



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НА МАРШЕ-
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ



Дружба крепнет

Многолетняя дружба связывает авиаторов Уктуса с тружениками аэропорта МВЛ Перми. Несколько лет подряд они являются партнерами в социалистическом соревновании. Оба предприятия регулярно обмениваются делегациями по подведению итогов соревнования, обмену опытом, представители аэропортов детально знакомятся с работой служб, подразделений предприятия. Жизнь каждого из соперников по соревнованию отражается на стенде «Мы соревнуемся».

Неплохо потрудились авиаторы Уктуса в первом полугодии 1974 года. По итогам социалистического соревнования между предприятиями УрУГА им присуждено второе место.

НА СНИМКЕ: председатель объединенного комитета профсоюза Уктусского предприятия А. И. Вейс обменивается подписанным договором о социалистическом соревновании с председателем ОКП аэропорта МВЛ Перми Г. Г. Берсеныным.

Вклад авиаторов на химработках

Подведены итоги работы комсомольско-молодежных экипажей на авиационных заводах в Ижевском авиационном предприятии.

Одиннадцать экипажей неплохо потрудились. На первом месте — В. Соловьев, обработавший 4060 гектаров посевной площади, на втором П. Быков — у него на счету 3892 гектара посевных, и на счету третьего — А. Юнга — 3556 гектаров. А репортаж о работе крылатых химиков из Свердловска читайте на 4-й странице.



День рождения пионеры

19 мая — день рождения пионерской организации. Как обычно, в этот день юные пионеры Свердловска и других городов Урала соберутся у памятников Ленину, его соратникам, возложат цветы. Состоятся торжественные митинги, приемы ребят в пионеры.

НАВСТРЕЧУ ВЫБОРАМ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ СССР

В Курганском авиационном предприятии продолжается подготовка к выборам в Верховный Совет СССР.

Новости

Выступают лекторы, проходят беседы на самые разные темы, демонстрируются фильмы. Уже составлены списки избирателей.

Л. ТИМОФЕЕВ, заместитель командира авиационного предприятия по политико-воспитательной работе.

ТВОЙ ЛЕНИНСКИЙ ЗАЧЕТ

АТТЕСТАЦИЯ КОМСОМОЛЬЦЕВ

В комсомольской организации РиС Ижевского авиационного предприятия подводятся итоги Ленинского зачета.

Для подведения итогов была создана комиссия, в которую вошли секретарь комсомольской организации Н. Агеев, председатель Совета молодых специалистов Г. Анисько, инженер узла связи Т. Жуковская.

Были аттестованы комсомольцы, показавшие знание ленинских работ, документов партии, решений XVII съезда комсомола.

Среди лучших можно назвать таких комсомольцев, как В. Животченя, В. Трошков.

В ЧЕСТЬ ДНЯ ПОБЕДЫ

9 мая состоялась комбинированная эстафета по улицам поселка Кольцово. Она посвящалась Дню Победы.

У памятника Герою Советского Союза Г. Бахчиванджи был дан старт по восьми этапам. В соревнованиях участвовали службы АТБ, служба РиС и служба движения. Хотелось сказать, что отдел перевозок, службы бортипроводников и другие не выставили участников.

Места распределились так: первое место — команда АТБ, второе — служба РиС, на третьем месте — служба движения.

М. ГУЧКОВ, старший инструктор по физкультуре Кольцовского предприятия.

Агитполет завершен

Обком ВЛКСМ совместно с Тюменским управлением гражданской авиации организовал агитперелет по северным городам. Самолет АН-2 с участниками агитполета взял старт в Тюмени 18 марта и, облетев десять пунктов, обслужив более четырех тысяч человек, вернулся на базу.

Весенние агитперелеты стали уже традицией. Обычно они посвящаются важному событию в жизни страны. В 1971 году — XXIV съезду Коммунистической партии, в прошлом — 50-летию Аэрофлота, ныне — XVII съезду ВЛКСМ и 50-летию присвоения комсомолу имени В. И. Ленина.

200 тысяч пассажиров

Ежедневно из Кургана в Казахстанские хозяйства отправляются два спецрейса с необычными пассажирами.

Из инкубаторов Курганской области в Казахстан отправлен живой груз — цыплята на птицефермы.

За один последний месяц АН-2 перевезли более 200 тысяч цыплят.

В. ИВАНОВ.

Научные основы организации полетов

(Окончание. Нач. в № 18).

Б. Бугаев, министр гражданской авиации СССР

Важная задача также — выбор рационального объема кабины и формы рабочего места оператора, создание удобных сидений, компоновка пульта управления и т. д. Проектировщикам кабины важно добиться разумного компромисса между физиологическим состоянием и работоспособностью оператора, с одной стороны, и различными факторами окружающей среды — с другой. Здесь учитываются степень сложности и качество решаемых задач, продолжительность работы, параметры микроклимата, возможные уровни перегрузок, вибраций, шума, вопросы техниче-

ской эстетики. Эргономические рекомендации должны позволить спроектировать оптимальные условия для деятельности оператора, освободить его от стереотипных, монотонных действий, обосновать необходимые алгоритмы операций, обеспечивая творческое начало в летном труде.

