

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 36 (2049).

СРЕДА.

6

ОКТАБРЯ

1976 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXV

Цена 2 коп.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения
XXV съезда
КПСС —
В ЖИЗНЬ!

Увлечь своим примером

* Слет молодых передовиков в Свердловске

1 октября по всей стране проводился Всесоюзный день молодого рабочего. В связи с этим в Свердловске состоялся третий областной слет молодых передовиков производства, отличников учебы системы профтехобразования, руководителей комсомольско-молодежных коллективов, наставников молодежи.

На торжественном митинге на площади 1905 года участники слета призвали юношей и девушек области развернуть боевое соревнование за успешное выполнение заданий пятилетки, добиваться высокой эффективности и отличного качества работы.

Двадцать молодых авиаторов, участников слета, были приняты командованием Уральского управления гражданской авиации и территориального комитета профсоюза авиарботников.

Обращаясь к молодым передовикам производства, заместитель начальника управления И. Е. Машкинский сказал: «Наша с вами встреча тем более знаменательна, что она проходит в период, когда весь советский народ, воодушевленный историческими решениями XXV съезда КПСС, приступил к выполнению заданий десятой пятилетки — пятилетки эффективности и качества. На съезде Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев очень тепло отозвался о всей советской молодежи, о комсомоле. Это яркое свидетельство того доверия, которое ока-

зывает наша партия молодым строителям коммунизма». И. Е. Машкинский выразил надежду, что молодые авиарботники приложат все силы, весь комсомольский задор, чтобы ударным трудом обеспечить решение производственных задач, поставленных перед управлением.

Я надеюсь на это тем более, что молодежь всегда подавала пример добросовестного отношения к своему делу. Молодые свердловские авиаторы не раз становились победителями Всесоюзного социалистического соревнования комсомольско-молодежных экипажей сельскохозяйственной авиации. Почетным знаком ЦК ВЛКСМ «Золотой колос» награждены командиры самолетов Георгий Долгушев, Николай Горский, Владимир Зенцов и другие.

Уже в этом году командир самолета Ан-2 комсомолец Валерий Бердюгин выступил с починком: «Авиационно-химическим работам 1976 года — комсомольскую гарантию!». Этот почин поддержали все комсомольско-молодежные экипажи сельскохозяйственной авиации управления.

Когда мы говорим об улучшении качества работы, нельзя забывать об очень важной стороне деятельности гражданской авиации — повышении культуры обслуживания пассажиров и клиентуры. И здесь молодые авиарботники, как говорится, «на переднем крае». Теплое слово, приветливый

взгляд, постоянная забота о тех, кто пользуется услугами Аэрофлота, — вот что отличает бортпроводников Веру Фучкину, Валентину Вишневу, Ольгу Шишкину, дежурную отдела перевозок Евгению Акулову и многих других передовиков производства.

Постоянное повышение профессионального мастерства, активное участие в общественной и комсомольской работе, высокая дисциплина, сознательное и творческое отношение к труду — эти качества характеризуют всех присутствующих здесь. Но сегодня этого мало. Надо, чтобы каждый из вас сумел

увлечь своим примером.

Выступивший затем секретарь территориального комитета профсоюза авиарботников И. А. Чанов поделился с молодежью воспоминаниями о том, как в 1948 году в честь 30-летия ВЛКСМ был создан первый в управлении комсомольско-молодежный экипаж под командованием Николая Мезенцева.

В качестве своеобразной трудовой эстафеты И. А. Чанов вручил молодым передовикам производств бланки комплексных счетов.

В ответном слове член Свердловского обкома

ВЛКСМ бортпроводница Валентина Вишнева от имени молодых авиарботников заверила руководство управления и теркома профсоюза авиарботников в том, что они приложат все силы для решения задач, поставленных перед коллективом управления, и вручила трудовой рапорт комсомольцев Свердловского авиапредприятия.

В заключение встречи все молодые передовики были удостоены права быть сфотографированными у знамени управления.

А. ЕРЕМИН,
инструктор отдела
ПВР.

На снимке: у знамени управления сфотографированы наставник молодежи авиатехник бригадир Леонид Николаевич Сысков и авиатехник Леонид Скобелев.

Идет
подготовка
к осенне-зимней
навигации

В минувшую пятницу на вертолетном участке Уктусского авиапредприятия прошла техническая конференция. Она способствовала подготовке технического состава к осенне-зимней навигации. Этот период связан с определенными трудностями в работе, которые создают низкая

Обменялись

ОПЫТОМ

температура, снег. Увеличивается объем производимых работ, они становятся сложнее. Конференция ставила своей целью пополнение знаний технического состава, повышение безопасности полетов. В этот раз была лучше поставлена организация учебы. Занятия проходили в новом техническом классе поочередно с каждой из бригад. Были заслушаны доклады техников, бригадиров, инженеров А. К. Полянина, В. Г. Пришвы. Обмен опытом — основная цель докладов. В этом имеются успехи, но пока интересный, деловой обмен личным опытом не всегда получается. Наверно, не все еще могут выделить в своей работе что-то новое, рассказать об этом другим. Новое порой незаметно, но оно помогает при обслуживании вертолетов.

Итогом конференции явилось общее собрание технического состава, где было много вопросов и ответов. Большую работу по организации конференции провел начальник АТБ В. М. Серета: он выступил с докладом, дал разъяснения по отдельным вопросам. Все, что было сказано в этот день, несомненно поможет нам, техникам, добиться успехов в работе в суровых условиях уральской зимы.

Е. ЖУЛИМОВ,
авиатехник.
Уктус.



