

НА МАРШЕ- ЧЕТВЕРТЫЙ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Юбилею комсомола — ударный труд, мастерство и поиск молодых!



Названы победители На рабочих местах

В Ижевском авиапредприятии состоялось заседание комитета комсомола. На нем были подведены итоги социалистического соревнования молодых рационализаторов и работы комсомольско-молодежных экипажей.

Лучшим рационализатором среди молодых назван В. Зянкин, инженер службы РиС. Одно из его рациональных предложений дает экономический эффект более двух тысяч рублей в год.

Победителем социалистического соревнования между комсомольско-молодежными экипажами авиалиний назван экипаж молодого коммуниста П. М. Быкова. На его счету после третьего месяца работы — десять тысяч гектаров обработанных полей.

Ю. БУДРИН,
секретарь комитета комсомола.

Субботник на рабочих местах, посвященный пятидесятилетию со дня присвоения комсомолу имени В. И. Ленина, состоялся в Челябинском авиапредприятии.

Работники авиатехнической базы объявили этот день «днем наивысшей производительности». Комсомольцы из службы борпроводников готовили ветки для посадки в период зимней навигации.

День работы в честь праздника комсомола прошел на высоком уровне.



ФЕСТИВАЛЬ В ПЕРМИ

Два дня проходил фестиваль авиаторов Пермского авиапредприятия МВЛ на реке Бабке. Здесь проводились спортивные игры, военизированная эстафета, сдача норм ГТО. Победителем стала команда спортсменов АТБ.

Активными участниками фестиваля, много сделавшими для его организации, были работники АТБ Л. М. Борисенко и Н. И. Алексеев.

В честь юбилея

Ударным трудом встретили молодые авиаторы Ижевска день пятидесятилетия присвоения комсомолу имени В. И. Ленина. Часть комсомольцев отправилась на помощь в село. Другие, большая часть, провели субботник в новом аэровокзале.

Рабочие бригады комсомольцев приближат срок сдачи пусковых объектов.

Ю. КАРЛОВ.

Внимание: план

Итоги полугодия

Производственный план первого полугодия текущего года выполнен по всем основным и ряду расчетных показателей. Так, план по участковому пассажирообороту выполнен на 105,1 процента, налету приведенных часов — на 115,9, по доходам — на 106, процент выполнения прибыли — 124,4, сверх плана получено 2,3 миллиона рублей прибыли.

Достигнут значительный рост к этому же периоду 1973 года соответственно: 9; 10,8; 9,2; 4,5 процента.

Выполнен план по общему объему авиаперевозок (участковому тонно-километражу) на 103,2, по отправкам почты — 100,8, грузов — 103,9, авиационно-химическим работам — на 104,6, выручке — на 103, производительности труда — на 104,9 процента. По фонду заработной платы имеется экономия 500 тысяч рублей.

Из расчетных показателей не выполнен план по отправкам пассажиров 97,4 процента, эксплуатационному тонно-километражу — 98,5.

Причинами невыполнения плана является низкая исправность самолетного и вертолетного парков, наличие наруше-

ний регулярности полетов по вине работников предприятий. По вышеуказанным причинам пассажирам возвращено 66 тысяч билетов на сумму свыше одного миллиона рублей.

Прирост авиаперевозок относительно соответствующего периода 1973 года был обеспечен в результате повышения коммерческой загрузки самолетов на 2,4 проц.; повышения занятости пассажирских кресел на 1,2 проц.; увеличения самолетовылетов. За счет повышения коммерческой загрузки выполнено 50 процентов всего прироста, а за счет увеличения самолетовылетов — 48 проц. Собственный парк, кроме Ан-24, Як-40, эксплуатировался с производительностью полетов выше плана и фактической производительности прошлого года.

За счет роста производительности полетов на указанных типах самолетов выполнено 13,0 миллиона ткм, или 4,7 проц. к общему объему авиаперевозок. Наряду с достигнутыми успехами в ряде предприятий имеются серьезные недостатки. Ухудшилось относительно первого полугодия 1973 года использование само-

летов по налету часов на списочный самолет Ил-18; в Челябинском авиапредприятии — на 16 процентов; в Свердловском — на 3,5, в Пермском — на 3,5, на Ан-24: в Пермском — на 1,5 процента, в Кировском — на 10,2; на Ан-2: в Курганском — на 19,4 процента; в Пермском МВЛ — на 6,1, в Кировском — на 14, в Ижевском — на 11,2.

Исправность самолетов Ил-18, Лик-2 и вертолетов Ми-2 ниже соответствующего периода 1973 года.

Не выполнен план по главным расчетным показателям: участковому тонно-километражу в Уктусском предприятии; отправкам пассажиров в Пермском предприятии МВЛ, Свердловском, Кировском предприятиях МВЛ, объеме авиаперевозок на собственном парке в Свердловском предприятии МВЛ, Челябинском, Магнитогорском.

Продолжают иметь место отмены и задержки рейсов по вине работников предприятий — 2,4 процента.

