



# Авиатор

# УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 43 (1787).

СРЕДА.

25

НОЯБРЯ

1970 г.

Год издания

XXVII

Цена 2 коп.

## РУБЕЖ

### ВЗЯТ!

В канун 50-летия Советского государства участники совещания изобретателей и рационализаторов предприятий Уральского управления ГА брали обязательство открыть счет экономии и внести в фонд пятилетки не менее 500 тысяч рублей. К первому октября это обязательство выполнено успешно.

За пятилетие авиароботники внесли ДВА ИЗОБРЕТЕНИЯ и внедрили в производство 3548 рационализаторских предложений. Экономия от внедрения их составила 501686 рублей.

Г. БУРДИН, председатель Уральского терсовета ВОИР авиароботников.

### ЕСЛИ ТЕБЕ

### КОМСОМОЛЕЦ ИМЯ

В минувшем квартале в первом летном коллективе Кировского объединенного предприятия переходящий вымпел был вручен экипажу командира самолета АН-2 В. Бабенкову.

Под стать своему командиру и В. Лыжин. Второй пилот на зачетах к осенне-зимней навигации показал отличные знания.

В. ТАСКАЕВ, командир самолета АН-2.

## СООБЩЕНИЕ

### ТАСС

Успешно завершён первый этап нового уникального космического эксперимента по созданию и использованию лунной транспортной системы.

В процессе работы самоходный аппарат прошел расстояние 197 метров. Проверка агрегатов самоходного шасси, системы управления и телевизионного наблюдения показала достаточную надежность, хорошую маневренность и

В КИРОВСКИЙ аэропорт Нина Константиновна Яковлева поступила двадцать три года назад. В течение длительного времени она возглавляет смену радиобюро.

— Когда дежурит смена Яковлевой, — говорят руководители

## НОВОСТИ

### ЛУЧШИЙ ПО ПРОФЕССИИ

полетов, — мы спокойны: все прогнозы погоды, информация о движении самолетов будут взяты в срок.

Отличник производства, общественница, Нина Константиновна второй год избирается председателем цехкома

службы связи. В социалистическом соревновании смен Яковлевой неоднократно

кратно выходила на первые места. Работнику этой смены З. Н. Биочинской присвоено звание «Лучшей по профессии».

В. ВИХАРЕВ, начальник радиобюро Кировского предприятия.

НАША газета уже писала о достижениях авиаторов Кировского предприятия на химвработках. Пилоты обработали нынче 446 тысяч гектаров сельскохозяйственных угодий — значительно больше, чем в предыдущие годы.

Причина успеха — в умелой организации авиационных работ. Первым к производственным полетам в Яранском районе приступило звено В. Зязина, в котором трудились молодые командиры самолетов АН-2 А. Юдин и Г. Филимонов. В. Зюзин учил летать на низких высотах.

## КРЫЛЬЯ УСПЕХА

Позже на проверке техники пилотирования молодежь сдала экзамены на «отлично».

В Малмыже звеном

из шести самолетов руководили Г. Симонов и В. Осокин. Они правильно спланировали работу экипажей, что способствовало макси-

### РАНЬШЕ

### СРОКА

Включившись в соревнование за достойную встречу XXIV

съезда партии, коллектив аэропорта Советск Кировского объединенного предприятия выполнил годовой план на два месяца раньше срока и сейчас трудится в счет 1971 года.

Коллективу аэропорта вручено переходящее Красное Знамя.

## ЗАЖГЛИСЬ ОГНИ АГИТПУНКТА

Избирательная комиссия Курганского авиапредприятия, которую возглавляет начальник службы связи А. Егоров, приступила к сверке списков избирателей.

Агитколлектив, состоящий из коммунистов и комсомольцев, проводит сейчас на участках беседы о выборах, рассказывает о кандидатах в народные судьи.

К избирательным урнам, которые разместятся в клубе аэропорта, придут 200 избирателей.



управляемость лунохода. Проведенные эксперименты подтвердили правильность технических решений, принятых при проектировании, создании и отработке отдельных систем и лунохода в целом.

В ходе работы были получены телефотометрические и телевизионные изображения хорошего качества различных участков лунной поверхности. По ним можно судить об особенностях лунного ландшафта в районе движения, отдель-

ных образованиях, структуре поверхности и взаимодействии шасси аппарата с грунтом.

24 ноября в море Дождей наступит лунная ночь, которая продлится до 8 декабря. В этот период аппарат будет находиться на неосвещенной Солнцем стороне Луны в стационарном положении.



мальному использованию каждого часа летного времени. Довольно быстро Г. Симонов и В. Осокин ввели в строй нескольких командиров самолета АН-2.

Г. Симонов утвердил распорядок дня, в котором предусматривался отдых пилотов согласно регламентирующим документам. Экипажей было

полетов — большая, однако обработка сельскохозяйственных площадей проходила четко.

В Вятских Полянах молодым пилотам Р. Петунину, А. Осипову и И. Вшивцеву свой опыт передавал командир звена М. Вылегжанин. Своих подопечных он подготовил на «отлично». Однажды М. Вылегжанин составил на оперативные точки все шесть экипажей и сумел организовать работу пилотов так, что выработка в этот день намного превысила плановую.