Аэропортам МВЛ — повседневное внимание

НОВЫЕ широкие перспективы открывает перед гражданской авиацией десятая пятилетка: она станет важной вехой на пути комплексного развития воздушного транспорта, его научно-технического прогресса.

В документах XXV съезда КПСС указывается, что основной задачей транспорта является более полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства в перевозках, доставке грузов и передвижении пассажиров на основе существенного по-

вышения мощности и качества всей транспортной системы, а также улучшение транспортных связей. Важное значение придается обеспечению дальнейшего роста перевозок воздушным транспортом.

Обновится самолетный парк Аэрофлота, должна начаться эксплуатация новых самолетов для МВЛ и сельскохозяйственной авиации. Десятая пя-

тилетка реконструирует действующие и построит новые аэропорты, аэровокзалы, получат дальнейшее развитие и оснащение местные воздушные линии.

Исходя из этих задач, командование, партийная, профсоюзная и комсомольская организация нашего авиапредприятия направляют всю свою работу на развитие воздушного транспорта Свердловской области. В обла-

сти только за годы девятой пятилетки открыто вновь 6 аэропортов, протяженность линий МВЛ составила 3500 километров.

Перевозки на МВЛ области из года в год увеличиваются.

В 1976 году коллектив нашего авиапредприятия принял повышенные социалистические обязательства, в их успешном выполнении большая ответ-

ственность возлагается на личный состав аэропортов МВЛ, где ныне трудится около двухсот человек.

Если посмотреть, как выполняется производственный план аэропортами, то выясняется, что его по всем основным показателям выполнили лишь девять аэропортов: Уктус, Гари, Слобода, Туринская, Артемовский, Арты, Зимний, Сосьва, (Окончание на 2-й стр.)

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

Пуксинка, Тавда, Туринск. По отправкам пассажиров выполнили план Арти, Верхотурье, Гари, Нейво-Шайтанка, Сосьва, Слобода Туринская, Тавда, Туринск. Анализируя работу портов, видишь, что одни из них — Гари,

струкцию аэропортов Арамил, Тавда, Красноуральск, Красноуральск, Ирбит, выполнен объем строительных работ на несколько миллионов рублей. Только в нынешнем году нами освоено более полутора миллионов рублей!

Теперь в восемнадцати аэропортах пас-

Аэропортам МВЛ — повседневное внимание

Тавда, Туринск и ряд других — из года в год выполняют производственный план, увеличивают объем перевозок пассажиров, другие наоборот, топчутся на месте. Так, за восемь месяцев кушвинцы отправили 411 человек, Красноуральск — 660, Тугулым — 456, Сухоложцы — 669 человек.

Основными недостатками являются слабая ответственность начальников аэропортов МВЛ, низкая культура обслуживания пассажиров, отсутствие контроля за работой транспортных агентств по продаже авиабилетов. Медленно внедряется хозрасчет.

Многие коллективы аэропортов МВЛ до сих пор не имеют социальных обязательств, итоги социального соревнования подводятся нерегулярно.

Слаба еще реклама по привлечению пассажиров на воздушный транспорт. Имеются факты, когда высланные расписания, афиши лежат в аэропортах, но их нет в предприятиях, организациях, на железнодорожных и автовокзалах. В девятой пятилетке мы начали рекон-

сажиров доставляют к рейсам автобусы. Открыты буфеты, комнаты для пассажиров с детьми, все аэропорты получили телефонную связь.

Н И ДЛЯ кого не новость, что начальник аэропорта МВЛ должен быть всесторонним специалистом: он движенец и радист, хозяйственник, а порой и кассир, он должен уметь подбирать коллектив и проводить с ним воспитательную работу, быть во всем примером для подчиненных. А какой пример могли показать Кишкин — начальник аэропорта Ирбит, освобожденный за употребление спиртных напитков, или Панов — начальник аэропорта Байкалово, уволенный за нарушение финансовой дисциплины?

Начинается осенне-зимняя навигация. Надо еще раз проверить качество подготовки всех служб, аэропортов МВЛ к зиме, чтобы неукоснительно выполнять производственный план нашего авиапредприятия.

Н. ШИШКИН,
начальник отдела перевозок Уктусского авиапредприятия.

Злободневные проблемы

На днях состоялось отчетно-выборное партийное собрание у коммунистов аэропорта Уктус. С отчетным докладом выступил секретарь партбюро Н. А. Шишкин.

В докладе были приведены цифры выполнения плана за восемь месяцев. План по пассажирообороту выполнен на 106,8 процента, по производительности труда — на 104,3, по доходам — на 108,6, по прибылям — на 122,9. Перевыполнены плановые задания по отправке почты и грузов.

Партийная организация

сумела мобилизовать коллектив на досрочное выполнение плана, способствовала организации действенного социалистического соревнования, оперативно и по-деловому возглавила его. И докладчик, и другие коммунисты, ссылаясь на высказывание Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева на совещании партийно-хозяйственного актива в Алма-Ате о том, что главное направление в деятельности партийных организаций — выполнение решений XXV съезда КПСС, говорили о задачах своей партийной

организации, о нерешенных вопросах. Главный упор был сделан на повышение безопасности и регулярности полетов, повышение культуры обслуживания авиапассажиров.

— Какая может быть речь о культуре обслуживания, — сказал коммунист В. Н. Феклистов, — если только за 8 месяцев отмечено 911 рейсов, а выполнено с задержками по метеорологическим условиям 979? От пассажиров поступило много жалоб и нареканий. Коммунисты А. Г. Тупорез и Ю. В. Волков в своих выступлениях уделили вни-

мание рационализаторской и изобретательской работе в аэропорту. Вопросы организации группы народного контроля были посвящены выступлениям И. Ф. Ясинского и Н. М. Мамакова.

