

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

**Решения
XXV съезда
КПСС —
В ЖИЗНЬ!**

*** Репортаж**

с места

СОБЫТИЯ

Вертолет над заводом

Наш зеленый вертолет с бортовым номером 25655 стартовал с Уктуса на юг. Через час показался Челябинск. Это был не обычный полет. Импровизированным аэродромом стала территория Челябинского металлургического завода. Теперь здесь развернулась Всесоюзная ударная комсомольская стройка цеха холодной прокатки «нержавейки». На его кровле, раскинувшейся на добрых 22 гектара, требовалось уложить так называемый технологический газопровод.

Обычным подъемным механизмом это оказалось не под силу, да и сроки строителей крепко поджимали. Вот и призвали на помощь винтокрылую машину из Свердловска. Опытнейший экипаж частенько переносил по воздуху опоры ЛЭП, турбобуры, станки, пламегасители. Но с таким сложным заданием столкнулся впервые. Гофрированная крыша 50-метрового здания — сама по себе площадка неуютная и коварная. К тому же она оцетинилась со всех сторон вышками, мачтами, громоотводами. Возможности маневра в небе весьма ограничили из-за дымящих неподалеку труб и взлетных трасс лайнеров.

После короткой рекогносцировки хозяева по про-

сбе гостей опустили только стрелы соседних гусеничных кранов, чтоб хоть они-то не мешали. Началась тяжелая и одновременно тонкая, поистине ювелирная воздушная работа. Трудяга Ми-8 завис над грузом, выпустив подвеску. Сверху хорошо видно, как четко распорядились такелажем наземные помощники — стропальщики начальника участка, орденоносца В. Г. Гердта в защитных ярко-оранжевых касках и диэлектрических перчатках, предохраняющих от статического тока. Они быстро накиннули трос блока, приготовленного под порядковым номером «1», на автоматический вертолетный замок. В кабине погасла зеленая лампочка, а бортмеханик В. А. Неборский передал по радию: «На подъем!»

Мы взмыли вверх, и под нами закачалась внушительная связка обжимным тросом около двух тонн из трех труб одиннадцатиметровой длины. Командир корабля И. Г. Гершенгрен, отличник Аэрофлота, налетавший без аварий 12 тысяч часов, объявил по радиосвязи: «Пошли в разгон».

Наступил самый ответственный этап транспортировки. «Бортмех» доложил о нормальном поведении груза. Второй пи-

лот В. Ф. Мещеряков проследил за уязвимым хвостом с винтом, чтобы не задеть за какую-нибудь преграду, а «первый» едва заметным движением ручек управления подвел семитонную, атакуемую сильным ветром машину к цели. Снизу замахал красным флажком бригадир монтажников А. А. Кропотов. Но громадная, по рассказам очевидцев, площадь крыши вдруг показала с овчинку. Наконец-то остановились над ней, рукой подать до рабочих и ожидавших вынужденного кадра коллег-фотокорреспондентов.

Поступил сигнал «сброс», на панели отжа-

лась кнопка. Раскачивавшаяся железная пачка мягко опустилась в приготовленные для нее козлы — расчалки. Внизу от избытка чувств даже захлопали в ладоши. А на борту восторгался было некогда, хотя и вздохнули посвободнее. Лиха беда начало... Через десять минут все повторилось. К безотказному геликоптеру цеплялись прямые и П-образные грубы, громоздкие опоры, которые тем не менее затем ложились ровненько на маленькие «трубочки». Состоялись 55 удивительных челночных рейсов, пока вся магистраль под газ, тепло, кислород, воздух и т. д. не

протянулась по крыше от края до края.

Довольные челябинцы тепло поблагодарили свердловчан, вручив на память целый рулон чертежей — план с подлинным блеском проведенной операции. Главный технолог треста Востокметаллургомонтаж А. С. Никифоров, чьи стройподразделения вели сборку, сказал: «Привычные нормы укладки вы превысили примерно в десять раз. Большое спасибо!».

В. ЗАЙЦЕВ.

На снимках: так проходила необычная операция; экипаж свердловского Ми-8.

Фото автора.



В центре внимания — безопасность полетов

В последних числах сентября прошло заседание президиума Уральского теркома профсоюза авиаработников. Основной темой заседания была информация о развитии социалистического соревнования в подразделениях самолетов Ан-2 Уктусского предприятия по комплексным лицевым счетам повышения эффективности и качества работы экипажа. Опыт работы подразделения А. Г. Бессонов и председатель профкома Н. Д. Бусарев.

Изучив опыт одного из московских летных подразделений, борющихся за отличное и высокоэкономическое выполнение каждого рейса, коллектив летного подразделения вышел с

инициативой повысить ответственность экипажей за высокую производительность полетов и обеспечение безопасности за счет использования имеющихся возможностей и изыскания резервов (совершенствование профессионального мастерства, грамотный расчет полетов, выбор наилучших маршрутов, грамотная эксплуатация материальной части, разумный выбор навигационного запаса топлива и др.).