Тем самым как бы переоборудовывается «мостик» между КБ и лицами, ответственными за эксплуатацию летательного аппарата. Но это лишь часть проблемы. Требуется обеспечить слаженную работу оператора и машины также в процессе ее об-

служивания и профилактики (введение автоконтроля, выбор точек проверки, маркировка надежных элементов и т. д.). Кроме того, авиационная эргономика поможет разработать требования к тренажерной аппаратуре и методам обучения, к подбору и формированию экипажей и других коллективов, участвующих в управлении воздушным движением.

БЕЗОПАСНОСТЬ полетов летательных аппаратов во многом определяется так называемым эргономическим «портретом» тех коллективов, которые создают летательные аппа-

раты, двигатели, бортовое и наземное оборудование, эксплуатируют и обслуживают летательные аппараты.

В понятие эргономического «портрета» авиационного коллектива мы вкладываем пять аспектов. Это уровень профессиональной подготовки кадров, их расстановка, коэффициент использования специалиста данной квалификации. Затем степень приспособленности летательного аппарата наземных средств управления и обслуживания людей. Следует учитывать также эргономические свойства среды, в которой взаимо-

действуют люди и техника, эргономичность промышленных изделий. И, наконец, уровень организации (в том числе структурной) и степень автоматизации управления.

Авиационная эргономика, как наука, должна помочь выработать количественные критерии оценки уровня этих пяти эргономических показателей. Существенное изменение характеристик современных и перспективных машин, несомненно, приведет к новым требованиям к человеку, ко всем специалистам, эксплуатирующим летательные аппараты. В связи с внедрением новых поко-

лений машин (например, сверхзвуковых самолетов) роль человека в эксплуатации этих машин и его ответственность резко повышаются.

Сфера деятельности эргономики не ограничивается лишь этапами научно обоснованного создания крылатой машины или конструкторского поиска. После электронного комплекса наступает черед эксплуатационных задач: профессиональный отбор членов экипажа и операторов под «готовую» машину, их тренировки, формирование рабочих групп, руководства и обеспечения полетов, всего эргономического «организма», объединенного для решения конкретной задачи.

«Наука и жизнь».

К ОГДА тебе уже шестьдесят два, и ты летаешь, в основном, как пассажир в элегантной «Каравелле», а с истребителями уже давно покончено, хотя именно им ты отдал свою жизнь (во всяком случае, ее лучшую, как выясняется сегодня, часть), и у тебя к тому же четверо детей и уже есть внуки, а сердце заставляет врачей озабоченно хмуриться, тебе пора ставить крест на авиации, искать и находить себе что-то иное.

Но Пьер Пуйяд — исключение.

Прославленный командир полка «Норман-

Рассказывает

ветеран

полка

«Нормандия — Неман»

дия — Неман» по-прежнему в строю, он только сменил оружие — именно оружие, но не верность авиации и тому великому делу, о котором бригадный генерал П. Пуйяд говорит так:

— Главное для меня — сотрудничество Франции и СССР. Дружба между нашими странами и между их авиаторами — это мой курс.

После такой прамбулы становится ясно, почему генерал Пуйяд отправился в Москву на выставку французского авиационного оборудования. Здесь возле стендов я беру это интервью... Пуйяд в строгом черном костюме, из петлички которого выглядывает крохотная розочка, — ленточка Почетного легиона.

— Это не все, — говорит он по-русски. — Есть и советские ордена: Красное Знамя — два раза и Александр Невский...

(Окончание на 3-й стр.).

ПОМОЩНИКИ

из

БУХАРЫ

На помощь крылатым химикам Урала прибыло пять экипажей самолетов АН-2 Бухарского авиапредприятия. Около двух недель трудились они в уральском небе. Авиаторы из Бухары работали в Байкаловском, Туринском и Режевском районах. Экипажи вели рассев минеральных удобрений на поля. Авиаторы обработали тысячи гектаров угодий.

М. ЗАСТРОЦКАЯ.

Постановление

ПРЕЗИДИУМА ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

О ЗАДАЧАХ ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ, ВЫТЕКАЮЩИХ ИЗ РЕЧИ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ ЦК КПСС ТОВАРИЩА Л. И. БРЕЖНЕВА В АЛМА-АТЕ 15 МАРТА 1974 Г. НА ТОРЖЕСТВЕННОМ ЗАСЕДАНИИ, ПОСВЯЩЕННОМ 20-ЛЕТИЮ ОСВОЕНИЯ ЦЕЛИНЫ

Авиационные работники, как и весь советский народ, с огромным удовлетворением восприняли речь Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 20-летию освоения целины. В речи товарища Л. И. Брежнева, имеющей большое политическое и теоретическое значение, дан глубокий марксистско-ленинский анализ достижений нашей страны за три года девятой пятилетки в области экономики, аграрной политики, ярко показаны успехи международной политики КПСС по реализации Программы мира, выдвинутой XXIV съездом нашей партии. В ней поставлены важные и ответственные задачи по дальнейшему подъему народного хозяйства, совершенствованию стиля работы.

