

ТВЕРЖЕ ШАГ ДЕВЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 19 (1856).

СРЕДА,

31

мая

1972 г.

Год издания

XXIX

Цена 2 коп.



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Совет по экономическому образованию авиарботников

РЕШЕНИЕ народно-хозяйственных задач, поставленных XXIV съездом КПСС перед гражданской авиацией, во многом зависит от повышения уровня экономической подготовки кадров. Овладевшие авиарботниками экономическими знаниями, современными методами хозяйствования и управления, широкое внедрение в производство научной организации труда, передового опыта, новейших достижений науки и техники, укрепление дисциплины и организованности являются важными резервами повышения эффективности работы авиационных предприятий. Вот почему экономические семинары и школы основ экономических знаний, народные университеты и школы коммунистического труда стали предметом постоянной заботы политорганов, партийных и профсоюзных организаций, хозяйственных руководителей.

В целях улучшения организации экономической подготовки личного состава Аэрофлота в свете постановления ЦК КПСС «Об улучшении экономического образования трудящихся» при Министерстве гражданской авиации создан совет по экономическому образованию авиарботников. Председателем совета утвержден заместитель министра гражданской авиации тов. Усков А. П. На совет возложено научно-методическое руководство и координация работы различных организаций по экономическому образованию личного состава гражданской авиации.

На днях состоялось первое заседание совета, на котором были обсуждены задачи по дальней-

шему улучшению организации экономической учебы авиарботников и рассмотрены следующие вопросы:

— о ходе разработки перспективного плана экономического образования по гражданской авиации на пятилетку;

— о разработке учебных планов и программ;

— о подготовке пропагандистов и руководителей школ;

— об издании учебных пособий и брошюр по экономике гражданской авиации.

Совет заслушал информацию начальника Латвийского управления гражданской авиации т. Петерсона В. К. и директора завода № 402 т. Кузькина В. В. о выполнении директивных

указаний Министерства гражданской авиации, Политуправления и ЦК профсоюза авиарботников от 30/XII-71 г. и 27/III-72 г. об организации экономической учебы. На заседании совета было отмечено, что в Латвийском управлении и на заводе № 402 проделана значительная работа по перестройке системы экономической учебы и подготовке к новому учебному году. Но это только начало большой и важной работы по экономическому обучению и воспитанию авиаторов.

Вместе с тем на совете указывалось, что в некоторых авиационных предприятиях еще недостаточно активно ведется подго-

товка к новому учебному году, не определена система учебы для каждой категории авиарботников, не создана материальная база для проведения занятий. Слабо еще учитываются требования экономической подготовки кадров в ходе выработки и принятия социалистических обязательств и при подведении итогов их выполнения. Вопросы экономической политики партии на современном этапе, задачи и деятельность гражданской авиации в девятой пятилетке недостаточно отражаются в наглядной агитации, неудовлетворительно ведется работа по подготовке пропагандистов по вопросам экономики.

Долг всех хозяйственных, партийных и профсоюзных руководителей предприятий гражданской авиации — более тщательно готовиться к новому учебному году в системе экономического образования.

За технический прогресс

НЕДАВНО в Свердловске состоялась территориальная отчетно-выборная конференция членов Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов авиарботников Уральского управления ГА.

С отчетным докладом выступил председатель терсовета ВОИР Г. М. Бурдин.

В прениях по докладу выступили делегаты от первичных организаций ВОИР на уральских авиационных предприятиях тт. Галаков, Васильев, Иванцов и другие. Выступавшие поделились опытом рационализаторской работы, рассказали о трудностях в рационализаторской деятельности.

На конференции состоялись выборы нового состава терсовета ВОИР.

* * *

На следующий день состоялось методическое совещание рационализаторов Уральского управления гражданской авиации. Его открыл заместитель начальника управления по инженерно-авиационной службе И. Е. Машкинский. Он обратил внимание присутствующих на неутешительные результаты в вопросах рационализации за I квартал 1972 года.

С докладом о состоянии рационализаторской работы и предстоящих задачах в этом направлении выступил старший инженер управления по работе В. С. Кизиков.

Об организации научно-технической информации на авиационных предприятиях рассказал А. С. Болгарин.

Участники совещания прослушали лекцию «Гражданская авиация и научно-технический прогресс».

В. КОСТЮКОВСКИЙ.

Повышая чувство ответственности

В Свердловске закончила свою работу совещание работников наземных служб предприятий управления. Сегодня мы печатаем обзор выступлений участников совещания.

О содержании аэропортов, зданий и сооружений в предприятиях доклад сделал начальник ОНС Уру ГА В. К. ДЕНИСОВ.

Объем работ по содержанию зданий и сооружений, их капитальному и текущему ремонту резко возрос, в предприятиях управления ежегодно вводятся новые объекты, здания производственного и жилого фонда, которые требуют надлежащего ухода и содержания.

В докладах Л. И. Брежнева и А. Н. Косыгина на XXIV съезде КПСС говорится, что в предстоящем пятилетии необходимо уделить особое внимание улучшению использования производственных мощностей и основных фондов, всемерно улучшать их содержание. Вот в этом направлении мы и должны строить свою работу по проведению капитальных и текущих ремонтов зданий и сооружений, повышать и совершенствовать технологию производства ремонтных работ, обеспечивая качественное и в полном объеме выполнение установленных планов капитального и текущего ремонтов.