С этой целью в коллективе, по предложению территориального комитета профсоюза, разработаны комплексные лицевые счета повышения эффективности и качества работы

Использовать инициативу экипажа

* Твой лицевой счет

экипажа на десятую пятилетку.

Такой лицевой счет дает возможность постоянно видеть вклад экипажа в выполнение производственного плана за каждый месяц года, а также по годам пятилетки по следующим количественным показателям: налету часов, приведенным часам, производительности полетов, налету ТКМ, расходу ГСМ и отражает качественные показатели — обеспечение безопасности полетов, культуру обслуживания пассажиров, поощрения за работу.

Комплексный лицевой

счет позволяет повысить культуру обслуживания пассажиров. действительность соревнования, сделать его более конкретным, направленным на увеличение личного и коллективного вклада в успешную реализацию планов пятилетки. При этом соз-

даются хорошие условия для проявления творческой инициативы экипажей, поведенно держат в поле зрения ход выполнения социалистических обязательств, определять истинных передовиков производства.

Так, например, экипажем в составе командира самолета Ан-2 В. Е. Бердюгина, 2-го пилота В. И. Пянижина за 8 месяцев этого года выполнен план по налету часов на 100,7 проц, налету ТКМ — на 100,8, производительность полетов составила 100,3 проц, при полной обеспеченности безопасности полетов и высокой

обслуживания пассажиров. К недостаткам в развитии социалистического соревнования по комплексным лицевым счетам повышения эффективности и качества работы экипажей

относится то, что командование летного подразделения и местный комитет на сегодняшний день не вовлекли в это соревнование все экипажи, еще недостаточно проводится разъяснительная работа о значении комплексных лицевых счетов в социалистическом соревновании.

Объединенный комитет профсоюза и руководство Уктусского предприятия ГА не распространяют опыт этой работы на другие службы.

Президиум теркома одобрил инициативу подразделения по развитию социалистического соревнования по комплексным лицевым счетам повышения эффек-

тивности и качества работы экипажа. Принято решение широко пропагандировать передовой опыт. Глубоко изучить опыт всем комитетам профсоюза летных подразделений Уральской зоны. Внедрить комплексные лицевые счета во всех экипажах управления, а Уктусскому предприятию активизировать работу абсолютно всех экипажей в соревновании по комплексным лицевым счетам и до 15 октября завести счета на каждый экипаж.

Следующий этап — изучение возможностей распространения комплексных лицевых счетов повышения эффективности и качества работы среди бригад АТБ и наземных служб. Эти данные должны быть представлены в терком к 1 декабря 1976 года.

В заключение хочется добавить, что внедрение личных комплексных планов в значительной степени повысит ответственность каждого экипажа за выполнение производственного плана, наметенных XXV съездом КПСС.



В ангаре авиационно-технической базы Кольцово — загишь. Покорно дожидаясь, когда ими вновь займутся, стоят два Ан-24, хвостом наружу — Ил-18. Возле них по несколько стремянок, различные приспособления, ведра. Время обеда. Самолеты, как и люди, отдыхают от различных «процедур», которые им приписано «принять» на участке трудоемких регламентов для того, чтобы полноценными вернуться в небо.

Но как переменялась картина через несколько минут! Возле машин зашуршали люди, распахнули дверцы, забралась в кабины, заплескали водой из ведер на запыленные бока, погрузили на тележки аппаратуру, добытую изнутри, повезли... Шла настоящая генеральная уборка, причем одновременно устранялись неисправности и наводился внешний глянец. Я порадовалась этой дружной, «комплексной» работе, но, как оказалось, по этому поводу надо скорей огорчаться. Ясность в дело для меня внес Леонид Васильевич Пермяков, бригадир радиотехников, человек, о котором я пришла написать.

Двадцать один год назад появился в аэропорту Пермяков. Тогда самым лучшим самолетом был Ил-2, «крошка» по сравнению с современными воздушными лайнерами. Но авиаторы Кольцово умели видеть перспективу, умели мечтать о будущем. Когда авиатехники с колючего мораза перебрались в защи-

щенное от ветра помещение, это показало предельном мечтаний. А теперь... Обосновавшийся в аэропорту два года назад Ту-154 настойчиво требует: нужен новый ангар. По технологии радиоаппаратуры не должны снимать аппаратуру, пока она не разогрета, иначе может растрескаться изоляция при отсоединении. Нужен новый ангар и для того, чтобы наведение внешнего глянца — мойка и покраска самолетов — не мешало основному процессу: устранению неисправностей. Вот за это беспокоится Пермяков. Брызги краски, воды падают на чувствительную аппаратуру, незаметно портят ее.