Наступил третий квартал 1974 года. Уральскому управлению предстоит выполнить: план по пассажирообороту 2100 млн. ткм, что по сравнению с

первым полугодием 1973 года больше на 5,1 процента; по налету приведенных часов — 65,9 тысячи (рост на 1,6 процента); по участковому тонно-километражу — 239,2 млн. ткм (рост на 5,5 процента); по эксплуатационному тонно-километражу 210,2 млн. ткм (рост на 4,9 процента); по отправке пассажиров — 1479 тысяч человек.

Для обеспечения выполнения указанных объемов работ коммерческая нагрузка должна быть 83,8 процента, что выше 1973 года на 22 процента, занятость кресел — 86,2, или выше третьего квартала 1973 года на 2,8 процента. Не менее важная задача — значительно повысить налет часов на списочный самолет, вертолет каждого типа путем сокращения простоев самолетов на технических обслуживаниях.

Безусловно, все организационно-технические мероприятия по обеспечению выполнения государственного плана должны проводиться при высокой регулярности полетов, культуре обслуживания пассажиров.

Л. БОЛЬШАКОВА,
заместитель начальника планово-экономического отдела.

КОМСОМОЛУ несвойственны пышные юбилеи. Организация молодая и деятельная, ВЛКСМ отмечает свои знаменательные даты в «рабочем порядке».

Комсомольск, Магнитка, Байкало-Амурская магистраль — такими веками отмечается биография Коммунистического Союза Молодежи. Есть в этой биографии и боевые страницы. Но какие бы испытания ни выпадали комсомолу, всегда он выдерживал их с честью, по-ленински.

Верность заветам основателя первого в мире социалистического государства ярко видна на протяжении всех пятидесяти лет, прошедших со дня присвоения комсомолу имени В. И. Ленина. Принимая решение о переименовании РКСМ в Ленинский комсомол, делегаты VI съезда РКСМ обратились ко всем комсомольцам, ко всей крестьянской и рабочей молодежи с манифестом. В нем говорилось: «Не для красного словца, не из желания носить лучшее из всех имен, не только для того, чтобы почтить уважением память великого усопшего, приняли мы это решение. Нет, мы приняли его для того, чтобы вся трудящаяся молодежь всех народов, населяющих СССР, вместе со своим передовым отрядом — Коммунистическим Союзом Молодежи — прониклась единой волей и твердой решимостью научиться по-ленински жить, работать и бороться...».

Поэтому, отмечая славную дату, молодежь прежде всего рапортует о своих трудовых делах.

ЗА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПАРТИЙНОЙ РАБОТЫ

16 июля 1974 года по инициативе Свердловского обкома КПСС состоялся семинар секретарей партийных организаций и политработников в свердловских авиапредприятиях гражданской авиации.

Цели семинара: осветить опыт организаторской и политической работы партийных организаций по повышению уровня воспитательной работы, дальнейшего совершенствования форм и методов политико-воспитательной работы в коллективах авиапредприятий, повышению производительности труда и экономической эффективности производства, улучшению подбора,

расстановки и воспитания кадров, организации социалистического соревнования.

Совещание открыл заведующий отделом административных органов ОК КПСС Г. Н. Князев.

С докладами выступили заместитель заведующего отделом административных органов ОК КПСС В. Е. Шебеленков, заместитель заведующего отделом организационно-партийной работы ОК КПСС А. И. Бакулин, Уткин В. А., начальник УрУГА, Большаков В. И., начальник отдела по политико-воспитательной работе УрУГА.

Состоялся обмен опытом работы.



НА ПРЕПОЛЕТНОЙ подготовке пилот-инструктор задал вопрос недавно прибывшему в экипаж второму пилоту: действия командира корабля по пилотированию самолета перед входом в глиссаду. Ответ был дан согласно руководству. Необходимые команды и действия — своевременные и правильные. У инструктора не было сомнения в том, что будет такой ответ, так как отзывы проверявших пилота командиров о его технике пилотирования похвальные. Однако углубляя этот вопрос, инструктор хотел узнать, предусматривает ли пилот возможность появления особых случаев перед входом в глиссаду, и проверить готовность его к устранению возникших критических ситуаций.

Конечно, надежность работы, качественная подготовка, проверка и осмотр материальной части до минимума исключают появление отказов, однако каждый пилот на любом этапе полета должен быть готов к действиям по устранению аварийной ситуации. А это возможно тогда, когда пилот не только в совершенстве знает последовательность своих действий согласно руководству и другим документам, регламентирующим летную работу, но и психологически настроен и готов к принятию правильных решений и действиям в возникшей критической обстановке.

