

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

НА ФИНИШЕ  
ПЯТИЛЕТКИ —  
ПЯТЫЙ,  
ЗАВЕРШАЮЩИЙ

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 17 (1982).

СРЕДА,

23

АПРЕЛЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIII

Цена 2 коп.



## ДОСТОЙНО ВСТРЕТИМ XXV СЪЕЗД КПСС!

16 апреля 1975 года состоялся очередной Пленум ЦК КПСС, который принял постановление о созыве XXV съезда КПСС и постановление «О международном положении и внешней политике Советского Союза». Авиарботники Урала горячо одобряют ле-

нинскую внешнюю политику, проводимую Центральным Комитетом нашей партии, и идут навстречу XXV съезду КПСС, полные творческих сил и энергии, способные решить любую задачу, поставленную перед ними партией.

## Праздник коммунистического труда

Во всех предприятиях УрУ ГА перед началом работ проведены митинги. На митингах выступили передовики производства. Так, в Уктусском предприятии гражданской авиации выступил командир самолета Ан-2 Кузнецов. Он призвал всех авиарботников ознаменовать день рождения В. И. Ленина ударным трудом. В аэропорту Уктус штаб субботника организовал социалистическое соревнование между бригадами, учредил переходящие вымпелы. Здесь субботник проходил под лозунгом: «Тебе, Родина, наш ударный труд».

На заводе 404 ГА вышли на субботник 95 проц. работающих, то есть практически все работники. Коллектив завода оз-

наменовал субботник пуском на поток ремонта редуктора для вертолета Ми-8.

На пусковых работах самоотверженно трудятся бригада слесарей (бригадир В. С. Ольхин), бригада монтажников (бригадир В. П. Чулочников), мастер по приборам Алексей Вадимович Мочалов. Председатель ЗК профсоюза В. К. Халитов сегодня встал за токарный станок и успешно справляется с заданием по обработке деталей.

Коллектив завода изготовил в счет субботника продукции на 19 тысяч рублей. С энтузиазмом трудятся на благоустрой-

стве Уктусского аэропорта работники аппарата управления. К 11 часам штаб субботника подвел итоги соревнования среди работников управления.

К этому времени впереди по выполнению заданий оказались бригады Л. Д. Большаковой, Ю. А. Синицина и В. И. Храмова. Им были вручены переходящие вымпелы. Во время субботника работала редакционная коллегия, выпущены «боевые листки». В 11.30 поступили первые сообщения о ходе субботника из Магнитогорского и Челябинского предприятий гражданской авиации. Заместитель председателя ОКП К. И.

Горди сообщил, что на субботник вышло 630 человек, собрано 9 тонн металлолома, обслужен самолет Ан-24 по 100-часовому регламенту. В фонд пятилетки будет перечислено несколько сот рублей.

Заместитель командира Челябинского предприятия по ПВР сообщил, что в субботнике приняли участие 2340 человек, из них 313 человек на рабочих местах.

Выполнено работ на 83 тысячи рублей. В фонд пятилетки будет перечислено 1032 рубля. К 13 часам дня такие сведения поступили от всех предприятий авиарботников Уральского управления

ГА. Повсеместно отмечается высокий трудовой энтузиазм, стремление добиться наивысшей производительности труда.

В ДЕНЬ ВСЕСОЮЗНОГО КОММУНИСТИЧЕСКОГО СУББОТНИКА АВИАТОРЫ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ВЫПОЛНИЛИ РАЗЛИЧНЫХ РАБОТ НА ОБЩУЮ СУММУ БОЛЕЕ 100 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ И ПЕРЕЧИСЛЯТ В ФОНД 9-й ПЯТИЛЕТКИ 8 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ.

И. ЧАНОВ,  
секретарь  
Уральского теркома  
профсоюза  
авиарботников.  
19 апреля 1975 года.

НА СОВМЕСТНОМ ЗАСЕДАНИИ КОМАНДОВАНИЯ, ПАРТКОМА, ПРОФКОМА И КОМИТЕТА ВЛКСМ ЧЕЛЯБИНСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ ОБСУЖДАЛИ ПОСТАНОВЛЕНИЕ АПРЕЛЬСКОГО ПЛЕНУМА ЦК КПСС О СОЗЫВЕ ОЧЕРЕДНОГО XXV СЪЕЗДА КПСС. РЕШЕНО ШИРЕ РАЗВЕРНУТЬ

### В ЧЕСТЬ ПАРТИЙНОГО ФОРУМА

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ В ЧЕСТЬ XXV СЪЕЗДА ПАРТИИ, АВИАПРЕДПРИЯТИЕ БЕРЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ И ВСТРЕЧНЫЕ ПЛАНЫ. СОГЛАСНО ЭТОМУ ПЛАНУ, ЧЕЛЯБИНЦЫ ОБЯЗУЮТСЯ В ТЕЧЕНИЕ 1975 ГОДА ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАЛЕТАТЬ 250 ПРИВЛЕЧЕННЫХ ЧАСОВ, ПОЛУЧИТЬ 1 МЛН. РУБЛЕЙ ПРИВЫЛИ, ПЕРЕВЕЗТИ 32 000 ПАССАЖИРОВ И 150 ТОНН ГРУЗОВ.