Хозяйская забота, бережливость, неторопливая, но спорная тщательность в работе характерны для бригадира радиотехников. Имеющий дело с тончайшими контрольными приборами, он не может равнодушно относиться к их хранению. А в тесном помещении инструменталки хрупкие эти приборы хранятся бок о бок с тяжелыми приспособлениями эксплуатационников, ключами, «лирами». Слишком рискованное соседство. Конечно, Пермяков не только видит недостатки, так сказать, беспристрастно фиксирует их. Он настаивает, напоминает о них, сам

готов помочь делу, чтобы скорее навести порядок.

Признания лучшей бригадой АТБ управления «Ястреба» Пермякова никогда не позволит себе посидеть без дела, «посачковать». Добросовестен в работе бригадир, так и бригаду воспитал. По возрасту коллектив условно делится на «старичков» и «молодых». «Старички» — ровесники сорокадвулетнего бригадира Юрий Григорьевич Яков и Владимир Данилович Мишин богаты опытом,

Основная работа — в отсеках самолета, где расположено радионавигационное оборудование, приборы связи, диспетчерские радиоответчики. Работа ювелирная, требует предельного внимания. Где скрыт невидимый дефект: в блоках радиопаратуры, в самолетной схеме? Несмотря на то, что существует общая технология отыскания дефектов, каждый специалист вооружается еще и своей, опробованной методикой. Для Леонида Ва-

работанную многими годами добросовестной работы. Именно оно заставило в прошлом году одного, теперь уже бывшего ее члена, переломить свой характер и попросить у бригады прощения за то, что думал только о себе. Такой суровый, но одновременно и благоприятный климат в бригаде создан бригадиром — отличником Аэрофлота. Его считают в АТБ застрельщиком всего хорошего в бригаде. Прежде всего, Пермяков любит свое де-

они грамотнее его. В авиацию пошел и сын Пермякова, первокурсник Рижского краснознаменного института инженеров гражданской авиации.

Так же основательно, серьезно, как к избранному делу, относится Пермяков и к общественной работе, которой он весьма не обделен. После окончания смены его ждут еще две хлопотные должности. Депутат поселкового Совета, он возглавляет комиссию по торговле и общественному питанию. К нему обращаются с жалобами, от него ждут действенных мер. 4—5 ежемесячных проверок магазинов и столовых поселка и аэропорта, согласиться, времени отнимают немало. И еще Пермяков — член родительского комитета школы, причем один из самых активных. Например, все хлопоты по устройству выпускного вечера, отвоёвыванию для молодежи здания ДК он разделил наравне с учителями. Занят он в школе и повседневными хлопотами.

Каждый день бригадира Леонида Васильевича Пермякова наполнен заботой о деле, о людях.

Т. ШАССИНА.

Так бригаду воспитал

обрели с годами работы тот «нюх», без которого труден поиск дефекта. Ведь само его устранение отнимает вдесятеро меньше времени, чем поиски. Важно начать их с нужного места. «Молодые» — Александр Шалаев и Владимир Кориков, как и ветераны бригады, успешно освоили ремонт аппаратуры всех типов самолетов. Комплексная бригада Пермякова, таким образом, универсальна. Одной из первых в АТБ она перешла на ремонт аппаратуры Ту-154.

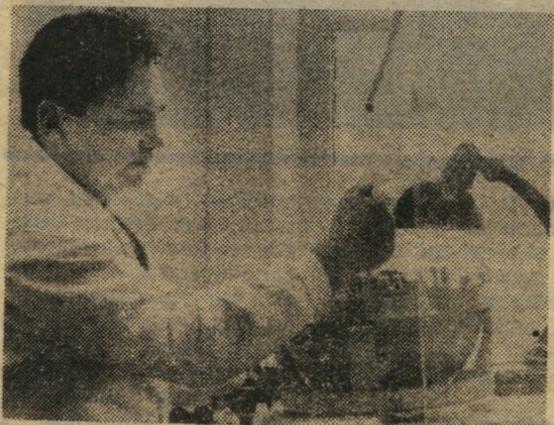
Радиотехники начинают работу вне ангара и заканчивают ее уже на стоянке, на пробе двигателей.

силевича непреложным остается самоконтроль. Чуть неуверен — не успокоится, несколько раз пройдет по самолету, убедится, что небрежности не допущено. Девятую пятилетку бригада Пермякова отработала без предположений к летным происшествиям, без задержек по ее вине. Редкостью было в бригаде и повторное предъявление.

Коллектив, наделяя доверием каждого своего члена, в равной мере налагает и ответственность. «Схалтурить» — сделать кое-как — стыдно перед товарищами. Здесь сильно чувство ответственности за честь бригады, за

ло и ревниво оберегает его от небрежного отношения.