В 1973 г. труженики сельского хозяйства под руководством партийных организаций проявили высокую организованность, приложили большие усилия в деле производства и заготовок сельскохозяйственной продукции и добились рекордного урожая зерновых культур.

Эффективную помощь сельскому хозяйству оказали предприятия и организации гражданской авиации и гидрометслужбы. План авиационно-химических работ в 1973 г. выполнен досрочно — к 1 декабря. Самолетами и вертолетами обработано свыше 86 миллионов гектаров сельскохозяйственных угодий. Возрос объем и повысилось качество агрометеорологического обеспечения сельского хозяйства со стороны организаций гидрометслужбы. Экономическая эффективность от использования гидрометеорологической информации составила в 1973 году около 450 миллионов рублей.

Большие задачи по усилению помощи сельскому хозяйству стоят перед коллективами авиарботников и в 1974 г. Гражданской авиации предстоит обработать 90 миллионов сельскохозяйственных площадей. Работники гидрометслужбы должны значительно повысить качество метеорологического обеспечения нужд сельского хозяйства.

ПРЕЗИДИУМ ЦК ПРОФСОЮЗА ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Республиканским, территориальным, объединенным, заводским, местным комитетам профсоюза, всем профсоюзным организациям совместно с хозяйственными руководителями положить в основу организаторской и агитационно-пропагандистской работы среди рабочих, летчиков, инженерно-технических работников и служащих задачи и выводы, изложенные в речи товарища Л. И. Брежнева на торжественном заседании в Алма-Ате.

Провести в коллективах, клубах, Домах и Дворцах культуры, красных уголках лекции, доклады и беседы по актуальным вопросам аграрной политики КПСС. В каждом коллективе разрабатывать и осуществлять

конкретные мероприятия по претворению в жизнь задач, вытекающих из речи товарища Л. И. Брежнева.

Усилить работу по оказанию шефской помощи колхозам и совхозам.

Принять меры к систематическому обобщению и внедрению опыта передовых экипажей, синоптиков, агрометеорологов и коллективов-победителей социалистического соревнования за лучшее обслуживание сельского хозяйства.

2. Обязать Архангельский, Волжский, Московский, Северный, Уральский территориальные, Белорусский республиканский комитеты профсоюза в месячный срок разработать совместно с хозяйственными руководителями мероприятия по выполнению постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства нечерноземной полосы РСФСР».

3. Комитетам профсоюза совместно с руководителями авиапредприятий, выполняющих работы по применению авиации в народном хозяйстве, установить постоянный контроль за выполнением планов авиационно-химических работ на 1974 г. Повысить уровень воспитательной работы среди летного и технического состава, направляя ее на улучшение качества авиационно-химических работ и использование авиационной техники, обеспечение безопасности полетов, активнее использовать в этих целях социалистическое соревнование среди экипажей.

4. Всемерно развивать и совершенствовать социалистическое соревнование на основе заключения договоров с предприятиями обслуживаемых хозяйств. Повысить требовательность к администрации авиапредприятий, колхозов и совхозов за своевременное выполнение договорных условий при проведении авиахимработ.

Комитетам профсоюза транспортных авиапредприятий организовать общественный контроль за обеспечением первоочередной доставки грузов и специалистов для сельскохозяйственных органов в период весенне-полевых работ и уборки урожая.

5. Профсоюзным комитетам и руководителям учреждений и организаций гидрометслужбы усилить организаторскую работу по развитию соревнования и мобилизации коллективов на высокоэффективное гидрометеорологическое обслуживание сельского хозяйства в 1974 г.

Активно содействовать полному использованию данных и прогнозов для планирования и проведения сельскохозяйственных работ в каждом хозяйстве, особенно в районах с неблагоприятно складывающимися агрометеорологическими условиями.

Обеспечить своевременное представление партийным, советским и сельскохозяйственным органам материалов о складывающихся агрометеорологических условиях, а также све-

дений о площадях с разной степенью созревания сельскохозяйственных культур на обслуживаемой территории.

6. Рекомендовать Главному управлению гидрометслужбы при Совете Министров СССР принять меры к улучшению прогнозирования погоды при обслуживании авиационно-химических работ, обратив особое внимание на своевременную корректировку 6-часовых прогнозов.

7. Республиканским, территориальным и объединенным комитетам профсоюза совместно с хозяйственными руководителями принять меры по повышению эффективности использования самолетов и вертолетов при выполнении работ в сельском хозяйстве.

