета. Облегченный самолет, естественно, будет иметь лучшие летно-технические характеристики.

Самолет оборудуется системами: противообледенительной, жизнеобеспечения, кондиционирования, создающей комфортные условия летчику, и аварийного спасения, включающей два стандартных облегченных катапультных кресла (H=0; M=0) с аппаратурой предупреждения о резерве времени катапультирования. Оно осуществляется через фонарь. Этот способ катапультирования опробован нами на самолете Як-141, и мы полностью уверены в его успешной реализации, поскольку базируемся на опыте предыдущей машины.

Из ресурса планера — 10 000 часов гарантированно безопасные. Продление до 15 000 часов ресурса происходит по состоянию при встроенном контроле от системы контроля состояния планера. Это примерно соответствует 20 000 посадок и 30 годам календарной службы. Для сравнения на L-39 ресурс составляет 4 000 летных часов, календарный срок десять лет. Мы также рассчитываем на обеспечение годового налета УТС не менее 500 часов.

Принципиальным моментом является наличие двух двигателей. После длительного анализа мы пришли к выводу, что сроки разработки очень сокращены и позволяют реализовать самолет только на существующих, но модернизированных двигателях АИ-25ТЛМ. Эта силовая установка разработана Запорожским КБ «Прогресс» под руководством генерального конструктора Федора Михайловича Муравченко. Двигатель имеет тягу 1720 кг в МСА.

Двигатель имеет достаточные величины отбора мощности на электрическую, гидравлическую, противообледенительную и систему кондиционирования. При небольших доработках он и будет использован на самолете. В перспективе мы изначально предусматриваем в конструкции возможность замены одного двигателя на другой, перспективный, разработки Санкт-Петербургского научно-производственного объединения имени В. Я. Климова генерального конструктора Александра Александровича Саркисова. У нас есть аванпроект на этот двигатель, сложились достаточно плотные связи с этим коллективом, и мы рассчитываем на получение двигателя от этого ОКБ.

Возможно, что свой перспективный двигатель предложит и Ф. М. Муравченко. Кроме того, мы рассчитываем на возможность установки двигателя западного производства подходящей нам размерности, если таким будет желание экспортного заказчика.

Теперь несколько слов по комплексу оборудования. После определения перечня задач, решаемых учебно-тренировочным самолетом (УТС), был определен состав бортового оборудования, позволяющий обеспечить их решение. В состав бортового оборудования УТС входят следующие системы:

- **комплекс бортового оборудования,** который при интеграции датчиков и вычислительных средств позволяет решать пилотажно-навигационные задачи (включая отработку пилотирования при изменении характеристик устойчивости и управляемости), имитационные спецзадачи (с отработкой всего перечня имитируемых самолетов и средств поражения), отработку действий курсанта по отказам, а также задачи объективного контроля с двухканальной регистрацией параметров;
- **аппаратура связи;**
- **система электроснабжения,** обеспечивающая выполнение полетного задания даже при отказе одного генератора;
- **светотехническое оборудование;**
- **аппаратура контроля,** позволяющая принципиально решить вопросы автоматизации предполетной подготовки, организации полетного контроля, технического состояния оборудования самолета, контроля эксплуатационных ограничений и техники пилотирования. При этом существенно упрощается процесс обработки полетной информации.

Мы рассмотрели также варианты бортового оборудования для всех предлагаемых модификаций учебно-тренировочного самолета.

Следует отметить, что основной отличительной особенностью оборудования является очень развитая система объективного контроля (СОК). Причем как бортовая автоматизированная СОК для контроля состояния и работоспособности систем с глубиной диагностики до блока. Так и система объективного контроля действий пилотов. В нее входит контроль видеокамерой положения рук, глаз, внутри- и внекабинного пространства с двухканальным видеомагнитофоном в кабине, а также речевой контроль (запись переговоров) и фотокиноаппаратура, которая может устанавливаться при необходимости. И, кроме того, постоянно идет запись информации об индикации на лобовом стекле на один из каналов видеомагнитофона.

Благодаря развитой системе контроля и диагностики мы можем иметь очень оперативную информацию по проведению полета, а также располагать возможностью эту информацию накапливать. Учитывая единство магнитных носителей, мы можем при необходимости переводить ее в наземные тренажеры и дисплейные классы. Таким образом осуществляется обратная связь самолета с учебно-тренировочным комплексом.

Несколько слов об эксплуатационной технологичности, которой уделялось очень большое внимание. В основном это касалось времени предполетной подготовки самолета и подготовки к повторному вылету, удобства обслуживания, автономности работы самолета, минимизации комплекса наземного оборудования, необходимого для эксплуатации.

В частности, самолет имеет ВСУ, что дает возможность запускать двигатель автономно, запитывать борт, проверять и осуществлять контроль систем от ВСУ.

Вспомогательная силовая установка специальная полноразмерная, на первом этапе типа АИ-9, на втором — Ступинской разработки. Последняя, кроме отбора воздуха на кондиционирование и запуск двигателя, имеет и электрогенератор для запитки борта.

Большое внимание уделялось снижению времени, потребного для замены

Окончание на стр. 41.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Взлетная масса, кг	5500
Запас топлива внутренний, кг	1800
с конформным баком	2500
Скорость максимальная, км/ч	850 (по прочности конструкции)
Полетные углы атаки	до 32°
Перегоночная дальность, км	2500
Эксплуатационная перегрузка	+8; −3
Базирование	бетон, грунт G=6 кг/см²; авианосец
Длина разбега, м	250—330 (бетон-грунт)
Длина пробега, м	425—520 (бетон-грунт)
Ресурс, ч	15 000

Всем, у кого есть деловые предложения по учебно-тренировочному комплексу (УТК-Як), просим обращаться по адресу:
Россия, 125315, Москва, Ленинградский проспект, 68.
Московский машиностроительный завод «Скорость» имени А. С. Яковлева.
Телефон: 158-37-27. Факс: (095) 157-47-26.



К ПОДНОЖИЮ ЭВЕРЕСТА

За границу, говорят, хорошо летать в первом классе. И кресло, дескать, попросторнее, и харч повкуснее, и устаешь от длинной дороги поменьше. Совет, конечно, добрый, только мы с фотокорреспондентом журнала Валентином Гребневым отправились в далекое путешествие к подножию Джомолунгмы в грузовом отсеке Ил-76 ТД дочерней авиакомпании ЦУМВС «Русский витязь». Два, а то и три раза в неделю по заказу авиакомпании «Люфтганза» эти самолеты совершают рейсы из Москвы в столицу Непала Катманду и обратно. Впрочем, точности ради следует сказать, что каждый такой рейс начинается не в Москве, а в Германии, в аэропорту Франкфурта-на-Майне. Там, в грузовом центре «Люфтганза-Карго», самолет загружается банками с краской, химикатами, мебелью, словом, всякой всячиной, которую необходимо доставить в Непал, и берет курс на Москву. Непродолжительная стоянка в аэропорту Шереметьево, дозаправка лайнера горючим, смена экипажа — и вперед, в Непальское королевство.

В ПАКИСТАНЕ БУДЕМ НА РАССВЕТЕ...

Это был основной аргумент в пользу принятого Юрием Смагло и Александром Овчинниковым решения лететь без посадки в Ташкенте. Первый — заместитель командир эскадрильи авиакомпании «Русский витязь», пилот, обладающий большим опытом полетов на высокогорные аэродромы. В Катманду бывал уже много раз. В этом рейсе — пилот-инструктор. Второй — командир корабля, также налетал не одну тысячу часов в сложных метеоусловиях. В Катманду летит во второй раз. Ну а что касается принятого ими решения, то продиктовано оно было прежде всего сложившимися обстоятельствами. Дело в том, что самолет из Франкфурта-на-Майне прибыл в Шереметьево почти на два часа позже. Что уж там стряслось — не знаю, но только результат задержки «бил» по конечной стадии нашего полета — посадке в Катманду. А туда прилететь нужно не позднее восьми часов утра по московскому времени. И не раньше, иначе... Впрочем, об этом чуть позже.

Итак, решение принято. И пока мы окутывали табачными кольцами курилку АДП, экипаж времени даром не терял. Еще раз проштудированы все летные документы, точно рассчитано время прибытия в Лахор — промежуточный пункт на пути нашего следования.

— Ну что, поехали? — Как на спасителя от удручающего и изнуряющего



На снимках:
Ил-76 ТД авиакомпании «Русский витязь» перед стартом в Непал.

Экипаж самолета.

безделья смотрим на бортинженера Сашу Страхова. — Поехали, самолет уже заруливает на стоянку...

Уткнувшись «хвостом» в рельсы автоматического погрузчика, стоит возле здания грузового аэропорта Шереметьево наша «стальная птица». Первым делом бортоператоры А. Олейников и В. Третьяков облачаются в рабочие комбинезоны. Начинается разгрузка того, что дальше не полетит, — несколько поддонов с мебелью, прибывшей из Германии в адрес какого-то совместного предприятия, исчезают в чреве грузового склада. Бортоператоры крепят оставшийся груз, принимают бортпитание, оформляют сопроводительные документы. Остальные члены экипажа первым делом осматривают самолет, придирчиво изучают резину тележек шасси. Скрывать нечего, машина далеко не новая, а рейс предстоит тяжелый.

Пограничный и таможенный контроль проходим прямо на борту, и вскоре мощный тягач медленно вытаскивает нас на рулежную дорожку. Взлетаем, впереди шесть часов пути до Лахора.

По-домашнему сразу же устраивается на откидных сиденьях вдоль борта старший инженер летного отряда В. Торшин. «Палыч» — как зовут его в экипаже, — человек бывалый, всего насмотрелся. Поролоновая подушка под голову, сверху куртка — времени человек даром не теряет. Глядя на него, освобождаю от брезентовых ремней закрепленную на стенке грузовой кабины раскладушку и я. Одной «ногой» цепляю ее за ролик направляющего катка в полу, под голову — сумку. И тут по всему самолету распространяется восхитительный аромат жареного мяса. Это Саша Олейников открыл дверцы духового шкафа, где разогревался наш ужин, приготовленный в «Аэромаре». Какой уж тут сон? Пластиковый короб забит всякого рода вкусностями. Еще бы, рейс наш хоть и грузовой, но международный. Едим, делимся первыми впечатлениями, пьем кофе из огромного кипятильника, — летим не в первом классе, потому обслуживаем себя сами, — и спать.

Серый предрассветный свет в иллюминаторе — первое, что воспринимаю после пробуждения. Так же перекрывая все и вся, грохочут двигатели. Сначала робко, а потом все увереннее врывается в кабину солнце. Вот уже похожий на Винни-Пуха трет кулаками глаза «Палыч». Явно снижаемся. Внизу, словно стертый кафельный пол, идеально ровные палевые и светло-фиолетовые квадраты обработанной земли. Еще «ступенька» вниз, и будто замирают прочерченные по линейке полоски улиц с белоснежными коттеджами между ними. Даже с высоты видно, что здесь живут далеко не бедняки. Возле каждого дома — три-четыре машины, зеркальная гладь бассейнов, а дальше — пустыня, чахлая растительность и лишь тянется дугой изогнутая нитка шоссе. Это Лахор — административный центр провинции Пенджаб. С высоты виден древний и седой как лунь форт, мечети и примета XX века — многочисленные нефтяные вышки.

Садимся, заруливаем на стоянку, и вот уже в открытую дверь вместе с грохотом движков врывается изнуряющий зной. Спущена стремянка, и, отталкивая меня, спешит вниз «Палыч», бормоча себе под нос: — Еще повезло, на «улице» всего тридцать...

Широко расставив ноги в высоких зашнурованных и изрядно поношенных ботинках, застывает у трапа автоматчик. Лихо закрученная щетка усов, зеленый берет, а парнишке-то лет восемнадцать. Робко вслед за «Палычем» и бортинженером Сашей спускаемся на перрон. Вот она, пакистанская земля, заграница.

Все-таки существует международный язык взглядов, жестов, просто какая-то интернациональная интуиция. Проходит несколько минут, и мы чувствуем себя свободно, раскованно. Вместе с членами экипажа ходим вокруг самолета, потом болтаем по-английски (пусть даже не всегда понимая друг друга) с автоматчиком и взявшимся неизвестно откуда сотрудником пакистанской «сэккьюретти» (службы безопасности).

— Фотографировать? — О да, конечно, можно, но ваши фотографии будут принадлежать нам...

Перевожу ответ «сэккьюретти» Валентину, и он обескураженно закрывает объектив камеры черной крышечкой. Зато нет ограничений в беседе. Погода, наш самолет, маршрут следования — все обсуждается живо, весело. На минуту я даже оказываюсь в объятиях пакистанского автоматчика, который дружески хлопает меня по спине и улыбается, словно ждал меня на этом солнцепеке всю жизнь. А Саша Страхов, «Палыч» и авиатехник Евгений Лазарев тем временем заняты дозаправкой самолета. И пяти минут после посадки не прошло, как лихо подрулил белый «фордовский» топливозаправщик. Двое парней в белоснежных широченных рубахах ниже колен и таких же белых брюках ловко размотали шланг, подключили его к самолету и...

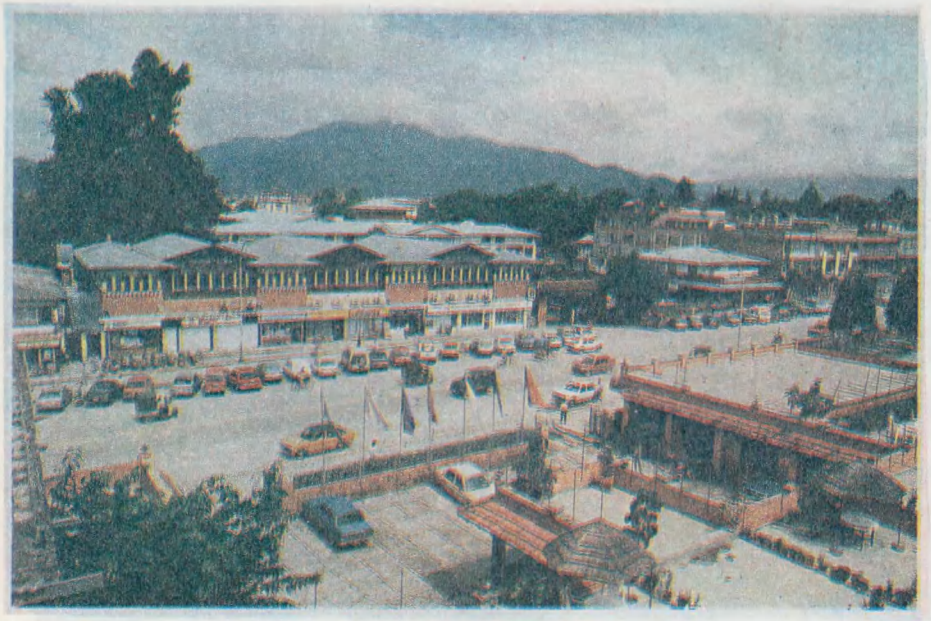
— Ну что же ты, Вася! — слышу хрипловатый тенорок «Палыча». — Гляди, все у тебя мимо льется... Откуда ни возьмись появляется жестяное ведро какой-то не «нашей» конфигурации, туда теперь и капает керосин. На кривоногой, разболтанной вдрызг «тойоте» появляется сотрудник аэропорта Лахор.

— Кэптен? — вопросительно спрашивает он меня, тыкая пальцем в грудь. Также пальцем показываю ему на открытую дверь самолета и смотрю, как ловко ощупывает его автоматчик, прежде чем подпустить к стремянке. Ничего не поделаешь, пакистанская служба безопасности дело свое знает. Ну а причина этой кажущейся нам сверхбдительности проста — взрыв, прогремевший несколько месяцев назад у трапа самолета одной известной авиакомпании.

Жарко. Очень жарко. Заправка нако-



Представительство Аэрофлота в Катманду.



Центральная улица Катманду, где расположены представительства многих авиакомпаний.



Разгрузка самолета в аэропорту «Трибхуван».

Представитель «Люфтганзы» Г. Реб (справа) и служащий аэропорта «Трибхуван» А. Ривен.

нец окончена, можно и взлетать, но не подвезли бортпитание. Наконец прибыло и оно — несколько кульков с соком и десяток бутылок «Пепси». Остается вытащить нас на рулежку, и тут начинается самое интересное. Зелено-белый пикап резко тормозит возле самолета, и такой же как автоматчик усатый пакистанец что-то гортанно кричит нам, отчаянно жестикулируя. Его отлично понимает Евгений Лазарев. Вскочив на подножку пикапа, он стремительно исчезает, а когда автомашина появляется вновь, на «хвосте» у нее «ковыляет», переваливаясь с боку на бок, водило — устройство для буксировки нашего самолета. Обшарпанное, на спущенных «дутиках» приспособление выглядит, прямо скажем, убого. Увы, увы... Изрядный запас прочности водила, предопределивший его солидный вес, плюс жара сделали свое дело — резина дутиков просела, но...

Но такой же зелено-белый тягач вытаскивает, тем не менее, наш самолет на рулежку, запускаем движки, и снова в воздухе. Начинается то, ради чего в основном мы и «напросились» на это мероприятие: путь от Лахора до Катманду, который должен закончиться посадкой в весьма непростых условиях.



...А КЛИМАТ ТАМ МУССОННЫЙ

От грохота движков в голове творится, что-то невообразимое. Позади почти два часа лета от Лахора, под крылом сквозь дымку редких облаков видны предгорья Гималаев. Ровная, как стол, долина с разводами дорог и речушек сменяется массивом тропического леса. Еще выше — высокогорные пастбища, на зеленых склонах которых множество белых и серых точек — стада овец. Еще выше — белые перины ледников, заснеженные вершины отрогов Гималаев.

— Понимаешь, — напрягая голосовые связки, кричу я Валентину, — климат здесь муссонный. С одной стороны — Китай, с другой Индия. А высший законодательный орган в Непальском королевстве — Национальный шанчият...

Однако Валентин смотрит на меня как на зачумленного, и я понимаю, что энциклопедические познания в данный момент совсем ни к черту. Самолет снижается.

Почему командир принял решение лететь без посадки в Ташкенте? Настало время внести в этот вопрос полную ясность. Словно в чаше лежит средь гор Катманду. Заход на посадку лишь с одной стороны, а схема снижения самолета построена так, что необходимо предельно точно выполнять ее как по удалению, так и по вертикальной скорости. Собственно говоря, снижение получается как бы многоступенчатым — на каждом участке своя вертикальная скорость, между ними «площадки» для прохождения препятствий. Минимум по видимости чрезвычайно высок — пять километров. Обусловлен он отсутствием инструментальной системы посадки и необходимостью дать экипажу возможность найти визуальный контакт с землей. Чуть ошибся — уходи на второй круг. Зона же маневра ограничена тремя с половиной километрами в одну сторону и столькими же в другую. Горы! Но все это реально в хорошую погоду, которая здесь бывает чаще всего утром. Чуть запоздал с прилетом — облачность, грозы, которые в этой горной чаше держатся дольше, чем на открытой местности. А это значит — разворот и уход на запасной аэродром в Лахор или в Дели.

Метеообеспечение этого участка дает Лахор, но дает лишь суточный прогноз, который, как правило, ко времени прилета в Катманду действует лишь номинально. Синоптической информацией гораздо лучше обеспечены аэродромы в Карачи или, к примеру, в Дели, и порой уже на подлете приходится запрашивать их о погоде в Катманду.

Затруднена и радиосвязь: на эффективности приема сигнала сказываются горы. «Иной раз, — говорит бортрадист А. Тихонов, — проще бывает связаться с борта самолета с наземной радиостанцией Дели, Мадраса, Бомбея или Калькутты...»

Ясно, что львиная доля нагрузки ложится в это время на штурмана. И штурману нашему Виктору Акулову сейчас действительно приходится жарко. Надо следить за грозовой обстановкой, за рубежами снижения и вертикальной скоростью, надо, наконец, найти визуальный контакт с землей, «зацепки» для ориентировки.

Кажется, прилетаем вовремя. Солнце уже успело нагреть воздух, туман рассе-



ялся. Летим как бы в коридоре, и склоны гор выше самолета. Синевой отливает на солнце высочайшая вершина в мире — гора Эверест. До нее, кажется, рукой подать, а на самом деле километров полтораста. Экипаж предельно собран. Вот и дорога, уходящая куда-то вдаль от Катманду, — один из главных ориентиров при заходе на посадку.

