



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ



АЭРОФЛОТ В 1971 ГОДУ

Воздушным транспортом перевыполнен план пассажирооборота и несколько недовыполнен план общего объема авиане перевозок. Перевозки пассажиров составили 78 миллионов человек. По сравнению с предыдущим годом пассажирооборот увеличился на 13 процентов, перевозки пассажиров — на 9 процентов и общий объем авиане перевозок — на 12 процентов. План работ по применению авиации в отраслях народного хозяйства выполнен на 109 процентов; объем этих работ увеличился на 12 процентов.

(«Правда», 23 января 1972 года).

ХОРОШЕЕ НАЧАЛО

Хорошими производственными показателями начали второй год девятой пятилетки авиаторы Пермского авиапредприятия.

План 23 дней января по пассажирообороту они выполнили на 100 процентов, по налету приведенных часов — на 101 процент и выручке — в пределах планового задания.

НА 100 ПРОЦЕНТОВ

Производственный план 23 дней января по пассажирообороту и выручке авиаторы Челябинского предприятия выполнили на 100 процентов.

Такие же показатели на этот день и у авиаторов Кировского предприятия.

ПЯТИЛЕТКУ — ДОСРОЧНО!

СТРЕМЯСЬ внести достойный вклад в решение задач, поставленных XXIV съездом КПСС и включаясь во всенародное социалистическое соревнование за досрочное выполнение 9-й пятилетки и плана 1972 года, желая внести свой вклад по достойной встрече 50-летия СССР и 50-летия Аэрофлота, коллектив обязуется — по выполнению 5-летнего плана:

1. По основным показателям государственный пятилетний план выполнить между 15—20 декабря 1975 г.

2. Достигнуть уровня производительности и ости труда, запланированного на конец пятилетки, к 1 ноября 1975 года.

3. За пятилетие дать 500 тыс. рублей сверхплановой выручки.

4. Достигнуть к концу 1975 г. уровня первоначальных отправок в год: пассажиров — 770 тыс., почты — 1600 тонн, груза — 19000 тонн.

5. Обеспечить за пятилетие освоение

эксплуатации самолетов ЯК-40 и обслуживания самолетов ТУ-134 и ТУ-154.

6. За пятилетие построить:

а) пассажирский павильон,
б) рабочую столовую,

листоческом соревновании за право присвоения службам, экипажам, сменам имени 50-летия СССР, за право выполнения полетов и их обслуживания в день 50-летия Аэрофлота.

Выполнить сверх

занятость кресел вылетающих из аэропорта самолетов — на 0,5 проц., — коммерческую загрузку — на 1 проц.

Внедрить 100 предложений с экономическим эффектом не менее 18 тыс. рублей.

вышнем регулярности полетов на 2 проц. против 1971 года.

Продолжать оказание помощи совхозам и колхозам по уборке урожая.

Капитальный и текущий ремонт жилого фонда и служебных объектов предприятия закончить к 28 декабря 1972 г.

Посадить в поселке аэропорта, а также на территории служб и отделов, базе отдыха 1 тысячу деревьев и 1500 штук кустарников.

Социалистические обязательства обсуждены и приняты на собрании представителей служб и отделов предприятия 11 января 1972 года.

Участники собрания от имени всех челябинских авиаработников обращаются к коллективам Свердловского и Пермского авиапредприятий с призывом принять участие в досрочном выполнении государственных плановых заданий и вызывают коллективы этих предприятий на соревнование.

Социалистические обязательства коллектива Челябинского авиапредприятия

в) газифицировать центральную котельную, котельную ЖКО и жилой поселок,

г) построить два жилых дома на 126 квартир,

д) банно-прачечный комбинат.

Государственный план 1972 года выполнить без летных происшествий к 50-летию Союза Советских Социалистических Республик, 29 декабря 1972 года.

Участвовать в соци-

плана: — участковый пассажирский т/км. — 1 млн., — приведенных часов на АН-2 авиации спецприменения — 100 часов, — выручки — 100 тыс. руб., — прибыли — 100 тыс. руб. Перевезти сверх плана: — пассажиров — 3 тыс. человек, — почты и грузов — 0,5 тыс. тонн.

Повысить против 1971 года: — производительность труда на 6 проц.,

Внедрить мероприятия по плану НОТ с экономическим эффектом не менее 38 тыс. рублей.

Подготовить: командиров кораблей и самолетов, штурманов, бортмехаников, бортрадистов.

Постоянно повышать культуру обслуживания пассажиров путем улучшения координации взаимодействия всех служб предприятия по обслуживанию самолетов вылетов с по-

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА КОЛЛЕКТИВА ЗВЕНА САМОЛЕТОВ АН-2 УКТУССКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА 1972 ГОД

Включившись в социалистическое соревнование за достойную встречу 50-летия Союза ССР, 50-летия гражданской авиации, досрочное выполнение заданий второго года девятой пятилетки, коллектив коммунистического труда — третьего звена берет на себя следующие обязательства:

1. Выполнить производственный план по основным показателям к 20 декабря этого года без предпосылок к летным происшествиям по вине личного состава.

2. Работать без задержек рейсов по ви-

не личного состава авиазвена. Обеспечить высокую культуру обслуживания пассажиров на борту самолета.

