



ГРАЖДАНСКАЯ CIVIL АВИАЦИЯ AVIATION

«АЭРОФЛОТ»
ПОЛУЧАЕТ
ПОПОЛНЕНИЕ



11-96

СЕГОДНЯ АВИАЛАЙНЕРЫ БОИНГ ПРОДЕЛАЮТ ПУТЬ, РАВНЫЙ РАССТОЯНИЮ ДО ЛУНЫ И ОБРАТНО...



Уже почти четыре десятилетия Боинг остается лидером

в производстве коммерческих авиалайнеров. За это время мы построили более 8000 самолетов. В течение сегодняшнего дня эти самолеты проделают путь длиной примерно 27,5 миллионов километров и перевезут больше людей, чем все остальные авиалайнеры вместе взятые. И что по-настоящему восхищает, сегодняшний день вовсе не какой-то особенный. Так происходит ежедневно. Самый маленький и самый популярный из самолетов Боинг, лайнер

...ТРИДЦАТЬ ПЯТЬ РАЗ

под номером 737, способен перевозить до 100 пассажиров. А наш самый большой самолет, Боинг 747, перевозит свыше 420 пассажиров и может проделать треть пути вокруг земного шара. Среди наших самолетов есть и средние по размерам, например, 757 или 767, а также новейший авиалайнер 777. Все вместе они составляют семейство замечательных самолетов Боинг, ежедневно летающих по самым разнообразным маршрутам и способных доставить Вас, куда бы Вы ни пожелали.

BOEING

ДЛЯ ТЕХ, КТО СОБИРАЕТСЯ В ПОЛЕТ!

ГЛАВНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ
ПРЕДЛАГАЕТ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ УСЛУГАМИ НОВОЙ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ
СИСТЕМЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ
«АСОЛЬ»



Вам не придется тратить время на поездку в кассу за авиабилетом, если вы позвоните по телефону (095) 155-50-03, а иностранные гости - (095) 155-50-21.

По устной заявке билет доставят на дом, в офис или в любую московскую гостиницу в удобное для клиента время.

Заказы принимаются с 8 до 20 часов. В субботу, воскресенье, предпраздничные и праздничные дни – с 8 до 19 часов.

По желанию билеты можно выкупить в любой московской авиакассе.

Главное агентство воздушных сообщений заключает также договоры с предприятиями и фирмами на абонентское обслуживание по приему заявок на билеты по телефону. Это гарантирует своевременный вылет.

**Справки по вопросам абонирования по телефону:
(095) 152-89-81.**



ГРАЖДАНСКАЯ CIVIL АВИАЦИЯ AVIATION

Ноябрь 1996 года

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

Новое пополнение «Аэрофлота» —
самолет «А-310» —
вызвал неподдельный интерес
московских журналистов.

Фото А. МИХАЙЛОВА.



СОДЕРЖАНИЕ

2.	ПРОФЕССИОНАЛИЗМ, ГРАЖДАНСТВЕННОСТЬ, СТАБИЛЬНОСТЬ	А. МАСЛОВ
6.	И СТРАНУ УВИДЕЛ, И МИР УДИВИЛ	Б. ОРЛОВ
10.	ТРУДОВОЙ КОНФЛИКТ	Г. ГОЛОВЛЕВ
12.	НАЙТИ СВОЮ НИШУ	Т. СУВОРОВА
15.	«АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧАЕТ ПОПОЛНЕНИЕ	Н. ЯЧМЕННОКОВА
18.	ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР: ВЕЧНЫЕ ПРОБЛЕМЫ	В. ОВЧАРОВ
21.	ВЕРТОЛЕТЫ НАД МОРЕМ	Е. МАТВЕЕВ
24.	ПОЛКОВОДЕЦ ПОБЕДЫ	Ф. ЧУЕВ
26.	ИЗ СТРАНЫ БЕРЕЗОВОГО СИТЦА — В СТРАНУ КЛЕНОВОГО ЛИСТА	А. ВОЙЦЕХОВИЧ
28.	ПАСПОРТ ЗА РУБЕЖ	Ю. ЛЕНЧЕВСКИЙ
31.	СПАСИБО ЗА ЗАБОТУ	А. ДРЫЗГАЛОВИЧ

В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ:

ЧТО СТАНЕТ С ЗАПОЛЯРЬЕМ?

Размышления известного полярного исследователя Артура Чилингарова.

АВИАЦИЯ НА СЕЛЕ:

Проблемы остаются.

«АЭРОФЛОТ» СТРОИТСЯ.

Из опыта крупнейшей авиакомпании России.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Aviation Monthly International

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

УЧРЕДИТЕЛЬ —
РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА

Главный редактор
А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия:

В. И. АТЛАРОВ,
В. К. ВАКУЛИН,
А. С. ГОЛОВЧАНСКИЙ,
Г. Н. ЗАЙЦЕВ,
В. Х. КАЗЬМИН,
Б. А. КРЕМНЕВ,
В. М. ЛАМЗУТОВ
(коммерческий директор),
Б. С. ОРЛОВ,
Г. Ф. УНИЧЕНКО,
Ю. А. ФИЛИМОНОВ,
Е. И. ШАПОШНИКОВ,
В. В. ШИТОВ
(заместитель главного редактора).

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

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.

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

НАШИ БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ:

Расчетный счет для Москвы и Московской обл.

Журнал «Гражданская авиация» ИНН 7710065252, расчетный счет 700017 Таганское ОСБ России № 5289 г. Москвы, МК АК СБ РФ к/с 164628 МФО 44583342 Код ВА.

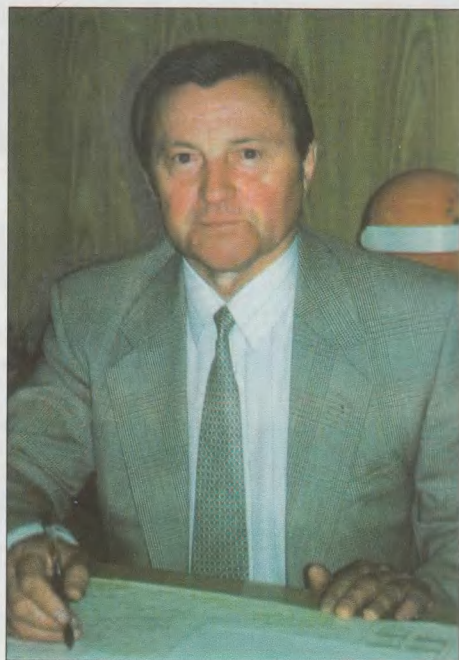
Расчетный счет для России и СНГ

Журнал «Гражданская авиация» ИНН 7710065252, расчетный счет 700017 Таганское ОСБ № 5289 г. Москвы, р/с 164628 МК АК СБ РФ в РКЦ ГУ ЦБ РФ, МБ АК СБ РФ в РКЦ г. Москвы МФО 44583001, к/с 342161600.

© "Гражданская авиация", 1996 г.

ПРОФЕССИОНАЛИЗМ, ГРАЖДАНСТВЕННОСТЬ, СТАБИЛЬНОСТЬ

А. МАСЛОВ,
начальник Управления кадровой и социальной политики
Федеральной авиационной службы России



Только кадровая политика, построенная на прочных правовых основах и надежных социальных гарантиях, обеспечит приток во все сферы деятельности гражданской авиации профессионально подготовленных, ответственных и высоконравственных работников, станет мощным механизмом единения и координации деятельности всех структур отрасли, основой ее стабильности и процветания.

КАДРЫ решают все... Этот категорический тезис был когда-то в нашей стране очень почитаем. А сейчас как, особенно – в отношении нашей отрасли? По крайней мере, в главном решают безусловно. Поскольку в авиации многое из того, что случается, обусловлено влиянием человеческого фактора. Но, на наш взгляд, ныне важен вопрос не столько, что решают кадры, сколько о том, **какова забота** о них самих – о пополнении их рядов молодыми, хорошо подготовленными профессионалами, об обеспечении резерва для развития отрасли и замещения вакантных руководящих должностей, о равномерной занятости для гарантирования нормальных социальных условий.

Надо признать, что трудно и противоречиво развивались кадровые отношения в гражданской авиации на первом этапе демократических преобразований, перехода к рыночным отношениям и становления новых форм собственности. Значительная часть кадров, будучи достаточно квалифицированной по критериям прежней системы хозяйствования, все еще несет на себе груз старых представлений и методов работы и оказалась неспособной эффективно действовать в новых условиях, вызвавших необходимость отказа от административно-командных методов руковод-

ства. На местах в ходе дробления бывшего Аэрофлота увлеклись борьбой за руководящие посты и передел собственности. У иных не оказалось стойкого иммунитета к меркантильным соблазнам реальной власти. Немало руководителей в значительно большей степени, чем раньше, избегало государственного и общественного контроля, особенно в негосударственной сфере. А в другой части кадров многие, ощутив свою социальную невостребованность, почувствовали себя неконкурентоспособными в новых социально-политических условиях.

Повышение требовательности к кадрам со стороны руководителей новых авиакомпаний, рвущихся на внешний рынок, вызвало рост дефицита высококвалифицированного авиационного персонала. И на этом же фоне пошла волна сокращения общей численности работающих в отрасли. А это чревато социальной нестабильностью, взрывами недовольства масс.

Когда в стране стали глубже осознавать, что динамизм рыночно-демократических преобразований и успех становления цивилизованного гражданского общества в решающей степени зависят от уровня профессиональной компетентности, деловитости, прогрессивных ориентаций и нравственности кадров, их соиздательной активности и инновационного подхода к

делу, то назрела объективная потребность в концепции новой государственной кадровой политики. Суть этой политики в России состоит в изменении взаимодействия государства с личностью, в гарантированном обеспечении конституционного права гражданина на свободу выбора места, рода и времени своей трудовой деятельности, в стимулировании развития личности и защите неприкосновенности собственности, в предоставлении полной свободы людям объединяться в профсоюзы. А значит – в «разгосударствлении» кадров, отмене кабальной кадрово-должностной прикреплённости подавляющей части граждан к государству, что было в свое время наиболее существенным фактором снижения трудовой активности.

Иными словами, государственная кадровая политика – это система официально признанных целей, задач, приоритетов и принципов регулирования кадровых отношений в конкретно-исторических условиях развития общества. Основные ее принципы:

- научность, реалистичность учета потребности в кадрах;

- системность и комплексность, обеспечивающие, с одной стороны, органическое единство целей, принципов, форм, методов и технологий работы с кадрами, а с другой – дифференцированный подход

к реализации кадровых программ с учетом особенностей различных сфер и регионов;

- всеобщность, многоуровневый характер;

- перспективность, опережающий и укрепляющий характер;

- демократичность по целям и формам работы, гибкость и новаторство по механизмам решения кадровых проблем;

- социальное равенство;

- духовность, гуманизм;

- правовая обоснованность, осуществляемая в рамках и на основе закона, создающая правовые гарантии объективного и справедливого решения кадровых вопросов.

Эти принципы носят обязательный характер и для Федеральной авиационной службы России. А наше Управление кадровой и социальной политики стремится полнее руководствоваться ими, поскольку они обеспечивают неразрывность триады: «профессионализм – гражданственность – стабильность».

Разумеется, даже самые лучшие принципы могут остаться, как говорится, в режиме благих пожеланий, если вовремя не включить соответствующий механизм кадровой работы. Корректированием деятельности этого механизма с учетом того, что Департамент воздушного транспорта недавно преобразован в Федеральную авиационную службу России, мы и занимаемся в настоящее время.

Прежде всего собрали банк данных о кадрах по всем авиационным организациям и предприятиям отрасли независимо от форм их собственности. Анализ этих данных существенно помогает вести кадровую работу предусмотрительно, принимать меры, упреждающие образование «белых пятен», а с другой стороны – перенасыщение трудовыми резервами на местах.

Обратите внимание: с недавних пор, как только были созданы региональные управления Федеральной авиационной службы России, их начальники перешли в номенклатуру ФАС, а заместителей назначают по согласованию с нами. Большая часть остальных кадровых вопросов остается в ведении соответствующих региональных органов. На местах, как говорится, виднее.

Продуманно мы приступили к отбору резерва кадров на выдвижение. Этому способствует опора на такие элементы механизма кадровой работы, как система индивидуальных и коллективных собеседований, консультаций с общественными представителями соответствующих структур о деловых и нравственных качествах выдвиженцев. Своевременно будем проводить и открытые конкурсы на замещение вакантных должностей. Думается, есть смысл вернуться к проведению семинаров руководящего состава авиакомпаний и командиров воздушных судов для обмена опытом и совершенствования форм и методов работы с подчиненными на базе проверенных рекомендаций педагогики и психологии.

В дальнейшей кадровой работе найдут применение и такие проверенные опытом

элементы ее механизма, как квалификационные экзамены, аттестации, стажировки с испытательным сроком. Помогут в этом деле и хорошо разработанные компьютерные программы тестирования.

Что же касается стимулирования добросовестного и творческого труда работников отрасли, то в этом плане предусматриваем материальные поощрения за достижения, а с другой стороны – пропорциональность дисциплинарного наказания авиатора, если он допустит профессиональный или должностной проступок. В целях стимулирования возрождаем, конечно, с определенной творческой корректировкой, некоторые прежние ритуалы, например, посвящение в командиры воздушного корабля, торжественные проводы и встречи пилотов, выполняющих первый самостоятельный полет на новом воздушном судне; воздание почестей наставнику, подготовившему отличную смену; торжественные проводы на пенсию заслуженных ветеранов и другие.

Вырабатывается ныне механизм служебного и общественного контроля за деятельностью должностных лиц, включая требование представлять декларацию о доходах и имущественном положении.

БОЛЬШОЕ ЗНАЧЕНИЕ в кадровой работе придается формированию эффективной системы непрерывного обучения по всей номенклатуре авиационных специальностей и специализаций. За основу принята сложившаяся раньше стройная система подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов нашей отрасли. Ныне – по тридцати специальностям и специализациям, необходимым для удовлетворения потребностей авиапредприятий. Эта система опирается на три высших (Академия гражданской авиации, Московский государственный технический университет, Ульяновское высшее авиационное училище) и одиннадцать средних (три летных училища и восемь авиатехнических колледжей) учебных заведений отрасли. Они располагают развитой материально-технической базой, хорошим учебно-лабораторным оборудованием, электронно-вычислительной техникой, комплексными тренажерами, большим парком учебных воздушных судов и прочей техникой. Высоким требованиям отвечает профессорско-преподавательский, летно-инструкторский и инженерный состав. Так, в числе 940 преподавателей – девятнадцать академиков и девять членов-корреспондентов Академии транспорта России, 63 доктора и 302 кандидата наук. О качестве подготовки наших пилотов, штурманов, авиационных инженеров, уровне их знаний и навыков свидетельствуют высокие отзывы в странах СНГ и дальнего зарубежья о тех из них, кто стал работать (таких уже немало) на иностранных предприятиях.

Однако система подготовки кадров в полной мере отвечает высоким требованиям, покуда о ней проявляется необходимая забота. Между тем учебные заведения отрасли едва ли не первыми испытали на себе «ударную волну» перехода страны к рыночным отношениям и отде-

ления от России республик, объявивших суверенитет. Финансирование из федерального бюджета с каждым годом пока только ухудшается. Так, в прошлом, 1995 году по основным статьям – на приобретение ГСМ и ремонт авиатехники – летным учебным заведениям было выделено лишь 3,8 процента от потребного количества средств. Неоднократные обращения бывшего Департамента воздушного транспорта в Минтранс по этому вопросу остались без внимания, о чем с глубокой тревогой напомнил Российскому правительству в докладной записке от 12 апреля 1996 года директор Федеральной авиационной службы. Из-за большого недостатка средств был сорван план отрасли: всех летных учебных заведений отрасли: курсанты второго курса (около 350 человек без учета занимающихся в вузах) не получили летной практики, а выпускники не выполнили программ подготовки. Образовались большие перерывы в полетах курсантов, нарушена методика их обучения, что привело к снижению качества подготовки летного состава, а следовательно, и к снижению безопасности полетов. Да и расходы на восполнение этих пробелов, безусловно, возрастают, так как потребуются увеличивать количество часов налета для восстановления уровня техники пилотирования.

Ульяновское высшее авиационное училище, созданное по решению правительства в 1992 году, все еще не может проводить полный курс летной подготовки обучаемых, так как не определен тип воздушного самолета и нет средств на его производство (пока закуплены лишь пятнадцать Як-18Т, предназначенных только для первоначального обучения). Даже наша Академия вынуждена для проведения летной подготовки штурманов арендовать воздушные суда в Кировоградской летной академии Украины, на что идет немало дополнительных расходов.

В особенно тяжелом положении оказались летные учебные заведения в Казахстане и на Украине, не до конца выпавшие из общей системы подготовки авиационных кадров при выходе этих республик из бывшего СССР. Обучающиеся там в последнее время 242 российских курсанта совершенно не имели летной практики из-за отсутствия авиатоплива. Государственные обязательства по этому вопросу в Казахстане не выполнены, а со стороны Украины были лишь незавершенные попытки найти авиатопливо. И тогда директор Федеральной авиационной службы России Г. Н. Зайцев, обеспокоенный положением этих выпускников, вынужден был принять одностороннее решение: предоставил им возможность получить практику на базе Бугурусланского и Сасовского летных училищ, на что потребовалась значительная сумма средств.

Острейшая ситуация сложилась и в содержании парка учебных воздушных судов. Ресурса летающих машин хватит только на два года. Из 252 самолетов Ан-2 в капремонте нуждаются 95, из 25 Л-410 УВП неисправны 23, из двенадцати Як-40 летают только четыре, из четырнадцати

вертолетов Ми-8 Омского летно-технического колледжа – лишь пять. Иначе говоря, более 65 процентов парка воздушных судов требуют ремонта. А наземная техника не обновляется с 1990 года. На капитальный ремонт, как и на приобретение новых воздушных судов и спецмашин, в течение последних трех лет средства не выделялись совсем. На содержание в надлежащем порядке учебных аэродромов – тоже...

НЫНЕШНЯЯ РЕАЛЬНОСТЬ характеризуется и таким чертовым плохим последствием фактором, как невосприимчивость авиационными предприятиями значительной части пилотов, инженеров, техников, диспетчеров, бортопроводников, выпускаемых из училищ, колледжей и вузов отрасли. Так, из всех выпускников 1995 года получили направления на заявки авиапредприятий (в процентах) лишь 49, еще 16 удалось устроиться на работу самостоятельно, а более 29 оказались нетрудоустроенными. А ведь за этими 29 процентами – неудовлетворенность своей судьбой аж 536 специалистов, из них более 120 – высшей квалификации. Это происходит потому, что в борьбе за выживаемость руководители авиакомпаний делают основную ставку на достижение сиюминутной выгоды. В отношении кадров – за счет опоры на наиболее опытных специалистов (особенно пилотов) и сокращения штатов.

Между тем недалекость такой кадровой политики, практикуемой на местах, в общем-то очевидна. Быстро происходит старение летного состава. Так, во всех крупных авиакомпаниях велик процент командиров кораблей в возрасте старше пятидесяти лет. Ежегодно из гражданской авиации уходят (в основном, по возрасту и состоянию здоровья) около 2500 человек летного состава, а перспективные заявки авиапредприятий на выпускников-пилотов по-прежнему ориентированы на 500 человек. В частности, в Домодедовском производственном объединении спрос на молодые кадры упал в три раза, правда, из-за временного сокращения парка воздушных судов. Но ведь при таком раскладе к 2000 году в нашей отрасли может сложиться ситуация острой нехватки летного состава. Технического, впрочем, тоже, если учесть отток специалистов в коммерческие структуры.