## На темь

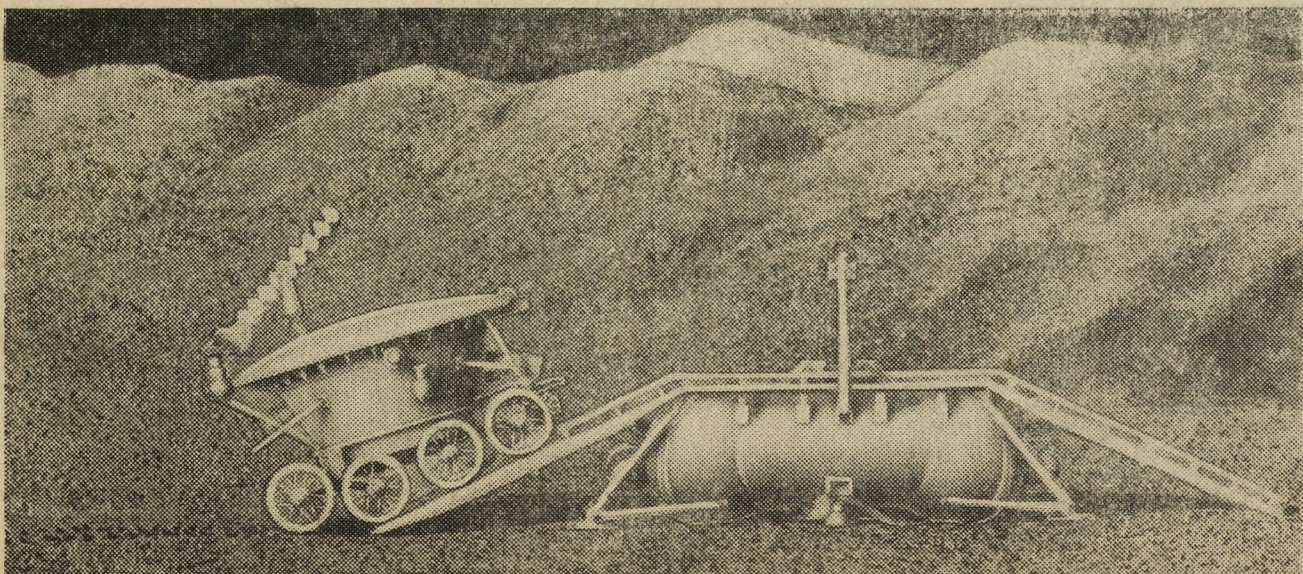
АВИАЦИЯ прочно вошла в быт геологов, нефтяников, изыскателей. Вертолеты авиации спецприменения стали их незаменимыми помощниками. И в самом деле, разве можно как-то еще, кроме как вертолетом, перенести на новое место буровую, быстро доставить грузы, оборудование, продукты через горы и непроходимую тайгу? Вот и возрастают из года в год объемы выполняемых авиаторами работ, с каждым годом появляются новые заказы, новые адреса.

Несколько цифр: пятилетний план подразделения вертолетов МИ-4 2-го Свердловского авиапредприятия, которым командует Константин Петрович Потапов, выполнено еще в августе, а годовой — накануне 53-й годовщины Октября. Сейчас в подразделении развернулось соревнование за достойную встречу XXIV съезда КПСС. Авиаторы готовят свои трудовые подарки.

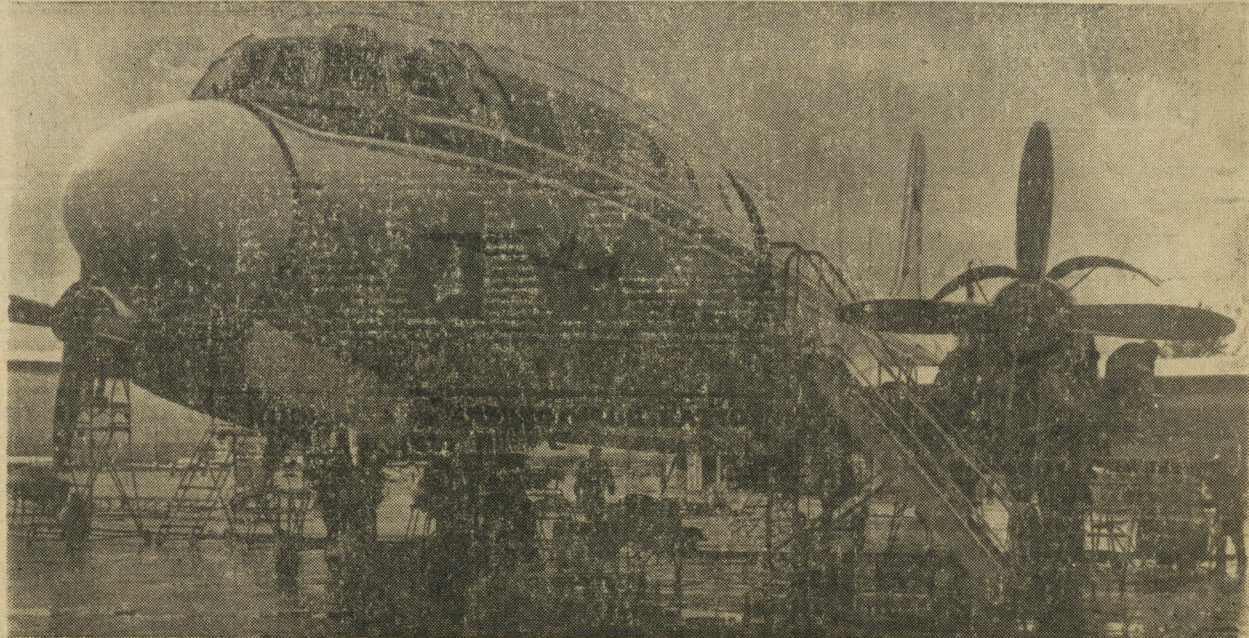
Подразделение К. П. Потапова богато трудовыми традициями. На вечное хранение остался у них вымпел «Победителю в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина». Вот несколько строк из предсъездовских обязательств ударника коммунистического труда Г. В. Телегина, командира вертолета МИ-4: приложить все усилия, все знания для досрочного завершения производственного плана последнего года пятилетки; обеспечить полную безопасность полетов; за счет грамотной эксплуатации сэкономить два процента горюче-смазочных материалов; в работе и быту быть достойным звания ударника коммунистического труда и подтвердить это звание.