3. Повысить в классе пилотов.

4. Добиться отличной техники пилотирования.

5. Для качественной подготовки осенне-зимней и весенне-летней навигации 75 процентам личного состава звена сдать зачеты с оценкой «б».

6. Постоянно повышать идейно-политический уровень летного состава звена.



Партийная жизнь

Наш ответ — конкретные дела

В ИЖЕВСКОМ авиапредприятии состоялось заседание парткома, на котором обсуждалось постановление ЦК КПСС «Об участии руководящих и инженерно-технических работников Череповецкого металлургического завода в идейно-политическом воспитании членов коллектива».

Собравшиеся утвердили ряд мероприятий, направляющих воспитательную работу в кол-

лективах подразделений и служб на формирование марксистско-ленинского мировоззрения, коммунистического отношения к труду и общественной ответственности, развитие творческой активности авиаторов, на решение задач по неуклонному росту производства, повышению его эффективности и успешному выполнению заданий пятилетки.

В деле доведения до каждого авиаработника

перспектив развития авиапредприятия и задания пятилетки большое значение имеет наглядная агитация, беседы и лекции, а также дифференцированная и индивидуальная работа с людьми. Коммунисты считают необходимым добиваться того, чтобы каждый авиаработник четко уяснил свою роль в общем процессе производства, глубже осознал ответственность за порученное дело.

Партком рекомендовал также руководителям подразделений и служб разработать мероприятия, мобилирующие коллективы на изыскание и использование резервов повышения производительности труда, а комиссии предприятия по изысканию резервов производства — активизировать свою деятельность.

Ю. ГУНДАРЕВ,
заместитель командира по политической части.



Слушатель группы техников по изучению самолета АН-2 авиатехник Пермского предприятия А. В. Шипкин отвечает по пройденному материалу преподавателю по двигателям Л. П. Кравченко.

ГЛАВНОЕ

Безопасность полетов

В ответе земля и небо

С первого февраля в Пермском авиапредприятии будет проходить соревнование за звание «Лучший по профессии» в службе связи и АТБ. Создана квалификационная комиссия, в которую входят главный инженер и бригадиры АТБ. Комиссия определит, кто достоин носить это высокое звание.

Какими критериями будет руководствоваться комиссия?

Лучший по профессии

«Лучший по профессии» будет определяться не только по скорости и качеству выполняемых работ, но еще и по такому показателю, как участие в общественной жизни предприятия.

Комсомольцы Пермского предприятия считают, что в жизни каждого человека можно выделить три сферы деятельности — производственной, общественной и личной жизни. Активное и положительное участие в этих сферах и определяет всестороннее развитие личности. Классный специалист, но пассивный общественник не имеет права считаться гармонически развитой личностью.

Соревнование за звание «Лучший по профессии» закончится в феврале. Победители получат удостоверение и будут занесены в Книгу почета.

В. ТЕКОЕВ;
секретарь комитета комсомола.

Поскольку главной задачей всех авиаторов является обеспечение успешной полетной работы, то становится ясным внимание, с каким авиарботники нашего предприятия относятся к повышению уровня безопасности полетов. На предприятии производится постоянный контроль за состоянием летной практики и наземного обслуживания именно с этой точки зрения.

Мы не имеем летных происшествий все три последних года. Однако анализ некоторых нарушений НПП и других опасных предпосылок к нарушениям, которые могли привести к серьезным последствиям, показывает, что у нас еще не все благополучно.

Так, 3 апреля был прерван взлет самолета ТУ-104, попавшего в снежный вал, находящийся на взлетно-посадочной полосе. Работники службы движения, которые виноваты в данном

случае, безответственно отнеслись к определению возможности продолжать полеты при неполноте очищенной ВПП.

Хорошо, что специалисты аэродромной службы сделали правильный вывод из этого происшествия, и в настоящее время подготовка аэродрома к полетам производится на должном уровне.

Хочется сказать еще об одном случае. В сентябре прошлого года в совершено простейшей воздушной обстановке по вине диспетчера Н. Малева на высоте 8400 метров были опасно близко сведены при встречных курсах самолеты ИЛ-18 и ТУ-104. Ошибка диспетчера. А почему она произошла? Опять же, главным образом, из-за отсутствия чувства ответственности.

В этих условиях возникает необходимость всеми формами идейно-воспитательной работы способствовать тому, чтобы вырабатывать у авиа-

работников чувство высшей ответственности за безопасный исход каждого полета. Повести непримиримую, принципиальную борьбу с упрощением производственной деятельности, с самоуверенностью отдельных авиарботников. Необходимо помнить: в летной работе нет мелочей.

Наставление по производству полетов, требования к летной эксплуатации определяют такие условия, когда обеспечивается наиболее высокая вероятность благополучного исхода полета. Наша задача состоит в том, чтобы исключить появление тех факторов, которые могут создать сложные ситуации.

Самый верный путь для этого — строгое, точное выполнение руководящих документов, НПП, инструкций, что, конечно же, позволит предупредить отклонения в летной работе.