Аэродром, полоса. Приземлиться нужно точно в определенном месте, чуть промахнулся, скомпенсировать упущенные метры ВПП можно будет только тормозами. А резкое торможение здесь, на высоте более 1300 метров над уровнем моря, да при высокой температуре воздуха чревато последствиями. Включен реверс и, чтобы не шлепнуться, хватаюсь за привинченную сбоку красную ручку. Не отрывая глаз, смотрю в иллюминатор. В самом конце полосы гасится скорость, а дальше еще полсотни метров и обрыв, за которым разбросанные по склонам гор домики, разноцветные лоскутки возделанной земли. Заруливаем на стоянку по соседству с «Боингом», на фюзеляже которого огромными белыми буквами надпись: «Роял Непал Эрлайнз» («Королевские непальские авиалинии»).

Нас встречают. Первым на борт с какой-то обезьяньей ловкостью поднимается невысокий смуглый непалец с оранжевой карточкой служащего «Люфтганзы» на карманчике сорочки. Поздоровавшись с каждым, быстро пересчитывает привезенные нами поддоны с грузом, хватает накладные и так же стремительно исчезает. Следом в проеме двери появляется корзина с бананами и апельсинами, коробки с соком — бортпитание сменяющему нас экипажу. Теперь уже его дело разгрузить самолет и загрузить его заново. Через час-полтора воздушный лайнер взлетит и возьмет курс на Лахор. А у нас впереди четыре дня отдыха.

НЕПАЛ — СТРАНА АВИАЦИОННАЯ

С крыши отеля «Шерпа», где в геометрическом порядке расставлены горшки с неведомыми экзотическими цветами, кадки с малюсенькими пальмами, белые венские стульчики и столики на гнутых ножках, хорошо видна одна из центральных улиц Катманду. Напротив ряд двухэтажных домиков, в которых расположены представительства многочисленных авиакомпаний разных стран. Аэрофлот разместился как бы на отшибе, на тихой улочке Камалади поблизости отсюда, но это отнюдь не означает, что его посещают меньше, чем конторы других компаний. Такое «соцветие» как хорошо известных, так и весьма скромных авиаперевозчиков на непальском авиатранспортном рынке далеко не случайно. Удивительно красивая природа, памятники буддийской религиозной культуры, обилие изумительных по красоте изделий народных ремесел и, конечно же, горы — все это влечет сюда многочисленных туристов. Причем если три десятка лет назад страну в среднем посещало около четырех тысяч туристов, то сейчас их бывает до трехсот тысяч в год. Основной же, если не единственный способ доставки туристов в Непал, — авиация.

Спрос на авиаперевозки постоянный,



Здание аэропорта «Трибхуван».

Вот так сопровождают туристов непальские детишки.



Продавец попугаев.

но особенно возрастает он в периоды массовых сборов альпинистов. Тут подключаются даже пилоты королевских ВВС Непала, которые вертолетами доставляют группы альпинистов из Катманду к подножию Гималаев. Например в Луклу, откуда альпинистские тропы ведут к пяти горным вершинам.

Наиболее загруженные авиалинии протянулись из Катманду в Дели, Бангкок, Сингапур, Гонконг и в Европу — на главный перекресток воздушных путей — аэропорт Франкфурт-на-Майне. Причем прямые полеты в Европу выполняют только «Роял Непал», «Люфтганза» и Аэрофлот, что, по словам министра транспорта Непала Н. Ачария, оказывает весьма большую поддержку развитию туризма в стране.

Непальские красавицы.



Лавка гончара.



Монастырь Сваямбхунатх.



Значителен и грузопоток из Непала, основная часть которого идет в Европу. Страна экспортирует ковры, кожу, ткани, изделия народных промыслов. Спрос на перевозку грузов высокий, стабильный, так что самолеты практически всех авиакомпаний дозагружаются в Катманду, что помогает скомпенсировать издержки от иссякающих в межсезонье пассажирских перевозок.

«Роял Непал» — авиакомпания, которую по объемам перевозок нельзя, конечно, сравнить ни с «Люфтганзой», ни с Аэрофлотом, ни с «Эр Франс». Она располагает лишь двумя «Боингами-727» и двумя «Боингами-757», на внутренних линиях летает несколько «Авро» и легкие трех-, пятиместные самолеты различных конструкций. Однако «Роял Непал» имеет свои представительства во Франкфурте-на-Майне и в Дубае, в Лондоне и в Сингапуре, в Дели, Гонконге, Калькутте, Бангкоке. Причем спрос на авиаперевозки внутри страны настолько высок, что за последнее время в Непале были созданы еще четыре частные авиакомпании.

С президентом одной из них — господином Мани Раджбхандари нас познакомил помощник представителя Аэрофлота в Непале Игорь Кулагин. Нашлась и переводчица — очаровательная Натали, или, попросту, Наташа — наша соотечественница, вышедшая несколько лет назад замуж за непальского студента.

Офис «Некон эйр» — такое название носит эта авиакомпания — находится в центре Катманду, но в таких закоулках, что без проводника не сыскать. Узенькими горбатыми улочками в сплошном потоке мотоциклистов, вело- и моторикш, автомашин производства всех стран и, наверное, времен буквально сквозь игольное ушко продираемся вперед. Мы еще не наглотались экзотики, и потому вид лежащей поперек дороги коровы, которую все аккуратно объезжают, приводит нас в радостное изумление. Корова в Непале — животное священное, а потому вольна лежать, ходить и оставлять лепешки всюду, где ей вздумается. Даже возле королевского дворца. Босоногие шоколадные детишки возятся в пыли в нескольких сантиметрах от визжащих на поворотах шин мотоциклов и автомобилей. Бродят куры, овцы, воздух насыщен влажными испарениями и ежесекундно оглашается отнюдь не соловьиными трелями велосипедных звонков, трещоток моторикш и автомобильными гудками.

Приехали. Улочка, напоминающая больше сельскую, чем городскую, двум автомашинам не разъехаться. Прекрасный каменный забор с металлическими воротами, за которыми крохотный дворик, уставленный автомашинами.

Господин Раджбхандари нам рад, поскольку для его только еще начинающегося дела контакт с Аэрофлотом — событие далеко не ординарное. Пока что авиакомпания «набирает обороты» — закупает несколько самолетов «Авро»,

готовит пансионаты для туристов в заповедной лесистой части страны. Именно в перевозке туда желающих полюбоваться на непальского тигра и видит смысл своей деятельности президент новой компании. Ну а контакт с Аэрофлотом господину Раджбхандари нужен, чтобы... организовать продажу билетов на эти рейсы непосредственно в представительстве российской авиакомпании. Мы хорошо понимаем, что вряд ли наши соотечественники, уставшие от экономических неурядиц в собственной стране и жарких политических баталий, пожелают воспользоваться услугами «Некон эйр» и валом повалят смотреть на непальского тигра, но... При всей фантастичности этой идеи есть в ней и позитивный момент: всевозрастающие объемы перевозок пассажиров самолетами Аэрофлота из Москвы в Катманду и обратно, о чем господин Раджбхандари, конечно же, осведомлен, вселяют надежду на успех.

Да, всего лишь два года назад Аэрофлот начал регулярные полеты в Непал на основании межправительственного соглашения, подписанного в декабре 1989 года. Первоначально рейсы по маршруту Москва—Дубай (Шаржа) — Катманду выполнялись раз в неделю, но уже первые четыре месяца эксплуатации новой трассы показали, что спрос превышает предложения. В ноябре 1991 года был введен второй рейс, тем более что проблемы дозагрузки самолетов в Катманду практически нет. Назначенным агентом Аэрофлота по продаже перевозок в Непале является турфирма «Дружба Прайвит», а недавно появились еще два новых агента — турфирмы «Марко Поло» и «Маунтен Вояж». Кстати, обе фирмы являются одновременно агентами авиакомпании «Роял Непал» и членами ассоциации туризма Непала. Есть у них свои офисы в крупнейших туристических центрах страны, городах Похара и Нагаркот. А это очень важно, учитывая результаты повышения рублевых тарифов с января нынешнего года и, соответственно, резкое снижение спроса со стороны туристов из стран Содружества.

Однако не будем забывать, что прилетели-то мы в Катманду по заказу авиакомпании «Люфтганза». Потому в один из дней и была запланирована встреча с ее представителем господином Гарольдом Ребом. Толкнув зеркальную дверь офиса, попадаю в знакомую обстановку. Аналогично обставлены офисы компании во Франкфурте-на-Майне и в Москве и, наверное, в десятках других стран мира, где есть представительства «Люфтганзы». Единый стиль обстановки, обязательная корректность и предупредительность служащих — как говорится, «лицо» фирмы, сразу создающее ей определенный имидж.

Господин Реб живет в Непале даже на один день меньше нас. Он только что приступил к своим обязанностям и потому в разговоре оперирует больше документами и цифрами, нежели собственными впечатлениями. И тем не менее считает, что сотрудничество «Русского витязя» и «Люфтганзы» весьма плодотворно. 26—28 тонн груза уносит на своих крыльях в Германию каждый Ил-76 — ковры, чай, изделия народных промыслов. Самолет великолепный и по своим летным характеристикам, и по оснащению погрузочно-разгрузочным оборудованием. Нет замечаний у представительства «Люфтганзы» и к экипажам, которые четко выполняют все пункты контракта. Перспективы? Будет груз, будут полеты...

НЕМНОГО ЭКЗОТИКИ И ДОМОЙ

Полдень, только что кончился дождь — теплый, лишь на мгновение освежающий воздух ливень, после которого дышится еще труднее. Игорь Кулагин советует съездить посмотреть буддийский монастырь, благо представительская машина свободна, а шофер Сиба — пожилой степенный непалец — неплохой экскурсовод.

Уже в первые минуты пути мне кажется, что Сиба чувствует себя за рулем новехонькой «тойоты» как в танке. Он смело направляет машину в гущу уличного движения, в котором, кажется, ни один регулировщик не сможет навести порядок. Но чудо! Как бы ни притирались машины, велосипедисты, пешеходы и... коровы друг к другу — никто никому не мешает.

Узкие улочки с бесчисленными лавками, заваленными товарами со всего света, выводят нас на загородное шоссе. Десяток километров, и машина сворачивает на крутую горную дорогу, ведущую к буддийскому монастырю. Оставляем автомобиль в тени гигантских деревьев и по крутым каменным ступеням поднимаемся высоко-высоко. Сиба немножко говорит по-русски, гораздо лучше — по-английски, а вперемежку с непальским вообще получается уникальный диалект, на котором мы силимся понять друг друга.

— Уберите, — показывает он на торчащие из моей сумки блокнот с авторучкой. — Обезьяны! И действительно, с десяток рыжих проказниц окружают нас. Хитрые морды полны коварства — не зевай, а то мигом стащат что-нибудь.

Монастырь Сваямбхунатх — это великолепный архитектурный комплекс, строительство которого началось еще в третьем веке до нашей эры. Пестрые купола храмов, ярко раскрашенные буддийские святыни, толпы паломников. Описать все это невозможно — надо видеть. Со смотровой площадки открывается вид на весь город. Глядя отсюда, чувствуешь, что он действительно лежит в гигантской чаше. Куда ни посмотришь — горы, выше — белые кучевые облака, сквозь которые еще выше видны заснеженные шапки вершин. Сиба протягивает руку, и, присмотревшись, узнаю очертания приземистого здания аэропорта «Трибхуван». А вон и самолет взлетает. Круто, буквально «свечой», уходит вверх «Боинг». Что же, нам взлетать, наверное, будет куда труднее...

На следующее утро ровно в шесть по Москве в номере звонит телефон. Наш командир Юрий Смагло беспокоится, что проспим. Последний завтрак в гостеприимной и уютной «Шерпе», и вот уже два видавших виды микроавтобуса везут нас в аэропорт.

Наш самолет уже заруливает на стоянку. Вместе с нами его встречает и господин Реб. Он кивает нам как старым знакомым и первым поднимается по стремянке в кабину самолета. На краю перрона семь поддонов, нагруженных, кажется, сверх всякой меры. Это наши 26 тонн, которые все должны поместиться в «брюхе» самолета. Но пока идет разгрузка. Погрузчика, способного принять поддон с грузом на уровне пола самолета, здесь нет, поэтому наши бортоператоры работают самолетными лебедками. Несколько непальцев принимают поддоны на платформы, которые крохотный тягач тут же отвозит в сторону. С разгрузкой все, теперь загружаемся. Уму непостижимо, как в Ил-76 может поместиться все, что нам тут приготовлено. Однако проходит не более получаса и самолет готов к вылету. В проеме двери вижу стоящего поодаль Гарольда Реба с рацией в руке. Он поднимает палец кверху — О'кей!

Потихоньку выруливаем на исполнительный старт. Взлетный вес — 156 тонн. При температуре воздуха плюс двадцать восемь и значительном превышении над уровнем моря взлететь будет непросто. Всем хорош самолет Ил-76, вот только мощности двигателей для таких аэродромов маловато. Да и не только для таких. Вопрос злободневный, и решать его все равно рано или поздно придется. Как? В идеале хорошо бы поставить двигатели фирмы «Дженерал Электрик». Расход топлива у них в полтора раза меньше, тяга же больше. Правда, и весят они немало, поэтому нужно заменять пилоны, для чего в свою очередь необходимы соответствующие доработки со стороны КБ. Пойдут конструкторы на это, и если пойдут, во что такая доработка обойдется?

Есть и другой выход — новые отечественные двигатели ПСМ-90. Однако по шумам, как утверждают знатоки, они не полностью подходят под требования ИКАО, так что перспектива полетов с этими двигателями пока еще под вопросом. Хотя по тяге с ними экипаж чувствовал бы себя увереннее.

Бесконечным кажется разбег. Наконец оторвались от бетонки. Взлет здесь не легче посадки, главное — вовремя набрать необходимую высоту. Ну а дальше начинается почти ювелирное маневрирование: опять горы, опять облачность, опять затрудненная радиосвязь. А тут еще грозовое облако, которое обходим по кромке. Наконец высота набрана, курс на Лахор.

Поздно вечером приземляемся в Шереметьеве, заруливаем на стоянку рядом с другими отдыхающими «грузовиками». Ребята-пограничники бегло просматривают полетное задание, наши паспорта. В принципе делать им здесь нечего — погранконтроль и таможню мы прошли в Ташкенте, четыре часа назад. Рейс окончен, и немножко грустно расставаться с экипажем, с которым мы успели хорошо познакомиться и подружиться, с самолетом-трудягой, в котором, конечно же, не так комфортно, как, скажем, в первом классе Ил-86, но почему-то очень уютно.

Мы благодарны руководству авиакомпании «Русский витязь» за интересную, хотя и нелегкую командировку. Не часто нам, журналистам, удается вот так, что называется «живьем», а не с чужих слов познакомиться с интересными событиями, с далекими странами, с работой пилотов.

В. ШИТОВ,
В. ГРЕБНЕВ
(фото),
специальные корреспонденты
«Гражданской авиации»

Москва—Катманду—Москва.

Для авиакомпании «Русский витязь» нет проблем
в доставке в любой регион мира нестандартных и крупногабаритных грузов!

103340, г. Москва, К-340, аэропорт Шереметьево.
Справки по телефонам: 578-05-58, 578-17-36.
Факс: 578-17-37.

ВЕРТОЛЕТ «ЗОЛОТОГО ЧАСА»

Нисколько не сомневаюсь в том, что будь у нашего журнала свободные средства, в небе над Москвой уже давно бы кружил белый вертолет с красными крестами на фюзеляже. Естественно, на нем было бы нанесено и название журнала.

К сожалению, мы не газетный концерн «Экспресс Ньюспейперз», который в Лондоне финансирует вертолетную неотложную медицинскую службу (ВНМС). В ее распоряжении двухмоторный вертолет «Дофин», оснащенный самой совершенной медицинской аппаратурой. Сама машина стоила полтора миллиона фунтов стерлингов, а ее содержание, включая техническое обслуживание и ночную ангарную стоянку в аэропорту, ежегодно обходится еще в полмиллиона.

Денег таких у нас, конечно, нет. Но еще год назад, в статье «Нам милосердие дано...», которая была опубликована в июньском номере журнала, мы пытались привлечь к этой острой проблеме внимание крупных медицинских чиновников, членов правительства Москвы, коммерческие структуры.

Нам готов был оказать всяческую помощь Вертолетный научно-технический комплекс имени Н. И. Камова, но для начала работ необходима была программа и ее финансирование. Ни того, ни другого не оказалось. Прославленный коллектив, создавший в свое время специализированный медицинский вертолет, с успехом демонстрировавшийся на Международном авиакосмическом салоне в Ле Бурже в 1967 году, так и не смог приступить к работе. Складывается впечатление, что такой вертолет никому не нужен. Хотя медицинская статистика свидетельствует об обратном.

На прошедшем в Москве Международном конгрессе «Медицина катастроф» директор Центрального научно-исследовательского института травматологии и ортопедии имени Н. Н. Приорова профессор Юлий Шапошников говорил, что наилучшее время, в которое врач должен прибыть к месту автомобильной аварии, составляет двадцать минут. После этого шансы на благополучный исход у пострадавшего уменьшаются с каждой минутой. Не зря же так важен первый «золотой час», во время которого пациенту можно оказать наиболее эффективную помощь. Но чаще всего эта помощь приходит не раньше двух часов после дорожного происшествия.

Сейчас в московском небе можно увидеть вертолет «Белл-206 L», который американская фирма предоставила милиции на один год для испытаний.

— Помимо решения чисто специфических задач: контроля за движением автомобильного транспорта, оперативного розыска угнанных автомашин, захвата преступников, — сказал первый заместитель начальника управления ГАИ Главного управления внутренних дел Москвы полковник милиции Юрий Дмитриевич Ильин, — наш вертолет будет участвовать и в доставке пострадавших в ближайшие к месту катастрофы больницы.

Нисколько не сомневаюсь в словах Юрия Дмитриевича. Конечно же, можно использовать вертолет и для оказания помощи людям. Но это будет не главная его задача. Нам же нужен специализированный, чисто медицинский, вертолет. Такой, скажем, как уже упоминавшийся «Лондонский крестоносец».

— Организация такой оперативной службы необходима была еще вчера, — говорит первый заместитель генерального конструктора Вертолетного научно-технического комплекса имени Н. И. Камова Вениамин Касьяников. — Ведь в стране ежегодно погибает почти шестьдесят тысяч человек. Мы готовы принять самое активное участие в создании специализированного медицинского вертолета. Выполним все требования, которые предъявят к машине медики. Для этих целей сегодня можно использовать отлично зарекомендовавший себя Ка-26, а в ближайшей перспективе — Ка-126 и Ка-226. Дело за государственным заказом и финансированием.

К сказанному добавлю: а почему бы не провести специальную лотерею, средства от которой направить на разработку медицинского вертолета и финансирование соответствующей службы? Мне думается, каждый из нас в состоянии выделить из своего бюджета небольшую сумму на столь благое дело. Можно также открыть специальный счет «Медицинский вертолет», и люди тоже сделают свои взносы. Ведь находим же мы средства на проведение конкурсов всевозможных «Мисс» и рекламу товаров сомнительной ценности. А тут речь идет о жизни и здоровье человека.

Кстати, когда зарождалась идея провести у нас в России свой международный авиасалон, тоже были скептики: и средств, дескать, нет, и места подходящего не найти. Но стоило очень сильно захотеть — и получилось же! Вспомним о красочном «Мосаэрошоу», которое состоялось недавно в ранее засекреченном городе Жуковском. Значит, можем и умеем!

А почему бы не объединиться московским изданиям и часть (пусть даже небольшую) своих рекламных средств вложить в программу «Медицинский вертолет»? Свое веское слово здесь могли бы сказать «Мегаполис-экспресс», «Коммерсантъ», «Известия», «Российская газета», обязательно «Медицинская газета», журнал «Здоровье» и, конечно же, «Гражданская авиация».

Почему-то уверен в том, что появится над дорогами Подмосковья и других регионов нашей страны вертолет с красными крестами на фюзеляже. Появится для того, чтобы спасать жизни попавших в беду людей. Наши с вами жизни!

В. ЛАМЗУТОВ,
специальный корреспондент «Гражданской авиации»

г. Москва.