Установленный план капитального ремонта на 1971 год в целом по управлению выполнен на 106 процентов в сумме 1 млн. 369 тыс. рублей.

Выполнен план как производственных объектов, так и жилого фонда. Только Челябинское предприятие не справилось с планом ремонтных работ по жилью. Запланированный в 1971 году ремонт жилого дома сорван, несмотря на то, что был заключен договор с подрядной организацией. Зам. начальника аэропорта т. Удовиченко и начальник окса и НС т. Захарченко не проявили должной озабоченности за ремонт указанного дома, в результате чего выделенные на эти цели 20 тысяч рублей мы были вынуждены снять и передать другому предприятию.

Из года в год уменьшается объем капитальных

ремонтных работ жилого фонда и в аэропорту Кольцово. В 1971 году был произведен ремонт только одного 12-квартирного дома, а сроки окончания дома затянулись до наступления холодов.

Считаю необходимым отметить, что, несмотря на ежегодное выполнение плана капитального ремонта, в осуществлении его имеются недостатки.

Особенно плохо обстоит дело с содержанием аэровокзального комплекса, бортовых, гостиниц и других объектов.

Проверкой установлено, что, как правило, текущий ремонт во всех предприятиях не планируется, проектно-сметная документация не составляется, дефектные акты отсутствуют.

Продолжает иметь место использование выде-

ленных средств и материалов на капитальный ремонт не по назначению: на строительство новых объектов и проведение текущих ремонтов. Заместителям начальников аэропортов по наземным службам необходимо усилить контроль за использованием средств капремонта.

В аэропортах Кольцово, Челябинск и Пермь было запланировано строительство баз ремонтно-строительных участков, но кроме проектных работ и привязки их к местности дальше дело не двигается, и только в аэропорту Кольцово (заместитель начальника аэропорта т. Селезнев, начальник окса и НС т. Ашавин) в этом году начато строительство базы РСУ. Заместителю начальника аэропорта Пермь т. Артемьеву и начальнику окса т. Симоновой, заместителю начальника аэропорта Челябинск т. Удовиченко и начальнику ОКС и НС т. Захарченко необходимо сделать должные выводы и принять практические меры к организации строительства баз РСУ.

(Окончание на 2 стр.)



В кольцовском авиационном предприятии успешно выполняются повышенные социалистические обязательства, взятые к 50-летию образования Союза ССР; экипаж командира корабля В. А. Любина.

Повышая чувство ответственности

(Окончание. Начало на 1 стр.)

Крайне неудовлетворительно обстоит дело во всех предприятиях с выполнением приказа МГА о благоустройстве и озеленении аэропортов. Так, в аэропорту Киров с момента ввода его в эксплуатацию не посажено ни одного дерева, кустарника. Заместителю начальника аэропорта т. Колотову и начальнику окса и НС т. Руденко указывалось на это и при проверке комиссии УрУ ГА к весенне-летней навигации, но мер до сих пор не принято.

А освещение жилых поселков авиагородков! Это поселки «во мгле». Уличное освещение в аэропорту Кольцово до сих пор не закончено. Тов. Шадрин не проявляет должной расторопности и деловитости.

В аэропорту Кольцово самый неприглядный вид имеют пустующие здания котельных, которые до сих пор никак не используются.

В целях улучшения содержания зданий и сооружений, своевременного проведения капитального ремонта необходимо устранить отмеченные недостатки и принять все меры к обеспечению выполнения установленного плана капитального ремонта на 1972 год с высоким качеством.

В первом квартале текущего года работа служб спецавтотранспорта в обеспечении регулярности полетов значительно ухудшилась по сравнению с этим же периодом прошлого года, увеличилось количество задержек рейсов, — сказал в своем выступлении старший инженер ОНС УрУ ГА А. А. ЛИХАЧЕВ. — Причинами задержек являются: отсутствие четко спланированного взаимодействия служб автотранспорта с другими службами, участвующими в подготовке самолетов к вылету, отсутствие технологических графиков обслуживания самолетов и нечеткая работа диспетчеров служб спецтранспорта. Только этими причинами можно объяснить задержки продолжительностью до 15—20 минут.

В наших автохозяйствах есть добросовестные,

дисциплинированные водители, длительное время работающие без каких-либо чрезвычайных происшествий. Это тов. Щелканов, проработавший в аэропорту Кольцово уже 30 лет, тт. Иванников, Дубасов, проработавшие более 20 лет, тт. Киселев и Захаров.

Заслуживают похвалы водители спецавтотранспорта Челябинского аэропорта тт. Бекметов, Рузаков, Найман, Немцев, Валеев, Кировского аэропорта — тт. Земцов, Ворожцов, Сычугов и многие другие водители предприятий нашего управления. Эти люди — опора служб спецавтотранспорта. Популяризация их опыта безаварийной работы — долг и обязанность начальников служб.