## КРЫМЯТЫЕ БУДНИ

В сравнении с соответствующим периодом 1974 года повысился средний процент коммерческой загрузки всех самолетов-вылетов на 1 проц. и составил 85,2 проц.; процент занятости пассажирских кресел вырос на 3,3 процента и составил 78,3 процента.

Производительность полетов выше плановой, и I квартала 1974 года на Ил-18 выросла соответственно на 3,2 процента и на 3,1 процента.

Уральское управление досрочно, к 28 марта 1975 года, обеспечило выполнение производственно-финансового плана и принятый встречный план первого квартала по всем основным и большинству расчетных показателей.

Достигнут рост объемов относительно первого квартала 1974 года. По эксплуатационному темп роста I квартала в два раза выше темпов роста, достигнутых в первом квартале 1974 года к 1973, выше они и по прибыли (на 3,8 проц.), выручке (на 0,3 проц.). Но все же по большинству показателей темпы роста I квартала 1975 года ниже темпов роста,

### К итогам работы за I квартал

достигнутых в первом квартале 1974 г. Это пассажирооборот, приведенные часы, доходы. Увеличился налет часов на списочный самолет к плану и к I кварталу 1974 го-

ков предприятий на 58 процентов.

Обеспечено выполнение плана по капитальному строительству на 100,5 процента, строительно-мон-

### Внимание: план!

да. По самолетам Ан-2, вертолетам Ми-8, Ми-4, Ми-1 исправность превысила плановый норматив.

Улучшилось использование основных фондов:

общая рентабельность выше плановой и выше, чем в I квартале 1974 года;

фондоотдача по доходам выше плана.

Повысилась регулярность полетов по центральному расписанию на 1,6 процента и составила 90,8 процента, при этом сократились нарушения регулярности полетов по вине работни-

тажным работам на 100,4 процента. Наряду с удовлетворительным выполнением производственно-финансового плана имеются недостатки в хозяйственной деятельности предприятий.

Из расчетных показателей не выполнен план по отправлениям грузов (93,7 проц.) и объемы отправок грузов снизились к I кварталу 1974 года на 2,0 процента. Производительность полетов на самолетах Ан-24, Ан-12, Ан-2 ниже плановой и ниже I квартала 1974 года. Уменьшился налет часов на списочный самолет

к I кварталу 1974 года на Ан-2 (9,2 проц.), Ми-1 (на 6,0 проц.), Ми-4 (на 23 проц.), а также не выполнен плановый налет часов на Ан-12 (98,1 проц.), Ан-2 (93 проц.), Ми-1 (77,7 проц.), Ми-4 (91,3 проц.).

Увеличились простои самолетов Ил-18 на техническом обслуживании (на 0,5 проц.), в капитальном ремонте (на 1,1 проц.), из-за отсутствия запасных частей (на 0,9 проц.) и на доработках и рекламациях (2,1 проц.), что свидетельствует о недостатках в планировании АТБ и ОМТС. Основной причиной значительного снижения исправности Ан-12 явился простой самолета Ан-12 № 12990 в ожидании восстановительного ремонта после поломки, что снизило исправность самолетов Ан-12.

Кроме того, увеличился простой Ан-12 на техническом обслуживании вследствие недостатков в планировании АТБ, и в результате чего имел место одновременный отход самолетов на обслуживание и простой в ожидании обслуживания. Из девяти предприятий выполнили производственный план и условия социалистического соревнования коллективы 6 предприятий: Свердловского, Челябинского, Магнитогорского, Пермского, Кировского и ЦАВС.

Л. БОЛЬШАКОВА,  
старший экономист УрУ  
ГА.

## Фоторепортаж



— От винта! — звучит команда. Сейчас легкорылый Ан-2 уйдет в чистое весеннее небо. Впереди у него трудовые дни над полями.

На снимке: первый вылет на авиационных работах в Челябинском авиапредприятии.



Из опыта работы передового летного подразделения

# Безопасность полетов — в центре внимания

**В** ОГРОМНОМ хозяйстве нашей страны с каждым годом все большие задачи решает гражданская авиация.

Для каждого человека стало привычным пользоваться самолетом, как самым быстрым, удобным и комфортабельным видом транспорта. Теперь никто не удивится, если человек скажет: «Завтракал во Владивостоке, обедал в Новосибирске, ужинал в Ростове».

За несколько часов можно преодолеть многие тысячи километров.

Одним из основных воздушных кораблей в Уральском управлении сейчас по праву считается Ил-18, на долю которого и приходится большая часть пассажирских перевозок. Из аэропорта Кольцово при помощи этих лайнеров можно попасть почти во все уголки Советского Союза. Решая большие задачи по выполнению государственного плана, пилоты самолетов Ил-18 никогда не забывают о важнейшем требовании ЦК КПСС и гражданской авиации — обеспечению безопасности полетов.

Советские люди всегда должны быть уверены, что летать на самолетах так же безопасно, как и пользоваться другими видами транспорта. Но все знают, что в случае возникновения какой-либо неполадки в воздухе, самолет не остановишь у обочины дороги, как автомобиль. Безопасность полета обеспечивается всесторонней тщательной подготовкой к полету как экипажа, так и самолета. А это зависит в первую очередь от летного состава, его мастерства и умения, находчивости и бдительности.

То, что наши самолеты при грамотном обслуживании и эксплуатации надежны по конструкции и безопасны в работе, доказано многолетней их эксплуатацией.