Усилить контроль за строгим соблюдением режима труда и отдыха летным и техническим составом на авиационно-химических работах и организацией медицинского обслуживания.

Улучшить взаимодействие с профсоюзными органами рабочих и служащих сельского хозяйства и заготовок, добиваясь создания нормальных жилищно-бытовых условий и организации питания летному и техническому составу на авиахимработках.

8. Рекомендовать комитетам профсоюза предприятий и организаций оборудовать информационные стенды о ходе выполнения планов и социалистических обязательств по шефской помощи сельскому хозяйству.

Обеспечить выступления хозяйственных и профсоюзных руководителей авиапредприятий, агитбригад, коллективов художественной самодеятельности перед труженниками села.

9. Редакциям журнала «Гражданская авиация» и многотиражных газет систематически публиковать материалы о претворении в жизнь аграрной политики Коммунистической партии, об участии авиарботников в шефской помощи сельскому хозяйству.



Подарок

авиапассажирам

города

В открытом после ремонта совсем недавно кассовом зале ЦАВС многолюдно. Чуть в сторонке наблюдаю за его жизнью, посетителями и работниками. У стенда с расписанием движения самолетов двое мужчин живоленно выбирают рейс: «А вот и «объявление о дополнительных!» Это уже у стенда «Новости Аэрофлота». Здесь отражены все изменения в расписании, объявления, свежие новости. К справочному бюро быстро течет живой ручеек очереди. Кстати, расположение его необычно. Оно вынесено из ряда касс и находится справа от входа. Как мне потом объяснили, это сделано для того, чтобы пассажир легко мог найти бюро. Да и такое местонахождение отдела справок в то же время не мешает процессу оформления билетов, как это было раньше, когда оно было втиснуто в общий, кассовый ряд.

Каждый пассажир, пришедший сюда, сразу обещает зал взглядом: рельефная карта воздушных линий СССР — расписание — справочное бюро — касса. Легкие кассы из полированного дерева и оргстекла несравнимы с прежними громоздкими кассами. И, вообще, зал значительно изменился. Из хмурого, с преобладанием темных тонов, он превратился в светлый, чистый. Впечатление уюта дополняет ряд мягких кресел, где сейчас удобно расположилась группа девушек,

разложив на низких столиках журналы.

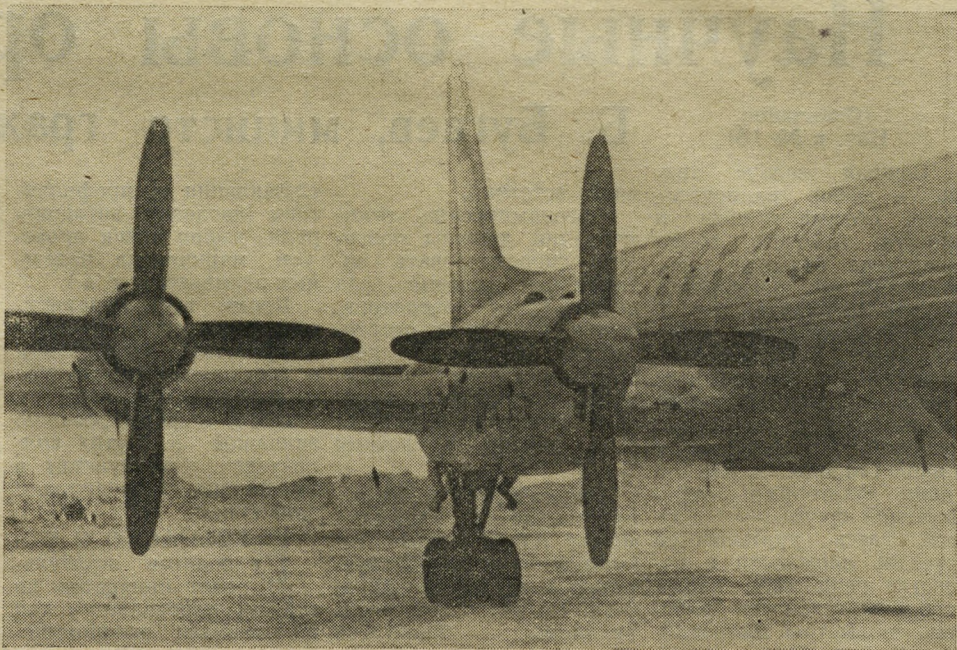
Зал оживил и еще один штрих — удачное оформление, выполненное отделом рекламы ЦАВС. Привлекательность и красочность его — результат фантазии и инициативы художников. Пассажир сразу же может познакомиться со льготами, со своими правами и обязанностями. Они даны ярко, с подсветкой, в форме коротких сообщений и чередуются с картинами, которые изображают летящий пассажирский лайнер, салон самолета, облака и солнце.

