

# XXIV СЪЕЗДУ КПСС — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



## Авиатор

## УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 5 (1796).

СРЕДА,

10

ФЕВРАЛЯ

1971 г.

Год издания

XXVIII

Цена 2 коп.

## Большой совет Аэрофлота

Идя навстречу XXIV съезду КПСС, коллегия министерства, Политическое управление гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников впервые провели совещание командиров кораблей (самолетов и вертолетов) — передовиков производства Аэрофлота.

го Союза и Героев Социалистического Труда, 148 заслуженных пилотов и штурманов СССР, 149 человек, награжденных знаком «Отличник Аэрофлота» и носящих звание ударника коммунистического труда.

Пилотов Аэрофлота приветствовал летчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации А. Г. Николаев.

Участники совещания обменялись опытом производственной и политико-воспитательной работы, обсудили дальнейшие пути ее улучшения в экипажах самолетов и вертолетов.

На совещании было принято обращение ко всем работникам гражданской авиации.

От имени работников гражданской авиации участники совещания направили приветственное письмо Центральному Комитету КПСС, Президиуму Верховного Совета Союза ССР, Совету Министров СССР.

ПОЛНЫЕ ТЕКСТЫ ПИСЬМА, СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ И ОБРАЩЕНИЯ ПУБЛИКУЮТСЯ В НОМЕРЕ.



НА СНИМКЕ: предполетное обслуживание ИЛ-18 в Свердловском аэропорту Кольцово.



### НАШИ ИНТЕРВЬЮ

А. А. МИХАЙЛОВ, КОМАНДИР САМОЛЕТА АН-24 КИРОВСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

В гражданской авиации я работаю уже 23 года. И не ошибусь, если скажу, что такое совещание было за всю историю Аэрофлота впервые. Выступление министра гражданской авиации Б. П. Бугаева было посвящено перспективе развития авиации в нашей стране и плану новой пятилетки. Ясно одно: работать придется с удвоенной энергией.

Рассказывая товарищам о работе совещания, я буду прежде всего говорить о задачах, которые поставлены перед нами в новом пятилетии, недостатках, бытующих в нашем предприятии, которые мы можем исправить сами. Ну и, конечно, о новой технике.

Е. И. ВАВИЛОВ, КОМАНДИР САМОЛЕТА МАГНИТОГОРСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Московское совещание командиров самолетов было самым представительным. Каждый из участников узнал для себя много нового, полезного. Думаю, что очень своевременно поднят вопрос о повышении роли второго пилота.

Задачи перед работниками Аэрофлота в новой пятилетке стоят большие.

Чтобы успешно справиться с государственным заданием, перевести огромное количество пассажиров, тысячи тонн грузов, нужно как можно меньше держать самолеты на земле. А это зависит не только от летчиков, но и от работников служб перевозок, движения, авиационно-технической базы. Работы всем предстоит много.

На совещании присутствовали командиры самолетов и вертолетов, заслуженные пилоты СССР и заслуженные штурманы СССР, руководители управлений, учебных заведений, учреждений и организаций гражданской авиации и аппарата министерства, руководители политарганов, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

Среди участников совещания было восемь Героев Советского

В работе совещания приняли участие заместитель Председателя Совета Министров СССР Л. В. Смирнов, заведующий отделом административных органов ЦК КПСС Н. И. Савинкин, министр авиационной промышленности СССР П. В. Дементьев, секретарь ВЦСПС Н. Н. Романов, генеральный авиаконструктор, академик А. Н. Туполев.

Мы, участники совещания командиров кораблей (самолетов и вертолетов) — передовиков производства ордена Ленина гражданской авиации СССР, шлем горячий, сердечный привет ленинскому Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза, Президиуму Верховного Совета Союза ССР, Совету Министров СССР.

Благодаря постоянной работе Центрального Комитета Коммунистической партии и Советского правительства гражданская авиация превратилась в многоцелевую отрасль народного хозяйства, оснащенную современной первоклассной техникой, с развитой сетью аэропортов, заводов, научных учреждений, высших и средних специальных учебных заведений, проектных и строительных организаций.

Мы рады доложить Центральному Комитету Коммунистической партии, Президиуму Верховного Совета СССР, Совету Министров СССР, что многотысячный коллектив Аэрофлота, претворяя в жизнь решения XXIII съезда КПСС, последующих Пленумов ЦК КПСС, с честью выполнил взятые на себя юбилейные социалистические обязательства, досрочно к 26 октября 1970 года завершил пятилетний план развития гражданской авиации. За годы пятилетки перевезено свыше 300 миллионов пассажиров, доставлено 6 млн. 470 тыс. тонн срочных народнохозяйственных грузов, 1 млн. 630 тыс. тонн почты. Общая протяжен-

ность воздушных линий, связывающих более 3500 городов и населенных пунктов, достигает сейчас 650 тысяч километров. Значительный вклад вносят авиаторы в интенсификацию сельскохозяйственного производства. В минувшем пятилетии крылатые помощники хлеборобов обработали авиационным методом 368 миллионов гектаров колхозных, совхозных полей и лесных массивов. Получили развитие международные воздушные перевозки. Сегодня самолеты с эмблемой Аэрофлота совершают полеты в 60 государствах Европы, Азии, Африки и Америки.