При выполнении полета закрепленные навыки позволяют командиру корабля или пилоту почти автоматически, без значительной затраты умственных усилий осуществлять управление

самолетом. Сформировавшийся динамический стереотип (в данном случае — автоматизированные навыки по пилотированию самолета) на много разгружают от дополнительной нагрузки мозг пилота и его нервную систему. Возникающие в полете отклонения по курсу, крену устраняются привычными действиями рулей и элеронов, направленными против возникших отклонений, причем действия пилота носят почти инстинктивный характер. Выполнение полетов регулярно, при отсутствии особых случаев полета, формирует у пилота условный рефлекс, который в какой-то мере ис-

ключает возможность возникновения других ситуаций, проще говоря, притупляет бдительность пилота. И поэтому при неожиданном появлении отказа или ненормальности в работе материальной части самолета такое настроение пилота, его неподготовленность к действиям по устранению аварийной ситуации может иметь совсем неблагоприятные последствия.

Испытание летного характера, проверка уровня подготовки пилота проводятся в предлагаемых критических ситуациях. По правильности принимаемых решений, действиям по выходу из создавшегося положения и времени на принятие решения определяется степень подготовленности пилота.

Примеров, где экипаж с частью выходил из аварийной обстановки, много, однако приведем один, можно сказать, необычный пример. В начале освоения самолета Ан-24 в нашем подразделении произошел такой случай. Готовясь к выполнению полетов на тренировку командиров

кораблей с выключением двигателя, пилот-инструктор, как обычно, проверил знания бортмеханика по действиям его при «отказе» двигателя. Ответами инструктор остался доволен, и действия бортмеханика практически в полете при флюгировании двигателя были правильными, последовательными, своевременными. Но это не дало повод инструктору исключить возможность особых случаев. При заходе на посадку на высоте круга, когда был выключен один двигатель, бортмеханик ошибочно закрыл пожарный кран работающего двигателя. Экипаж оказался в сложной ситуации на малой высоте и с дефи-

цитом времени на исправление ошибки. И вот здесь, в такой сложной обстановке, выдержка, спокойствие, готовность ликвидировать любую ситуацию, угрожающую безопасности полета, — то есть психологическая подготовка к действиям в особых случаях, — помогли инструктору произвести запуск двигателя за минимальное время и совершить благополучную посадку. Это был экзамен на предмет летного мастерства пилота-инструктора, который и сейчас успешно обучает летный состав. Ряд таких случаев, которые имели серьезный неблагоприятный исход, произошел по причине неподготовленности экипажа к действиям по устранению такой ситуации.

НАИБОЛЕЕ сложными и ответственными моментами полета являются взлет и заход на посадку, где экипажу, из-за небольшой высоты полета, наличия препятствий, сложных метеословий, а также из-за выполнения большого количества операций по подготовке к посадке, изме-

нения величин действующих аэродинамических сил и моментов, выдерживания определенных параметров полета скорости, высоты, вертикальной скорости снижения, установления глиссады и курса на различных этапах полета как будто не оставляет возможности даже иметь в виду особые случаи. Однако это не всегда так. Когда второй пилот отвечал на вопрос о действиях командира корабля перед входом в глиссаду, он имел в виду конечную цель полета — выдерживание заданных параметров самолета для точности захода и расчета на посадку. Все это правильно. Однако опытный,

грамотный командир корабля еще и предусматривает возможность возникновения «клевок» при выпуске закрылков, как бы зримо представляет возникновение сил и моментов относительно поперечной оси, которые влекут самолет в «клевок».

Большое значение для подготовки к действиям в особых случаях имеет прохождение тренировки экипажей на тренажерах, где в условиях, максимально приближенных к естественным, совершенствуются умения и навыки по устранению отказов материальной части. Вся программа тренировки на тренажере, основанная на постоянных отказах двигателей, авиоризонтов, систем наддува и флюгирования, пилотирования самолета по дублирующим приборам, успешно выполняется экипажами еще и потому, что в психологическом отношении они подготовлены к этому комплексу отказов. В значении этой подготовки можно убедиться на следующем примере. При экстренном снижении инструктор тренажера ввел отказ одного

двигателя. Параметры работающего и отказавшего двигателей были близки по показаниям приборов (то есть температура газов за турбиной, величина ИКМ близка к нулю, к тому же горят обе лампы КФЛ-37). Бортмеханик определил отказ двигателя только после команды командира корабля о вводе во флюгер винта отказавшего двигателя. В результате этого самолет дополнительно потерял 300 метров от заданной высоты и ушел с курса. Хотя в методическом классе были разобраны случаи отказа двигателя в полете, но случай отказа в режиме экстренного снижения не разбирался, почему экипаж и

не был готов к принятию своевременных решений и действиям по устранению отказа.

Особенно велика роль морально-волевой подготовки экипажа при возникновении отказов пилотажно-навигационных приборов, при полетах в сложных метеословиях и ночью. Кроме того, что пилот должен знать, как пилотировать самолет при выходе из строя автогоризонтов, он должен своевременно опознать и устранить отказ. А это будет возможно, если члены экипажа в течение всего полета правильно распределяют внимание по контролю за пилотажно-навигационными приборами, постоянно сравнивают показания основных и дублирующих приборов, контролируют работу источников тока.