РЕКЛАМА

КОСМО

научно-исследовательский центр «КОСМО» — лаборатория природных и антропогенных процессов

ЛПАП

ГОТОВА разработать проекты, участвовать в работах, выполнить экспертизу, проконсультировать, оказать содействие в оперативном и качественном осуществлении задач природопользования, развития территорий, предприятий и сообществ, их мониторинга и управления, предложить варианты управленческих решений, дать прогноз их последствий

ПОМОЧЬ

в тематическом дешифровании, фрактальном, кластерном и корреляционном анализе получаемой информации (строение земных недр, наличие полезных ископаемых, экология, использование земель, природные ресурсы, природные и антропогенные процессы — в том числе предвестники катастроф, градостроительство, охрана окружающей среды, сельское хозяйство, энергетика, промышленность, информатика, дорожно-транспортная сеть, леса и другие виды растительности, рекреационное развитие территорий и т.д.);

в создании банков данных и банков знаний по проблемам взаимодействия природы и общества;

в комплексном анализе деятельности предприятия, группы предприятий (ассоциация, общество, концерны), муниципалитета или региона с выдачей обоснованных рекомендаций по их рациональному пространственно-временному развитию;

в прогнозировании последствий принимаемых управленческих решений, включая выпуск прогнозных картосхем и карт.

Наш адрес: 103012, ГСП, Москва, Центр, Старопанский пер., 1/5. Телефон: (095) 928-51-01.

KOSMO

Scientific centre of «KOSMO»

The laboratory of nature and antropogenic processes —
L N A P

L N A P is ready to elaborate projects, assist participate in the joint projects, carry out expertise assessment, consult, help to implement nature management assingment quickly and perfectly, design and realize projects for the territories, enterprises and communities development, their monitoring and management, to propose the alternatives for solution of management problems, make forecast for possible consequencies of management decisions:

— thematic interpretation, different analysis of acquired data (the structure of the Earth underground, mineral deposits, availability, ecology, land management, nature resources, nature and antropogenic processes (including forunner of holocasts) civil engineering, environment protection, agriculture, energy, inductry, informatics, road and infrastructure development, forests and other types of vegetation, recreation developmnet etc;

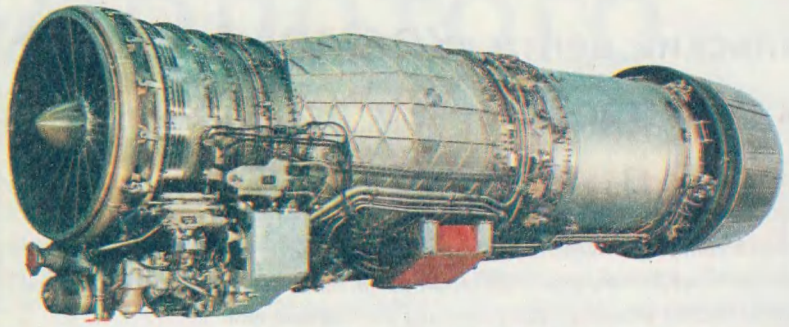
— formation of data banks and information banks for the issues of correlation of Nature and Society;

— intergated analysis of the activity of an enterprise, enterprises, municipal authorities or the region. The results will contain sound recommendations for their rational spatial-time development;

— forecast of the consequencies of administrative decisions including design offorecast index-map and map;

1/5 Staropansky per, Moscow, 103012, Russia. Phone: (095) 928-51-01.

«СНЕКМА» —



ЭТО МИРОВОЙ УРОВЕНЬ

Международная выставка «Авиадвигатель-92», состоявшаяся весной этого года в Москве, вызвала большой интерес авиационной общественности России и других суверенных государств бывшего СССР. Среди зарубежных фирм, участвовавших в этой выставке, было французское объединение «Снекма». По просьбе наших читателей редакция обратилась к ее московскому представителю господину Жану-Бернару Руле с предложением рассказать о деятельности объединения и его перспективных планах в странах СНГ.

— «Снекма», — сообщил нашему корреспонденту господин Ж.-Б. Руле, — была создана сразу же после окончания второй мировой войны по инициативе генерала Де Голля с целью вернуть Франции ее ведущую роль в области авиационного двигателестроения. Дело началось с объединения вокруг старейшей французской компании «Гном и Рон» основных сил машиностроительных фирм, занятых созданием авиадвигателей. Надо признать, задача была не из легких, но ее удалось решить несмотря на все трудности.

Сегодня «Снекма» — это мощное авиационное объединение с оборотом, равным 24 миллиардам французских франков, и численностью персонала в 24 тысячи человек. В сферу его деятельности входит создание авиадвигателей, космических движителей, шасси, реверсов тяги, тормозов, а также выполнение ремонтных работ.

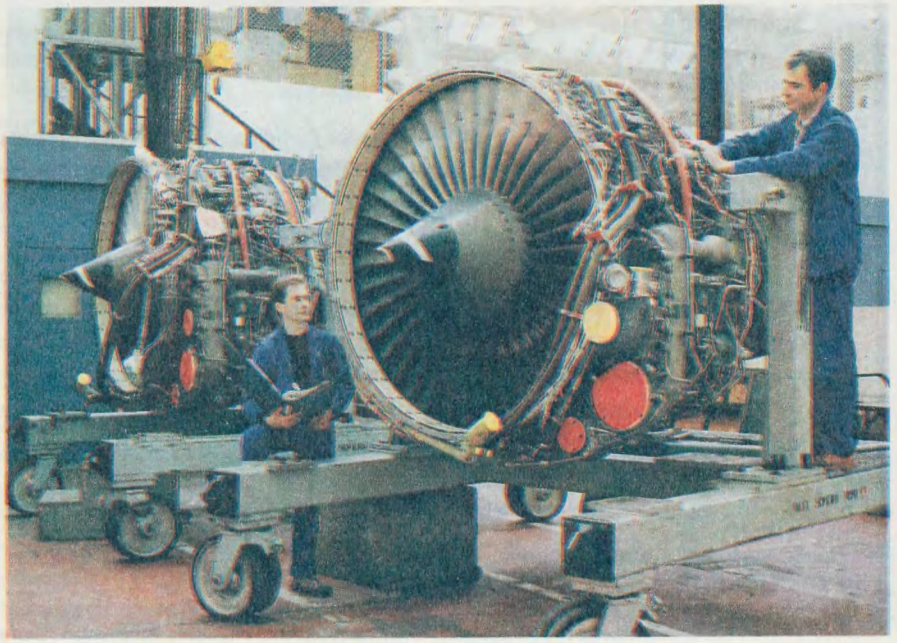
Главная фирма «Снекмы» функционирует с 1945 года. Она занята разработкой и изготовлением авиадвигателей, восемьдесят процентов которых предназначено для гражданских самолетов и только двадцать — для военных. Причем четыре пятых всей выпускаемой продукции идет на экспорт. Оборот фирмы за 1991 год составил 14,5 миллиона франков. Ведущее место среди ее акционеров занимает французское государство, которому принадлежит 97,1 процента капитала.

Кроме этого, имеется пять основных промышленных фирм: «Сосьете Эропеен де протольсьон» с филиалами (двигатели для ракет и космических кораблей, термопластичные композиционные материалы; оборот — 4536 млн фр. франков); «Месье-Бугати» с филиалами (шасси, тормоза, гидросистемы; оборот 2425 млн фр. франков); «Испано-Сюиза» с филиалами (реверсы тяги и гондолы двигателей, системы передачи тяги; оборот — 2174 млн фр. франков); «Сошата» (ремонт и технический осмотр авиадвигателей; оборот — 1066 млн фр. франков); акционерное общество «ФН Мотор» (авиационные двигатели, их ремонт и техосмотр, узлы ракетных двигателей; оборот 1154 млн фр. франков).

— Как мы убедились, решающее место в деятельности «Снекмы» занимают гражданские программы. Не мог бы господин Руле охарактеризовать важнейшие из них?

— Наше объединение участвует в гражданских программах уже почти тридцать лет. Начиная с 1971 года, оно тесно связано с американской фирмой «Дженерал Электрик», вместе с которой осуществляет программу CFM 56. Двигателями этой серии оснащаются широкофюзеляжные «Боинг-767» и «Боинг-747», аэробусы «А-300», «А-310» и «А-330», а также «МД-11». Эта программа — самая значительная во все времена франко-американского промышленного сотрудничества. Она имеет наибольший коммерческий успех на рынке двигателей с тягой от 18,5 до 34 тысяч фунтов.*

В настоящее время разрабатываются два новых, более мощных варианта двигателей семейства CFM 56 — «5В» и



НА СНИМКАХ: двигатель М88-2. На одном из предприятий объединения «Снекма» по производству авиадвигателей CFM 56-3C.

Фотохроника журнала.

«5С». Модель «5С», предназначенная для аэробуса «А-340», уже с октября 1991 года проходит летные испытания и поступит на эксплуатацию в начале будущего года. Модель «5В» находится сейчас на стендовых испытаниях. В 1994 году ею будет оснащен аэробус «А-321», являющийся удлиненным вариантом «А-320»-го.

Важнейшей вехой в деятельности «Снекмы» является программа «Олимпиус 593». Выполняемая совместно с фирмой «Роллс Ройс», она позволила оснастить двигателями сверхзвуковой пассажирский самолет «Конкорд».

Сегодня объединение «Снекма» успешно продолжает стратегию сотрудничества с другими фирмами. Ею выполняется, например, четверть обширной международной программы по созданию двигателей «GE 90». Это будет самый мощный турбореактивный двигатель в мире, рассчитанный на тягу 70—100 тысяч фунтов.

— В нашей печати, господин Руле, появились сообщения о том, что «Снекма» проявляет готовность к сотрудничеству с двигателестроителями России и других государств Содружества. В частности, отмечается интерес к пермскому объединению «Авиадвигатель», где создана силовая установка ПС-90А, по своим параметрам не уступающая лучшим мировым образцам. Не могли бы Вы прокомментировать эти сообщения?

— «Снекма» намерена строить долгосрочное сотрудничество с российскими партнерами. При этом она ни в коем случае не придерживается политики, ориентированной только на импорт, поскольку такой подход мог бы разрушить авиапромышленность России. Напротив, наше объединение собирается работать в одной команде с российскими компаниями и производить в России новейшие двигатели как для ее внутреннего, так и для мирового рынка.

Что касается двигателя ПС-90А, то мы действительно серьезно заинтересовались этой разработкой. Во-первых, потому, что у нас нет двигателя такого класса тяги. А во-вторых, мы считаем возможным значительно улучшить его характеристики по расходу топлива. Добавим, что у него хорошие перспективы на рынке СНГ. Достаточно назвать самолеты Ту-204, Ил-96, а также модификации Ил-76, для которых он крайне необходим. Предложенное покупателям по выгодной цене с учетом наших совместных усилий в области маркетинга, ремонта и обслуживания, это детище конструкторов из Перми вполне сможет конкурировать с подобной продукцией западных фирм.

Есть у нас и другие проекты. Среди них — разработка совместно с ОКБ им. В. Я. Климова в Санкт-Петербурге нового авиадвигателя на базе газогенератора «Лорзак», который используется на учебном реактивном самолете «Альфаджет», а также оснащение широкофюзеляжного Ил-86 двигателями CFM 56-5C2. Использование последнего позволит увеличить дальность полета Ил-86 на 42 и снизить расход топлива на 30 процентов. После такой «ремоторизации» этот лайнер мог бы вполне найти свою нишу на мировом рынке между аэробусами «А-340» и «А-310». Над этим проектом мы работаем в тесном сотрудничестве с ОКБ им. С. В. Ильюшина.

Мы рассчитываем также всемерно развивать контакты со всеми заинтересованными конструкторскими бюро, научно-исследовательскими и учебными институтами бывшего СССР — ЦИАМ, НИИД, ВИАМ, ЦАГИ, МАИ и другими.

Кроме того, начали исследовать возможности производства узлов наших двигателей в России. Главная проблема, с которой мы здесь столкнулись, — сертификация производства, контроль и гарантии качества в соответствии с западными стандартами. Следующий шаг в этом направлении — использование местных материалов и технологий.

Для того чтобы ознакомить российских специалистов с применяемой у нас концепцией оценки самолетов и двигателей, мы организовали для них специальные учебные курсы во Франции. В наших планах — также долгосрочные стажировки инженеров из России и других стран СНГ на заводах «Снекмы».

— Господин Руле, не означает ли все это, что авиационная промышленность бывшего СССР серьезно отстала от Запада?

— Если судить по публикациям в вашей прессе, то перед авиационной промышленностью и гражданской авиацией стран СНГ стоит сейчас множество проблем. Например, мне трудно что-либо добавить к статье господина Ларина, опубликованной в июньском номере журнала «Гражданская авиация». В то же время нам хорошо понятны чувства ученых, конструкторов, инженеров, рабочих, пилотов и механиков, работающих в авиации и преданных ей, поскольку такие же ощущения мы испытывали после второй мировой войны, когда французская авиационная промышленность переживала «черные дни». Однако при наличии твердой воли и четкой координации действий промышленности и гражданской авиации всегда можно выйти из тупика и занять передовые рубежи.

— Спасибо Вам на добром слове. Хочется верить, что сотрудничество авиаспециалистов наших стран будет развиваться на взаимовыгодной основе и принесет положительные результаты.

— Будем в это верить.

Беседу вел Анатолий ТРОШИН.

От редакции. *Чтобы полнее удовлетворить интерес наших читателей к объединению «Снекма», мы рассчитываем в ближайшее время побывать в ее штаб-квартире и на заводах во Франции, после чего подготовим более основательную публикацию в одном из номеров журнала.*

* 1 фунт (англ) = 0453 кг.

«НОВОСТИ «БОИНГА»

ПРЕДСКАЗЫВАЕТСЯ РОСТ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Корпорация «Боинг» предсказывает: наряду с благоприятными перспективами для увеличения пассажирских авиаперевозок к 2005 г. объем грузовых перевозок на воздушном транспорте мира возрастет в два с половиной раза.

В ежегодном докладе группы гражданской авиации этой корпорации сообщается, что рост объема грузовых перевозок, продолжавшийся до 1989 г., начал приостанавливаться, а затем сошел на нет в связи с войной в Персидском заливе. Теперь это препятствие устранено.

В настоящий момент две трети грузовых воздушных перевозок в мире осуществляется неамериканскими авиакомпаниями. К 2005 г. доля американских конкурентов составит 69 проц. по сравнению с 67 проц. в 1991 году.

Для обеспечения этого роста, как считает «Боинг», к 2005 г. потребуется дополнительно 365 крупных грузовых воздушных судов (с коммерческой нагрузкой более 50 тонн каждый). На рынке появятся и более мелкие грузовые самолеты (с коммерческой нагрузкой менее 30 тонн), главным образом переоборудованные из пассажирских лайнеров.

По мнению специалистов «Боинга», до 2005 г. не возникнет потребности в значительном числе грузовых самолетов среднего класса. Объясняется это тем, что грузовые суда из семейства «Б-757», которые заменят устаревшие «Б-707» и «ДС-8», будут эксплуатироваться со значительно более высоким коэффициентом «утилизации», чем их предшественники.

В США уже очевидны признаки нового роста грузоперевозок. А в Азии и Латинской Америке они продолжали увеличиваться и в период военных операций в Ираке. Прогнозируется, что именно эти регионы внесут решающий вклад в оздоровление мировой экономики.

В пользу такого оптимистичного прогноза говорят несколько факторов, положительно влияющих на будущее расширение рынка грузовых авиаперевозок: ● ожидается ежегодный прирост мирового ВВП до трех процентов ● цены на авиатопливо останутся неизменными ● издержки авиакомпаний снизятся по причине эксплуатации более совершенного оборудования, которое к тому же будет более эффективно использоваться ● рыночным стимулом станет ценообразование в условиях острой конкуренции (уменьшение доходов) ● авиакомпании и службы срочной доставки почтовых отправлений начнут сотрудничать все теснее, что приведет к повышению требований к традиционным грузовым авиаперевозкам.

Интересно отметить, что хотя спрос на грузовые перевозки будет расти, подстегивая привлечение новых воздушных судов, реальная доля грузов, перевозимых самолетами, все-таки снизится. Основание этому — списание многих старых грузовых судов, в то время как число широкофюзеляжных пассажирских лайнеров с относительно большими грузовыми отсеками почти удвоится. В результате доля чисто грузовых самолетов уменьшится к 2005 г. с 41 до 37 процентов.

Чтобы обеспечить рынок грузовых судов, «Боинг» создает грузовой лайнер «Б-757» и приступил к производству деталей для первого грузового «Б-747-400», поставка которого намечена на май 1993 года. Корпорация продолжает изучать технические требования к широкофюзеляжному грузовому «Б-767». Возможна также и перекомпоновка в грузовариант некоторых эксплуатирующихся пассажирских «Б-737».

ВЫСОТА

ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ

ВЫПУСК № 40

Раздел ведет Наталия ЯЧМЕННИКОВА.

ПЕРВЫМ ВСЕГДА ТРУДНО

Мысль эту нам внушают с раннего детства. И совершенно справедливо. Тем, кто шагает первым, кто принимает на себя ничем не ослабленные порывы ветра, действительно труднее идущих следом. Но зато у первых — неоспоримое преимущество перед всеми остальными: они раньше других познают «незнаемое», они быстрее других достигают цели. А ради этого, согласитесь, можно и поднатужиться.

Ребята, которых вы видите на снимке, из беспокойного, но счастливого племени первых. Валерий Зайцев, Александр Рогожин и Сергей Кондратенко — курсанты-отличники экспериментальной группы Кировоградского высшего летного училища гражданской авиации. Они учатся сразу на двух факультетах — «Летной эксплуатации воздушного транспорта» и «Воздушной навигации». Им, безусловно, приходится нелегко. Но зато впереди у них уникальная профессия: инженер-пилот-штурман. Именно такая специализация нужна тем, кто будет водить воздушные корабли XXI века.

Высокого вам неба и мягких посадок, будущая слава и гордость Аэрофлота!

Фото Н. МОСКАЛЕВА.



ПЕРЕПИСКА

НЕБО ДЛЯ ИЗБРАННЫХ?

В нашей семье авиаторов нет. Тем не менее и отец, и мама одобрительно отнеслись к моему выбору — я хочу стать летчиком. Только бабушка сильно переживает, но, впрочем, она вообще боится высоты. Словом, следующей весной попытаюсь поступить в высшее летное училище. Однако вот что меня волнует.

Оказывается, уже сейчас прием в вузы везде сокращен на тридцать — пятьдесять процентов. И, говорят, еще сократится. Причем львиная доля абитуриентов теперь принимается по договорам с предприятиями. А кто сможет в первую очередь получить оттуда направление на учебу? Конечно же, те, чьи родители или работают в аэропорту, или просто занимают высокое положение в городе. Запросто «купят» такое направление и кооператоры.

Судя по всему, не лучше ситуация и в средних училищах, колледжах. Хотите пример? Есть у нас в городе кооперативный техникум. Недавно его преобразовали в восточный гуманитарный колледж. И что же? Те, кто проучились здесь год, как, скажем, мой сосед по дому, вынуждены были бросить занятия. А причина простая: теперь здесь готовятся кадры для разных совместных предприятий и фирм. Стоимость обучения — около 102 тысяч рублей в год за человека. Сорок процентов расходов берет, правда, на себя «Крайрыболовпотребсоюз», в чьем веденьи находится колледж. А остальные денежки, будь добр, вноси или сам, или ищи богатого спонсора.

Ну и кто, спрашивается, туда теперь сможет поступить? Опять-таки или детки «шишек», или детки новоявленных миллионеров. Так что же остается нам, простым смертным?!

Вот и получается, что образование теперь доступно только избранным. Тем, у кого рука сильна, или, как говорит бабушка, «мошна» толста. Попробуйте доказать обратное.

Извините за несколько резкий тон письма. Просто обидно. Хотя, конечно, я все равно попытаюсь добиться того, о чем мечтаю.

Сергей ЦЕЛОВАЛЬНИКОВ

г. Хабаровск.

ЕСЛИ ХОЧЕШЬ БЫТЬ ЗДОРОВ

«Я СПОКОЕН, Я СОВЕРШЕННО СПОКОЕН...»

«Дорогая «Высота»! Я в этом году окончила первый курс Московского института инженеров гражданской авиации. Далась мне учеба нелегко: много дисциплин, а отсюда большая нагрузка и в институте, и дома. Свободного времени практически никакого нет. А тут еще постоянно скачущие вверх цены и на глазах тающий кошелек, бесконечные очереди за всем и вся, давка в транспорте. Результат плачевный — взвинченные нервы, головная боль, бессоница.