Эти достижения являются результатом напряженного труда многих тысяч авиаторов, тех, кто водит воздушные корабли, готовит на земле технику к полетам, обслуживает в аэропортах пассажиров.

Вместе с тем мы хорошо сознаем, что в нашей повседневной деятельности имеются еще серьезные недостатки. Ряд авиационных предприятий не выполнил плановых заданий 1970 года. Все еще имеют место случаи нарушения требований, на-

ставлений и инструкций по производству полетов. Отдельные авиаработники проявляют недисциплинированность, невнимательное отношение к обслуживанию пассажиров.

Работники гражданской авиации вместе со всем советским народом готовятся достойно встретить XXIV съезд родной Коммунистической партии. В преддверии съезда широкое распространение на авиапредприятиях, в подразделениях, экипажах, в цехах, сменах, бригадах получило соревнование за право называться коллективом имени XXIV съезда КПСС, за право подписать трудовой рапорт съезду. Новые социалистические обязательства, принятые нами на данном совещании, направлены на дальнейшее широкое внедрение в производство достижений науки и техники, экономии материальных и трудовых ресурсов, на досрочное выполнение плана первого квартала к дню открытия съезда, заданий 1971 года по пассажиро-

обороту к 28 декабря, а по применению авиации в народном хозяйстве — к 25 декабря 1971 года. За счет использования резервов производства, бережливости и усиления режима экономии получить не менее 5,5 миллиона рублей сверхплановой прибыли, повысить производительность труда на 1 процент к плану 1971 года.

Мы видим свою задачу в том, чтобы неустанно трудиться над повышением эффективности производства, ускорением темпов технического прогресса, решительно бороться за безопасность полетов и регулярность каждого рейса, высокую культуру обслуживания пассажиров, строгое соблюдение государственной дисциплины.

Участники совещания заверяют ленинский Центральный Комитет, Президиум Верховного Совета Союза ССР, Совет Министров СССР, что личный состав ордена Ленина Аэрофлота не пожалеет сил для выполнения задач, поставленных партией и правительством перед гражданской авиацией, в борьбе за ус-

пешное осуществление великих планов коммунистического строительства в нашей стране. Авиаторы как и все советские люди горячо одобряют и единодушно поддерживают мудрую внутреннюю и внешнюю политику Коммунистической партии и Советского правительства, отвечающую кровным интересам советского народа.

Работники гражданской авиации, тесно сплоченные вокруг Коммунистической партии и ее ленинского Центрального Комитета, выражают твердую решимость свято хранить и продолжать дело великого Ленина, приумножать славные революционные, боевые и трудовые традиции советского народа, достойно встретить XXIV съезд Коммунистической партии Советского Союза, неустанно трудиться над претворением в жизнь его решений.

Да здравствует Коммунистическая партия Советского Союза — боевой авангард рабочего класса, всех трудящихся, политический вождь и организатор советского народа в борьбе за коммунизм!

ПРИНЯТО ЕДИНОГЛАСНО НА СОВЕЩАНИИ КОМАНДИРОВ КОРАБЛЕЙ (САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ) — ПЕРЕДОВИКОВ ПРОИЗВОДСТВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

22 ЯНВАРЯ 1971 г.  
г. МОСКВА

### ЦЕНТРАЛЬНОМУ КОМИТЕТУ КПСС

### ПРЕЗИДИУМУ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

### СОВЕТУ МИНИСТРОВ СССР

# НАМ РАЗУМ ДАЛ СТАЛЬНЫЕ РУКИ - КРЫЛЬЯ

НА ПЛЕНАРНЫХ заседаниях совещания командиров самолетов и вертолетов выступили 24 человека, которые поделились опытом работы, сделали много критических замечаний и внесли около 160 устных и письменных предложений, направленных на дальнейшее повышение эффективности производственно-экономической деятельности авиапредприятий и подъем производительности труда, улучшение организации летной работы, на обеспечение безопасности полетов.

Кроме того, 549 авиаработников приняли участие в работе четырех секций. На них выступили 87 человек, которые внесли 301 предложение. Все выступления носили деловой и принципиальный характер. В них проявились высокая политическая зрелость командиров самолетов и вертолетов, их стремление трудиться еще лучше и производительнее, с честью выполнить взятые на себя повышенные социалистические обязательства в честь XXIV съезда КПСС.

ВМЕСТЕ со всем советским народом работники гражданской авиации стремятся достойно встретить XXIV съезд КПСС. Коллектив Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников одобрили инициативу передовых коллективов Аэрофлота, принявших на себя повышенные социалистические обязательства в честь предстоящего съезда и обратившихся ко всем работникам гражданской авиации с призывом досрочно выполнить инициативу плана первого квартала 1971 года.

В первых рядах соревнующихся идет летный состав, командиры кораблей, самолетов и вертолетов, возглавившие соревнование за право носить высокое звание экипажей

имени XXIV съезда КПСС, экипажей коммунистического труда, за право подписать трудовой рапорт партийному съезду.