В заключение перед собравшимися выступили секретарь партийного комитета авиапредприятия П. Д. Пиньженин и командир авиапредприятия В. А. Савичев. На собрании был избран новый состав партийного бюро, его секретарем вновь стал Н. А. Шишкин.

К. ТАДЖИБАЕВ.



Его рабочая честь

В народе говорят: человек красив своим трудом. И действительно, что может быть прекраснее, чем творение рук человеческих, если хозяин их трудится вдохновенно, вкладывая в работу умение, талант и душу.

Есть такой человек в Ижевском предприятии. Это тракторист, бригадир Роман Васильевич Катаев. Вся его биография укладывается схематически в один листок трудовой книжки. Рабочий стаж Романа Васильевича — 30 лет. Срок немалый. Иной летун за эти годы около пятидесяти профессий сменил. Роман же Васильевич, выбрав себе дело по душе в 48-послевоенном году, остался ему верен на всю жизнь. Лишь служба в армии прервала на три года его рабочую биографию, зато как при-

шел он в 1952 году в Ижевский аэропорт, так и работает здесь и по сей день. Уважают его в коллективе. И не только за то, что Роман Васильевич — отличный специалист, хорошо владеющий управлением несколькими видами техники, в частности, бульдозером, автогрейдером, экскаватором.

Уважают, главное за то, что это человек щедрой души. Он всегда охотно передает свои знания молодежи. Изучает с ней материальную часть, занимается теорией. Человек он отзывчивый, незлобивый и поэтому тянутся к нему молодые ребята, только пришедшие на работу в авиацию. Но отзывчивый совсем не значит добренький. Бригадир умеет и промахи увидеть и урок другим преподнести, проанализировав ошибки по-

допечного. Да и свою работу он обычно взвешивает, продумывает, как выполнить ее лучше.

Уважают Романа Васильевича в коллективе и за то, что если нужно что-то сделать в нерабочее время, бригадир не только сам останется, но и заразит своим энтузиазмом товарищей. Так было при переезде в новый аэропорт. Бригадиру пришлось вложить массу энергии в укрепление коллектива, ведь далеко не все трактористы охотно перешли работать в новый аэропорт, расположенный довольно-таки далеко от города. Да и работы на новом месте на первых порах было невпроворот. Сутками порой приходилось быть на работе. За активное участие в строительстве зданий и сооружений пускового объекта Роман Ва-

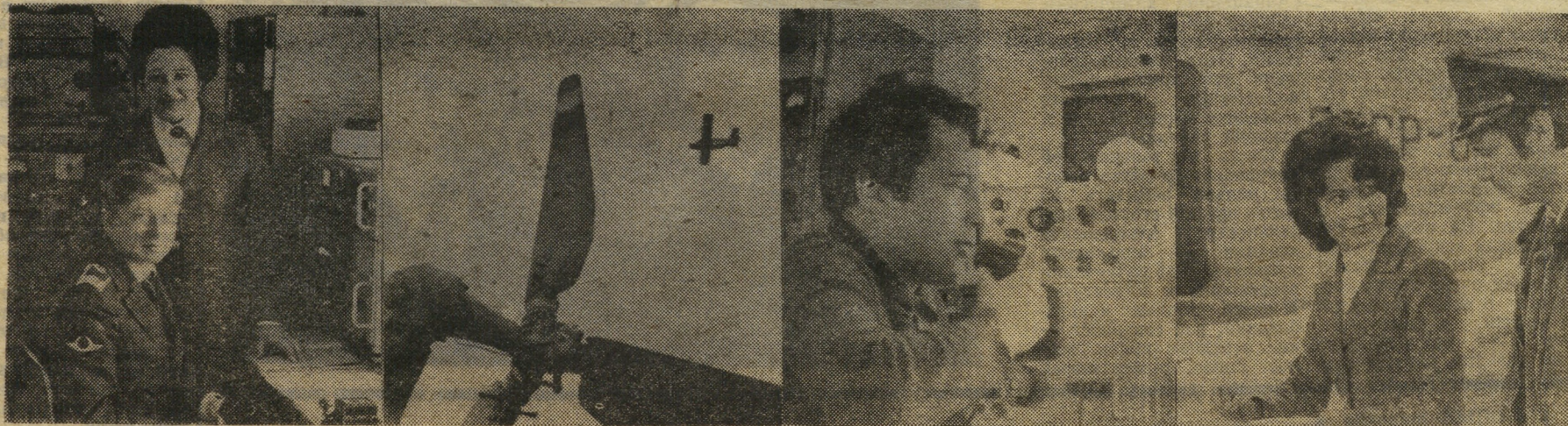
сильевич получил благодарность командования.

Кстати, десять страниц трудовой книжки бригадира испещрены благодарностями. Вписаны сюда денежные награды и Почетные грамоты. Одна из последних записей сделана в 1976 году. Ему был присужден нагрудный знак «Ударник девятой пятилетки». В основе этой оценки — большая, хлопотливая и нелегкая работа бригадира. Особенно трудно приходится в морозные дни и бураны. Поэтому Роман Васильевич очень большое внимание уделяет подготовке к осенне-зимней навигации. Вверенную технику он всегда готовит тщательно и любовно. Поэтому всегда заслуживает высокой оценки.