Об одном из подразделений самолетов Ил-18, вот уже 15 лет работаю-

щем без тяжелых летных происшествий, и хотим мы рассказать. Подразделение, где командиром кавалер ордена Ленина Алексей Васильевич Никулин, было образовано в начале 1960 года. В то время оно состояло из нескольких экипажей. Год от года количество их росло, и они составили

службе в это время наступило временное затишье: экипажи либо были в полете, либо проходили предполетную подготовку в штурманской. Правда, за те два часа, что длилась наша беседа, Алексея Васильевича постоянно отвлекали важные телефонные звонки, заходили к командиру за

с предполетной подготовки и охватывает все грани работы членов экипажа. Контрольными вопросами и вводными задачами определяется подготовка экипажей к полету. При этом особое внимание обращается на правильный обход гроз, на действие экипажа в особых случаях полета. В качестве заданий предла-

## Соревнование. Опыт. Поиск. Новаторство



как бы костяки других подразделений этого типа самолетов не только в Кольцово, но в Челябинске и Перми.

За отличную безаварийную многолетнюю работу этому подразделению присвоено в 1969 году звание коллектива коммунистического труда, а более полусотни человек получили звание ударника комтруда. 5 экипажей сейчас борются за это звание. План 1974 года подразделение выполнило к 12 декабря, вместо 29 декабря, по социалистическим обязательствам коллективу подразделения присвоено за год десять призовых мест. Невольно возникает вопрос: чем же объясняют успехи подразделения? Попытаемся в этом разобраться.

### СЛАГАЕМЫЕ УСПЕХА

С командиром летного подразделения Ил-18 Алексеем Васильевичем Никулиным встретились мы в середине дня. В

советом пилоты, штурманы. Был обычный рабочий день, в меру трудный, в меру насыщенный делами и проблемами, — один в длинной цепочке, из которой сплетены 15 лет безупречной работы подразделения.

Командованию приходится решать массу сложных и простых вопросов, одним словом, быть в курсе всех дел и событий. У них день четко распланирован. Ни одной минуты не проходит впустую. Стоит только взглянуть на недельный план, чтобы наглядно представить себе весь объем работы командного состава. Ежедневно проводятся беседы с экипажами, разборы, техническая учеба. В подразделении практикуется такая форма работы, как индивидуальные задания пилотам по теоретической учебе. Отработан в подразделении и объективный контроль за техникой пилотирования. Под контроль попадает по три-четыре экипажа в месяц. Контроль начинается

с анализа действий тех экипажей подразделения, которые с честью вышли из сложных ситуаций. Это и отказ материальной части, к примеру, одного из двигателей, пожар во время полета и т. д. В качестве иллюстраций используются фотодокументы заходов на посадку и взлетов. Применяется командный состав и метод визуального наблюдения с командного пункта.

Мы знаем, что безопасность полетов достигается прежде всего хорошей подготовкой экипажа, начиная с предполетного отдыха и кончая предполетной подготовкой. В подразделении экипаж тщательно готовится к полету. Особенно подробно изучаются погодные условия по трассе, в районе аэродрома посадки и на запасных аэродромах, чтобы никакая неожиданность не могла застать экипаж врасплох.

В подразделении заведено, что каждый день представитель командного состава приходит в штурманскую за час до первого вылета. Он проверяет экипаж. Следит, все ли по форме одеты. Смотрит за тем, как экипаж готовится к полету.

Дежурный командир прослушивает ведение связи экипажей с диспетчером. Следит за заходом самолетов на посадку и за самой посадкой. Контролирует, чтобы не было задержек рейсов по вине личного состава. Такие задержки в подразделении — редкость. Еще в 1972 году опоздал на несколько минут второй пилот одного из экипажей. Так вот уже третий год его поступок фигурирует в качестве единственного плохого примера.

В подразделении вопросы обеспечения безопасности полетов регулярно обсуждаются на партбюро и собраниях.



### ПОДБОР КАДРОВ

Мы знаем, что в любом деле кадры решают все. Особенно важное значение подбору кадров отводится в авиации. В подразделении командиры кораблей готовят из лучших вторых пилотов. При этом, наравне с летными качествами, учитываются моральные качества человека, так как в будущем он должен руководить коллективом, командовать им, вести воспитательную работу. Кандидатура будущего командира обсуждается на совете командиров. Каждый экипаж формируется по такому принципу, чтобы в нем было два коммуниста. Вообще в подразделении около половины личного состава — члены КПСС. Они служат своим товарищам примером в дисциплине, в четком выполнении своих обязанностей.

### НАСТАВНИЧЕСТВО

Широкое применение в подразделении нашла такая форма работы, как наставничество. Оно используется здесь как метод передачи опыта работы молодым авиаторам. В подразделении трудятся со дня его основания командиры А. В. Никулин, И. А. Горский, А. В. Чепурко, Г. Н. Большаков, бортрадист В. А. Костенко, второй пилот В. И. Новиков, штурманы А. М. Метелкин, В. В. Тимофеев, В. С. Белов, бортмеханик Л. В. Ананьев, А. К. Ведерников. Все они по партийному проникнуты большой заботой о передаче опыта молодым, готовят их, оттачивают из своего мастерства. Один из самых опытных внешних пилотов-инструкторов А. М. Арапов ввел в строй за 1974 год трех командиров.