Не до конца еще изжиты

на нашем предприятии случаи повреждений самолетов на земле. Как показывает анализ подобных случаев за 1970—1971 годы, в периоды наиболее сложной и напряженной работы авиапредприятия, когда отделы, службы и подразделения уделяют своей деятельности самое пристальное внимание, когда весь личный состав проникнут высоким чувством ответственности, наземных происшествий нет и в помине. В течение двух лет не было повреждений самолетов на земле в летние месяцы и за время подготовки к осенне-зимней навигации в октябре — ноябре.

В эти периоды удается добиться самой большой четкости и слаженности работы всех узлов наземной службы, высокого уровня орга-

низации труда. Все это является следствием возрастающей за это время воспитательной работы, проводимой командно-руководящим составом, партийной, комсомольской и всеми общественными организациями. Повсеместно проводятся активные собрания, посвященные вопросам безопасности полетов, выпускается большой наглядный материал. Взаимосвязанность двух этих явлений прослеживается очень ясно, поэтому-то и возникает необходимость проводить идейно-воспитательную работу в этом направлении постоянно и более ровно.

В. БЕЛЯЙ,
ст. инспектор по безопасности полетов Челябинского авиапредприятия.

НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЬ — В ДЕЙСТВИИ

ДОЗОРНЫЕ НА ПОСТУ

Большую работу проделали в последнее время «прожектористы» и народные контролеры Курганского авиапредприятия, которыми руководит заместитель начальника аэропорта по движению Г. С. Багаев.

Осуществляя контроль за выполнением директив партии и правительства по претворению в жизнь решений XXIV съезда и оказывая помощь партийным и хозяйственным руководителям авиапредприятия в обеспечении государственного плана первого года девятой пятилетки, дозорные провели рейды по культуре обслуживания пассажиров, проверяли состояние пожарных

объектов, работу грузового склада, технологию заправки самолетов.

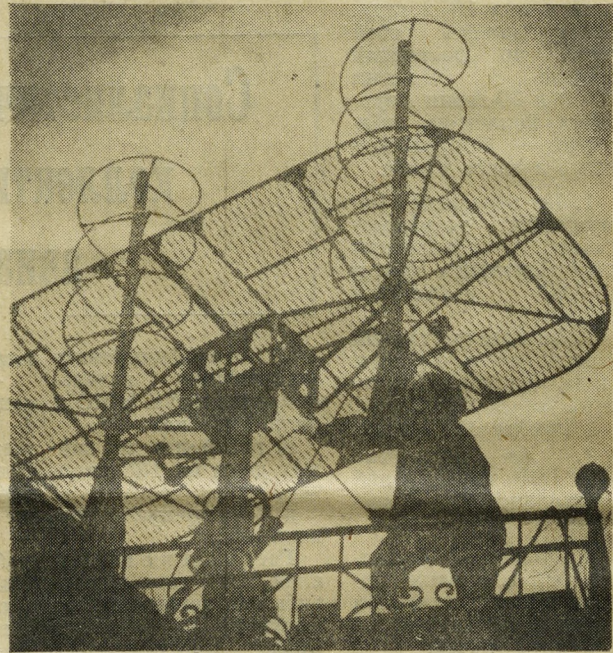
Рейды способствовали выявлению и более полному использованию резервов производства, были направлены на строжайшее соблюдение режима экономии и бережливости.

По материалам проверок и рейдов были выпущены «боевые листки» и «фотообвинения», в которых указывались кон-

кретные виновники обнаруженных упущений. Составлялись рекомендации командованию, в которых указывалось, что нужно делать, чтобы избежать подобных недостатков в будущем.

Благодаря энергичной деятельности народных контролеров курганские авиаторы выполнили государственный план первого года девятой пятилетки на несколько дней раньше срока.

В. ЗОРИН,
заместитель командира по политической части.



В ЯНВАРЕ 1872 года начал издаваться в Главной физической обсерватории в Петербурге «Ежедневный бюллетень погоды». В нем давались не только метеорологические данные, но и карты погоды. Так была заложена основа регулярной службы погоды в России.

Не много могли предсказать и предвидеть первые синоптики, да много от них и не требовалось в то время. Так, спустя два года по портам Балтийского флота впервые было передано штормовое предупреждение. Это сейчас строители, энергетики, дорожники хотят знать о погоде все: силу и направление ветра, будет ли гололедица, обледенение. В сорок адресов отправляет Свердловское бюро погоды предупреждения о ненастьях.

Но прогнозирование, как всякое предвидение, дело не всегда надежное. И далеко не все зависит от человека, когда он остается один на один с десятками карт, различных данных, чтобы на основании их постараться предугадать возможно точнее картину завтрашней погоды.

День и ночь стучат телеграфные аппараты и телетайпы, принимая и передавая информацию во многие пункты страны. Архангельск, Алма-Ата, Омск, остров Дик-

сон, Москва, Новосибирск и весь Урал — вот они, эти пункты. По радио и телеграфным каналам приходят и уходят карты погоды. Быстро и точно столбики чисел переводят-

мая последняя и тем не менее трехчасовой давности. За это время произошло где-то там, в атмосфере. Их-то и надо предвидеть инженеру-

века. Вроде бы учтено все, «дорога» для циклона проложена, а он, никому не подчиняясь, уходит своевольно совсем в иную сторону. И не всегда можно объяснить, какие силы заставили его изменить свой путь. Даже многочисленные приборы, надежные помощники людей, бывают бессильны помочь. Кстати, синоптики утверждают, что за всю многолетнюю практику не было случая, чтобы циклон повторил точно свой путь.