Анализ, проведенный специалистами нашего управления, позволил составить долгосрочный прогноз (по 2005 год включительно) оптимального приема в учебные заведения отрасли. Динамика ежегодного роста (в 1996–2000 гг. и еще через пять лет) необходимого количества принимаемых в вузы выражается соответственно 865–865–880–910–960 и 980, принимаемых в средние училища и колледжи – 2560–2595–2630–2750–2775 и 3015 человек. В этих ориентировочных показателях учтены возможности и укрупнения авиапредприятий, а следовательно, стабилизация объема их работ; и открытия новых авиалиний, включая международные; и пополнения авиапарка современными воздушными лайнерами. Учен и ряд других факторов.

А влечение молодежи в авиацию по-прежнему не ослабевает. Наоборот, расширение международных связей нашей страны и, разумеется, сети международных авиалиний, исходящих не только из столицы, но и региональных центров, перспектива участия в зарубежных авиарейсах – все это как бы подстегивает интерес к гражданской авиации. Иное дело, что нынешние трудности порой затуманивают перспективу оптимального профессионального роста молодых кадров. Если раньше, бывало, молодой пилот набирался опыта, часов налета, достаточных для продвижения, довольно быстро в результате интенсивного участия в работах ПАНХ, то за последние годы объемы применения этого вида услуг авиации упали в... 32 раза. Крестьянам из-за чрезмерного удорожания энергоносителей авиация стала не по карману.

И все-таки анализ перспектив развития воздушного транспорта России вселяет надежды. Не за горами – внедрение в отрасли новых отечественных воздушных судов. Да и на эксплуатацию по лизингу наши авиакомпании вынуждены брать современные зарубежные лайнеры. Значит, возрастут объемы работ, а следовательно, и увеличится спрос на квалифицированных авиационных специалистов. А мы разработали планы приема молодежи по регионам, определив зоны набора для каждого учебного заведения.

Ряд учебных заведений отрасли уже приступил к созданию условий для подготовки и переподготовки специалистов на перспективные типы воздушных судов. Так, Кирсановский колледж ориентирован на самолеты Ил-114 и Ту-204, а Егорьевский – на Ил-96-300 по базовым для них специальностям.

В целях координации подготовки кадров, единства подходов к процессам обучения и воспитания, а также расширения реализации многоуровневой системы образования созданы отраслевые учебные комплексы на базе Академии, Московского университета (здесь эксперимент в этом направлении успешно проводится уже четвертый год) и Ульяновского ВАУ (для летного состава), взаимодействующих со средними профессиональными учебными заведениями. Теперь курсанты колледжей с первого курса занимаются по программе вуза, а по окончании второго курса тех из них, кто успешно пройдет конкурсное тестирование, зачисляются сразу на третий курс вуза.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации об организации подготовки кадров, адаптированных к условиям рыночной экономики, в Академии гражданской авиации стали готовить специалистов по производственному менеджменту, в Иркутском и Рязанском колледжах – по бухгалтерскому учету, в Егорьевском – по менеджменту. И во всех трех вузах гражданской авиации созданы центры по переподготовке и повышению квалификации руководителей и специалистов отрасли. Кстати, Институт повышения квалификации и переподготовки кадров Академии с марта реорганизован в Инсти-

тут руководящих работников и специалистов отрасли. В Ульяновском ВАУ действует учебно-методическое объединение по летным специальностям.

В ряде учебных заведений отрасли с 1 сентября 1996 года открыта подготовка по новым специальностям. В Московском техническом университете это – «Безопасность технологических процессов и производств», в Егорьевском колледже – «Техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов», в Санкт-Петербургском колледже – «Организация перевозок и управление воздушным движением на воздушном транспорте», а также специализации: «Организация лицензирования и сертификации авиационных работ, перевозок и услуг», «Организация авиационной безопасности при обработке потоков пассажиров и грузов».

В летных училищах отрасли назрела острая необходимость перехода к обучению на новых типах воздушных судов. Правда, для первоначального летного обучения курсантов пока еще подходят легкомоторные Як-18Т. А вот в качестве выпускных уже следовало бы освоить Ан-74, Ил-114, Ту-204. Конечно, такой переход потребует серьезной модернизации аэродромных комплексов в ряде летных учебных заведений. И в авиатехнических колледжах – привести в соответствие организацию учебно-воспитательного процесса, разработать и создать новые лабораторные комплексы.

В СЕ БЛАГИЕ НАМЕРЕНИЯ натыкаются на стену ограничения финансирования менее всяких допустимых пределов. И уж если на основные формы деятельности летных училищ средств выделяется совершенно недостаточно, то на поддержание терпимых бытовых условий – и того меньше. Что в результате происходит, лучше не конкретизировать – всякий сам поймет. Короче, летные училища – на грани ликвидации. Авиационные компании и предприятия существенно поддержать их пока что не имеют возможности – многие из них сами истощены борьбой за выживаемость. Да и не заинтересованы ныне во вложении средств в подготовку кадров – тех еще в избытке по причине закрытия некоторых авиапредприятий.

России грозит утрата своей летной школы, если прекратится подготовка авиационных кадров. На подготовку пилота современного лайнера требуется не менее пяти лет. А за такой срок может сложиться ситуация, когда в аэропортах некоторых регионов некому будет занять места в кабинах воздушных судов. Так что же – пригласить дорогостоящих «варягов»? Вот уж верно: скупой платит дважды.

Основа авиации – летные кадры. А мы оказались уже на грани разрушения этого фундамента. Хотя бы у последней черты надо не допустить этого. Ныне спасти летные учебные заведения гражданской авиации может только целевое выделение средств.

г. Москва.



НАГРАЖДЕНИЯ

У К А З

ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О НАГРАЖДЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ
НАГРАДАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА ИЛ-76
АКЦИОНЕРНОЙ АВИАКОМПАНИИ
«АЭРОСТАН» РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

За героизм, мужество и стойкость, проявленные при освобождении из вынужденного пребывания на территории Афганистана, присвоить звание

ГЕРОЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ХАЙРУЛЛИНУ ГАЗИНУРУ ГАРИФЯЗНОВИЧУ – второму пилоту

ШАРПАТОВУ Владимиру Ильичу – командиру самолета.

Наградить

ОРДЕНОМ МУЖЕСТВА

АББАЗОВА Асхата Минахметовича – бортинженера

БУТУЗОВА Сергея Борисовича – ведущего инженера

ВШИВЦЕВА Юрия Николаевича – бортрадиста

ЗДОРА Александра Викторовича – штурмана

РЯЗАНОВА Виктора Петровича – ведущего инженера.

Президент
Российской Федерации
Б. ЕЛЬЦИН

Москва, Кремль
22 августа 1996 года, № 1225

У К А З

ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЗА ЗАСЛУГИ В ОСВОЕНИИ СОВРЕМЕННОЙ
АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ И МНОГОЛЕТНЮЮ
БЕЗАВАРИЙНУЮ ЛЕТНУЮ РАБОТУ
ПРИСВОЕНЫ ПОЧЕТНЫЕ ЗВАНИЯ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПИЛОТ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

АВРАМЕНКО Вадиму Тихоновичу – командиру воздушного судна транспортного авиационного комплекса Коми республиканского государственного авиационного предприятия «Комиавиа».

БАБАСКИНУ Василию Викторовичу – генеральному директору Государственного авиационного предприятия «Кавминводавиа», Ставропольский край.

БАЙДИНУ Анатолию Ивановичу – первому заместителю начальника регионального управления воздушного транспорта Республики Башкортостан.

БАМБУРОВУ Валерию Федоровичу – командиру воздушного судна – инструктору Бугурусланского летного училища гражданской авиации, Оренбургская область.

БУТОВИЧЕВУ Геннадии Сергеевичу – командиру воздушного судна – инструктору Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации, Ульяновская область.

ЕПРЫНЦЕВУ Геннадии Михайловичу – шеф-пилоту международной авиакомпании «Тюменьавиатранс», Тюменская область.

КАЛИНИНУ Алексею Ивановичу – директору по организации летной деятельности акционерного общества «Авиакомпания «Самара», Самарская область.

КОЛЕСНИКОВУ Юрию Сергеевичу – командиру воздушного судна – инструктору Хабаровского объединенного авиаотряда.

КОЛАСОВУ Игорю Александровичу – командиру летного отряда акционерного общества «Авиакомпания «Уральские авиалинии», Свердловская область.

КОЧАРОВУ Евгению Николаевичу – командиру летного отряда Государственной транспортной компании «Россия», город Москва.

КУЛИНСКОМУ Владимиру Дмитриевичу – пилоту-инспектору отдела Государственной транспортной компании «Россия», город Москва.

ЛАРИНУ Александру Александровичу – руководителю Государственной транспортной компании «Россия», город Москва.

ЛОГИНУ Борису Степановичу – старшему вице-президенту по летной и технической эксплуатации авиационной компании «Трансаэро», город Москва.

МАКСИМОВУ Николаю Ивановичу – заместителю командира летного отряда акционерного общества «Авиакомпания «Донские авиалинии», Ростовская область.

НЕНЮКОВУ Павлу Владимировичу – первому заместителю начальника Северо-Западного регионального управления воздушного транспорта, город Санкт-Петербург.

ПРИХОДЧЕНКО Геннадии Михайловичу – начальнику Центра подготовки авиационного персонала акционерного общества «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», город Москва.

РУЧКИНУ Владимиру Герасимовичу – командиру авиационной эскадрильи авиакомпании «Внуковские авиалинии», город Москва.

САЙБЕЛЮ Владимиру Александровичу – генеральному директору акционерного общества «Владивосток Авиа», Приморский край.

УМАРОВУ Шавкату Абдулхаевичу – первому заместителю регионального управления воздушного транспорта Республики Татарстан.

ХУТОРЕНКО Юрию Викторовичу – командиру отряда летного центра Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации, город Москва.

ШИРЯЕВУ Дмитрию Артемьевичу – заместителю начальника Домодедовского производственного объединения гражданской авиации – начальнику летного комплекса, Московская область.

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ШТУРМАН
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

АЛЕКСЕЕВУ Станиславу Михайловичу – главному штурману акционерного общества «Авиакомпания «Уральские авиалинии», Свердловская область.

ВАСИЛЬЕВУ Виктору Васильевичу – заместителю начальника управления Федеральной авиационной службы России.

ВИНОГРАДОВУ Борису Константиновичу – штурману самолета Государственной транспортной компании «Россия», город Москва.

КУЛИБАБЕ Анатолию Николаевичу – ведущему штурману-инспектору штурманской службы акционерного общества «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», город Москва.

ПЕТРОВУ Петру Кузьмичу – главному штурману Дальневосточного регионального управления воздушного транспорта, Хабаровский край.

ФРОЛОВУ Александру Леонтьевичу – штурману-инспектору Государственной транспортной компании «Россия», город Москва.



И СТРАНУ УВИДЕЛ, И МИР УДИВИЛ

После долгой беседы с заслуженным пилотом СССР Юрием Климентьевичем Кармановым я поинтересовался у ветерана Аэрофлота, что же дали ему годы летной работы в личном плане?

— Как что? — удивился Юрий Климентьевич. — Помогли увидеть всю страну. А секунду-другую, помолчав, добавил: — Да и мир удивить. У нас ведь всегда было чем «похвастаться» перед заграницей.

Заметив мое замешательство, Юрий Климентьевич рассмеялся.

— Ответ на ваш вопрос мне подсказал эпизод, которому вот уже шесть десятилетий. Я тогда впервые в жизни увидел совсем рядом самолет и даже потрогал его руками. И Карманов рассказал, как это было.

...Шел 1936 год. В воскресенье четверо молодых метростроителей, среди кото-

рых был и начинающий электрик Юра Карманов, отправились в Серебряный Бор подышать свежим воздухом, покататься в Москве-реке. После полудня ребята переправились на правый берег, чтобы спрятаться под деревом от палящего солнца.

Стоял июль. Созревала рожь. По краям большого поля синими ожерельями рассыпались васильки, золотились ромашки. А рядом с полем тянулась узкая луговая поляна с раскидистой молоденькой березкой у самой межи. Под ее листвой, в густой траве улеглись ребята на отдых. После трудовой недели в глубоких забоях было особенно приятно подышать ароматом трав и легким дуновением ветерка.

Неожиданно тишина наполнилась гулом. В небе появился самолет. Ребята вскопили с травы. Вдруг гул мотора резко оборвался. Самолет, сделав полукруг, стал

опускаться на поляну. Он пронесся над самыми головами ребят и тут же приземлился. Из кабины на землю прыгнули два летчика в синих комбинезонах, в кожаных шлемах.

— Зажигание отказало, — сказал один из летчиков, показывая на мотор. — Полезьте посмотреть...

Второй заговорил с ребятами.

— Вы что, друзья, здесь делаете?

— Отдыхаем, прячемся от солнца.

— Прекрасно. В таком случае помогите откатить самолет вон к той березке, чтобы можно было взлететь против ветра.

— Поможем, поможем.

Юрий между тем внимательно приглядывался к самолету, пытался понять, как устроена эта металлическая птица.

— Как называется ваш аэроплан? — спросил он у летчика.

– Р-1. Правда, сейчас есть машины получше, – ответил летчик. – А сам? – поинтересовался он у юноши. – Работать или учиться?

– Закончил железнодорожный техникум. Сейчас работаю на строительстве метро. Но хотел бы выучиться на летчика, – признался Юрий.

– Метростроевцев вся Москва на руках носит. И все же лучше в небе парить, нежели под землей сидеть. Крылья помогут тебе увидеть сверху всю нашу страну. Да и мир удивить. Читал, наверное, в каких уникальных перелетах участвуют сегодня наши летчики...

Юрию Климентьевичу и впрямь посчастливилось увидеть всю страну. Да и мир удивить. Хотя вся его летная жизнь была связана с малой авиацией и вертолетами. Он и войну пролетал не в кабине бомбардировщика или истребителя, а на «небесном тихоходе» У-2 в качестве связанного летчика.

– На земле нас некоторые и летчиками-то не считали, – улыбается Юрий Климентьевич. – Связной пилот, как правило, не питался в летных столовых. Потертый фронтовой аттестат в лучшем случае приводил его к походной солдатской кухне, а нередко приходилось довольствоваться сухарями и кружкой воды...

Между тем по-боевому значимой и важной была летная работа таких, как он. Не случайно всю войну провел на переднем крае. Воевал под Курском, в Белоруссии, на Днепре, в Польше, Германии. Провел в воздухе полторы тысячи часов, совершил тысячи взлетов и посадок вне аэродромов, выполнял сложные и ответственные полеты. За храбрость и мужество, проявленные в воздухе, был удостоен орденов Отечественной войны I и II степени, Красной Звезды, многих медалей. А боевые награды не давались «за просто так» – их надо было заслужить отменной боевой работой.

После войны Карманов твердо решил уйти из армии в запас. Вернулся в Москву, приехал в аэропорт Быково.

– Да, нам нужны пилоты, – ответили ему в отделе кадров, полистав летную книжку боевого летчика.

Именно отсюда – из подмосковного аэропорта Быково – проложил он воздушные дороги по стране. Сначала на родном ему По-2, а чуть позже на антоновском биплане Ан-2, который освоил в числе первых в Аэрофлоте.

Вначале возил пассажиров, почту, грузы на небольшие расстояния. А в 1947 году, когда Карманова назначили заместителем командира летного подразделения, стал обслуживать комбинат «Воркута-уголь». Юрий Климентьевич и его подчиненные возили в заполярный город продукты, свежие овощи и фрукты, медикаменты, товары народного потребления. Особенно много работы приходилось на зимние месяцы, когда единственным средством сообщения с Большой землей оставалась авиация.

Здесь-то и начинались для пилота трудности под стать фронтовым. Сюрпризы полярной непогоды ожидали чуть ли не в каждом полете: воздушные массы несли с собой и стужу, и ураганные ветры, и снегопад, и туманы. Аэродром порой закрывался внезапно. Как говорится, перед самым носом или за каких-нибудь полчаса

до вылета стоянку самолетов так завалил сугробами, что и на тракторе к своему самолету не пробьешься.

Пять лет пролетал Карманов в Заполярье. Ухта, Воркута, Усть-Кара, другие уголки Крайнего Севера стали для него родными местами. Сколько раз, выполняя рейс, ему приходилось в считанные минуты оценивать обстановку и принимать немедленное решение. Порой совсем неординарное. Видимо, не случайно труд Карманова при обслуживании комбината «Воркута-уголь» был отмечен боевым орденом – Красной Звездой.

В самом начале пятидесятых Карманова назначили командиром одного из подразделений Аэрофлота, которому поручили на больших пространствах горной местности малоисследованных районов Восточной Сибири и Дальнего Востока произ-

Вертолеты из подразделения Ю. К. Карманова были незаменимыми помощниками разведчиков недр.



вести специальные съемки для ученых. Якутия, Хабаровский и Приморский края, Магаданская область, Камчатка и Чукотка стали полем деятельности Юрия Климентьевича. Предстояло возить на борту каждой машины техническую аппаратуру. Сложность таких полетов состояла в том, что



надо было с воздуха в заданном квадрате подыскать место для приземления и взлета. Потом сесте, снят с борта аппаратуру и выполнить съемку. Высокое летное мастерство Юрия Климентьевича, опыт вождения самолета в сложных погодных условиях (туман, снегопад, обледенение), натренированное внимание и осмоторительность помогли успешно выполнить съемки на огромных пространствах Восточной Сибири, Дальнего Востока, Якутии, Камчатки, Чукотки... А заодно увидеть всю нашу страну.

Да, Юрию Климентьевичу Карманову даже на одномоторном Ан-2 посчастливилось увидеть всю нашу страну. «А как же удалось ему еще и мир удивить?» – невольно прозвучит вопрос. Эта страница жизни героя нашего рассказа связана с принципиально новой для него авиатехникой – вертолетами.

Однажды в подразделении Карманова, кроме самолетов Ан-2 и Ли-2, появилось два вертолета Ми-4. Они привлекли внимание Юрия Климентьевича тем, что хорошо показали себя в работе над таежной и горной местностью. Винтокрылые машины не требовали специально оборудованных площадок для взлета и посадки, могли «остановиться» в воздухе и висеть на одном месте, вертикально подняться и так же без труда снизиться...

Юрий Климентьевич как-то сразу поверил в вертолеты. Хотя, конечно, и до него дошла байка о том, как один из руководителей ГУ ГВФ, узнав, что пригла-

В шестидесятые годы вертолет Ми-4 был «воздушным такси» между Москвой и аэропортами столицы.



Во время одной из памятных встреч Ю. К. Карманова с прославленным конструктором вертолетов М. Л. Милем (в центре).

шенный на заседание коллегии вертолетчик третий год летает на этой чудомашине, удивленно воскликнул: «И до сих пор не разбился?» Карманов, не раздумывая, отправился переучиваться на вертолетчика и с отличием закончил учебу. А через два года стал командиром подразделения винтокрылых машин, в котором, кроме знакомого ему Ми-4, стали эксплуатироваться реактивные вертолеты Ми-6 и Ми-8.