Ветераны летной работы часто выступают перед молодежью, делятся опытом, рассказывают о сложных случаях в летной практике.

Сейчас коллектив подразделения готовится достойно встретить 30-летие Победы. Штурманский состав подразделения явился инициатором почта отработать бесплатно один рейс «За того парня».

В состав экипажей был символически включен штурман Бурденюк, погибший вместе с Гастелло. Все штурманы подразделения обязались выполнить за него один бесплатный рейс. Решено перечислить заработанные деньги в фонд строительства госпиталя ветеранов Великой Отечественной войны.

Л. МИНИНА.

НА СНИМКАХ: «треугольник» подразделения планирует работу на квартал; на технической учебе.

Леонид Филиппович Тимофеев работает пропагандистом третий год. Руководит в Курганском аэропорту экономическим семинаром «Основы экономики и управления производством». Работает с постоянным составом слушателей — 24 человека. Леонид Филиппович — грамотный специалист. В своей работе со слушателями считает главным высоким идейно-теоретический

### НАГЛЯДНО, СО ЗНАНИЕМ ДЕЛА

уровень занятий, наглядность, связь с жизнью коллектива.

Он ответственно готовится к занятиям, тщательно продумывая каждый этап, выступает на теоретических конференциях, охотно делится опытом работы с пропагандистами города. Так, в марте 1975 года выступал на секции пропагандистов с обменом опытом работы по теме «Использование передового опыта управления для повышения эффективности политической и экономической учебы».

Леонид Филиппович считает необходимым изучаемый материал подкреплять наглядными пособиями. Дает задания слушателям изложить схемы, таблицы, графики, связанные с работой предприятия. На научно-практической конференции «Экономический анализ предприятия и его подразделения» были представлены такие диаграммы и схемы: «Что дает повышение коммерческой загрузки на один процент», «Что дает повышение налета часов на один процент», «Повышение производительности труда на 1 процент», «Потери доходов за 1 час простоя» и т. д.

Занятия пропагандиста тесно увязывает с текущей политикой, с задачами коммунистического строительства. Слушателям изложены материалы декабрьского Пленума (1974 г.), Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу.

В работе Л. Ф. Тимофеева сложилась своя система. Он хорошо знает программу, творчески подходит к ее изучению.

Л. ГОРОХОВА, зав. кабинетом политического просвещения Октябрьского района КПСС г. Кургана.



**НОВОСТИ**

**ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ**

Вся страна готовится к славному дню — 30-летию Победы над фашистской Германией. Ей, Великой Победе, посвятили свой труд работники Магнитогорского авиапредприятия Б. Н. Тимофеев, Г. А. Игонин, П. М. Пряткин, Н. Е. Стадников, С. Н. Бондаренко и другие в нерабочее время выполнили трудоемкие регламенты самолету Ан-24 (форму 3) и двум двигателям (форму 3 и форму 5).

**К славной дате**

Совсем немного времени отделяет нас от того майского дня, который 30 лет назад принес советскому народу весть о Победе. К завершению подходит подготовка празднования славного юбилея в Ижевском авиапредприятии. Встречи с бывшими фронтовиками прошли почти во всех службах аэропорта. Создан альбом боевого пути участников Великой Отечественной войны, который в День Победы будет торжественно передан в комитет комсомола авиапредприятия. Члены комиссии по подготовке к тридцатилетию Победы обследовали жилищные условия ветеранов войны. Двоим из них недавно были предоставлены новые квартиры. Фронтовики станут первоочередными кандидатами на получение ордеров.

**ЗАБОТЫ ВЕТЕРАНА**

Юрий Степанович Тарасов работает в летном подразделении Утусского авиапредприятия старшим инженером. В предприятии трудится в основном молодежь, поэтому тесно переплетаются в работе инженера контроль за эксплуатацией матчасти, организация технической учебы и воспитательная работа. Пилоты говорят о своем наставнике: «Глубокое знание авиационной техники, умение донести его до пилота, требовательность и педагогический талант — вот составные части авторитета Юрия Степановича».

Подтянутый, немногословный, Ю. С. Тарасов за день успевает побывать и на летном поле, и в авиатехнической базе, и принять от пилотов зачеты по знанию материальной части самолета Ан-2. Летом забот прибавляется — начинаются авиационно-химические работы.

И вот Юрий Степанович уже на оперативной точке, помогает авиатехнику, дает практические советы, а потом обстоятельная беседа с экипажем о правильной эксплуатации авиационной техники — на залого безопасности полетов, о жизни подразделения, о событиях в стране и, конечно, о большом наступающем празднике — 30-летию Дня Победы. Да, Юрию Степановичу есть что рассказать молодежи. На его форменной куртке колодки с правительственными наградами, блистят под ярким апрельским солнцем знак ветерана Великой Отечественной войны.

Часто вспоминает ветеран тот 44-й фронтовой год, когда он, 17-летний парень, пришел добровольцем в армию. Сначала авиационное училище, а потом Действующая армия. Особенно запомнилась молодому авиатехнику служба в оперативной группе дальнего действия на территории Румынии. Здесь он получил свою первую боевую награду — медаль «За боевые заслуги».

После демобилизации из рядов Советской Армии Юрий Степанович пришел в аэропорт Кольцово, затем на завод 404. С 1962 года он работает в Утусском авиапредприятии, передает свой богатый опыт, знания молодым пилотам.