Психологическая подготовка экипажа к действиям в особых случаях — один из важных элементов летной работы, влияющих на безопасное выполнение полета.

М. СТЕПАНЦЕВ,
командир корабля Ан-24,
Аэропорт Кольцово.

Случайность не должна быть неожиданностью



Итоги смотра

Коллегия Министерства гражданской авиации и президиум ЦК профсоюза авиаработников подвели итоги Всесоюзного общественного смотра резервов производства и режима экономии на предприятиях Аэрофлота за 1973 год.

В течение минувшего года было подано около 27 тысяч предложений, из которых внедрена 21 тысяча. Экономический эффект составил 45 миллионов рублей.

Деловой разговор

В Ижевском авиапредприятии на прошлой неделе прошла профсоюзная конференция, на которой комиссия профкома доложила авиаторам о ходе выполнения основных пунктов коллективного договора. В основном обязательства выполняются, но пока плохо обстоит дело с выполнением пункта по охране труда.

На конференции состоялся деловой разговор о трудностях в работе и быту, о том, что еще предстоит сделать в оставшиеся полгода.

Контроль южных рейсов

Ежедневный контроль отправок самолетов южных рейсов проводят работники Центрального агентства воздушных сообщений. Представители ЦАВС ведут наблюдение за оформлением билетов, за загрузкой рейсов из Свердловска. Если часть кресел осталась пустыми или были проданы на этот рейс лишние билеты — вскрываются причины неполадок, принимаются меры, чтобы такие случаи не повторялись.

Т. СЕРГЕЕВ.

К новому учебному году

Проходит подготовка к началу учебного года в сети политехнических в Пермском авиапредприятии МВЛ. В летном подразделении создано уже пять групп, подобраны пропагандисты. На занятиях авиаторы будут изучать биографию В. И. Ленина, основы научного коммунизма, проблемы социалистического строительства, основы экономических знаний.

Всего в авиапредприятии будет создано 15 групп политехнических.

З. ВАЛИН.

Репортаж с места события

На бредущем полете

В Ан-2 № 02664 я единственный пассажир. Для других, пожалуй, и нет места. Весь салон занимает большой резервуар вместимостью полторы тысячи литров (он пока пустой), от которого идут трубки для душа, вдоль крыльев. Какой-нибудь час лета — и мы над импровизированным аэродромом села Знаменское в колхозе им. Я. М. Свердлова. Садимся не сразу, сначала проходим на бредущем вдоль полосы и снова взмываем вверх — именно так придется вести работу.

— Очень вас ждем, — говорит после традиционного обмена приветствиями Владимир Анохин, агроном хозяйства, выпускник Свердловского сельскохозяйственного института, — ведь у нас действительно порой один день год кормит. — Затем он показывает гостям схему полей. Зерновым требуется сейчас срочная помощь: вот он, осот, что наступает на них, рядом, в двух шагах.

Пилоты В. И. Зырянов, Г. В. Худорожков, Н. В.

Мартыанов с техником А. Г. Потаповым — специалисты опытные. Они уже выручали раньше земледельцев Урала, Краснодарского края, Украины, Узбекистана... А командир их летного подразделения Ю. В. Курашов награжден за это орденом Трудового Красного Знамени. Колхозная бригада загружает прилетевшую машину раствором аминной соли, и воздушная прополка начинается.

Трудяга Ан-2 вычерчивает путь от одного сигнальщика с красно-белым флагом к другому. И всякий раз за ним тянется белый прозрачный шлейф. Точно на сорняки ложатся гербициды, которые осот сожгут, а будущему хлебу, наоборот, помогут набрать рост. Красив бредущий полет над зеленым бескрайним полем (высота каких-то пять метров!), но я знаю, какое мастерство, какой глазомер, расчет требуются от экипажа в эти мгновения, когда самолет «повторяет» все неровно-



сти необычной трассы, снижается над выбоинами и «подпрыгивает» над кустиками и холмиками. Через двое суток задание выполнено. Хозяева от души благодарят свердловских авиаторов, а я

по возвращении домой еще беру маленькое интервью у начальника отдела ПАНХ Уральского управления гражданской авиации Г. П. Козина. Георгий Павлович сообщает, что нынче около

ста самолетов работают над полями нашей области и соседней. Вслед за подкормкой и прополкой они вот-вот начнут борьбу с болезнями картофеля.

ТВОИ товарищи

В КАМЕРЕ хранения меня встретили довольно прохладно. — Ольгу Александровну раньше через час не отпустим, — пробасил мужчина, мрачно оглядывая комнату. В комнате, похоже, разместились небольшой цыганский табор. Стояли какие-то узлы, чемоданы. Вокруг них сидели люди,

жирского праведного гнева. Каждый из нас несет ответственность за неполадки в Аэрофлоте, но не каждому приходится за них отвечать.

