

50



ЛЕТ СССР

В ЕДИНОМ СТРОЮ

Партийная организация летного подразделения Уктусского авиапредприятия приступила к выполнению постановления ЦК КПСС «О подготовке к 50-летию образования Союза Советских Социалистических Республик».

ВЫБОРЫ В КОМСОМОЛЕ

В Пермском предприятии, где командиром И. С. Воробьев, состоялось выборное комсомольское собрание.

НОВОСЕЛЬЕ

Сегодня, 8 Марта, многие семьи уктусских авиаторов, работников управления и авиапредприятия, празднуют не только Международный женский день, но и собственное новоселье.

На окнах нового белоснежного дома появились первые занавески, а в ближайшем почтовом отделении — новый адрес: улица Белинского, дом № 232.

Хроника НЕДЕЛИ

№ 8 (1845).

СРЕДА,

8

МАРТА

1972 г.

Год издания ХХІХ

Цена 2 коп.



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

ИНСПЕКТОРЫ ДЕЛЯТСЯ ОПЫТОМ

В Свердловске проведено совещание с общественными

инспекторами по безопасности движения в предприятиях Уральского управления гражданской авиации.

пил заместитель начальника политотдела Уру ГА М. И. Новиков. Затем также выступили Г. П. Козин, А. А. Лихачев, В. И. Беляй и другие.

ЮБИЛЕЮ РОДИНЫ

«Поддерживая почин москвичей, обязуемся в день всесоюзного коммунистического субботника 15 апреля 1972 года выполнить рейсы на экономном топливе в фонд девятой пятилетки.

Достоинно встретим 50-летие образования СССР досрочным выполнением с хорошими показателями годового производственного плана к 25 декабря».

Эта «молния» вывешена в летном подразделении Магнитогорского авиапредприятия. А это значит, что авиаторы Магнитогорска уже сейчас встали на трудовую вахту субботника, подготавливая свой полновесный подарок юбилею Родины.

В ходе подготовки к празднованию 50-летия Союза Советских Социалистических Республик магнитогорцы обязались досрочно выполнить государственный план, закончить ремонт гостиницы «Орбита», развернуть широкое соревнование между службами, экипажами, сменами, бригадами и цехами за право называться именем 50-летия образования СССР.

ПУТЬ К МЕЧТЕ

Отец Ларисы работал на Челябинском тракторном. И она после десятилетки пошла на завод, была контролером отдела технического контроля.

«За время пребывания в комсомольской организации цеха показала себя одной из лучших комсомолок-общественниц, данные ей поручения всегда выполняет. Среди молодежи пользуется авторитетом, руководила комсомольской организацией», — говорится в одной из характеристик тех лет.

Девушку с улицы Володарского властно манило небо. Она поступила в Челябинский аэроклуб. Мечта сбылась — на спортивном самолете она поднялась в воздух. И с тех пор решила посвятить свою жизнь авиации.

А затем — обучение в летной школе. «Летает с желанием», «Инициативна на земле и в воздухе», — отмечали учителя Ларисы.

Экзамен по технике пилотирования она сдала на «отлично», в школе совершила 12 парашютных прыжков.

В 1962—1964 годах Лариса Серебrenникова работала летчиком-инструктором в аэроклубе, передавала свой опыт начинающим пилотам. А затем пришла работать в Челябинское авиапредприятие.

Летала Лариса вторым пилотом и командиром на самолете АН-2. Последнее время бороздила голубые трассы вторым пилотом корабля ЛИ-2.

«Задания по перевозке пассажиров, грузов и почты выполняет добросовестно и с хорошим качеством. Активно участвует в общественной жизни — является членом цехового комитета профсоюза», — говорится в одной из

аттестаций командиров летного коллектива и авиапредприятия.

В послужном списке Ларисы Михайловны — грамоты, благодарности, ценные подарки за отличный труд, за активное участие в художественной самодеятельности.

Л. М. Серебrenникова провела в небе уже более трех тысяч часов. Как одну из лучших летчиц командование послало ее на учебу в Ульяновск, в школу высшей летной подготовки. Через несколько месяцев, этим летом, Лариса Михайловна вернется в родной Челябинск, станет вторым пилотом ИЛ-18, сядет за штурвал корабля.

К. ЮРЬЕВ.

Челябинск.

С ПРАЗДНИКОМ, МАТЕРИ, СЕСТРЫ, ПОДРУГИ!





ВСЕ СИЛЫ ПЯТИЛЕТКЕ

Н. СИДОРЕНКО,
НАЧАЛЬНИК УРУ ГА

На XXIV съезде КПСС была подчеркнута возрастающая роль гражданской авиации в народном хозяйстве и ее перспективы в новой пятилетке.