**В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО.**

Фото автора.

В Магнитогорском авиапредприятии бортпроводника - инструктора Веру Костенко знают как активного пропагандиста комсомольской сети.

На снимке: В. Костенко проводит очередное занятие.

Фото В. НАГАЕВОЙ.

Вы купили билет на самолет и с этой минуты стали именоваться пассажиром. Никому, разумеется, не придет в голову помешать вам занять свое кресло в салоне лайнера, каким бы ни был ваш рост или вес. Каждый пассажир выгоден и желанен для Аэрофлота. Но когда предприятие хочет отправить воздушным груз, все обстоит иначе. Тяжелый груз выгоден всем: шоферам, грузчикам, перевозчикам. И обратная картина, если у товара низкий удельный вес. Первая проблема и — увы! — объективная.

Очень большой вопрос в почтово-грузовой службе — техническая оснащенность труда. Привычно пробегаая глазами неоновые буквы «Аэрофлот — это скорость, надежность, комфорт», вы вряд ли представите, что серебристую плиту загружают тем же дедовским способом, что и телегу — «бери больше, кидай дальше». Грузовое хозяйство Кольцовского аэропорта, как оно выглядит сейчас, сложилось в основном в пятидесятые годы и нуждается в реконструкции. Это одна из причин, почему служба недополняет план. В перспективе планируется создание нового грузового комплекса с прогрессивной технологией. И хотя на нынешнюю пятилетку этим планом не предусмотрено работ, руководство почтово-грузовой службы решило построить эстакаду для загрузки самолетов Ан-12, комплектующую площадку с кран-балкой, собрать козловой кран, который свяжет комплектующую площадку с эстакадой. В конце 1975 года начнется возведение последней, а пока с помощью постоянных заказчиков изыскиваются возможности приобрете-



ния необходимых материалов и оборудования. В плане грузоотправок на 1975 год его доходная часть возрастает на 4,5 процента. Это значит, что степень выполнения плана будет зависеть именно от доходов. Придется отказаться от льготного тарифа, приравненного к тарифу отправки груза малой скоростью по железной дороге.

Надо немного остановиться на льготных тарифах. Кроме 100-процентного грузового в авиатранспорте пользуются в основном четырьмя льгот-

ными необходимыми материалами и оборудования. В плане грузоотправок на 1975 год его доходная часть возрастает на 4,5 процента. Это значит, что степень выполнения плана будет зависеть именно от доходов. Придется отказаться от льготного тарифа, приравненного к тарифу отправки груза малой скоростью по железной дороге.

Перед перевозчиками остро стоит задача поиска новых резервов для выполнения плана. Железнодорожники багажно-грузового отделения станции Свердловск-Пассажирский в 1974 году отправили 62 тысячи тонн габаритных грузов мелкими партиями, в том числе 20 тысяч тонн в те направления, куда аэропорт принимает груз для перевозки. Этот груз для авиаторов был бы совсем

Теперь, учитывая потребность своих постоянных клиентов, несмотря на большую сложность, аэропорт начинает принимать габаритные грузы мелкими партиями на самолеты Ан-24, чего раньше, как правило, не делалось. Это тоже хороший резерв.

Еще один путь повышения эффективности грузоотправок — изучение возможности открытия приема груза для его отправки в те аэропорты, в которых остро нуждаются предприятия и которые согласны оплачивать перевозки груза по 100-процентному авиа-

● За высокую эффективность производства

**Проблема груза**

ными тарифами: 50-процентным багажным, 50-процентным грузовым, тарифом, приравненным к отправки груза пассажирской скоростью по железной дороге, и тарифом «малой скорости» (в том случае, если предприятие гарантирует не менее 1000 тонн груза в год). Таких предприятий-заказчиков у Свердловского аэропорта всего четыре, и от годового плана тариф «малой скоростью» составляет немного — 14 процентов, однако невыгодность этого тарифа все же становится ощутимой и от него придется отказаться.

Льготами пользуются предприятия и организации — устойчивые клиенты аэропорта Кольцово в течение круглого года. Именно они создают гарантированное поступление груза на склад аэропорта. «Льготники» обеспечивают примерно четверть годового плана, но зато это гарантия изо дня в день.

Переход к более выгодным Аэрофлоту тарифам грозит отпугнуть заказчиков. Поэтому представительство почтово-грузовой службы ведет сейчас большую рекламную разъяснительную работу. Работа усложняется тем, что решающее «да» или «нет» — не за грузоотправителем, а за грузополучателем — плательщиком. Он может разрешить своему свердловскому поставщику отправлять груз авиатарифом, а может отказаться. Чтобы добиться

не лишним. Почему же заказчики пренебрегли явными преимуществами авиации и предпочли железную дорогу?

Предприятия не хотят везти груз за 18 километров «на авось», опасаясь, что он не будет принят. А ведь бывают случаи возврата уже принятого груза. Заказчик теряет время, деньги, а потом вынужден обращаться к железнодорожникам. Дело намного бы упростилось, если бы в черте города был организован пункт, где предприятия получали твердую гарантию (визу) в том, что их груз непременно будет принят к отправке и отправлен. На этом пункте можно было бы принимать так называемого «мелочевку» с визирированием, маркировкой и оформлением документов.