Не остается Роман Васильевич в стороне и от общественной жизни авиапредприятия. Он — профгруппорг, член товарищеского суда. На такого бригадира равняются, за ним тянутся члены бригады — и работа ладится.

Л. СЕРГЕЕВА.

Ижевск.



Вот уже несколько лет подряд аэропорт Гари находится в числе лучших аэропортов МВЛ Уральского управления гражданской авиации. Каждый день он принимает десять — двадцать самолетов и вертолетов. А еще десять лет назад в Гари приземлялся только один Ан-2, выполнявший рейс Свердловск — Сосьва — Гари — Ликино, да изредка залетал Як-12 — по санзаданию.

Да, последние пятилетки предъявили большие требования к работникам аэропорта. Сергей Данилович Галактионов — рос вместе с возраставшими требова-

ниями. Он помнит еще место у реки, где давным-давно был первый Гаринский аэро-

Аэропорт

порт и приземлялись на нем вездесущие По-2. Но река каждую весну затопляла летное поле, и аэропорт, наконец, перенесли на высокое место. Но и теперь осенью и весной бывшее поле не дает садиться самолетам; местные власти предлагают соорудить искус-

ственную взлетно-посадочную полосу.

Как правило, Гаринский аэропорт отправляет всех желающих и в соседние селения. его начальник Сергей Данилович Галактионов, радиоператоры Игорь Аполлонович Поспелов, Александр Валентинович Давыденко, новны. Но дружный коллектив блюдет свои традиции: вот и в этом году аэропорт уже выполнил план первого года десятой пяти-

Один из лучших

ла, и в Сосьву, в Серов и Свердловск. Пассажиры налажены на четкость работы авиаторов: пятьдесят — семьдесят пассажиров в день улетают из Гари. А иногда их число возрастает до ста и больше. Коллектив сотрудников аэропорта небольшой. Это

и кассиры Любовь Александровна Галактионова и Светлана Ивановна Глатанкова, сторож-уборщица Валентина Михайловна Еманова. Трудовой стаж у них самый различный, например, около десяти лет у Сергея Даниловича и чуть больше двух месяцев у Светланы Ива-

летки по некоторым основным показателям. Но гаринские авиаторы далеки от самоуспокоенности: им хочется сделать свой аэропорт действительно образцовым по качеству обслуживания пассажиров. Своими силами многие не сделают. Главное, считают

работники аэропорта, наладить автобусное сообщение села с аэропортом ко всем рейсам, добиться четкого выполнения расписания.

А. ВАСИЛЬЕВ.

НА СНИМКАХ: С. Д. Галактионов и Л. А. Галактионова; Ан-2 в аэропорту Гари каждый день; И. А. Поспелов встречает очередной борт; С. И. Глатанкова провожает Ан-2.

Фото автора.



Новый

учебный год

В Ижевском авиапредприятии учеба в политехнической сети начнется 8 октября. После семинаров, организованных городским и районным комитетами партии в Доме политпросвещения, прошли семинары пропагандистов в авиапредприятии. На них пропагандисты изучали экономическую политику партии, познакомились с новыми методическими указаниями.

Космическая эра: год 20-й

Человечество шагнуло в двадцатый год космической эры. Этот первый шаг за пределы Земли был сделан на советской стартовой площадке 4 октября 1957 года.

В мемориальном доме-музее академика С. П. Королева в Москве 1 октября состоялся торжественный вечер, посвященный годовщине запуска первого в мире искусственного спутника Земли и памяти академика Королева. С воспоминаниями о выдающемся советском ученом — конструкторе космических кораблей выступили дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР П. Р. Попович, член-корреспондент Академии наук СССР Герой Социалистического Труда К. Д. Бушуев и другие.

БОЛЬШЕГЛАЗЫЙ, улыбка, худой. Возле вертолета маленькая фигура Кузнецова обретает прямо-таки воздушную легкость, настолько разителен внешне контраст между мощным Ми-8 и командиром, управляющим им. Небо уравнивает их, соединяя в полете послушную силу машины и отточенное до интуиции мастерство пилота в единое целое. Разлука с небом и кабиной вертолета для него едва ли легче переносима, чем разлука с домом.

Понимая, что его сообщение радости у жены пилота не вызовет, замкомандира говорит в телефонную трубку особенно ласковым голосом, угаривает, как маленькую: «Ну что, Надюша, три денька побудет дома и...» И Надюша — что делать! — собирает мужу чемодан. В понедельник экипаж Кузнецова, облетав машину, взял курс на Ивдель. А конечная цель — Уральское, еще 320 километров на север. Там идет строительство газопровода Пун-

дировки. Помогая, вертолет Кузнецова вместе с еще тремя советскими экипажами спасал людей от стихии, голода, болезней. Да и всегда, когда никакая стихия не грозит, вертолетчики чувствуют острую ответственность за оставшихся людей, не прилети вертолет вовремя — и те окажутся беспомощными, брошенными... Редко когда бывает так: пришел экипаж на базу и в точно назначенный час взлетел. Десятки мелких неурядиц подстерегают его

Доступно только вертолету

Сразу ли возникла такая гармония? Командир вертолета Ми-8 Уктусского авиапредприятия Виктор Васильевич Кузнецов, как и многие авиаторы, считает, что пилотом надо родиться, что далеко не всякий летающий обладает этим даром — летать, что есть, в конце концов, пилоты «назасканные»... И между тем в споре о летном мастерстве Кузнецов никогда не сбросит с весов такого аргумента, как опыт. В свое время неоспорим был для него летный опыт Ильи Григорьевича Гершенгорена, у которого летал он вторым пилотом и который провожал его в первый самостоятельный на Чусовские Городки. Да и его собственный, десятилетний опыт, что ни говори, многого стоит...