Впрочем, утерянные чемоданы бывают разные. Иногда есть владелец, но нет чемодана, иногда — наоборот. Адрес — вся страна. Каждый случай

Улучшить ее можно каким образом? Чтобы в правило внесли пункт о том, что в свои вещи нужно вкладывать адреса. Вот, пожалуй, и все. Опытом мы ни с кем не делились. Насколько помню, во всех аэропортах работа зависит от самих инспекторов, — тут она посмотрела на меня и покраснела, — не прозвучало ли это хвастовством? — Вот только когда долго не находится какая-нибудь вещь, то есть возможность, что она «осела» в некоторых

Инспектор по розыску багажа

Не приходите в понедельник

деловито перебарщивая замечаниями. Мой приход был явно не ко двору.

— У нас такой разгром два раза в год, — сказала Ольга Александровна, — описываем вещи, которыми так и не нашлись хозяева.

При этих словах на лице у нее мелькнуло растерянное выражение, словно она была виновата в том, что хозяева не нашлись.

Ольга Александровна Позднина работает инспектором по розыску багажа в Кольцово, и потому ее смущение, в общем-то, понятно, если бы... Если бы не ее работа, которую самый заядлый любитель деловых бумаг назвал бы невеселой. Работа с бумагами, как правило, не вызывает восторга у людей. Например, пилоты при воспоминании о них начинают говорить как-то не по теме. Но что поделаешь, если такое правило. Для Ольги Александровны оформление деловых бумаг — суть ее работы. На каждый утерянный чемодан нужно оформить около двухсот документов.

Работа не для слабонервных, особенно если учесть, что на плечи этой худенькой женщины обрушиваются молнии пасса-

жиров. В Толмачево работа по розыску багажа, я не один раз слышала, поставлена плохо. Ну, еще и другой вариант возможен с этим чемоданом — попадет куда-нибудь в самолете и, пока самолет не придет в АТБ, путешествует.

А сколько чемоданов в день теряют пассажиры? Обычно два-три. А иногда на документы не хватает рабочего времени — приходится дома оформлять. Два-три часа на это приходится тратить.

— Работа у вас... — посочувствовал я Ольге Александровне.

— Ну, что вы, я уже два года здесь. Конечно, немного однообразно кажется порой. Но уже привыкла. Тем более что работа близка к будущему профилю — хочу поступать в юридический.

Скорее всего работа повлияла и на выбор образования? Да нет, здесь все было намного сложнее. Жила в Верхотурье, работала в детской комнате милиции. (Она и сейчас внештатный инспектор милиции). В общем-то, и склонности, и работа далеко друг от друга не стоят. Порой помогают навыки, порой — интуиция.

— А перспективы вашей работы, Ольга Александровна?

— Ну-у, перспективы, — протянула она. —

Самый тяжелый день — всегда понедельник. Вот мы сегодня занимались багажом, да еще и суббота с воскресеньем — так что накопится этих жалоб много. Если вы придете в понедельник, то не увидите меня за горой бумаг — я очень занята в этот день...

Однажды два молодых парня — авиатехник и пилот — при мне спорили, чья работа важнее и труднее. И тогда мне показался этот спор смешным и ненужным. А сейчас, после знакомства с Ольгой Александровной... Каждый из нас делает часть большого общего дела. Ведь это нужно — добросовестно работать для людей.

В. КОПНОВ.

«Новобранцы неба»

Так называется документальный телевизионный фильм, рассказывающий о юношах, только начинающих путь в авиацию. Картина выпущена Горьковской студией телевидения. И это не случайно.

Среди первокурсников Борисоглебского авиационного училища немало парней из города Горького — родины Чкалова. Их называют чкаловцами. Ведь и Валерий Павлович именно отсюда, с Борисоглебского учебного аэродрома впервые поднялся в воздух. Здесь воспитано 262 Героя Советского Союза, причем 12 удостоены высокого звания дважды.

Нынешнее поколение крылатых, многие из которых пришли в училище из аэроклубов, во всем следует и приумножает традиции старших товарищей. Этап за этапом проходит летний день — и зрители чувствуют, какое высокое напряжение, какая полная отдача нравственных и физических сил требуется от курсантов. Радостные, взволнованные, предстают перед нами Валерий Осипов, Евгений Сазонов. Они совершили первые самостоятельные полеты, получили высокие оценки, выдержав труднейшее испытание.

Запоминается один из заключительных эпизодов, символизирующий преемственность поколений. У памятника В. П. Чкалову на берегу Волги — группа горьковчан — воспитанников Борисоглебского училища.

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ.



Вертолет прилетел к геологам.

Фото В. ВЕТЛУГИНА.

Оперативно, по-боевому

Среди массовых средств идейно-политического воспитания трудящихся стеной печати придается большое значение.

Хорошим примером в этом плане может служить стенная газета Челябинского авиационного предприятия «Авиатор». Принципиальное, творческое отношение партийной организации и политработников к качеству газеты, позволило повысить ее авторитет, деловитость и значимость.