Если честно, летнюю сессию еле сдала. Сейчас с ужасом сознаю, что все повторяется сначала. Что мне делать? Посоветуйте что-нибудь.

Елена СОКОЛОВА,
студентка

Давайте попробуем противопоставить жизненным стрессам мудрую народную медицину. Что она советует?

Придя после занятий домой (или в общежитие), сразу попытайтесь снять раздражительность, нервное возбуждение. В принципе, сделать это несложно. Например, если есть время и возможность, примите теплую ванну. Хорошо добавить в нее отвар из цветочного сена (500 г сена заваривают 3 литрами кипящей воды, запаривают на 15 минут, процеживают и вливают в ванну). Температура воды в ванне не должна превышать 36—38 градусов, продолжительность ее 15—20 минут.

Можно приготовить ванну с ромашкой. В этом случае цветки ромашки заливают холодной водой и кипятят в плотно закрытой посуде 10 минут. Количество цветов: для полной ванны — 1/2 кг, для половинной — 1/4 кг, лавандовым цветом (нужно 100 г), тимьяном (добавляется 200 г).

Допустим, с ванной по тем или иным причинам не получается. Ничего страшного — быстренько заварите чай на травах. Можно, в частности, использовать такой сбор: валериана, пустырник, мята, зверобой. Возьмите по щепотке каждой травы, положите в сухой фарфоровый чайник и залейте стаканом крутого кипятка. Через 20 минут настой процедите — чай готов.

А еще лучше приготовить настой заранее, допустим, утром, перед уходом в институт. Надо взять по три части боярышника, пустырника, сушеницы, одну часть ромашки. Столовую ложку измельченной смеси заварить стаканом кипятка. Пусть настоится в течение 8 часов, затем процедите. Этот настой, как успокаивающее средство, вообще хорошо попринимать регулярно — по полстакана три раза в день через час после еды. Кстати, он рекомендуется и при заболеваниях сердца.

Снимает нервное возбуждение также следующая смесь: плоды боярышника — 3 части, цветки боярышника — 2 части, корень валерианы — 2 части, трава зверобоя — 3 части, трава тысячелистника — 3 части. Завариваем, как обычно, а вот настаиваем 5—6 часов. Настой следует принимать по 1/4 стакана 4 раза в день за 20—30 минут до еды.

ЭТО ЛЮБОПЫТНО

САМОЛЕТ, КОТОРЫЙ ПЛАВАЛ

Знаете ли вы, дорогие читатели «Высоты», что слово «самолет» появилось за многие десятилетия до того, как был создан летательный аппарат? Оно упоминается, в частности, в «Настольном словаре для справок по всем отраслям знания», изданном в Санкт-Петербурге в 1863 году, в Энциклопедическом словаре Брокгауза и Ефрона (издания 1890—1907 гг.) — в статье, рассказывающей об осаде войсками Петра I крепости Нотебург.

Правда, и в эпоху Петра, и в более поздние времена слово «самолет» никакого отношения к небу не имело, а обозначало паром, который на реках ходит от одного берега к другому по канату.

ЗМЕИНЫЙ РЕКОРД

Рекорд высоты для воздушных змеев равен 11 000 метров. Он установлен в 1910 году и до сих пор остается не превзойденным.

(По материалам печати).

ШАГ К ПРОФЕССИИ

ТОЛЬКО ВЕРТОЛЕТОМ...

«Мне хотелось бы более подробно узнать о профессии вертолетчика, где

ее можно получить, о винтокрылых машинах вообще».

С. КУЗЬМИН

г. Липецк.

Прежде всего надо сказать, что идея вертолета, а именно несущего винта, возникла за 450 лет до того, как винтокрылая машина впервые поднялась в воздух. В 1475 году художник и ученый Леонардо да Винчи сделал большой винт из накрахмаленного полотна, натянутого на проволочный каркас. Именно с его помощью, как полагал великий итальянец, люди смогут подняться в воздух. Вот, правда, вращать этот винт, за неимением иных источников энергии, должен был сам «летатель». Идея да Винчи показалась его современникам чудовищной ересью. Ее отвергли и забыли.

А три столетия спустя, в 1754 году, подобный же проект «родился» в голове у другого гения: великий русский ученый М. В. Ломоносов сконструировал «аэродромную машинку» для подъема метеорологических приборов.

В 1869 году выпускник Московского военного училища Александр Ладыгин предложил военному министерству проект «электролета» — летательного аппарата вертолетного типа с электродвигателем.

И уже в начале XX в. Б. Н. Юрьев, впоследствии ведущий советский ученый в области аэродинамики вертолета, разработал проект винтокрылой машины, изобрел так называемый автомат перекоса для управления ею в продольном и поперечном направлениях.

Вот такая история появления на свет вертолетов. Сейчас наша авиация оснащена вертолетами конструкций М. Л. Миля и Н. И. Камова. Возможности у них огромные. Не случайно в народе говорят о ста одной «профессии» вертолета. Кстати, в военной авиации стран Запада большую часть составляют не самолеты, а вертолеты. Причем, как считают специалисты, их потенциал далеко не исчерпан.

Так что же делают вертолетчики? Они перевозят людей и животных, продукты и питьевую воду, трубы и строительные конструкции, помогают возводить линии электропередачи и патрулировать дороги, тушить пожары... Впрочем, перечислять можно долго. Поэтому скажем лишь, что без вертолетов не обходится сегодня ни одна отрасль народного хозяйства.

Управление вертолетом имеет свою специфику. Какую? А дело в том, что несущий винт выполняет одновременно функции и крыла, и руля. Многие читатели спрашивают в своих письмах: есть ли на вертолетах автопилот? Есть. Система автоматического управления позволяет без вмешательства пилота выполнять как висение, так и полет по маршруту.

Готовит пилотов вертолетов для гражданской авиации пока только одно училище — Кременчугское. Требования к абитуриентам, мечтающим об этой профессии, предъявляются те же, что и к будущим пилотам самолетов. Об основных условиях приема и особенностях психофизиологического отбора мы рассказали в майском выпуске «Высоты».

ПРОШУ СОВЕТА

НАУЧИТЕ... ДРАТЬСЯ

Пишу впервые. Решил вам написать, так как ношу в душе такое, чем не всегда поделишься даже с близким человеком и уж тем более не придешь на прием к специалисту.

Я вроде бы человек не слабый, занимаюсь спортом. Но когда дело доходит до драки, у меня отнимаются руки, и ноги становятся ватными. Потом я ругаю себя за минутную слабость, но... ничего не могу с собой поделать. Дрался я всего-то несколько раз в своей жизни и мало когда выходил победителем из-за своей трусости.

Очень прошу помогите, как научиться контролировать свои действия, когда в темном углу тебя ловят два или три человека. Есть ли какая методика развития своего духа, чтобы сделать свой страх союзником, а не врагом. Вы скажете, что надо идти в секции рукопашного боя, карате и другие. Но таких у нас в городе нет. А в других секциях, в боксе например, мне сказали, что нецелесообразно, так как у них уже в 12 лет мастера. Что мне делать? Обратиться мне больше не к кому. И еще. Не печатайте, пожалуйста мою фамилию в журнале. Просто не хочу, чтобы все знали о моем горе.

С уважением А. Ф.,
курсант Славянского
авиационно-технического колледжа

ОТ РЕДАКЦИИ.

Что ж, действительно, у парня, серьезная проблема: он, будущий авиатор, не может постоять за себя. Но тут четко вырисовывается, образно говоря, и другая, оборотная сторона медали. Двое-трое молодцов без зазрения совести устраивают «темную» одному, беззащитному... А что думаете обо всем этом вы, дорогие читатели?

СПРАВОЧНОЕ БЮРО

«Не мыслю жизни без авиации. Мечтаю стать авиатехником или диспетчером. Есть ли училища, куда принимают после 9 классов?»

М. ЗИНОВЬЕВ, (г. Сумы);
Н. ДЕМИДОВЕЦ (Ровенская обл.);
А. ВОРОНОВ (г. Нерюнгри).

Во все училища гражданской авиации принимают только тех, кто имеет среднее образование.

«У меня дальтонизм. Понимаю, пилотом мне не быть. Но могу ли я стать авиатехником? Так хочется быть рядом с самолетами. А может есть надежда вылечиться?

Иван НАЗАРОВ

г. Пермь.

Дальтонизм — наследственное нарушение цветового зрения (кстати, названа эта болезнь по имени английского ученого Дальтона, который сам не воспринимал красный цвет и впервые описал это нарушение цветоощущения). Оно, к сожалению, неизлечимо. Нередко люди с аномалией цветоощущения могут и не знать об этом, так как привыкают различать окраску предметов не по цвету, а по яркости.

Путь в гражданскую авиацию для дальтоников, увы, закрыт.

«Слышал, что Кременчугское летное училище гражданской авиации вроде бы стало высшим. Так ли это?»

И. КАНЕВ

г. Печора.

Нет, не так. Это училище по-прежнему имеет статус среднего летного училища.

«Могу ли я быть пилотом, если у меня острота зрения левого глаза 1.0, а правого — 0,7. В каких учебных заведениях готовят пилотов для военно-транспортной авиации?»

И. ЯКОВЛЕВ

п. Мама
Иркутской обл.

К сожалению, с таким зрением в летное училище не принимают. Пилотов для военно-транспортной авиации готовят в военных авиационных учебных заведениях. Их адреса можно узнать в любом военкомате.

«Краем уха слышал, что появился какой-то новый самолет — термоплан. Что это такое?»

И. САВСТЬЯНОВ

г. Нижневартовск.

Ну, самолетом этот летательный аппарат назвать все-таки нельзя. Термоплан — потомок дирижабля, а родился он в конструкторском бюро Московского авиационного института. Где может использоваться термоплан? Для проведения уникальных транспортно-монтажных операций, развития сельского и лесного хозяйства, зондирования окружающей среды, других работ, в том числе аварийно-спасательных, научного и круизного туризма.

ЛЕТАЮЩАЯ ЛОДКА МБР-2



МБР-2 стал дальнейшим развитием морских разведчиков МР-2, МР-3, МР-5 и других. В то же время это был самолет нового поколения.

Разработкой его руководил конструктор Георгий Михайлович Бериев, незадолго перед этим закончивший авиационное отделение Ленинградского корабельного института. Задание на самолет было выдано в самом начале 1932 года, и в этом же году начались работы над ним. Большую помощь в проектировании летающей лодки оказали молодому конструктору И. В. Четвериков, И. В. Остославский, М. П. Могилевский, А. Н. Добровольский. Самолет строился на авиазаводе имени Менжинского, и его комсомольцы взяли шефство над постройкой опытного экземпляра.

К лету работы по МБР-2 были завершены, и заводской летчик-испытатель Б. Бухгольц третьего мая 1932 года приступил на Черном море к заводским испытаниям. Они прошли успешно. После ряда замечаний, выявленных во время заводских и государственных испытаний, в 1933 году авиазавод в г. Таганроге приступил к серийному выпуску гидросамолета. Главным конструктором завода был назначен Г. М. Бериев.

МБР-2 был летающей лодкой двухреданной схемы. Передний редан 35 градусов, днище было сильно выгнутым с острыми скулами. Такая форма днища способствовала хорошим посадочным качествам, хотя на взлете эти качества и не были столь эффективными.

Силовой набор лодки состоял из четырех скуловых стрингеров, которые выполнялись из ясеня, легкие стрингеры, киль, пара кильсонов изготавливались из сосновых планок. Рамные шпангоуты составляли поперечный набор лодки, причем два угловых шпангоута под лонжеронами центроплана и два шпангоута, которые ограничивали кабину пилотов, были усилены фанерными переборками.

Лодка обшивалась фанерой толщиной от 3 до 6 мм. Корпус собирался на шурупах и оцинкованных гвоздях с использованием казеинового клея. Наружные поверхности МБР-2 оклеивались полотном на аэролаке.

Двухлонжеронное крыло имело профиль МОС-27. Нервюры рамные, из дерева, с большим отверстием.

Каркас оперения и элеронов был цельнометаллический. Полотняная обшивка — на всем оперении, а также носках и задней половине крыла.

Конструкция самолета менялась практически мало, хотя и имела ряд врожденных дефектов. Большие неприятности причиняла обшивка носовой части лодки. Полотно крепилось на аэролаке, после определенного количества пребывания в морской воде она намокала и отставала от днища, в результате чего набиравшаяся между обшивкой и днищем вода способствовала гниению фанеры, к которой невозможно было потом заново наклеить обшивку. Выход вскоре был найден: фанерную обшивку стали покрывать толстым слоем «Кузбасслака», а нижние скулы окантовывались полосками алюминия толщиной 0,8 мм.

Опытный самолет и первые серийные машины были с лицензионными двигателями БМВ-VIф. Позже на них стали устанавливать отечественные двигатели М-17б. Последние крепились на трубах, стойках круглого сечения в обтекателях и деревянных брусьях. Для уменьшения диаметра винта было решено сделать его четырехлопастным, спаренным из двух винтов.

С двигателями БМВ-VIф самолет развивал скорость 208 км/ч, а посадочная составила 100 км/ч. С установкой М-17б скорость упала до 203 км/ч, а посадочная возросла на 10 км/ч.

МБР-2 в начале тридцатых годов успешно выполнял возложенные на него задачи самого широкого спектра, однако уже к 1935 году самолет перестал отвечать требованиям к машинам подобного класса. Для поддержания МБР-2 на современном уровне на нем был установлен более мощный двигатель АМ-34 в двух вариантах: АМ-34НБ с нагнетателем и АМ-34Б без него.

Внешним отличием этой модификации стало измененное вертикальное оперение — киль стал уже и округленнее. Задняя турель и кабина летчиков полностью закрывалась фонарем, на корневых частях центроплана появились зализы. Мотогондола тоже изменилась, винт применили двухлопастной. Именно эта модификация стала основной из 1400 построенных МБР-2. По своим летно-техническим характеристикам самолет нисколько не уступал аналогичным машинам Запада того времени.

В результате этих доработок скорость увеличилась до 264 км/ч на высоте 3800 м и 275 км/ч на высоте 5000 м.

С ряда МБР-2 сняли после ремонта вооружение и оборудовали для транспортных целей. Этот вариант стал называться МП-1Т.

На одном таком самолете МП-1 с двигателем М-34 экипажем летчицы П. Д. Осипенко был установлен ряд международных рекордов. 22 мая 1937 года без груза была достигнута высота 8864 м., 25 мая с грузом 500 кг — 7605 м и в тот же день с грузом 1000 кг высота 7009 м.

На этом же самолете 2 июля 1938 года экипаж в составе летчиц П. Д. Осипенко, В. Ф. Ломако, М. М. Расковой совершил беспосадочный перелет по маршруту Севастополь—Киев—Новгород—Архангельск общей протяженностью 2416 км за 11 часов 33 минуты со средней скоростью 228 км/ч.

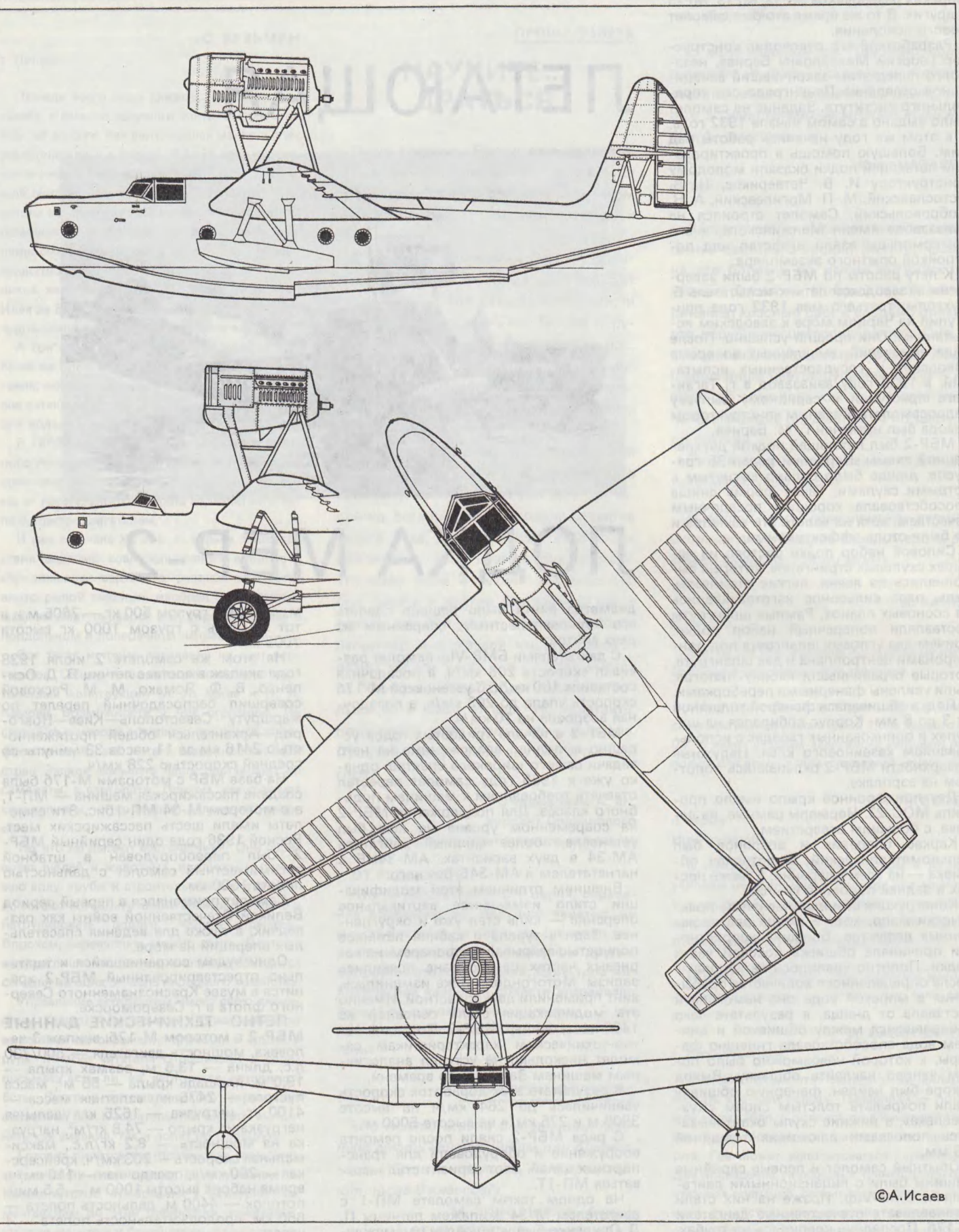
На базе МБР с моторами М-17б была создана пассажирская машина — МП-1, а с мотором М-34 МП-1бис. Эти самолеты имели шесть пассажирских мест. Весной 1936 года один серийный МБР-2 был переоборудован в штабной восьмиместный самолет с дальностью полета 1500 км.

Самолет применялся в первый период Великой Отечественной войны как разведчик, а также для ведения спасательных операций на море.

Один чудом сохранившийся и тщательно отреставрированный МБР-2 хранится в музее Краснознаменного Северного флота в г. Североморске.

ЛЕТНО—ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ МБР-2 с мотором М-17б: экипаж 3 человека, мощность двигателя — 500/730 л.с, длина — 13,5 м, размах крыла — 19,0 м, площадь крыла — 55 м², масса пустого — 2475 кг, взлетная масса — 4100 кг, нагрузка — 1625 кг, удельная нагрузка на крыло — 74,8 кг/м², нагрузка на мощность — 8,2 кг/л.с., максимальная скорость — 203 км/ч, крейсерская — 200 км/ч, посадочная — 110 км/ч, время набора высоты 1000 м — 5,5 мин, потолок — 4400 м, дальность полета — 650 км, продолжительность полета — 4 часа.