Вторая причина в том, что аэропорты назначения, до которых в настоящее время принимается груз через аэропорт Кольцово и аэропорты, в которые предприятия имеют устойчивые грузопотоки, не всегда совпадают. Это противоречие между желанием отправить груз и возможностью это осуществить для предприятия оказывается непреодолимым, потому что в ряд аэропортов груз не принимается вообще, либо в них летают самолеты Ан-24 (не говоря уже о Як-40) с очень ограниченными возможностями по грузу, хотя и габаритному.

тарифу. В порядке прогнозирования представительством почтово-грузовой службы были запрошены крупные грузоотправители — устойчивые заказчики аэропорта Кольцово — о их потребностях в открытии для приема грузов в новых аэропортах. Были получены интересные данные. Проанализировав их и уточнив некоторые детали с руководителями отделов сбыта предприятий, получили такую картину. Аэропортами, которые были названы в ответах на запрос и в которых нуждаются грузополучатели свердловских заказчиков, являются: Актюбинск, Барнаул, Волгоград, Днепропетровск, Ижевск, Комсомольск, Новокузнецк, Оренбург, Пермь, Саратов, Тбилиси, Томск, Уфа, Ульяновск, Улан-Удэ и Челябинск. Однако, как известно, грузы в этих направлениях либо вообще не принимаются, либо принимаются с очень большими ограничениями. Открытие регулярного приема груза в указанные направления сыграло бы положительную роль в деле эффективного выполнения плана грузоотправок аэропорта Кольцово.

Необходимо шире включать договоры с предприятиями о регулярных поставках груза (сейчас в общем объеме грузоотправок гарантированный груз составляет 45 проц.). Ведь в нынешнем году аэропорт должен отправить 38530 тонн.



**Кипит работа на полях**

30 самолетов, в том числе 12 прикомандированных из Казахского управления гражданской авиации, трудятся на авиаимработках в юго-восточном районе Удмуртии. 17 апреля на их счету было 41 тысяча 400 гектаров полей, подкормленных удобрениями. Самые лучшие показатели в работе достигнуты экипажами И. Г. Шереметьева, Д. Н. Мерзлякова и Ю. А. Кривоногова, обработавших соответственно по 2180, 2126, 2200 гектаров. Сейчас на полях по-прежнему кипит напряженная работа.

Ижевск.

**Т. ШАССИН.**

1945

Вспомни,  
товарищ.

1975

**ПОЛЕТЫ** в Невельский «мешок» начались в первых числах декабря 1943 года. Такое название у нас, летчиков, получила небольшая часть территории Белоруссии, Южнее Невеля, на которой находились окруженные противником наши войска — танковая бригада и кавалерийский корпус.

С самолетов По-2 на эту территорию сбрасывались продукты питания, боеприпасы, горючее для танков. В полетах участвовало несколько полков, в том числе тот, в который я был откомандирован месяца за два до описываемых событий. Определили меня на должность штурмана звена. Моим летчиком стал Евгений Трофимов. Взлетали с аэродрома «подскока». Сначала брали курс на запад, у Невеля входили в «горло» «мешка» — узкую 2—3-километровую полосу земли, не занятую врагом, но им простреливаемую. Отсюда устанавливали курс на юг и через 10—15 минут выходили к цели — большой поляне в мелколесье, на которую сбрасывали свои грузы.

Два дня летали под нижней кромкой предельно низкой облачности, в снегопаде. Требовался большой опыт ориентировки и какое-то свое «второе чутье», чтобы точно выйти на цель, а не проскочить на вражескую территорию. Знали мы и другое: в 15 километрах от нашего маршрута находился аэродром немецких истребителей. Но из-за низкой облачности и снегопадов истребители не могли взлететь.

**НО НА ВОЙНЕ**, как на войне. В один из полетов, при заходе на цель, у нас на правом крыле самолета застрял мешок с сухарями. Нехитрая система сбрасывания сработала, а мешок не скатился с плоскости. Трофимов это видел и продолжал планировать. У меня мгновенно созрело решение — выйти на плоскость. И это едва не стоило мне жизни. Не предупредив летчика (на это времени уже не оставалось), я быстро покинул кабину и встал на плоскость. Держась левой рукой за край кабины, правой ногой с трудом дотянулся до мешка и... столкнулся с ним. В этот же момент летчик прекратил пла-

нирование — высота стала критической. Он дал полный газ, перешел к набору высоты. Сильной встречной струей воздуха меня отбросило назад. Каким-то чудом я успел ухватиться за пулеметную установку и повис в воздухе, распластавшись вдоль фюзеляжа. В таком положении и увидел меня Евгений, когда он обернулся назад. Мгновенно сбросив газ, он отжал от себя ручку и дал мне возможность взобраться в кабину.

Потом на земле Трофимов сказал, что у него на верняке прибавилось несколько седых волос от такого циркового трюка. Но обоими нами овладело чувство исполненного дол-

продуктовый склад, в который свозятся с поляны на лошадях наши мешки с сухарями. Подошедшие интенданты шутили: «Молодцы летчики! Доставили нам сухари, что называется, прямо к столу, к самовару». Потом к нам подошли двое в летных комбинезонах. Это оказался экипаж того По-2, который стоял по другую сторону сарая. Самолет и экипаж были прикомандированы командованию кавалерийского корпуса, но самолет стоял поврежденный, и летчики оказались без дела.