При таком росте и развитии от авиарботников служб, летных авиаподразделений требуются постоянная высокая готовность, бдительность, крепкая трудовая дисциплина и порядок.

1972 год перед авиарботниками Урала ставит сложные задачи, решение которых потребует еще большей организованности, дисциплинированности, высокого чувства ответственности каждого командира, полнотработника, летчика и штурмана, инженера и техника.

Борьба за безопасность полетов — дело большой государственной важности. Она постоянно должна быть в центре внимания командиров, полнотработников, старших летных командиров, партийных и комсомольских организаций — и непосредственно инспекторов как отвечающих за соблюдение требований всех наставлений, приказов, инструкций, организацию полетов и управление воздушным движением.

В современных условиях, когда выполнение каждого задания зависит не только от экипажа, но и от многих других специалистов, как никогда возросло значение дисциплины, исполнительности, строгого выполнения каждым авиаспециалистом своих функциональных обязанностей. Безопасности полетов мы должны придавать огромное значение и принимать все зависящие от нас эффективные меры по предупреждению летных происшествий.

Сейчас весь командно-руководящий состав, инспекция должны использовать все рычаги, каналы по предотвращению авиационных происшествий как в воздухе, так и на земле.

Основная цель нашей инспекции по безопасности полетов — исключить предостылки по вине личного состава путем тщательного контроля за выполнением правил безопасности полетов всем личным составом.

Многообразен круг вопросов, которыми приходится заниматься инспектору по безопасности полетов. Летная работа, ее организация, любой участок требуют пристального внимания. За обеспечение безопасности полетов отвечает весь личный состав. Поэтому летчики обязаны: твердо знать, какие действия следует выполнять в аварийных ситуациях, различные инструкции, проводить тщательный технический осмотр самолетов до вылета, выдерживать все режимы.

Наши авиационные законы требуют: во всех случаях нарушившие правила должны подвергаться суровым наказаниям.

В каждой службе, авиационном подразделении имеются инспекторы. На них как раз возложена обязанность контролировать все мероприятия, способствующие обеспечению безопасности полетов на своем участке.

Наши инспекторы — опытные авиационные работники. Если летчик — инспектор, то у него должна быть отличная техника пилотирования, он должен знать аэродинамику и современную авиационную технику, быть консультантом летчиков в аварийных ситуациях, хорошо знать все инструкции, разработанные для летчиков и технического состава, быть готовым дать правильную рекомендацию любому летчику. И, конечно, быть в курсе последних новинок и достижений авиационной науки.

Нашего инспектора должно интересовать все: как идет подготовка и ввод в строй молодых летчиков, состояние летно-методической подготовки инструкторов, соответствует ли уровень подготовки ЛПС сложности задач. От инспектора не должно ускользнуть ни одно упущение, которое ставит под угрозу безопасность полетов.

Работа инспектора не может ограничиваться выявлением недостатков. Они тут же должны устраняться, а если устранить в присутствии проверяющего нельзя, их записывают в специальный журнал. Такая запись обязывает инспектора проконтролировать устранение вскрытых недостатков, повышает его ответственность.

Мы должны добиться точного, неукоснительного выполнения каждым авиатором всех распоряжений и приказов, объявить поход за высокую культуру и порядок во всех авиапредприятиях.

Все силы, энергию, патриотический порыв — на выполнение решений XXIV съезда КПСС, развитие и укрепление могучих крыльев — нашей славной гражданской авиации.

В ПРЕДПРИЯТИЯХ еще не созданы условия, гарантирующие полную безопасность полетов. Так, в истекшем году по управлению количество летных происшествий и предостылок к ним хотя и несколько уменьшилось, но по-прежнему наиболее неблагоприятная обстановка с обеспечением безопасности полетов в предприятиях: Магнитогорском, во 2-м Пермском, Кировском. В этих предприятиях наибольшее количество летных происшествий и предостылок к ним по вине личного состава.

Командно-руководящий состав Челябинского предприятия явно не дорабатывает вопросы управления воздушным движением. И как следствие, в Уральском управлении только в Челябинске в течение двух лет подряд по вине диспетчеров происходят сближения самолетов.

7 декабря 1971 года в аэропорту Курган по вине диспетчера Л. С. Волох допущена посадка двух самолетов АН-2 на встречных курсах с временным интервалом в одну минуту.

30 декабря старший диспетчер Кировского аэропорта А. Д. Карандин допустил употребление спиртных напитков на работе.

Указанные выше факты летных происшествий стали возможными потому, что дисциплина и личная ответственность, исполнительность среди некоторой части летного, инженерно-технического и диспетчерского состава продолжает оставаться на низком уровне.