## ИТОГИ И ПЛАНЫ

Из доклада Б. П. БУГАЕВА

Тов. Бугаев кратко рассказал об итогах выполнения пятилетнего плана. Он отметил, что в результате труда самоотверженных летчиков, работников других профессий, организующей роли командно-руководящего состава, политорганов, партийных, профсоюзных, комсомольских организаций, всем личным составом Аэрофлота проведена значительная работа по дальнейшему внедрению достижений научно-технического прогресса в производственную деятельность авиапредприятий.

За минувшие годы пятилетки прошли испытания и внедрены для регулярной эксплуатации на внутренних и международных авиалиниях самолеты ИЛ-62, ТУ-134, ИЛ-40, ТУ-134, вертолеты

6 миллионов 470 тысяч тонн срочных народнохозяйственных грузов, 1 миллион 630 тысяч тонн почты. Общая протяженность воздушных линий, связывающих более 3500 городов и населенных пунктов, достигает сейчас более 650 тысяч километров. Авиационным методом обработано свыше 360 миллионов гектаров колхозных и совхозных полей.

Выполняя Директивы XXIII съезда партии, решения декабрьского (1969 г.) и июльского (1970 г.) Пленумов ЦК КПСС, командно-руководящим составом, политорганами, партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями, всем личным составом Аэрофлота проведена значительная работа по дальнейшему внедрению достижений научно-технического прогресса в производственную деятельность авиапредприятий.

Повышение роли командиров кораблей, самолетов и вертолетов и второго пилота принадлежит огромная роль на всех этапах полета, включая взлет, инструментальный заход на посадку и посадку.

В 1971 году предприятия гражданской авиации должны перевести 80 миллионов пассажиров, 1,6 миллиона тонн грузов, 350 тысяч тонн почты, обработать авиационно-химическим способом 85 миллионов гектаров кол-

неискренность и несправедливость при анализе различных нарушений. Командиры и политработники должны глубоко изучать деловые и морально-политические качества своих подчиненных, знать их не только по работе на службе, но и в быту.

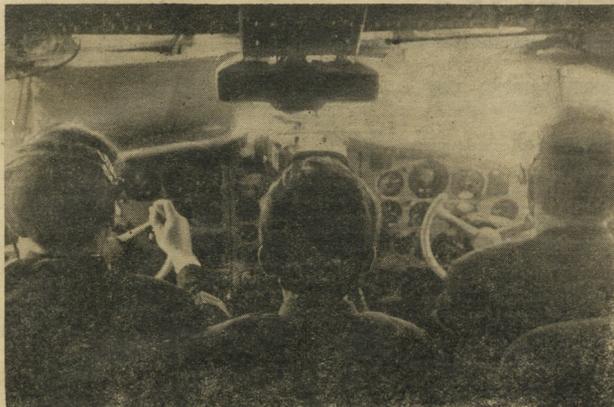
Говоря о задачах, которые гражданская авиация предстоит решать в новом пятилетии, В. П. Бугаев отметил, что девятая пятилетка будет пятилеткой научно-технического прогресса во всех звеньях гражданской авиации.

На основе выполнения решений декабрьского (1969 г.) и июльского (1970 г.) Пленумов ЦК КПСС, мы должны постоянно улучшать производственную деятельность гражданской авиации, внедрять научную организацию труда, научное управление производственной деятельностью, комплексную механизацию и автоматизацию производственных процессов, вести борьбу экономно и бережливо, воспитывать в каждом авиаработнике чувство ответственности перед партией и государством.

Командирам кораблей, самолетов и вертолетов и второму пилоту принадлежит огромная роль на всех этапах полета, включая взлет, инструментальный заход на посадку и посадку.

Повышение роли командиров кораблей, самолетов и вертолетов и второго пилота принадлежит огромная роль на всех этапах полета, включая взлет, инструментальный заход на посадку и посадку.

В 1971 году предприятия гражданской авиации должны перевести 80 миллионов пассажиров, 1,6 миллиона тонн грузов, 350 тысяч тонн почты, обработать авиационно-химическим способом 85 миллионов гектаров кол-



хозных и совхозных полей.

Для обеспечения выполнения задания партии и правительства в 1971 году и в девятой пятилетке предстоит освоить новые самолеты и внедрить их в эксплуатацию, освоить первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет ТУ-144.

От имени коллегии министерства, Политического управления и ЦК профсоюза авиаработников тов. Бугаев выразил уверенность в том, что командиры кораблей, самолетов и вертолетов еще активнее будут проводить работу в своих экипажах и подразделениях по обучению и воспитанию подчиненных, приложат все свои знания, силы и опыт для успешного выполнения производственных планов, обеспечения безопасности и регулярности полетов, укрепления дисциплины, превращения гражданской авиации в образцовую отрасль народного хозяйства, достойно встретят XXIV съезд КПСС.