Подразделение это базировалось на Центральном аэродроме в Москве – на прославленном летном поле, где получили путевку в небо десятки новых самолетов нашей страны, откуда начинались воздушные дороги во все уголки планеты. Штаб подразделения помещался в старом комендантском домике, который в тридцатых годах летчики почему-то прозвали «Храмом воздуха».

Осенью 1969 года, получив редакционное задание – заказать Карманову статью для новой рубрики «Мастера летного дела – молодым», я оказался в кабинете Юрия Климентьевича. На стенах висели схемы, испещренные цветными стрелами карты. На столиках, подвесках, на шкафу расположились модели вертолетов. На рабочем столе – стопки книг, наставления по производству полетов, инструкции. Не кабинет, а класс для занятий.

И только один-единственный серебряный кубок, что стоял рядом с большим глобусом, выглядел «чужим» в этом «авиационном мире». Заметив мой недоуменный взгляд, Юрий Климентьевич пояснил:

– Это приз, завоеванный в Турине на Международном авиационном салоне в 1968 году. Наша страна продемонстрировала тогда новые конструкции отечественных вертолетов, группу которых по трассе Москва – Киев – Львов – Загреб – Венеция доверили провести мне. И Карманов поведет меня, как все это было.

Юрий Климентьевич управлял в том перелете вертолетом Ми-8, на котором вот уже два года выполнял производственные полеты в Западной Сибири, Коми, Азербайджане и других регионах. Кроме Ми-8, в состав группы, направляющейся в Турин, входили вертолет Ми-6, пилотируемый пилотом А. Стаценко, и Ми-10, который вел известный вертолетчик А. Формальнов.

Машина предостояло пройти от Москвы на Апеннинский полуостров через Балканы – Восточные Карпаты – Динарское нагорье – Адриатическое море – южные отроги Венецианских Альп.

Подобный групповой перелет винтокрылых гигантов осуществлялся впервые. Хотя у того же Ми-6 уже был некоторый опыт «вертолетных вояжей» за рубеж. К примеру, в своеобразном двухместном круизе, организованном «Авиаэкспортом», вертолет Ми-6 побывал в Швейцарии, Польше, Германии, Венгрии, Франции, Австрии, Голландии... И не просто участвовал в демонстрационных полетах, а по-настоящему работал: устанавливал железобетонные опоры для линии электропередачи, доставил в горы кабину на сто пассажиров для подвесной канатной дороги, гасил лесные пожары...

– Но по-настоящему мы удивили мир в Турине, – продолжил свой рассказ Юрий Климентьевич. – Причем, восторги начались уже во время перелета. Помню, в Загребе на аэродроме собралось море народу, чтобы посмотреть на наши вертолеты. Многие крестьяне из близлежащих сел приехали на лошадах. Люди интересовались всем: как высоко может подняться такая огромная машина, как Ми-6, сколько перевозит груза, какова скорость, и так далее. Ответив на многочисленные вопросы, я спросил у одного крестьянина:

– Сколько у вас коней?

– Два.

– А коров?

– Две.

– Большой ли дом?

– Три комнаты.

– А семья?

– Пятеро.

– Так вот, – пояснил я, – все ваше хозяйство с домом и семьей можно подвесить к нашему Ми-10 и увезти хоть на край света. Он поднимает в воздух более двадцати тонн груза.

Крестьянин и стоящие рядом с ним односельчане только качали головами от изумления.

Винтокрылые машины, которые привели на выставку в Турине Карманов и его друзья, вызвали восхищение собравшихся авиационных специалистов, деловых людей, представителей прессы и жителей Италии. Ми-10, пилотируемый А. Формальновым, поднял в небо перед изумленными зрителями вагон на специальной платформе. Ми-6, управляемый А. Стаценко, пронес над аэродромом тяжелый трактор. Юрий Климентьевич продемонстрировал вертикальный подъем Ми-8 и вертикальный спуск на самовращающемся винте с выключенными двигателями. А в заключение пролетел низко над аэродромом с рекордной скоростью – двести семьдесят километров в час. Тысячи людей, пришедшие на выставку, аплодировали нашему пилоту...

Не менее восторженный прием ожидал Ми-8, пилотируемый Кармановым, на Всемирной выставке в Монреале, куда пригласила Юрия Климентьевича канадская авиационная компания «Эр-Канада». Тепло встречали нашего вертолетчика и на других авиационных выставках.

Но с особой теплотой вспоминает Юрий Климентьевич свое участие в авиационном параде в День Воздушного Флота на аэродроме в Домодедове в 1967 году. Карманов вел тогда свое подразделение вертолетов разных типов. Он летел головным на своем еще тогда совсем новом Ми-8. Перед изумленной сотысячной толпой гостей и миллионами телезрителей проплыл гигантский транспарант со словами «Слава советскому народу».

Но лишь единицам за месяц до этого парада довелось видеть, как в одном из цехов авиационного завода прославленный конструктор вертолетов М. Л. Миль и пилот вертолета Ю. К. Карманов в рубашках с засученными рукавами, измазанные маслом, металлической пылью, колдовали над огромными дюралевыми листами. Они быстро чертили, что-то высчитывали, громко спорили, жестикулировали руками.

Кто-то спросил у начальника цеха, о чем они так непримиримо спорят?

– Выбирают наиболее удачную аэродинамику транспаранта к воздушному параду, – ответил тот.

Казалось бы, что тут сложного. Соедини листы дюрала, нарежь в них буквы, цепляй тросом – и вези. Ан нет: конструктор и пилот добивались точного расчета профиля обтекаемости, сил сопротивления...

– Спорили долго, волновались, чуть не разругались, – вспоминает об этом эпизоде Юрий Климентьевич сегодня. – Как уже было однажды. Казалось, конец всякой дружбе. Да нет же, ничего подобного. На завтра Михаил Леонтьевич горячо поздравил меня с днем рождения. Пришел вскоре и проводить в дальнюю дорогу – в Тюмень. Там, на севере области, нашему подразделению предстояла долгая и сложная работа. Ведь мы были первопроходчиками этих богатых нефтью и газом мест. Этому открытию века, сделавшему нашу страну богаче, и сегодня не перестает удивляться планета.

Я горжусь, что наше вертолетное подразделение было причастно к столь великому событию. Своей работой в Тюменской области мы, я думаю, тоже удивили мир...

Б. ОРЛОВ

г. Москва.

*И снова
в путь.*

Фото
из архива
Ю. К. КАРМАНОВА
и «ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ».



Дневник

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



✱ 18–24 октября Ту-104 совершил пробный полет по новой авиационной трассе Москва—Ташкент—Дели—Рангун и обратно. Весь этот путь самолет прошел за 9 с половиной часов (без учета посадок). На участке Ташкент—Дели скорость полета составляла 1050 км/час.

Жители Рангуна и Дели проявили огромный интерес к советскому самолету. Во время стоянок его осмотрели тысячи человек. Общественность Индии и Бирмы дала высокую оценку летным качествам Ту-104. «С прилетом в Индию этой машины», — писала газета «Таймс оф Индия», — стало ясно и это признается всеми, что в области гражданской авиации русские вышли вперёд».

✱ В сентябре—октябре Главное управление Гражданского воздушного флота снизило цены на билеты на следующих авиалиниях: Москва—Ленинград—Москва — с 240 до 200 рублей; Якутск—Зырянск — на 46 проц.; Якутск—Верхоянск и Якутск—Тикси — на 45 проц. и Тюмень—Салехард — на 61 процент. Соответственно на указанных воздушных трассах Якутской АССР и Тюменской области уменьшена плата за провоз багажа и грузов.

На всех союзных линиях при полете в оба конца установлена десятипроцентная скидка стоимости билета. Введены льготные временные тарифы со скидкой до 50 процентов на грузовые перевозки по договорам с государственными и общественными организациями в незагруженных направлениях.

✱ Ленинградское агентство ГВФ продает транзитные билеты на Иркутск. В столичный аэропорт Внуково пассажиры-ленинградцы доставляются самолетами Ил-12 и Ил-14, а отсюда продолжают путь на реактивном воздушном корабле Ту-104. Весь маршрут от Ленинграда до Иркутска протяженностью более 5 тысяч километров преодолевается за 8 летних часов.

✱ Регулярные рейсы совершают самолеты Ан-2 на авиалинии Иркутск—Братск. Только за три месяца они перевезли свыше пятисот пассажиров и около 40 тысяч кг различных грузов. Строители великой стройки на Ангаре получают областные газеты в день их выхода в свет, а центральные — лишь на сутки позже жителей Москвы.

✱ Состоялся третий пленум ЦК профсоюза авиаработников. Он обсудил вопрос о выполнении коллективных договоров в подразделениях и на предприятиях ГУГВФ и доклад председателя ЦК профсоюза тов. Журавлева «Задачи профорганизаций по улучшению

воспитательной и культурно-массовой работы».

✱ Организовано прошло в Киеве совещание пропагандистов — руководителей семинаров и кружков по изучению экономики ГВФ и политической экономики. Участники совещания прослушали ряд докладов, получили ценные методические указания. Им вручены тексты лекций по отдельным вопросам программы, а также бюллетень политотдела с материалами экономических конференций управления и Одесского аэропорта.

✱ Недавно из Иркутска в Красноярск вылетала делегация авиаработников. Она подвела итоги социалистического соревнования между Красноярским и Восточносибирским территориальными управлениями ГВФ. Победителями признаны красноярцы, которые значительно перевыполнили план воздушных перевозок.

✱ Коллектив Джусалинского аэропорта досрочно — 1 сентября — выполнил годовой план по перевозкам пассажиров и общему тоннажу перевозок.

✱ Во внеурочное время коллектив связи Сталинабадского аэропорта пере-



оборудовал свой радиоцентр: смонтировал новые мачту и радиостанцию, переделал электропроводку. Только на заработной плате сэкономлено более 30 тысяч рублей государственных средств.

✱ В Грузинском территориальном управлении ГВФ прошла переподготовка группы командиров кораблей, бортмехаников и бортрадиостов. Они подготовлены для эксплуатации самолетов Ил-14.

✱ Решением бюро Ненецкого окружного КПСС и исполкома местного Совета депутатов трудящихся на окружную Доску почета занесены имена лучших работников аэропорта Нарьян-Мар — тт. Балашева, Пронина, Титова, Кислякова и Скворцовой.



Ту-104 во Внуковском аэропорту перед очередным рейсом.

Фото В. Мастюкова и А. Софийского (ТАСС).

Как быстро летит время — ныне слово «забастовка» уже стало чем-то обыденным, неприятным, но привычным, хотя еще пять лет назад только возможность забастовки, к которой призвал авиаторов профсоюз летного состава, разорвала устоявшийся мир бывшего Министерства гражданской авиации СССР словно Тунгусский метеорит сибирское небо. Забастовка у нас, в стране Советов, где человек челове...

Само понятие забастовка, как способ разрешения трудового конфликта, пришло в нашу жизнь на взлете перестройки, когда наконец обветшавшая система уже не могла хоть как-то руководить и производственным процессом, и социальными вопросами, и идеологическим воспитанием. Первые трещины пошли по зданию «школы коммунизма» — профсоюзам, и вслед за горячками независи-

мыми профобъединениями в Аэрофлоте тоже появились независимые профсоюзы — летный, затем диспетчерский, что отражало объективное состояние дел, и как бы кто ни старался принизить значение этого факта, создание независимых профсоюзов было реальным фактором подлинных реформ в отрасли. Они, эти профсоюзы, сразу стали «анти», но система уже ничего не могла с ними поделать, им навешивали ярлыки: «неформалы», «демократы» и даже (о, ужас!) «антипартийные группки».

Молодые профсоюзы, ведомые честливыми, яркими лидерами, увы, не имеющими опыта профсоюзной, организаторской, аппаратной, наконец, работы, тотчас взяли быка за рога и в качестве средства борьбы с работодателем выбрали самое грозное, применяющееся везде лишь в крайнем случае, — забастовку.

ЛИДЕРЫ

Закономерный этот процесс — рождение новых профсоюзов — был, как мы уже отметили, неожиданным, ненавистным, отравительным для старой номенклатуры как из числа руководителей отрасли, так и из числа профбоссов «большого» профсоюза — авиаработников. Лозунги «неформалов» были неубиенны: надо работать хорошо и хорошо получать. Как хорошо? Как на Западе коллеги получают. И пенсию тоже достойную. Ну кто, скажите, не поддержит этих требований?

Я помню пьяняще-радостную атмосферу учредительных съездов, первых конференций, на которых летчики, диспетчеры впервые во весь голос говорили о своих бедах-проблемах, требовали внимания, справедливости, участия в государственных делах. Иначе... Иначе — забастовка. Полная, всеобщая, до победного конца. (Не говорю об экстремистских выкриках, что, дескать, всех стрелять надо и т. д.). Главным врагом было министерство, законотенные командиры отрядов, парткомы, профкомы и т. п.

Это подлинно демократическое движение, конечно же, выдвинуло своих лидеров, и столь же закономерно то, что эти лидеры своей страстностью, убежденностью, напористостью стали направлять это движение, встопычили с правом, реалиями дня, но и собственным пониманием ситуации, устремлениями, чертами характера и т. д. Это относится не только к нашим профсоюзным лидерам — это неизбежное и всеобщее следствие.

Ах, какие они были разные — А. Кочур, В. Игранов, А. Малиновский, Б. Конусенко, А. Елисеев, Б. Медведенко и другие.

Г. ГОЛОВЛЕВ

Такие разные, но в чем-то одинаковые. Как пел В. Высоцкий: «Сумасшедших буйных мало, вот и нету вожakov». Сумасшедших в глазах, готовность идти во имя избранного дела до конца — вот что их роднило. И это не оскорбление, ибо только люди, фанатично преданные идее (а это и есть в какой-то мере сумасшествие), способны вести за собой массы. Они были вожакими, а Владимиру Конусенко диспетчеры должны поставить памятник, ибо этот воистину харизматический лидер сделал для службы движения больше, чем кто-либо другой за многие-многое годы ее существования. Кстати, Конусенко — единственный из лидеров «первого призыва», кто недрогнувшей рукой попрежнему ведет своих диспетчеров в «светлое будущее». Остальных же лидеров новых профсоюзов постигла судьба большинства «вождей» — от всеобщего признания и почитания до забвения и всеобщего отрицания (мягко говоря). Что же случилось? Стремительный взлет всех названных и неназванных лидеров независимых профсоюзов со своих участков производства, где они трудились до союзного уровня трибун, до кабинетов в «министерском» здании на Ленинградском, 37, до кресел за столом переговоров в Доме правительства, до встреч с зарубежными коллегами вызвали своего рода «кессонную» болезнь. Чем спокойнее и рутиннее становилась работа профсоюзов, тем дальше отодвигались сроки достижения поставленных вначале задач (максимальных!), тем больше росло нетерпение и недовольство и среди рядового состава и в аппарате самого профсоюза. Да и сами лидеры не очень были готовы к рутинной работе. Трибуна — да! Блиц-интервью в камеру ТВ с угрозы забастовки — да! Диалог с правительством — уровень!

«Уровень» во многом был пределом мечтаний честолюбивых летчиков, диспетчеров, техников, инженеров, связистов, которые в свое время выделились из среды товарищей характером, интеллектом, организаторскими способностями, повышенным чувством справедливости. Вспоминая их путь, отмечая такие штрихи: кто-то предлагал себя в начальники управлений, были желающие стать секретарями парткомов, были ходки в Министерство транспорта, были предложения посадить себя в кресло директора Департамента воздушного транспорта и т. п. Фамилий сейчас не называю, ибо нам важно уловить тенденцию, а не уточнить «персоналии».

А средство привлечь к себе внимание, продемонстрировать могущество «своего» профсоюза было одно: забастовка. Как такая, чтобы поставила на колени и МГА (ДВТ), заставила

вздрыгнуть Минтранс, поколебала непробиваемость правительства.

ИХ ОППОНЕНТЫ

Оппонентами новых профсоюзов были «назначены» командиры отрядов, руководители авиакомпаний. «Назначены» взято в кавычки, ибо сама жизнь выдвинула их в качестве оппонентов. Именно оппонентов, но вовсе не противников, как это иной раз любят говорить самые «крайние». Почему? Да потому, что, скажем, тот же Альфред Малиновский (или Анатолий Кочур) при ином раскладе с их целеустремленностью, стремлением «наверх» вполне могли бы стать командирами летных отрядов, авиакомпаний (как это произошло с одним из профсоюзных лидеров Виктором Макацубой), и тогда бы их жар, пыл, полемическая страсть скорее всего были бы с противоположным знаком.

Командирам пришлось весь шквал негодования, обид на несправедливость всего и вся принять на себя, ибо МГА ушло в небытие, Департамент не обладал правами работодателя, а любому руководителю в Чите и Воронеже, Волгограде и Инте надо каждый день в контакте со своими подчиненными (коллегам, друзьями, подругами, родственниками — а кто они еще в маленьком отряде где-нибудь в Стрежевом или Элисте?) делать конкретное дело — возить пассажиров. И не только. Надо было обеспечить работой, заработком, жильем, детсадом и т. д. тех людей, кто вверил ему свою судьбу. Каждый из командиров на этом пути наделал массу ошибок, обидел столько людей (подчиненных, коллег, друзей, недругов, родственников). Это было невероятно трудно, больно. Гораздо труднее, нежели бросать в разгоряченную массу справедливые лозунги и вопрошать: а чем мы хуже? Мы что, недостойны лучшей жизни? Даете справедливую оплату и достойную старость! Господи, да любой командир (он что не человек и не хочет достойной старости?) подписался бы за эти лозунги, если бы их кто-нибудь выполнил и для него! Но нет в Белгороде таких денег, чтобы всем все сделать «по-человечески». И в Иркутске. И в Туле. И в Инте... Нигде нет!

Но в каждой Элисте или Инте есть теперь несколько авиационных профсоюзов вместо прежнего одного, с которым командир всегда ладил, и заморозванный единоначальник (зачастую и юридически малоратный) говорит новоиспеченному лидеру (подчиненному, коллеге, недругу, однокласснику, родственнику): ты, дескать, откуда прыгнул, где я деньги возь-

ТРУДОВОЙ

КОНФЛИКТ

Естественные болезни молодого российского рынка или схватка амбиций?

му на «адекватную» оплату твоего труда, ведь мы же не летаем, объем перевозок упал, отряд в минусе! А коллега, одноклассник, родственник в ответ: а это не мое дело, обеспечь! А то — забастовка, не меньше. И из Москвы призывали.

Упрощенная схема, конечно. Упрощение принимает обе стороны, но для того, чтобы понять суть, иной раз приходится доводить мысль до крайней простоты. И тогда виден абсурд.

Здесь надо отдать справедливость и сказать, что теперь некогда грозному нажиму (шантажу?) независимых профсоюзов противостоять отнюдь не растерянные командиры эпохи ранней перестройки. Это тогда они были несколько выбиты из колеи шараханьем «верхов», выборами, незнанием своих возможностей. Теперь это, как правило, заматерелые «боссы», познавшие вкус подлинной власти, набравшие опыта в заграничье, а еще более ценного — в своем Отечестве, обладающие солидным куском собственности в своих компаниях и — что немаловажно — корпоративными связями в своем командирском чеху. О, теперь их просто так на испуг не возьмешь! К их услугам менеджеры, юристы, Клуб командиров, Ассоциация руководителей авиапроизводства (МАРАП). Но было бы смешно, если бы все это свое могущество они создавали для борьбы с профсоюзами. Все это нужно им для одной цели: выжить самому, своему отряду, компании — в неведомом море рынка. Увы, большинство компаний (отрядов) едва сводят годовой баланс к нулю. А за ними — люди, жилье...