— Прделана большая работа, — сказал начальник ЦАВС Н. В. Новиков. В зале побелили, покрасили и оклеили около 1800 квадратных метров площади, уложено 360 квадратных метров линолеума. Николай Васильевич отметил большую работу в проведении ремонта работников ЦАВС А. Н. Цыпулиной, И. Л. Чурина, Е. П. Беничука. Они вели контроль и руководство всеми переделками.

— Мы старались создать максимум удобства как для работников, так и пассажиров, — подчеркнул Николай Васильевич. — И, кажется, довольны и те, и другие.

Да, пассажиры рады и довольны. Светлый, уютный, отлично оформленный зал — хороший подарок свердловчанам.

В. ШИСТЕРОВА,
студентка Уральского университета.



После полета.

В ПОСЛЕДНЕЕ время трассы уральских авиаторов за рубежом растут. В прошлом году экипаж командира корабля ИЛ-18 Ю. Б. Полле из Кольцово доставлял лайнер Ильюшина в Демократическую Республику Вьетнам.

Экипаж командира АН-24 Б. С. Захарова прямо с завода из Киева вручил самолет-салон премьер-министру Республики Бангладеш М. Рах-

оборудованию. И у всех в заграничных командировках отметка: «техническая помощь». Бортмеханик - инструктор вертолета МИ-8 из Уктуса В. М. Соколов летал не только в небе Бангладеш, но и Судана, Пакистана. А сейчас он готовится к новой заграничной поездке.

«Экипаж личного самолета АН-24 президента Республики Экваториаль-

чивается срок его заграничной командировки. Ю. Н. Ильичев — заместитель начальника службы радионавигации и связи Кольцовского авиапредприятия — помогает освоить новую технику специалистам острова Свободы, работает в аэропорту Хосе Марти, в Гаване. В апреле на помощь молодой социалистической республике, земляку отправился на Кубу и свердловский авиатор Я. Н. Красий. И он будет тру-

Трассы дружбы уральских авиаторов

ману. С молодыми государствами у уральских авиаторов особенно крепкие связи.

В этой южной стране уже поработали две группы вертолетчиков с Уктуса. Сейчас их сменили коллеги тоже с седого Урала. Первый раз Первой в Бангладеш будут встречать командиры вертолетов МИ-8 В. В. Кузнецов и В. А. Паньков из Уктусского аэропорта. Вместе с ними в молодую республику прибыли пилоты, бортмеханики, авиатехники, техники по спец-

навая Гвинея» — так называли пятерых русских летчиков в Африке. Среди них был и штурман из Кольцово И. Д. Кузнецов. Карту страны он изучил вдоль и поперек, случалось садиться в столице Малобо и в других соседних государствах. И не думал, что ему придется прокладывать трассы по странам Африки.

В Республике Мали трудится около двух лет инженер авиационно-технической базы из Кольцово И. И. Венгер. Летом этого года, в июле, закан-

даться в аэропорту Хосе Марти в должности помощника представителя Аэрофлота.

В Берлине и Карачи, в Праге и Пхеньяне можно встретить уральских авиаторов. Растет интернациональная помощь Советского Союза молодым социалистическим странам и народам, сбросившим колониальное иго. И немалую лепту в выполнение интернационального долга вносят и авиаторы из Свердловска.

Ю. КАРЛОВ.

Объявление

ОРДЕНА ЛЕНИНА АКАДЕМИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРОВОДИТ ПРИЕМ НА КОМАНДНЫЙ ФАКУЛЬТЕТ ПО СПЕЦИАЛИЗАЦИЯМ:

летная эксплуатация воздушного транспорта (квалификация инженер-пилот);
воздушная навигация (квалификация инженер-штурман);
управление воздушным движением (квалификация инженер по управлению движением).

На командный факультет (дневное обучение) принимаются лица со стажем командно-летной и руководящей работы не менее двух лет:

На специализацию «Летная эксплуатация воздушного транспорта»: командир корабля (самолета, вертолета) любого типа;

второй пилот самолета (вертолета) с газотурбинным двигателем, ранее летавший командиром корабля (самолета, вертолета);
командир звена, заместитель командира авиа-

эскадрильи и вышестоящей командно-летной должности.

На специализацию «Воздушная навигация»: штурман корабля (самолета, вертолета); штурман авиаэскадрильи и вышестоящей командно-штурманской должности.

На специализацию «управление воздушным движением»:

диспетчер, старший диспетчер службы движения аэропорта до 5-го класса включительно и лица, занимающие вышестоящие командно-руководящие должности службы движения; начальник классифицированного аэропорта до 5-го класса включительно, начальник штаба летного подразделения.

Заявления и другие документы, оформленные согласно правилам

приема, в орден Ленина Академию гражданской авиации (приказ МГА СССР от 12 мая 1972 г. № 167), направлять в Академию через местное управление гражданской авиации с 15 апреля по 25 июля.

Поступающие на первый курс должны сдать вступительные экзамены по математике (устно и письменно), физике (устно), русскому языку и литературе (письменно), специальному предмету соответственно для каждой специализации.