А уж опыту свердловских синоптиков доверять можно. К. Ф. Строгина, Е. М. Соломина, Г. К. Пикмарева, Л. А. Федоров, да и сам начальник бюро погоды З. З. Халевицкий — опытные, знающие свое дело люди, настоящие служители погоды.

Т. КУРАШОВА.

СЛУЖИТЕЛИ ПОГОДЫ

ся в температуру, давление, осадки и другие метеорологические данные. И вот уже карта испещрена мельчайшими цифрами и знаками. Все сведения о погоде на территории от Ленинграда до Новосибирска и от Северного Казахстана до Салехарда известны.

Информация в ней са-

синоптику, когда он составляет прогноз. Куда направится дальше и с какой скоростью циклон, который вчера был в районе Гренландии? А главное — где пройдет «линия фронта»? Тут уж призываются на помощь все умение, профессиональное мастерство, опыт, интуиция не одного чело-





СЕГОДНЯ мы открываем новую рубрику — «Штрихи к портрету». В материалах под этой рубрикой, которые будут публиковаться на страницах нашей газеты весь год, оставшийся до пятидесятилетнего юбилея гражданской авиации СССР, вы ближе познакомитесь с учеными, посвятившими свой труд развитию авиационной науки, с прославленными авиаконструкторами, с наиболее известными авиаторами и воздухоплатателями.

17 января исполнилось 125 лет со дня рождения Николая Егоровича Жуковского. Поэтому первые «штрихи» мы даем к портрету «отца русской авиации».

Удивительно, но именно в этом величественном баженском доме, что стоит у излучины Кремля и ныне известен как Государственная библиотека имени В. И. Ленина, открылись «врата учености» для Николая Жуковского. Сюда, в 4-ю мужскую гимназию, привезла двух сыновей жена путейского инженера Егора Ивановича Жуковского — Анна Николаевна.

После маленького Орехова, которое осталось далеко во Владимирской губернии, Москва поразила мальчиков своей шумной и суетной жизнью.

Гимназические годы прошли легко и незаметно. И вот уже перед семнадцатилетним Николаем Жуковским стоит проблема: куда дальше? Очень хочется в Петербург, в институт путей сообщения, но старший брат уже учится в Московском университете, и финансовые интересы семьи заставляют и второго экс-гимназиста следовать туда же.

Однако сомнения...

«Университет ужасно меня пугает. Оканчивая университет, нет другой цели, как сделаться великим человеком, а это так трудно — кандидатов на имя великого слишком много», — пишет Николай в 1864 году матери. В университет он все же поступил, а где-то на втором курсе, заметив необычайное прилежание и усердие студента к точным наукам, профессор астрономии Хандриков ввел его в математический кружок, которым руководил известный ученый Николай Дмитриевич Брашман. Юный Жуковский выбирает наконец свой собственный путь в науку. Его интересует механика, и на квартире у Брашмана он сначала робким, а потом как горластый и равноправный член кружка участвует в опытах и спорах, вечно что-то вычисляет и доказывает.

Но и университетские годы оказываются позади. В «великие», расталкивая локтями других соискателей, рваться по-прежнему не хочется. Поэтому Жуковский оставляет короткое знакомство с московскими учеными и, презрев те выгоды, которые сулил ему университетский диплом, едет в Петербург, где во исполнение давней мечты, и своей и родителей, становится студентом

Н. Е. Жуковский

Штрихи к портрету

второго курса Института путей сообщения.

Начал учиться, да только все время мешала московская университетская подготовка. Уж слишком разными были эти научные школы двух столиц. Сначала один экзамен сдал лишь со второго захода, затем вообще провалил геодезию. Страшно расстроился. Уехал в Москву. Провалился три месяца в постели. Выписал документы из Петербурга и подался в родное Орехово. Там с любимым Виконтом — вислоухой охотничьей собакой — облизал все близлежащие рощи, занимался бездельем.

Это был единственный в жизни Жуковского нравственный кризис, когда он сам отстранился от активной деятельности.

В конце 1870 года Жуковский стал преподавателем физики и математики в московской женской гимназии. Годы не прошли, а его уже пригласили читать лекции в Императорском московском техническом училище. С тех пор его жизнь неразрывно связана с МВТУ. Знакомство с Тимирязевым — коллегой и другом по науке. Первая диссертация. Звание магистра прикладной математики в двадцать шесть лет.

Летом 1878 года крестьяне Владимирщины с интересом наблюдали, как какой-то чужак из

Москвы с привязанными за спиной ангельскими крыльями из бамбука и парусины то и дело сигналом с косогора на горбатой двухколесной машине, поднимая при этом клубы густой тяжелой пыли.

Это Жуковский испытывал сопротивление воздуха. Он хотел летать. Его влекла эта стихия, где человеку, казалось, не было места, где царствовали одни только птицы. И все же впервые поднялся в воздух он лишь в 1900 году на Всемирной выставке в Париже. Он уже был к тому времени признанным полководцем авиации.