ЛИДЕРЫ И ОППОНЕНТЫ. ИХ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ

Новые профсоюзы вовсе не как снег на голову упали в авиаотряды. Все те беды, о которых в полный голос заговорили Малиновский, Кочур, Медведенко, Конусенко и др., были давно известны. Взаимоотношения работодателей и работников в отрядах ископом веку (советского веку) регулировались в общем-то вполне демократическим путем — заключением коллективного договора. Они, если отвлечься от лозунгов, призывов к забастовкам, в подавляющем большинстве случаев регулируются и сейчас. Единственно, к чему не были готовы командиры, так это к заключению отраслевого тарифного соглашения (ОТС), которое как понятие пришло только в последнее время. Это стало звездным часом новых профсоюзов. Должно было бы стать. Дело в том, что новые независимые профсоюзы (их, напомним, четыре) объединяют в своих рядах не более тридцати процентов работников отрасли. Остальные же находятся в Федерации профсоюзов авиаработников (ФПАР). Так вот, федерацию новые профсоюзы, что называется, не видят в упор, считая ее политику соглашательской, не принципиальной. Налицо раскол

в профдвижении, который никак не укрепляет позиции на переговорах с работодателем.

А переговоры в этом году шли очень трудно, что и вытекало из времени от времени на страницах газет в виде резких заявлений новых профсоюзов о готовности их объявить предзабастовочное состояние, забастовку. На что руководство отрядов, компаний, отрасли реагировало в отличие от панических прошлых лет спокойно и даже несколько скептически. По двум причинам. Во-первых, ни о какой всеобщей забастовке речи быть не может, поскольку вышеупомянутый раскол налицо. И, во-вторых, потому что в большинстве трудовых коллективов давно заключены коллективные договоры. И ОТС, по большому счету, нужен теперь (во второй половине года!) как венец переговорного процесса и в немаловажной степени как свидетельство дееспособности, самостоятельности лидеров независимых профсоюзов.

Так почему же ОТС так долго не подписывается? По мнению руководителей профсоюзов, руководители авиакомпаний, отрядов, аэропортов и других авиационных организаций не озабочены благосостоянием своих подчиненных, не проявляют должного рвения в деле обеспечения заказами своих предприятий. Вследствие этого низка их эффективность и, соответственно, низка зарплата. А люди, мол, должны жить достойно, получать «адекватно».

По мнению руководителей авиапредприятий, лидеры профсоюзов, стремясь завоевать авторитет у своих коллег, непомерно завышают требования, и они, эти требования, попросту не под силу ни одному (!) коллективу. Взаблудившись людей посулами зарплат на «мировом уровне» несложно (кто же откажется от больших денег?), а то, что командир не дает, так на то он и командир — мироед. Вывод: взять деньги любой ценой, вплоть до забастовки.

Так, например, в проекте ОТС, подготовленном мятежными профсоюзами, предусматривается коэффициент 7. Сейчас такой коэффициент равен 3,5. При условии, что по сравнению с прошлым годом уровень рентабельности авиакомпаний по России в целом снизится на четыре процента, профсоюзы требуют увеличить зарплату практически вдвое. Реально ли это? Понимают ли это лидеры профсоюзов? Конечно, понимают, но, по-видимому, желание выглянуть в глаза своим коллегам «рыцарями без страха и упрека» заставляет их идти на эти шаги. Вплоть до забастовки! Понимают и то, что авиаторы живут не в самых плохих условиях, не в пример, скажем, врачам, учителям. Понимают и то, что островок благополучия в обществе с переходной экономической средой невозможно. И тем не менее — вплоть до забастовки...

ЗАБАСТОВКА

В принципе, забастовка как форма решения трудового спора

на транспорте запрещена законом. И не только у нас. Вспомним, как жестоко расправился президент США Р. Рейган, когда авиадиспетчеры попытались парализовать работу воздушного транспорта забастовкой. Он просто-напросто уволил четырнадцать тысяч диспетчеров одновременно и ликвидировал их профсоюз. Ибо транспорт — нервная система государства, и добиваться своих целей с помощью парализации нервной системы нельзя. «Сыроусты» наших законов, наша вечная привычка не исполнять законы, слабость власти позволяют прибегать к угрозам забастовкой даже на транспорте. В течение последних пяти лет профсоюз летного состава и профсоюз авиадиспетчеров (чаще) неоднократно пытались призвать своих членов к стачкам, приурочивая их, как правило, к началу работы съезда народных депутатов, летних каникул и т. д., что в общем сильно смахивало на шантаж. По большому счету ни одной крупной забастовки им не удалось организовать, хотя попытки организовать работу отдельных аэропортов были, но они не были поддержаны другими работниками и кончались обычно ничем. Неумелые действия профлидеров, неумелые действия руководителей, которые пытались в этих случаях применить репрессии, — все это не способствовало сближению позиций «высоких договаривающихся сторон».

Опросы в авиапредприятиях показывают, что идея забастовки в трудовых коллективах отнюдь не приветствуется, хотя денег хочется получить побольше. Тут действительно «и хочется, и колется». С одной стороны, человек знает, что денег в отряде нет и взять их неоткуда, поскольку объемы перевозок падают, а с другой, думает, а вдруг, чем черт не шутит, они там, в Москве, найдут денюжку да и подбросят нам! Но ведь и сказать «баста» тоже непросто. Это поступок, за который отвечает каждый сам, а не те, что «там, в Москве». Да и закона о запрете забастовок никто не отменял. А получить «адекватно» — хочется. Именно на этом играют лидеры профдвижения и, страшно подумывать, а вдруг эти забастовки нужны еще и для утверждения в роли дееспособных и самостоятельных руководителей, с которыми считается страна, пассажиры. А не будь их, этих забастовок (даже угроз), кто знал бы о них? Не хочется так думать, но очень уж факты выстраиваются в одну сторону...

КОМПРОМИСС КАК ВЫСШАЯ ФОРМА ИСКУССТВА ПЕРЕГОВОРОВ

Один крупный философ на вопрос, как кончаются войны, ответил: «За столом переговоров». Трудовой конфликт — не война, и его сам Бог велел разрешать за столом переговоров, поскольку даже после самых громких демаршей — забастовок, увольнений и прочего — все

равно придется «есть за стол». Может, все-таки не вставать из-за него до тех пор, пока не будет найден разумный компромисс, который учитывал бы и интересы трудящихся, и амбиции руководителей (последнее — немаловажно)?

То, что компромисс нужен, понимают все участники трудового спора, и все знают, что он будет найден. Каждая из сторон, правда, надеется, что противоположная «сдаст» больше позиций. Проблема усугубляется и тем, что в стане профсоюзных лидеров глубокий раскол: ФПАР, объединяющая, как мы уже говорили, свыше 70 процентов авиаработников, понимает необходимость компромисса и перед самым «контральным флажком» до 31 июля (точно — 27 июля) подписала ОТС. За что и подвергается остракизму со стороны своих «непримиримых» коллег из четырех независимых профсоюзов, лидерам которых приходится идти до конца и вопреки здравому смыслу (денег-то все равно нет!) требовать невыполнимого. И смысл возможной забастовки, похоже, может свести к защите чести мундира самих лидеров и их профсоюзов вообще. Ведь если подписать ОТС с коэффициентом 3,5, то возникает резонный вопрос: за что боролись? А нужен ли вообще маленький профсоюз, если подписано то, с чем согласен «большой» профсоюз? Значит, нужна забастовка. А она незаконна. Повторить акцию шахтеров, напугать правительство и потребовать деньги у Москвы? Но большинство авиакомпаний, аэропортов — акционерные общества, и государство не несет ответственности за финансовые взаимоотношения внутри них.

Да, профсоюзные боссы, случалось, делали головокружительные карьеры (становились президентами, членами Политбюро), но все же основная работа профлидера малозаинтересна: он словно зерно между мощными жерновами — трудовым коллективом, который выбирал его, и работодателем, который относился к нему с опаской и недоверием. Именно так: с опаской. И не более. Поскольку нынешние профлидеры и командиры вышли из одного гнезда: еще семьдесят лет назад и те и те были командирами экипажей, инженерами смен, руководителями полетов. Их еще ничто человеческое не разделяет, и в обычной жизни они в своем маленьком аэропорту, случается, переходят на «ты». Но все это будет длиться недолго. В обозримом будущем в компаниях появятся новые владельцы, которые будут знакомы только с расчетными счетами в банке и ведомостями на зарплату — не более того. Тогда отношения будут определяться не опаской, и компромисс будет находиться значительно труднее. Вот почему именно сейчас нужно проходить школу компромисса. Ведь даже самые жестокие войны кончаются за столом переговоров. Всегда!

г. Москва.



12

Шестьдесят лет исполнилось одному из старейших аэропортов столицы – Быково. Этот знаменательный юбилей не может оставить равнодушным никого из тех, кто близок к гражданской авиации, кто интересуется ее прошлым, настоящим и будущим. В истории Быкова много славных и незабываемых страниц, связанных с важными вехами в развитии отечественного воздушного транспорта, освоением новых типов самолетов. Заглянем в некоторые из них...

На рубеже двадцатых и тридцатых годов на месте нынешнего аэропорта Быково было большое заросшее травой и кустарниками поле с редкими строениями. Однако очень скоро царившая здесь многие годы патриархальная тишина взорвалась шумом строительных работ. В. П. Малахов, возглавивший весной 1932 года строительство первого под Москвой аэропорта, вспоминал: «По рельефу и местонахождению площадка под строительство аэропорта была выбрана очень удачно, так как находилась недалеко от железнодорожной станции... Строительство начали с постройки четырех барakov на сто человек каждый, складских сооружений, общежития для летного состава, временных деревянных ангаров на два самолета, складов горючего, мастерских и других объектов... Строить было очень трудно. Не было необходимого транспорта и механизмов. Все работы в то время проводились на конной тяге, то есть на грабарках, где было задействовано более трехсот лошадей. Работы в основном были завершены за два года и пять месяцев».



НАЙТИ
СВОЮ
НИШУ

Статус аэродрома Быково получило 2 марта 1932 года. Летали быковцы в те годы на самолетах У-2 и Р-1, выполняли авиахимработы, санитарные рейсы, аэросев леса, вели патрулирование линий электропередачи.

Осенью 1935 года Быково стало премиником Центрального московского аэропорта, закрывшегося на год в связи с реконструкцией. 12 сентября 1936 года на новое место перебазировались летный и технический составы 1-го и 3-го транспортных авиаотрядов Московского управления ГВФ, самолеты АНТ-9, Г-2 и «Сталь-3». А уже через день, 14 сентября 1936 года, из Быкова был выполнен первый полет по центральному расписанию. Этот день и стал считаться датой рождения аэропорта Быково.

В июле 1941 года в Быкове была создана авиагруппа особого назначения при Генеральном штабе Красной Армии. Она обеспечивала оперативную связь штаба с фронтами, армиями и воинскими соединениями. В дальнейшем авиагруппу перебазировали во Внуково и переформировали в 3-ю отдельную авиационную дивизию связи ГВФ. Только в первый год войны эта дивизия перевезла более шести тысяч бойцов, командиров, раненых и больных, 700 тонн боеприпасов и консервированной крови, медикаментов и прочих грузов. А сам аэропорт с первых дней войны использовался как заводской аэродром, занимавшийся необходимыми для военных целей переоборудованием самолетов ГВФ и восстановлением поврежденной в боях авиатехники.

В июле 1944 года в аэропорту Быково был организован Московский отдельный авиаотряд. К сентябрю он насчитывал четыре подразделения на периферии и два авиазвена в самом Быкове. Воздушный парк отряда составляли тогда двадцать восемь самолетов У-2 и два По-2. Аэропорт располагал также восемью грузовиками и тремя автомобилями спецназначения. Быковские авиаторы постепенно налаживали работу местных авиалиний, в первую очередь в районах, которые были оккупированы противником, обслуживали органы здравоохранения, вели борьбу с вредителями сельского хозяйства.

В конце пятидесятых в Быково поступила новая авиатехника – самолеты Ил-12 и Ил-14. Аэропорт получил современные по тем временам средства радионавигации и связи. В 1960 году Быково вошло в состав Управления гражданской авиации центральных районов. Материально-техническая база аэропорта продолжала укрепляться – были построены зал ожидания для пассажиров, двухэтажное административно-служебное здание, склады, доки для ремонта самолетов, радиолокационная лаборатория и бытовой цех, реконструирована взлетно-посадочная полоса.

Шестидесятые годы ознаменовались для быковских авиаторов освоением новой техники. Именно из Быкова в свой первый рейс 13 сентября 1963 года отправился газотурбинный Ан-24 по маршруту Быково – Воронеж – Саратов – Быково. Выполняли первые рейсы с пассажирами и грузами экипажи командиров А. И. Букова и Н. Т. Маланина. Быковцы проводили эксплуатационные испытания и реактивного самолета Як-40. Первый рейс на этом самолете по маршруту Быково – Кострома – Быково выполнил 13 августа 1968 года экипаж, командиром которого был Ф. И. Новосельцев.

Внедрение новой авиатехники позволило быковским авиаторам в 1970 году



Генеральный директор открытого акционерного общества «Быково-авиа», заслуженный работник транспорта России Г. И. Сытник.

Золотой фонд Быкова – высококлассные пилоты, штурманы, бортиженеры. Среди них бортмеханик Як-42 Н. В. Черных, второй пилот Н. Н. Лавренков, заместитель командира эскадрильи Як-42 В. К. Жевнеров, заслуженный штурман СССР В. П. Кулаков, командир Як-42 А. А. Суворов (слева направо).

Быковцы по праву гордятся своей авиационно-технической базой. Ее специалисты, инженеры и техники экстра-класса, на самом высоком уровне обеспечивают техническое обслуживание авиатехники. На снимке (слева направо): авиатехники АТБ А. Н. Кочнов, А. М. Левин и О. А. Геворкян готовят к рейсу самолет Як-42.

В акционерном обществе «Быково-авиа» много внимания уделяется техническому оснащению всех служб аэропорта. Этот телетайпный зал бесперебойно обеспечивает Быково оперативной и надежной связью с внешним миром.





14



Диспетчер ПДС аэропорта Л. А. Мельниченко и начальник службы Ю. Н. Антонов.

Быковская служба бортпроводников недавно отметила свое двадцатипятилетие. В ее традициях высокая культура обслуживания, профессионализм и дисциплинированность. Этим традициям следуют молодые бортпроводники, такие, как Вера Шаламонова (слева) и Татьяна Барышникова.

В Быкове досмотром ручной клади и багажа занимаются опытные сотрудники местного отделения милиции и службы пассажирских перевозок. В их числе дежурный инспектор по досмотру Е. А. Гуськова (справа), капитан милиции Г. А. Драч и старшина милиции З. Г. Яичникова.

преодолеть своеобразный рубеж – в тот год аэропорт впервые обслужил миллион пассажиров. А 30 апреля 1975 года в Быковском аэропорту произошло знаменательное событие – вошел в строй новый аэровокзал с пропускной способностью четыреста пассажиров в час.

Но одной из наиболее ярких страниц в жизни аэропорта стало освоение и внедрение самолета третьего поколения – 120-местного Як-42. Это ответственное задание коллектив выполнил с честью. 22 декабря 1980 года экипаж Л. И. Филатова совершил на Як-42 первый регулярный пассажирский рейс в Краснодар. Очень скоро новый самолет полюбился пассажирам. География полетов на нем из Быкова выглядела внушительно: Нальчик, Полтава, Пенза, Херсон, Львов, Воронеж, Ташкент... В 1986 году на самолетах Як-42 в Быкове было выполнено более половины всего объема авиаперевозок.

Знаменательная дата – не только повод оглянуться назад, но и поговорить о дне сегодняшнем. Слово Генеральному директору акционерного общества «Быково-авиа» Г. И. Сытнику:

– К сожалению, свой юбилей аэропорт встречает в непростой обстановке. Нам не удалось избежать проблем, которые встали перед многими авиапредприятиями в процессе перехода к рыночным отношениям: резкого падения объемов авиаперевозок, острой нехватки денежных средств, необходимости обновления самолетного парка. Понадобились энергичные меры, чтобы преодолеть острый кризис...

В последние годы быковские авиаторы значительно расширили географию своих полетов. Как внутри России, так и за рубежом. Они летают теперь в Надым, Новый Уренгой, Ямбург, Ноябрьск... Самолеты с фирменным знаком – быком на киле, можно встретить теперь в зарубежных странах. Быковские авиаторы выполняют также вахтовые перевозки, облет радиотехнических средств российских аэропортов.

Таков он, старейший аэропорт нашей столицы. Хочется верить, что и в нынешнее непростое время быковские авиаторы найдут свою нишу на рынке авиаперевозок и смогут преумножить замечательные традиции старших поколений.

Т. СУВОРОВА,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

а/п Быково.

Даже в наше непростое время быковские авиаторы находят возможности для строительства жилья. На снимке: новый 120-квартирный дом для работников аэропорта.

Фото В. ГРЕБНЕВА.





Генеральный директор Аэрофлота
Е. Шапошников.

молетном парке "Аэрофлота" достигло десяти.

Новые машины заменяют устаревшую технику на ряде европейских, азиатских и, что особенно актуально, американских маршрутов. В Европе на них будут выполняться рейсы в Мадрид, Цюрих, Женеву, Вену, Рим, Милан, Франкфурт-на-Майне, Париж. В Азии — в Джакарту, Карачи, Дубай, Коломбо, Токио, Дели, Калькутту, Бангкок, Кат-

“АЭРО- ФЛОТ” ПОЛУЧАЕТ ПОПОЛНЕНИЕ



Президент консорциума "Эрбас Индастри"
Ж. Пьерсон.

Как уже сообщалось в журнале, в июле 1992 года на трассах "Аэрофлота" появились аэробусы "А-310" западноевропейского консорциума "Эрбас Индастри". Они стали первыми машинами западного производства, пополнившими российский самолетный парк. Получив неприличные для нас собственные имена — "Чайковский", "Мусоргский", "Скрябин", "Рахманинов", эти лайнеры стали выполнять регулярные пассажирские рейсы в Гонконг, Токио, Бангкок, Куала-Лумпур, Сингапур, Дубай, Сидней, Осаку, Лондон, Париж.

Наладив выпуск семейства аэробусов "А-300"—"А-310", консорциум "Эрбас Индастри" стал по существу пионером в производстве западноевропейских самолетов для магистральных воздушных линий. До того, как стало известно, на мировом авиационном рынке преобладала монополия американских самолетостроителей.

Вслед за "Аэрофлотом" два "А-310" взяла в лизинг якутская авиакомпания "Даймонд Саха". Однако вскоре ей пришлось кооперироваться с нашим главным национальным авиаперевозчиком, и теперь эти машины эксплуатируются ими совместно на маршрутах Москва — Якутск и Москва — Норильск.

22 мая текущего года во французском городе Тулузе Генеральным директором "Аэрофлота", маршалом авиации Евгением Шапошниковым и Президентом консорциума "Эрбас Индастри" Жаном Пьерсоном был подписан контракт о поставке "Аэрофлоту" по лизингу еще четырех "А-310". Таким образом, общее число аэробусов в са-

манду, Мале, Дакку. На американском континенте — в Вашингтон и Майами. В перспективе также намечены полеты в Мехико и Канкун (курортная зона в Мексике).