Подобные факты стали возможными еще и потому, что некоторые руководители предприятий, автов на путь необъективного рас-



Грамоты — Дозорным неба

За успехи в выполнении обязанностей общественного инспектора по безопасности полетов, проявленную инициативу и принципиальность в предупреждении нарушений условий безопасности полетов приказом начальника управления награждены почетными грамотами И. М. Андреев (Ижевское авиапредприятие), Н. Г. Гризенко (Свердловск), В. А. Ирошников (Пермь), Л. М. Наумов (Магнитогорск).

Денежной премией удостоены Г. С. Бунаков (Свердловск), В. П. Омуты (Курган), М. И. Петров (Челябинск) и другие. 14 инспекторам объявлена благодарность.

ЗАБОТА ОБЩАЯ

следования летных происшествий и предостылок к ним, а иногда и скрывают истинного положения дел с безопасностью полетов, создают благоприятные условия для появления летных происшествий, наруше-

достигнута плановая исправность. Самая низкая общая исправность в Свердловском авиапредприятии.

В этом же предприятии самый большой простой са-



ний дисциплины и установленного порядка.

А сколько времени длилось расследование поломки самолета АН-24 Северчуковым в Кировском предприятии! Ведь самолет длительное время стоял поврежденный на стоянке, и все гадали, кто же это мог поломать его! Только вмешательство управления помогло завершить расследование.

Не лучшим образом с безопасностью полетов и в инженерно-авиационной службе наших предприятий.

Без предостылок по вине личного состава в 1971 году работал коллектив АТБ Уктусского предприятия. Сократилось количество предостылок к летным происшествиям в АТБ Кольцовского авиапредприятия.

Значительный рост предостылок по вине личного состава в 1971 году произошел в АТБ Пермского и Магнитогорского авиапредприятий. Половина от общего количества предостылок по техническим причинам и вине личного состава произошла на самолетах АН-2.

Эти данные свидетельствуют о наличии значительных недостатков в организации технического обслуживания этих типов самолетов в предприятиях управления.

В то же время в 1971 г. ИАС не справилась с основным показателем — исправностью СМП. Только по самолетам АН-24 и ЛИ-2

полетов на техническом обслуживании, который составляет 10,3 проц.

Значительно увеличился простой самолетов на техническом обслуживании в АТБ Челябинского авиапредприятия.

В системе мер, определенных приказами,



ГАЗЕТА

—ПОМОЩНИК

У нас проводятся совещания и семинары общественных инспекторов — раз в квартал. На них ставятся конкретные задачи по обеспечению безопасности полетов. 1 марта пятый раз проводился совет по выполнению реализации информации МГА, на котором были приняты мероприятия по улучшению организации и обеспечению безопасности полетов в 1972 году.

По этим мероприятиям был подготовлен приказ командира предприятия по выполнению мероприятий. По проверкам выписывается акт и вручается начальнику проверяемой службы. Надо выработать какое-то положение о совете общественных инспекторов.

Планируется заслушать инженеров по специализации о готовности личного состава к выполнению авиационной работы. Выпущены три стенгазеты «Голос инспектора».

В честь 50-летия образования СССР и 50-летия Аэрофлота намечено провести конкурс «Лучший общественный инспектор».

Челябинск.

В. БЕЛЯИ.

БУДЬТЕ ВНИМАТЕЛЬНЫ

Несмотря на неоднократные указания министерства и Уральского управления ГА, а также практическую помощь по обеспечению безусловного выполнения требований приказа МГА работниками всех служб, участвующих в обслуживании самолетов спецавтотранспортом, положение дел по предотвращению случаев поврежденных самолетов на земле спецавтотранспортом в ряде предприятий управления обстоит крайне неблагоприятно.

Проверкой, произведенной работниками ОНС и инспекцией управления, установлено, что в ряде предприятий приказ МГА

с личным составом АТБ, ГСМ и отдела перевозок, а в аэропортах МВЛ и с водителем не изучен.

Требования приказа службами, участвующими в обслуживании самолетов спецавтотранспортом, в предприятиях управления в полном объеме не выполняются.

Случаи поврежденных самолетов на земле спецавтотранспортом были и в 1972 году.

Основные причины поломки самолетов на земле — отсутствие повседневного контроля при обслуживании самолетов,

невыполнение водительским составом требований приказа МГА об обязательной остановке спецмашины за 10 метров до самолета.

В некоторых предприятиях управления штатные и общественные инспекторы по безопасности полетов, контролю за выполнением требований приказа МГА всеми службами, участвующими в обслуживании самолетов спецавтотранспортом, не уделяют должного внимания.

А. ЛИХАЧЕВ,
отдел наземных сооружений УРУ ГА.



СКОЛЬКО СТОИТ ИНИЦИАТИВА?