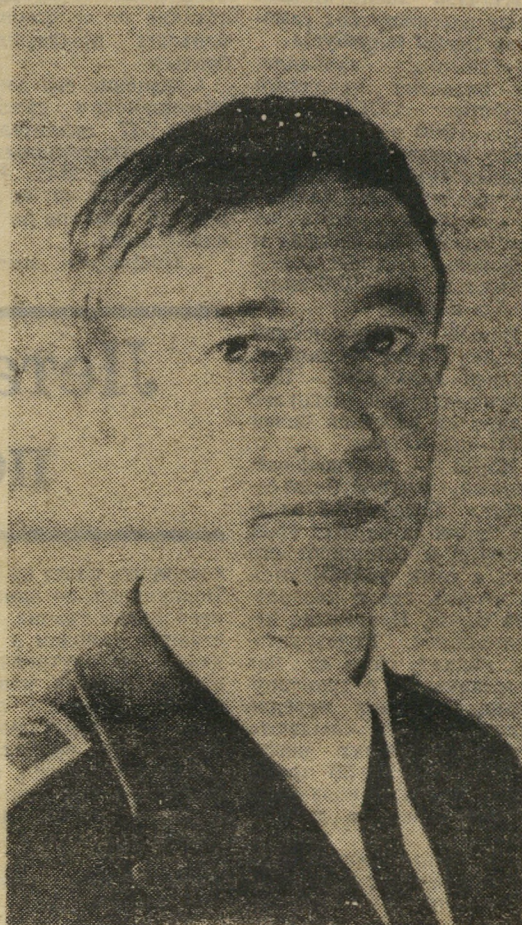
«Вертолет чувствуешь с годами. И у каждого пилота появляется своя зарубка, достиг ее — дальше шаг не тянуть, вертолет может пошатнуться вперед». Благодаря работе без устали и развившейся с годами интуиции, экипаж Кузнецова летает без аварий и замечаний. Командировки, коман-

да—Вуктыл. Вертолет доставляет строителям продукты, снаряжение, пачки газет и писем, делая в день по два рейса. В суровых условиях приполярной тундры его, единственный островок «большой земли», всегда ждут с нетерпением. И еще ни разу он не подвел. До Уральского был поселок Полазна Пермской области, где Кузнецов обслуживал нефтяников, воллок на внешней подвеске через тайгу турбобуры и другой груз. Был спортивный вертолетчик, участвовавший во время занятий в аэроклубе в соревнованиях на точность приземления груза, он и сейчас, перевоза от полтона до тонны с половиной, способен продемонстрировать свою виртуозность, если, конечно, есть стеллаж.

Был еще год работы в Бангладеш, будничные, в общем-то, однообразные рейсы, несмотря на окружающий экзотический пейзаж. Перевозка продуктов, представителей правительства в труднодоступные районы. Но в этот год на республику обрушилось стихийное бедствие — наводнение. Крылатая «ско-

на земле, заставляют часами бесполезно томиться: машина готова — керосина нет, керосин есть — заказчик с грузом мешкает. И так в разных комбинациях, не говоря уже о капризах погоды, которые никакая «пробойность» не устраним. И тут, как в сложном полете, нужны железная выдержка, ангельское терпение, мощный напор. Кузнецов всем этим обладает, внешне он всегда спокоен. И даже когда принимает в воздухе рискованное решение, бортмеханик и второй пилот его волнения не видят, командир всегда тверд. А у командира твердость эта — от веры в свои силы и в силы и знания товарищей. Вспыльчивый, но отходчивый Ю. Н. Охотников, второй пилот, щедрый на шутку, покладистый бортмеханик Б. А. Севрюк и он, командир, за пять лет образовали такой прочный сплав характеров, который никаким неурядицам не разрушить.

Когда я спросила Виктора Михайловича, от каких ошибок он, опытный вертолетчик, хотел бы предостеречь молодых, Кузнецов ответил: «От зазнайства. Это самая большая беда».



Кузнецов новому радуется. Любуется незнакомым местом, стремится освоить новый вид работ. В этом году он получил допуск на полеты в горах, где требуется высшее мастерство пилотирования, и где с одного захода площадку не подберешь. Летом вертолет Кузнецова забросил в горы метеорологов. Совсем скоро собирается командир сдать на второй класс. Вообще этот год богат для него событиями: в марте Кузнецов стал кандидатом в члены КПСС.

Ждут вертолет геологи и нефтяники, строители газопроводов, люди, осваивающие новые места. И он спешит к ним, сквозь тайгу и болота.

Т. АЛЕКСАНДРОВА.

СОБЫТИЯ ФАКТЫ

35 лет с того ДНЯ

Как они волнуют, трудовые юбилеи! Товарищи дарят цветы, говорят теплые слова, вспоминают, как она, Раиса Мороз, в 1941 году стала первой в Свердловске стюардессой и летала — как же назывался тот самолёт! — да, на ПС-84... «Как давно это было...» — думает молодежь.

35 лет работы Раисы Григорьевны Мороз отметили в Уральском управлении гражданской авиации. Тогда, в 41-м, начала она летать стюардессой на 21-местном самолете, как грянула война. Раиса Григорьевна стала работать в службе перевозок — была и кассиром, и диспетчером, а надо — сама грузила самолет. На ее глазах и при самом непосредственном участии развивалась и расширялась служба перевозок в послевоенные пятилетки, оснащалась новейшими машинами и оборудованием. Сейчас Р. Г. Мороз — заместитель начальника службы перевозок УрУ ГА, награждена орденом «Знак Почета».