**УТРОМ**, 8 декабря, мы с Трофимовым поднялись рано, до свету. Снегопад еще с вече-

## Невельский «мешок»

га — задание мы полностью выполнили.

**НА ВСЮ** жизнь останутся в памяти события 7 и 8 декабря. Седьмого с утра потеплело. Начался снегопад, видимость ухудшилась до предела. Самолеты один за другим возвращались с половины маршрута. Но мы с Евгением упорно пробивались к цели. Когда контрольный ориентир — небольшое озеро, расположенное на линии пути, оказалось несколько в стороне, я попросил летчика вернуться к озеру и от него вновь взять заданный курс. И вот мы над целью. Но потепление в воздухе вызвало образование тумана. Нашу поляну закрыло. Пришлось сделать круг над целью. И вдруг в образовавшееся «окно» мы увидели довольно обширную ровную площадку, на краю ее — продолговатый сарай, а возле него — самолет По-2. Откуда взялся здесь самолет? Решение созрело у обоих одновременно. На эту площадку произвести посадку. Через пять минут мы подруливали к сараю. Каково же было удивление, когда мы увидели, что сарай этот не что иное, как

раз прекратился, туман к утру рассеялся, и на чистом холодном небе светила луна. Пока техник с мотористом подогревали наш мотор, забрезжил рассвет. Благополучно взлетели. Взяли курс на север. Прошли горловину «мешка». Никакой стрельбы по нам не было. И вот наш аэродром. У самолетов хлопотали авиатехники, подогревали двигатели. Летчики должны были вот-вот прибыть в столовую. Мы пошли завтракать. От официанток узнали, что накануне не вернулись с задания два самолета — наш и еще один. Наш экипаж считали погибшим.

Командир полка, увидев нас, удивился и обрадовался. Он заставил дважды повторить рассказ о наших приключениях.

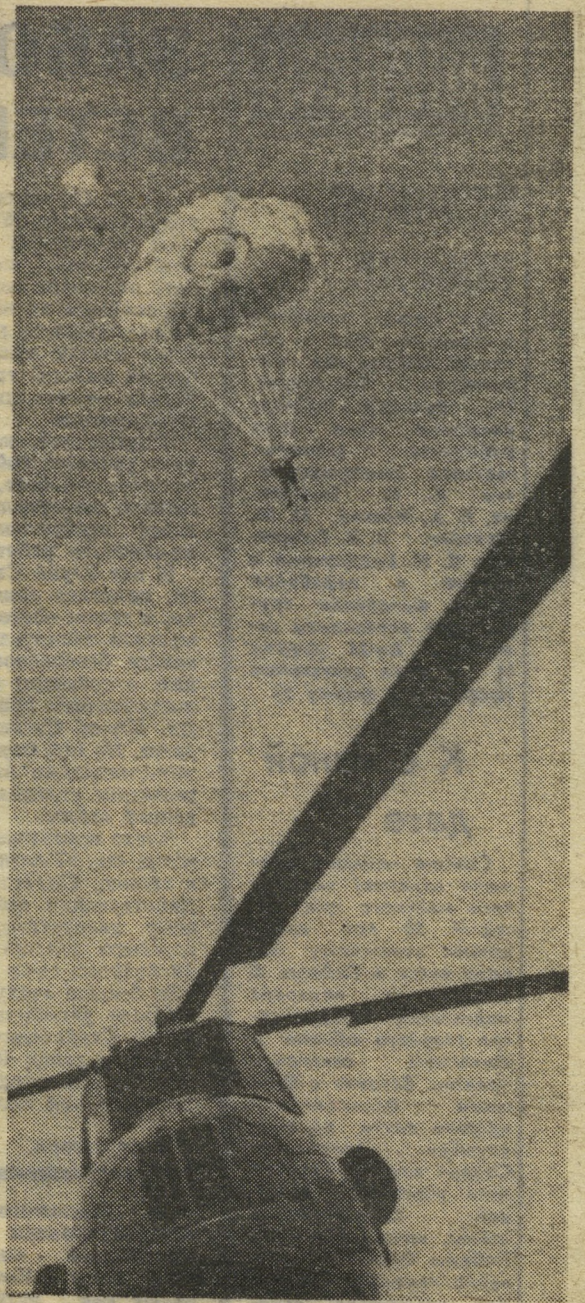
— Ну, вот что, орлы, — сказал он под конец, — поскольку вы уже подзаправились, получите новое задание. И вот мы снова в воздухе. Самолет нашли сразу в 5—7 километрах от нашего ночного пристанища — он торчал вверх хвостом, уткнувшись пропеллером в небольшую горюшку. Я понял — зацепился за горюшку во время тумана. Вскоре около

самолета как из-под земли появился экипаж. Летчики махали нам шлемами. Я быстро написал записку, вложил ее в посылку с продуктами и все это сбросил к ногам летчиков. На прощанье помахали им рукой.

Второе, обычное задание выполнить уже не представляло никакого труда. Возвращались на аэродром в приподнятом настроении. Но радость наша была недолгой, и возвратиться на свой аэродром нам в этот день уже не было суждено.