Такие личные обязательства взяли теперь все авиаторы подразделения К. П. Потапова. Основной объем работ подразделение выполняет летом. Осенью изыскатели, геологи, буровики заканчивают полевые работы, партии уходят из тайги и вертолеты тоже получают новые задания, новые адреса. И сколько появляется тогда новых забот. Недавно получил задание — перелететь в Соликамск — вертолет, работавший с геологами в районе Ивделя, а другие все дальше и дальше забираться в тайгу вместе со строителями ЛЭП-500. Адреса новые, но заботы авиаторов прежние — трудиться как можно лучше, чтобы достойно встретить XXIV съезд КПСС.

И. БУРКО.



# ИНЖЕНЕР— ОРГАНИЗАТОР ПРОИЗВОДСТВА



Личный состав Аэрофлота готовится достойно встретить предстоящий XXIV съезд КПСС. Сейчас все свои усилия коллективы авиапредприятий направляют на успешное выполнение годового плана воздушных перевозок и специального применения авиации в народном хозяйстве страны.

Весомая роль в решении этой задачи и в первую очередь в обеспечении надежности эксплуатации авиатехники и повышении исправности самолетов и вертолетов принадлежит работникам инженерно-авиационных служб.

Многие коллективы авиационно-технических баз работают без предосудительных происшествий, обеспечивая высокую регулярность полетов.

Но, к сожалению, далеко не на всех предприятиях проявляется должная забота о высококачественной подготовке авиатехники, ее исправности и регулярности полетов. Чтобы добиться выполнения государственного плана с хорошими технико-экономическими показателями, сделать труд в гражданской авиации более производительным, предстоит решить большой комплекс задач.

Необходимо, чтобы руководители инженерно-авиационных служб постоянно анализировали объемы выполняемых работ в соответствующие периоды года, состоянием исправности самолета - моторного парка по типам, регулярностью полетов и, что самое главное, отказы и неисправности материальной части по основным системам, непосредственно обеспечивающим надежность эксплуатации самолета или вертолета.

Такого рода анализы, базирующиеся на статистике, дают возможность

правильно оценить предстоящие объемы работы, определить необходимую численность специалистов, их техническую подготовку и потребность в материально-техническом обеспечении эксплуатации авиатехники.

Каждый руководитель инженерно-авиационной службы обязан начинать свой рабочий день с оценки обстановки по обеспечению полетов по расписанию. Должна быть организована четкая система информации по состоянию каждого самолета, подготовки каждого рейса, причин задержек и срывов рейсов, чтобы можно было оперативно принять меры к обеспечению высокой регулярности полетов и своевременному вводу в строй простаивающих самолетов.

Производственно-диспетчерские отделы АТБ при технической подготовке самолетов не могут ограничиваться определением только годовой потребности запасных частей и материалов. В отдел материально-технического снабжения управления (предприятия) нужно давать заявки на предстоящий месяц, располагая данными по замене агрегатов, имеющих ограниченный ресурс в сравнении с ресурсами планера и двигателя. Это необходимо при организации реестрового учета отработки ресурсов агрегатами по каждому самолету. Отдел должен располагать также статистикой досрочного снятия агрегатов по различного рода отказам. Нет необходимости говорить о важности предварительной комплектации запчастей и агрегатов до постановки самолета на регламентные работы. Эти вопросы должны быть отработаны в каждой авиационно-технической базе.

Внедряемые в настоящее время в ведущих авиационно-технических базах методы сетевого планирования и бездефектного обслуживания авиатехники, рекомендации по научной организации труда и производства должны найти широкое применение и в АТБ предприятий спецприменения и местных воздушных линий.

В связи с массовым поступлением на эксплуатацию самолетов АН-24 и ЯК-40 необходимо рассмотреть и правильно решить вопросы базирования этой техники в предприятиях, не имеющих необходимой производственно-технической базы и опыта эксплуатации этих самолетов. Эта задача должна осуществляться в свете требований декабрьского (1969 г.) Пленума ЦК КПСС по повышению эффективности производства, в данном случае по улучшению использования самолетов по налету.

Учитывая имеющиеся трудности в подготовке квалифицированных кадров летно-технического состава, создании минимально необходимой производственной базы для технического обслуживания самолетов и в особенности лабораторной базы для проверки и ремонта современных радионавигационных систем, а также обращая внимание на желание отдельных руководителей иметь «свой» самолет, представляется целесообразным по уже имеющемуся опыту ряда управлений провести освоение эксплуатации самолетов АН-24 и ЯК-40 новыми предприятиями в три этапа:

1. Откомандирование экипажей, прошедших переучивание, в летные отряды, где уже накоплен достаточный опыт эксплуатации этих самолетов (в пределах управления).