В газете имеются постоянные рубрики о борьбе за безопасность полетов, улучшение обслуживания пассажиров, рассказывается здесь о жизни партийной и профсоюзной организации. Газета привлекла широкий круг корреспондентов. На ее страницах выступают представители всех служб, ставя серьезные вопросы и отражая волнующие коллектив проблемы. Выступления секретаря парткома В. И. Беляя, председателя объединенного комитета профсоюзов И. М. Небылицына, старшего инспектора по безопасности полетов Н. С. Лотошника проникнуты заботой о выполнении задач, стоящих перед коллективом. В своих заметках В. В. Тушенцов, Б. П. Белодубровский, А. И. Власов вскрывают недостатки в работе служб, акцентируют внимание коллектива на путях улучшения деятельности предприятия.

Газета «Авиатор» выходит шесть экземплярами и размещается в основных службах, что позволяет расширить круг читателей.

Она выпускается дважды в месяц. Некоторые ее номера являются тематическими.

Опыт работы стенной газеты Челябинского предприятия демонстрирует хорошую форму работы партийной и профсоюзной организацией.

В. ЧЕРНОВ.

Новые перевозочные документы

В Министерстве гражданской авиации готовятся к изданию новые нормативные перевозочные документы. Редакция попросила в связи с этим ответить на вопросы читателей заместителя начальника отдела Управления перевозок и коммерческой эксплуатации МГА П. С. Пустоветова.

Чем обусловлено появление новых перевозочных документов?

Существующие документы несколько устарели. Это вполне естественно. Ведь в последнее время на воздушные линии вышли самолеты новых типов, усовершенствованы некоторые технологические процессы обслуживания пассажиров. Происходившие изменения нашли отражение в положениях, приказах, инструкциях. Но последние были разрознены. Требовалось их обобщить. Поступил, наконец, ряд правительственных постановлений.

Так, в новом Руководстве по багажным перевозкам разработан и введен «Перечень опасных веществ и предметов, запрещенных пассажирам к перевозке на воздушном транспорте».

Новое руководство содержит «Инструкцию по снятию багажа и ручной клади пассажиров, не явившихся на посадку в самолет», устанавливающую порядок оформления перевозочных документов и обязанности должностных лиц в данной ситуации.

Отмечу, что в Аэрофлоте уже проделана большая работа по практической реализации перечисленных документов. В каждом аэропорту вывешен перечень опасных веществ и предметов, запрещенных пассажирам к перевозке на воздушном транспорте.

Информация об этом передается на световое табло, а также по радио и телевидению. На обратной стороне авиабилетов будут печататься извлечения из Указа Президиума Верховного Совета СССР об

ответственности пассажиров воздушного транспорта за незаконный провоз опасных веществ и предметов.

В Руководство по багажным перевозкам включено нормативное перевозочное положение «Об имущественной ответственности воздушно-транспортных предприятий за утрату багажа, перевозимого без объявленной ценности».

В «Инструкции о порядке рассмотрения претензий пассажиров о возмещении стоимости утраченного багажа без объявленной ценности» содержатся подробные сведения о том, что призваны делать работники службы перевозок в каждом конкретном случае, приведены примеры. При утрате, недостаче, повреждении или порче багажа, сданного к перевозке без объявленной ценности, ущерб возмещается в размере, установленном действующим на данном виде транспорта тарифом. Если же истец представляет доказательство о действительной стоимости багажа, то — по номиналу.

Какие еще перевозочные документы готовятся к изданию?

Во второй половине 1974 года выйдет переработанное «Руководство по загрузке и центровке самолетов с газотурбинными двигателями». В него вошли требования к работникам служб перевозок и служб движения, обусловленные появлением самолетов новых модификаций. Составлением руководства занимались специалисты Государственного научно-исследовательского института и Академии гражданской авиации.

Переработан «Сборник основных приказов, указаний МГА по пассажирским перевозкам». Новый сборник значительно расширен. Составлен «Сборник основных руководящих приказов и указаний МГА по применению льготных тарифов на воздушном транспорте».

Летний отдых авиаторов

В самом разгаре лето. Июль — любимое время отдыха авиаторов Урала, особенно тех, кто проводит свой отдых недалеко от дома — на даче, базе отдыха, турбазе или в местном доме отдыха.

Но все-таки большая часть авиарботников проводит отпуск в туристических поездках по стране и за рубежом, в домах отдыха и санаториях.

За три месяца второго квартала семь человек из Ижевского предприятия получили лечение в лучших здравницах страны, одиннадцать — в домах отдыха, большая группа отдохнула в пансионате Аэрофлота «Адлер».

Большую заботу проявляет профсоюз и о воскресном отдыхе трудящихся.

Благодарность за внимание

Уважаемая редакция! Разрешите через вашу газету выразить горячую благодарность дирекции, парткому и завкому, коллективу завода № 404 гражданской авиации. Много раз мы обращались к ним за помощью в ремонте помещений, приобретении инвентаря и игрушек, благоустройстве территории и всегда встречали понимание с их стороны. По государственному отношению завод ко всем нашим просьбам, проявляя большую заботу о подрастающем поколении.