В юности он все же поехал в Криворожское училище, хотя его и отговаривали, пустился в дальний путь за тем, чтобы получить знания по выбранной профессии, так счастливо соединившей в себе две его главных привязанности: авиацию и радио. Учился с отличием, серьезно готовясь к работе. И сейчас Леонид Васильевич с интересом и уважением прислушивается к «молодым», недавним выпускникам того же училища, считая, что в некоторых вопросах теории



На снимках: один из ветеранов АТБ Кольцовского предприятия, авиатехник — бригадир по приборному оборудованию А. С. Архипов; вертолет прилетел на точку.



Магистральный телеграфный центр — это шумный зал, где непрерывно стрекочут передающие и приемные аппараты. За окном неяркие краски уральской осени, вдали видны стога на скошенных полях, а ближе — стоянки самолетов. Взглянешь — и сразу почувствуешь, что ты далеко за городом, в аэропорту. Но никто из работающих здесь женщин в окно не смотрит, редко перекинется словом с соседкой. Некогда. Нагрузка высокая: за самую «легкую» смену (такие, как правило, бывают зимой, когда меньше полетов) телеграфистка

должна успеть принять и передать не меньше 700—800 телеграмм. Летом эта цифра «подскакивает» до 1000—1300.

Аппарат отстукивает текст, перфолента, извиваясь, ложится на пол. Ловкие руки подхватывают ее, вместе с печатным текстом передают контролеру. Телеграмма принята. А ря-

тому аэропорту, что передал. От телеграфистки ежеминутно требуются быстрота, внимание, собранность. В напряженные часы здесь многие работают стоя — нужно поспевать от аппарата к аппарату. Ведь в этом зале прямая связь с Москвой, Ленинградом, Новосибирском, Омском, Тюменью, Куйбышевом, Ка-

стер. Когда у аппарата Зырянова, за скорость и точность передачи и приема можно не опасаться.

Трудовой путь Надежды Николаевны такой же, как у многих ее подруг по работе, — школа, курсы телеграфистов и работа здесь, в МТЦ. Работа сразу показалась интересной, хотя от напряжения болели глаза и руки, после смены от шума раскалялась голова. А со временем пришла легкость, радость от своего труда. Как и многие, Надежда Николаевна живет в поселке авиаторов Кольцово, заботится о семье, воспитывает дочь и много сил отдает любимой работе. Среди подруг по смене, столь различных по возрасту, одежде, темпераменту, она выделяется разве что сдержанностью, молчаливостью. Зато в работе первая. Много раз выходила Зырянова победителем социалистического соревнования. За минувший год почти каждый месяц была в числе лучших по профессии. По итогам девяти месяцев Надежде Николаевне присвоено звание «Лучший телеграфист Уральского управления гражданской авиации». От души поздравляем ее!

П. ДЕМЕНЦЕВА.

Любимая профессия

дом работают еще один приемный и два передающих аппарата. За всеми нужно уследить одной паре женских глаз. Поток телеграмм многообразен. Вылетел из Кольцовского аэропорта борт, скажем, в Киев, — и в Киев летит «вылетная». Совершил посадку пермский борт — в Пермь отстукивают «посадку». Передаются свои исходящие и транзитные из других управлений, метеосводки, информация о задержках и многие, многие другие служебные сообщения. Если в тексте искажения, сбой, немедленно делается запрос

занию, а через Москву и со всей страной.

Несколько лет назад в Москве был установлен автомат по приему и передаче телеграмм. В связи с этим были введены и новые правила. Каждое авиапредприятие получило свой код. Для автомата стало проще, для телеграфиста — труднее. Неточно прочтешь одну букву — и телеграмма пойдет не по адресу. У Надежды Николаевны Зыряновой, телеграфиста 1 класса, таких случаев не бывает. Скромная, молчаливая, в своем деле она ма-

НЕ ЗА ГОРАМИ 1977 г. — второй год десятой пятилетки, пятилетки качества и эффективности. Перевозчики Свердловского авиапредприятия, занимаясь непосредственно вопросами выполнения плана последнего квартала текущего года, все чаще и пристальнее стали вглядываться в контуры предстоящего планового периода. Чем он характерен? Что несет с собой в деле перевозок пассажиров и народнохозяйственных грузов? И чем больше задумываться над будущим, тем отчетливее встают как решенные, так и нерешенные проблемы. Поэтому, вероятно, есть смысл несколько задержать внимание читателя на пройденном этапе, чтобы лучше представить себе проблемы, которые несомненно возникнут в ближайшем будущем.

Работники представительства грузовой службы аэропорта Свердловск в основу своей деятельности положили задачу улучшения качества и повышения эффективности, т. е. результативности всей системы привлечения коммерческой загрузки.