2. При подготовке необходимого количества экипажей организовать звенья непосредственно в предприятии без пономерной передачи самолетов, но с постановкой на баланс предприятия средней стоимости самолетов в соответствии с потребными их количеством для прикрытия рейсов по расписанию. На этом этапе техническое обслуживание по трудовым регламентам, доработки авиатехники и другие вопросы, связанные с технической эксплуатацией, выполняет АТБ головного предприятия. Замена самолетов производится согласно расписанию для исключения непроизводительной перегонки самолетов к месту выполнения регламентных работ и доработок.

3. Передача самолетов предприятию при его полной готовности к их эксплуатации, достаточного количества экипажей и потребностей в перевозках. Целесообразно образовывать базирование не менее 8—10 самолетов, что безусловно будет способствовать эффективному использованию парка и исключит необходимость резервирования рейсов в предприятии, в котором эксплуатируется несколько самолетов.

Следует обратить серьезное внимание на подготовку и ввод в строй молодых специалистов, прибывающих в предприятия после окончания вузов и училищ. Даже поверхностный анализ летных происшествий и предосудительных отказов техники по вине инженерно-технического состава свидетельствует о недооценке этого большого и серьезного дела. Ежегодно повторяются происшествия по причинам, предупреждение которых отмечались в указаниях управления инженерно-авиационной службы Министерства гражданской авиации.

Это прежде всего рассоединение тяг управления силовыми установками из-за нарушения или отсутствия контровки, разрушение сот маслорадиаторов из-за попадания снега в соты во время стоянки самолета, закупорка приемников статического и динамического давления мембранно-анероидных приборов; застывание масла в сотах маслорадиаторов поршневых самолетов на стоянке и во время руления; нарушения порядка монтажа и регулировки агрегатов, а также передачи незаконченных работ на материальной части.

Серьезную тревогу вызывают повторяющиеся случаи срыва самолетов со стоянки во время опробования двигателей, в особенности в зимний период. Практика показывает, что они происходят в результате неудовлетворительной подготовки мест стоянок, небрежной установки колодок, игнорирования известных требований по швартовке самолетов во время опробования двигателей в сочетании с халатностью или растерянностью должностных лиц инженерно-технического состава.

При вводе в строй молодых специалистов не следует забывать о методах предупреждения известных конструктивно-производственных дефектов материальной части, устранение которых затягивается по вине промышленности.

Особую озабоченность вызывает также повторяемость дефектов, записываемых экипажами в бортовые журналы. Эти серьезные недостатки имеют место по агрегатам и системам спецоборудования, когда записи по одним и тем же причинам повторяются до десятка и более раз, что подтвердила последняя проверка Армянского управления комиссией МГА.

В борьбе с повторяемостью дефектов важен личный контакт работников АТБ с экипажем по прилету самолетов. Выполняя общие задачи по обеспечению безопасности полетов, взаимодействие экипажа и технического состава не должно строиться только на бумаге бортового журнала. Специалистом АТБ должен быть встречен каждый самолет для того, чтобы получить у экипажа соответствующее сообщение о работе материальной части. Это наряду с установленным порядком устранения повторившегося дефекта в значительной мере будет способствовать ликвидации этого недостатка.

Успешное решение производственных задач не мыслится без высокого уровня производственной и технической дисциплины. Нужно пересмотреть стиль и методы руководства, организации воспитательной работы с личным составом, сочетать ее с высокой требовательностью к подчиненным и личным примером руководителя, проявлять заботу, уважение, справедливое и внимательное отношение к запросам и нуждам каждого авиаработника. Все это должно быть положено в основу повседневной деятельности коллективов инженерно-авиационной службы эксплуатационных предприятий для успешного завершения государственного плана юбилейного 1970 года с учетом повышенных социалистических обязательств к дню открытия XXIV съезда КПСС.

**И. РАЗУМОВСКИЙ,**  
главный инженер  
Министерства  
гражданской авиации.

## Навстречу выборам

# НАРОДНЫЙ ЗАСЕДАТЕЛЬ

Судили четырех. Опустили головы, они сидели, отгороженные барьером, под охраной милиционеров. Четверо молодых, здоровых ребят. Камеринцев, Попов, Сохрев, Стрельнев. Восемилетнее образование. Были пионерами, теперь комсомольцы. Почему же они выросли не такими, как их сверстники? Как смогли на автобусной остановке избить подростков, своих сверстников, отобрать гитары, деньги? Насколько все это укоренилось в них? Стоит ли лишать их свободы? А если нет — не будет ли это еще большим злом для них?

Над такими проблемами очень часто приходится задумываться народному заседателю Чкаловского районного суда, работнику отдела кадров нашего управления В. В. Рукавишникову. И это не такие вопросы, от которых можно отмахнуться, за ними всегда стоят люди, их судьба. Вот и в тот раз Воля Владими-

рович предложил продолжить судебное заседание завтра. Один из подсудимых, Стрельнев, работает на авиаремонтном предприятии. Надо будет позвонить, узнать подробнее, кто он, как работает, с кем дружит, почему не учится.

Нелегкое это дело — решать чужую судьбу. Особенно в такие трудные моменты, когда человек за барьером, на скамье подсудимых. Иногда кажется, что попал он туда случайно. Но ведь случайность — точка пересечения необходимости. Еще и еще раз взвесить все «за» и «против», оценить все мелочи, — и только тогда вынести решение.