— Аэробусы, полученные нами, — сообщил первый заместитель Генерального директора "Аэрофлота" по организации и управлению производственной деятельностью Валерий Окулов, — специально доработали по нашему заказу. Они оснащены дополнительными топливными баками, в результате максимальная дальность полета превышает теперь восемь тысяч километров. Кроме того, с учетом пожеланий заказчика, на них установлено новое буфетно-кухонное оборудование. И что особенно ценно, контракт предусматривает передачу нам соответствующего тренажерного комплекса. А пока наши экипажи проходят тренировки в Тулузе и Франкфурте-на-Майне, что связано не только с неудобствами, но и с дополнительными расходами.

Добавим к тому, что полученные "Аэрофлотом" самолеты имеют три класса обслуживания пассажиров: первый, бизнес и экономический. Они рассчитаны на перевозку в комфортных условиях 183 человек. Каждый салон оснащен видеосистемами. Так что скучать в полете не придется. Причем, просматривая видеожурнал или кинофильм, пассажир пользуется индивидуальными наушниками. Это очень удобно: сняв их в любой момент, он сможет отдохнуть в

тишине салона. Кстати, те же наушники предназначены и для индивидуального прослушивания музыки.

Что касается экономичности и экологической чистоты "А-310", то они полностью соответствуют международным стандартам. Самолеты оснащены двумя высокоэффективными двигателями американской фирмы "Пратт-Уитни" PW 4125, которые способны устойчиво работать в климатических условиях до минус 50 градусов Цельсия. Современное пилотажно-навигационное оборудование включает в себя все необходимое для выполнения полетов как в автоматическом, так и ручном режиме.

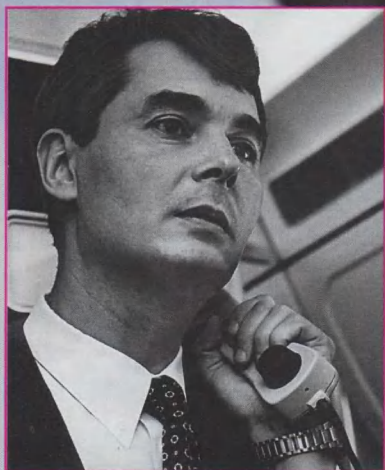
— За четыре года эксплуатации аэробусов, — подчеркнул Валерий Окулов, — мы накопили богатый опыт организации и выполнения полетов на них. Все специалисты — летчики, бортопроводники, технический персонал — прошли основательную теоретическую и практическую подготовку в учебном центре Аэрофлота, а также в Тулузе, Франкфурте-на-Майне и Шенноне (Ирландия).

Любопытно, что, оставаясь верным своей традиции, "Аэрофлот" и новому пополнению аэробусов присвоил имена выдающихся русских композиторов — "Даргомыжский", "Римский-Корсаков", "Бородин", "Алябьев". Прямотаки вся "могучая кучка" перебралась на крылья российской авиакомпании. Что ж, пусть ей будет там уютно и спокойно.

Наталья ЯЧМЕННИКОВА

г. Москва.

“АЭРОФЛОТ” ПОЛУЧАЕТ ПОПОЛНЕНИЕ



*Первый заместитель
Генерального директора «Аэрофлота»
В. Окулов на пресс-конференции
для российских журналистов,
состоявшейся прямо на борту аэробуса.*

Фото пресс-центра «Аэрофлота»,
«Эрбас-Индастри» и Владимира
ЕШТОКИНА («Российская газета»).



А это «легкий завтрак»
для журналистов.

Мне выпало около тридцати лет в качестве летчика, инженера, научного работника заниматься проблемами летного труда. И с полным основанием считаю, что безопасность полетов, эффективность применения авиации на две трети определяются тем, учитываются ли нет проявления человеческого фактора. Особенно это важно в отношении безопасности полетов.

Авиационные происшествия, в развитии и завершении которых мало что зависит от экипажа, довольно редки. Даже когда что-то отказало, от пилота (и экипажа в целом) в значительной степени зависит, как будет развиваться особая ситуация, приведет она к аварии или к катастрофе. Это не значит, что в любой особой ситуации, ставшей авиационным происшествием, следует искать вину пилота. Более того, считая, что ни в одном из таких случаев вины экипажа нет — есть обстоятельства или факторы, которые не позволили ему блокировать неблагоприятное развитие ситуации. Ведь в авиации нет таких специалистов, которые бы больше, чем пилот, были заинтересованы в благополучном завершении полета. И даже если пилот по глупости крутит «бочки», скажем, на Як-40, то и тогда причины более глубоки, чем обычно применяемое клише — «недисциплинированность и воздушное хулиганство». Сам факт «воздушного хулиганства» — не столько вина «хулигана», сколько результат несовершенства системы отбора кандидатов для летного обучения, организации тренировок, контроля за уровнем подготовки летного состава...

За восемь лет службы в гражданской авиации в качестве исследователя авиационных происшествий я убедился в том, что те или иные ошибки экипажа имеют место в каждом (за редким исключением) происшествии. При этом они всегда являются следствием одной из таких причин: в авиацию попал человек, который не должен был туда попадать, — по своим свойствам (психологическим, физиологическим и другим) он может быть кем угодно, только не летчиком; авиатор обладает всеми необходимыми для летной работы качествами, но вследствие издержек системы и методики обучения, периодических тренировок не готов к грамотным действиям в той или иной из нестандартных ситуаций, которые так вероятны в полете; социальные условия службы и быта спровоцировали то или иное нарушение; наконец, воздушное судно, на котором летает экипаж, не всегда и не во всем соответствует возможностям вполне профессионально подготовленного человека.

Все эти аспекты обычно ясны проницательным членам комиссий по расследованию. Но неведомые из руководителей ограничиваются простейшей цепочкой: нарушил (всегда есть, что нарушить!) — наказать. Вроде блокировали причину — «недисциплинированного» летчика наказали. А в действительности-то она осталась. Приходится только уповать, что, авось, следующий подобный случай обойдет подразделение стороной. Это, как известно, — позиция страуса. Обойдет же она дорого: скупой и бедный платят дважды.

Думаю, что, если подсчитать убытки от происшествий, причины которых повторя-

ются, они значительно перекроют сумму, потребную на их эффективную профилактику.

Рассмотрим глубже один из аспектов человеческого фактора — степень соответствия некоторых свойств воздушного судна (по части оборудования) возможностям пилота.

1. ХОРОШИ ЛИ АВИАГОРИЗОНТЫ?

В практике расследования тяжелых происшествий с транспортными воздушными судами приходилось изучать ситуации, когда, к несчастью, неожиданно для экипажа в автоматическом режиме полета (то есть при включенной АБСУ или САУ) по разным причинам машина попадала в сложное пространственное положение. В первые решающие секунды пилоты не

— неподвижный (относительно машины и летчика) силуэт и подвижная (повторяющая линию естественного горизонта) черта, символизирующая горизонт. Эта форма имеет название «**вид с самолета на землю**».

Эти формы индикации сложились исторически и у нас применяются на военных и гражданских воздушных судах. Так, на Ан-24, Ан-12, Ил-18, Ил-62, Ту-134, Ми-8, МиГ-29 и Су-27 применена первая форма. На больших пассажирских лайнерах Ту-154, Ил-86, на вертолетах Ми-26, Ми-24 и зарубежных — вторая.

Основной довод в пользу подвижной линии горизонта (авиагоризонты семейства ПКП) связан с учетом перспективы индикации на лобовом стекле: линии приборного и естественного горизонтов при выходе из облаков будут совпадать.

Психофизиологи отрицают необходимость такого совпадения. На основании

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР: ВЕЧНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

могут верно определить свое положение. А поскольку в природе смелого человека (и пилота, в первую очередь) заложена потребность в случае опасности сразу же действовать, они и действуют. Но не всегда верно. Действия, выполненные «не в ту сторону», усугубляют ситуацию вплоть до необратимости. Так, в частности, было в районе Междуреченска. Отчасти так — и под Хабаровском.

Есть две фундаментальные причины попадания в такую беду. Первая: **отсутствие в программах подготовки летного состава специальных упражнений и тренировок (хотя бы на тренажере) в правильном и своевременном определении пространственного положения, а главное, выводы из него.**

Наши методики твердят о недопустимости попадания в сложное положение. Правильно, но это — не более чем заклинание. Кто же попадал преднамеренно?! А умение вывести всегда нужно, даже если никогда не придется им воспользоваться! Вторая причина заключается в **несовершенстве системы отображения информации о положении относительно естественного горизонта.**

Приняты две формы индикации положения самолета относительно горизонта по крену:

— подвижный (относительно машины и летчика) силуэт самолета и неподвижная линия горизонта («**вид с земли на самолет**»);

результатов исследований они утверждают, что при переходе на визуальный полет реальные земные ориентиры представляют собой столь сильные раздражители, что предыдущая информация, закодированная показаниями приборов, сразу же стирается и никакого раздвоения восприятия не произойдет. То есть они отвергают этот довод в пользу индикации «вид с самолета».

Другой довод, исторически очень сильный для нашей авиации: «Во всем мире так (то есть «вид с самолета на землю»). А они — не дураки!». Это мнение распространено и в авиапромышленности, и в гражданской авиации, и в испытательных сертификационных организациях.

Верно, там — «не дураки». Но и у нас — тоже. Просто в зарубежье специалисты, которым положено принимать основополагающие технические решения, увереннее в себе, а у нас привыкли оглядываться «за бугор» и своим ученым не доверять, если полученные ими результаты расходятся с зарубежными.

Однако и на Западе та же проблема: их пилоты тоже теряют пространственную ориентировку. Поэтому там в конструкции некоторых авиагоризонтов пытаются сде-

* Подробно об этом: Ю. П. Дробленский, В. А. Пономаренко, Н. Д. Завалова, В. А. Туваев. Методы инженерно-психологических исследований в авиации. М., «Машиностроение», 1975.

лать некое совмещение принципов индикации, когда линия приборного горизонта подвижна (относительно летчика), как бы совпадает с естественным горизонтом, но и силуэт самолета, пусть ограниченно, тоже подвижен. Он при начале крена «подыгрывает», отклоняясь в сторону крена навстречу поворачивающейся «земле» (как на наших приборах типа АГД или КПП). Такое **усложнение конструкции без веских причин не предпринимают**. Значит, и «у них» есть проблема, что, кстати, подтвердилось в моих беседах с некоторыми зарубежными летчиками.

Она, возможно, менее остра в отношении воздушных судов западного производства, в основном, благодаря прекрасному дизайну «картинки» лицевой части прибора. Но когда у нас провели летные испытания с имеющим прекрасный дизайн авиагоризонтом фирмы «Коллинз» на маневренной машине, обнаружилось, что на больших углах крена и тангажа (более 30–40 градусов) опять, как и с КПП, у летчика «рассыпается» представление о положении в пространстве.

Не берусь с ходу отвергать принцип индикации «вид с самолета на землю». Допускаю, что возможны конструкции и дизайны, создающие правильное восприятие. Но на основании личного и коллективного опыта, изложенного в ряде отчетов по специальному летным испытаниям и исследованиям, утверждаю, что применяемые приборы (как электромеханические, так и на дисплеях) с индикацией «вид с самолета на землю» объективно более трудны для восприятия и воссоздания в сознании летчика картины его положения в пространстве. Сошлюсь на цифры из отчетов Научно-исследовательского испытательного института авиационной и космической медицины, НИИ ВВС им. В. П. Чкалова и ЛИИ им. М. М. Громова.

Какие свойства авиагоризонта наиболее важны для летчика, пилотирующего в нормальном полете, а также при попадании в сложное пространственное положение? Прежде всего, позволяющие правильно и быстро понять, где «право-лево» и «верх-низ». При малых углах (в пределах 10–15 градусов) и непрерывном контроле за показаниями авиагоризонта эти свойства у приборов разных типов проявляются примерно одинаково. Но стоит отвлечься от визирования авиагоризонта – и выясняется, что две важнейшие характеристики – время потребной фиксации взгляда на приборе (съем и восприятие информации) и управляющее воздействие на штурвал для вывода из крена – существенно различны. Причем, чем продолжительнее фиксация («вчитывание в показания»), тем сложнее для восприятия показания; чем больше ошибок по первому (рефлекторному) отклонению штурвала (не в «ту сторону»), тем менее наглядна индикация.

Сравнение по этим двум характеристикам приборов семейства КПП (КПП-1, КПП-72, КПП-77 и их модификаций) и приборов семейства АГД (АГД-1, АГБ-3к, КПП-1 и их модификаций) показывают, что доля (в процентах) фиксаций взгляда на приборе, необходимая длительность которых **менее одной секунды**, в общем количестве фиксаций составляет для КПП – 31,5, для АГД – 96,7. При

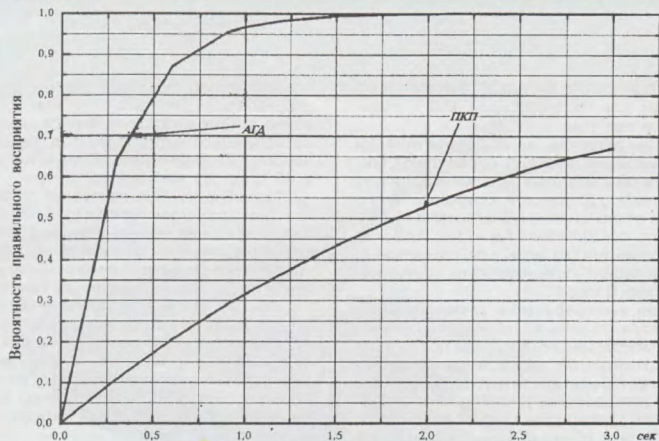
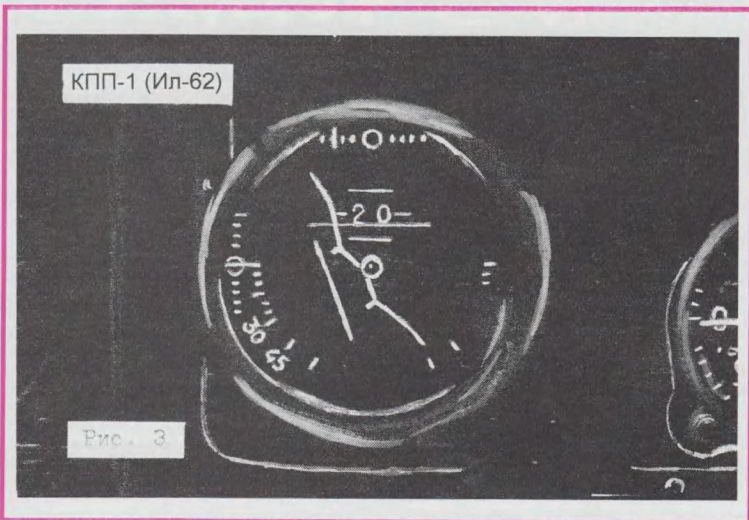
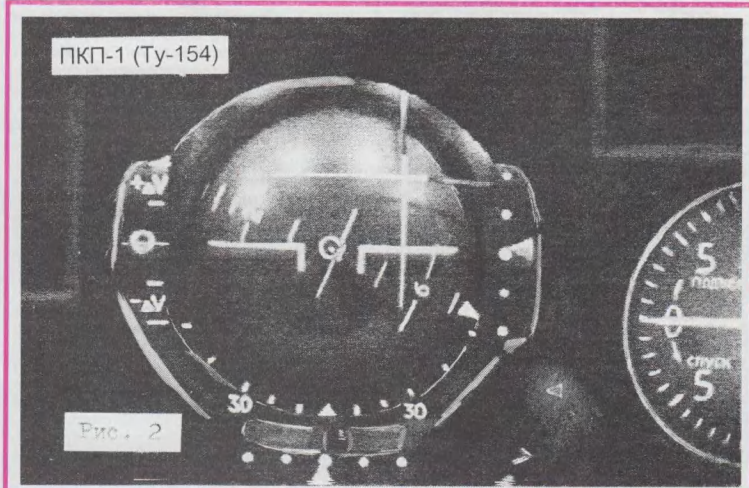


Рис. 1 Длительность фиксации взгляда на приборе



длительности фиксации **более трех секунд**: для ПКП – 33, для АГД – практически нет (см. рис. 1).

Таким образом, на АГД **практически все фиксации взгляда составляют менее одной секунды**, что характеризует этот прибор с лучшей стороны. Число первых отклонений штурвала «не в ту сторону» по показаниям АГД – 1,4, ПКП – 7, 8–9 процентов, то есть при пользовании вторым вероятностно «усугубить» ситуацию в 5–6 раз больше.

Едва ли требуемое улучшение наглядности, то есть возможности летчика почти мгновенно понять свое положение по «картинке» налицевой части прибора, может быть достигнуто только усовершенствованием дизайна. Нет, главную роль здесь играет что-то глубинное, связанное с психологией человека или даже биологией.

Так или иначе, приборы имеют значительное различие в наглядности – и, значит, есть пища для ума ученых. А пилоты остро нуждаются в результатах исследований и, главное, в принятии мер по их результатам.

Без комментариев предлагаю сведущему читателю определить крен по авиогоризонтам самолетов Ту-154 (ПКП-1) и Ил-62 (КПП-1), отображенным на фотографиях (см. рис. 2 и 3), и самому поразмышлять над тем, что сказано выше.

Ну, и какой угол крена? А главное, в какую сторону?

2. ЭФФЕКТИВНА ЛИ СИГНАЛИЗАЦИЯ?

Для предупреждения экипажа и предотвращения опасной ситуации, как известно, на самолете предусмотрены различные виды сигнализации, рассчитанные практически на все органы чувств (кроме, разве что, обоняния): световая, звуковая, речевая и тактильная.

Световая – это разнообразное табло и лампочки, появляющиеся или исчезающие символы и тому подобное. Звуковая – всякого рода сирены, звонки, гонги и другие. Речевая – подсказка голосом. Тактильная – это механические воздействия на рычаг управления, не изменяющие движения самолета. Например, «стик-шейкер» на штурвале А-310, колеблющийся штурвал в руках пилота по достижении больших углов атаки и как бы имитирующий тряску самолета и руля.

Рассмотрим аспекты применения этих систем.

Когда сигнализаторы всех видов стали ставить на самолет, преследовалась благая цель: привлечь внимание экипажа к возникающей ненормальности. Всегда ли это эффективно? Увы, нет. И у нас, и в авиации США отмечался парадокс: при срабатывании звукового сигнализатора опасного сближения с землей более половины экипажей не выполняли жестко предписанного указания – дать взлетный режим двигателям, взять штурвал «на себя» и уйти на безопасную высоту. А потом уже разбираться с причиной срабатывания.

Второй факт. Световой сигнал о ненормально большом крене на самолете А-310 заключается в погасании всех дополни-

тельных символов вокруг индикатора авиогоризонта на дисплее. Но можно обоснованно предполагать, что экипаж лайнера, потерпевшего катастрофу под Междуреченском, своевременно достижения крена в 45 градусов не заметил.

Третий факт. Есть основания полагать, что при кренении самолета Ту-154 под Хабаровском на величину более 30 градусов, что в конечном итоге привело к катастрофе, срабатывания светосигнализатора «крен прав, велик» экипаж не видел.