**МЫ ШЛИ** первыми, за нами летела вся дивизия, и мы первыми приняли огневой удар истребителей. Немецкий стервятник зашел в хвост нашего По-2 и открыл по нам, по существу безоружным, шквальный огонь из пулемета и пушки. Я сразу получил тяжелое ранение в плечо, правый бок, в колено. Трофимова ранило в руку, но он сумел приткнуть самолет на опушке леса, в расположении наших войск. Через три дня в полевом госпитале мне ампутировали ногу, а через месяц отправили в глубокий тыл, на родной Урал. Из газет я узнал, что благодаря помощи авиации наши войска накануне Нового года перешли в наступление и освободили город Городок. За участие в ликвидации Невельского «мешка» мы с Евгением Трофимовым были награждены орденами Красного Знамени. С Евгением я больше не встречался. Жив ли он? Мне почему-то, кажется, что жив. И мы, хотя и через 30 лет, но должны встретиться.

Л. НЕУЙМИН,  
инженер  
по расписанию  
Уру ГА.



«Обнимаю небо...»

## НОЧНОЙ ПОЛЕТ

— Такого полета у нас еще не было, — сказали самые опытные вертолётчики из Уктуса.

Вечером в Уктусское авиапредприятие поступил тревожный сигнал из областного управления пожарной охраны: в поселке Восточном Серовского района горит склад древесины, все имеющиеся на месте средства тушения огня исчерпаны, надо доставить туда оборудование и жидкость, образующую высокократную пену.

Помочь нужно, — сразу решили летчики. Но как? Ночные полеты вертолётчики выполняют, но при обязательном условии — садиться на аэродром. В Восточном аэродроме нет...

Быстро сформировали экипаж. Его возглавил заместитель командира летного подразделения Николай Алексеевич Потапов, вторым пилотом полетел Владимир Дмитриевич Сыропятов. В экипаже были бортмеханик Евдот Абдуллович Искандаров и техник Анвар Сатлыков.

Вертолет Ми-8 вели только по приборам, от

пилотов потребовалось все их мастерство.

Подлетели к Восточному, а там посадочные огни выложили в центре поселка, где приземлиться невозможно. Тут, по инструкции, следовало лететь на ближайший аэродром. Но внизу — горит, огонь может перекинуться на поселок.

Летчики приняли решение — садиться.



Что?

Где?

Когда?

— Искандаров при посадке был у нас штурманом, — вспоминает Потапов. — Чтоб лучше видеть, он забрался в самый нос машины.

Покружили над поселком. И днем-то не легко с воздуха найти посадочную площадку, а тут ночь, темень. Сказался большой опыт пилотов — они отлично приземлились. Средства тушения пожара были доставлены вовремя.

## Бойцы вспоминают

минувшие дни...

После трудового дня к кинотеатру «Сокол»

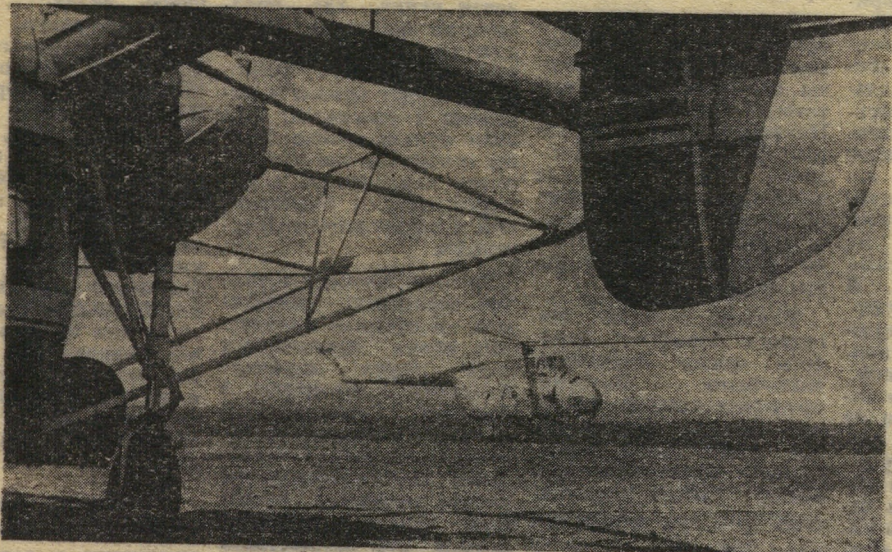
стали стекаться люди. Это бывшие фронтовики, а ныне рабочие, инженерно-технический состав наземных служб, пенсионеры.

Кирилл Иванович Иванов, работник хозяйства, следовало лететь на ближайший аэродром. Но внизу — горит, огонь может перекинуться на поселок. Летчики приняли решение — садиться. Это тихо запеваает «Священную войну». Песню подхватывает его друг, прошедший от стен Сталинаграда до Берлина. О чем они думают в эти минуты? Возможно, о погибших друзьях, о боевой своей молодости.

Сюда, на встречу с командованием предприятия, собралось 68 бывших фронтовиков. Слово предоставлено участнику войны, заместителю командира авиапредприятия по политико-воспитательной работе А. И. Влазову. Он призвал собравшихся встретить 30-летие Победы над фашистской Германией хороними производственными показателями в завершающемся году 9-й пятилетки, быть всегда примером подрастающему поколению.

Н. ОРЛОВ.

Челябинск.



«То взлет, то посадка...»

Фотоэтиюд В. Петрова.

НАШ АДРЕС  
И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор  
В. С. ГУРИН.

НС 13142. Заказ № 4588.