НАЧЕМ с коммерческой работы, т. е. с той области экономики, которая призвана с возможно наименьшими затратами дать авиапредприятию максимальный финансовый результат. Еще в статье «Груз, проблемы, проблемы...» (СМ. «АВИАТОР УРАЛА» ОТ 19 И 26 МАЯ с. г.) отмечалось, что в результате рекламно-разъяснительной работы, проведенной с иногородними грузополучателями, представительству грузовой службы аэропорта удалось значительно снизить долю невыгодных для Аэрофлота тарифов за перевозки грузов, что позволило авиапредприятию только в течение IV квартала прошлого года получить дополнительные доходы в размере 147 тыс. рублей. Эти доходы не планировались и явились в полном смысле резервом в повышении степени доходности, а значит, и эффективности хозяйственной деятельности... Перевозка по тарифу ж. д. малой скорости и 50 проц. грузового авиатарифа значительно снизилась — с 70 проц. в 1975 г. до 23 в 1976 г. Это касается лишь так называемой договорной клиентуры. Если же взять плановый тоннаж в полном объеме на 1976 год (37,5 тыс. тонн), то доля этих тарифов составит около 15 проц.

Что же касается такого вида тарифа, как стоимость перевозки грузов по железной дороге малой скоростью, то за три квартала текущего года его доля в принятом и отправленном грузе не превышала 5—6 проц. Уместно заметить, что за тот же период 1975 года этот вид тарифа занимал весьма «солідное» место — до 25 проц.

Результат не заставил себя долго ждать: средний тариф за 1 тонну отправленного груза возрос с 273 до 293 руб., т. е. увеличился на 20 руб. Этот итог в особых комментариях не нуждается.

В ТЕЧЕНИЕ первого полугодия текущего года представительством грузовой службы аэропорта продолжало коммерческую работу, направленную на дальнейшее качественное улучшение структуры тарифа, применяемых к грузовой клиентуре. Основная цель, которая ставилась, — дальнейшее снижение доли невыгодных для Аэрофлота тарифов без потери тоннажа.

В результате приложения усилий удалось получить согласие от 214 иногородних предприятий начиная с 1 июля с. г. оплачивать авиаперевозку своих грузов по тарифам на одну ступень выше, нежели это было ранее. По самым скромным подсчетам, это даст нашему предприятию возможность до конца года, не потеряв клиентуры и тоннажа, получить за грузовые перевозки дополнительно ранее непредусмотренные, как минимум, 146 тыс. рублей.

В связи с этим есть все основания поставить вопрос о зачете этой суммы в качестве компенсации за недостающий тоннаж под годовой план, образовавшийся по различным причи-

Планирование грузоперевозок

* За эффективность и качество

нам, об одной из которых будет сказано ниже. Сумма в 146 тыс. рублей эквивалентна (в зависимости от применяемого тарифа) 3—5 тыс. тонн груза. Если учесть, что в качестве одного из основных показателей являются именно доходы, а не тоннаж отправленного груза, объективность такой постановки вопроса не должна вызывать сомнений.

Разумеется, коммерческая работа будет продолжаться и впредь. В частности, принято предварительное решение на 1977 год вообще прекратить прием груза по тарифу железной дороги малой скоростью. Правда, есть угроза потерять грузовую клиентуру с объемом до 3 тыс. тонн, однако не будем сейчас гадать, во что это выльется, да и к тому же в коммерции разумный риск — не исключение, а правило.

К СЛОВУ сказать, в июне с. г. Управление организации перевозок Министерства гражданской авиации проводило в Челябинске и Запорожье зональные совещания руководящих работников грузовых служб управлений и крупных аэропортов, посвященные определению путей и средств повышения эффективности грузоперевозок. На этих совещаниях с докладами об опыте планирования привлечения груза и коммерческой работы с грузоотправителями и грузополучателями выступили работники представительства грузовой службы Свердловского предприятия. Руководством управления организации перевозок МГА наш скромный опыт был одобрен, рекомендовано представителям других аэропортов побывать в Свердловске и познакомиться с методами и стилем работы нашего представительства. Однако следует отметить, что и в других управлениях ГА есть немало интересного, что необходимо — чем быстрее, тем лучше — изучить.

Определенный интерес, на наш взгляд, представляет анализ возможностей грузоотправителей по ежедневному предъявлению груза.

Для того чтобы аэропорт мог бесперебойно осуществлять грузоперевозки и обеспечивать рациональную коммерческую загрузку, на его коммерческом складе должен быть по-

стоянный, в разумных пределах, запас груза.

Объем ежедневного завоза груза на склад аэропорта устанавливается исходя из плана ежедневных отправок первоначального груза и с учетом, что завоз груза по субботам и воскресеньям не предусмотрен.

ПРИ ЭТИХ условиях в течение первого полугодия среднедневной завоз груза должен был быть в пределах 153 тонн, а был фактически — 123 тонны. Статистические данные свидетельствуют о том, что фактический завоз груза является не случайным, а вполне закономерным явлением, неуклонно повторяющимся из месяца в месяц, начало которому было положено в августе прошлого года, когда совершенно обоснованно был прекращен прием прутков из цветных металлов. Если ранее обычным явлением был завоз груза в течение суток в пределах 140—150 тонн, то с указанного периода он твердо установился в норме 110—120 тонн, за редким исключением. Объем груза, превышающий упомянутую норму, оказывается для грузоотправителей непосильным, а план — нереальным. Этому явлению имеется вполне объективное объяснение.