## ГЛАВНАЯ ЗАБОТА КОМАНДИРА

В работе первой секции приняли участие командиры экипажей турбовинтовых и реактивных самолетов транспортной авиации. С чувством большой ответственности о совершенствовании работы авиапредприятий, об усилении дисциплины и повышении безопасности и регулярности полетов, с конкретными предложениями по устранению недостатков выступили двадцать два командира корабля, штурмана и другие специалисты. Среди них командир АН-12 Восточно-Сибирского управления Т. Деревянкин, командир ИЛ-62 Московского транспортного управления Т. Воробьев, командир летного подразделения Украинского управления, заслуженный пилот СССР Т. Захаревич, старший штурман летного подразделения Транспортного управления межрайонных воздушных линий Т. Рудич, командир ТУ-124 Северо-Кавказского управления Т. Дмитриев.

Все выступающие единодушно высказались за то, что от командира корабля в современных условиях, от уровня его летной выучки и дисциплинированности, от умения наладить воспитательную и методическую работу в экипаже зависит успешное выполнение любого летного задания. Большую роль призван играть и второй пилот. Каждый, кто участвовал в работе секции, поддержал предложение министра гражданской авиации СССР Б. П. Бугаева о том, чтобы превратить второго пилота в активного помощника командира корабля, особенно на таком важнейшем этапе полета, как заход на посадку.

Выступающие предлагали унифицировать летные документы, ликвидировать многочисленные дополнения к ним, устранить противоречия в толковании тех или иных положений. Предложения приняты. В первом квартале текущего года будет закончена разработка нового Наставления по производству полетов, которое станет основным законом летной службы. Кроме того, готовится Наставление по инженерно-авиационной службе и другие руководящие документы. Обсуждался и такой во-

прос, как новая методика определения посадочных минимумов, разработанная в соответствии с требованиями ИКАО. В нее внесены существенные изменения. В частности, по-другому трактуется высота прирыва решения. Она будет приравнена к высоте нижней кромки облачности. Для командиров кораблей вводятся единые минимумы, что позволит повысить регулярность полетов. Отсюда — новые требования к подготовке экипажей, к уровню их летного мастерства.

В ходе работы секции были высказаны серьезные критические замечания в адрес наземных служб. Это по их вине задерживаются рейсы, нарушается предполетный отдых экипажей, страдает качество подготовки к полетам. Особенно много нареканий в адрес аэропортов Внуково, Ленинград, Владивосток.

Участники секции с большим беспокойством говорили о недостаточной спортивно-оздоровительной работе с летным составом в ряде подразделений, о необходимости ежегодного санаторно-курортного лечения пилотов, штурманов и других летных специалистов. Это и понятно. Министерство гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников, как сказал в своем выступлении заведующий отделом ЦК профсоюза Л. С. Тарасов, принимают меры к устранению недостатков в этом важном деле. В частности, ведется строительство специальных пансионатов для лечения и отдыха летного состава. Такие пансионаты будут построены в течение 1971 — 1972 гг. в Адлере, Анапе, Подмоскowie.

На секции обсуждались и другие вопросы, связанные с улучшением летной работы, с повышением роли командиров кораблей и вторых пилотов в высококачественном выполнении летных заданий. Все замечания и предложения — а их было высказано 94 — внимательно рассматриваются.

Руководил работой секции заместитель министра гражданской авиации А. И. Семенов.

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ! Наша великая Родина вступила в 1971 год, знаменующий начало пятилетки, год XXIV съезда КПСС. Уверенно принята эстафета славных трудовых побед, одержанных нашим народом за годы восьмой пятилетки. Ее предварительные итоги убедительно показывают, что под руководством Коммунистической партии, в результате огромного труда советского народа наша страна сделала значительный шаг вперед во всех областях коммунистического строительства. Основные задачи, намеченные Директивами XXIII съезда КПСС, успешно осуществляются. Благодаря неустанным заботам Коммунистической партии и Советского правительства воздушный транспорт постоянно пополняется современной авиационной техникой. Сегодня более 90 процентов авиане перевозок осуществляются самолетами с газотурбинными двигателями. Аэрофлот располагает замечательными кадрами пилотов, штурманов, инженеров, техников, других специалистов. Их отличительными качествами являются идейная убежденность, политическая зрелость, высокое

## Обращение

участников совещания командиров кораблей (самолетов и вертолетов) — передовиков производства к летному составу, ко всем работникам гражданской авиации

профессиональное мастерство. Сейчас в славной семье авиаторов трудятся 157 Героев Советского Союза, 27 Героев Социалистического Труда, 210 заслуженных пилотов и штурманов СССР.

Мы, командиры кораблей (самолетов и вертолетов), собравшись в знаменательные дни подготовки к XXIV съезду КПСС, чтобы оценить достигнутое, обменялись опытом работы, наметить пути ее улучшения, определить новые рубежи. Большие и ответственные задачи встают перед нами в новом пятилетии. На воздушные трассы страны выйдет более совершенная авиационная техника, поступит в эксплуатацию самолет ТУ-154. Нам предстоит начать освоение первого в мире сверхзвукового пассажирского самолета ТУ-144. В самолетовождении, управлении воздушным движением, обслуживании пассажиров будут широко применяться автоматизация и электронно-вычислительная техника. Намного вырастут объемы перевозок, расширится международный связ Аэрофлота. Это требует от каждого авиатора углубления теоретических знаний, самоотверженного труда, инициативы, овладения вершинами мастерства.