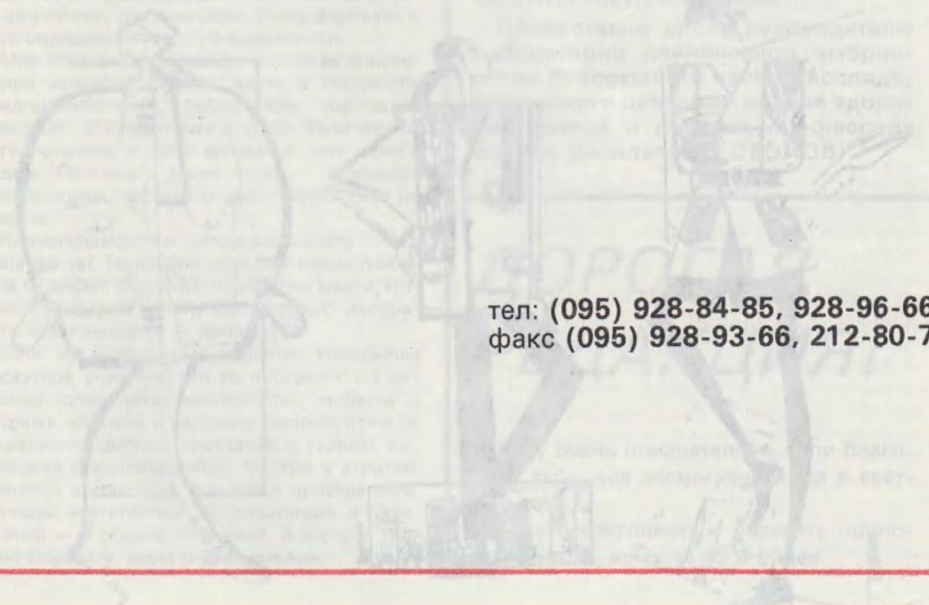
К. УДАЛОВ.



©А.Исаев

ОПТОВЫЕ И МЕЛКООПТОВЫЕ ПОСТАВКИ

ОДЕЖДА
И
ПАРФЮМЕРИЯ



тел: (095) 928-84-85, 928-96-66
факс (095) 928-93-66, 212-80-74

«ТОПНЭТ»

ЗА ЧАШКОЙ ЧАЯ

«БИБЛИОТЕЧКА ХОЗЯЙКИ»

Как бы дорого ни стоили продукты питания, у хозяйки всегда будет забота: накрыть стол, чтобы вкусно накормить семью или гостей. Вот почему так неизменно высок интерес к пособиям, касающимся приготовления вкусной и здоровой пищи. За последнее время появилось немало изданий такого рода, но, пожалуй, наиболее плодотворно работает в этом направлении Журналистское агентство «Гласность». Выпускаемая им серия «Библиотечка хозяйки» пользуется неизменным успехом.

Наш корреспондент беседует с заместителем председателя — коммерческим директором агентства В. А. БРУНЬКО.

— Вилен Александрович, чем объяснить успех вашей серии «Библиотечка хозяйки»?

— Есть такой анекдот. Умирал старый китаец. Дети стали его просить: «Отец, открой нам перед смертью свой секрет: как ты завариваешь такой неповторимый чай?». «Я открою свой секрет, если вы никому его не выдадите, — сказал умирающий. — Кладите в чайник больше заварки...».

Будучи большим любителем чая я и сам свято долго следовал этому завету. Но когда известный кулинар, кандидат наук В. Усов положил мне на стол рукопись своей книжки о способах приготовления чая, я немало удивился: «Стоит ли такому простому «секрету» посвящать целую книжку?». Когда же взахлеб прочитал рукопись, то открыл для себя целый мир — не только кулинарии, но и этики, эстетики. Так в серии «Библиотечка хозяйки» появилась уникальная книжка Усова «У самовара». Это не просто сотня способов приготовления чая (в том числе и в разной смеси, с различными добавками из целебных трав и т. д.), но и рассказ об общении за самоваром, о красоте чайного стола, чайных церемоний. Книжка, конечно, пошла нарасхват.

В этом есть секрет нашего успеха: все книжки написали высококвалифицированные специалисты, энтузиасты кулинарного искусства. А в том, что это искусство, я нисколько не сомневаюсь. Второй секрет, не менее важный, — общедоступность всех блюд, рецепты которых мы печатаем. Нашими книжками мы преследуем чисто практическую цель: как из общедоступных продуктов сделать вкусную, здоровую и разнообразную пищу.

Что мы, к примеру, обычно делаем из картошки, которая, слава Богу, пока еще доступна каждому? Ну, жареная, ну, отварная, ну, пюре, ну, шанежки... В нашей книжке «Раз картошка, два картошка» читатель найдет 110 прекрасных блюд из этого столь распространенного продукта.

— Из писем наших читательниц видно, что ваша «Библиотечка» и впрямь настольная книга любой женщины, хозяйки, которая любит готовить. Всем им очень хотелось бы иметь все книжки серии. Это возможно?

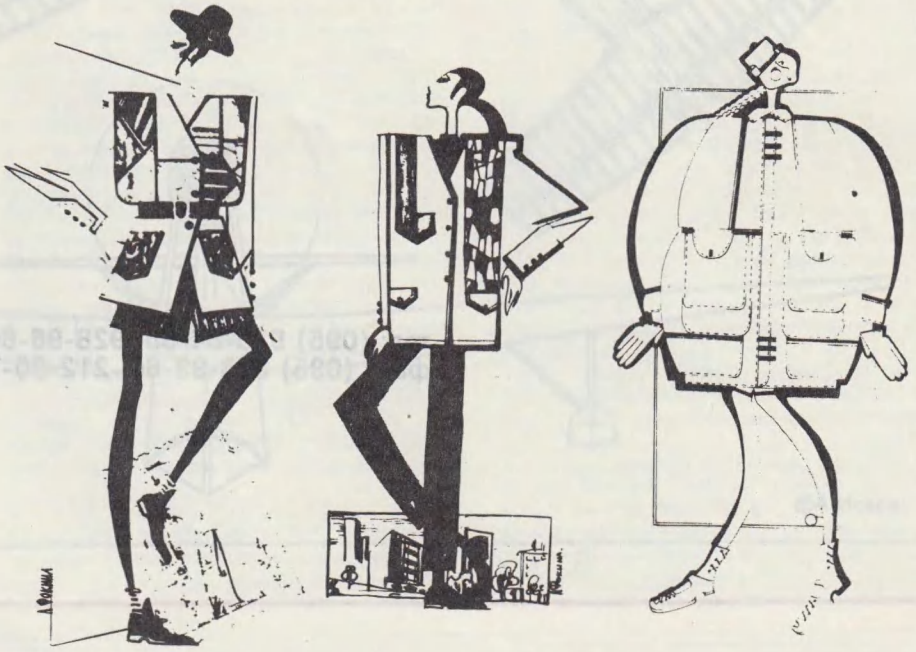
— Мы знаем, что многие читатели жалуются на то, что сумели купить лишь две-три книжки «Библиотечки», а хотели бы иметь всю серию. Поэтому мы приступили к переизданию пятнадцати книжек с распространением всей серии по подписке. В это собрание войдут: «Фруктовые блюда», «Домашняя кондитерская», «Раз картошка, два картошка», «Секреты хлебосола», «Меню грибника», «У самовара», «Русская закуска», «Яблочко наливное», «Синьор Помидор и другие», «Вкусный обед вегетарианца», «Молочные блюда», «Сочный, вкусный лист капустный», «Блины, похлебки, каши», «Рыбные блюда», «Впрок на зиму». В

МОДА ЛЮБИТ СМЕЛЫХ

В журнале № 11 за 1991 год мы познакомили читателей с Домом моделей Вячеслава Зайцева. Под его началом трудится немало талантливых модельеров. Одна из них — Инга Филиппова. Ее амплуа — молодежная мода. Инга считает, что мир перестанет быть скучным и однообразным, если в привычной одежде употребить немного выдумки и фантазии. Некоторыми секретами «трансформации» обычного пиджака Инга Филиппова делится с нашим корреспондентом Э. Гусевой.

Для модельера пиджак — лейтмотив всего. Его изменчивость настолько потрясающа, что многие не в силах устоять перед соблазном использовать пиджак во всех случаях жизни. Ведь у него немало элементов, которые можно варьировать как угодно. Я уже не говорю о сочетаниях и комбинациях с другими видами одежды.

Попробуем разглядеть этого «монстра» современности хотя бы на представленных рисунках новых моделей. Обратите внимание, какую линию даст тот или иной рельеф, на каком уровне карман, какой он формы, сколько пуговиц и, наконец, какой формы воротник. А что нам стоит вместо одного кармана сделать шесть, да еще один из них сзади, а если



общей сложности свыше 1500 рецептов закусок, первых, вторых, сладких блюд. Целая кулинарная энциклопедия!

— Сколько это будет стоить и как подписаться на всю серию?

— Вся серия стоит 145 рублей — дешевле одного килограмма колбасы. В эту цену входят и налог НДС (28 проц.), и плата за пересылку. Деньги нужно перевести на наш почтовый адрес: **123242, Москва, пл. Восстания, 1, а/я 371. На бланке перевода просьба написать: Журналистское агентство «Гласность»; «Пресня-банк», р/с 4461461, МФО 201144, почтовый индекс банка 123007.** И по этому же адресу, только без упоминания банка, выслать письмо-заявку на подписку («Прошу подписать меня на серию «Библиотечка хозяйки») с указанием точного адреса подписчика. К письму нужно приложить копию почтовой квитанции об оплате.

Кстати, предприятия, организации, профсоюзы могут сделать своим труженицам прекрасный подарок, выписав для них «Библиотечку хозяйки» по безналичному расчету. Для этого необходимо общую сумму (145, умноженные на количество комплектов) перечислить Журналистскому агентству «Гласность» на указанные выше расчетный счет и наш адрес.

Первые десять тысяч подписчиков получат большую часть книжек сразу — мы для этого сделали запас. Остальным вышлем заказ в течение 6—8 месяцев упаковками по 5 книжек. А далее от всей души пожелаем всем: «Приятного аппетита!»

Контактные телефоны: 371-14-67; 128-84-70.

перед и спинку — разных цветов, а если, а если...

Вариантов множество. Все зависит от вашего вкуса и... темперамента. Можно обрезать рукава до середины предплечья, а можно и удлинить, чтобы выглядывали только кончики пальцев. Вы любите элегантность, тогда всего один нюанс — слегка выглядывает манжет рубашки, высокая стоечка водолазки и небольшая брошь. Главное, чтобы цвет был к лицу. А если выглядывает баска жилета, блузка или свитер, тоже неплохо. Ваша фантазия и вкус определяют меру раскованности.

Мир становится деловым, и пиджак справедливо занимает особое место в гардеробе предпринимателей, биржевиков, торговцев, служащих. Он практичен и строг. Если же хотите привлечь к себе внимание, нет ничего проще. Несколько ярких пятен — и пиджак преобразится так, что от вас просто глаз не отвести.

Неповторимость и неподражаемость — это ваша мечта? Тогда вам поможет образ любимой бабушки, вышитый на видном месте, можно, конечно, и папину фотографию изобразить. Как говорится — дело вкуса.

Если же у вас дома хранятся сокровища лоскутков, считайте, что вы победили. Из них можно «соорудить» великолепие: мозаику и витражи, картины и пейзажи. Попробуйте и не пожалеете. Цветные, клетчатые, с узором, вышивками и аппликациями. Мягкий и строгий, длинный и короткий, прямой и приталенный, летящий и статичный, традиционный и практичный — в общем, отличный, и все это пиджак! Дерзайте, мода любит смелых.

РЕБЕНОК ИЗ «ПРОБИРКИ»...

СЛУЖБА ДОВЕРИЯ

«Уважаемая редакция!

С чувством неловкости и смущения взялся за это письмо. Но не сделать этого просто не могу. Нет сил смотреть, как мучается и страдает жена. Мы вместе уже шесть лет. Очень хотим ребенка, но врачи говорят, что из-за перенесенного в детстве заболевания жена навсегда лишена возможности стать матерью. Это пытка каждый день видеть, как страдает родной тебе человек. Я где-то читал, что женщинам, попавшим в аналогичную ситуацию, врачи помогают стать матерями. Может, у нас в стране кто-то занимается этими важными проблемами? Подскажите, пожалуйста, куда можно было бы обратиться с нашей бедой?

С уважением Алексей А., второй пилот Ту-154.

г. Минск.

Бесплодие. Трагедия, если врачи поставили женщине такой диагноз. Бесплодный брак. За ним тысячи несчастных людей и сломанных судеб.

Но в наше время медицина может помочь в ситуациях, в которых раньше была бессильна, и бесплодие — не рок и вполне поддается лечению. Специалисты считают, что почти девяносто процентов случаев бесплодия излечимы. И один из наиболее эффективных способов — метод экстракорпорального оплодотворения, то есть зачатия в пробирке и последующего искусственного переноса яйцеклетки в полость матки.

В нашей стране, первая девочка, зачатая in vitro, в пробирке, появилась на свет шесть лет назад, в начале 1986 года. Сейчас число таких детей подбирается к трем сотням. Они рождались в Москве, Санкт-Петербурге, Харькове...

Предоставим слово руководителю лаборатории клинической эмбриологии Всесоюзного научно-исследовательского центра по охране здоровья матери и ребенка профессору Борису Васильевичу ЛЕОНОВУ.

— Бесплодие — это болезнь, о которой невозможно забыть. В стране миллионы женщин, которым требуется наша помощь. Мы же пока, к сожалению, можем принять тысячу в год, то есть дать возможность тысяче женщин по одной попытке забеременеть. Значит остальным женщинам нужно ждать своей очереди более ста лет.

Расширить лабораторию, чтобы принять больше женщин, сложно — нужна валюта. Мы ведь все оборудование закупаем на валюту. В нашей стране не производятся, например, нужные нам ультразвуковые аппараты, без которых нельзя взять яйцеклетку у женщины. Приходится закупать в Японии, Дании, США, разумеется, на твердую валюту. То же самое — с термостатами, специальной питательной средой, в которой вызревает яйцеклетка...

Право иметь ребнка — это нормальное право личности, такое же, как иметь семью, любить, работать. Несправедливо лишать человека этого права, если есть хоть малейшая возможность ему помочь. Вообще, должен сказать, что инстинкт материнства сродни инстинкту самосохранения. Есть потрясающие кинокадры, рассказывающие, что происходит в полости матки во время аборта на ранних сроках (8—10 недель). И вот кюретка движется к полости матки, чтобы зацепить и извлечь зародыш. А он начинает уходить, пытается спрятаться — это поразительно! Вот вам пример борьбы за жизнь — один из самых сильных инстинктов любого живого существа.

Возрастные ограничения (не старше тридцати) были прежде всего обусловлены тем, что ближе к сорока женщина рискует гораздо больше, чем, скажем, в двадцать. Помня об этом, мы и попытались ограничить возраст. Но когда в тридцать пять лет женщину преследует желание во что бы то ни стало иметь ребенка, и если есть надежда ей помочь, мы не отказываем.

Выпуск подготовил В. ЛАМЗУТОВ.

ДОРОГАЯ РЕДАКЦИЯ!

Буду очень признательна, если благодаря тебе моя жизнь окрасится в светлые тона.

Хочу осчастливить и скрасить одиночество того, кому за 45 и более.

О себе. Воспитательница детского сада, русская, вдова, привлекательна, жизнерадостна, люблю юмор. Мой рост 158 см. Нет того, чего я не смогла бы сделать. Готова поехать хоть на край света.

Надеюсь, что поместите мое объявление в вашем журнале.

Мой адрес: 704246, Узбекистан, Самаркандская обл., г. Нурабад, ул. Ленина 3-15.

Благодарю.
СИМОНОВА Галина Григорьевна.

ОЛИМПИАДА
OLYMPIADE
OLYMPIAD
OLIMPIADA
OLYMPIADE

ОЛИМПИЙСКИЕ КОЛЬЦА

СТРАНИЧКА ДЕВЯТАЯ

Инициатором возрождения Игр стал французский общественный деятель Пьер де Кубертен. 25 ноября 1892 года в Сорбонне он прочитал лекцию «Олимпийский ренессанс». В ней прозвучали слова, давшие толчок к возрождению: «Нужно сделать спорт интернациональным, нужно возродить Олимпийские игры!». Он назвал к изумлению публики имена великих олимпионików — Платона, Сократа, Софокла, Еврипида, Гиппократа, Пифагора...

Неоспоримы заслуги Кубертена в деле возрождения олимпизма, но идея их проведения, увы, принадлежит не ему. Еще за сто лет до выступления Кубертена создатель немецкой гимнастической школы Гутс-Мутс, а перед ним другой немецкий гимнаст Эрнст Курциус выступили с этой идеей. Но этого оказалось мало. Слава возрождения Олимпийских игр по праву принадлежит великому французу Пьеру де Кубертену! 1896 год был назван годом Олимпийских игр, и состоялись они, естественно, в Греции. На развалинах Олимпии вспыхнул огонь Первых игр всего человечества! С тех пор он зажигался каждые четыре года вот уже 22 раза...

СТРАНИЧКА ДЕСЯТАЯ

Утром 6 апреля 1896 года на Мраморном стадионе Афин прогремел орудийный выстрел и прозвучала величественная музыка олимпийского гимна Спиро Самара, к сожалению, сейчас забытого. Король Греции Георг I обратился к спортсменам и зрителям со словами:

«Объявляю первые международные Олимпийские игры в Афинах открытыми!» Тринадцать стран, в том числе США и Австралия, прислали на игры 311 спортсменов.

Игры начались с... конфуза — атлеты США прибыли в Афины с опозданием — в Америке считали, что в Греции действует старый юлианский календарь. Латиноамериканские страны представлял один спортсмен из Чили, случайно оказавшийся в Греции. А единственный австралийский спортсмен прибыл в Афины... проездом. У спортсменов России денег хватило лишь до Константинополя, и они вернулись обратно, добравшийся же до Афин стрелок из Киева Николай Риттер от участия в соревнованиях отказался.

Программа Игр: борьба (древняя, греко-римская), легкая атлетика, плавание, стрельба, фехтование, поднятие тяжестей, гимнастика, дань моде — велогонка, гребля, участвовать в которой никто не согласился, и теннис.

По традиции первыми в борьбу вступили легкоатлеты. И вот Он — первый чемпион первых Игр — чернокожий американец Джеймс Конноли: тройной прыжок 13 метров 17 сантиметров. Студент Гарварда, прибывший на Игры без разрешения университетского начальства, он тут же удостоился звания Почетного доктора родного университета. Вам ничего не говорит имя первого олимпионика? Да-да, это бывший известный писатель.

Греки огорчились, но впереди классические «греческие» виды — диск, борьба, бег. Увы, увы... Диск выиграл студент Принстонского университета Роберт Гэррет, взявший в руки снаряд... первый раз в жизни. А на следующий день он получил вторую золотую медаль — в толкании ядра. Это был первый олимпийский дубль! Бег: 100, 400 метров — американец Томас Бэрк, прыжки в длину и высоту — снова американец Эллери Кларк.

А что же атлеты других стран? Находившийся в Афинах «проездом» австралиец Эдвин Флэк выиграл дистанции 800 и 1500 метров. Венгр Хайош — 100 и 1200 метров в плавании (заплывы проводились в бухте Пирея прямо в море), опередив второго призера чуть не на... сто метров. Все медали в велосипедных гонках выиграли французы, а победитель в стокилометровой гонке (на треке!) француз Леон Фламан заслужил симпатии зрителей — «медаль благородства». Всех положил на лопатки немец Карл Шуман...

Игры завершались. Греки были в трауре — ни одного олимпионика. Наступил шестой, последний день Игр: марафонский бег. Греция ждала своего героя, она особенно надеялась на победу в марафонском беге. Вспомните из школьной истории: греческий полководец Мильтиад в Марафонской долине в кровопролитном сражении победил армию персидского царя Дария. По страшной жаре, пробежав 40 километров, воин Фидипид принес весть о победе в Афины: «Радуйтесь, мы победили» — и тут же умер.

Утром 10 апреля в Марафоне был дан старт. Солнце палило нещадно, несколько человек отказались стартовать, на дистанции бегунов «подкрепляли»... вином, несколько атлетов потеряли сознание. Это была пытка. Лучший из греков на средние дистанции проигрывает лидеру три километра. Но чудо все-таки свершилось — на Мраморный стадион после 42 километров первым вбегает грек Спирос Луис! 2386 лет разделили древнюю легенду и победу единственного олимпионика-грека на первых Играх. Судьи бежали целый круг до финиша вместе с атлетом. Король Греции обнимает почтальона из Марусси. Ни один атлет за все Олимпиады не был удостоен более высоких почестей, чем Луис.

Награды победителям вручили всем вместе в день закрытия Игр, а на голову олимпионików возложили лавровые венки. Главный же итог Первых Игр — они с восторгом были приняты человечеством.