Надо думать, тюменские пилоты не раз вспоминали эту поговорку: заботливому мужику и мороз в помощь. За зимние месяцы им предстояло перевезти для нефтяников Среднего Приобья, геологов Ямала и строителей газопровода Надым—Пунга более тридцати тысяч тонн грузов.

Одним северянам с таким объемом работ не справиться — это было ясно с самого начала. На помощь к ним, по решению министерства, прилетели грузовые самолеты АН-12 из других управлений гражданской авиации. Один самолет должны были отправить в Тюмень и свердловчане.

В Кольцово задумались. Вроде и немного это — один самолет. Но в своем аэропорту лежали срочные грузы, со всех сторон насаждают заказчики, а план идет туговато... Однако приказ есть приказ, и самолет улетел.

Прибыл он туда 21 января, и его сразу же нужно было ставить на плановое обслуживание после 50 часов налета. В Тюмени самолет поработал один день и вернулся в Кольцово для замены турбогенераторной установки.

Второй самолет прилетел в Тюмень 31 января. Ему потребовалось техническое обслуживание уже после 100 часов налета. После этого машина полетала только 15 часов и вернулась обратно в Кольцово для предусмотренной графиком замены тормозов и топливного насоса. Та же история повторилась и в третий раз, и только тогда тюменцы сообразили, что тут что-то не так. Тогда-то инженер В. Шербоков и прислал в редакцию возмущенное письмо с прось-

бой всенародно устыдить начальника авиатехнической базы Кольцово Я. М. Ярошевича. «Трудно поверить, — пишет он, — что вам неведомы эти факты, но напрашивается вывод о том, что вы решили воспользоваться случаем для улучшения технического состояния парка АН-12 за счет соседа».

Что это, случайности? Или стиль хозяйствования свердловских авиаторов? А если да, то почему поступили так хозяйственники Кольцово?

Надо сказать, хозяйствовать в Кольцово умеют. За годы экономической реформы в полной мере проявились инициатива, используются эффективные методы труда, резервы производства. На практике выражается это в том, что из года в год выполняет предприятие производственные планы, увеличивается объем услуг, растут производственные фонды. Но странное впечатление оставляет иногда проявление этой инициативы.

Вспоминается ночь прошлого года, время, когда южные области страны снимали урожай первых овощей и фруктов. Совхозы и колхозы свозили их на грузовые площадки аэропортов, чтобы отправить горнякам Норильска и Магадана, морякам Мурманска, нефтяникам Тюмени. На помощь южанам пришли авиаторы других управлений. Из министерства пришло такое распоряжение и в Кольцово.

Хозяйственники Кольцово не спешили его выполнять. В то время только один АН-12 стоял в аэропорту. Его долго ремонтировали, искали запчасти, а когда подоспел выгодный заказ, самолет улетел в Магадан.

Дело в том, что выполнение спецрейсов дает предприятию в среднем 800 рублей дохода за каждый час полета, а за

перевозку овощей предприятию выплачивается только половина грузового тарифа, что даже не покрывает расходов. Полный тариф выплачивает государство не может: возрастает цена на овощи и фрукты. В конце концов самолеты все-таки были посланы, и авиапредприятие потеряло за сезон 1971 года более 100 тысяч рублей. Бесплезными оказались все уловки хозяйственников.

Потому что были они действительно уловками, а не настоящей инициативой, той, которую предполагает хозяйственная реформа. Она действительно, как подчеркнул на XXIV съезде А. Н. Косыгин, «...предполагает усиление роли прибыли в народном хозяйстве». И нынче руководитель предприятия обязан думать об успешной работе коллектива, выполнении плана, проявлять инициативу. Но думать, оценивая конечный итог своей работы с государственной точки зрения, а не купираясь глазами в свое корыто». Тогда бы наши дети пошли в школу без учебников, в отцовских сапогах или бабушкиных валенках, а посещение аптэки с рецептом врача обошлось бы пациенту не в копейки, а десятки рублей. Потому что производство этих товаров народного потребления убыточно, цены на них занижены сознательно и убытки возмещает государство. И стиль деловитости оборачивается делячеством, а от инициативы за версту несет затхлым духом купеческого подхода к решению важных государственных задач, если руководитель забывает об этом.

Какой же должна быть тогда хозяйственная инициатива? Ведь фонды развития производства, материального поощрения зависят в конечном счете от прибыли, от успешной работы предприятия! Ответ на это дают материалы XXIV

съезда КПСС. «Необходимо полнее сочетать индивидуальную и коллективную заинтересованность — интересы отдельного работника, предприятия и всего общества», — подчеркнул в докладе А. Н. Косыгин.