На 1976 год грузоотправители предъявили к отправке (и закрепили свои возможности и потребности в соответствующих договорах с аэропортом) 30600 тонн груза. В этом случае на календарный месяц приходится 2800 тонн, а на одни сутки (без субботы и воскресенья) — 115—120 тонн. Именно этот тоннаж и поступает более или менее гарантированно на коммерческий склад аэропорта. Систематическая нехватка тоннажа под установленный план (когда это превышает 2850 тонн в месяц и объясняется именно тем обстоятельством, что план отправок груза аэропорту устанавливается не из возможностей и потребностей предприятий-грузоотправителей, а с учетом потенциальных возможностей самолетного парка), в том числе и самолетов Ан-24, практически не приспособленных для перевозок груза (по транспортировке грузов в порядке догрузки пассажирских само-



АЭРОФЛОТ

летов. В нашем примере разница между 36250 (план) и 30600 (договоры) — постоянно дает о себе знать.

Если и впредь будет продолжаться подобная практика в планировании грузоотправков, при которой будет игнорироваться объем груза, обоснованный заключенными договорами, то есть сомнение относительно возможности выполнения такого плана.

Что же касается прогнозирования объема и направленности грузоперевозок на 1977 год, то можно отметить следующее.

К 1 октября с. г. представительство грузовой службы получило от устойчивых грузоотправителей официальные заявки, подписанные заместителями директоров предприятий по коммерческой работе, на отправку грузов в 1977 году. После обработки и анализа поступившего материала вырисовалась следующая картина: потребность в перевозках в направлениях, где рейсы выполняются тяжелыми самолетами, соответствует 29853 тоннам, на самолетах Ан-24 — 2580 тонн, и в тех направлениях, куда рейсы из Свердловска не предусмотрены, — 137 тонн. Всего же на 1977 год грузоотправители заявили 32570 тонн габаритного груза (на 2 тыс. тонн больше, чем в 1976 году).

ЧТО ЖЕ касается финансовой стороны дела, то предприятия и организации согласятся отпустить примерно 60 проц. груза — по полному авиатарифу, 20,6 — по тарифу перевозки груза по железной дороге пассажирской скоростью, 10,5 — по 50 проц. грузового авиатарифа и 9 проц. — по тарифу перевозки грузов по железной дороге малой скоростью.

Поскольку, как уже отмечалось, принято предварительное решение впредь от этого вида тарифа отказаться, то потребуются из заявки предприятий на 1977 год исключить около 3 тыс. тонн. Таким образом, в соответствии с требованиями приказа МГА № 306—1970 года грузоотправителями, базирующимися на аэропорт Свердловск, предъявляется к отправке (пока, разумеется, ориентировочно) около 30 тыс. тонн габаритного груза. Этот объем, несомненно, является оптимальной цифрой, которую игнорировать нельзя, если мы хотим получить реально обоснованный план грузоперевозок (без ПАНХ) на предстоящий год. В противном случае есть все основания столкнуться с элементами волюнтаризма в планировании.

Таковы некоторые мысли, возникшие на пороге планирования грузоперевозок на 1977 год...

Б. ФРИДЬЕВ.

ТВОРЧЕСКИЙ ПОДХОД

Нелегким выдался этот год для летчиков, пилотирующих Ан-24. Намного меньше стало рейсов на запад, на юг. Строгий режим экономии топлива заставлял бороться за наибольшую эффективность каждого полета.

Только благодаря высокой ответственности, творческому подходу к порученному делу были завоеваны нынешние показатели.

В одном из летных коллективов Свердловского авиапредприятия из таких вот экипажей состоит ядро, на которое опирается командование. Среди них

экипаж Александра Алексеевича Терентьева.

Скромность и требовательность к себе и подчиненным отличают этого командира. За короткое время Александр Алексеевич сумел создать один из лучших экипажей. Николай Валентинович Деменив переучился на второго пилота с Ан-2, штурман Владимир Павлович Кузнецов с отличной оценкой ввел в строй после окончания Кировоградского училища, а вот с бортмехаником Борисом Ивановичем Крякуновым командир летает давно. Борис Иванович — на доске Почета авиационного подразделения, ударник дев-

той пятилетки, постоянный участник спортивных состязаний.

Все члены экипажа повышают уровень своих знаний, профессионального мастерства. И сам командир готовится к сдаче на второй класс.

Экипаж Терентьева обеспечивает высокую безопасность полетов, не имеет замечаний по выполнению инструкций и руководящих документов.