Первое занятие

Первое занятие в сети политпросвещения для аппарата управления состоялось в понедельник. Докладчик Б. Ю. Бойко прочел лекцию «Положение в мире и международная деятельность КПСС».

* К 20-летию выхода на международные трассы самолета Ту-104



С ОВЕРШИЛ посадку самолет из Москвы, рейс Аэрофлота 231, — прозвучало в динамиках на французском, фламандском и английском языках под сводами аэровокзала.

Такие объявления здесь, в Завентеме, называемом главными воздушными воротами Бельгии, можно услышать два раза в неделю — по вторникам и субботам.

Прямое воздушное сообщение между СССР и Бельгией было установлено в 1958 году на основе межправительственного соглашения. В тот год в Брюсселе проходила Всемирная выставка, и в Завентеме впервые прилетел перенец нашей реактивной пассажирской авиации Ту-104. С тех пор линия между Москвой и Брюсселем получила большую популярность и служит делу укрепления самых разнообразных связей между двумя странами.

Вместе с представителем Аэрофлота в странах Бенилюкса В. И. Страховым мы, миновав просторные, по-современному отделанные в результате недавней реконструкции аэропорта залы ожидания, спешим по длинному стеклянному коридору на летное поле.

Едва успел подрулить и стоянке серебристый Ту-154, как около него мгновенно развернулось два автограпа с надписью «Сабена».

Это — название бельгийской компании, с которой

Аэрофлот тесно сотрудничает длительное время.

Но вот распахнулись двери Ту-154, и на трапах появились пассажиры. В длинной, пестро одетой веренице мужчин и женщин, направляющихся к аэровокзалу, звучит разноязыкая речь — французская, фламандская, русская, английская... Для одних из этих 140 человек Бельгия — родная страна, для других — место служебной командировки или туристского путешествия, для третьих — транзитный пункт.

Впереди шагает группа оживленно разговаривающих бельгийских парламентариев во главе с председателем палаты представителей г-ном А. Декуа. По приглашению Верховного Совета СССР делегация находилась с официальным визитом в нашей стране и, как заявили входившие в нее депутаты, осталась до-

вольна предоставленной возможностью познакомиться с Советским Союзом.

В толпе пассажиров узнаю знакомого — Ю. А. Кудинова. Генеральный дирек-

тор смешанного советско-бельгийского общества «Нефта», «Скалдия — Волга», «Трансволд», «Ферши-мекс», «Русалмаз», «Элорт», ЕВА, продающим здесь различные товары — от нефти до автомашин и микроскопов, «Абельсо», которая отметила в этом году 10-летие своего существования, вносит значительный вклад в торговлю между двумя странами.

Для популяризации советского экспорта «Бельсо» постоянно участвует в различных ярмарках и выставках, проводимых в Бельгии. Вместе с тем она играет все более важную роль в закупках бельгийских товаров для нашей страны.

Мне вспомнился номер выходящего здесь на английском языке журнала «Булетен» от 17 сентября, напечатавшего злопыхатель-

скую статью под заголовком «Бельгийско-советская торговля: мифы и реальность». Ее автор Дж. Сегал, претендующий на роль советолога, пытается

доказать, что торговля между Бельгией и СССР идет на убыль и вообще, мол, у нее нет перспектив.

Когда я показал статью торговому представителю СССР в Бельгии Н. А. Око-ничникову, он привел следующие цифры. За годы восьмой пятилетки торговый оборот Советского Союза с Бельгией и Люксембургом составил 655 миллионов рублей, а за годы девятой пятилетки он поднялся почти до 2 миллиардов рублей.

— Вот где нужно видеть общую тенденцию, — сказал торгпред, — и вот где лежат перспективы. Нет сомнения, что планы дальнейшего подъема экономики нашей страны, намеченные XXV съездом КПСС на десятую пятилетку, дадут новый стимул нашей внешней торговле, в том числе и с Бельгией.

Мне вспомнилась также недавняя беседа с Даниэлем

Джанссеном, главой одной из ведущих химических фирм Бельгии — ЮШБ.

— Наша компания, — заявил он, — уже многие годы сотрудничает с Советским Союзом. Мы участвовали в строительстве ряда заводов в нашей стране. Продаем вам и покупаем у вас различную продукцию. В прошлом году мы отметили 10-летие нашего научно-технического сотрудничества с Министерством химической промышленности СССР. Наша совместная работа и сотрудничество всегда строились на основе взаимного доверия и уважения.

...Вернемся, однако, и только что приземлившемуся самолету. Среди его пассажиров много бельгийских туристов, посетивших Советский Союз. Вслед за последним пассажиром мы направляемся в аэровокзал

— Чем-нибудь характерен ваш сегодняшний рейс? — поинтересовался я у командира воздушного лайнера.

Он пожал плечами: «Ничего особенного. Обычный рейс».

Ю. ЯСНЕВ. (Соб. корр. «Правды».)

ОБЫЧНЫЙ РЕЙС

«Начать эксплуатацию новых пассажирских самолетов Ил-86 (аэробус)».

(«Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы»).

Его называют еще воздушным автобусом. Но это неточно: нет пока автобуса, способного взять на борт сразу 350 человек и следовать с крейсерской скоростью 920—950 километров в час.

Новый пассажирский самолет Ил-86 — машина средней дальности. При максимальной нагрузке радиус ее действия равен 3250 километрам.