СТРАНИЧКА ОДИННАДЦАТАЯ

Вторые Игры по предложению Кубертена «объединили» с третьей Всемирной выставкой в Париже. Однако программа Игр, разработанная Кубертеном, организаторами выставки была... отвергнута как ненужная безделица. «Если и есть в мире место, где к Олимпийским играм абсолютно равнодушны, то это место — Париж!», — так писал огорченный Кубертен. Автора программы от организации Игр... отстранили. Олимпиада была на грани срыва. И тут впервые сказал свое слово Международный олимпийский комитет! 20 мая 1900 года Вторые Игры открылись и длились... пять месяцев — до 28 октября. В июле — легкая атлетика, гимнастика, в августе — плавание, гребля, велосипедные же гонки — в сентябре.

Но даже такой календарь не помешал успехам Олимпиады. В Играх участвовали 1330 атлетов из 21 страны. Впервые прибыли спортсмены Азии (Индия) и подали заявку три атлета из России (конники и стрелок). Игры были триумфом Франции — 26 золотых, 36 серебряных, 33 бронзовые медали. Из Игр, правда, «убрали» борьбу, штангу, а включили многие «водные» виды (водное поло, парусные гонки, несколько дистанций по плаванию, гребные виды), гольф, регби, футбол, скачки. Вторыми стали американские атлеты (20—15—16), третьими спортсмены Англии (17—8—12) золотых, серебряных и бронзовых медалей. А как же спортсмены России? Они на Игры опять не приехали — не было денег.

Впервые за всю историю древних и современных Олимпиад в соревнованиях (по теннису и гольфу) приняли участие женщины. Первой олимпийской чемпионкой стала англичанка Шейла Купер (теннис смешанный, парный). Героем Игр стал американский атлет Алвин Крейнцлейн, он завоевал четыре золотые медали: 60, 110 метров, 200 метров с барьерами, прыжок в длину. И получил неофициальный титул «величайший атлет всех времен». И по праву — его рекорды держались многие годы.

Любопытно, что финальные забеги были назначены на 14 июля, но организаторы не учли, что во Франции это большой национальный праздник — День взятия Бастилии. Забеги срочно перенесли на следующий день, но большинство атлетов из Англии и США по религиозным соображениям в воскресенье на старт не прибыли — финал провалился.

А вот еще одна «придумка», ставшая, впрочем, классикой — плавание на спине. На Первых Играх пловцы плыли «единым стилем» — кто как мог, но животом вниз, вот организаторы и решили — а что если животом вверх. А что если гимнастику «украсить» прыжками... в длину, в высоту, с шестом и... (перетягивание уже включили в программу) лазанием по канату?!

Нет, не зря старались хозяева: первые шесть мест в этой «усиленной» программе заняли гимнасты Франции. А тут еще Министерство внутренних дел Франции приняло решение (а, говорят, спорт вне политики) запретить финальный матч по регби между Францией и Германией во избежание... драки на поле. Но разгром все же состоялся — французы «разбили» немцев со счетом 17:2.

В Играх, как известно, участвуют спортсмены-любители, но в фехтовании на II Играх участвовали только профессионалы (это же Франция!). Главная заповедь Игр была нарушена, правда, только единственный раз за все Олимпиады. Олимпиоником на шпаге к огорчению французов неожиданно стал кубинец Рамон Фонст. Наш рассказ о нем впереди.

И, пожалуй, последние любопытные собы-

Продолжение. Начало в № 9-92 г.

тия, о которых сами французы вспоминать стыдятся. Открытия и закрытия Второй Олимпиады... не было. Более того, точный список победителей за пять месяцев Игр до того запутали, что ошибки исправляли несколько лет. Одну медаль, самую, наверное, почетную — в марафонском беге вручить... вообще забыли. К удивлению французского садовника Мишеля Теато, ему вручили золотую медаль олимпионика через... 12 лет! Сами французы с трудом вспоминают, в каких местах Парижа и пригорода проходили Игры — настолько плохо все было организовано. Помнят только, что «бегали» в Булонском лесу.

СТРАНИЧКА ДВЕНАДЦАТАЯ

Наступал 1904 год — год III Игр. Олимпиаду решено проводить в США, в Чикаго. Но проходили Игры в... Сент-Луисе. О, это был скандал, о котором в Чикаго вы можете услышать и сегодня. Плуты из Сент-Луиса устроили все так, что сначала Всемирную выставку 1903 года «в связи с неготовностью» перенесли на год, а затем «приурочили» к ней и Олимпиаду. Расследование скандала привело к тому, что вмешался президент Теодор Рузвельт. Он и решил — Сент-Луис!

Игры эти были скромными — 625 спортсменов (8 женщин). Из Европы всего 39 спортсменов. Зато американцев 533. Из программы исключили конный спорт, велосипед, стрельбу. Ввели бокс, снова штангу (без весовых категорий), борьбу, лякросс (индийская игра), стрельба из лука, показательные выступления баскетболистов.

На этих Играх родилось легкоатлетическое многоборье. Его выиграл англичанин Томас Кили, чем поверг в панику американцев.

Опять не обошлось и без курьезов. Американец Лорц стал чемпионом Игр в марафонском беге... проехав часть пути на автомобиле. Дочь президента Алиса Рузвельт вручила ему золотую медаль, а в это время на стадионе в полуобмороке появился... лидер забега тоже американец Томас Хикс. На стадионе наступило молчание, а истинный победитель упал на траву почти мертвый. За семь миль до финиша тренер сделал ему укол стрихнина и «подбодрил» коньяком, за четыре мили тренер повторно провел эту процедуру. Установка «выигрывают тренеры» тогда еще не была в ходу.

Героем Игр был признан кубинец Рамон Фонст. С его славой в Латинской Америке может в наши дни сравниться, пожалуй, лишь знаменитый кубинский боксер Стевенсон. Фонст был фехтовальщик-феномен. В 11 лет он выиграл открытое первенство Франции, Чемпион II (1900 г.) и III (1904 г.) Олимпиад, чемпион Панамериканских игр 1926 года — все виды фехтования (рапира, шпага, сабля), 1930 год (шпага, рапира). На этих Играх он выиграл 25 боев, не пропустив ни одного укола. Увы, в финале Панамериканских игр 1938 года он проиграл (в возрасте 56 лет!) мексиканцу Искоа, но получил золотую медаль из рук... победителя. Это была 125-я золотая медаль героя вторых и третьих Олимпийских игр, чемпионатов мира и других замечательных турниров.

Третьи Олимпийские игры завершились, но в Европе о них вообще не писали, все были заняты русско-японской войной. В конце Игр разразился скандал. Оказалось, что Сент-Луисские «организаторы» Игр начали их... задолго до официального открытия. В итоге «олимпийскими чемпионами» стали 390 человек, хотя разыгрывалось только 85 видов программы.

Игры, похоже, умирали еще раз. К счастью, этого не случилось.

Продолжение следует.

В. ТОКАРЕВ

г. Москва.

НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ «Як»

Окончание. Начало на стр. 18—21.

двигателя без дополнительных сложных устройств. Практически из нестандартного крупноразмерного оборудования, нужного для эксплуатации самолета, необходима только тележка для замены двигателя. Все остальное — стандартное аэродромное оборудование. Не требуется даже специальных стремянок. Высота самолета удобна для его обслуживания стоя на земле без использования дополнительных средств. Все эксплуатационные люки, горловины заправки топливной системы и пневмосистемы для удобства работы расположены на уровне роста человека.

Система электроснабжения имеет два мощных генератора переменного тока с заложенным избытком мощности по сравнению с потребностями первого этапа, рассчитанным на целую серию модификаций самолета. Это позволяет продолжить выполнение полетного задания при отказе одного генератора.

Наш самолет заранее планировался на целую серию модификаций, и мы рассчитываем иметь их следующий набор:

- учебно-тренировочный самолет корабельного базирования для подготовки летчиков Военно-Морского Флота, который имеет степень унификации около 90 процентов. На этом варианте вводятся узлы складывания крыла, усиливаются стойки шасси, устанавливается хвостовой гак и катапультный поводок на переднюю ногу. На самолете можно готовить летчиков для Су-27К и МиГ-29К (корабельного базирования), тренироваться на наземном комплексе при взлете с катапульты, с трамплина и посадке на аэрофинишер, что позволит сократить затраты, не используя спарки тяжелых боевых самолетов. Мы хотим предложить эту модификацию и для зарубежных стран, которые проявят к ней интерес;
- вообще, мы хотели бы видеть этот самолет как базовый для подготовки летчиков всех видов Военно-Воздушных Сил, часть программы подготовки пилотов дальней авиации (взлет, посадка и др). Для этого предлагается модификация самолета под вариант кабины с размещением кресел рядом. Такая модификация проработана, степень унификации 60 процентов. За кабиной летчиков могут размещаться еще два кресла сменного экипажа;
- на базе такой компоновки предложена четырехместная модификация для перевозки высокопоставленных лиц, в том числе на палубу авианесущих судов, так как сейчас нет средства быстрой доставки командного состава на корабль. Дальность такого самолета с четырьмя пассажирами до 2000 км со скоростью 650 км/ч;
- после списания ресурса очень простой модификацией самолет может быть переделан в беспилотный вариант с унификацией 95 процентов. В этом случае устанавливаются системы, обеспечивающие беспилотную посадку. Такой самолет становится готовой дешевой мишенью.

Предлагаемый самолет и комплекс позволяют готовить летчика с этапа первоначального обучения и далее, переходя на продвинутый (advanced) этап. Причем в зависимости от решаемых задач состав борта может быть адаптирован к этим более сложным или более простым задачам. При этом выбранная размерность самолета 5500 кг позволяет обеспечить решение задачи обучения на обоих этапах, оставаясь при этом еще в приемлемой для учебно-тренировочного самолета размерности, не выходя в размерность 8 000 — 10 000 кг дорогих самолетов.

Как показывает опыт развития всех основных тренировочных самолетов («Альфа Джет», «Хок», кстати, очень удачный самолет, а также Т-4), их взлетная масса с течением времени растет и в настоящий момент приближается в выбранной нами размерности. Учитывая этот момент, мы считаем нашу размерность оптимальной для учебно-тренировочного самолета. Если сделать более простую примитивную машину с хорошей тяговооруженностью и прямым крылом, но меньшей массы, то можем получить хороший УТС, но при этом говорить об элементах полета на больших углах атаки не приходится. Кроме того, возможности широкого спектра модификаций для такой машины отсутствуют или существенно ограничены.

Делать сверхзвуковой учебно-тренировочный самолет и идти в большую размерность, по нашему мнению, нецелесообразно, так как сверхзвуковые режимы занимают пренебрежительно малое место в подготовке летчиков. Достаточно одного-двух полетов, чтобы научить их переходить на сверхзвук. Качественно это ничего нового не дает. Мы сознательно проектируем дозвуковой самолет и считаем, что он занимает оптимальное место и его концепция наиболее рациональна.

Проблема финансирования сейчас стоит наиболее остро. Но мы надеемся, что если не сто процентов необходимых средств, то не менее половины их будет выделено на эту программу, поскольку стране система подготовки пилотов все-таки необходима. Летчиков учить все равно придется. Имеющиеся самолеты L-39 вырабатывают свой ресурс, и к 1995 году их парк уменьшится более чем наполовину. К 2000 году этих самолетов в летном состоянии в нашей стране не останется вообще. Необходима будет замена, и если мы сейчас не вложим деньги в эту программу, потом заплатим как скупой в два раза больше за закупки учебно-тренировочных самолетов за рубежом.

Сейчас мы заняты поиском альтернативных источников финансирования и не обязательно отечественных. В то же время готовы рассматривать возможность самостоятельной разработки этой перспективной программы, понимая ее актуальность. Конечно, надеемся на успех.

ИГОРЬ КОЗЛОВ

Златые горы



ПОВЕСТЬ

Рис. А. СУРОВЕГИНА.

1

В ту ночь командиру вертолета пилоту 2-го класса Володе Климову снился удивительный сон. Будто идет он с девушкой по полю клевера. И вдруг она останавливается и смотрит на него таким нежным, таким зовущим взглядом. А потом, все так же глядя ему в глаза, не говоря ни слова, начинает трепетными пальцами расстегивать пуговицы на ситцевой кофточке. И он все понял, улыбнулся, потянулся к ней. А девушка вдруг каким-то странным голосом говорит:

— Дяденька летчик! Дяденька летчик, просыпайтесь!

Климов оторопел. Чудное видение исчезло. Володя осознал, что кто-то трясет его за плечо. Он открыл глаза и прямо перед собой увидел мальчонку — сына охотника-промысловика.

— Что случилось? — недовольно пробурчал Климов.

— Приехал из тайги геолог. У них рабочего убили... — испуганно тараща глаза, прошептал парнишка. — Батя просит, чтобы вы пришли.

— Сейчас буду, — сказал Володя.

Члены его экипажа тоже зашевелились. Сначала поднял голову бортмеханик Женя Исаев, потом нехотя приподнялся второй пилот Костя Печкуров.

— Какое там ЧП? — широко зевнув, спросил он.

— Да спите, — махнул рукой Климов. — Я сам разберусь.

Володя натянул резиновые сапоги, выделенные специально для него заботливым хозяином, облачился в плащ-накидку и, открыв входную дверь, нырнул в сплошной поток воды. Дождь лил стеной. Сквозь мутное марево Володя разглядел вертолет, сиротливо стоявший на краю деревни. «Промок, бедняга...» — ласково подумал Климов о своей машине; он всегда, то ли в шутку, то ли всерьез, говорил о вертолете как о живом существе.

Климов «проплыл» вдоль единственной улицы и вошел в большой дом, где жил охотник — негласный староста этого крошечного поселения, затерявшегося в дремучей тайге. Посреди широкой горницы, чинно положив руки на колени, в напряженной позе сидел сухощавый мужичишка. Вода медленно капала из каждой складки его одежды, так что под стулом уже образовалось маленькое озерцо. Увидев летчика, мужичишка вскочил и сбивчивой скороговоркой залепетал:

— Вот ведь беда какая. Убили промывальщика Мохова. За что — не ясно? Будь он неладен. Зачем я его только взял...

— Вас как звать-величать? — спросил Климов.

— Прораб Иван Кириллович Тихомиров, — четко, стараясь угодить, сказал геолог.

— Очень приятно... Так что вы, Иван Кириллович, от меня хотите?

— Так ведь начальник наш, Вадим Петрович. Езжай, говорит, у пилотов на борту рация есть. Пусть на большую землю сообщат.

— Ну хорошо, — согласился Климов. — Расскажите все по порядку. Где труп обнаружили? Когда?

— В камеральной палатке нашли... ночью. — Тихомиров подался вперед, как-то неестественно вытянул ладонь, хрипло прошептал:

— И ведь... самородок в кулаке зажат. Прямо жуть...

— Что такое камеральная палатка?

— Ну, это навроде канцелярии. Там у нас все хранится. Карты, шлиховые пробы.

— Золото нашли?

— Похоже, на россыпь напали.

— Чем его убили?

— Сюда тюкнули... — Тихомиров показал на свой висок.

— В лагерь кто-нибудь приходил?

— Никак нет. Кто ж туда доберется по такой погоде.

— Значит... кто-то из своих?

Климов и «староста» переглянулись.

— Надо, Володя, сообщить, — многозначительно произнес мужик. — Дело такое, сурьезное...

— Ладно. Сделаем, — сказал Климов и пошел будить экипаж.

С самого начала ему не понравилось это полетное задание: Было какое-то дурное предчувствие, что все плохо кончится. Так оно и вышло...

Володю вызвал командир эскадрильи и сказал: «Повезешь в тайгу геологов. Площадку для посадки будешь подбирать с воздуха...».

Несколько часов кружили над тайгой. Командовал геологами резкий, энергичный дядька. На вид ему было лет тридцать. Он постоянно зыркал в блистер, сверял местность с картой. Наконец указал место, где необходимо приземлиться.

— Там нельзя, — сказал Климов.

— Вам приказано мне подчиняться! — взвился геолог.

— У меня есть задание доставить вас к месту работы, — спокойно возразил Володя. — А подчиняюсь я наставлению по производству полетов.

— Где можете сесть? Вблизи этого квадрата... — сквозь зубы процедил «заказчик».

— У деревни.

Геологи разгрузили свое оборудование и прямо под вечер ринулись в тайгу. А Климова ожидал сюрприз — метеорологи сообщили, что буквально наваливается циклон. И точно — вскоре хлынул ливень, и этот нескончаемый водопад продолжался вот уже третьи сутки. «Как там эти искатели кладовых природы? — тревожно думал иногда Володя. — Пропадут в тайге...» И вот геологи дали о себе знать.

Климов пошел к вертолету. Через некоторое время связался с диспетчерским пунктом.

— Скоро этот циклон кончится?

— Нет, Володя, конца-края не видно. А чего вам? Отдыхайте... Там, чай, у охотников и спирт есть.

— Да тут несчастье произошло... — Он коротко изложил суть дела.

— Хорошо. Я доложу начальству, — пообещал диспетчер.

Чрез час диспетчер сам вызвал Климова на связь:

— Слушай, Володя, по такой погоде следователь к вам не доберется. Прокурор попросил наше начальство, чтобы ты с бортмехаником направился к геологам.

Продолжение на стр. 44

РЕКЛАМА

ОТ СТРАХОВАНИЯ — К БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО АВИАЦИОННОГО И КОСМИЧЕСКОГО СТРАХОВАНИЯ «АВИКОС»

ПРЕДЛАГАЕТ

авиакомпаниям, предприятиям авиационной и космической промышленности

СТРАХОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ,

которое включает в себя страхование каско, гражданской правовой ответственности перед третьими лицами, международными пассажирами за груз, багаж, ручную кладь, а также широкий спектр страховых услуг, включая:

- **страхование жизни пассажиров;**
- **страхование жизни членов летных экипажей;**
- **страхование грузов, перевозимых воздушным транспортом;**
- **страхование имущества коммерческих и государственных предприятий;**
- **страхование авиационной техники при испытаниях;**
- **коллективное страхование работников от несчастных случаев за счет средств предприятий.**

Учредителями А/О «АВИКОС» являются Авиабанк, Госавианадзор, Россоюз «Авиапром», «Авиаспецтранс», НПО «Энергия», ПО «Полет», ЛИИ им. М. М. Громова, ММЗ им. Ильюшина, НПО «Труд», ЭМЗ им. Мясищева, НПО «Союз», НПО «Молния», А/О «Авиа-Русь», Национальная авиакомпания Республики Узбекистан, ПО «Транспортная авиация», НПО «ПАНХ», ПО «Омский электромеханический завод» и другие предприятия, а также страховые общества «Саламандра» и «Тисгарант».

По желанию клиента может быть предусмотрено восстановление поврежденной застрахованной авиационной техники с участием ремонтных заводов гражданской авиации, предприятий авиационной промышленности.

В своей практике А/О «АВИКОС» использует подписание с заинтересованными лицами и учреждениями соглашений, предусматривающих выплату вознаграждений за привлечение Обществу клиентов, согласование тарифов по отдельным видам страхования, а также предоставление льгот (размеры и характер скидок, частичный возврат премии при рентабельном прохождении дел и т. д.).

Тесная связь и обширные контакты с европейским страховым рынком предоставляют клиентам надежную страховую защиту.

Страховой полис А/О «Авикос» действителен как внутри страны, так и за рубежом.

ПО ВСЕМ ВОПРОСАМ ОБРАЩАТЬСЯ ПО АДРЕСУ:
101849, г. Москва, Центр, Уланский пер., д. 16;
тел: 208-17-42, 207-06-76, 207-06-65,
факс: 207-08-85.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «АВИКОС» И МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

ОБЪЯВЛЯЮТ КОНКУРС на возможность проведения (внедрения) научно-исследовательских работ, направленных на повышение безопасности полетов гражданских воздушных судов.

По заявкам организаций, предприятий или временных трудовых коллективов будут определены 3—5 наиболее актуальных и перспективных работ и обеспечено их финансирование на договорной основе. Объем финансирования одной работы (100—300 тыс. руб.).

В конкурсе могут также участвовать коллективы, имеющие финансирование на выполняемые работы. Для них устанавливаются поощрительные премии 50, 25, 10 тыс. рублей.

Для участия в конкурсе необходимо в срок до 1 января 1993 г. направить заявку в произвольной форме, включив в нее название работы, краткое обоснование, предполагаемый результат, количество исполнителей.