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ — НАШИ СОРАТНИКИ ПО ЛЕТНОМУ ТРУДУ!

Мы, собравшиеся на совещание командиры кораблей, за плечами которых многие годы безаварийной работы, глубоко убеждены, что каждый экипаж, каждый пилот может успешно выполнять любое летное задание. Летные профессии не являются неизменно сложными, плохой выучкой, неграмотностью, плохой выучкой, в нашей повседневной практике немало примеров, когда воля, умноленные на отличное знание материальной части и летное мастерство, обеспечивают благополучный выход из сложнейших ситуаций.

Вудучи твердо уверены в том, что летные профессии можно полностью исключить, МЫ ПРИЗЫВАЕМ ВАС:

Постоянно совершенствуйте свою летную выучку, овладейте опытом безаварийной работы, умножайте и закрепляйте его. К каждому рейсу готовьтесь так же тщательно и добросовестно, как к первому самостоятельному полету. Сохраняйте постоянную

готовность к действиям в особых случаях. Твердо знайте: предостережение к летному профессию легче не допустить, чем устранить вызванные ею осложнения.

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ — СПЕЦИАЛИСТЫ ВСЕХ СЛУЖБ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ!

Вы многое делаете для подготовки и совершенствования авиационной техники, продления ее жизни, для облегчения труда летного состава. Мы трудимся с вами на разных участках, выполняем различные производственные операции. Но где бы мы ни находились, на земле или в воздухе, за штурвалом скоростного комфортабельного корабля или за рулем спецавтомашины, у диспетчерского пульта или в заводском цехе, в учебной лаборатории или в службе перевозок, задача у нас одна — высококачественное обеспечение каждого полета.

Обеспечивайте высокую эксплуатационную надежность и постоянную готовность к действию радио- и светотехнических посадочных систем. Бдительно следите за полетами, чтобы вовремя предупредить ошибки и оказать помощь экипажам самолетов и вертолетов.

Настойчиво овладейте передовой технологией, активно используйте все новое, прогрессивное, что рождает отечественная и мировая авиационная практика, всемерно способствуйте ускорению темпов научно-технического прогресса, повышению эффективности производства.

Проявляйте постоянную заботу об улучшении обслуживания пассажиров: добивайтесь регулярности каждого рейса.

Дорогие товарищи! Приближается XXIV съезд КПСС — крупнейшее политическое событие в жизни нашей партии и всего советского народа. Во всех коллективах Аэрофлота приняты повышенные социалистические обязательства, намечены рубежи по его достойной встрече, по досрочному выполнению плана первого квартала и заданий 1971 года. Нам всех — и ветеранов и тех, кто впервые надел форму гражданского авиатора, — объединяет одно: глубокая преданность Родине, верность ленинской партии. Эти высокие чувства вызывают наше стремление неустанно идти вперед, неустанно добиваться большего. У нас есть все возможности для успешного выполнения взятых обязательств. Необходимо лишь приложить усилия, привести в действие неиспользованные резервы, взять на вооружение накопленный ранее опыт, постоянно проявлять искреннюю заинтересованность в успехах своего авиапредприятия и в целом Аэрофлота. Образцом во всех делах являются для нас коммунисты и комсомольцы, личным примером вдохновляющие и увлекательные авиаторы на новые трудовые свершения.

Мы уверены, что слова обращения дойдут до сердца каждого труженика гражданской авиации, вызовут прилив творческой энергии, энтузиазма и стремления ознаменовать предстоящий съезд Коммунистической партии новыми трудовыми достижениями и неустанно работать над превращением в жизнь его решений во имя процветания нашей социалистической Родины, во имя торжества коммунизма.

г. Москва. 22 января 1971 г.



БЛАГОДАРИ постоянную заботу Центрального Комитета партии и Советского правительства гражданская авиация превратилась в многоцелевую, быстроразвивающуюся отрасль народного хозяйства, оснащенную высокой современной авиационной техникой.

За истекшую пятилетку под благотворным влиянием политики КПСС возмужали кадры Аэрофлота, возросли трудовая и политическая активность, дух коллективизма.

Командно-руководящие кадры, политорганы, партийные, профсоюзные и комсомольские организации совместно с местными партийными органами сумели политически обеспечить в основном решение хозяйственных задач пятилетки, настойчиво и последовательно претворяя в жизнь авиакolleктивов политику и решения Коммунистической партии и Советского правительства.

Гражданская авиация сделала новый крупный шаг в своем развитии. За годы пятилетки удвоен объем пассажироперевозки с ежегодным темпом прироста 15,4 проц. Общая протяженность воздушных линий возросла в полтора раза. Полнее стали удовлетворяться потребности в при-

средств для решения крупных народнохозяйственных задач. Гражданская авиация активно содействует экономическому развитию новых промышленных районов, таких, как Тюменский и Мангышлакский.

В борьбе за повышение урожайности сельскохозяйственных культур авиация

личным примером увлекая за собой массы авиаработников.