Конечно, это зависит не только и не столько от предприятия, сколько от вышестоящих органов управления. И тут предприятию тоже надо проявлять инициативу, пусть даже инициатива, направленная «вверх», труднее пробивает себе дорогу, чем та, которую продиктовали из Свердловска в Тюмень. Ведь есть же способ улучшить доставку овощей, и хозяйственники Кольцово не раз указывали его.

Предприятиям, владельцам самолетов АН-12, необходимо порой предоставлять право самим заключать прямые договоры с отправителями фруктов. Предприятия смогут разумно спланировать полеты, смену экипажей, бороться за снижение простоев самолетов. Сократятся сроки доставки овощей и фруктов, что значительно повысит их качество, и, главное, прекратится, наконец погоня за «выгодными» заказами.

Развитие хозяйственной реформы большинство экономистов справедливо видит в дальнейшем расширении хозяйственных связей и возрасчении ответственности не только по «горизонтали», но и по «вертикали»: предприятия — управление — министерство. Многие парадоксы и казусы как раз и возникают там, где происходят обрывы в этой вертикальной цепочке. Связать воедино все ее звенья — сложная задача. Успех ее в равной степени зависит от инициативы органов управления и инициативы предприятий.

И. БУРКО.

ЗЕМЛЯ ОТСТАЕТ ОТ НЕБА

На пороге нынешнего года члены коллегии и ответственные работники Министерства гражданской авиации проверяли обеспечение безопасности полетов и состояние дисциплины в ряде управлений и трех аэропортах Московского аэроузла.

Уральское управление не вошло в число проверяемых, но недостатки, вскрытые в ходе проверки, в той или иной степени, а по некоторым вопросам и полностью присущи наземным службам Уктусского предприятия.

Комиссия министерства особое внимание уделяла партийно-политической работе по повышению безопасности полетов, укреплению дисциплины и воспитанию авиа-работников.

Как же наземные службы Уктусского предприятия обеспечивают реше-

ние задач, поставленных министерством?

Большую и важную работу по обслуживанию самолетов, эксплуатационному содержанию аэродромов, погрузочно-разгрузочным работам выполняет автохозяйство.

Автохозяйство могло бы заслужить хорошую оценку, если бы не было случаев нарушения дисциплины. За прошлый год зафиксировано девять таких случаев.

Не ограждена стоянка спецавтотранспорта, она доступна посторонним лицам. Следует сделать упор и работникам охраны.

Неудовлетворительным надо признать и противопожарное состояние гаража. Средств пожаротушения недостаточно, машины располагаются в гараже без соблюдения противопожарных норм.

За прошлый год по вине аэродромных служб управления задержано 20 рейсов, из них 6 по вине аэродромной службы аэропорта Уктус. Подготовкой аэродрома работники отдела наземных сооружений почти не занимаются.

В названных, как и в других службах Уктусско-



го аэропорта, не оказывается должного партийного влияния на своевременное, глубокое изучение и точное выполнение личным составом требований руководящих документов по обеспечению регулярности и безопасности полетов.

Крайне недостаточно пропагандируется опыт передовиков, а ведь в каждой службе есть добросовестные и нерадивые работники. На опыте работы лучших водителей следует учить остальных. Возьмем конкурс «За безопасность и своевременное обслуживание самолетов спецавтотранспортом». Если говорить откровенно, конкурс этот проводится без достаточной гласности.

Включаясь в социалистическое соревнование в честь 50-летия образования СССР, коллективы наземных служб Уктусского предприятия должны обеспечить выполнение государственного плана.

В. ДЕНИСОВ,
начальник ОНС
УрУ ГА.

ПОСВЯЩАЕТСЯ ЖЕНЩИНАМ

Накануне Международного женского дня 8 Марта в АТБ Магнитогорского авиапредприятия появился очередной, третий в этом году номер стенгазеты «Авиатор», выпускаемой комсомольцами авиационно-технической базы. Все материалы газеты на этот раз посвящены глав-

ным «виновницам» праздника — женщинам.

«Авиатор» обладает давними традициями. Только в прошлом году вышел двадцать один ее номер. Активное участие в выпуске стенной газеты принимают Валентина Балужева, Светлана Разинкина, Клим Галиев и Сергей Рубцов. Кроме того, комсомольцы АТБ часто вывешивают «бюветы листки», рассказывающие о производственной и общественной жизни предприятия.

С ДУМОЙ О ПАССАЖИРЕ

До сих пор информация по изменению центрального расписания — введение и отмена рейсов, изменение частоты движения — поступала в предприятие Уральского управления гражданской авиации не всегда своевременно.

Радиограммы из министерства через узел связи аэропорта Кольцово передавались сначала в адрес начальника управления, а уж потом, после ознакомления с ними должностных лиц, с тем же текстом и опять через Кольцово — в предприятие.