Ил-86 — широкофюзеляжный, двухпалубный самолет. Пассажиры заходят багаж на первый этаж (палубу) и оставляют его там, а сами поднимаются на второй, где и расположен салон. Новшество немаловажное. Конструкторы, видимо, сами не раз простаивали у транспортеров, которые нередко слишком долго «выдают» багаж прибывших пассажиров. А в Ил-86 процедура сдачи и получения багажа упрощена до предела.

Ил-86 по комфортабельности скорее собрат железнодорожного вагона. Это тяжелая, и, как говорят, инертная машина. Ей практически ничем ат-

мосферные возмущения и отличие от ее младших и меньших крылатых братьев.

Сравнение его данных с американским самолетом Боинг-747 свидетельствует о существенных преимуществах Ила. Например, уровень шума у советской машины на 10 децибел ниже.

...Попробуем мысленно

Шаг кресел — 86 сантиметров, а в Ил-18, например, 74.

Положили портфель на полочку. И опять новинка: полочка закрывается дверкой.

— Это чтобы сумочки, портфели, книги, другая мелочь не выпадали?

— Не совсем так, — говорит конструктор. — В нашей машине при взлете

людей шум от четырех мощных двигателей (каждый по 12 тонн тяги).

Полетали. Идем на посадку. Не видно ни зги. Но не беспокойтесь! Ил-86 совершает посадку по третьему классу. То есть на автопилоте до полной остановки, без вмешательства экипажа. У нынешних же машин посадка возможна только по второму классу. Это значит — на высоте 20—30 метров управление самолетом берет на себя человек. А ведь в случаях, когда требуются быстрота и точность, современная техника, не секрет, осталась далеко позади своего создателя.

Пробежав 1200 метров по посадочной полосе, наш крылатый «поезд» остановился.

Ил-86 — конвертируемый самолет. Когда летний «пик» пассажирских перевозок схлынет, салон за несколько часов можно будет превратить в грузовой отсек.

И что очень важно — высокая экономичность машины. Боинг-747, говорят, выиграл конкуренцию со всеми предшествующими ему типами самолетов. А наш Ил-86 — еще экономичнее!

Плюс ко всему этому — комфорт!

А. ЛАДЫНИН.

Летающий поезд

совершить полет на Ил-86. Поднявшись по одному из нескольких трапов, вы поставили чемодан в «ячейку» и по внутренней лестнице прошли наверх, в салон. Первое ощущение — как просторно здесь. Два прохода между рядами кресел, над головой — «высокие потолки» (у Ил-86 диаметр фюзеляжа больше шести метров — почти вдвое больше, чем у нынешних турбореактивных).

Садимся на свое место. Оно кажется более просторным, чем обычно.

можете поставить наполненную рюмку на длинной тонкой ножке перед собой на стол, и уверяю вас, капли не прольется. Просто мы хотели, чтобы пассажир чувствовал себя абсолютно уверенно, уютно.

...Потом взлет. Короткий пробег по полосе (1800 метров), и, круто задрвав нос, наш лайнер уходит к облакам. Чем раньше покинет он район аэродрома и вообще населенного пункта, чем быстрее наберет высоту, тем меньше будет беспокоить

Выписывайте, читайте

Дорогие читатели!

С каждым годом возрастают темпы научно-технического прогресса гражданской авиации, расширяется сфера применения самолетов и вертолетов в различных отраслях народного хозяйства. Большие перспективы развития гражданской авиации намечены XXV съездом КПСС на десятую пятилетку.

Многие из вас интересуются новинками авиационной техники, развитием внутрисоюзных и международных линий Аэрофлота. Многие хотели бы познакомиться с романтикой голубых дорог, с буднями тружеников пятого океана, судьбами первопроходцев воздушных трасс, ветеранов войны и труда. Об этом вы узнаете, если будете выписывать, читать журнал «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ».

В нем систематически публикуются также статьи и корреспонденции о работе передовых коллективов, о научных поисках в области гражданской авиации, о подготовке летных и инженерно-технических кадров, о многих «профессиях» самолетов и вертолетов.

Как и прежде, особое место в журнале займет литературный раздел. Редакция будет публиковать повести и рассказы, очерки и стихи, юморески на авиационные темы. В журнале будут широко представлены красочные иллюстрации — фотографии, репродукции картин, рисунки.

Подписка на журнал принимается без ограничений во всех органах «Союзпечати», а также общественными распространителями. Подписная цена на год — 4 рубля 20 копеек. Индекс журнала — 70226.



В СВЕРДЛОВСК,
ГАЗЕТУ
ПОЧИТАТЬ...

Как известно, на газету «Авиатор Урала» может подписаться любой авиатор. И читать ее в своей квартире или на рабочем месте в обеденный перерыв.

Только вот работники аэропортов МВЛ Уктусского авиапредприятия свою газету в глаза не видят по несколько месяцев. А если узнают, что именно о них написал «Авиатор Урала», посылают гонца в Свердловск.

Может быть, не верите? Спросите у авиаторов в поселках Сосьва и Гари...

Много ли человеку надо? За рабочую смену, например? Надо ему поесть, попить, а иногда, простите, и туалет посетить. Но в кольцевой службе ЭРТОС об этом напрочь забыли. Для начальника службы Ю. Н. Ильичева, видимо, телеграфистки магистрального телеграфного центра — только рабочие единицы. Обеденный перерыв для них не предусмотрен, а смены здесь делятся: дневная — 7 часов, вечерняя — 8 и ночная — 9. В прежние времена в здании имелся буфет, куда телеграфистка могла заскочить за бутербродом, оставив на печение товарки свои два приемных аппарата и два передающих. Но вот уже год как буфета нет. В комнате, которую он прежде занимал, теперь

оборудуют аккумуляторную для зала новой автоматической аппаратуры.