М. ВОЙНОВА,
заведующая детским комбинатом № 476,
г. Свердловск.



Вертолет над лугом.

В ответ на критику

Командир Кольцовского авиапредприятия Г. Г. Борисов, сообщив, что факты, изложенные в статье, опубликованной в газете № 20 за 22 мая 1974 года «Дом с привидениями», где рассказывалось о ветхом состоянии дома № 3 по улице Атмосферной, имели место. Работы по проведению капитального ремонта этого

дома предусматривалось начать в мае текущего года силами СМУ-8. Однако руководство этой организации отказалось от проведения капитального ремонта дома, мотивируя отказ внеплановым капитальным ремонтом помещения аэровокзала. Наши просьбы к руководителю СМУ-8 не возымели действия.

Учитывая ветхое состояние дома, командование Свердловского авиаотряда решило провести капитальный ремонт дома своими силами.

В настоящее время ведутся работы по его ремонту, которые предусмотрены закончить в октябре.

В небе— мини- самолеты

В США стартовал чемпионат мира по моделям-копиям самолетов, в котором принимает участие и сборная нашей страны.

Семь дней в местечке Ланг-Херст под Нью-Йорком спортсмены всех континентов будут выяснять, чей мини-самолет самый быстрый и маневренный.

В 1972 году во Франции советские авиамоделисты с успехом выдержали дебют на подобных соревнованиях, заняв второе командное место. На этот раз над кордом Ланг-Херст уйдут в воздух копии самолетов Ан-14М — модификация знаменитого антоновского аэротакси «Пчелка», Ту-2 и Пе-2 — пикирующего бомбардировщика, стяжавшего себе грозную славу в суровом небе Великой Отечественной войны.

А. НАЗАРОВ,
(«Правда», 4 июля).



Меткие стрелки из Уктуса

У авиаторов аэропорта Уктус закончились соревнования по пулевой стрельбе на первенство предприятия.

Аэропорт-великан

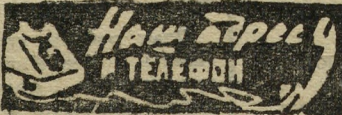
Около семнадцати лет длилось строительство ультрасовременного аэропорта в Руасси-ан-Франс, находящегося в 28 километрах северо-восточнее Парижа. Сейчас введена в строй первая очередь этой авиационной гавани, получившей название «Аэропорт имени де Голля». Он занимает 3 000 гектаров, 12 километров в длину и 4,5 километра в ширину. Пропускная способность рассчитана на прием 10 миллионов пассажиров в год.

Из восьмидесятиметровой башни аэропорта обеспечивается диспетчерское управление дви-

жения самолетов. Аэровокзал имеет одиннадцать этажей, из которых три находятся под землей и рассчитаны для стоянки 4000 автомашин. Для передвижения пассажиров по вокзалу сделаны «движущиеся ковры» (род горизонтальных эскалаторов), которые ведут непосредственно к самолетам.

Соревнования проводились в два этапа: первый — в службах, подразделениях, второй — по предприятию в целом. 125 авиарботников приняли в них участие. 116 сдали нормы ГТО. Звание самых метких стрелков завоевало подразделение вертолетчиков.

В личном зачете победу одержали Виктор Чусов, Сергей Селенский и Анатолий Щербинин. Победители награждены дипломами и подарками.



Репортаж с борта сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144

Рабочий рейс

(Окончание.
Начало в № 26).

Горы казались грудой белоснежных крахмальных салфеток, кем-то смятых и брошенных на большую морщинистую ладонь земли.

— Сделаем два пробных захода, — сказал Елян. — Снижаемся до тридцати метров. Уходим с набором до тысячи и снова...

— Вас понял! Ту заложил несколько виражей и с выпущенными шасси понесся на далекую полосу аэродрома.

— Скорость пятьсот, четыреста пятьдесят, триста, — четко докладывал второй. — Двести семьдесят, двести шестьдесят...

Мелькнул край бетонки, слилась полоса в бесконечную ленту, высота — тридцать метров. Казалось: Ту вот-вот прикоснется к бетону, затормозит...

— Убрать шасси! И мы снова взмыли в небо, прошли, чуть вздрогнув, облака, и командир сказал свое «хорошо!» и потом: «Еще раз пройдем над полоской, а уж на третий — присядем...».

Так было про программу — они испытывали не только машину, но и обучали летчика Аэрофлота и «примерялись» к новым для сверхзвукового самолета аэродромам.

И вот Ту коснулся своими колесами земли. Посадка была легкой и короткой. Как и на знакомых всем пассажирских самолетах.

Пока люди, встретившие нас, зачарованно ходили вокруг «сто сорок четвертого», обстреливая его со всех сторон фотокамерами, я стоял в сторонке и глядел на нашу машину.