И еще. При вынужденной посадке на одном из московских аэродромов самолет Як-42 Днепропетровского ОАО приземлился с убранным шасси (при попытке выпустить его на выравнивании стойки не успели стать на замки). А ведь прямая и косвенная световая и звуковая сигнализации в полете сработали, но...

Попытаемся разобраться в причинах неэффективности сигнализации.

Сигнализатор опасного сближения с землей, к сожалению, имеет недостаток, заключающийся в частых ложных срабатываниях (в РЛЭ самолета Ан-24 даже дана рекомендация не реагировать на срабатывание продолжительностью до трех секунд при снижении на аэродром по крутой глиссаде). Но кто их точно отсчитает, эти три секунды? К тому же при достижении на снижении истинной высоты 50 метров сигнализатор автоматически выключается. А сработай он фактически, когда самолет находится на высоте 80 метров и снижается с вертикальной скоростью 10–12 метров в секунду, экипажу что, по-прежнему следовать предписанию **пренебречь сигналом?**

Таким образом, одна из причин малой эффективности сигнализации – **привыкание экипажа** к ней.

Но вот в одном из экспериментов на тренажере, когда «ложные» срабатывания были исключены, пять из шести(!) экипажей условно все же «столкнулись с землей», потратив имевшиеся у них 10–15 секунд на попытки понять причину срабатывания. Этот эксперимент ясно высветил вторую, важнейшую причину неэффективности такой сигнализации: **пилот – не автомат, слепо повиноваться сигналу он не может** в силу самой природы своей профессии: она требует **осмысленных творческих действий**.

Третья причина. Она связана с механизмом зрительного восприятия. Он построен таким образом, что **поле зрения во время опасности или при высокой концентрации внимания на чем-нибудь существенно сужается**. Нет, оптические характеристики глаза не изменяются, а просто сознание локализует объект внимания. Так, известно, что при введении экспериментатором отказа авиадвигателя (при испытаниях, без уведомления КВС) вне внимания летчика оставался сигнализатор отказа, находившийся в непосредственной близости от тахометра отказавшего двигателя. При решении дополнительных задач (навигационных, радиосвязи, чтении карт и других) взгляд переносится с прибора на прибор 2–2,5 раза в секунду без осознания их показаний. Короче говоря, сознание концентрируется на главном или кажущемся главным объекте. Например, на силуэте самолета и линии горизонта на авиогоризонте. А светосигнализаторы, находящиеся в геометрическом поле зре-

ния, фактически пилотом не воспринимаются. Таким образом, третья причина состоит в том, что **светосигнализаторы, находясь формально в поле зрения пилота, фактически в него не попадают**, то есть находятся вне зоны, где возможно их осознанное восприятие. Установлено, что даже ночью вероятность восприятия светосигнализатора составляет лишь 86 процентов.

Ну, а звуковая сигнализация? Глаза пилота заняты – мы в этом убедились. А уши? Представим себе в целом процесс воздействия. Вначале пилот обнаружил: сработал светосигнализатор. Восприняв сигнал, понял, что, например, не выпущено шасси. Но тут он замечает, что уже около секунды ревет сирена. Стоп! Что за сигнал? Оказывается, тоже – «шасси убрано». Все правильно. Но тут зазвенел звонок. Что это значит? «А-а, это я выключил автопилот» (а самолет снижается, а шасси по-прежнему убрано!). И так далее. Таким образом, последовательная реакция на привлекающие раздражители может привести к увеличению времени до начала выполнения необходимого действия.

Казалось бы, продублировав световую сигнализацию звуковой, мы увеличили надежность правильной реакции. Отчасти – да, но в ущерб другому: в ущерб времени начала активных действий пилота.

(Кстати, этот сюжет полностью взят из расследования авиационного происшествия с самолетом Як-42 Днепропетровского ОАО. В ходе происшествия были моменты, когда после прохода самолетом БПРМ одновременно работали девять(!) разного рода сигнализаторов. А экипаж действовал в условиях необходимости вынужденной посадки из-за пожара двигателя на взлете). Такова **четвертая причина недостаточной эффективности сигнализации – ее нерациональная избыточность**.

Все виды сигнализации представляют собой закодированные сообщения. Их «словарь» известен экипажу, и в нормальной спокойной обстановке понять, что каждый значит, не представляет труда. Но в ситуации, когда счет времени идет на секунды и их доли, когда мозг интенсивно работает, идентифицируя происходящее, сравнивая альтернативы и выбирая оптимальный вариант, многое меняется. Пусть читатель (не пилот даже) вспомнит, как он читал текст и не понимал, о чем идет речь, и возвращался к началу абзаца, если его мозг напряженно над чем-то работал. Так и пилот, пытаясь понять, отчего стрелка вариометра падает вниз, может много раз прочесть «крен прав, велик», прежде чем выстроит цепочку: «большой крен – опускание носа – разгон скорости – рост вертикальной».

Не в кабине и даже не в лаборатории работает летчик, тем более, если сложилась особая ситуация.

В недостаточном понимании специфики работы экипажа, в умозрительных академических представлениях о работе летчика и состоит пятая, главная причина эргономических недостатков кабин самолета.

И это беда – не специфически российская (советская), а интернациональная. Так сложилось во всем мире исторически,



eurocopter

ТЕХНИКА

когда в авиации все шло от конструкции и конструктора.

Мне довелось в мае 1996 года участвовать в работе семинара FAA по вопросам сигнализации на самолетах B-777, «Фоккер-10» и A-340. Что и говорить, система сигнализации (в рамках принятой в США, Германии, Франции, да и у нас концепции) в инженерном отношении совершенна. Чего ж еще? Не собираюсь ее критиковать, но приведу небольшой эпизод.

Наиболее опасные ситуации (например, пожар двигателя) сообщаются речевым информатором трижды. В этом есть логика: чем выше опасность, тем надежнее должно быть оповещение о ней. Но я спросил инструкторов: «Что будет, если, пока речевой информатор трижды говорит, что горит двигатель № 2, на моей машине загорится еще и двигатель № 3 (вспомните Красноярскую катастрофу 1985 г.!), будут гореть два табла, а речевой информатор – 10 секунд трижды говорить только о двигателе № 2? Чему я должен верить?».

Инструкторы ступевались – конструкторы такой ситуации не предусматривали.

И в новейшей конструкции есть проехи. Не на инженерно-конструкторском уровне, а на уровне понимания возможностей человека в кабине самолета. А ведь «там» в конструировании (да и у нас тоже) принимают участие летчики: и испытатели, и эксплуатанты. Но им для оценки и корректировки случившегося предлагают готовые концепции и конструкции. И все, что они делают, – они выполняют в рамках жестко оформленной идеи.

Значит, форма использования летного опыта тоже должна быть усовершенствована.

У американцев в разработке кабины B-777 психологи практически не участвовали. У нас в конструирование кабин лучших в мире истребителей МиГ-29 и Су-27 психологи внесли большой вклад. Не пора ли идти по такому пути и в гражданской авиации? Нашим талантливым конструкторам самолетов – следить не только за зарубежной инженерной мыслью, но и за мнением летчиков, психологов? Прислушаться даже к неформально высказываемым мнениям, отладив систему обратной связи с эксплуатантами, организовав отслеживание мнений и предложений от всех категорий авиационного персонала – от авиатехника до командира воздушного судна.

Авиацию двигают вперед не столько конструкция, сколько человек, который ее эксплуатирует. И в первую очередь – пилот.

Чтобы сделать хороший самолет, необходимо хорошо знать возможности и ограничения человека, которому его пилотировать.

В. ОВЧАРОВ,
заместитель начальника Научно-технического центра Межгосударственного авиационного комитета,
кандидат технических наук,
летчик-испытатель первого класса

г Москва.



ВЕРТОЛЕТЫ НАД МОРЕМ

21

Ничто не предвещало беды. На платформе «Пентагон-89» завершилась очередная вахта, и нефтяники готовились к встрече с родными и близкими. Вспомогательное судно «Маерск» с новой смелой было уже совсем рядом, когда мощный ураган пронесся через Атлантику со скоростью сорока метров в секунду. Он сорвал на платформе ферму, в результате падения которой на буровой возник пожар. В сложнейших условиях бушующего Северного моря нефтяники вступили в схватку с огнем, но силы оказались неравными. Команда передала в эфир сигнал о помощи. «Маерск» не смог подойти, огромная волна грозила разбить судно о платформу. Моряки не имели возможности помочь буровикам. Каждую минуту могла произойти трагедия.

Сигнал о помощи приняла береговая охрана. В течение минуты экипаж в ярко-красных спасательных костюмах занял место в кабине, а еще через

две – вертолет был уже в воздухе и взял курс на платформу. Море кипело, порывы ветра легко бросали тяжелогруженую машину. Но самое трудное было еще впереди. Горящий факел пилоты нашли сразу, однако о посадке на платформу не могло быть и речи, кругом огонь и разрушения. Спасать людей нужно было немедленно.

Вертолет завис над платформой и опустил на лебедке спасателей. Сначала поднимали раненых. Вертолет зависал, брал на борт пострадавших, потом садился на качающуюся палубу «Маерска» для высадки спасенных и опять взлетал. Экипаж работал четко и слаженно. Приходилось снова и снова повторять маршрут платформа – корабль, пока все люди не оказались на борту судна. К этому времени огонь охватил уже всю платформу, раздалось несколько мощных взрывов, и она медленно ушла под воду. Все было кончено. На поверхности остался лишь фонтан огня. Взрослые люди

плакали от счастья. Они не верили, что спасены...

Мировой опыт показывает, что развитие нефтедобывающей отрасли неразрывно связано с вертолетами. Науклоный рост добычи нефти и газа сопровождается продвижением буровых платформ все дальше и дальше в море. Появилась проблема транспорта. Возникли и укрепились вертолетные компании, обслуживающие нефтедобычу на шельфе. Сегодня они активно работают в Северном, Ирландском морях, Мексиканском заливе, у берегов Бразилии и Скандинавии.

Для наших месторождений на Каспийском и Сахалинском шельфах, в Печорском бассейне и Баренцевом море характерно небольшое удаление от береговой линии сорок – шестьдесят километров, где вертолеты оправдали себя в полной мере, а сроки эксплуатации этих месторождений (около тридцати лет) соизмеримы с жизненным циклом винтокрылых машин.

Россия "обречена" на активное использование вертолетов. Огромная территория, крупные нефтегазоперерабатывающие комплексы, расположенные в труднодоступной местности, плавучие буровые вдали от береговой черты, сложные природно-климатические условия, неразвитая транспортная система и загруженность магистралей. При этом часто единственным надежным транспортом является вертолет.

В последние годы поиск и добыча нефти, газа особенно привлекают внимание специалистов. Все больше буровых и рабочих платформ размещаются в открытом море, где особенно остро необходимы надежные каналы обеспечения нефтяников оборудованием и продовольствием. Из-за большого удаления нефтяных платформ от базовых станций порой корабли уже не в состоянии выполнить быстрое и надежное их обслуживание, а штормы и высокие волны могут стать причиной задержки или даже срыва поставок необходимых продуктов, запасных частей и агрегатов.

Взять нефть непросто. Обустройство и добыча требуют больших платформ, комплексов, специальных танкеров, трубопроводов, нужна новая транспортная система. Все эти проекты востребуют современные идеи и технологии всей цепочки от разведки нефти до заправочной станции, одним из составных элементов которой могут и должны стать вертолеты.

Для берегового применения, где необходима гибкость и особенно скорость, винтокрылые машины – идеальное транспортное средство. Они выгодны для выполнения срочной доставки необходимой запасной части, специалиста или смены всей вахты. Заход большого грузового корабля в порт, например, для замены небольшого агрегата, обойдется в кругленькую сумму, которая может во много раз превысить стоимость полета вертолета.

Незаменимы они и для аварийно-спасательных, пожарных служб, скорой медицинской помощи. В случае аварии на море только вертолет гарантирует срочное спасение и транспортировку раненых на "большую землю" – спасательный корабль.

Винтокрылые аппараты необходимы для разведки, эксплуатации и восстановления месторождений, обеспечения работ на морских платформах, мониторинга и технического обслуживания трубопроводов и хранилищ, сопровождения танкеров, перевозки высшего руководства, документов, финансовых средств.



Вертолеты "AS-365" № 2, "DAUPHIN-2" и "AS-332" L 2 "SUPER PUMA" на плавучей буровой.

Им не страшны ни дорожные пробки, ни бездорожье, ни природные катаклизмы.

Однако развитие нефтегазовой отрасли порождает и новые проблемы. Одной из них стала проблема экологии, когда незначительные, на первый взгляд, утечки нефтепродуктов приводят к страшным экологическим катастрофам, нанося многомиллиардный ущерб.

И опять на помощь приходят вертолеты. С появлением компактных, доступных по цене систем тепловидения высокого разрешения "Thermovision" открылась совершенно новая область применения винтокрылых аппаратов. Использование этих систем на борту вертолета является одним из перспективных методов дистанционной диагностики состояния и оперативного поиска магистраль-

ных трубопроводов как поверхностных, так и подземных. Система позволяет фиксировать именно то место, где продукт выходит из трубопровода, что устраняет необходимость излишней выемки грунта, сокращает продолжительность работ и расходы. Собранные архивные данные позволяют судить о качестве трубопроводов, а также подскажут наиболее эффективное решение относительно ремонта или замены отдельных участков.

Существующая система маршрутных трубопроводов в России, насчитывающая сорок восемь с половиной тысяч километров, в ближайшие годы увеличится еще на две-три тысячи. За истекший год только в Тюменской области произошло четыре аварии на трубопроводах, около шести тысяч километров

В воздухе медицинский "BK-117".



нефтегазовых магистралей находятся в эксплуатации уже более десяти лет, из них тысячи километров нуждается в срочной замене. Часть своих трубопроводов наши нефтяники просто потеряли. Уже сегодня необходимо срочно создавать базы данных о состоянии трубопроводов, хранилищ, отстойников, дамб и плотин.

К сожалению, положение у нас с "нефтяниками" вертолетами безрадостное. Структура парка не соответствует характеру работ. Вертолеты устарели физически и морально. Нужны новые машины, у которых значительно ниже эксплуатационные расходы, выше эффективность применения и безопасность полетов. А также требуется новая вертолетная инфраструктура, новая организация воздушного движения, гелипорты, сервисное обслуживание летательных аппаратов и пассажиров.

Главный вопрос – выбор вертолета. Далеко не мелочи: возможность продолжения полета при отказе одного из двигателей, оснащение аварийно-спасательными средствами (жилеты, плоты и т.д.), наличие системы контроля технического состояния основных агрегатов воздушного судна, их дублирование, спутниковая система навигации, системы аварийной сигнализации, уровень подготовки экипажа. Любая невнимательность, оплошность может привести к значительному материальному ущербу, угрозе жизни и здоровью людей, а, следовательно, и к потере доверия к винтокрылым машинам со стороны заказчиков и страховых компаний.

Вертолеты "EUROCOPTER" сумели заработать высокую репутацию надежных машин, способных работать над морем, днем и ночью, в различных климатических и метеорологических условиях. Сейчас "BO-105", "BK-117", "Ecuireuil", "Dauphin" широко применяются для обеспечения буровых платформ, кораблей, портов, маяков – словом, там, где посадка и взлет должны быть выполнены с использованием очень небольших площадок. Чудесный обзор и маневренность облегчают заход и приземление на такие площадки, как, например, палуба корабля или площадка возле маяка.

Даже в условиях сильной турбулентности атмосферы вертолеты соответствуют требованиям управляемости. А "BO-105" – единственный в своем роде, способный работать на морском транспорте при ветре до семидесяти пяти километров в час.

Высокое расположение винтов (более двух метров), гарантирует безопасность загрузки-выгрузки и не вызывает задержки вертолета на площадке. Он снова готов к выполнению других задач, например, таких, как доставка лодмана на корабль. При высокой волне переборка его с буксира на корабль по воде может быть чрезвычайно опасна и потребует много времени. Вертолеты "EUROCOPTER" способны обеспечить заход корабля в порт, опуская лодмана на лебедку. Огромные преимущества "BO-105" и "BK-117" – большие допустимые диапазоны продольной и боковой центровки. Поэтому несимметричные грузы не влияя на превосходную управляемость этих многоцелевых машин.

Прочность и надежность конструкции дополняет двухдвигательная силовая установка и дублирование жизненно важных систем. Вертолеты способны продолжить взлет и выполнить полет при отказе одного из двигателей на взлете.

Уникальный бесшарнирный несущий винт "System Bolkow" обеспечивает "BO-

105" и "BK-117" не только превосходные характеристики управления, но и немедленную реакцию на отклонение рычагов управления и полную управляемость при нулевых и отрицательных перегрузках.

Модульная конструкция основных агрегатов и очень длительные их ресурсы сокращают до минимума простой вертолетов на земле, что значительно повышает экономическую эффективность использования авиационной техники.

В пассажирском варианте "BO-105" может перевозить четырех, "BK-117" – девять, "Ecuireuil" – шесть, "Dauphin" – тринадцать пассажиров. После быстрого переоборудования (без использования инструмента), снятия кресел – освобождается пространство для перевозки грузов. Благодаря плоскому полу кабины возможно увеличение ее полезного грузового объема. Вертолеты "BO-105" и "BK-117" легко и быстро загружаются через задние створки и бортовые сдвижные двери.

Для многих пользователей большую практическую ценность имеет возможность перевозки негабаритных грузов, которые могут выступать из кабины при снятых задних створках. У "BK-117", по сравнению с "BO-105", увеличены мощность и грузоподъемность. Он идеально подходит для обеспечения полетов между нефтяными платформами и базами обслуживания.

Еще одна область применения "BO-105" и "BK-117" – корабельная. Тогда вертолеты базируются на судах и выполняют разведку, поисково-спасательное и транспортное обеспечение. Палуба постоянно находится в движении, которое зависит от силы ветра и высоты волн, поэтому у корабельных вертолетов должна быть отличная управляемость и маневренность. "BO-105" и "BK-117", оснащенные современным оборудованием, легко выполняют все необходимые требования. Великолепный обзор и небольшой диаметр несущего винта также помогут легко выполнить взлет и посадку на корабельные палубы. Для посадки и взлета "BO-105" не страшны ни ветер, ни колебания палубы.

Благодаря скорости и большой дальности полета вертолета значительно увеличивается район эффективного поиска корабля. Поисково-спасательные работы могут выполняться даже в океане. Вертолет быстро прибывает в указанный район и немедленно приступает к спасению людей. Лебедка, грузоподъемностью двести семьдесят килограммов, позволяет поднимать из воды одновременно двух человек.

Корабельные вертолеты сталкиваются с большим количеством сложных заданий. Экстремальные погодные условия предъявляют высочайшие требования к человеку, оборудованию и, конечно, к винтокрылой машине. Для этих условий "EUROCOPTER" предлагает набор специального оборудования для эксплуатации вертолетов в прибрежных районах.

На воздушные суда, которые работают над водой, устанавливается аварийное поплавковое шасси. Оно состоит из отдельных баллонов, которые крепятся по две к каждому полюсу шасси. В аварийной ситуации они наполняются в течение нескольких секунд сжатым воздухом, что позволяет сохранить вертолет на плаву после совершения вынужденной посадки на воду и обеспечить безопасную эвакуацию пассажиров и экипажа.