Анализируя случаи повреждений самолетов на земле спецавтотранспортом, напрашивается вывод, что виновниками этих повреждений являются не только и не всегда водители, но и руководители служб спецтранспорта.

При правильной организации работы спецмашин по обслуживанию самолетов — а это целиком и полностью зависит от руководителей служб спецавтотранспорта и от заместителей начальников аэропортов по наземным службам — поврежденных самолетов на земле безусловно не было бы.

С докладом «О повышении ответственности технического надзора за качеством объектов» выступил начальник окса УрУ ГА И. В. Черкас.

Ежегодно в предприятиях управления осваиваются средства по капитальным вложениям на сумму, превышающую семь миллионов рублей, а по вводу основных фондов порядка семисью миллионов, строятся сложные по своей технологической специфике сооружения.

В оксах и дирекциях строительства предусмотрены инженерные должности по техническому надзору за строительством объектов, контролирующим ход и качество работ, выполнение кален-

дарных планов и графиков производства строительного-монтажных работ.

Докладчик говорит о функциях технического надзора и подробно анализирует его деятельность.

Далее тов. Черкас заострил внимание собравшихся на таком немаловажном вопросе, как качество строительного-монтажных работ.

По ряду строящихся объектов имеются нарушения строительных правил и норм, отступления от проектных решений. Работы выполняются с дефектами. Инженерно-техническим составом оксов слабо осуществляется технический надзор за строительством объектов, контроль за качеством, не проявляется должной требовательности к подрядным строительным организациям в части повышения качества. Календарные планы и графики по многим объектам отсутствуют, а там, где есть (Челябинск, Киров, Кольцово), они не корректируются с фактическим положением дел.

Предприятия управления недостаточно предъявляют финансовых санкций к подрядным организациям за низкое качество и дефектное выполнение работ.

Работники оксов слабо изучают такие важные документы, как положение о договорах подряда на капитальное строительство, в котором конкретно определены взаимнообязательства между заказчиком и подрядчиком.

Этот документ необходимо детально изучить всем заместителям начальников аэропортов по наземным службам, начальникам оксов и дирекций строительства в предприятиях и при заключении договоров с подрядчиками быть предусмотрительными, чтобы впоследствии иметь возможность строго выдерживать свои обязательства и в полной мере предъявлять финансовые санкции к подрядчикам за всякого рода нарушения. Это будет способствовать повышению качества работ, устранению допущенных дефектов и недоделок.

Начальникам оксов и дирекциям строительства через руководство предприятий необходимо привлекать специалистов служб для контроля за выполнением работ специального профиля (объекты связи, электрохозяйство, светотехнические средства и другие), выполняемых силами субподрядчиков. Это также будет способствовать повышению качества выполняемых работ.

Позади экзамены

Закончился учебный год у юных летчиков клуба «Вертолет» Курганского аэропорта.

20 мая в торжественной обстановке состоялись переводные экзамены по самолетовождению, материальной части самолета и политической подготовке.

Все юные летчики — 21 учащийся — сдали экзамены на «хорошо» и «отлично». Из них шестеро показали отличные знания по всем предметам.

М. ЛЕВИЦКИЙ,
штурман, начальник КЮЛа.

НОВОСТИ

Награда обязывает

Октябрьский райисполком и райком партии (г. Свердловск) подвели итоги социалистического соревнования по охране общественного порядка среди народ-

ных дружин за первый квартал. Народная дружина Кольцовского аэропорта, которой руководит В. А. Кочечин, награждена Почетной грамотой.

Почетные грамоты получили около тридцати дружинников. Большая группа активистов отмечена премиями и благодарностями

командования предприятия. Лучшими в Кольцово являются дружины, возглавляемые И. Казанцевым, Н. Кудьяковым, Н. Заболовым, А. Ляхом и А. Огданским.

Активными дружинниками зарекомендовали себя командир корабля А. Барыгин, командир корабля Л. Зимин, штурман М. Денисов, бортрадист М. Князев, работник СМУ-8 И. Глазырин, работник АТБ В. Белкин и многие другие.

— Эта награда обязывает нас активизировать свою работу по охране общественного порядка, — говорит начальник штаба народной дружины Кольцовского аэропорта В. А. Кочечин.

И. СЕМЕНОВ.

Будущие летчики

В минувший четверг во Дворце пионеров города Кирова состоялся торжественный вечер выпускников школы юных авиаторов.

которой руководит секретарь комсомольской организации Кировского авиапредприятия Б. Дрягин.

В торжественной части вечера перед выпускниками выступил ветеран Кировского авиапредприятия В. В. Захаров. Бывший командир летного коллектива сейчас работает инженером спецпредприятия. Он рассказал ребятам об истории гражданской авиации и своего предприятия.

Директор Дворца пионеров вручил выпускникам удостоверения об окончании школы юных авиаторов и пожелал им успехов, а затем состоялся тематический концерт, игры, танцы, аттракционы.

— В этом году 18 десятиклассников закончили школу юных авиаторов, — говорит руководитель школы Б. Дрягин. — Все ребята — будущие абитуриенты летных училищ.

М. ОКУЛОВ,
заместитель командира предприятия по политической части.