Далее в своем выступлении тов. Безбородов проанализировал организаторскую роль партийных комитетов по выполнению заданий пятилетки. Были приняты меры к усилению партийного влияния в экипажах

## ЧУВСТВО ПАРТИЙНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Из доклада Г. Ф. БЕЗБОРОВОДА

осуществляет сейчас в колхозах и совхозах около 100 видов различных работ.

Произвели значительные качественные изменения в авиационной технике. Заметно возросла материально-техническая база гражданской авиации. Высокими темпами шло освоение новой авиационной техники — основы технического прогресса.

Таковы отличительные черты истекшей пятилетки. Достигнуто — это результат организаторской и политической работы, проводимой нашими руководящими кадрами, партийными организациями, командирами кораблей самолетов и вертолетов. Это свидетельствует о возросшей боеспособности первичных партийных организаций. В их рядах много коммунистов, около девяноста процентов которых работает непосредственно на производстве. Коммунисты находятся на переднем крае научно-технического прогресса, овладевая сложной авиационной техникой,

председательского дня в день ударной работы и личной учебы.

В настоящее время в Аэрофлоте 16 авиапредприятий коммунистического труда. Пяти коллективам присвоено звание предприятия высокой культуры производства.

Говоря о труде командиров кораблей, самолетов и вертолетов, тов. Безбородов назвал имена лучших из них: командиров кораблей Шапкина Н. М., Быкова Г. И., Трезубова В. Г., Стецкого Л. В. и других.

Вместе с тем, как отметил докладчик, некоторые партийные и профсоюзные организации авиапредприятий слабо используют силу социалистического соревнования для повышения общественной активности авиаботников! Упускается главное — гласность итогов соревнования, теряется опора на массы, на коллективную мысль.

Несмотря на систему партийно-политических, идейно-воспитательных мер, прово-

димых политорганами, партийными организациями, и административных мер, принимаемых хозяйственными руководителями, нам не удалось полностью решить ряд важных задач, стоящих перед гражданской авиацией.

Мы подошли вплотную к такому явлению, когда темпы роста гражданской авиации будут упираться и тормозиться низким уровнем механизации и автоматизации процессов производства. На сегодня на многих авиапредприятиях в сфере обслуживания велик процент ручного труда.

На декабрьском (1969 г.) Пленуме ЦК КПСС подчеркивалось, что решающим направлением хозяйственного развития нашей страны на нынешнем этапе стало максимальное повышение эффективности общественного производства. Среди факторов, способствующих осуществлению этой задачи, огромное значение имеет укрепление государственной дисциплины труда во всех звеньях народного хозяйства.

Для гражданской авиации, подчеркнул докладчик, этот вопрос является особенно актуальным, ключевым, от него в решающей степени зависит дальнейшее успешное развитие Аэрофлота, выполнение повышенных социалистических обязательств, обеспечение безопасности полетов.

От того, какой темп и разбег возьмут авиаработники накануне XXIV съезда КПСС в 1971 году, будет во многом зависеть результаты нашей работы в текущем пятилетии.

О потерях рабочего времени на земле из-за нечеткой работы, допускаемой службами перевозок, движения, авиационно-технических баз, отмечалось в выступлениях И. Вложин (Кемерово), И. Майорова (Киренск).

Выступившие высказались о необходимости упорядочить заполнение задания на полет, сократить минимум для АН-2 с 200/2000 до 150/1500, а тренировочные полеты проводить при минимуме 100/1000; конкретизировать понятие об эшелоне перехода в горной местности, когда подходы к



# Социалистические обязательства

Работники гражданской авиации СССР, претворяя в жизнь решения партии и правительства, успешно выполнили задания восьмой пятилетки и юбилейного 1970 года.

По основным производственным и финансовым показателям пятилетний план Министерством гражданской авиации выполнен досрочно, к 26 октября 1970 года.

С большим политическим и трудовым подъемом работники гражданской авиации вместе со всем советским народом вступили в первый год девятой пятилетки, год XXIV съезда КПСС, и продолжают настойчиво и целеустремленно работать по улучшению использования авиационной техники, обеспечению безопасности и регулярности полетов, повышению культуры обслуживания пассажиров, расширению сферы применения авиации в народном хозяйстве.

Подсчитав свои резервы и возможности, авиарботники берут на себя следующие социалистические обязательства по достоянной встрече XXIV съезда КПСС и досрочно-

## РАБОТНИКОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПО ДОСТОЯННОЙ ВСТРЕЧЕ XXIV СЪЕЗДА КПСС И ДОСРОЧНОМУ ВЫПОЛНЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА 1971 ГОДА.

му выполнению производственного плана 1971 года:

1. Установленный план первого квартала 1971 года по основным показателям выполнить к дню открытия съезда и получить не менее 1 млн. рублей сверхплановой прибыли.

2. Обеспечить выполнение государственного плана 1971 года эксплуатационными предприятиями гражданской авиации СССР по пассажирообороту к 28 декабря 1971 года; по применению авиации в народном хозяйстве — к 25 декабря.

Выполнить сверх установленного плана на 1971 год:

по пассажирообороту — 0,8 млрд. пасс/км; по приведенному налету применения авиации в народном хозяйстве — 100 тыс. час;

повысить производительность труда на 1 процент.