На это уходило много времени. Были случаи, когда радиограммы даже по своим рейсам опаздывали на день, а то и на два.

Получалось, что расписание уже новое, а кассы агентства успели продать билеты за десять дней вперед, еще по старому расписанию. Пассажиры или отставали от своего рейса, или приезжали раньше времени. И писали жалобы.

Еще хуже обстоит дело с «чужи-

ми» рейсами, не производящими посадку в аэропортах Уральского управления. Эта информация высылалась почтой и поступала в предприятие через 7—10 дней, не раньше. Ясно, что это дезинформировало пассажиров.

Напрашивалось единственно правильное решение: ретрансляция министерских радиограмм должна осуществляться не через управление, а непосредственно через узел связи аэропорта Кольцово.

Это обеспечили начальник отдела радионавигации и связи УрУ ГА А. Г. Ануфриев и начальник радиобюро аэропорта Кольцово А. А. Серебряников.

С 5 февраля все радиограммы, касающиеся изменения расписания, поступают одновременно в управление, аэропорты и агентства.

На это уходят считанные минуты. Обеспечена высокая оперативность.

Л. НЕУМИН,
инженер по расписанию УрУ ГА.

НУЖЕН СПРАВОЧНИК

Со времени выхода в свет последнего телефонного справочника Уральского управления гражданской авиации прошло более двух лет. За этот срок в связи предприятий — в Уктусе, Кольцово, Перми и т. д. — произошли большие изменения, внедрена автоматика. На Уктусе и в Кольцово, например, упрощены коммутаторные установки.

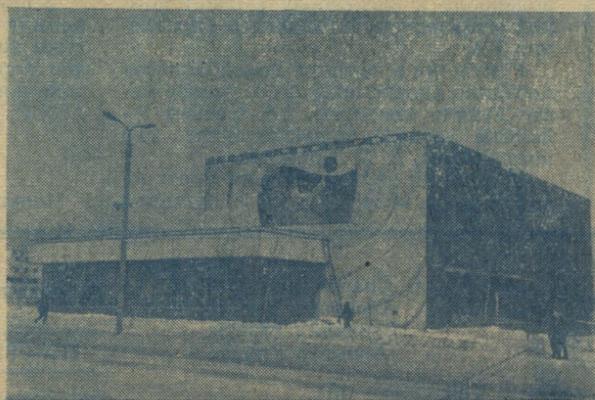
Сейчас появилась необходимость издать новый подробный справочник, куда вошли бы все телефоны отделов и служб управления, основных телефонов Уктусского, Кольцовского, Магнитогорского и Курганского предприятий.

К. ЛИТВИН.



СВЕРДЛОВСК — КАМАЗ

Недавно уральские авиаторы проложили новую авиатрассу: Свердловск — Набережные Челны. Рейс выполняется на самолетах АН-24.



Камский автомобильный завод — всеобщая ударная стройка. Сюда каждый день спешат сотни рабочих, инженеров, специалистов разного профиля. Наш нештатный фотокорреспондент В. А. Попов побывал в городе автостроителей. На его снимках вы видите один из жилых домов и кинотеатр «Чолпан», что по-татарски значит «утренняя звезда».

Этот интересно!

**ВЕРТОЛЕТ
НАД ЗАПОВЕДНИКОМ**

Каких только животных не встретишь в Чаткале — самом крупном заповеднике Узбекистана. Нынешняя зима выдалась на редкость суровой. Вот уже более двух месяцев в горах и степях лежит снег, бусуют метели.

Бывает, что животные не могут даже добраться до кормушек с зерном, сенем и вениками, которые сотрудники заповедника расставили еще с осени. Но и в этих условиях люди делают все для того, чтобы спасти животных.

Куда не может пройти человек, пищу для зверей доставляют на вертолете. Сотрудники заповедника вместе с вертолетчиками отыскивают животных, попавших в снежный плен, и сбрасывают им корм.

В эти дни вертолеты можно видеть над заповедниками и заказниками республики. Для подкормки животных и птиц из государственных фондов выделены десятки тонн зерна и комбикормов. Тридцать тонн зерновых отходов собрали охотники, лесоводы, школьники.

**ЛЕТЧИКИ
И КОСМОНАВТЫ**

Есть люди, которые внесли огромный вклад в развитие советской авиации. К числу таких по праву относится генерал-полковник авиации Николай Петрович Каманин. Недавно издательство политической литературы выпустило его книгу воспоминаний «Летчики и космонавты». Это увлекательный и волнующий рассказ об интересных и славных событиях в истории советской авиации и космонавтики, о мужестве и героизме наших летчиков и космонавтов.