Экзамены проводятся в Академии гражданской авиации с 1 по 20 августа. При Академии для поступающих организуются подготовительные курсы с 1 по 31 июля.

Адрес Академии гражданской авиации: 196210, Ленинград, Авиагородок, Академия ГА. Приемная комиссия.

«Иволга-35» — универсальная машина, с успехом используется в сельском хозяйстве, в спасательной службе. По достоинству оценили ее и парашютисты.

На самолет существует большой спрос. Поль-

ша продает «Иволгу» СССР, Болгарии, ГДР, Венгрии, Австрии, Индонезии и другим странам.



Самолет

«Иволга»

Польский самолет «Иволга-35» выпускается серийно с 1967 года. Он пользуется у летчиков хорошей репутацией.

ДИПЛОМ ЗА ПЕСНИ

Прошли районный и городской смотры художественной самодеятельности коллективов предприятий Metallургического района г. Челябинска, в котором приняли участие и самодеятельные артисты авиаколлектива. Особенность смотра этого года, его рапертура, заключалась в том, что он был посвящен 50-летию со дня присвоения комсомолу имени В. И. Ленина.

Если говорить в целом о смотре всех коллективов района, то прежде всего обращает на себя внимание возросшая масштабность и исполнительское мастерство хорового пения. Коллективы хоров, насчитывая в своем составе от 20 до 60 исполнителей, показали разнообразную программу.

Среди этих коллективов хор аэропорта Челябинск не отличался масштабностью: в нем участвуют 18 человек и исполнили они всего два произведения: «Товарищ комсомол» (композитор В. Гришин, на стихи Я. Смелякова) и «Ты цветы, Россия» (композитор В. Левашов, на стихи Паликина). Если, сравнивая коллективы, говорить цифрами, то это выглядело так: только металлурги выставили 49 коллективов, причем среди участников были руководители участков, отделов, цехов.

К сожалению, самодеятельность аэропорта не может похвалиться наличием в своих рядах руководящих товарищей.

Отрадно отметить, что хорошо выглядел на смотре танцевальный коллектив (руководитель В. П. Нарский). Забегая вперед, можно сказать, что жюри, наградив этот коллектив дипломом первой степени, без дальнейшего обсуждения предоставило ему право выступить на заключительном областном концерте. Порадовали своим мастерством и ветераны самодеятельности: солист инженер ОТК А. Шлапанов, сестры Едильбековы. С интересом было встречено исполнение солисткой Нэлей Пашниной песни «Моторочка». Девушка с лирическим,

сильным голосом покорила зрителей своим исполнительским мастерством.

Подводя итоги, жюри рассматривало работу коллективов, не делая скидок на отсутствие знаний и навыков. Поэтому диплом II степени за хорошее исполнение и право участия в сводном хоре на заключительном областном концерте — несомненно, большой успех всего коллектива авиаторов. Нужно сказать, что за последнее время и администрация, и общественные организации окружили самотеи заботой и вниманием. Взять хотя бы костюмы. Сшитые индивидуально для каждого участника, они украсили хоровую капеллу.

Итак, смотр окончен. Повешаны на вешалки костюмы участников самодеятельности, но ненадолго. Впереди поездки в окраинные поселки, агитполеты, выступления перед жителями аэропорта. И везде коллектив показывает не только исполнительское мастерство, но и высокую культуру личного поведения.

Идут на смену или со смены авиаторы, а в Доме культуры не гаснут огни. Звучат гитары, звенят песни, трудятся артисты. Не проходите мимо, авиаторы, заходите, здесь вам будут рады! Ведь «нам песня строить и жить помогает». Это так прекрасно, когда рядом идут учеба, труд и искусство!

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ.

Рассказывает ветеран полка «Нормандия — Неман»

(Окончание. Начало на 2-й стр.)

Что думает генерал по поводу выставки? Прежде всего, что это хорошее, нужное авиаторам обеих стран дело.

— Даже если исключить чисто коммерческую сторону, выставка все равно оправдала бы себя, потому что цель ее выходит за пределы формулы «куплю — продам». Оправдала бы теми беседами, которые проходят у ее стендов, теми знаниями, которые могут унести отсюда ее посетители, тем, наконец, духом дружбы и доверия, который питает ее и который она признана углублять.