3. На основе повышения эффективности использования авиационной техники и оборудования, изыскания резервов, усиления режима экономии и бережливости получить в 1971 году не менее 5,5

млн. рублей сверхплановой прибыли.

4. За счет дальнейшего улучшения организации производства, внедрения автоматизированных систем управления, использования передовых приемов и методов работы выполнить годовой план авиаремонтными предприятиями по объему реализованной продукции к 25 декабря, повысить производительность труда по сравнению с достигнутым уровнем 1970 года не менее чем на 5,2 проц., снизить себестоимость выпускаемой продукции не менее чем на 3,5 проц., сократить сроки ремонта самолетов на 10 проц.

5. На основе улучшения качества ремонта и технического обслуживания авиационной техники, внедрения методов бездефектного труда обеспечить сдачу продукции с первого предъявления на ремонтных предприятиях с оценками «отлично» и «хорошо». Повысить исправность самолето-моторного парка, обеспечить покрытие самолетами рейсов по расписанию, плана полетов авиации применения в народном хозяйстве

и наличие установленного резерва.

6. За счет дальнейшего развития массово-технического творчества авиарботников на предприятиях и в организациях внедрить в производство не менее 23000 изобретательских и рационализаторских предложений с экономическим эффектом 9,1 млн. рублей.

7. Выполнить годовой план капитального строительства по основным показателям к 28 декабря, снизить себестоимость выполняемых строительными организациями гражданской авиации строительно-монтажных работ на 0,5 проц. к плану.

8. В Московском транспортном управлении во втором полугодии освоить эксплуатацию самолета ТУ-154.

9. Внедрить в предприятия хозяйственным способом не менее 100 комплектов радиотехнических средств и автоматизировать не менее 120 объектов радионавигации и посадки. Оснастить системами инструментальной посадки не менее 30 аэропортов местных воздушных линий.

Настойчиво внедрять автоматизированные системы управления производством.

10. Обеспечить высококачественную подготовку и переподготовку летного и технического состава. Иметь в каждом транспортном авиапредприятии не менее 85 проц. экипажей, подготовленных к полетам в сложных погодных условиях.

Принимая на себя повышенные обязательства, летный состав, инженеры и техники, все работники гражданской авиации СССР заверяют Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза и Советское правительство, что, вступая в первый год пятилетки, добьются новых трудовых побед, достойно встретят XXIV съезд КПСС, будут вести настойчивую борьбу за дальнейшее укрепление могущества нашей Родины, за осуществление планов коммунистического строительства.

**ПРИНЯТО ЕДИНОГЛАСНО НА СОВЕЩАНИИ КОМАНДИРОВ КОРАБЛЕЙ (САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ) — ПЕРЕДОВИКОВ ПРОИЗВОДСТВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.**

В своем выступлении генеральный авиаконструктор академик А. Н. Туполев от имени конструкторов, рабочих, инженеров и научных работников — создателей авиационной техники Страны Советов передал сердечный привет участникам совещания. Он с особым удовлетворением заявил, что создатели авиационной техники с большой уверенностью вручают новые самолеты и вертолеты мастерам своего дела — пилотам, штурманам, бортинженерам, бортмеханикам и бортпроводницам.

## ЭТО БОЛЬШАЯ И НАДЕЖНАЯ СИЛА!

— Сегодня я с удовольствием смотрю на вас. Это же сила! Это большая и надежная сила, которой доверила воздушные корабли наша Родина, — сказал А. Н. Туполев.

Самолеты становятся сложными летательными сооружениями. Это уже не та техника, когда выводили самолет на аэродром и говорили летчику: садись и лети. Сейчас самолеты оснащены новейшим оборудованием. Их эксплуатация требует от пилотов, от всех членов экипажа хорошей теоретической и специальной подготовки, постоянного совершенствования знаний, единства действий в полете, собранности, отмотобилизованности, высоких волевых качеств.

— Абсолютное большинство из вас, — сказал А. Н. Туполев, — обладает этими качествами, поэтому мы, конструкторы, со спокойной совестью передаем наши самолеты и вертолеты в ваши надежные руки.

НА СЕКЦИИ командиров самолетов и вертолетов применения авиации в народном хозяйстве (руководитель — заместитель министра гражданской авиации СССР Н. П. Быков) выступили 24 человека. В их числе — командиры самолетов А. Карнаухов, А. Шитов, М. Закис, И. Смирнов и другие.

Обсуждались вопросы, связанные с обеспечением безопасности полетов на самолетах АН-2 и вертолетах и лучшим использованием их в различных отраслях народного хозяйства страны.

Были высказаны предложения разрешить полеты на самолетах АН-2 в облаках и за облаками, снизив для них несколько минимум погоды; повысить эффективность труда технического состава, пересмотрев систему технического обслуживания; изменить методику полетов на авиационных работах на вертолетах МИ-2 и КА-26; несколько упростить допуск к ночным полетам; принять меры к улучшению авиационной сельскохозхозяйственной аппаратуры самолетов и вертолетов, с целью повышения секундного выпуска химикатов и увеличения ширины захвата при обработке полей.