Как и многие авиароботники, экипаж Терентьева работал на уборке урожая. В Свердловск авиаторы привезли Почетную грамоту руководства хозяйства за действительную помощь работникам села.

Вот так работает маленький коллектив. Вот почему его считают одним из тех, что слагают ядро летного коллектива.

А. ВАСИЛЬЕВ.



На снимке: В. П. Кузнецов, Б. И. Крякунов, А. А. Терентьев, Н. В. Деменив.



«ОСЕННИЕ МОТИВЫ...»

ПОЗДРАВЛЕНИЯ ПО ПОЧТЕ

Поздравляя родных и друзей с праздником Октябрьской революции, помните:

Поздравительные телеграммы и фототелеграммы будут в 2 раза дешевле, если отправить их с 25 по 29 октября. Телеграммы будут вручены в указанный вами день, для чего необходимо отправить их до 30 октября для иностранных адресатов и до 5 ноября для проживающих в г. Свердловске.

Телеграммы и фототелеграммы, открытки и письма, бандероли и посылки с подарками, деньги переводами-заказами отправляйте заблаговременно.

Открытки и письма дойдут быстрее, если в адресе будет указан шестизначный почтовый индекс предприятия связи, обслуживающего адресата.

ПОЧТАМТ.

Старт дает пилот



Старт «космического соревнования» между пионерскими отрядами свердловской школы-интерната № 12 дал командир самолета Уитусского авиапредприятия Александр Мельников. На торжественной линейке он пожелал пионерам дружины имени первого летчика-космонавта Ю. А. Гагарина новых успехов в учебе, больших тимуровских дел и вручил командирам отрядов пакеты с заданиями. Ребята дали торжественное обещание их выполнить.

*** Из истории авиации**

Известный русский летчик, мировой рекордсмен авиации, Михаил Никифорович Ефимов летом 1909 г. первым в Одессе поднялся на планере, построенном механиком Цапкиным для Одесского аэроклуба, а осенью того же года уехал учиться летному делу во Францию, в авиашколу Анри Фармана. 21 января 1910 г. Ефимов блестяще сдал экзаменационные испытания, а 31 января установил новый мировой рекорд продолжительности полета с пассажиром, принадлежавший ранее Орвилу Райту. 15 февраля аэроклуб Франции выдал Ефимову диплом пилота-авиатора за № 31, и он стал первым русским дипломированным летчиком.

5 апреля (23 марта) 1910 г. собрание членов Одесского аэроклуба вынесло постановление: «На имеющейся мраморной доске с серебряными украшениями — Почетной доске — в память первого полета русского авиатора в России написать: Одесса, 8 марта 1910 г., пилот»

на себя обязанности старшего инструктора летного дела в Севастопольской (Качинской) школе военных летчиков.

Интерес ко всему новому, прогрессивному в области авиации являлся одной из самых замечательных черт Ефимова. Впервые в авиационной практике он оборудовал самолет проекторами для ночных полетов, а в 1912 г. предложил приспособление, дающее пилоту возможность самостоятельно запускать мотор и стартовать без посторонней помощи.

Немалая заслуга принадлежит Ефимову в области применения авиации в военном деле в качестве средства разведки, наблюдения и связи. Он же вместе с летчиками В. В. Дыбовским и Б. В. Макеевым осуществил опыт воздушного экспортирования судов Военно-морского флота.

В 1914 г. Ефимов рядовым добровольцем ушел на фронт, летал в разведывательной, затем истребительной авиации, одновременно заведя технической частью отряда; разработал проект самолета - истребителя. За боевые заслуги его наградили георгиевскими крестами и произвели в прапорщики инженерных войск.

После Октябрьской революции Ефимов стал флагманским летчиком при коммисаре гидроавиации, принимал участие в подавлении контрреволюции в Крыму.

Во время оккупации Крыма Ефимов был арестован белогвардейцами. С группой большевиков ему удалось бежать в Одессу. Там его опознал белогвардейский патруль. В августе 1919 г. М. Н. Ефимов был расстрелян белогвардейцами.

Е. КОРОЛЕВА.

Первый русский авиатор

авиатор Михаил Никифорович Ефимов, первый русский совершил официальный полет в России».

Вскоре Ефимов вновь отправился во Францию для участия в международных авиационных соревнованиях в Ницце, где вызвал всеобщее восхищение, завоевав первые призы за скорость полета, за наименьший разбег при взлете без пассажира и с пассажиром и за наибольший километраж, налетанный им за 10 дней соревнований?

После Ниццы Ефимов принимал участие во многих международных состязаниях. Вернувшись в Россию, Ефимов принял участие во Всероссийском празднике авиации, проводившемся в сентябре-октябре 1910 года на Комендантском аэродроме Петербурга. И здесь его ждал триумф победителя.

Ефимов совершал полеты в Петербурге, Самаре, Москве. Он посетил аэродинамическую лабораторию, познакомился с профессором Н. Е. Жуковским, с которым впоследствии неоднократно советовался по проекту своего самолета.