Времена, когда работал женский туалет, что на втором этаже, помнят только старожилы (на первом есть только мужской): напор воды теперь не тот. «Ждите, — утешают страдалец, — пока построят новую столовую. Тогда и напор восстановится, и будет где пообедать».

Ох, долго ждать! Да и что толку? Ведь обеденного перерыва нет. А те-

ца. В смене работает 30 женщин. Значит, по крайней мере, 60 бутербродов можно реализовать в течение часа, булочки, пирожки, соки. Нужно только договориться со столовой. Но Юрий Николаевич, должно быть, слишком занятой человек. Недруг ему. И такое приобретение, как «титан» для чая — тоже, наверное, было бы служебно по карману. Ведь работникам ЭРТОСа и водники из крана (когда она бывает) не испить — грязная, с ко-

Телеграфистка или робот?

леграф — не овощной ларек. Не повесит же телеграфистка на свои аппараты магическую табличку «Ушла на базу», чтоб отправиться на обед в другое здание.

Часть проблемы могла бы решить одна лоточница.

ричным осадком. Санэпидстанция признала ее непригодной для питья.

Поглядишь на все это и невольно усомнишься: не робот ли телеграфистка?

П. ДЕМЕНЦЕВА.
Свердловск.

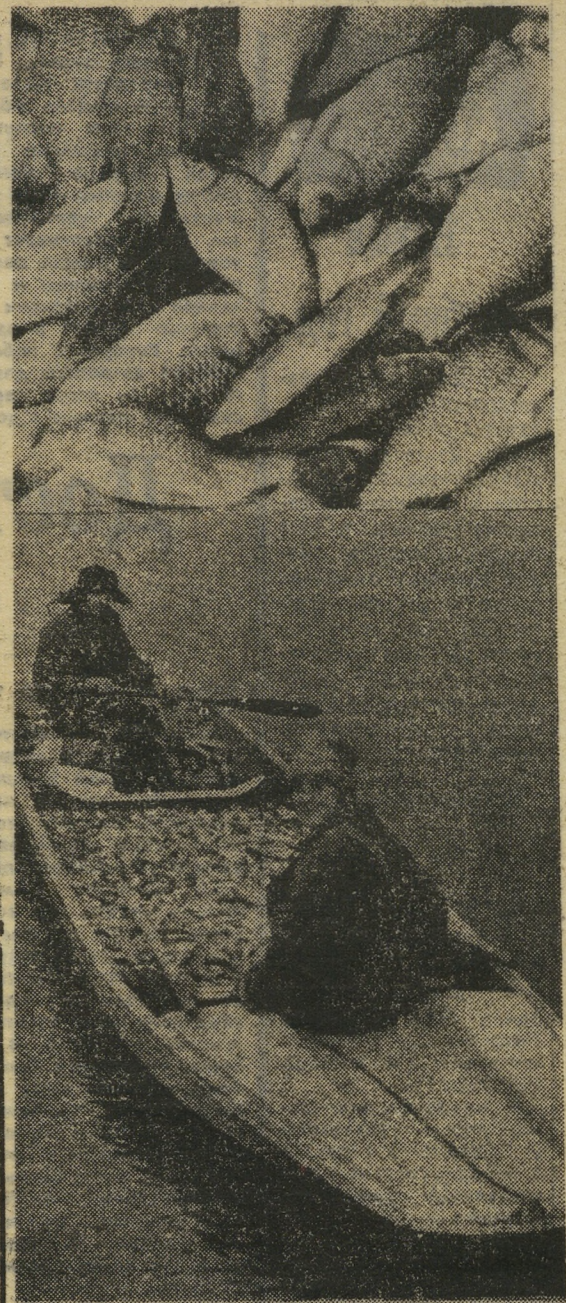
Выписывайте «Авиатор Урала»

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!

Оформить подписку на 1977 год можно у уполномоченных в службах. Цена подписки — 96 копеек.

Свердловск, «Авиатор»
20, УРАЛА

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



ДАРЫ ОЗЕРА РУССКОЕ

Старожилы помнят, что много, десятков лет кормит озеро Русское окрестных жителей великокопным карасем. В былые времена жители села Троицкое отправляли по перевозке караваны подвод с этой рыбой в близлежащие села и города.

Но никогда еще озеро не было так щедро, как нынешней осенью. За несколько дней лова Троицкий рыбоучасток Гаринского рыбцеха выловил и посадил в садки семьдесят тонн карася. Бригада гаринского рыбоучастка тоже установила свои садки и выловила около двадцати тонн рыбы.

Гаринские рыбозаготовители забили трево-

гу: к озеру подъехать можно только на мощных тракторах, да и то тракторные сани не выдерживают тяжелой дороги. «Спасать» карася вызвали вертолет. За несколько дней работы экипаж Ми-4 в составе командира вертолета Л. К. Маркелова, второго пилота В. И. Свалова и бортмеханика В. Г. Ханипова помог рыбакам часть улова перевезти в Гари. Отсюда Ан-2 под командованием Г. В. Долгушева перевез живое «золото» и «серебро» в Карпинск для жителей Краснотурьинска.

Рыбаки озера Русское просили передать летчикам большое спасибо за помощь...

— За редактора
А. В. НАГИБИН.

Тел. 295-461, 295-496.

НС 28633. Заказ № 7335.