

С П Р А В К А

Основные работы, выполненные тов. Степанковским С.А., или проведенные при его непосредственном участии, за время пребывания в гражданской авиации.

1. Оборудование действующего парка самолетов Ли-2. КВ командными радиостанциями /1946-1947 гг./. Лично руководил и участвовал в разработке конструкции установки станций на головном самолете. Организовал выполнение работ в подразделениях и руководил установкой радиостанций на самолеты.

Установка радиостанций позволила перейти на телефонную командную радиосвязь, что повысило безопасность полетов.

2. Оборудование действующего парка самолетов Ли-2 радиокompасами и радиовысотомерами /1949-1950 гг./. Лично руководил и участвовал в разработке конструкции установки оборудования и его испытаниях на головном самолете.

Организовал выполнение работ в подразделениях и руководил установкой оборудования на самолеты.

Появление нового оборудования на самолетах позволило внедрить систему посадки по двум приводным радиостанциям /ОСП/, повысить безопасность посадки и регулярность полетов.

3. То же по внедрению бортовой аппаратуры посадки СП-50 и переводу действующего парка самолетов на УКВ командную радиосвязь /1951-1954 гг./.

Внедрение УКВ радиостанций обеспечило бесподстроечную, свободную от помех радиосвязь самолетов с землей.

Система посадки СП-50 до настоящего времени является основной системой, обеспечивающей заход самолетов на посадку в сложных метеоусловиях.

Повышение безопасности полета и посадки.

4. Разработка, внедрение и дальнейшее совершенствование новой системы технического обслуживания самолетов /создание линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских - ЛЭРМ /, обеспечившей повышение качества технического обслуживания и производительности путем применения специализации и более высокой организации производства.

Личное участие на всех этапах работы. Непосредственное руководство созданием в подразделениях ГА цехов ремонта и эксплуатации самолетного оборудования /1950-1960 гг./.

5. Организация работ по выявлению возможности увеличения сроков службы самолетного оборудования /1947-1954 гг./.

Личное участие в разработке методик продления сроков службы. Руководство организацией работ. Полученный фактический материал позволил выявить возможности эксплуатируемого самолетного оборудования и лег в основу требований предъявленных промышленности. В настоящее время сроки службы самолетного оборудования доведены до 2000-3000 часов, а по отдельным агрегатам до 5000-6000 часов, против 100-200 часов в 1948г

Получен большой экономический эффект.

6. Разработка тактико-технических требований к оборудованию самолетов ИЛ-12, ИЛ-14 /1947-1952 гг./ и новых самолетов ТУ-104, ИЛ-18 /1953-1955 гг./.

Личное участие в разработке ТТТ. Руководство эксплуатационными испытаниями оборудования этих самолетов, а также разработка и реализация мероприятий, позволивших значительно повысить надежность оборудования этих самолетов.

7. То же по самолетам АН-10, ТУ-114, ТУ-124 и вертолетам МИ-1, МИ-4, Ка-15 и Ка-18.

8. Разработка и реализация плана переоборудования цехов ЛЭРМ

для обеспечения эксплуатации нового оборудования самолетов с газотурбинными двигателями ТУ-104, ИЛ-18 и других /создание специальных стендов, приспособлений, приобретение контрольно-измерительной аппаратуры и т.п./.

Лично разработал план и руководил выполнением работ, /1955-1960 гг./.

9. Разработка тактико-технических требований к самолетам ИЛ-62, ТУ-154, ТУ-144, ЯК-40 и Бе-30.

Личное участие в разработке и согласовании с промышленностью ТТТ к оборудованию этих самолетов и отработке макетов /1960-1964 гг./.

Руководство организации работ по подготовке подразделений ГА к эксплуатации оборудования самолетов ИЛ-62.

10. Разработка проекта Постановления ЦК КПСС и СМ СССР, определяющего направление развития средств единой системы навигации, посадки и управления воздушным движением и их внедрения.

Непосредственное участие в разработке проекта, согласования его с промышленностью и ВВС. На базе этого проекта издано Постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 15. 05. 64 г. Руководство работами по реализации Постановления. Участие в межведомственном Координационном совете по системе "Полет".

11. Разработка проекта Решения Комиссии Президиума СМ СССР, конкретизирующего Постановление в части создания новых средств навигации, посадки, связи и управления воздушным движением для магистральных и местных воздушных линий ГА /Решение № 300 от 16. 12. 64 г./.

Непосредственное участие в разработке проекта Решения, разработке ТЗ и ТТТ на заданные Решением изделия, согласование их с промышленностью и ВВС. В дальнейшем, руководство

организацией их разрабoтки и испытаний.

12. Внедрение новых средств навигации и посадки, в том числе системы автоматического управления заходом на посадку /наземные радиомаяки СП-50М и бортовая аппаратура БСУ-ЗП/. Руководство внедрением этих средств в МГА /1965-1970 гг./. В 1970 г. внедрение этой системы заканчивается, что позволяет уже с первого квартала 1970 г. начать снижение метеоминимумов и повысить регулярность полетов на основных магистральных линиях ГА при одновременном повышении безопасности посадки.

13. Разработка проектов Постановления ЦК КПСС и СМ СССР о дальнейшем развитии средств навигации, посадки, связи и УВД для гражданской авиации. Проект предусматривает создание нового поколения бортового и наземного оборудования, выполненного на уровне высших мировых стандартов. Личное участие в разработке Проекта и согласовании основных данных нового оборудования с промышленностью. Проект Постановления представлен в СМ СССР для рассмотрения.

14. Разработка и внедрение автоматизированных систем управления производственно-хозяйственной деятельностью. Общее руководство разработкой и внедрением систем. В 1967-1969 гг. внедрен ряд систем, экономическая эффективность которых, после года эксплуатации, составило около 4-х миллионов рублей, а система управления ремонтом самолетов, получившая высокую оценку Государственного Комитета СМ СССР по науке и технике, представлена на соискание Государственной премии 1970 года.