Письма в редакцию

КРЕПИТЬ ДИСЦИПЛИНУ

Коммунист провинился. Его лишили звания ударника коммунистического труда. Он ждал, что его вызовут на партком, разберутся в причинах, разъяснят его ошибки и упущения в работе. Определят срок и меру наказания. Не вызвали. Почему?

Когда на партийном собрании Челябинского предприятия руководитель полетов В. Бакланов задал этот вопрос, ему ответили:

— Коммунист не должен иметь упущений в работе.

Это было сказано на собрании, где обсуждался один вопрос: «Состояние производственной дисциплины и задачи партийной организации по воспитательной работе и укреплению дисциплины труда в службах и подразделениях Челябинского предприятия в свете требований XXIV съезда КПСС».

Ответивший тов. Бакланову, конечно, знал, что не ошибается только тот, кто ничего не делает. Знал, что ошибки должны быть разъяснены коммунисту — именно это и будет воспитательной работой.

Партийные организации предприятия недостаточно требовательны к коммунистам за выполнение ими Устава КПСС, слабо спрашивают с командно-руководящего состава и инженерно-технических работников за воспитание своих подчиненных.

В своем постановлении партийное собрание отметило, что партийные организации предприятия предали определенную работу: в феврале и марте в службах обсуждалось постановление ЦК КПСС по Череповецкому металлургическому

комбинату. Партком на своем заседании заслушивал тт. Мачусского и Удовиченко, которые рассказали об участии командно-руководящего состава и инженерно-технических работников в воспитании подчиненных в АТБ и наземных службах, заслушивался вопрос по подбору, восстановке и воспитанию кадров.

Коммунисты решили всеми формами партийно-политической и воспитательной работы усилить разъяснение материалов съезда, Пленумов ЦК КПСС и задач, решаемых гражданской авиацией в девятой пятилетке.

Ежемесячно на заседании партбюро и партсобраниях слушать доклады руководителей служб и отделов о состоянии трудовой дисциплины и об участии командно-руководящего состава и инженерно-технических работников в воспитании подчиненных.

Цеховым парторганизациям в течение июня вменено в обязанность подобрать из лучших производственников и ветеранов Аэрофлота наставников и прикрепить к ним молодых авиаспециалистов для улучшения трудового и политического воспитания.

Организовать семинары с руководителями среднего звена по формам и методам работы с подчиненными начиная с 1 июня текущего года.

Практиковать проведение с ними конференций и беседований по теоретическим и практическим вопросам обучения, идейно-политического воспитания личного состава, овладения методическими и психологическими навыками работы с подчиненными.

А. КУТЛЯЕВ.



На конференции ВОИР.

Фото А. Ляха.

В УКУССКОМ авиационном предприятии недавно проводился конкурс стенной печати, где оценивалось внешнее оформление газет и «боевых листов», их содержание и периодичность. Лучшей признана ежемесячная стенгазета вертолетного подразделения «Вертолет». Редакционная коллегия «Вертолета» состоит из четырех человек — Дмитрий Дзек, Анатолий Стихин, Юрий и Евгений Постоноковы; двое из них имеют специальное художественное образование. Поэтому лицо газеты всегда интересно и оформлено профессионально.

Но за всякой формой должно быть скрыто, а вернее открыто, содержание. Чем же еще, кроме внешности, привлекает «Вертолет»?

Обычно номер этой стенной газеты состоит из передовой статьи и материалов информационного плана.

Для рассмотрения можно взять последние номера «Вертолета», выпущенные в период проверки готовности подразделения и всего предприятия в целом к весенне-летней навигации, поэтому один из номеров и вышел под общей шапкой «Весенне-летней навигации — отличную подготовку».

Газета открывается передовой статьей «Накануне летнего сезона», в которой перед вертолетчиками ставятся основные задачи работы авиаторов в новых условиях, а также намечаются основные пути для решения этих задач. Но передовая не только обладает достаточной степенью директивности, в ней нашли отражение и те особенности, с которыми встретились вертолетчики в данный период. В частности, в статье говорится:

«В настоящее время в коллектив прибыло большое пополнение из летных училищ. Молодые пилоты впервые вникают в жизнь летного подразделения, осваивают сейчас в преддверии летнего сезона особенности полета в нашем районе.

Большую помощь здесь им оказывают командиры. В зависимости от того,

как сумеют понять друг друга командир и члены экипажа во время подготовки к полетам на земле, решается вопрос взаимодействия всех членов экипажа в воздухе». Поскольку этот номер стенгазеты появился накануне летно-технической конференции, то большая часть статьи посвящена именно этому событию:

«Через несколько дней начнется летно-техническая конференция. Она подведет итог всей подготовке к ве-

риалов из популярных изданий. Примером творческого подхода к праздничным номерам может служить Первомайский выпуск «Вертолета», где все материалы, обладая праздничным настроением, тем не менее касаются насущных производственных вопросов.

В корреспонденции «В канун праздника» производится всесторонний анализ итогов предмайского соревнования:

зета, поскольку такая форма как общие собрания для людей летной профессии, находящихся очень часто далеко от дома, не совсем удобна.