В мире еще не взлетел ни один самолет. Воздушный флот еще стоял на своих наземных верфях, и лишь первые смельчаки на короткие секунды отрывались от земли на летательных аппаратах тяжелее воздуха. Планер Лилиенталя, трехсотсильная паровая машина Максима — о них уже ходили легенды. Люди рвались в небо, и удержать их не могло ничто.

Дело стояло лишь за крыльями. За надежными, крепкими крыльями, сила которых была бы не в интуиции человека, а в точном научном расчете. Николай Егорович Жуковский подарил миру великую формулу подъемной силы крыла.

Когда говорят об этом знаменательном открытии, часто делают упор на озарение, посетившее ученого на зеленом лугу в Кучино, где он наблюдал за безмятежным парением в голубом просторе бородатого бумажного змея.

Что ж, был змей. Был прекрасный солнечный день, когда полностью оформился гигантский научный труд многих, многих лет. Но ведь были и сотни опытов возле первой в мире аэродинамической трубы. Были сотни экспериментов со всевозможными летающими моделями, которых Жуковский собрал огромное множество.

Это был апофеоз научной деятельности Николая Егоровича, хотя и в дальнейшем он остался активным покорителем воздушного пространства. Он, ни разу не летавший на самолете, заслужил право на ленинское определение — «отец русской авиации».

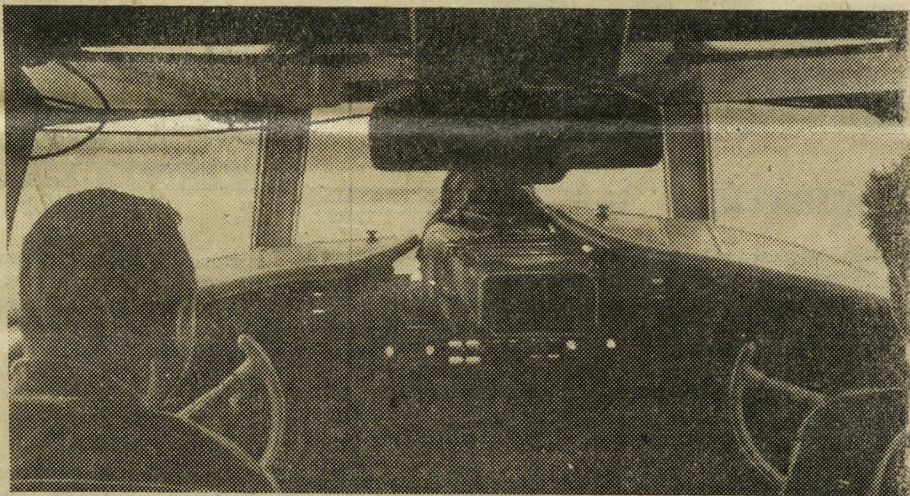
В 1920 году, знаменуя пятидесятилетний научный стаж Жуковского, Совет Народных Комиссаров по инициативе В. И. Ленина издал специальное постановление, отмечающее заслуги ученого перед отечественной авиацией. Его, выдающегося теоретика и практика, создателя первого в мире аэрогидродинамического института, одного из организаторов первого в стране авиационного учебного заведения — Московского авиатехникума — чествовала вся молодая республика.

Он умер в возрасте семидесяти четырех лет, оставив после себя богатое научное наследие, многих учеников, достойных имени своего учителя, и главное свое детище — храм авиационной науки — ЦАГИ.

А. ЕРЕМИН.

Автоматическая система посадки еще совсем недавно была незнакома летчикам Уральского управления гражданской авиации. Сейчас ее освоили несколько экипажей, в том числе и Кольцовского аэропорта.

На снимке: кабина самолета ИЛ-18 с автотопилом. За работой — экипаж корабля, где командиром В. Дубовик.



Эх, зима, зима...

К ТЕПЛУ — С ПРОХЛАДЦЕЙ!

В первой же, двадцать четвертой, квартире дома № 250в по улице Белинского, куда мы заглянули, хозяйка нас встретила в шали, одеяле и валенках. В комнате пылала электропечь, на кухне были зажжены обе горелки. Тем не менее термометр показывал всего восемь градусов.

Очень холодно, плохо топят. Замерзаем, — сказала нам хозяйка. — В «Вечерку» жалобу пишу. Попробуйте, какие батареи!

Батареи были чуть-чуть теплы. В двадцать второй квартире термометра не оказалось, но холод чувствовался и без градусника. Батареи отопления чуть «дышали». И здесь царил мороз-воевода. В квартирах верхних этажей температура была на 3—5 градусов выше.

Весьма прохладно оказалось и в квартирах дома № 250а по улице Белинского. По-домашнему, без

свитера или без пальто тут у телевизора не посидишь — в дрожь бросаешь. Руку на батарею долго не удержишь — не греет.

Хорошо топят — у нас тепло, с прохладцей — холодно, — говорят жильцы этого дома. — Но чаще топят с прохладцей. Ночью батареи зачастую совершенно холодные. Оттого температура всего лишь 13 градусов...

На втором этаже нового, как его называют, «второго» здания Уральского управления раздавался стук, слышный на первом этаже. То стучали не кастрюльки домино. В одной из комнат мы застали настоящего Деда Мороза, закутанного в меховую шубу. Голова его от инея стала белой.