Подведение итогов — 15 августа 1993 года.

Тематика представляемых на конкурс работ свободная, однако приоритет будет отдаваться работам, направленным на решение конкретных задач по повышению надежности деятельности экипажей и авиаперсонала в целом.

Заявки на участие в конкурсе направлять по адресу: Москва, ул. Кржижановского, д. 7, к. 1., КОМИССИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ МАК (с пометкой «Конкурс»).

Призываем Фонд авиационной безопасности, страховые компании и другие заинтересованные организации принять участие в дополнительном финансировании конкурса.

Средства просьба направлять
на расчетный счет
467006 «АВИКОС» в Авиабанке,
к/с 161820, ЦОУ при Ц. Б. России г. Москвы,
МФО 299112, код 103016.

ОРГКОМИТЕТ КОНКУРСА.



— Зачем?

— Обеспечишь неприкосновенность места происшествия. Возможно, выявишь преступника, пока он не смылся. Сам знаешь, граница рядом... У тебя оружие есть?

— Согласно инструкции.

— Вот и действуй.

К геологам добрались только к обеду. Лошади выехали на плоскую поляну, лежащую уступом на склоне сопки. В лагере стояли две палатки: одна побольше — над ней торчала жестяная труба, сделанная из консервных банок; вторая поменьше — видимо, это и была здешняя «канцелярия».

Тихомиров сполз со своей кобылки, громко высморкался, вопрошающе глянул на Климова:

— Так что, куда пойдем?

— А где люди?

— Работают. Там, у реки. — Тихомиров махнул рукой в сторону, откуда доносился гул воды.

Раздался глухой взрыв. Прораб усмехнулся:

— Во, Вадим Петрович шурфы рвет.

— И дождь не помеха?

— Что поделаешь? Сезон-то один — надо приноравливаться. — Тихомиров немного помолчал, потом сказал: — Может зайдем, погреемся? Мы тут печурку сложили. Или... труп пойдете смотреть?

Климов сглотнул слюну, торопливо ответил:

— Погреемся...

Пошли к большой палатке. Прораб отдернул полог, жестом предложил войти.

Палатка была сделана добротно: каркас сколочен из тонких жердей, на него натянута белая «наволочка», потом байковый «утеплитель», потом уже сам «брезентовый дом». Вдоль одной стены тянулись нары, в центре — самодельный стол и чурбаны-стулья. В углу сверкало гранитом некое сооружение — что-то вроде камина. А пол устлан свежей хвоей.

— Хорошо устроились, — похвалил Климов.

— Стараемся... — Тихомиров начал хлопотать по хозяйству. — Вадим Петрович до аккуратности очень строг.

Прораб подбросил в печурку сухие поленья — их заготовили впрок, чиркнул спичкой. Весело затрещал огонь, осветив полумрак палатки. Тихомиров сунул свои лапы прямо в языки пламени.

— О-о-о... — радостно прорычал он. — Сейчас ушицу подогреем, вкусную... Вчера сам приготовил.

Климов еще раз окинул взглядом палатку — простая, рабочая обстановка. Неужели здесь зрела трагедия? И на этих нарах бок о бок спали враги, затаенно лелеяли в душе ненависть. А пришло время — выплеснули ее наружу, и один убил другого. Убил, как дикарь, древним способом — ударил в висок, и все... За что они поцапались, что не поделили? Кусок металла — золото. Зачем оно им? Куда они его денут?.. Ох, люди, люди, как же вы дошли до такого?..

Тихомиров звякнул ложками, достал из фанерного ящика сухари.

— Ваши придут обедать? — задумчиво спросил Климов.

— Нет... — прораб начал разливать уху. — Они с собой берут, чтобы время на переходы не терять.

— Ну и ну... — удивился Володя. — Эксплуатирует вас начальство. Не ропщете?

— У нас тут строгие законы: приказ командира — закон для подчиненных.

— Как зовут вашего начальника?

— Вадим Петрович Шаронов... Угощайтесь!

Стали жадно хлебать горячее варево.

«С чего же начать?» — разомлев от еды, стал размышлять Климов. Как сыщики работают? Кажется, прежде всего выясняют мотивы убийства...

— Иван Кириллович, вас всего пять человек?

— Так точно, — Тихомиров тыльной стороной ладони провел по влажным губам. — Было пять...

— Назовите их.

— Значит... Я, стало быть, — прораб... Вадим Петрович... Шурфовщик Петя Никишин, промывальщики Вася Тужиков и этот... Мохов. Вот и все.

— У Мохова враги были?

Тихомиров, как японский болванчик, покачал головой, тихо ответил:

— Кто ж его знает?.. Работа у нас тяжелая... народ мы нервный... — Прораб похрустел корочкой и снова повторил: — Кто же его знает?

— Убитый в руке самородок держал... Так?

— Так, — подтвердил Тихомиров.

— Значит, что?.. Он его похитить хотел?

— Не знаю. Мохов этот «золоточек» сам нашел. Вадим Петрович радовался самородку, как ребенок: понял — на жилу идем. А Мохов... он из старателей — не наш, управленческий кадр. Может, он пожалел, что не утаил «золоточек» — кто ж его теперь узнает? Мы ему говорили — это уголовное преступление... Он нашел — отдал. А потом-то душа старателя болит. День болит, два болит — своими руками такой «золоточек» отдал! На третий день пошел в камеральную палатку, взломал сундучок и ку-ку...

— Просто в сундуке хранился?

— А куда же его положить? Сейфа в тайге нет!

— Охранял кто-нибудь палатку?

— Так в ней Вадим Петрович спит.

— А где же он в ту ночь был?

Тихомиров недоуменно пожал плечами.

Вся сонливость мгновенно слетела с Климова. «Вот как поворачивается!» — возбужденно подумал он. Володя хотел тут же начать осмотр камеральной палатки, но еще какой-то неясный вопрос смутно копошился в нем. Наконец он уловил, что его волнует, строго спросил:

— Как старатель Мохов попал в вашу партию?

— Тут такое дело... — кисло прищурился Тихомиров. — Группа наша трудно формировалась. Руководство управления не одобряло и всячески — того. Ну, вы сами понимаете? Промывальщиков не хватает, а Мохов сам пришел. Узнал, что мы в этот район идем, — и пришел... Сказал, что мальчонкой с дедом здесь старательствовал, тянет его сюда... Я и взял.

— А почему руководство было против?

— Это я не знаю... Это вы у Вадима Петровича спросите.

2

Интерьер камеральной палатки тоже выглядел строго, опрятно: стол, топчан, сундучок... На топчане аккуратно лежал высокий мужчина: руки сложены на груди, ноги ровно вытянуты, глаза закрыты... Климов первый раз видел убитого человека. Он с некоторым трепетом готовился к этой «встрече», но с удивлением обнаружил, что никакой дрожи в его душе нет.

Володя всмотрелся в лицо убитого. На вид ему было лет пятьдесят: широкие скулы, маленькая курчавая бородка, подернутая легкой сединой, высокий лоб, на левом виске — лиловое пятно.

— Кто обнаружил? — хрипло спросил Климов.

— Вадим Петрович. Меня позвал, мы вдвоем сюда положили, а вообще-то он вот здесь лежал... — Тихомиров подошел к сундучку, показал широким жестом.

Климов обернулся — бортмеханика рядом не было, крикнул:

— Исаев, где ты?

— Здесь я, — донеслось снаружи, — воздухом дышу.

— Ладно...

Вышли из палатки. Климов глянул на бортмеханика.

— Что-то ты загрустил, Женя?

— Нет, все в порядке.

— Значит так, охраняй пока место происшествия. А я пойду со здешним руководством потолкую...

Дождь несколько поутих, сыпал веером, мелким бисером. Хрустальные капли висели на хвое, словно неведомые сказочные ягоды. Тайга вздыхала, шевелилась, жила...

Преодолев невысокую каменистую гряду, Тихомиров и Климов вышли на берег реки. Справа и слева она была зажата мохнатыми сопками. Обычно зеленые, во время дождей они обросли ковром голубики и приобрели ультрамариновый цвет.

Берег был покрыт свежими воронками шурфов. Они располагались правильным линиями, напоминали следы умелого бомбометания. И на этом огромном полигоне жалкими козявками копошились три человека: один, согнувшись, стоял на берегу; второй долбил лунку, чтобы заложить очередной заряд; третий таскал к реке грунт.

Тихомиров орлиным взором окинул долину, обращаясь к летчику, удовлетворенно сказал:

— Все на месте... К кому пойдем?

— К начальнику.

Прораб понимающе кивнул, заковылял вдоль берега.

3

Вадим Петрович Шаронов в резиновых сапогах стоял в воде, нежно, как люльку младенца, качал лоток, выбрасывал пустую породу. Наконец он довел пробу до кондиции и дрожащими от возбуждения пальцами достал из кармана непромокаемой японс-

кой куртки большую лупу. Он с надеждой глянул в нее, как в волшебное зеркало — и тут же среди желтых пылинок кварца сверкнули золотые чешуйки. «Вот так-то...» — ехидно сказал Шаронов и кому-то там, в небе, погрозил кулаком.

— Вадим Петрович... — услышал он за спиной.

Шаронов оглянулся: на берегу, смущенно переминаясь с ноги на ногу, стоял прораб Тихомиров, а рядом с ним — высокий коренастый парень в форменной фуражке под капюшоном плаща. «Кто это? Милиционер?» — тревожно подумал Шаронов. И, только подойдя к берегу, понял, что это строптивый летчик, командир экипажа, который доставил их в тайгу.

Вадим Петрович осторожно слил пробу в полотняный мешочек, завязал его. Затем вытер тряпкой воспаленные кисти, протянул руку пилоту:

— Привет. Вот опять свиделись... Отойдем в сторонку, потолкуем.

Пошли к небольшому переносному навесу, сели на пустые ящики из-под аммонитовых патронов.

— Курите?.. — с надеждой спросил Шаронов.

— Нет.

— Жалко... А то мои промокли... — Вадим Петрович приподнялся, посмотрел, как Тихомиров начал промывать очередную пробу, снова недоверчиво зыркнул на летчика: — С какой миссией прибыли?

— Обеспечить неприкосновенность места происшествия, выяснить обстоятельства гибели... — Климов кашлянул и для солидности добавил: — Это по указанию прокурора. Следователь появится, как только будет летная погода.

— Ну, хорошо хоть так... — облегченно вздохнул Шаронов. — А я думал, сейчас заломите нам руки и поведете всех под конвоем.

— Скажите, вы... кого-нибудь из своих подозреваете?

— Любой мог угробить! — спокойно заявил Шаронов. — Дрянь народ...

— Не понял.

— Тужиков — бывший уголовник. Ему это дело оформить — пара пустяков... А Петя Никишин — «свой человек» начальника нашего управления — товарища Власенко. Он ко мне специально приставлен, так сказать, для досмотра... Из стратегических соображений тоже мог...

— Как это?

— Пояснить? — губы Шаронова вытянулись в узкую нитку, подбородок обострился. — Вы знаете, что такое для геолога найти золото?.. Это значит в один миг из лейтенанта превратиться в генерала!.. Золото требует интуиции, удачи... Я несколько лет доказывал, что здесь оно есть... В управлении надо мной смеялись, товарищ Власенко лично говорил: заболел «золотой лихорадкой». С большим трудом я пробил эту разведку... И что же?.. — Вадим Петрович распахнул куртку, достал из-под нее планшет с картой. — Вот, смотрите... Это линии шлиховых проб, распределения золотых «знаков». Контуры россыпи почти определены. Но мало того, как раз в ту роковую ночь я понял: здесь не просто россыпь... Здесь золотоносный узел! Там... — он указал рукой в сопки, откуда текла река. — А это уже открытие мирового значения... И Петя Никишин все рас-пре-крас-но понимает... Он быстро смекнул, что будет с его шефом, когда в министерстве всплывут стенограммы наших заседаний, на которых я бился лбом, отстаивая свою идею... Но сейчас мы имеем один явный результат — труп промывальщика Мохова... Пролитая кровь проявит свою магическую силу... Считайте, эта карта залита ею. Хотите, я вам расскажу, что будет в ближайшие дни? Нашу разведку ликвидируют, меня на несколько лет отстранят от поисковых работ. А на следующий год сюда нагрянет товарищ Власенко! И блестяще подтвердит свои «гениальные догадки»!

Климов с изумлением выслушал этот монолог. Он недоверчиво всматривался в лицо Шаронова, не понимая, разыгрывает тот его или говорит серьезно?

— Думаете, Никишин из-за этого мог даже пойти на преступление? — тихо спросил Климов.

Шаронов криво усмехнулся:

— Вы совсем молодой человек, а уже командир вертолета. Наверное, мечтаете вскорости возглавить эскадрилью, потом летный отряд, потом министерство гражданской авиации...

Климов осуждающе качнул подбородком:

— А если я просто люблю летать.

— Те, кто любят летать, выбирают сверхзвуковые. Вы же застряли на «стрекозе».

Володе стало обидно за свою машину.

— А я как раз люблю вертолет!

— За что, если не секрет?

— За что... — Климов задумался. — Нравится, что у него не сверхзвуковая скорость, что земля не мелькает подо мной смазанным разноцветным пятном, а раскрывается, как сказочная чаша, как волшебный цветок. Нравится, что вертолет трудяга: и строитель, и спасатель, и грузовик. А если надо, он и солдатом будет хорошим — разведчик, снайпер, летающий танк...

Шаронов внимательно выслушал летчика, примирительно сказал:

— Убедительно... Я люблю увлеченных людей. Я сам такой... А посему давайте, Владимир Николаевич, заниматься своим делом. Я вам еще нужен?

— Нужны, — властно произнес Климов. — Расскажите, при каких обстоятельствах вы обнаружили тело Мохова?

— Я вам уже говорил: этой ночью у меня мелькнула догадка о золотоносном узле. Своего рода озарение. Понимаете? Характерные геологические особенности района, карта шлиховых проб — все это жило во мне, терзало, мучило. И вдруг я понял — почему!.. Я был очень возбужден. Хотелось как-то успокоиться, проверить свои доводы... Надел куртку, вышел, долго ходил вдоль берега. Вернулся — в палатке лежит человек. Он был еще теплый. Я посмотрел на часы — без десяти минут два. Что еще? Замочек на сундуке был сорван. В руке Мохов держал самородок. Ну, это вы, наверно, знаете? Вот, пожалуй, и все.

— Когда выходили, ничего подозрительного не заметили?

— Нет. Все спали, день был тяжелый. Я сам падал от усталости.

— Потом вы пошли в большую палатку, подняли Тихомирова?..

— Да.

— Все были на месте?

— Я уже говорил: дрыхли без задних ног.

— Как отнеслись люди к происшествию?

— Спокойно. Народ у нас суровый, без эмоций.

— Вы обращали внимание, у Мохова с кем-нибудь были сложные отношения?

— Повторяю, народ своеобразный... Любой мог его угробить. Даже Тихомиров. Он мужик себе на уме...

4

Спотыкаясь о крупную гальку, Климов брел по берегу к тому месту, где кончалась линия воронок. Там здоровенный детина долбил ломом землю и крякал так, будто хотел пробить ее насквозь.

Володя был недоволен предыдущим разговором. Во-первых, сам Шаронов ему не понравился — злой какой-то, дерганый. Но не это главное. Климову показалось, что Вадим Петрович не до конца был искренним, что-то не рассказал — утаил.

У Климова была своя тактика общения с людьми. Он считал, что в любой личности — даже на первый взгляд самой мерзостной — есть «рациональное зерно», или, проще говоря в каждом человеке есть что-то хорошее и интересное. Обязательно есть такая область, в которой вы «сочувствуете». Пусть даже самая маленькая: дети, любовь к природе, уважение к родителям, чувство юмора... Так вот, вступая в контакт с человеком, Климов прежде всего искал это «рациональное зерно». Но сейчас, разговаривая с Шароновым, он его не нашел.

Между тем детина вставил в лунку красный аммонитовый патрон, вкрутил взрыватель; выполняя правила техники безопасности, огляделся по сторонам и увидел Климова. Он смахнул пот со лба, стал терпеливо ждать, когда тот подойдет.

— Здравствуйте, — поздоровался Климов.

— Рады вас видеть, — сверкнув крупными зубами, ответил богатырь. — Моя фамилия Никишин. Петя. Руку подавать не буду: зело грязная... — Никишин снова улыбнулся и добродушно сказал:

— Я вас, товарищ пилот, хорошо запомнил. У меня глаз наметан, я ведь сам в ВВС служил, бензозаправщиком командовал.

— Это замечательно, что мы с вами почти коллеги! — искренне обрадовался Климов. — Это подарок судьбы! Давайте, Петя, обсудим обстановку?

— Давайте... — согласился Никишин. — Только сначала я «ахну» этот шурф, потом у меня по плану — перекур. Тогда, стало быть, и поговорим.

— Идет, — Климов улыбнулся и про себя подумал: «Все-таки Шаронов молодец! Личный состав свято блюдет дисциплину».

Никишин завел Володю за корявый валун, крутанул ручку машинки. Хлопнул взрыв, брызнули по сторонам комья грунта, запахло гарью.

— Ну, вот и все, — трагическим тоном сказал Никишин. — Слушаю вас, товарищ пилот!

— Как вы думаете, Петя, кто убил Мохова? — Климов старался уловить, какие чувства пробудит в собеседнике этот вопрос.

Никишин сунул руку под капюшон, почесал затылок. Шерстяная шапочка сдвинулась, из-под нее выползла потная прядь морковно-рыжих волос.

— Черт его знает! Может, кто со стороны? Хотя, кто же? Разве медведь... — Петя достал из кармана кубик сахара, предложил: — Хотите?.. — Климов отказался; Никишин бросил сахар в рот, заложил за щеку, посасывая, сказал: — Мохов этот... скрытный мужик был, жадный. Я его не любил!

— С кем он дружил?

— Да ни с кем... Все больше молчком. Правда, иногда с Вадимом Петровичем шушукался.

— О чем?

— Не знаю.

— А Вадим Петрович... Он как... ничего парень?

Никишин лукаво ухмыльнулся:

— Начальство неудобно обсуждать.

Володя смутился, попытался оправдаться.

— Я уже говорил с Шароновым, он рассказал, что у него непростые отношения с Власенко — начальником управления.

— «Непростые» — не то слово. Власенко по-своему любит Шаронова. Вадим Петрович — его ученик, самый толковый... Только ведь он какой, Вадим Петрович? Самолюб — одного себя понимает. Власенко, пока начальником стал, и комариков своей кровушкой покормил, и болота помесил. За ним — медь, цинк, уголек в Якутии... А Шаронов сразу на золото нацелился.

— Так ведь нашел?

— Нашел... — уныло подтвердил Никишин.

— А Власенко не верил в успех?

— Честно говоря — сомневался.

— И что?

— В каком смысле?

— Что теперь будет?

— Золото будем добывать! — весело гаркнул Петя, вскочил, широко развел руки, словно собирался пуститься в пляс. — Поставим тут др-р-раги! И пойдет р-работа!

— А с Власенко что будет?

Никишин недоуменно глянул на Климова.

— Власенко? Орден, наверно, получит. Его же управление отличилось... — Петя хихикнул и добавил: — И мне, может, медаль дадут.

— Так он же не верил?

— Мало ли, что не верил. Это ж наука, а не религия. Да, сомневался! Но все-таки ума хватило разведку послать. И на том, как говорится, спасибо! Другой бы вообще рогом уперся... Бывает такое?

— Бывает... — усмехнулся Климов.

— Во... — Никишин задумчиво глянул вдаль и нежно произнес: — Вася Тужиков топает... Вы с ним говорили?

— Нет.

— Значит, сейчас вас представлю. По всем правилам старательского этикета.

К воронке, волоча за собой брезентовое ведро, действительно подошел невысокий крепыш. Он покрутил головой, недовольно крикнул:

— Петя, ты где?

— Ку-ку... — игриво отозвался Никишин.

— Хватит дурака валять! Глаз выбью! — «ласково» предупредил Тужиков.

— О! — Никишин весело подмигнул Климову. — Видали? Серьезный парень. — И снова проворковал: — Ку-ку, Васюта...

Тужиков наконец уловил направление звука. Громыхая сапогами, ринулся к валуну, за которым укрывались Никишин и Климов.

— Я тебе... — начал было Тужиков, выходя из-за угла, и вдруг осекся — увидел Климова.