Но еще более ценными могут стать цифровые показатели, если рядом с материалами вроде корреспонденции «В канун Первомая» появляются заметки самих авиаторов. Одна из них так и озаглавлена «О нашей работе». Командиры вертолетов А. С. Обвинцев и

вертолетов в реморганы. Но несмотря на все трудности, план подразделения уже выполнен. Это было достигнуто тесным взаимодействием экипажей с представителями заказчика, гибким руководством действиями подразделения и звеньев, а также оперативным взаимодействием в выполнении полетов между экипажами».

Можно только посетовать на то, что подобные авторские выступления в номерах «Вертолета» занимают еще незначительное место, а ведь стенгазета — это прежде всего массовая трибуна для выступлений по актуальным, животрепещущим вопросам, голос общественности и боевой помощник партийной, профсоюзной и комсомольской организаций коллектива. Ее не могут делать один или несколько человек, в ее выпуске по мере возможности должны участвовать все.

В целом же «Вертолет» — стенная газета, которой совершенно справедливо присуждено первое место в смотре-конкурсе стенгазет в Укусском авиапредприятии.

А. ЕРЕМИН.

ПЕРВЫЕ В РАЙОНЕ

Райком комсомола Металлургического района города Челябинска подвел итоги социалистического соревнования за первый квартал второго года девятой пятилетки между первичными комсомольскими организациями транспортных предприятий.

Первое место присуждено комсомольской организации Челябинского авиапредприятия.

Молодежь предприятия успешно занималась в этом году в сети комсомольского просвещения. Около трехсот человек сдали зачеты и экзамены на «хорошо» и «отлично», заметно повысилась активность молодежи.

Большинство комсомольцев успешно сдали и Ленинский зачет, выполнив свои комплексные планы.

Комсомольской организации Челябинского авиапредприятия вручено переходящее Красное знамя.

ПРОБЛЕМЫ РАЗМЫШЛЕНИЯ

БОЕВОЙ ПОМОЩНИК

По страницам стенной печати

сенне-летней навигации. Успех ее зависит от того, как каждый докладчик поработает над своей темой, ведь вопросы, которые будут затрагиваться на ней, касаются всех авиаторов».

В этом же номере в информационном разделе под заголовками «Введены в строй» и «Повысились в классе» говорится о тех членах летного коллектива, которые поднялись на новые ступени профессионального роста. Но думается, что подобные заметки имеют не только информационное значение, а являются, кроме всего прочего, еще и своеобразной формой поощрения для тех, о ком рассказывают.

Выпуск «Вертолета», как и большинства стенных газет, чаще всего бывает приурочен к какой-либо знаменательной дате или к празднику, но это вовсе не значит, что редколлегия обходится перепечаткой мате-

«...У советских людей стало хорошей традицией встречать праздники трудовыми подарками.

Нашему коллективу есть чем гордиться — задачи, поставленные перед ним на этот период, успешно выполнены».

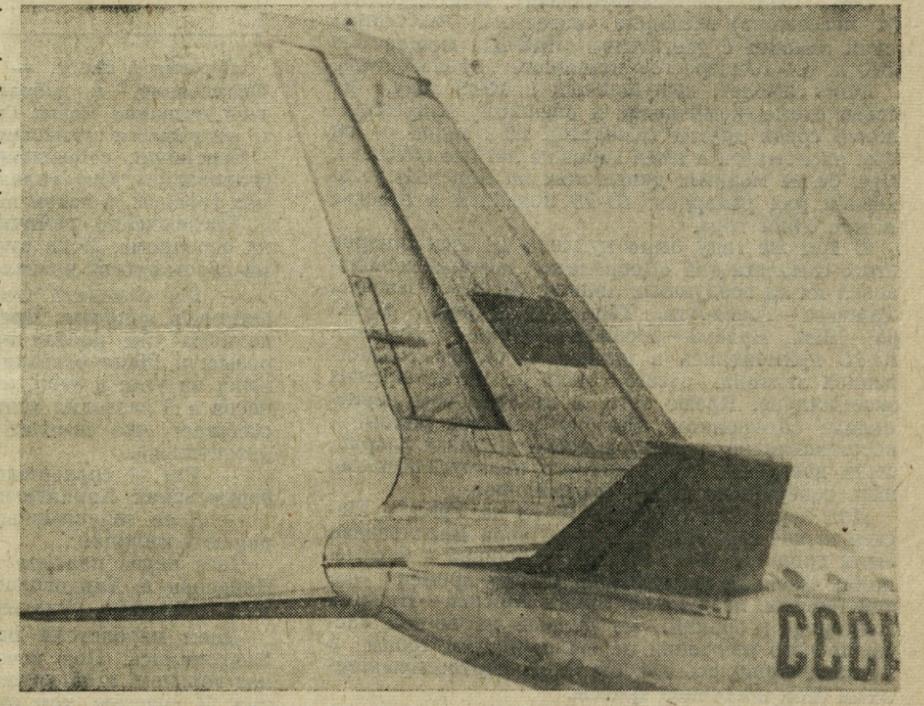
И далее приводятся цифровые данные о производственных показателях, причем не просто называются, а сравниваются между собой.