Волю Владимировича Рукавишников избирают народным заседателем уже третий раз. Техник по вооружению самолетов на фронте, курсант военно-политического училища, заместитель командира батареи по политчасти, член партии с 1946 года — вот ос-

новные вехи его биографии. И может быть, еще во время службы в армии полюбил он эту беспокойную и нелегкую работу — работу с людьми.

А работа эта требует от человека кристальной честности, партийной принципиальности, убежденности в правоте дела, которому служишь. Выбрав его народным заседателем, товарищи знали, что Воля Владимирович, человек с немалым жизненным опытом, оправдает их доверие.

А ведь кажется, невелики обязанности народного заседателя. Два месяца в году проводит он время в суде. Но сколько незапланированного времени и сил духовных отнимает эта работа!

Народный заседатель... Должность эту в наших судах занимают обычно люди без специального юридического образования. А это значит, что судит он по высшей мере справедливости — не только по закону, но и судом своей совести.

**И. МАТВЕЕВ.**

# АВТОМАТ ДАЕТ ИНФОРМАЦИЮ

Нам

низко

Комсомольская организация службы радионавигации и связи одна из самых крупных в Кировском объединенном авиапредприятии. В ней на учете 34 комсомольца.

Молодежь отлично понимает, какую роль играет связь в обеспечении безопасности полетов. Поэтому немало сил и изобретательности прилагает она для выполнения самых различных работ по монтажу оборудования.

За короткий срок работниками службы было уложено несколько километров кабеля для внутренней связи и оповещения воздушных путешественников в здании нового аэровокзала.

## ПО ПУТИ

## ПОДЪЕМА

Все смены, несмотря на трудности, показали отличную работоспособность и умение. Особенно следует отметить инженеров Ю. Друганова, Г. Зубарева, старшего радиотехника А. Лыжкова, технический состав на объектах, который, кроме несения дежурства, выполнял все эти работы.

Коллективу службы в декабре предстоит ввести радиосредства, обеспечивающие высокую надежность взлетов и посадок.

Комсомольцы приняли социалистические обязательства, в которых сокращены сроки их сдачи в эксплуатацию. Кроме того, сейчас разрабатываются индивидуальные обязательства по достоянию встречи XXIV съезда партии, выполнение которых приурочено к марту будущего года, когда молодежь службы приступит к сдаче Ленинского зачета. Аттестация деятельности по индивидуальным обязательствам будет занесена в учетную карточку.

**Ю. ИВАНОВ,**  
секретарь  
комсомольской  
организации  
предприятия.

«Где» и «когда» вертятся на языке пассажира, едва он переступает порог аэровокзала. Два коротеньких слова очень активны, словно два озорных, неугомонных чертенка нашептывают пассажиру: «Пойди узнай».

Под их натиском он носится от регистратора к кассиру, от кассира к справочному бюро и возвращается на круги своя. Стоит в очереди, ругается, конфузится, пишет жалобы. И все это ради того, чтобы узнать, где находится самолет и когда он отправится в рейс.

Встречающие солидарны с людьми, собравшимися в путь. С той лишь разницей, что их больше

## За технический прогресс

интересует, когда прибывает самолет.

Точная информация нужна работающим в аэропорту, тем, кто принимает и обслуживает в воздушной гавани самолеты. Справку можно получить в информационной службе. Но попробуйте до нее дозвониться. Лишь одна из десяти попыток приведет к удаче. Не спешите радоваться. Людям свойственно ошибаться, поэтому порой вы получаете справку, которая грешит против правды.

Рассказывали знакомые: в один из августовских дней они приехали в

аэропорт Кольцово встречать родственников, которые должны были прилететь из Краснодара. Потолкались в аэровокзале. Наконец сообщили, что самолет запаздывает на три часа. А так как у них была своя машина, решили, не теряя зря времени, отправиться в город и сделать кое-какие покупки. Уже садясь в автомобиль, услышали:

— В аэропорту Кольцово совершил посадку самолет, прибывший из Краснодара.

— Вот так номер! — Мои знакомые со всех ног бросились уточнять.

Серебристый «ИЛ» подул к перрону, и они благодарили случай, который помог встретить родственников как подобает.

Стоит ли говорить, как важно знать в службах о движении и задержках самолетов. Эти сведения помогают предусмотреть часы «пик» и соответственно расставить силы. Ускорить прохождение информации призвана система ДПИДС. Расшифровывается она весьма прозаично — диспетчерская передача информации о движении самолетов. Новая система основывается на электронной технике.

Радиограммы, поступающие в Кольцово из других аэропортов страны, проходят сейчас только через руки информатора. Их записывают, регистрируют, воспроизводят, подчас забывая об изменениях. С внедрением ДПИДС сведения, полученные из радиограмм и обработанные особым образом, вносятся в запоминающие устройства через пульт ввода информации. Если она устарела и появились изменения, прежние данные с рейса автоматически сбрасываются.

Пульт получения информации устанавливается в службах аэропорта, в агентстве. С помощью специальных клавиш и диска набираются цифры, соответствующие дате, номеру рейса и времени вылета самолета. Сигнал поступает в запоминающее устройство, и оно дает информацию в считанные секунды. На световом табло появляются сведения, которые мы хотели узнать.

Инициатором внедрения системы являются работники городского агентства. Уже готовы рабочие чертежи. Заказ вы-

полнили сотрудники филиала центрального проектно-конструкторского бюро «Центросоюзавтоматика».

— Наша система бесспорно ускорит получение информации, — замечает заместитель начальника ЦАВС В. И. Павленко. — Единственно, какое может возникнуть противоречие — это мгновенное получение информации и несвоевременное поступление радиограмм из аэропортов.