Часть выступлений была посвящена улучшению подготовки летного состава. Целесообразно, например, ввести в летных училищах упражнения по отработке посадки вертолетов МИ-2 и КА-26 с неработающими двигателями, снабжать предприятия самолетами

АН-2 с двойным управлением тормозами, создать вертолетный тренажер, направлять на практику курсантов летных училищ в те предприятия гражданской авиации, в которых они будут работать по окончании училища, издать методические указания для общественных пилотов-инспекторов по вводу в строй молодых пилотов на авиационно-

химических экспедиций и при полетах по местным воздушным линиям разрешить вылеты с базовых аэродромов за час до восхода солнца и посадки — спустя час после его захода. Это позволит избежать ночевки в промежуточных аэропортах.

Большое внимание уделили выступающие организации авиационно-химических работ.

Снижение простоев самолетов и вертолетов из-за организационных неурядиц — важный фактор повышения производительности полетов в сельском хозяйстве. Следует упростить оформление документации перед началом авиационных работ в колхозах и совхозах, расширить права командиров самолетов и вертолетов. Так, во избежание волокиты в оформлении документации разрешить командирам самолетов, имеющим на авиационных работах двухлетний стаж работы и необходимый практический опыт, самостоятельно составлять и подписывать инструкцию по обработке сложных участков. Составление крок простых участков отменить. Обсуждался также вопрос о разрешении

Для повышения налета на списочный самолет необ-

ходимо при обслуживании экспедиций и при полетах по местным воздушным линиям разрешить вылеты с базовых аэродромов за час до восхода солнца и посадки — спустя час после его захода. Это позволит избежать ночевки в промежуточных аэропортах.

Большое внимание уделили выступающие организации авиационно-химических работ.

Снижение простоев самолетов и вертолетов из-за организационных неурядиц — важный фактор повышения производительности полетов в сельском хозяйстве.

Следует упростить оформление документации перед началом авиационных работ в колхозах и совхозах, расширить права командиров самолетов и вертолетов. Так, во избежание волокиты в оформлении документации разрешить командирам самолетов, имеющим на авиационных работах двухлетний стаж работы и необходимый практический опыт, самостоятельно составлять и подписывать инструкцию по обработке сложных участков. Составление крок простых участков отменить. Обсуждался также вопрос о разрешении

полетов на вертолете МИ-4 с подбором площадок с воздуха при наличии в составе экипажа второго пилота, о замене устаревших малопродуктивных загрузчиков новыми, более производительными и совершенными, в частности, создать и внедрить такие загрузчики химикатов, которые отличались бы высо-

кие участки, которые полностью исключаются из списка пахотных земель.

Поднимались также вопросы улучшения условий труда пилотов: установление кондиционера в пилотской кабине АН-2, снабжение защитной спецодеждой, создание нормальных бытовых условий для экипажей на межколхозных аэродромах.

## ПОИСКИ И ПРОБЛЕМЫ

ботах, выделять предприятиям вертолеты МИ-2 с двойным управлением.

По мнению большинства участников работы секции, предприятия Аэрофлота остро нуждаются в более совершенном и высокопроизводительном самолете в сельскохозяйственном варианте, который мог бы заменить самолеты АН-2, не отвечающие современным требованиям, а также самолета, предназначенного для работы на Крайнем Севере взамен ИЛ-14, АН-2 и ЛИ-2. Вместе с тем нельзя забывать об эффективности использования имеющейся техники. Следует принять меры для защиты самолетов и вертолетов от воздействия ядохимикатов, усовершенствовать систему внешней подвески вертолетов МИ-6 и МИ-8, лучше снабжать их запасными частями.

Для повышения налета на списочный самолет необ-

работ. Снижение простоев самолетов и вертолетов из-за организационных неурядиц — важный фактор повышения производительности полетов в сельском хозяйстве.

Следует упростить оформление документации перед началом авиационных работ в колхозах и совхозах, расширить права командиров самолетов и вертолетов. Так, во избежание волокиты в оформлении документации разрешить командирам самолетов, имеющим на авиационных работах двухлетний стаж работы и необходимый практический опыт, самостоятельно составлять и подписывать инструкцию по обработке сложных участков. Составление крок простых участков отменить. Обсуждался также вопрос о разрешении

кой проходимостью в период размокания почвы.

Поскольку простои авиатехники нередко происходят по вине колхозов и совхозов, нужно добиться повышения их материальной ответственности за использование самолетов и вертолетов. Размеры санкций за простои техники, которые действуют в настоящее время, настолько невелики, что они практически не принимаются ими в расчет.

Явно не хватает площадок с твердым покрытием, которые позволили бы вести обработку полей в лучшие агротехнические сроки. Строительство их следует вести по заранее намеченным планам с учетом потребности растущих объемов авиационных работ. Следует отвести для них определен-



НА СНИМКЕ: САМОЛЕТ АН-2 УКУССКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В АЭРОПОРТУ ГОРОДА ТАВДЫ.



г. Свердловск, И-20,

Аэропорт Уктус.

22-05-21, доб. 1-96, 1-61

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 16111. Заказ № 3100.

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