Может возникнуть вопрос: а стоит ли выносить цифры из планово-экономического отдела на ватманский лист стенгазеты? Однако каждый член производственного коллектива не только имеет право, но и обязан быть в курсе итогов своей работы и работы своих товарищей. Поэтому данные о производственных успехах коллектива необходимо всячески пропагандировать. Одним из средств для этого является стенга-

В. А. Улезько пишут: «Из числовых данных видно, что подразделение опять идет с перевыполнением государственного плана, хотя апрель был крайне напряженным: в начале месяца подвела погода, кроме того, проводилась конференция. Многие экипажи были заняты перегонкой



Гордо несут по всему миру красный флаг Союза Советских Социалистических Республик самолеты Аэрофлота.



Свердловск, «Авиатор» 20. «УРАЛА»

Когда в горячем небе Испании проявляли чудеса мужества и отваги советские летчики, семнадцатилетний Володя Белоусов стал курсантом летной школы. В 1943 году он закончил ее. Незабываемый первый самостоятельный полет... Владимир Захарович уже 30 лет в авиации. 30 лет напряженного тру-

что бы вы изменили в ней, Владимир Захарович?

— Я бы постарался прожить ее так же. Никогда не приходило в голову сменить профессию. Отпуск порой становится в тягость — не хватает неба, привычного ощущения полета.

Сотни километров по голубым трассам, многие часы полета — но ни од-

петчерам подхода. Работа идет напряженно, иногда диспетчеры часами не отрывают глаз от экранов локаторов, следя за еле видимой точкой. Такое

О тех, кто «за кадром»

Издали «подкрадывается» современный лайнер к аэропорту, за 60—70 километров начинает он «прицеливаться» на узенькую бетонную полосу, сбавлять скорость и снижаться. Небольшая ошибка приборов — и самолет может проскочить мимо аэродрома.

Чтобы этого не произошло, к нему на помощь приходят радиолучи диспетчерского пункта, «соединяющие» самолет с землей, наводящие машину на посадочное поле.

Свердловский диспетчерский пункт «ловит» машину издали, и она сразу же видна фосфоресцирующей черточкой на экране локатора. С этой минуты диспетчеры постоянно следят за ней. С пункта передается информация, запросы, на картах отмечается пройденный самолетом путь. Реплики диспетчеров коротки и уверенны. Одни самолеты подлетают к аэропорту, садятся, другие взмывают вверх, исчезают в небе. Диспетчеры взлета передают их «на руки» дис-

Усков, А. Ф. Исаков, работают на пункте многие годы, имеют большой опыт, не отпускают самолеты в самые сильные грозы. Не хуже трудятся и недавно пришедшие на эту работу А. И. Кунгурцев, М. И. Старыгин. Стажируются на пункте и выпускники, недавно окончившие Кировскую школу диспетчеров, — В. Н. Сабанцев, Л. М. Ладейщиков и другие. Одинаково верно ведут они самолеты и в солнечную, ясную погоду, и когда блещут молниями грозы.



Пассажиры не видят диспетчеров, не знают об их работе. Они — «за кадром».

В небе поблескивают серебристыми крыльями стальные птицы. И за тем, чтобы их полет был всегда точен и безопасен, следят «невидимые» работники Аэрофлота — диспетчеры Свердловского и всех других диспетчерских пунктов.

А. НОВОСЕЛОВ, студент УрГУ.

Если начать жизнь сначала?

да, постоянной учебы — ведь им освоено 13 типов самолетов. Время принесло мастерство, опыт. Сейчас он командир ИЛ-18 в Кольцово.

Но и сегодня, как много лет назад, Владимир Захарович готовится к каждому рейсу, как к первому. Ведь полет — это ответственность за судьбы тех людей, что сидят за его спиной. Перед каждым вылетом — тщательная проверка всех систем корабля.

...Запущены двигатели. Самолет, большая и неуклюжая на земле птица, вырывается на взлетную дорожку.

— Если б жизнь сначала начать,

ной поломки, аварии. Требовательность к себе и экипажу, дисциплинированность, собранность, высокое летное мастерство. Оттого-то спокойно и радостно работать в экипаже Белоусова.

В трудные минуты Владимир Захарович спокоен, деловит, добр и отзывчив: одному надо помочь с квартирой, другому необходим отдых в санатории, третьему — простое человеческое участие.

Владимир Захарович умеет создать в экипаже атмосферу доверия и взаимопонимания, которые так необходимы в полете. Он говорит: «Чествовать людей надо больше за ежедневный напряженный труд, за силу и доброту».

Н. МАЛЫШЕВА, студентка УрГУ.

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ГОДЫ

МОСКВА — СВЕРДЛОВСК

Самолетом за 17 дней

Организованное в марте 1923 года общество друзей Воздушного флота и общество «Добролет» получило в Советской стране подлинно массовый, всенародный характер. Лозунг общества «Грудной народ, строй воздушный флот» встретил горячую поддержку всех советских людей. Это массовое движение охватило весь Урал. Грудящиеся проводили субботники, делали отчисления, сборы средств на строительство Воздушного флота.