Сколько раз видел — а тут впервые почувствовал, как разнятся ее очертания в зависимости от того, с какой точки на нее смотришь. С носа она видится непокорной, узкой стрелой, вскинувшей острие к самому небу и гордо, даже несколько снисходительно смотрящей на фигурки людей, копо-

шащихся где-то у ее стройных и крепких ног. Отойдешь вбок — кажется, будто стальные крылья с приспущенными элеронами вот-вот обнимут землю, прижмутся доверчиво к ней и прошепчут и земле, и людям что-то доброе и благодарное. Зайдешь с хвоста — и замрешь перед жерлами дюж четырех двигателей — по двадцать тонн тяги в каждом! — что в приблизительном пересчете составляет почти шестьсот тысяч лошадиных сил.

И вся эта неожиданная «разноликость», стремительность и мощь Ту почему-то мысленно возвращала к виденному в цехах воронежского завода, где недавно началось строительство этих, уже серийных, машин.

Там на каждом участке можно было проследить, как рождалась в металле машина. Массивные титановые узлы, отлитые под давлением в вакууме, многометровые балки, обработанные фрезой, управляемой программирующим устройством, шасси, по сто раз испытанные на стенде — все отличалось точностью, мощностью и необычностью или своих размеров, или своей конструкции.

И вот еще не собранные, не состыкованные части шестидесятипятиметрового фюзеляжа, могучие панели крыльев размером в двадцать восемь метров, мотогондолы размером с гараж для «Волги», сотни километров кабелей, множество электромоторов и ящики с электроникой стекались к сборочным стапелям. И глядя на какой-нибудь отдельный, еще обнаженный сегмент, не верилось, что все это будет спрятано, утаено под металлическую обшивку и когда-нибудь станет крылатым кораблем, поражающим воображение своей и многоголовой, и до предела завершенной формой...

Когда взлетели на Киев и уже скрылись в облаках, радио вдруг принесло голос мурманского диспетчера:

— Борт сто сорок четвертого! Пройдитесь над

нами еще разок. Уж очень красиво вы летаете...

— Спасибо, дорогой, — сказал растроганно Елян. — До свидания, мы еще встретимся!

Через час с небольшим показался Борисполь — киевский аэродром. 2 200 километров были проглочены одним махом, и в бортовых журналах испытания Ту-144 появилась запись о встрече с новым портом. Да, он немало налетал с тех пор, как впервые поднялся в небо. Побывал в Ташкенте и Праге, в Мурманске и вот теперь в столице Украины.

В Москву вернулись под вечер. Поблагодарили пилотов. И еще долго стояли с ними около высокого трапа. Уходить не хотелось. Нужно было задать последний вопрос: что же произошло там, в Париже?

Эдуард Ваганович Елян попросил сигаретку, размял ее и не стал прикуривать.

— Да, было и такое... Мне особенно тяжело вспомнить об этом. Ведь там были мои друзья... Он долго молчал. Потом добавил:

— После Парижа мы тщательно изучили и проанализировали все материалы. Там случилось непредвиденное... Но, как видите, мы продолжаем летать и сегодня, взяв на борт и вас, пассажиров.

Прощаясь, мы еще раз пожали крепкие руки пилотов. И верили — они сделают все, чтобы сверхзвуковая и людям покорила полностью, и чтобы небо расступилось перед ней, признало ее...

Где-то на конце полосы мелькнули фары приземлившегося самолета. Дежурный, стоявший рядом, тронул Еляна за плечо.

— Новая пришла... Вскоре к нашему Ту-144 подрулила еще одна такая же машина. Пока — без бортового номера. Это был очередной серийный сверхзвуковой пассажирский, прителевший к испытателям из цехов воронежского завода.

П. БАРАШЕВ,
(«Правда»).



Сотрудник нью-йоркской рекламной конторы Ричард Клайн не имел никакого отношения к аэродинамике, если не считать бумажных голубей, которых он делал для своего сына Гарри. Один такой голубь, запущенный Клайном, полетел так далеко, что его решили показать одному бывшему пилоту. Осмотрев голубя, пилот сделал вывод, что Клайн случайно открыл «совершенно но-

Бумажный голубь — в аэродинамической трубе

вую аэродинамическую концепцию». Необычным голубем заинтересовались ученые, а опыты в аэродинамической трубе подтвердили, что бумажная птичка по каким-то еще не вполне ясным причинам способна очень долго держаться в воздухе. Ученый-аэродинамик Николайес считает, что подъемная сила крыльев

голубя основана на разнице давлений между верхней и нижней частью крыла, однако причину возникновения этой разницы назвать затрудняется — ведь крылья бумажной птички абсолютно плоские! И все же история с бумажной птицей закончилась тем, что Ричарду был выдан патент № 3706430 — первый в истории изобретательства патент на бумажного голубя!

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

За редактора
В. ЧЕРНОВ.

НС 24280 Заказ № 9583

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