Для постоянного круглосуточного и безопасного применения в условиях минимальной видимости, винтокрылые машины оснащаются обзорным радиолока-



тором и новым поколением пилотажно-навигационного оборудования фирмы "Бендикс-Кинг", позволяющего пилотировать вертолет в сложных метеорологических условиях.

Для полетов на большую дальность возможна установка одного или двух дополнительных топливных баков. Во втором случае максимальная дальность полета составляет более тысячи километров.

При выборе берегового и корабельного вертолета необходимо уделить внимание защите от коррозии, образование которой ускоряется из-за постоянного воздействия морской атмосферы и попадания соленых брызг. На вертолетах "EUROCOPTER" используются высококачественные металлические сплавы и композиционные материалы, а внешние поверхности покрываются краской, предохраняющей от воздействия соленой воды. Для защиты двигателя рекомендуется устанавливать систему промывания турбокомпрессора, благодаря которой, после каждого полета оба двигателя могут быть очищены от соли. Это значительно увеличивает долговечность эксплуатации силовых установок.

Складывающиеся лопасти и швартовка обеспечивают компактное и безопасное хранение вертолетов на судне.

Динамичное развитие районов, расположенных рядом с "большой землей", невозможно без этого типа воздушных судов. И вертолеты "EUROCOPTER" играют значительную роль в активно развивающемся процессе.

Прекрасные летно-технические характеристики, надежность и высокая эффективность применения обусловили то, что все больше и больше руководители производства выбирают для берегового и корабельного применения вертолеты "EUROCOPTER". "BO-105", "BK-117", "Ecuireuil" и "Dauphin".

Эти винтокрылые машины хорошо известны в мире высокой интенсивностью использования, и никого уже не удивляет, что около сорока процентов ежегодного налета "BO-105" приходится на выполнение задач вне побережья. Они идеально подходят для всех условий применения, где требуется небольшой и высокоманевренный вертолет.

И последнее. Лидер мирового вертолетостроения "EUROCOPTER" – динамичный производитель, который не стоит на месте. И, возможно, в сотрудничестве с ним могут быть рождены новые формы деятельности в области применения вертолетов.

Евгений МАТВЕЕВ,
кандидат технических наук

г. Москва

Фотоматериалы предоставлены
московским представительством
компании "EUROCOPTER".

Сообщаем реквизиты московского
представительства

"EUROCOPTER": 103001, Москва,
Мамоновский переулок, дом 6.
Телефоны: (095) 209-67-05, 209-66-92,
209-65-17.
Факс: (095) 200-02-44.

К столетию со дня
рождения маршала
Советского Союза
Георгия
Константиновича
ЖУКОВА



24

В заполярных частях ВВС, на арктических аэродромах гражданской авиации, в семьях военных и гражданских летчиков всегда можно встретить поклонников таланта Феликса Чуева. И не только потому, что любовь к авиации у поэта наследственная, поистину кровная: отец Феликса, вначале военный, а после войны гражданский летчик Иван Чуев, навсегда остался главным, изначальным человеком в творчестве сына.

«Там, где огненные точки прожигают шар земной, возникает Вечный Летчик, словно совесть над землей», — написал Чуев в одном из ранних своих стихотворений. И словно в награду жизнь подарила ему встречу с несколькими такими Вечными летчиками. В том числе — с главным маршалом авиации Александром Евгеньевичем Головановым, который в Великую Отечественную войну командовал Авиацией Дальнего Действия.

Глубокоуважаемому и любимому в авиации маршалу, чьи самолеты уже в первые тяжелейшие для нас месяцы войны бомбили Берлин, Феликс Чуев помогал писать мемуары. Этот творческий союз длился несколько лет, в ходе которых поэт вел дневник, записывал рассказы Александра Евгеньевича не только об известных советских летчиках, но и прославленных полководцах Г. К. Жукове, К. К. Рокоссовском, А. М. Василевском и других. Так родилась мысль на основе этих дневников написать книгу. Сокращенный вариант одной из ее глав, посвященной полководцу Победы Георгию Константиновичу Жукову, мы решили опубликовать в журнале.

ПОЛКОВОДЕЦ ПОБЕДЫ

Я познакомился с Александром Евгеньевичем Головановым в 1968 году в Научно-исследовательском институте гражданской авиации, где работал инженером по летным испытаниям, а Главный маршал авиации заканчивал свою карьеру в должности заместителя начальника института по летной части.

Когда мы собирали с ним материал для книги «Дальняя бомбардировочная...», часто ездили в Подольский военный архив, подолгу сидели в библиотеках. Помню, в морозный декабрьский день 1971 года возвращаемся из Подольска в электричке. В те дни отмечалось 30-летие Московской битвы, а Г. К. Жукову только что исполнилось 75 лет. В «Комсомольской правде» была опубликована беседа Василия Пескова с Георгием Константиновичем. На вопрос корреспондента, не было ли опасным держать штаб Западного фронта в Перхушкове, в непосредственной близости от передовой, Жуков отвечает: «Риск был. Ставка мне говорила об этом. Да и сам я разве не понимал? Но я хорошо понимал и другое: оттяни штаб фронта, вслед за ним оттянутся штабы армейские, дивизионные. А этого допустить было

нельзя. Обстановка была такой, что командование должно было чувствовать каждый нерв ожесточеннейшего сражения, мгновенно реагировать на малейшие изменения обстановки».

Я вслух прочитал это Голованову. Александр Евгеньевич взял у меня «Комсомолец», надел очки, перечитал сам и положил газету на пустующую впереди деревянную лавку электрички. Минуту-другую помолчал, видимо, вспоминая ту критическую обстановку, затем вдруг заговорил:

— Кто имеет право считать себя полководцем? Наверное, тот, кто побеждает врага по-суворовски — не числом, а умением. Маршалский жезл сам по себе не означает, что его обладатель — полководец...

С тех пор прошло больше двух десятков лет, я многократно встречался со знатными людьми, написал несколько книжек, но тот разговор забыть не могу.

— Жуков — талантливнейший представитель русского народа, — говорил Голованов. — Он стал выдающимся полководцем, не имея ни общего, ни военного образования. Два класса городского училища да многочисленные курсы «по усовершенствованию».

ванию» – вот и все его образование. Но Георгий Константинович имел светлую голову на плечах. Как же богата Русь самородками!

...Познакомились они еще на Халхин-Голе, где Жуков одержал блестящую победу над японскими самураями. Великую Отечественную генерал армии Жуков начал в должности начальника Генерального штаба. Голованов считал, что на той должности Жуков был не на своем месте, истинное его призвание – командовать войсками.

«Возьмем его деятельность под Ленинградом, – пишет Голованов во второй части своих мемуаров. – Именно там проявились его воля и решительность. Это он остановил отход наших войск перед превосходящими силами противника. Проведенные им мероприятия требовали именно решительности, именно воли для их осуществления. Война – это не игра, она нередко требует чрезвычайных действий, и не каждый способен на них пойти.

Короткое пребывание Жукова в Ленинграде привело к тому, что враг был остановлен. Сталин отозвал Жукова в Москву и назначил командующим Западным фронтом в один из самых опасных, самых напряженных месяцев войны. Командуя этим фронтом, Жуков показал и полководческий талант, и волю, и твердость, и решительность.

Жуков имеет самое прямое отношение и к Сталинградской битве, и к битве на Курской дуге, и ко многим другим операциям. Как правило, он был в числе тех людей, с которыми Сталин советовался и к мнению которых прислушивался. Жуков бывал на многих фронтах и не однажды помогал этим фронтам, а когда требовала обстановка, то по указанию Ставки руководил боевой деятельностью этих фронтов».

– Жуков – волевой, энергичный командир, – не раз повторял Голованов, – умеющий моментально оценить обстановку и принять правильное решение. Не останавливался ни перед чем для достижения победы. Отношения со многими военачальниками у него были сложными. В свое время он служил под началом у Рокоссовского, был у него командиром полка, и тот дал ему аттестацию, в которой вместе с положительными указал ряд отрицательных качеств, в том числе якобы грубое отношение к подчиненным. После победы под Сталинградом Жуков напомнил Рокоссовскому об этой аттестации.

– А разве я не прав? – спросил Рокоссовский. – Ты такой и есть.

– Прав, но отчасти, – согласился Жуков. – Ведь грубость и твердость – не одно и то же.

...Передо мной две фотографии. На одной – два молодых конника едут рядом: комдив Рокоссовский и комполка Жуков. Все еще впереди – «иные большие и малые войны и вечная слава великой войны». На другом снимке – два самых прославленных советских полководца Жуков и Рокоссовский снова рядом на конях на Параде Победы едут по поверженным фашистским знаменам – репродукция картины хорошего художника Присекина...

...Можно, конечно, отлакировать портрет прославленного полководца, но я напишу так, как мне говорил Голованов. Соглашайтесь с ним или нет, но это мне тоже довольно крупной личности.

– Под Великими Луками, – рассказывал Голованов, – из корпуса генерала Пернева (в более поздние годы фамилия его писалась: Пэрн. – Ф. Ч.) перешла к немцам рота эстонцев. Как Жуков его распекал! И предатель, и сволочь... Даже неудобно было рядом сидеть в блиндаже. Я вышел и увидел, как Пернев, красный, пулей вылетел из блиндажа. Вхожу к Жукову, тот стоит и хохочет:

– Видал, как он выскочил от меня? Буром! Знаешь, как теперь воевать будут!

Жукову ничего не стоило после разговора с генерал-лейтенантом сказать:

– До свидания, полковник!

А. Е. Голованов рассказывал: «Когда Жуков прилетел в Москву, не зная, что уже снят Хрущевым, его встретила на аэродроме не обычная свита, а порученец, собиравший об освобождении с поста министра обороны.

– А кого назначили? – спросил Жуков.

– Малиновского, товарищ маршал.

– Ну, это еще ничего, – сказал Жуков. Это тоже Жуков.

Когда Георгия Константиновича проводили на пенсию, Голованов первый приехал его навестить, чему тот очень удивился:

– Не бойшся, что тебя заберут? А то ко мне два дня никто не звонит...

Вспоминали минувшие дни.

– Помнишь, – говорит Георгий Константинович Голованов, – как мы летали с тобой? А как нас бомбой чуть не прихлопнуло?

Был такой случай. Как-то на фронте Жуков и Голованов остановились в одной избе. Над селом появился одиночный немецкий самолет, сбросил одну-единственную бомбочку и ушел. К счастью, в этот момент оба были в баньке, что на огороде. Правда, взрывной волной их все-таки сильно ушибло...

Приведу еще один отрывок из того, что написал Голованов о Жукове: «Вклад Георгия Константиновича в Великую Отечественную войну велик. Нужно сказать, что И. В. Сталин высоко ценил военные способности Жукова, и я думаю, что нет такого второго человека, как он». В эпоху борьбы с культом личности эти строки вымарала цензура.

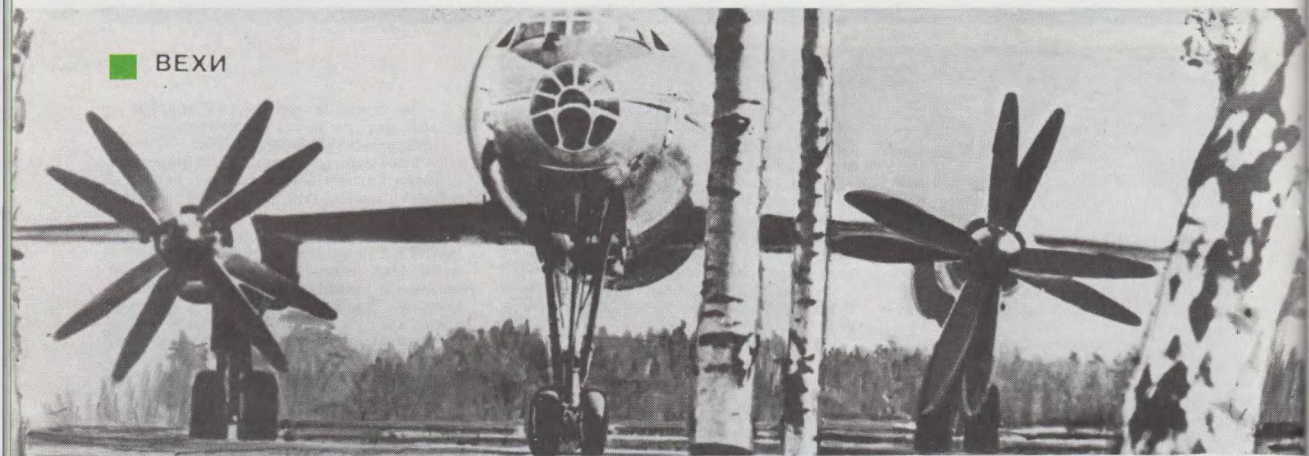
...Когда на белом коне Г. К. Жуков выехал из Спасских ворот принимать Парад Победы, шел дождь, и никто не видел, что по лицу маршала текли слезы.

«Слався, великий наш русский народ!» – играл большой сводный оркестр.

Военный совет Западного фронта. Слева направо: Г. К. Жуков, В. Д. Соколовский, И. С. Хохлов.



Дом-музей, Г. К. Жукова на родине полководца в Калужской области.



ИЗ СТРАНЫ БЕРЕЗОВОГО СИТЦА – В СТРАНУ КЛЕНОВОГО ЛИСТА

ТРИДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД, 4 НОЯБРЯ 1966 ГОДА, МОНРЕАЛЬСКИЙ АЭРОПОРТ «ДАРВАЛЬ» ВСТРЕЧАЛ СОВЕТСКИЙ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ АВИАЛАЙНЕР ТУ-114, ЭКИПАЖ КОТОРОГО ВОЗГЛАВЛЯЛ ГЕРОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА А. К. ВИТКОВСКИЙ.

26

К середине шестидесятых Аэрофлот резко увеличил объем перевозок пассажиров по международным трассам. Одна за другой открывались новые зарубежные авиалинии, увеличивались частота рейсов на действовавших магистральных. К концу 1965 года наша страна имела соглашение о воздушном сообщении с 47 иностранными государствами. Самолеты Аэрофлота совершали регулярные рейсы в 38 государств мира. Многих интересовало, в какую страну будет проложена очередная, тридцать девятая трасса Аэрофлота?

Такой страной стала Канада – пятидесятое государство, с которым наша страна заключила договор о прямом воздушном сообщении. А регулярная авиатрасса Москва – Монреаль – тридцать девятой по счету международной авиалинии Аэрофлота. Тридцать лет назад, 4 ноября 1966 года, монреальский аэропорт «Дарваль» встречал советский трансконтинентальный

авиалайнер Ту-114, экипаж которого возглавлял известный пилот Аэрофлота Герой Социалистического Труда Александр Константинович Витковский. Этот беспосадочный полет продолжался чуть больше одиннадцати часов и явился тогда событием для всего международного воздушного транспорта.

Полеты по трассе Москва – Монреаль с частотой один раз в неделю были начаты на основании межправительственного соглашения, подписанного в Оттаве 11 июля 1966 года. Этот документ предоставлял Аэрофлоту право на выполнение полетов из пунктов СССР в Монреаль и далее в Нью-Йорк через любые промежуточные пункты в Европе с правом осуществления перевозок между пунктами в СССР и Монреалем, Нью-Йорком, а также правом «стоп-овера» в промежуточном пункте Европы при полетах между Москвой и Монреалем. Канадскому назначенному авиапредприятию было пред-

оставлено право на выполнение полетов из пунктов Канады в Москву и далее в один пункт Южной Азии или Среднего Востока через любые промежуточные пункты в Европе с правом осуществлять перевозки между Канадой и Москвой, одним пунктом в Южной Азии или на Среднем Востоке, промежуточными пунктами в Европе при полетах между Монреалем и Москвой.

И хотя у Аэрофлота был к этому времени накоплен определенный опыт полетов на большие расстояния, в частности, регулярные рейсы на Ту-114 по маршруту Москва – Гавана, Москва – Конакри – Аккра и другие, к открытию тридцать девятой международной линии основательно готовились и наша страна, и Канада. Так, авторитетная и представительная делегация Аэрофлота полную неделю провела в стране кленового листа, чтобы познакомиться с деятельностью одной из крупных авиационных компаний на американском континенте. Уже тогда сеть «Эр



Канады» охватывала десятки государств Азии, Европы, Америки. Самолеты с ее опознавательным знаком — кленовым листом — регулярно выполняли рейсы в Лондон, Париж, Франкфурт-на-Майне, Сидней, Цюрих и другие города мира. Протяженность авиалиний «Эр Канады» уже тогда достигала 80 тысяч километров.

В свою очередь делегация авиакомпании «Эр Канада» по приглашению Министерства гражданской авиации СССР прибыла в нашу страну, чтобы ознакомиться с работой Аэрофлота. В Москву гости прилетели на авиалайнере «ДС-8», который за десять часов преодолел маршрут Монреаль — Копенгаген — Москва. Именно на этом самолете (а в «Эр Канаде» эксплуатировались также авиалайнеры «ДС-9», «Вайнгарт» и «Вайкаунт») выполнялись первые регулярные рейсы из Монреаля в Москву. Дальность этого турбореактивного авиалайнера составляла около восьми тысяч километров. Однако в феврале 1977 года «Эр Канада» по коммерческим причинам приостановила регулярные полеты в ряд европейских пунктов, в том числе и в Москву.

А наша страна уже через год сделала новый шаг в деле развития воздушных связей между Москвой и Монреалем. В июле 1967 года по этой трассе совершил технический рейс новый флагман Аэрофлота — межконтинентальный авиалайнер Ил-62. Это был первый его беспосадочный полет через океан. А 15 сентября 1967 года Ил-62 выполнил первый пассажирский рейс по магистральной Москва — Монреаль. Вел самолет экипаж, который возглавлял замечательный пилот Аэрофлота впоследствии Герой Социалистического Труда, заслуженный пилот СССР Николай Шапкин. Полет из Москвы в Монреаль продолжался 9 часов 34 минуты (на обратный путь ушло лишь 8 часов). В международном аэропорту «Дарвиль» руководство авиакомпании «Эр Канада» и аэропорта организовали пресс-конференцию. На следующий день многие газеты в Монреале с восторгом писали о нашем гостинском авиалайнере Ил-62 как о самолете олимпийского авиалайнера.

Ветеран Аэрофлота, один из первооткрывателей полетов Ил-62 в Монреаль заслуженный пилот СССР Борис Егоров и сегодня с особой теплотой вспоминает о том памятном событии:

— Мы никогда прежде не летали на Ил-62 над океаном. Знаете, не очень-то это приятно знать, что внизу вода и только одна вода, ни клочка суши. Хорошо за облаками ее не было видно. К рейсу готовились тщательно, а все же было на душе какое-то беспокойство. Шутка ли? Такая дальность... И только когда уже посадили Ил-62 в аэропорту, от сердца отлегло: все прошло, как надо! Интерес к нам, самолету был огромный. Нас одолевали вопросы, что это за машина, что в ней особенного?

Мы, пилоты Аэрофлота, помним, высоко чтим заслуги испытателей, тех, кто учил летать и самолет, и нас. Эдуард Кузнецов, Владимир Коккинаки... Мне запомнились слова одного канадца: «Русские умеют делать самолеты и русские умеют на них летать».