В 1923 году Уральское общество друзей Воздушного флота решило приобрести три самолета для агитполетов и связи с крупными центрами области. Одновременно началось оборудование посадочной площадки. Сотни горожан приходили сюда, корчевали пни, заравнивали рытвины и ухабы. Впоследствии эта площадка перешла в ведение Гражданского воздушного флота и стала базой для оборудования Уктусского аэропорта. Так начиналось строительство «воздушных ворот» Свердловска.

В этот период Павел Васильевич Ключев работал в Свердловске в должности начальника аэростанции и к оборудованию посадочной площадки имел самое непосредственное отношение. Командиром аэропорта Уктус был назначен авиатехник А. М. Благин.

Удалось привлечь к работе на площадке бывших летчиков, живущих в городе, — В. Ганимеда, А. Лузина, И. Огородникова и других.

В феврале 1924 года Уралоблисполком и правление общества друзей Воздушного флота командировали Павла Васильевича Ключева в Москву для подписания договора с правлением общества «Добролет» и получения самолета, который нужно было доставить в Екатеринбург воздушным путем. Самолет этот был приобретен на средства, собранные на Урале.

Это был дюралюминиевый шестиместный (4 пассажира) всемирно известный пассажирский самолет с двигателем БМВ-Ша мощностью 240 л. с. «Юнкерс-13» немецкого производства. Этот самолет, выпущенный в 1919 году, по своей схеме, компоновке и внешнему виду выделялся среди других самолетов 20-х годов — он был экономичен и имел хорошие летные качества. При более мощных двигателях на нем был установлен ряд рекордов. Ю-13 появился в Москве в мае 1922 года.

В том же году было куплено 10 экземпляров этого самолета для «Добролета», который использовал их на воздушных линиях: Москва—Казань, Ташкент—Алма-Ата, Ташкент—Бухара, Бухара—Хива, Бухара—Душамбе (ныне Душанбе). Ю-13 применялись в школах и сельскохозяйственной авиации. Всего было до 20 импортных экземпляров. Кроме того, в центральном парке-складе «Добролета», где был налажен ремонт и восстановление самолетов после крупных аварий, были построены из советского кольчугалюминия пять совершенно новых экземпляров.

Для перегонки самолета Ю-13 на Урал, в Москве в распоряжение Ключева Павла Васильевича были приданы пилот Никита Найденов и бортмеханик Василий Харкивнюк. К тому времени уже действовала воздушная линия Москва—Нижний Новгород (Горький), но дальше на восток пассажирского движения не было, и этим троим в экипаже пришлось как бы стать первооткрывателями этой восточной трассы.

Они обсудили условия перелета: предстояло покрыть большое расстояние по неизведанному маршруту через горы и лесные массивы. Решили лететь этапами: Москва—Н. Новгород, Н. Новгород—Казань, Казань—Сарапул, Сарапул—Красноуфимск, Красноуфимск—Свердловск. На промежуточных этапах после Казани нигде не было посадочных площадок. Это требовало особой

осторожности при перелете.

Экипажу Ю-13 в Москве удалось раздобыть старую потрепанную карту Российской империи, пятидесятиверстку. Разумеется, такая карта была весьма ненадежным средством ориентировки, поэтому во время перелета они придерживались линии железной дороги. К тому же ни средств связи, ни аэронавигационных приборов на самолете не было. Оторвавшись от земли, экипаж терял всякую с ней связь.

Перелет начался 5 марта 1924 года. До Нижнего Новгорода по освоенной трассе добрались благополучно. Здесь отдохнули, заправились горючим, маслом и полетели дальше. Наконец, в сумерках показалась Казань: здесь-то и начались первые неприятности. Аэродрома в Казани тогда не было, имелась лишь посадочная площадка вроде нашей, Екатеринбургской, — пишет П. В. Ключев. — Перед отлетом из Нижнего Новгорода по телефону условились, что границы площадки будут обозначены горящими кострами. Но к нашему удивлению, костров было так много, почти на каждой площадке, что мы растерялись, «заблудились».

Как позднее выяснилось, в тот день казанцы справляли какой-то национальный праздник и по этому поводу устроили сплошную иллюминацию. Сделав несколько кругов над городом и не обнаружив аэродрома, приземлились в поле, возле какой-то деревни вблизи города.

НАВСТРЕЧУ 50-ЛЕТИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

«Утопая в снегу, — вспоминает далее Павел Васильевич, — добрался до деревни, носившей название Козьи Гривки, нанял там возчика и отправился разыскивать аэродром.

Товарищи, собравшиеся для встречи, очень волновались. Они видели, что самолет кружил над городом, а потом вдруг исчез...

Чрезвычайно комичным было мое появление на аэродроме. Ведь вместо самолета я прибыл... на крестьянских розвальнях!

— Где самолет? Что с вами случилось! — посыпались вопросы. Председатель Казанского исполкома уже послал наряд конной милиции на розыски. Меня отвезли в гостиницу. Волнуясь, хожу из угла в угол, жду сообщений. Наконец, часов в 9 зазвонил телефон. Начальник милиции сообщает, что самолет обнаружен и охрана его установлена.

— Где, — спрашиваю, — летчик Найденов и бортмеханик Харкивнюк? — и слышу в ответ: — Двое задержанных находятся у нас в отделении милиции...