Дедушка, — спросили мы наивно, — вы Дед Мороз, да? Разве школьные каникулы еще не закончились и вы выступаете на елках?

— Я не дедушка, — отвечал дедушка, — я работник управления. А в шубе потому, что — слышите? —

зуб на зуб не попадает. Руки мерзнут, голова стынет. Это у нас на втором этаже так почти в каждой комнате.

ВИНОВАТЫ ЛИ СТРЕЛОЧНИКИ!

— Плохо топят! — в этом мнении сходились многие. Виноваты ли стрелочники, то бишь кочегары? После путешествия в квартиры-морозильники мы отправились в котельные. В первой, той, что под аэровокзалом, беседе с женщиной-кочегаром. Она объясняет: — В такие морозы температура воды на выходе должна быть 95 градусов. Мы больше 66—68 поддерживать не можем. Уголь не тот, вот если бы сибирский! Раньше наша котельная питала только здание аэровокзала и столовую, сейчас — второй этаж нового здания управления, да еще дом № 250в по улице Белинского. Нагрузка намного увеличилась.

Выяснилось, что котлы — 1963 года, один плохой, хотели еще летом менять, да решили: еще год протянет. Температура воды на вы-

ходе в этот день оказалась 66 градусов тепла. Узнали мы, что по ночам она падает на 10—15 градусов. А во второй котельной и того меньше — 56. И здесь кочегары ссылались на старую причину: «Котлы рассчитаны на хороший сибирский уголь. А привозят крошку — богословский, земля землей. Труба в котельной старая, по расчету тяга должна быть, но тяги нет, смотрите». Действительно, дым клубами валит из дверцы печи. Кочегары — их тут двое — то и дело подбрасывали уголь.

Слов нет, рабочие правы, когда говорят о плохом качестве угля. Правы, когда указывают на отсутствие механизации — золу приходится вывозить тачками. И все же в данном случае и стрелочник тоже виноват. Надо сказать, что не все кочегары работают добросовестно, особенно в ночные смены — после восьми часов.

Например, 20 января с 6 часов утра до 13 часов дня температура выхода воды была 60 градусов, за-

тем она понизилась и два часа была лишь 50°. От 15 до 18 часов — скачок до 65°. А затем до двенадцати ночи — опять 50°. А в котельной аэровокзала в эти сутки с девяти вечера до 3 часов ночи температура упала до 38 градусов! О каком уж тепле в квартирах говорить! Недаром, когда в домах бывает 15 градусов тепла, жильцы шутят: «Сегодня у нас Ташкент!».

С нынешним уральским морозом шутки плохи. В домах дремучий холод уже не первый год. В будущем Уктусский поселок намечено обеспечить газовой котельной. Но она пока только в проекте. Вывод напрашивается один: летом нужна некоторая реконструкция котельных. А сейчас попытаться добыть качественный уголь и постараться как можно лучше топить. Со стороны администрации Уктусского предприятия должен быть строгий контроль за работой кочегаров. Каждодневный. Чтб жильцы и работники управления не говорили: «У нас сегодня полюс холода».

Участники рейда: В. БЕСКРОВНЫХ, инженер проектно-испытательской группы управления; Л. ЛОЕВСКАЯ — член комитета ВЛКСМ Уктусского предприятия; Ю. ГЕНДЕРТ, корреспондент газеты.



По следам

наших

выступлений

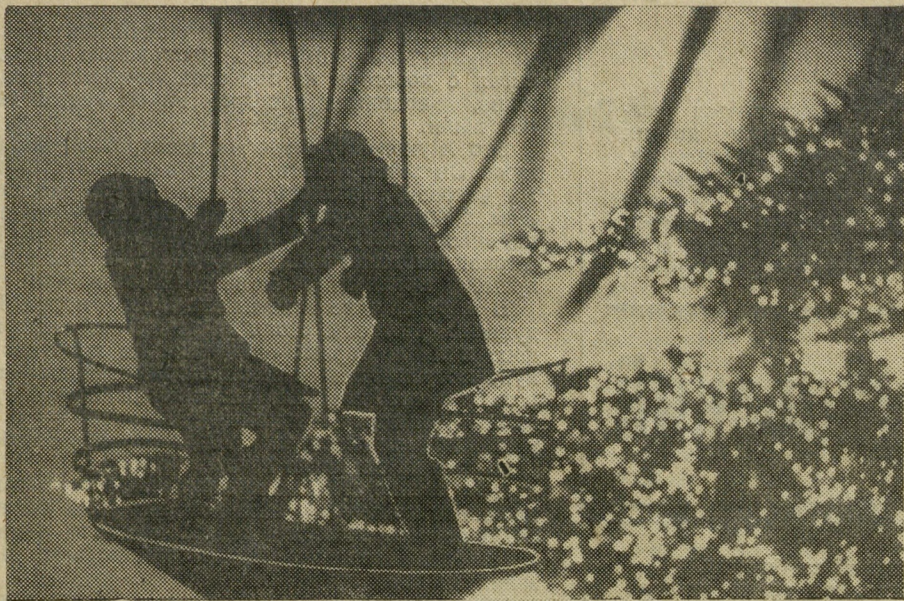
«А мы вас ждали»

Так назывался критический материал об обслуживании пассажиров в Уктусском аэропорту, опубликованный в «Авиаторе Урала» № 45 8 декабря 1971 года.