Прошло некоторое время, Ил-62 сменил Ил-62М. А 21 сентября 1978 года между Аэрофлотом и компанией «Эр Канада» был подписан протокол к соглашению о коммерческом сотрудничестве, определивший условия выполнения Аэрофлотом полетов между двумя странами в одностороннем порядке. Этот год памятен еще одним важным моментом — 26 сентября канадские власти предоставили Аэрофлоту право на техническую посадку в аэропорту Гандер при выполнении полетов в Западное полушарие. Использование Гандера (провинция Ньюфаундленд) позволило заметно повысить коммерческую загрузку рейсов Аэрофлота, выполняемых в Северную Америку.

29 марта 1984 года был подписан межправительственный меморандум о взаимопонимании, в соответствии с которым Аэрофлот получил право заводить в Гандер собственное топливо, а также выполнять в этот пункт charterные рейсы для перевозки сменных экипажей рыбо-

ловных судов, находящихся на ремонте в порту Сент-Джонс. В том же году заключено соглашение между Аэрофлотом и канадской фирмой «Индастриал марин продакс лтд.» по обеспечению заправки наших самолетов в Гандере отечественным горючим, доставленным сюда танкерами, им же расплачивались за наземные услуги. «Трансатлантический перекресток» служил аэрофлотским самолетам удобным транзитным пунктом при полетах в Гавану, Кингстон, Манагуа, Лиму, Нью-Йорк, Вашингтон, Монреаль.

Надо сказать, что использование Гандера для промежуточных посадок — существенное подспорье для экономики всей провинции, как это неоднократно подчеркивали официальные власти Канады. Это был хороший пример взаимовыгодного сотрудничества.

В сентябре 1986 года Аэрофлот и «Эр Канада» заключили соглашение о двустороннем сотрудничестве, в рамках которого российская компания получила право свободной продажи авиаперевозочных документов на территории Канады.

Ныне значение Гандера для Аэрофлота значительно уменьшилось. Появились новые самолеты, способные летать без посадки в Новый Свет. Например, Ил-96-300 или Б-767-300 летят до Нью-Йорка беспосадочно и не нуждаются в дозаправке топливом. Теперь начал рейсы в Америку и А-310-300. Но это лишь одна причина сокращения сложившегося годами транзита из России на американский континент через Гандер. Есть и другая. Статус транзитной остановки, позволявшей пассажирам сойти на землю Ньюфаундленда без визы превратил Гандер в настоящую Меку для невозвращенцев, прежде всего из стран бывшего СССР и Восточной Европы. Дошло до того, что процесс этот принял угрожающий характер: в 1992 году более двух тысяч пассажиров Аэрофлота обратились к властям Гандера с просьбой о предоставлении политического убежища.

В ответ на это канадские власти потребовали, чтобы пассажиры всех рейсов Аэрофлота, проходящих через Гандер, имели в обязательном порядке канадскую транзитную визу. А за «безвизовых» пассажиров авиакомпании пришлось бы платить большие штрафы. Вследствие этого Аэрофлот стал всерьез думать о том, чтобы отказаться от посадок в Гандере. И вопрос этот в принципе решился сам собой — с приходом в парк Аэрофлота самолетов нового поколения. Кроме того, Аэрофлот создал крупнейший за пределами России транзитный пункт в Шенноне (Ирландия), который станет «хабом» для пассажиров стран СНГ и Балтии при полетах на американский континент.

15 сентября 1967 года полеты в Монреаль стал выполнять новый флагман Аэрофлота — Ил-62. На снимке: члены экипажа и организаторы первого рейса.



Первооткрыватель регулярной авиатрассы Москва — Монреаль А. К. Витковский.

Возвращаясь к юбилейной дате, следует подчеркнуть, что 30-летний период сотрудничества между Аэрофлотом и авиакомпанией «Эр Канада» прошел проверку временем и является не только хорошим примером того, как можно строить отношения между двумя странами в области воздушного транспорта, но и важным элементом межгосударственных отношений. Воздушные сообщения между нашими государствами играют важную роль в развитии и расширении связей между Россией и Канадой, вносят немалый вклад в укрепление добрых отношений и развитие контактов в сфере торговли, туризма и культуры между нашими народами.

А. ВОЙЦЕХОВИЧ,
директор регионального коммерческого
директора стран Америки
Акционерного общества «Аэрофлот —
Российские международные авиалинии»
г. Москва.



Фото из архива «Гражданской авиации».

На международную арену сегодня вышли десятки новых российских авиаперевозчиков.

Более 150 авиакомпаний получили право выполнять полеты за рубеж. Естественно, растет и число пассажиров, вылетающих за пределы России. В связи с этим многие читатели задают вопросы, как правильно и оперативно оформить выезд за границу, как получить заграничный паспорт. Ответить на эти и другие вопросы мы попросили начальника 2-го отдела ОВИРа Северного округа Москвы подполковника милиции Александра Михайловича Зайцева.

— Александр Михайлович, после принятия Закона о выезде и въезде количество граждан России, желающих побывать за рубежом, значительно возросло, а вот как это оформить документально, как получить заграничный паспорт, многие не знают. Чем, скажем, отличается сегодняшнее оформление поездки за границу от того, что было, к примеру, пять лет назад?

— Во многих странах оформлением заграничных паспортов занимаются две службы — внутренних дел и консульские. В нашем государстве еще совсем недавно (до распада СССР) таким правом, кроме МИДа и ОВИРа, пользовались десять министерств, включая согласование выезда с органами госбезопасности. И у каждого была печать консульского управления МИДа с определенным номером. И каждое ведомство, как блины, «пекло» заграничный паспорт, в том числе и служебные.

Еще в бывшем Советском Союзе и после его распада в таком важном государственном деле, как выезд граждан за границу, некоторое время наблюдалась анархия. Так например, считавший себя «вором в законе» некий Витя Калина выехал в Софию в составе делегации Моссовета для переговоров с болгарской стороной о развитии сотрудничества... В выездных документах он значился как специалист Мосгорплана (хотя нигде ни дня не работал). Калина, который раньше не выезжал из «зоны», конечно, не мог не удивиться тому, что его так легко выпустили за границу. К тому же заграничный паспорт ему оформили практически за сутки. Чудеса! А был и такой случай. Одному заключенному был подготовлен заграничный паспорт за три дня до его выхода из колонии. Правда, вовремя это удалось обнаружить.

И тем не менее до 1991 года рубежи нашей страны были накрепко замкнуты, и различные криминальные элементы не могли нарушать государственные границы. А после распада СССР попытки незаконного пересечения границы возросли. К примеру, в международном аэропорту «Шереметьево-2», в Пулково, Сочи, на других пограничных пунктах в аэропортах практически ежедневно можно было встретить «туристов», рвущихся «за бугор» в обход всех правил. Спрос на зарубежные паспорта сегодня большой. Они ведь нужны теперь не только для служебных, деловых или гостевых поездок. Нужны фарцовщикам, спекулянтам, карттехникам, рэкетирам-«кидалам», мошенникам, рецидивистам, уголовникам всех мастей. И не только для того, чтобы поправлять свое здоровье на лучших зарубежных курортах. Нужны, конечно, и туристам. Паспорта нужны для «производственной необходимости» валютным проституткам. Как отмечают полицейские чины в Бельгии, Нидер-



ПАСПОРТ ЗА РУБЕЖ



В зале приема и оформления документов.

ландах и Германии, преступные организации образовали целую сеть по доставке молодых женщин из бывшего советского блока для нужд секс-индустрии. Тысячи женщин из Восточной Европы работают в кварталах «красных фонарей» Франкфурта, Амстердама, Брюсселя, Цюриха, Парижа, десятков других европейских городов.

После распада СССР государство как бы утратило монополию на таком ответственном участке, как оформление заграничных поездок. Стали появляться коммерческие «фирмы» по оформлению паспортов. Словом, в таком важном деле, как оформление выезда за рубеж, надо было срочно навести порядок. Беспредел, который су-

ществовал в области оформления загранпаспортов, заставил ввести этот процесс в цивилизованные рамки – с одной стороны, а с другой – взять под четкий контроль. С 1993 года в деле оформления загранпаспортов наметился порядок. Чудесам, похоже, пришел конец. Стал четко, ответственно работать ОВИР.

Для получения загранпаспорта в ОВИРе не требуется сегодня какого-либо пригласительного документа. Необходимо лишь личное заявление или представление от имени производственной или общественной организации. Новые документы выдаются также в обмен на загранпаспор-

фирмой, клиент может нарваться на жуликов – получить фальшивый паспорт или остаться и без паспорта, и без денег. Поэтому желающим поехать за рубеж полезнее для кармана и здоровья обходить стороной всевозможные «конторы» по оформлению выездных документов. Избегайте также всяких «доброжелателей», готовых быстро решить ваши проблемы. Не бесплатно, разумеется, а как у Ильфа и Петрова: «Утром деньги – вечером стулья. Вечером деньги – утром стулья...». Словом, надежный паспорт можно получить только в ОВИРе. Во всех остальных случаях будьте осторожны!

вторых, напечатать огромное количество заграничных паспортов не так просто. Поэтому сегодня наш загранпаспорт все еще «серпастый и молотастый».

– Александр Михайлович, в редакционной почте есть письма, в которых читатели спрашивают, как наши пограничные службы и органы МВД борются с небывалым потоком нелегальных мигрантов? И борются ли вообще?..

– За последние годы нелегальная миграция вышла за рамки отдельных государств и превратилась в мировую проблему. Она представляет реальную угрозу для общественной безопасности, способствующую росту преступности, распространению опасных заболеваний и расширению подпольного рынка труда. Отмечаются попытки создания устойчивых каналов по переправке людей через государственные границы. По анализу Международного центра разработки миграционной политики, еще два года назад в странах Западной Европы нелегально проживало 3,5–5,5 млн. иностранцев. А ежегодно миграционным процессом охватывается до 2,5 млн. человек. Нелегально мигрировать в страны Западной Европы пытаются граждане 128 государств мира. Разве это не планетарная проблема?

В чем же причины столь сильной миграционной волны, и чем она опасна для нас? Их несколько. Во-первых, это, конечно же, специфика географического положения России. Прежде всего наличие границ со странами, которые соседствуют с государствами Западной Европы. Во-вторых, историческое наследие зачатков проблемы миграции, оставшееся после распада СССР. Активная помощь со стороны СССР развивающимся странам по подготовке специалистов, предоставление работы для молодежи этих стран привели к тому, что на территории республик бывшего Союза осталась большая колония иностранцев, значительная часть которых не желает возвращаться на родину, а стремится остаться в этих республиках или выехать в страны Западной Европы. И, в-третьих, сказались отмена единого правового и визового пространства, который существовал в СССР, отсутствие четко определенной системы въезда, нахождения, контроля за иностранцами в странах СНГ. В том числе и в России...

– Какое же наказание ждет нарушителей границы? Что предпринимается для решения этой проблемы?

– Практически, никакое. Самое большее, что может сделать милиция, – это... оштрафовать нарушителей. Через день-другой эти же нарушители снова предпримут попытку пересечь границу. Правда, у нас принят закон о статусе иностранцев, где за нарушение, в том числе связанное с нелегальными попытками пересечения границы, виновного можно выдворить за пределы страны. Однако на самом деле механизма действия данного закона сегодня нет. И неизвестно, кому, за чьи средства, какими способами выдворять нарушителей за пределы страны.

Такая безнаказанность нарушителей, конечно, ни нам, ни пограничникам энтузиазма не добавляет. Ведь что происходит в реальной жизни? Задержали пограничники очередного «гостя» то ли из государств СНГ, то ли из далекой Африки, затратили нервы, время, оформляя целый ворох необходимых в таком случае документов, и... через некоторое время вновь встречаем с «старым знакомым». Словом, нужны конкретные пути пресечения незаконной миграции.

– Александр Михайлович, спасибо за беседу. Желаю вам и вашим коллегам успехов в работе.

Юрий ЛЕНЧЕВСКИЙ

г. Москва.



Начальник
2-го
отдела
ОВИРа
Северного
округа
Москвы
подполковник
милиции
А. М. Зайцев.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

та старого образца. В любом случае они действительны в течение пяти лет. Те, кто их получил, не должны перед каждой поездкой ставить в ОВИРе или МИДе штамп «выезд до...»

Для поездки в дальнее зарубежье визу получают в консульстве страны, в которую собираются ехать. Условия ее получения (сроки и оплата) в каждом случае разные.

За получение документов в ОВИРе требуется оплатить государственную пошлину и стоимость бланка паспорта. Деньги вносятся через сбербанк. Очередь, чтобы сдавать документы или получить готовый паспорт, конечно, есть, но сегодня она уже вполне приемлема. В течение одного дня заявители могут «дойти до желанной двери».

– Александр Михайлович, а можно ли для оформления загранпаспорта обратиться к услугам какой-либо коммерческой фирмы? Особенно в тех случаях, когда возникает необходимость срочной поездки?

– О возможности приобретения загранпаспорта в той или иной фирме кричат, вопиют сегодня многочисленные рекламные. Ими пестрят газеты. Они постоянно звучат на радио и телевидении. Таких «фирм» и «контор» видимо-невидимо. За рубли, за доллары они обещают сделать все. И чем больше денег вы отдадите фирме, тем, по словам ее представителей, скорее получите «заветную паспортину». В одной только Москве услуги по оформлению выездных документов предлагает добрая сотня фирм. Но, как выяснилось, не все из них в состоянии выполнить обещанное в рекламе. Больше того, связавшись с подобной

Кажется свидетельствует статистика, услугами всевозможных «контор» чаще всего пользуются нелегальные мигранты. Как правило, это граждане Юго-Восточного региона.

Кстати, законом определен месячный срок оформления загранпаспортов. Конечно, бывают жизненные обстоятельства, которые не вписываются в обычные рамки. Но даже в этих случаях следует обращаться в ОВИР, а не к помощи сомнительных посредников.

Замечу, что у нас работают чуткие и отзывчивые люди, они всегда готовы прийти на помощь гражданам. Посетители не раз высказывали свою признательность С. Ю. Завалихиной, О. Н. Волковой, Г. Б. Коляде, осуществляющим подготовку и выдачу паспортов. Работают у нас и другие опытные специалисты. Всех их отличают такие важные для работы с людьми качества, как коммуникабельность, вежливость, добросовестность.

Несколько слов о новом загранпаспорте. Имеющиеся на руках у россиян загранпаспорта действительны до конца указанного в них срока действия. И только по мере его окончания будут заменяться новыми. Уже разработан макет будущего паспорта. Он такого же размера, но более удобный как для его владельца, так и для служб пограничного контроля в нашей стране и за рубежом. А главное – полностью соответствует международным нормам. Что же касается обмена старых паспортов на новые, то в ближайшем будущем такой массовый обмен вряд ли предстоит. Во-первых, Парламент еще не определился с новой символикой, а, во-



АВИАКОМПАНИЯ «АВИАЛЬ»

- имеет серьезный опыт организации грузовых и пассажирских перевозок в Африке (Ангола, Кения, Намибия), Европе (Голландия, Чехия, Словакия, Греция, Италия), Азии (ОАЭ, Турция), Австралии и других регионах;
- открывает грузовые рейсы в районы Крайнего Севера и Дальнего Востока России на самолетах Ан-12, Ил-76 и Ту-154М;
- предлагает для коммерческого использования любую авиационную технику отечественного производства;
- предоставляет услуги таможенных складов в Москве, Словацкой Республике.

Мы готовы также обсудить любые варианты сотрудничества в авиационном бизнесе, коммерческом использовании зарубежной авиатехники (для грузовой, пассажирской и деловой авиации).

Центральный офис авиакомпания «АВИАЛЬ»:
107139, Москва, Орликов переулок, д. 1/11, комната 205.
Телефоны: (095) 207-89-41, 975-46-75. Факс: (095) 975-40-33.

THE DOCUMENT COMPANY

XEROX



КОПИРОВАЛЬНАЯ ТЕХНИКА,
ФАКСИМИЛЬНЫЕ АППАРАТЫ,
ПРИНТЕРЫ, ПИШУЩИЕ МАШИНЫ,
РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

МОСКВА: (095) 928 80 85, 926 47 47, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ: (812) 325 26 77, 238 16 41, ГОМЕЛЬ: (0232) 536 842, 533 383



Акционерное общество «АЭРОПОРТ ВНУКОВО»

*Это качество и оптимальные сроки
обслуживания Ваших самолетов
в главном аэропорту столицы России!*

*Это высочайшая гарантия качества
обслуживания самолетов!*

Звоните, мы к Вашим услугам.
Телефоны: (095) 436-22-07,
436-72-51, 436-71-51, 436-25-54.

Факс: (095) 436-61-76.

Адрес: Москва, аэропорт Внуково.

В отраслевой печати, и прежде всего в журнале «Гражданская авиация», печатаются материалы о Медицинском центре гражданской авиации, его оснащенности и деятельности. Отрадно, что это нужное и современное медицинское учреждение смогло выжить в наше очень непростое время. За очень короткий срок своего существования Медцентр сумел зарекомендовать себя как одно из ведущих медицинских учреждений России.

Работники Медцентра очень внимательно и ответственно относятся к запросам пациентов. В первую очередь это необходимо отнести к заведующему приемным отделением Сергею Егоровичу Яковлеву.

Корректный и внимательный, он первый соприкасается со всеми, кто обращается в Центр, и всегда находит верное решение. Так, в прошлом году Совет ветеранов войны и труда Петропавловск-Камчатского авиапредприятия обратил-

ся к нему с просьбой принять на обследование и лечение пять авиаработников – участников Великой Отечественной войны. Сергей Егорович тут же предложил конкретный график прибытия в Медцентр нуждающихся в лечении и обеспечил его точное выполнение. Я тоже был в числе наших ветеранов, проходил обследование и лечение в течение месяца. И с того момента, как переступил порог приемного отделения и до самой выписки, не имел ни малейшего повода быть чем-то недовольным. Весь медицинский персонал, с которым приходилось общаться, произвел очень хорошее впечатление. Внимательность, отзывчивость, забота о пациентах – таков не только мой отзыв

о них, но и других наших ветеранов Д. С. Заочного, Н. А. Громычева.

Мы с Д. С. Заочным находились на обследовании и лечении в терапевтическом отделении. Заведующая отделением Ирина Васильевна Чибисова всегда спокойна и внимательна. В отделении доверительная деловая обстановка, благоприятный, как теперь говорят, микроклимат. Лечащий врач Ольга Григорьевна Игнатова, старшая медсестра Надежда Николаевна Первицкая, процедурная сестра Ольга Николаевна Баженова и другие работники при любых обстоятельствах найдут для пациента доброе слово. А ведь слово, сказанное от души, подчас нужнее лекарства.

И то тепло, внимание, доброта и забота, которые мы ощутили в терапии, думается, присущи всему коллективу Центра. И, несомненно, большая заслуга в этом его руководителя Владимира Константиновича Вакулина.

У Медцентра много достижений, но не меньше и проблем. И если бы все авиапредприятия и авиакомпании России установили деловые отношения с ним, оказывали бы ему посильную помощь, была бы обоюдная польза. Для этого нужно в первую очередь желание руководства и профсоюзных комитетов авиапредприятий и авиакомпаний. Будем надеяться, что так оно и будет.

А. ДРЫЗГАЛОВИЧ,
председатель Совета ветеранов
войны и труда авиапредприятия

г. Петропавловск-Камчатский.

СПАСИБО ЗА ЗАБОТУ