— Ну-ну... Продолжай! — балагурил Никишин. — Вот, Васюта, по поручению прокурора прибыли. Брать тебя будут!

— Хватит болтать! — огрызнулся Тужиков. — Здравствуйте, товарищ Климов. Я про вас знаю — прораб рассказал... Иди, Петя, лунку долби, мне с пилотом потолковать надо.

Никишин сделал «квадратные глаза», играя в обиду, оттопырил нижнюю губу, сказал:

— Вот такой человек Васюта! Строг — но справедлив.

Он нарочито тяжело вздохнул и направился к своему верному орудию труда, и вскоре по окрестности снова разнеслось его зычное кряканье.

Тужиков кинул на Климова пристальный, оценивающий взгляд, резко — как ножом пырнул — бросил вопрос:

— Думаете, я Мохова пришил?

Володя оторопел, поежился, ответил:

— Нет. У меня нет никаких данных, чтобы так думать.

— Разве Шаронов не подарил вам версию?

— Он сообщил, что вы бывший заключенный, но из этого еще ничего не следует.

— Все-таки сообщил... — сквозь зубы прошептал Тужиков. — Вот слушайте, гадом буду — Шаронов его и уложил! Я давно усек — между ними какие-то делишки. Он ему и поблажки делал, и даже побаивался маленько... Почему — не знаю! Но уж это точно, на лафу у меня чутье... Теперь слушайте: самородок этот для Шаронова дороже всего. Он один показывал, что дело серьезное. Пропади «золоточек» — чем докладывать? Песочком? В наших краях такие «знаки» на любом огороде намыть можно. Шаронов вернулся в палатку, а Мохов — с «золоточком». Поцапались они — точно! Шаронов в драке и тюкнул его!.. — криво усмехнулся. — Может, этим «золоточком» и тюкнул. — Тужиков пригнулся, зашипел хриплым шепотом. — И еще утром... я его засек: он у Мохова в мешке рылся, бумажку какую-то нашел, забрал. Точно говорю — он, змей, убил! А на меня валит...

Климов вернулся в лагерь геологов. Бортмеханик добросовестно охранял камеральную палатку, где лежал труп. Настроение, судя по всему, у него было мерзопакостное.

— Ну что? Все на месте? Никто не убежал? — с надеждой спросил Исаев.

— Нет. Работают, — ответил Володя.

— Странно... Что же получается? Кто-то из геологов этого человека убил?

Климов неопределенно пожал плечами.

— Знаешь, Женя, ты пока поспи. Ведь нам, наверно, и ночью придется здесь караулить. Будем менять друг друга.

Исаев пошел в палатку геологов, лег на свободные нары, а сам Володя стал медленно расхаживать по поляне. Сгущались сумерки. Рваные корявые тучи низко ползли над землей, но дождь почти прекратился. Климов с волнением ждал возвращения геологов. «Почему они не идут? — тревожно думал он. — Темно уже... Может, случилось что-нибудь?»

Климов прислушался: нет — ни криков, ни взрывов; только шумит тайга угрюмым протяжным гулом и горько всхлипывает река на перекатах.

«Наверно, зря я их оставил, — подумал Володя. — Нужно было там оставаться, присматривать...» Но тут же он вспомнил багровые, простуженные руки Шаронова, капли пота на лбу Пети Никишина, сгорбленную фигуру Тужикова, вечно хлюпающий нос прораба... Нет, не смог бы он быть надзирателем... Люди работают, честно, трудно, а он что бы среди них делал? Стыдно дурака валять... И почему он должен кого-то из них подозревать, по какому праву? И может ли преступник вот так спокойно работать?.. Преступнику бежать надо, скрываться...

Послышался приглушенный говор, из мрака выплыл одинокий огонек папиросы. «Идут!» — обрадовался Климов. Он включил фонарик. Впереди с непокрытой головой шествовал Шаронов, за ним вразнобой топали его «богатыри»; Петя Никишин как всегда хохмил — задирал Тужикова.

В нескольких шагах от летчика вся компания остановилась. Вадим Петрович смачно выплюнул окурок, засунув руки в карманы, задиристо спросил:

— Ну что?.. Какие новости?

— Завтра, наверно, прилетит вертолет, — ответил Климов. — Похоже, погода улучшается. А сегодня входить в камеральную палатку запрещаю.

— Позвольте, у меня там личные вещи, — возмутился Вадим Петрович, но не очень яростно (Климов понял, что у него отличное настроение — видимо, день принес новые результаты).

— Одну ночь обойдетесь как-нибудь.

— Вот железная логика! — иронично хмыкнул Шаронов. — Между прочим, до вашего прихода я в этой палатке делал все, что мне угодно. И, если бы хотел, мог уничтожить любые следы.

И тут Климов не выдержал:

— Вы, между прочим, до моего прихода были под строгим наблюдением, от которого — опять-таки, между прочим, не ушел тот факт, что вы рылись в мешке Мохова и забрали оттуда какой-то документ.

В воздухе повисла напряженная пауза.

— Та-а-ак... — на выдохе, тяжко вымолвил Шаронов. Затем бросил выразительный взгляд на своих подопечных (Тихомиров даже поежился), каким-то чужим, хриплым голосом сказал: — Идите, братцы, ужин готовьте... — и добавил для Климова: — Потом поговорим, Владимир Николаевич, за столом...

(Окончание следует)

РЕКЛАМА

Авиакомпания

ТРАНСАЭРО

заинтересована в долгосрочном и надежном сотрудничестве и

ПРЕДЛАГАЕТ

выполнить международные и внутренние

ПЕРЕВОЗКИ:

- пассажирские — Ил-86, Ил-62, Ту-154, Ту-134
- грузовые — Ан-124, Ил-76, Ил-62, Ту-154, Ан-12, Ил-18, Ан-72
- деловых людей — Ту-134 (44 места), Як-40 (13 мест), Ту-154 (106 мест)
- аренду самолетов — Ил-76, Ан-12.

Сотрудничество с авиакомпанией Вам

ОБЕСПЕЧИТ

надежность и безопасность перевозок,

хорошее качество обслуживания,

доступные цены и приемлемые сроки,

широкую географию полетов.

117296, Москва, а/я 453. Телефоны: 241-00-12, 241-11-90. Факс: 241-44-19.

«НАСТАЛО ВРЕМЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ...»



Народного артиста России Александра Абдулова представлять не надо — он давно и прочно завоевал зрительские симпатии. Будучи «звездой» первой величины театра и кинематографа, кумир молодежи не боится менять свое амплуа не только на сцене и экране, но и в жизни. Хватку делового человека он вполне проявил на посту директора хозрасчетного объединения «Ленком» и организатора представлений нашумевших «Задворок». А сравнительно недавно, став секретарем Союза кинематографистов России, блестяще справляется с ролью президента Московского международного кинофестиваля.

Уж не собирается ли Александр Абдулов покидать завоеванный им актерский Олимп? Не мешают ли его творчеству столь серьезные побочные интересы?

С этих вопросов началась беседа корреспондента «Гражданской авиации» Д. Александрова с популярным актером и деловым человеком.

— Искусство никогда и нигде не было рентабельным. Тем более в условиях рынка, в который мы вступили. На Западе это давно известно. У них это в порядке вещей: Софи Лорен держит рестораны, Ален Делон выпускает духи, Михаил Барышников открыл магазины... Денег у театров, у нас всех, куда ни кинь, катастрофически не хватает. Тем более что инфляция чуть ли ни ежемесячно делает свое черное дело. Вот и выходит: «Спасение утопающих — дело рук самих утопающих!»

Кстати, «побочные заработки» сегодня свойственны не только искусству. Я где-то читал, что вновь образованные в России авиакомпании, кроме воздушных перевозок, оказывают населению какие-то дополнительные платные услуги. И это надо всячески приветствовать. Важно лишь, чтобы работу эту выполняли не дилетанты, а профессионалы. Если честно, коммерция — не дело актера, здесь нужны специалисты. Тем более, что уже сегодня наши отечественные предприниматели достаточно громко заявили о себе. Они-то и должны помочь святому делу искусства. Пока же актерам приходится сидеть как бы на двух стульях. Правда, мне это новое дело нравится, в роли коммерсанта чувствую себя нормально...

— И все же зрителям ближе и желаннее Абдулов-актер, а не коммерсант. Ведь в искусство Вы пришли по призванию?

— Я родился и вырос в театральной семье. Отец, Гавриил Александрович, был актером и режиссером Ферганского драматического театра. К своей профессии относился свято. Мать также работала в театре. Мне было пять лет, когда я впервые заслужил аплодисменты зрителей, выйдя на сцену в спектакле «Именем революции». С тех пор я уже не расставался с мечтой о театре: драматический кружок стал для меня настоящей отдушиной. То был мир игры и жизни одновременно.

После окончания школы я поехал в Москву, решив поступить в театральное училище. Но, увы... не прошел по конкурсу. Вернулся домой, в Фергану, надеялся на сочувствие родителей. Но отец предложил иное: поступить в местный театр, в качестве... рабочего сцены. Я и сейчас благодарен за этот мудрый совет. После года работы в театре окрепли не только мускулы, но и окончательно созрело решение вновь ехать в Москву, поступать на актерский факультет. Меня приняли в ГИТИС, где я учился у замечательных педагогов.

Ну, а профессиональная судьба определилась очень рано. Будучи студентом, я репетировал роль Гордея Торцова в «Бедности не порок» Островского. Меня заметил режиссер театра имени Ленинского комсомола и пригласил к себе. С тех пор моим главным наставником стал Марк Захаров.

— Ваша первая роль в театре оказалась счастливой?

— Я был назначен на главную роль лейтенанта Плужникова в пьесе Б. Васильева «В списках не значился». По воле автора мой лейтенант был юношей, широкими глазами познающий мир. Он даже еще не числился в составе части, его не успели поставить на довольствие, но впереди ждало первое жестокое и смертельное испытание — бой с фашистами. По отзывам режиссера сыграл успешно, меня приметили критики, появились поклонники... Сегодня я играю практически весь текущий репертуар нашего театра. Занят и в очередных премьерах. В частности, с удовольствием работал над ролью графа Альмавивы в «Женитьбе Фигаро».

— Если говорить о кино, здесь у Вас тоже больше побед, чем поражений. За плечами более восьмидесяти картин! Но со своей женой — тоже актрисой «Ленкома» Ириной Алферовой, Вы снялись всего в одном фильме («С любимыми не расставайтесь»). Очевидно, трудно сниматься вместе с женой, как и нелегко в повседневной жизни?

— Трудно и приятно одновременно. Трудно, потому что чувствовал двойную ответственность — переживал и радовался за двоих. Приятно, ибо на съемках убедился, с особой ясностью ощутил, какая у меня красивая жена и насколько она талантливая актриса. Признаюсь в этом публично, хотя активно выступаю против каких-либо откровений о личной жизни. Так что не трудитесь, больше ничего не скажу.

Что касается побед в кинематографе, то они также прежде всего связаны с Марком Анатольевичем Захаровым, счастливо соединившим в себе профессии театрального и кинорежиссера. Он пригласил меня во все свои фильмы: «Двенадцать стульев», «Обыкновенное чудо», «Тот самый Мюнхгаузен», «Формула любви»... В каждой из этих картин у меня была интересная роль, и я с нетерпением жду новой встречи с Захаровым.

— Александр Гавриилович, Вы много заняты в театре, часто снимаетесь в кино, работаете на телевидении... А как Вы проводите редкие часы отдыха?

— Очень люблю играть в футбол, отдаю этой замечательной игре почти все свободное время. В нашем театре неплохая команда, я ее капитан. И, признаюсь, каждый выигранный матч (а мы по выходным дням частенько играем с другими столичными театрами) для меня огромная радость. Пользуясь случаем, скажу, что спорт и регулярные физические упражнения необходимы каждому актеру.

— Как Вы относитесь к своей популярности?

— Спокойно. Успех, слава — вещи преходящие, и актер всегда должен об этом помнить. И вообще, я не люблю слово популярность. Думаю, не следует увлекаться внешними атрибутами нашей профессии: цветами, аплодисментами, узнаваемостью на улицах. Главное — надо работать. Делать людям добро.

— И наконец, последний вопрос. Ваше отношение к читателям нашего журнала — труженикам пятого океана?

— Не нахожу слов! Не представляю, как могли бы существовать работники искусства без гражданской авиации. Ведь сплошь и рядом мы располагаем на съемку одной-двумя ночами, а следующий день надо играть очередной спектакль. Так что большое спасибо авиаторам от меня и моих товарищей по спектаклям и картинам. Будем всегд рады принять Вас у себя в театре.

ПРИНОСИМ ИЗВИНЕНИЯ

В декабрьском номере нашего журнала за 1991 год была опубликована беседа с эстрадным певцом Ф. Киркоровым, подготовленная И. Абелем. В подписи к материалу по вине ныне не работающего в редакции сотрудника автор ошибочно назван общественным корреспондентом «Гражданской авиации», что вызвало протест с его стороны. Кроме того, в этом же номере в сводном перечне материалов за год не названы две небольшие по объему публикации, подготовленные тем же автором, что, по его мнению, нанесло ему моральный ущерб.

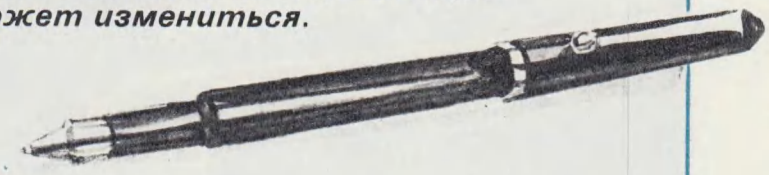
Принося искренние извинения И. Абелю, редакция считает своим долгом пояснить, что в сводные перечни материалов вносятся отнюдь не все публикации года.

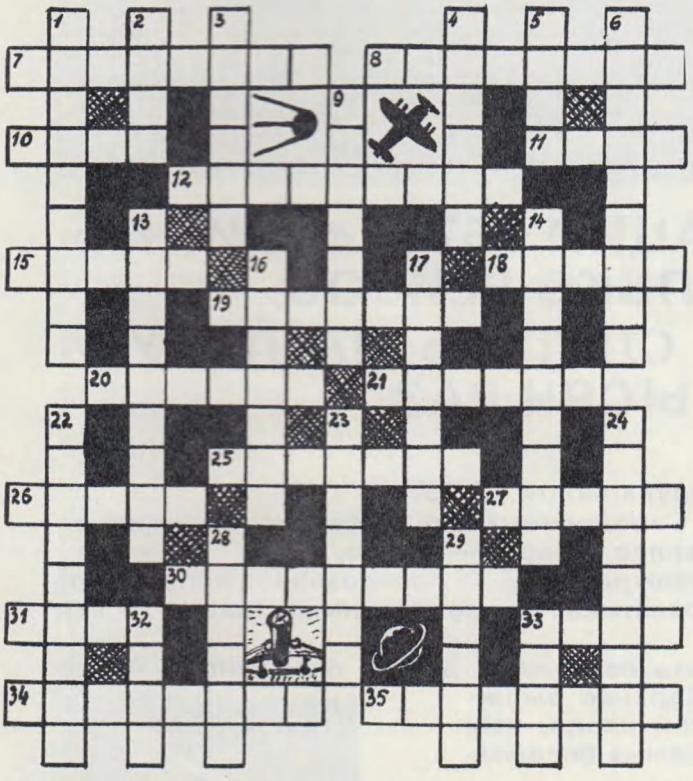
Редакция.

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Если вы не успели или вам почему-либо отказали в подписке на журнал «Гражданская авиация» на 1993 год, направьте денежный перевод непосредственно в нашу редакцию. Напишите на нем четко свой почтовый индекс и адрес, обязательно укажите, на какие именно месяцы вы хотели бы подписаться. Получив перевод, мы немедленно вышлем необходимые вам номера. Подписная цена на 6 месяцев — 60 рублей, на 3 месяца — 30 рублей, на 1 месяц — 10 рублей. Почтовые расходы на пересылку одного экземпляра журнала — 7 рублей. Со второго полугодия стоимость подписки по независящим от нас причинам может измениться.

Адрес редакции:
103012, г. Москва, К-12,
Старопанский пер., дом 1/5.
Справки по телефону: 925-85-06.





КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Авиабаза тактической авиации ВВС США в Испании. 8. Летчик, Герой Советского Союза, в 1945 г. бежавший из плена на фашистском самолете. 10. Крепежная деталь. 11. Имя космонавта Макарова. 12. Комплекс сооружений и оборудования, обеспечивающий сборку, подготовку и запуск космических летательных аппаратов. 15. Транспортный самолет, один из самых больших в мире. 18. Задняя часть самолета. 19. Спутник Юпитера. 20. Американская межпланетная автоматическая станция. 21. Французский научно-исследовательский искусственный спутник Земли. 25. Сочетание изгибных и крутильных колебаний крыльев, оперения и других элементов конструкции самолета. 26. Старинная русская мера длины. 27. Уступ на корпусе летающей лодки. 30. Переворот самолета через крыло в верхней точке петли. 31. Воинская часть. 33. Направление полета самолета. 34. Профилированное сиденье кресла летчика (космонавта). 35. Аэродромный узел для обеспечения действий авиации.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Деревня, в районе которой 06.07.43 г. гвардии старший лейтенант А. К. Горовец вступил в бой с 20 вражескими бомбардировщиками, девять из них сбил. 2. Единица мощности. 3. Советский искусственный спутник Земли. 4. Советский конструктор, создатель ряда поршневых звездообразных авиационных двигателей воздушного охлаждения. 5. Международный консорциум по спутниковой связи, объединяющий свыше 100 стран. 6. Ученый, один из первых пропагандистов идей К. Э. Циолковского, автор книги «Межпланетные путешествия». 9. Один из первых русских летчиков. 13. Ученый, специалист по аэродинамике, ученик Н. Е. Жуковского, один из организаторов ЦАГИ. 14. Стандартная емкость, служащая для бестарной перевозки грузов. 16. Звезда альфа созвездия Возничего, нулевой величины. 17. Прибор, воспроизводящий на расстоянии показания основного прибора. 22. Летчик-космонавт, сделавший в мае 1945 г. последний 185-й боевой вылет. 23. Указатель в компасе. 24. Вид спорта. 28. Летчик-испытатель, участник перелета через Северный полюс в США в экипаже М. М. Громова. 29. Созвездие Южного полушария, носящее название птицы. 32. Поперечное наклонение летательного аппарата. 33. Остров, открытый Х. Колумбом в 1492 г.

Составил П. ЗОТОВ.

Оформление художника В. Г. УСТИНОВА. Технический редактор А. Л. ГВОЗДЕВА. Корректор Л. Г. ВАКУЛИШИНА.

Сдано в набор 28.07.92. Подписано к печати 01.09.92. Формат 60 × 90 1/8.
Глубокая печать. Усл. печ. л. 6. Усл. кр.-отт. 16,5. Уч. изд. л. 9,5. Зак. № 2251. Цена договорная.

Адрес редакции: 103012, Москва, К-12, Старопанский пер., д. 1/5. Тел.: 925-85-06.

3-я типография Воениздата. 123007 Москва, Д-7.

© «Гражданская авиация», 1992 г.

Рахтанин

70 226



ЗА ГОДЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ 767-е «БОИНГИ» СОВЕРШИЛИ СТОЛЬКО РЕЙСОВ, ЧТО МОЖНО БЫЛО БЫ СЛЕТАТЬ НА ЛУНУ И ОБРАТНО 12 ТЫСЯЧ РАЗ.

Существует немало способов определения популярности «Б-767».

С одной стороны — это два миллиона рейсов, выполненных ими, в том числе на прямых маршрутах Франкфурт—Нью-Йорк, Лондон—Даллас и Париж—Чикаго.

С другой — предпочтение, отдаваемое им авиакомпаниями. 45 перевозчиков используют «Б-767» для полетов более чем в 100 стран, охватывая беспосадочными полетами все больше пунктов земного шара.

С третьей — удобства для пассажиров. Девять из каждых десяти пассажиров 767-го размещаются у иллюминатора или прохода. Верхнее багажное отделение имеет больше места для ручной клади, чем когда-либо ранее. А полет на 767-м — один из самых бесшумных на сегодняшний день.



Все это объясняет, почему ведущие авиакомпании и многие пассажиры предпочитают «Боинг-767» всем другим существующим двухдвигательным реактивным лайнерам.

BOEING