Статья доведена до сведения личного состава службы перевозок аэропорта Уктус, сообщает редакции начальник аэропорта И. Л. Шмальц. В настоящее время организована работа киоска «Союзпечати» в аэропорту, доставка пассажиров к самолету автотранспортом в утренние рейсы.

В случае задержки для посадки и встречи пассажиров выделяется вторая дежурная по сопровождению пассажиров.

Утверждены новые тексты информации для пассажиров. Зимнее расписание аэропорта Кольцово заменено было 20 ноября, и 600 экземпляров выслано в аэропорты МВЛ. Заказаны новые схемы движения городского транспорта из аэропорта Уктус.



ГОТОВЯТСЯ К ОЛИМПИАДЕ

23 января в Ижевском предприятии проходили отборочные соревнования по лыжным гонкам, в которых приняли участие 17 спортсменов.

У мужчин первое место завоевал командир звена самолетов АН-2 А. Жихарев, вторым был работник аэродромной службы Н. Корнилов, третьим — моторист Г. Байгулов.

На зимнюю олимпиаду, которая открывается 4 февраля в Свердловске, от Ижевского предприятия поедут мужская команда из пяти спортсменов и женская в составе четырех человек, показавшие лучшие результаты в гонках на шесть и три километра.

У женщин первенствовала радиооператор Л. Березина, второй к финишу пришла Л. Эльмаджи, техник БАО, за ней Л. Яблокова из отдела перевозок.

Ю. БУРДИН,
секретарь комитета комсомола.

ТУ-144 НА ВОЗДУШНЫХ ТРАССАХ

За строкой Директив

Директивами XXIV съезда КПСС предусмотрено начать эксплуатацию сверхзвуковых пассажирских самолетов. Со стапелей Воронежского авиазавода сходят серийные ТУ-144. К освоению их приступают летчики и инженерно-технический состав Аэрофлота.

Агентство печати Новости предлагает вниманию читателей беседу с создателями и испытателями нового самолета.

Это, можно сказать, коллективное интервью. Участники его — генеральный конструктор, академик, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий Андрей Туполев; его сын, главный конструктор, профессор, лауреат Государственной премии Алексей Туполев; заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Михаил Козлов и штурман первого класса Центрального управления международных воздушных сообщений Министерства гражданской авиации Георгий Баженов. Разговор с ними состоялся после возвращения ТУ-144 из Болгарии, где он побывал с визитом дружбы. С воздушным лайнером тогда ознакомились тысячи жителей Софии.

Точно так же, с большим интересом встречали этот самолет, вобравший в себя

новейшие достижения советского авиастроения, в Праге, Берлине, Варшаве.

— Особое внимание проявляли специалисты, — говорит штурман Баженов. — Они подробно расспрашивали нас о конструкции, приборном оборудовании, об автоматике.

— И конечно, о системе управления, — продолжает Козлов. — На нашем самолете она принципиально новая — четырехканальная. Все каналы работают одновременно. Если один из них выдает неверный сигнал, машина на него не среагирует. Она ориентируется на верные сигналы. Даже при отказе двух каналов гарантируется благополучное завершение полета...

Заговорили о скорости. Не правда ли, заманчиво — за три часа перенестись из Москвы в дальневосточный Хабаровск? А возвратиться назад можно будет накануне... вылета. Первого января, допустим, вы поднимаетесь на Дальнем Востоке в воздух и приземляетесь в столице (с учетом разницы в пояском времени) еще в старом году — 31 декабря.

Кто-то шутит, что «стосорокчетвертый» запутает взаимоотношения командированного с бухгалтерией. Алексей Туполев не принимает шуток:

— Разберутся. Но привыкать к таким скоростям все же придется.

Ну, а каково экипажу? Как ухитряется он на таких резко повышенных скоростях управлять машиной? Относительно легко, потому что ему помогает разнообразная автоматика. Усовершенствованный автопилот и бортовая электронно-вычислительная машина сами выдерживают заданный курс. И полет и посадка могут осуществляться полностью автоматически.

— А что же на долю экипажа остается? — вопрос к Козлову.

Он разводит руками: — В процессе испытаний мы еще можем «придумать» себе работу. Наши бортинженеры Владимир Бендеров и Юрий Селиверстов тем и заняты, что подкидывают командиру корабля Эдуарду Еляну и мне всевозможные «шарады». А вот что дальше будем делать — ума не приложу!

— Разумеется, Козлов вас «разыгрывает», — вмешался главный конструктор. — Чем сложнее самолет — тем важнее роль экипажа. Тут мало одного пилотского или штурманского мастерства. Пусть техника максимально надежна, но экипаж всегда должен быть начеку. И в случае неисправности — суметь мгновенно и правильно сориентироваться, отключить автоматику, взять управление самолетом на себя.

До свиданья, каникулы!

Хорошо провели каникулы дети авиаторов Уктусского и Кольцовского предприятий, авиаремпредприятия и аппарата управления. Нынче они отдыхали в зимнем пионерском лагере при Верх-Сысертском доме отдыха.