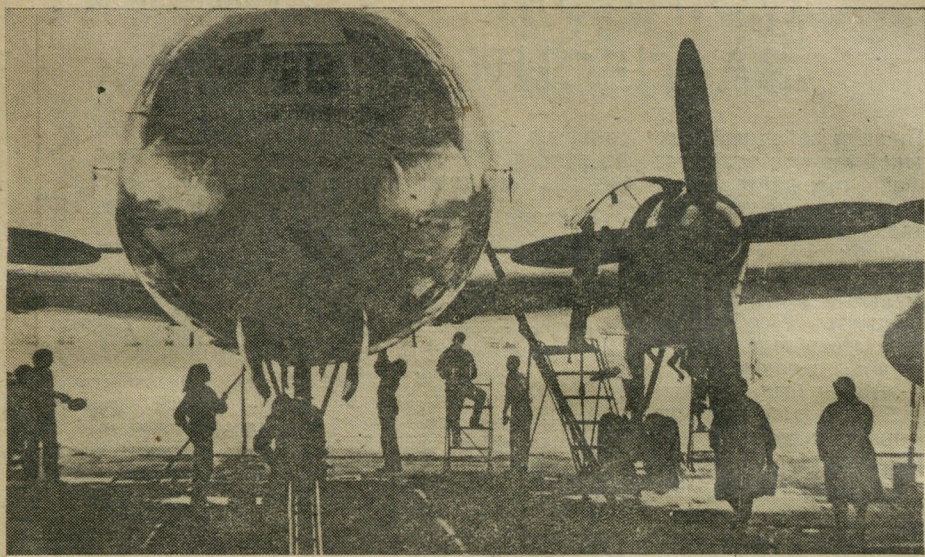
Все идет к тому, что в будущем сотрудничество самолетостроителей СССР и Франции станет еще более тесным. Пожалуй, это даже не столько мое личное мнение, сколько моя мечта, моя надежда. Почему бы нам не помечтать о том, чтобы советские и французские самолетостроители создали свой общий самолет, на крыльях которого смог бы летать весь мир!

А. ВСЕЕВ.
«Неделя».



Выступают дипломаты районного смотра — хоровая капелла авиаторов г. Челябинска и танцевальный коллектив.

ФОТО АВТОРА.



ИДЕТ ПОДГОТОВКА К РЕЙСУ.

Творчество наших читателей

Второй пилот

Второй пилот — не командир
И кресло справа занимает,
Но авиаторский мундир
Такой же синий одевает,
Кокарда та же у него,
Фуражка форменная тоже,
И командира своего
Он, может, чуточку
Неисчислимых рейсов
Их крепкой нитью
повязала,

Созвучно им: «летать»
и «жить»,
Лететь во что бы то
ни стало!
Как эстафету, на ходу
Передают они машину
Беззлойной шуткой
на лету
Поддеть друг друга
не преминут.
Когда в полете, то они
С машиной слиты
воедино,

Сигнальных лампочек
огни
Горят мерцающей
картиной.
Второй пилот
не командир—
Его вторая половина,
Крыло второе, без него
Не ринется в разбег
машина!
В. ФАРАФОНТОВ,
учитель.
Свердловск.

Говорят
дети

— Вовка — мой двоюродный брат. Это когда папа и мама разные, а бабушка — пополам. И живет Вовка в другом доме.

* * *

— Какой, Оля, у тебя хороший котик, — сказал Вовка. — Дай мне его унести домой, у нас есть мыши.

— Нет, лучше ты принеси своих мышей сюда.

* * *

Провожая гостей, бабушка говорит внучке:

— А что надо сказать, когда гости уходят?

— Ну и слава богу!

* * *

— Моя бабушка ужасная трусиха: когда мы с ней переходим улицу, она всегда держится за мою руку...

П. НЕЛЬЗИН.

БУДНИ КРЫЛАТЫХ ХИМИКОВ

В воздухе —
МОЛОДЕЖНЫЙ ЭКИПАЖ

Погода в тот день стояла обманчивая, за сутки менялась несколько раз. То выглянет весеннее солнце, то налетит туча и пойдет дождь, да такой мелкий, что ничего не видно вокруг.

Командир АН-2 Уктусского авиапредприятия Владимир Ефремов посмотрел в лобовое стекло. Последние струйки воды скатывались вниз. Дождь кончился.

— Это к лучшему, — сказал он, поглядывая на Александра Каменских, второго пилота, — вылетов сорок сделаем.

И вот раздался голос техника Виктора Одицова;

— Трогайте!

Владимир запустил двигатель. Вырулив на взлетную площадку, самолет остановился на мгновение, а затем с си-

лой рванулся вперед. Владимир потянул на себя штурвал. Самолет плавно оторвался от земли. Под ними поплыли поля совхоза «Бугалышский» Красноуфимского района.

Прошла минута полета. — Начинать! — снизив скорость и посмотрев на карту, приказал Александру Владимир.

— Понял, — коротко ответил тот.

В кабине загорелась красная лампочка. Из окна было видно, как за самолетом тянется широкий шлейф.

— Готово, — улыбаясь, проговорил Александр.

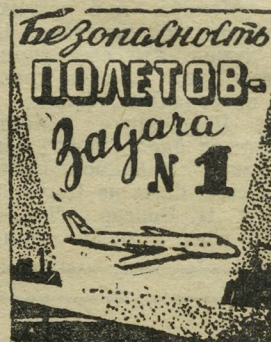
Самолет набрал нужную высоту, взял обратный курс. Не прошло и трех минут, как он приземлился. Летчики подружились к куче удобрений,

где стояли два тракторных агрегата, предназначенных для механической загрузки удобрений в бункер.