Часа через полтора появляются возмущенные Найденов и Харкивнюк. С трудом успокаиваю их и, накормив, укладываю спать.

Днем перелетели на посадочную площадку. Заправились. Под вечер «покатили» казанцев над городом, а на другой день позвонили в Сарапул. К счастью, там оказался бывший летчик И. А. Семохин. Он подготовил площадку на берегу Камы и ждал нашего прилета.

О казанских злоключениях я сообщил по телефону свердловским организациям. Посмеялись, особенно насчет моей подводы...

До Сарапула долетели благополучно. Здесь для встречи собрались сотни людей с духовым



оркестром. Тут же провели митинг.

Весь следующий день народ толпился у самолета, от желающих полетать над городом не было отбоя.

Вечером в клубе кожевенного завода состоялось торжественное заседание Сарапульского городского Совета и общественных организаций по случаю нашего перелета и была объявлена «Неделя Воздушного флота».

Перелет Сарапул—Красноуфимск в общем прошел без приключений, если не считать «провалы» на 100—200 метров, «воздушные ямы». Шли осторожно на высоте 2000—2500 метров.

В Красноуфимске снова толпы людей, бесконечные вопросы и просьбы «покатать» на аэроплане. Мы намеревались вылететь в Свердловск на другой день, чтобы днем в воскресенье прибыть в родной город. Мы знали, что там нам готовят торжественную встречу. Послал в Свердловск телеграмму: «Шлите погоду утром». А там получают: «Шлите подводу утром». Какую подводу? Куда ее высылать? Вспомнили про нашу подводу в Казани. Словом, тревоги, волнения, а сводку погоды мы так и не получили.

Ночью в Красноуфимске поднялась метель, начался сильнейший снегопад. Наш самолет был буквально погребен в сугробе. Утром пришли на помощь горожане с лопатами и веревками.

Непогода продолжалась несколько дней, и лететь мы не могли.

В родном городе мы приземлились только 22 марта 1924 года, уже без всякой торжественной встречи.

Так был завершен первый перелет по маршруту Москва—Свердловск. Летели во много раз дольше, чем можно было проехать поездом.

И. ЯСИНСКИЙ,
преподаватель учебно-тренировочного подразделения.

ВЛАДИСЛАВ Николаевич Волков. Имя этого замечательного летчика-космонавта стало символом мужества, стойкости и храбрости. Но не всем известно, что в свободное время он занимался литературной деятельностью. В феврале 1971 года В. Н. Волков рассказал в издательстве «Молодая гвардия» о том, что пишет книгу. Он спешит завершить работу до своего очередного полета. Последний вариант рукописи Владислав Николаевич отдал в издательство «Молодая гвардия» накануне отлета в Байконур. Вскоре вышла его книга под названием «Шагаем в небо». В ней идет разговор о жизни и деятельности летчика-кос-

монавта СССР дважды Героя Советского Союза В. Н. Волкова, о его друзьях и товарищах, о трудной, но почетной профессии космонавта. ...В сентябре 1943 года семья Волковых возвращается из эвакуации в Москву. После окончания школы Владислав поступает в старейшую кузницу наследников Икара — Московский авиационный институт, на факультет электротехнических установок.

Наступил долгожданный для Владислава день: он получил диплом об окончании института.

«ШАГАЕМ В НЕБО»

11 мая 1964 года Владислав Волков вместе с Виктором Васильевич Горбатко. В конце книги записана беседа корреспондента «Известий» Б. Коновалова с летчиком-космонавтом СССР Владиславом Николаевичем Волковым перед его отъездом на космодром, где потом он начал полет в космос вместе со своими товарищами Г. Т. Добровольским и В. И. Пацаевым.

Немало страниц книги посвящено полету космического корабля «Союз-7», на борту которого находились командир корабля Анатолий Васильевич Филиппенко, бортинженер Владислав Николаевич Волков и инженер - исследователь Виктор Васильевич Горбатко. В конце книги записана беседа корреспондента «Известий» Б. Коновалова с летчиком-космонавтом СССР Владиславом Николаевичем Волковым перед его отъездом на космодром, где потом он начал полет в космос вместе со своими товарищами Г. Т. Добровольским и В. И. Пацаевым.

— Какими качествами должен обладать космонавт на современном этапе развития космонавтики, и когда она действительно

становится профессиональным делом? — спросил корреспондент у В. Волкова. Тот ответил:

— Во-первых, мне кажется, что космонавт — это человек, который решил себя посвятить космонавтике и должен любить свою профессию, должен понимать все сложности, трудности, связанные с ней. Поэтому основной критерий этой популярной сейчас в наш век профессии — любовь к своему делу. Впрочем, как и в любой другой профессии.

— Каким должен быть космонавт? Здесь, наверное, нужно говорить о нескольких вещах. Прежде всего, космонавт должен знать хорошо ту технику, на которой ему придется летать, то есть, он должен быть технически грамотным инженером. Это первое условие.

Второе необходимое условие — знание многих других дисциплин, с которыми, может быть, чело-

Ф. КРАВЦОВ.

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

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 09473. Заказ № 4902.

Тел. 235—461.
235—496.

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