Все десять дней были наполнены разнообразными и интересными спортивными и культурными мероприятиями. Школьники принимали участие в КВН, инициатором которого выступили дети Уктусских авиаторов, увлекательно прошел концерт-конкурс на первенство лагеря «Алло! Мы ищем таланты!».

Любители шашек и шахмат провели турниры, многие участвовали в соревнованиях по лыжам.

Привлекли внимание школьников и конкурсы по рисунку и поделкам из пластилина.

В гости к пионерам приезжали главный лесовод Сысертского управления тов. Харин, который увлекательно рассказал о зеленых кладовых Урала, и участник Великой Отечественной войны тов. Лысов, который поделился своими воспоминаниями. А потом школьники посетили Верх-Сысертский музей истории революции.

Пионеры еще долго будут вспоминать огни новогодней елки, катание на русских тройках.

Н. ЗАМЯТИН, заведующий клубом Уктусского аэропорта.

СПОРТ

Мастера и чемпионы

Пилоты Уктуса увлекаются разными видами спорта — здесь культивируются лыжи и баскетбол, велосипед, стрелковый спорт, штанга, туризм и плавание.

В последнее время подготовлено 58 спортсменов первого, второго разрядов.

Однако наибольшей популярностью пользуется у авиаторов вертолетный спорт, по которому подготовлено 15 спортсменов первого, второго разрядов.

По этому виду спорта пять авиаторов Уктуса получили высокое звание мастера. Среди них второй пилот МИ-8 Ф. Гильфанов, командир звена МИ-1 А. Белозеров, командир МИ-8 В. Закорюкин, второй пилот МИ-8 Ю. Финогенов.

Абсолютным чемпионом СССР 1971 года по вертолетному спорту стал второй пилот МИ-8 Уктусского предприятия Анатолий Мозжерин.

Заместитель командира летного коллектива Дмитрий Мухачев стал рекордсменом мира по парашютному спорту, а второй пилот самолета АН-2, мастер спорта по самолетному спорту Владимир Якимов завоевал звание абсолютного чемпиона СССР 1971 года среди спортсменов-коротковолновиков.

А. КАЛУГИН,
инструктор по физкультуре.



**КОРОТКО
ОБО ВСЕМ**

Встреча в Риге

9 мая 1972 года в городе Риге состоится встреча участников Отечественной войны, служивших в бывшем 30-м Рижском авиаполку ГВФ.

Всех желающих принять в ней участие просьба до 25 февраля сообщить следующие данные:

Фамилию, имя, отчество, домашний и служебный адрес, какую занимал должность в авиаполку и посылать все данные по адресу: г. Куйбышев, ул. Молодогвардейская, 58, Приволжское управление ГА, оргкомитет, Рассказову П. С.

Среди

лучших

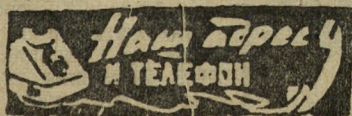
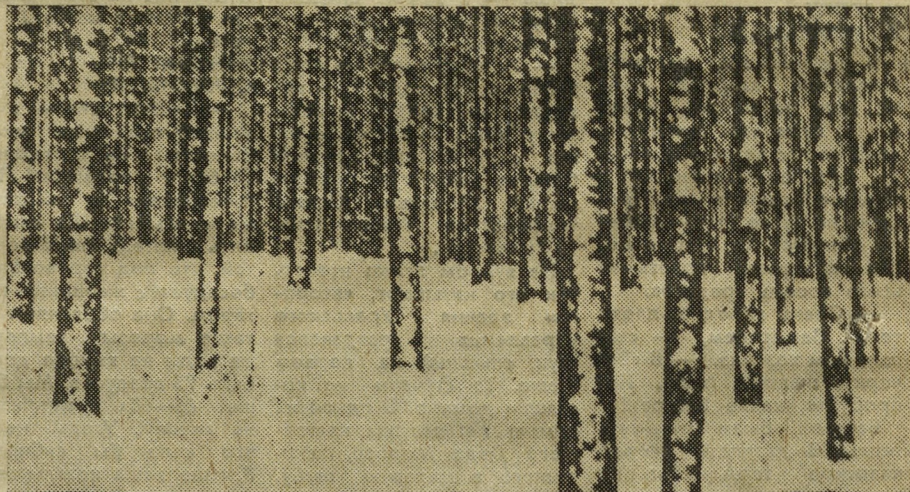
стюардесс

В Сухуми проходил первый Всесоюзный конкурс бортпроводников на звание «Лучшая хозяйка воздушного лайнера», в котором приняли участие 59 стюардесс.

Уральское управление гражданской авиации на конкурсе представляли свердловчанки Магда Бобровская и Екатерина Ионова. Девушки выступили успешно, а Катя названа одной из лучших бортпроводниц Союза.

Она удостоилась высшего балла конкурса за прекрасный информационный рассказ о солнечном Тбилиси.

Как одна из обаятельнейших стюардесс, Екатерина Ионова получила памятный приз Грузинского телевидения.



г. Свердловск, И-20.
Аэропорт Уктус.
Редакция газеты
«Авиатор Урала»

22-05-21, доб. 4-96, 4-61.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 09073. Заказ № 2947.

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

КРАСИВ

УРАЛЬСКИЙ

ЛЕС

ЗИМОЮ!