Новинка будет внедрена в будущем году. Чтобы увидеть ее в действии, нужно время, зато другое усовершенствование предстанет на всеобщее обозрение буквально на днях. Оно называется «Световое табло, информирующее пассажиров о наличии мест на самолетах». Что оно дает? Много.

Во-первых, точную информацию, во-вторых, исключает вопросы и, в-третьих, не позволит отвлекать работников агентства от их непосредственных обязанностей.

Подсчитано, что летом, в самый напряженный период работы, больше половины посетивших агентство обращаются в справочное бюро с единственным вопросом: есть ли места на рейс? Когда оно очень загружено, пассажиры обращаются к кассиру, отвлекают его от работы.

Теперь каждый, войдя в кассовый зал, кинув взгляд на табло, решит, когда и каким рейсом ему лететь. «Световой информатор» располагает сведениями о наличии мест на десять дней.

Технические усовершенствования, которые появятся в Центральном агентстве воздушных сообщений Свердловска, несомненно улучшат культуру обслуживания.

**Н. МАСЛОВА.**



Этот снимок сделан, когда экипаж Константина Васильевича Третьякова, командира самолета Ил-18 Свердловского предприятия, готовился к очередному рейсу. Тщательная подготовка на земле — отличительная

черта дружной пятерки. Каждый понимает, что именно она является залогом безопасности полета. Неслучайно поэтому в обязательствах к XXIV партийному съезду они записали: «не допускать намека небрежности в са-

мых незначительных мелочах в выполнении рейса».

Фото Л. Вдовина.

## Контроль щеток

Челябинский рационализатор, инженер РЭСОС В. М. Калачев предложил изменить технологию проверки высоты щеток ТС-5ТВ. Для обеспечения нормальной работы этого токосъемника, предназначенного для передачи питания в системе противообледенителя винта АВ-68И и обтекателя, а также для металлизации между валом винта и корпусом авиа-

двигателя самолета ИЛ-18, в эксплуатации необходимо периодически по форме 2 и 3 контролировать высоту торцевых щеток.

При срабатывании щеток до отверстия, имеющегося на боковой поверхности, их следует заменить новыми. Автором предлагается: на боковой поверхности щетки, начиная от отверстия, по

всей длине делать контрольную риску, что является стопроцентным контролем высоты щеток без вскрытия крышек щеткодержателей торцевых щеток.

**В. ВАСИЛЬЕВ,**  
председатель брига  
Челябинского  
предприятия.

**Е. РЕШЕТОВА,**  
старший инженер  
по рацработе.

## ОБЯЗАТЕЛЬСТВА КИРОВЧАН

Завершая пятилетку в год ленинского юбилея, авиаторы Кировского объединенного предприятия взяли в честь XXIV съезда партии дополнительные обязательства: выполнить годовой план по пассажирообороту к 24 декабря, сверх годового плана налетать 2100 приведенных часов и обработать 55 тысяч гектаров площадей в сельском и лесном хозяйствах.

План двух месяцев следующего года выполнить по пассажирообороту на 100,5 процента, налету приведенных часов — на 101, выручке — 100,3, производительности труда — 101, по налету эксплуатационных тонно-километров — 100,5 процента.

До первого марта подготовить к авиационным работам сельскохозяйственную аппаратуру.

В целях улучшения руководства, подведения итогов соревнования и поощрения победителей объединенный комитет профсоюза и командование предприятия утвердили следующие условия. Основными показателями для аэропорта Победилово и аэропортов местных воздушных линий считать участковый пассажирооборот и выручку. Для АТБ — объем работы в приведенных единицах и налет часов на один списочный самолет.

Для летного подразделения — налет приведенных часов и налет эксплуатационных тонно-километров.

Для остальных подразделений предприятия — производительность труда и безопасность полетов.

ром». Дистанционное включение и управление диспетчерским радиолокатором исключает его холостой прогон, позволяет оперативно переходить с основного комплекса на резервный, что является существенным фактором повышения надежности и экономичности работы оборудования.

Пульт управления диспетчера состоит из четырех тумблеров: включения питания локаторов «высокого» напряжения (по два на каждый комплект). Имеются две кнопки запуска и остановки преобразователей. Предусмотрен контроль 220 вольт 400 герц «высокого» напряжения. Блок автоматики, расположенный непосредственно

в аппаратной диспетчерского радиолокатора, состоит из группы реле и автотоматов, питающихся от выпрямителя 24 в. Электрическая связь пульта управления с блоком осуществляется по физическим линиям обычного связного кабеля, так как рабочее напряжение не превышает 30 в.

Пульт работает в Кировском аэропорту в течение полугодия. Он надежен в эксплуатации и выгоден. Годовой экономический эффект — 4896 рублей.

**И. ШИЛЛИНГ,**  
главный инженер  
АТБ.

**ПОШЕЛ** третий день, как началась непогода. Теперь бы в рейс, но аэродром закрыт. Лететь предстоит на Север. Только бы погоду! Нет, и сегодня Владимиру Мартюшеву придется ночевать дома. Родители будут рады. Трудится он в малой авиации. Если же судить по объему работы, которую она выполняет, то никакая она не малая. Геологи, рыбаки, лесники — сегодня без авиации никуда.