Работа у трактористов совхоза Мухаматура Валиева и Ильи Яникиева спорится. Они засыпали в самолет удобрения за две минуты.

И снова комсомольско-молодежный экипаж поднимается в воздух. В совхозе «Бугалышский» он работает неделю. Молодой командир самолета Владимир Ефремов и второй пилот комсомолец Александр Каменских каждый день делают по 42—50 вылетов при задании 40. Разбросали под однолетние и многолетние травы, картофель более 350 тонн минеральных удобрений.

По-ударному трудились пилоты и в день коммунистического субботника,



посвященного 104-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. Комсомольско-молодежный экипаж поднимался в воздух 45 раз. Так же хорошо поработали в дни, когда в Москве проходил XVII съезд ВЛКСМ.

В. СУРМИН.
г. Красноуфимск.

Аэропорт

Аэропорт — служитель неба!
И сам как будто неземной.
Здесь поле вскипает хлебом,
А служит взлетной полосой.
Здесь все заботы, все работы
Для самолетов, для полетов —
И реют Илы над страной,
Грохочут Ту, воркуют Аны
И тают Яки в вышине.
Здесь все таким предстанет странным
И непривычным с первых дней:
И неумолчный гул моторов,
И свой язык, свой круг тревог,
Что кажется, другая скорость,
Вращает этот городок!
Живешь сначала просто
И все стараешься лишним
понять:
Ну, почему здесь все мальчишки
Мечтают летчиками
стать?
Н. ОПАРИНА.
Челябинск.

Из свежей
ПОЧТЫ«Телефонная
дребедень»

В «Авиаторе Урала» 17 апреля 1974 года в корреспонденции под таким названием критиковались недостатки в телефонной связи Уктусского аэропорта.

— Действительно, в конце марта телефонная связь аэропорта с городом находилась в аварийном состоянии — вышли из строя кабели аэропорта и городской АТС, — сообщил начальник службы радионавигации и связи предприятия А. Давыдов. Аэропорт лишился ста связей с городом. Работниками узла связи аэропорта были немедленно приняты меры к сохранению работоспособности наиболее важных каналов междугородной и местной свя-

зи. Для целей управления воздушным движением, была организована радиотелефонная связь между Уктусским и Кольцовским аэропортами. Связистами приложено много труда на определение и устранение кабельных повреждений; применен оригинальный способ плавления льда, сковавшего поврежденные участки кабелей.

Понятно, что в эти дни не имелось возможностей к устранению частных повреждений у некоторых абонентов аэропортовой АТС. После устранения магистральных повреждений, в начале апреля в Уктусском аэропорту положение с телефонной связью нормализовано.

Вокруг бороды.

Ассоциация голландских гражданских летчиков вступила в конфликт с авиакомпанией КЛМ. Причина спора — хиппишеселюры, а также бороды и усы,



ставшие в последнее время модными у пилотов авиакомпании.

Один пилот КЛМ был уволен за отказ сбрить бороду. Администрация заявила, что бородатые экипажи подрывают доверие пассажиров и компании.

Твердо следуя своей позиции, КЛМ отправила командиру самолета «Бонинг-707», возвращающегося из Нью-Йорка, следующую телеграмму: «Сбрей-

те бороду или возвратись в Гаагу в качестве обычного пассажира».

Говорят, что большинство летчиков, боясь потерять работу, смирилось, сообщает болгарская газета «Работническо дело».

(«Труд» — ТАСС).

Хлеб,
вода
и фантазия

Столовая Уктусского аэропорта закрылась из-за ветхости на ремонт с 10 апреля по 10 мая. Плотники, маляры и штукатуры авиапредприятия потрудились на славу. Но работы очень много, и столовую сдадут только через неделю.

Пассажиры перебиваются в буфете стаканом фруктовой воды с насквозь сырым белашом. Работники Уктусского аэропорта и управления мечутся в поисках чего бы перекусить по близлежащим столовым и кафе. Одно время местом организации рейсов на автобусе в кафе «Уктус», но перед праздниками они прекратились. Правда, толь-



ко для работников аэропорта хоть иногда бортовую машину подают. А остальные летают по соседним магазинам с полиэтиленовыми мешками за провизией, перекусывают, так сказать, не отходя от рабочего места. В этом случае забота о здоровье такая же, как было с бассейном: два года работники управления ходили зимой купаться. Нынче эту традицию нарушили, и водные ванны заменили фонтаны слов. Вот и получилось: с водой не вышло, за хлебом насушим беги в магазины. А фантазии у месткома профсоюза, ох, маловато.

К. ЮРЬЕВ.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295—461.
295—496.

И. о. редактора
Ю. ГЕНДЕРТ.
НС 12482. Заказ № 8537.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, проспект Ленина, 49.