По путевке комсомола Николай Петрович поступает в военную школу летчиков и решает связать свою судьбу с авиацией. Он пишет: «Мечта о небе! Когда она зародилась в моем сознании? Трудно сказать точно, назвать определенный рубеж. Может, в те минуты, когда мы, зачарованные, стояли возле настоящего самолета на зеленом лугу? А может, в тот миг, когда летчик сел в кабину и машина, вздрогнув, побежала по луговине, развивая скорость, оторвалась от земли и через несколько минут растаяла в далекой синеве неба? Или в те часы, когда мы, комсомольцы, читали в кружке ОДВФ (Общество друзей воздушного флота, — Ф. К.) брошюры об авиации и слушали рассказы о боевых подвигах краснолетов в годы гражданской войны? А возможно, сказалось мое участие в сборе средств на строительство отечественных самолетов.

Видимо, бурные события, происходившие в нашей стране, сама жизнь, советская действительность — все это вместе взятое и заронило в моем сердце мечту стать летчиком».

В предвоенные годы Н. П. Каманин успешно окончил Военно-воздушную академию, был избран депутатом Верховного Совета СССР, командовал бригадой легких бомбардировщиков.

Целый ряд страниц своей книги Н. П. Каманин посвящает своему участию в борьбе со злейшим врагом человечества — германским фашизмом в годы второй мировой войны. Поначалу он командовал штурмовой авиационной дивизией, а в последние два года войны пятым штурмовым авиационным корпусом. Читатель найдет незабываемые эпизоды подвигов советских асов в борьбе с жестоким и коварным врагом. Так, удмурт по национальности Зосим Исаакович Макаров, защищая Москву, сделал 12 боевых вылетов на самолете Р-5.

В июле 1942 года он вступил в ряды ленинской партии, начал летать на ИЛ-2. Немало сжег фашистской техники. За две недели совершил 33 боевых вылета, 34-й стал роковым.

Это произошло днем 2 августа. Летчик Макаров в группе полетел на штурмовку врага в район Ржева. Вышли на цель, сбросили бомбы. Вдруг на штурмовиков напали немецкие истребители. Две пары обрушились на ведомого, сделали попытку его сбить. Это заметил Макаров. Резко сманеврировав, он дал предупредительный пушечный залп, оберегая командира. После этого две пары «мессеров» атаковали самолет Макарова с двух сторон. По кабине самолета и по плоскостям ударили пулеметные очереди. Самолет загорелся. Мужественный ас ввел свою машину в

петлю Нестерова и в ее верхней точке, сделав зависание, выбросился из кабины.

С обожженным лицом, измученный, обессиленный, Макаров приземлился у самой линии фронта, на своей территории.

Выйдя из госпиталя, Макаров вновь сел за штурвал самолета и продолжал громить гитлеровцев. 4 февраля 1944 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза... О таких людях — военных летчиках Н. П. Каманин пишет с особой теплотой.

В послевоенный период Н. П. Каманин работал на командных должностях, окончил военную академию Генерального штаба.

В 1959 году партия по-

ручила ему ответственную работу — быть воспитателем и наставником космонавтов. В короткий срок Н. П. Каманин со своими помощниками сумел подобрать и подготовить к полетам в космос целый ряд советских покорителей вселенной. В своей книге он подробно описывает полеты Юрия Гагарина, Германа Титова, Андрияна Николаева, Павла Поповича, Валерия Быковского и других славных сынов космоса. Теплые строки посвящены космонавту-уральцу Виталию Севастьянову, совершившему полет в космос в кабине корабля «Союз-9».

45 лет своей жизни Н. П. Каманин отдал служению Родине, авиации, космосу. Его книга воспоминаний «Летчики и космонавты» — немеркнущие страницы истории советской авиации и космонавтики.

Ф. КРАВЦОВ.

г. Ижевск.

**ТУ-154
В ГАМБУРГЕ**

НОВОСТИ

Командир корабля Шухов уверенно управляет тяжелой машиной. Второй пилот переводит с английского указания наземной службы. В кабине находится также западногерманский летчик, консультирующий советских пилотов. Советская экспортная организация «Авиаэкспорт» начала в ФРГ показательные полеты одного из 12 опытных образцов своего реактивного самолета среднего радиуса действия ТУ-154.

Технический эксперт авиакомпании «Люфтганза» признал, что по основным характеристикам ТУ-154 не уступает соответствующим западным

моделям. Как подчеркнул представитель фирмы «Ротокрафт», двигатели этой машины обладают таким запасом тяги, который позволяет сразу после взлета сбавить газ, — в этом особенно заинтересованы жители прилегающих к аэропортам районов, страдающие от шума, производимого взлетающими самолетами.