В последнее время она стала большим другом и труженикам села. С помощью самолетов вносят удобрения, уничтожают сорняки, предупреждают заболевания растений. Вот здесь и трудится Владимир

Мартюшев. Ему 24 года. Из них почти пять лет он летает. Работа у него очень важная и ответственная. Взять внесение минеральных удобрений под озимые и

пишь, а если все же проедешь, то обязательно попортишь ростки. При этом стоимость внесения удобрений с воздуха вдвое дешевле наземного. Особенно тепло встреча-

ем: Владимир, Валерий Абрисимов и Виктор Зенков. Вот и самолет. Несмотря на ранний час, здесь уже и помощники летчиков — рабочая бригада. Быстро убегает из-под

колес земля. Разворот. Посадка, загрузка и вновь полет. 50 взлетов, столько же посадок. — Зато мы рядом с землей. А она с высоты очень красивая, — рассказывает Владимир. — Не то что на больших самолетах. Заберутся на 10000 метров за облака — ну что оттуда можно увидеть? Только что слава — большая авиация.

Владимир «темнит». Большая авиация — его мечта, как, впрочем, и других лет-

чиков. И мечта вполне осуществимая. Сколько ребят, прошедших эту школу, водят сейчас лайнеры! Малая авиация как раз та школа, без успешного окончания которой большой авиации не видать. Но у летчиков с АН-2 есть не только желание перебраться на «Иль», но и гордость за свою малую авиацию.

Всем известно, какая беспокойная работа у летчиков. Но особенно много в разездах бывают пилоты малой авиации. Судите сами: всю зиму экипаж Мартюшева находится на севере — обслуживает геологов, рыбаков, нефтяников. Весной и летом, на авиационных работах.

В авиации Владимир оказался не случайно. Профессия эта в семье потомственная. Много лет отдал летному делу отец его, активный участник Великой Отечественной войны. Во время блокады Ленинграда иногда за один день приходилось по несколько раз перелетать линию фронта.

**В. ЗЕЛЕНИН.**

## ДОРОГОЙ ОТЦА

многочисленные травы. Лучшие сроки для их внесения — ранняя весна, когда только-только сошел снег. Но попробуй попасть в это время на поля на тракторе — сразу машину уто-

ют авиаторов в совхозе «Пионер» Талицкого района. ...Раннее утро. Только что рассвело. Молчит еще не проснувшийся лес, спит земля, спит село. Они идут

кошек. И мечта вполне осуществимая. Сколько ребят, прошедших эту школу, водят сейчас лайнеры! Малая авиация как раз та школа, без успешного окончания которой большой авиации не видать. Но у летчиков с АН-2 есть не только желание перебраться на «Иль», но и гордость за свою малую авиацию.

Всем известно, какая беспокойная работа у летчиков. Но особенно много в разездах бывают пилоты малой авиации. Судите сами: всю зиму экипаж Мартюшева находится на севере — обслуживает геологов, рыбаков, нефтяников. Весной и летом, на авиационных работах.

В авиации Владимир оказался не случайно. Профессия эта в семье потомственная. Много лет отдал летному делу отец его, активный участник Великой Отечественной войны. Во время блокады Ленинграда иногда за один день приходилось по несколько раз перелетать линию фронта.

Владимир «темнит». Большая авиация — его мечта, как, впрочем, и других лет-

чиков. И мечта вполне осуществимая. Сколько ребят, прошедших эту школу, водят сейчас лайнеры! Малая авиация как раз та школа, без успешного окончания которой большой авиации не видать. Но у летчиков с АН-2 есть не только желание перебраться на «Иль», но и гордость за свою малую авиацию.

**В. ЗЕЛЕНИН.**

## ТВОЯ ГАЗЕТА, АВИАТОР!

Главной темой газеты в минувшем году была ленинская тема, 100-летие со дня рождения В. И. Ленина. Корреспонденты рассказали о незабываемых ленинских местах под названием «Вехи великой биографии», о претворении в жизнь идей вождя в статьях под рубрикой «Дорогой ленинских идей».

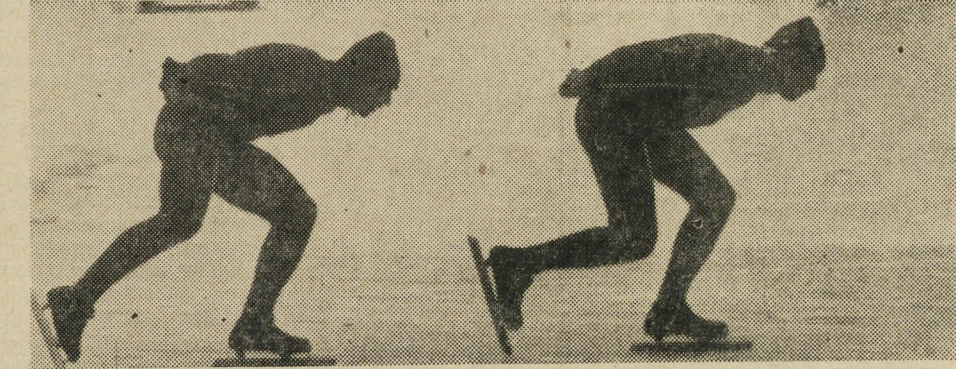
И в новом, 1971 году газета продолжит публикацию материалов о передовом опыте, лучших летчиков, бортрадистах, штурманах, авиатехниках, связистах к 50-летию Аэрофлота. В плане редакции — разговор за круглым столом клуба «Комсомольская орбита», информации о новинках, корреспонденции по безопасности полетов, зарисовки и рассказы наших читателей.