В конце 1910 г. Ефимов принял приглашение военного ведомства принять

«За» или «против»?

Только в Свердловске за 8 месяцев этого года совершено уже 1000 дорожно-транспортных происшествий, при которых погибли 88 человек и 1013 получили тяжелые травмы. А сколько у нас в стране таких городов? А областей? Совершенно ясно, что цифры очень тревожны.

А кто виноват? Если спросить любого из вас: вы «против» или «за» безопасность движения? Естественно, что никто не скажет «против», потому что все знают, сколько несчастий приносят аварии, сколько жертв, какой материальный ущерб. Тогда в чем же причина? Бывает, говоришь с человеком — вроде правильно рассуждает: и необходимость подземных переходов докажет, и предложит

как-то улучшить организацию движения на данном перекрестке, и даже по мечтает о кибернетическом светофоре будущего. А вот напомним ему о более земных вещах (мол, перебежать дорогу-то перед близко идущим транспортом опасно!), он так это иронически-снижительно улыбнется: ну, стоит ли, в самом деле, о таких пустяках? Мелочи ведь, а вы придираетесь... А разве это мелочи, когда половина дорожно-транспортных происшествий в нашем городе на совети только пешеходов.

А наш автомотолюбитель! Посмотрите, с какой нежностью он оттирает каждое пятнышко на своих «Жигулях» или любуюет своей ненаглядной «Явой». Подмазывает, подвдичивает, вслушивается

в перестук двигателя, перекладывает с места на место инструменты, чтобы не брякали, не портили краску. Это — пока у гаража, у дома. А на дороге? Едва привыкнув к рулю, он не может ехать с малой скоростью. А пойти на поворот, не предупредив сигналом идущего сзади водителя, или внезапно затормозить на полном ходу — это сплошь и рядом. А проехать под желтый сигнал светофора, когда вполне можно было остановиться, или «проскочить» перед самым радиатором идущего в поперечном направлении грузовика — тоже мелочи? А сестра за руль в нетрезвом состоянии и лететь по городу с недозволенной скоростью? Неужели и это мелочь? Спроси его — «за» он или «против»? Конечно, «за» безопасность! На словах. На деле же — «против». Подтверждение тому — его поведение на дороге, его дисциплина.

Н. КОВАЛЕНКО, ст. инструктор ГАИ.

Выписывайте «Авиатор Урала»!

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!

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

«Наставник»

Два часа ночи. На автобусной остановке у городского авиагентства небольшая очередь. Чуть в стороне красный «Икарус» с работающим мотором. Здесь же два такси призывно светят зелеными огоньками. Молодой таксист в темной кожанке подъехал к самой очереди.

— Ну? Желающие! Четверо! По рубчику с носа и поехали! Желающих нет. Таксист удивлен.

— Через тридцать минут будем в аэропорту. По рубчику всего-то.

— А мы на экспрессе за сорок копеечек, — ответил кто-то из очереди. Теперь подает хрипловатый голос второй таксист. Машину свою он поставил через дорогу в тени дерева. Кожаная фуражка надвинута по самые брови.

— Крохоборы! Рубля жалко! — кричит он. — Из-за рубля подавятся.

— Ну, смотрите, — распаллется молодой таксист,



чувствую моральную поддержку старого. — Зимой будете замерзать — не подберу.

— Правильно! — подбадривает «наставник» молодого. — Пусть доходит.

— Будете валяться пьяными — не остановлюсь.

— Правильно! — опять

подает голос второй таксист.

Я незаметно вынул блокнот, записал номер машины.

— Это что ты, дядя, там пишешь? — забеспокоился вдруг молодой.

— Так, мемуары.

— Ну-ка, ну-ка покажи.

— А, что вы и на это имеете право? — спросил я, убирая блокнот.

— Я-то? А как же! Я у самого милиционера проверю документы.

Я показал таксисту маленькую красную книжечку с гербом. Он поперхнулся. Глаза его стали квадратными.

— Ну, история, — наконец произнес таксист. — Кто входит в историю, я, кажется, влип в нее.

Я взглянул через дорогу, чтобы записать номер и другого такси, но «наставника» уже и след простыл.

В. САМСОНОВ, г. Свердловск.



На несколько часов 38 человек оказались «пленниками» новой подвесной канатной дороги близ Гренобля, вступившей в строй только в конце июля. Технические неполадки вызвали остановку воздушных трамвайчиков на высоте нескольких десятков метров от земли. Пасса-

БЫЛ ТАКОЙ ФАКТ...

жиры были доставлены в город на вертолете.

На снимке: во время спасательных работ.

Фото АП — ТАСС.

Свердловск, «Авиатор» 20, УРАЛА

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295-461, 295-496.

НС 26636. Заказ № 7467.

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