ТУ-154 выпускается в трех модификациях: на 158 мест в туристском классе — этой машиной особенно заинтересовались многие авиакомпании ФРГ, на 104 места в туристском и 24 — в первом классе — для перевозки пассажиров на средние расстояния и на 164 места — для полетов на короткие расстояния. Самолет стоит на 10 процентов дешевле, чем «Бойнг-727-200».

Кроме того, многие западные компании, по-видимому, привлекут и

**Дружба
всего
дороже**

В субботу в клубе Уктусского аэропорта состоялся вечер, посвященный Международному женскому дню 8 Марта.

После торжественной части на сцене клуба выступили самодеятельные артисты. В концерте прозвучали песни в честь советских женщин.

Трио девушек исполнило украинские, молдавские, русские песни.

А вчера агитбригада спецавтобазы под руководством Ф. И. Дементьева выступила в клубе с концертом, посвященным 50-летию образования СССР. Хор ветеранов труда исполнил песни народов нашей Родины на русском, башкирском, татарском и украинском языках.

Программу концерта вели работники ЖКО Уктусского аэропорта.

Н. ЗАМЯТИН,
заведующий клубом.

льготные условия оплаты, обычные для советского авиаэкспорта. Срок поставки самолетов — 1 год. Советское воздушное агентство Аэрофлот уже заказало машины этого типа, они должны заменить ИЛ-18 и АН-10.

Первые машины уже переданы Аэрофлоту, но еще не используются: на пассажирских линиях, по правилам, принятым в Советском Союзе, новые модели проходят испытательный срок в качестве почтовых и транспортных самолетов.

«Вельт», Гамбург.

ПОРТ ПОРТ ПОРТ

Закончились финальные игры на приз горкома ВЛКСМ и клуба «Золотая шайба», начавшиеся 23 февраля на детском стадионе хоккейной школы «Спартак» торжественным парадом. Восемь команд — победители районных соревнований — выступили на льду.

После парада начались соревнования. Команды играли в двух подгруппах за право выхода в финал. В первой подгруппе, где выступали команды «Орленок» (Железнодорожный район), «Чайка» (Верх-Исетский), «Авиатор» (Октябрьский) и «Чайка» (Кировский), победа досталась мальчишкам из «Авиатора», победившим «Орленка» — 4:2, «Чайку» (Верх-Исетский) — 8:7 и «Чайку» (Кировский район) — 4:3.

Во второй подгруппе играли «Кристалл» (Чкаловский район), «Космонавт» (Ленинский район). Вне конкуренции был «Кристалл».

Он завоевал право бороться за золотые медали.

На лед выходят «Авиатор» и «Кристалл». Они решают спор за первое место. В первом периоде игра не клеилась у обеих команд. Острые моменты возникают то у одних, то у других ворот, но гола нет. Следует вскоре прорыв Юры Некрасова — и шайба в воротах «Кристалла». 1:0 — ведет «Авиатор».

Второй период не приносит результата — 0:0. Пер-

С ПОБЕДОЙ, «АВИАТОР»!

вые семь минут третьего периода не дали перевеса ни одной из команд. Но затем во всем блеске проявились мастерство и воля к победе у «Авиатора». Забив подряд три гола (С. Анненков — два, Ю. Некрасов), команда завоевала первое место и право бороться в областных соревнованиях за выход в финал всесоюз-

ных соревнований. Они состоятся в Первоуральске в дни школьных каникул.

В заключение хотелось бы отметить возросшее мастерство юных хоккеистов и пожелать команде «Авиатор» (тренер М. Гучков) успешного выступления в областных соревнованиях.

ЗАСЛУЖЕННАЯ УДАЧА

В последних числах февраля в спортивном зале Кольцовского предприятия состоялась блицтурниры по волейболу и баскетболу в зачет зимней спартакиады Уральского управления ГА.

У мужчин в турнире волейболистов победили спортсмены АТБ, второе место заняли связисты, на третьем — пилоты летного подразделения, где командиром Г. Г. Борисов.

У женщин первенствовали бортпроводники, на втором месте — команда

базы аэродромного обслуживания, на третьем — команда службы движения.

В блицтурнире баскетболистов принимали участие семь мужских и четыре женские команды. Общекомандное первое место завоевали бортпроводники, второе место у службы АМСГ, на третьем — школа № 92.

Ф. ГЛУХОВ,
инструктор физкультуры.
Кольцово.



Многие авиаторы Кольцовского и Уктусского предприятий часы своего досуга посвящают театру, посещают академический театр оперы и балета имени Луначарского, драму, театр музыкальной комедии. Часто бывают здесь и гости из других авиапредприятий Урала.

На снимке: балет «Жизель» на сцене Свердловского оперного театра.

Фото Д. ВАДИНА.

**Наш адрес
и телефон**

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

Тел. 235—461.
235—496.

За редактора Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 07138. Заказ № 3616.

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