«Авиатор Урала» — ваша газета, дорогие читатели. Подписывайтесь на нее! Подписная цена газеты на год — 96 копеек.

## О БУДНЯХ КРЫЛАТЫХ

«Химия и мы» — так называется фотогазета, вышедшая недавно в летном коллективе самолетов АН-2 — химиков второго Свердловского предприятия. Красочные, цветные фотографии рассказывают о трудовых буднях, об отдыхе уктусских авиаторов в жарком Узбекистане, в Уральской области Казахстана. Снимки для газеты подготовил Виктор Свалов, командир самолета АН-2.

**В. МЕЗЕНЦЕВ,** пилот.



## ЗАБОТЫ СПАРТАКОВЦЕВ

**НА VI** отчетно-выборной конференции коллектива физкультуры ДСО «Спартак» делегаты вынесли на обсуждение ряд проблем. Многие говорили, например, о несогласованности в проведении различных соревнований, в частности, футбольных, приводили много примеров, когда спортсмены приходили, но из-за других мероприятий игру приходилось откладывать.

имеет транспорт, — сказал делегат авиатехников А. Тюрин. — Даем заявку на автобус, обещают прислать. Люди соберутся, а машины нет. В выступлении командира летного коллектива

В. Фроловского звучала та же тема: — Транспорт нам дают не всегда, приходится выезжать на соревнования частными машинами, а на них много людей не посадишь.

Баскетболом в АТБу увлекаются многие, и на первенствах команда авиатехников часто занимает призовые места. Однако на пути проведения баскетбольных соревнований стоит все та

же «транспортная проблема». На игры чаще всего добираться «собственным ходом...».

Руководителям Свердловского объединенного предприятия следует подумать над решением тех проблем, которые выдвинули делегаты VI отчетно-выборной конференции, чтобы оживить спортивную работу предприятия.

**М. ГОРЮКОВА,** старший инструктор физкультуры.

## СПОРТ

# СПОРТ

## ВНИМАНИЕ, НА СТАРТ!

Мороз, солнце и снег. Пришла долгожданная пора для любителей зимнего спорта. Звенит под коньками, застывшее зеркало катка, вспыхива-

ют жаркие схватки ледовых дружин. Причудливо вьется среди лесных великанов лыжня. Спортсмены готовятся к будущим стартам.

Зимняя спартакиада управления начнется в этом году не совсем обычно. Ее откроет военно-спортивная эстафета. «Горнисты» сыграют

сбор» отрядам 26 декабря. В Курган съедутся помериться ловкостью любители настольного тенниса.

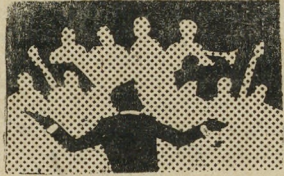
В спартакиаду вошел один из популярнейших видов спорта на Урале — лыжные соревнования. По традиции они состоятся в Свердловске в последних числах февраля.

Первый месяц весны будет самым «спортивным». В марте пройдут соревнования по пулевой стрельбе, его участников примет Киров. Почти в то же время в клубе авиагородка Челябинска будут оспаривать шахмат-

## Концерт в «Солнечном»

В минувшую субботу молодые авиаторы Челябинского авиапредприятия выезжали в гости в подшефный совхоз «Солнечный». Перед тружениками села выступили представители самодеятельности авиационно-технической ба-

зы, отдела перевозок, службы связи. Один за другим сменялись самодеятельные артисты. Л. Егельбекова из отдела перевозок исполнила песни советских композиторов, инженер Н. Медведев прочитал свои стихи. Полтора ча-



са длился концерт, он понравился труженикам совхоза.

### ПОПРАВКА

В предыдущем номере нашей газеты по вине работника редакции и типографии в заметке «Зима горюшит» на второй странице допущены опечатки. Четвертую строку снизу во второй колонке следует читать «Основная задача участка на декабрь — исправность самолето-моторного парка», а седьмую строку снизу в последней колонке: «КДП, где начальником инженер Г. Зубарев» и далее по тексту.

### ОБЪЯВЛЕНИЕ

**ВЫСШЕЕ АВИАЦИОННОЕ УЧИЛИЩЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРОВОДИТ ПРИЕМ** на первый и старшие курсы факультета заочного обучения по специализациям:

— летная эксплуатация воздушного транспорта (квалификация инженер-пилот); — воздушная навига-

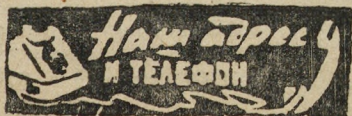
ция (инженер-штурман); — управление воздушным движением (инженер по управлению движением).

Заявления и другие документы, оформленные в отделах кадров объединенных авиапредприятий согласно правилам приема в ВАУ ГА, направляются в училище через Уральское управление гражданской авиации в

срок до 15 декабря 1970 года.

Экзамены по желанию поступающего можно сдать: в Ленинграде — в ВАУ ГА с 4 по 20 января 1971 года или других вузах по месту жительства, где будут проводиться вступительные экзамены в декабре 1970-го и январе 1971 года. Начало занятий очередного набора слушателей факультета заочного обучения ВАУ ГА — 1 марта 1971 года.

**ПРИШЛА ЗИМА СНЕЖНАЯ**



22-05-21, доб. 1-96.  
г. Свердловск, И-20, аэропорт  
Уктус.

За редактора Ю. К. ГЕНДЕРТ.  
НС 10706. Заказ № 6074.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, проспект Ленина, № 49.