

**НА МАРШЕ—  
ТРЕТИЙ,  
РЕШАЮЩИЙ**

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## НОВОСТИ

**КАК ВСТРЕЧАЮТ ТРУЖЕНИКИ АЭРОФЛОТА СВОЙ ПРАЗДНИК — ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР? НА ВОПРОС РЕПОРТЕРА «НЕДЕЛИ» ОТВЕЧАЕТ НАЧАЛЬНИК ЦЕНТРАЛЬНОГО РЕКЛАМНО-ИНФОРМАЦИОННОГО АГЕНТСТВА МИНИСТЕРСТВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР В. ВИШНЕВСКИЙ:**

— Сейчас протяженность линий Аэрофло-

### Навстречу Дню Воздушного Флота СССР

та составила почти 800 тысяч километров. Самолеты гражданской авиации СССР летают между 3 500 городами. Стало обычным применение самолетов в народном хозяйстве. Свыше 700 гектаров лесных угодий охраняется от пожаров с помощью авиации. Общая площадь полей и плантаций, обрабатываемых с воздуха, составит в этом году 87 миллионов гектаров. Самолеты гражданской авиации летают в 65 стран мира. В ближайшее время откроется новая, совместно с компаниями «Люфтганза» (ФРГ) и «Джал» (Япония), авиалиния Франкфурт-на-Майне — Москва — Токио.

## НОВЫЕ РУБЕЖИ

ДВА ДНЯ В СВЕРДЛОВСКЕ ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ НАЧАЛЬНИКА УРУ ГА В. А. УТКИНА ПРОХОДИЛО УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ СОВЕЩАНИЕ С РУКОВОДИЩИМ СОСТАВОМ АППАРАТА УПРАВЛЕНИЯ, ПРЕЗИДИУМА ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА И ПРЕДПРИЯТИЙ УРУ ГА ПО ПОДВЕДЕНИЮ ИТОГОВ ЗА I ПОЛУГОДИЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЮ ЗАДАЧ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПЛАНА 1973 ГОДА ПРИ СОХРАНЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.

НА СОВЕЩАНИИ БЫЛИ РАССМОТРЕНЫ ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПЕРМСКОГО И ИЖЕВСКОГО ПРЕДПРИЯТИЙ ПО МОБИЛИЗАЦИИ КОЛЛЕКТИВОВ НА ВЫПОЛНЕНИЕ

**Б**ЛАГОДАРЯ развернутому социально-экономическому соревнованию коллективов предприятий управления за досрочное выполнение государственного плана 3-го, решающего года 9-й пятилетки и социалистических обязательств, принятых на 1973 год, по управлению в целом план первого полугодия выполнен по всем основным объектам и финансовым показателям.

По капитальному строительству план I полугодия выполнен по общим капитальным вложениям на 101 процент, по строительно-монтажным работам — на 105,8 процента, по вводу основных фондов — на 101 процент.

Наряду с этим по управлению не выполнен ряд расчетных показателей, а также важнейшие показатели работы предприятий, как рост производительности труда, обеспечение регулярности и безопасности полетов.

Из всех предприятий управления шесть выполнили производственный план первого полугодия, однако, свои социалистические обязательства выполнили лишь коллективы Магнитогорского, Пермского МВЛ и Курганского предприятий.

Кировское предприятие не выполнило социальное обязательство по капитальному строительству, отправкам пассажиров на МВЛ, АХР и др.

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

совета Уральского управления гражданской авиации и президиума Уральского теркома профсоюза авиаработников по итогам социалистического соревнования коллективов предприятий Уральского управления ГА за 2-й квартал I полугодия 1973 года.

Ижевское — по производительности труда; Уктусское — по обеспечению безопасности полетов, Свердловское предприятие не справилось с планом 2-го квартала вследствие слабой работы по привлечению пассажиров и грузов, неудовлетворительного использования самолетов АН-12 и др. Челябинское предприятие не выполнило план 2-го квартала и особенно плохо использовало самолеты ЯК-40, АН-2, ЛИ-2, имело большое количество задержек рейсов из-за бесконтрольности командно-руководящего состава; Пермское предприятие не выполнило план 2-го квартала

вследствие плохого привлечения пассажиров.

Комиссия управления и терком предварительно рассмотрели итоги выполнения производственного плана и социалистических обязательств коллективов предприятий управления за 2-й квартал I полугодия 1973 г. и внесли свои предложения.

Совет управления и президиум теркома, рассмотрев итоги социалистического соревнования за 2-й квартал I полугодия 1973 года,

### ПОСТАНОВЛЯЮТ:

1. Первое место с вручением переходящего Красного знамени и де-

нежной премии в сумме 1285 рублей присудить коллективу Магнитогорского предприятия (командир т. Бизюков В. Г., секретарь парторганизации т. Боровенский В. А., председатель комитета профсоюза т. Гордин К. И.), выполнившего производственный план 2-го квартала и свои социалистические обязательства по всем основным показателям без летных происшествий.

2. Второе место с вручением переходящего вымпела и денежной премии в сумме 685 рублей присудить коллективу Пермского предприятия (командир

т. Воробьев И. С., секретарь парторганизации т. Сыромятников Ю. Г., председатель комитета профсоюза т. Береснев Г. Г.), выполнившего производственный план 2-го квартала и свои социалистические обязательства по всем основным показателям без летных происшествий.

3. Третье место с вручением денежной премии в сумме 345 рублей присудить коллективу Курганского предприятия (командир т. Чернявский А. И., секретарь парторганизации т. Еремин Ю. П., председатель комитета профсоюза т. Кутенков С. И.), выполнившего производственный план 2-го квартала и свои социалистические обязательства по всем основным показателям без летных происшествий.

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

совета Уральского управления ГА и президиума Уральского теркома профсоюза авиаработников по итогам Всесоюзного общественного смотра резервов производства и режима экономии на предприятиях Уральского управления гражданской авиации за I полугодие 1973 года.

предприятиях еще продолжают иметь место случаи прогулов (без уважительных причин) и в то же время увеличилось количество сверхурочных работ. Совет управления и президиум теркома, заслушав информацию главного экономиста тов. Сивашинского Б. Г. по итогам Всесоюзного общественного смотра резервов производства и режима экономии на предприятиях управления за I полугодие 1973 года,

### ПОСТАНОВЛЯЮТ:

1. Обязать командиров предприятий и комитеты профсоюза мобилизовать руководителей, общественность и весь личный состав на постоянную работу по изысканию, использованию внутренних резервов производства и усилению режима экономии.

2. Предложить командирам предприятий и комитетам профсоюза до 15 августа т. г. рассмотреть на ПДПС, рабочих

собраниях полугодие итоги общественного смотра резервов производства на предприятии, наметить меры по устранению недостатков в этой работе.

нению недостатков в этой работе.

3. Командно-руководящему составу аппарата Уральского управления ГА, членам президиума при выездах в предприятия оказывать им помощь в организации проведения общественного смотра и контролировать выполнение настоящего постановления.

## Указ

Президиума Верховного Совета СССР  
о награждении министра гражданской авиации СССР тов. Бугаева Б. П.  
орденом Ленина

За заслуги перед Советским государством и в связи с пятидесятилетием со дня рождения наградить министра гражданской авиации СССР тов. Бугаева Бориса Павловича орденом Ленина.

Председатель Президиума  
Верховного Совета СССР  
Н. ПОДГОРНЫЙ.  
Секретарь Президиума  
Верховного Совета СССР  
М. ГЕОРГАДЗЕ.

Москва, Кремль.  
27 июля 1973 г.



«Задание выполнено». Фото В. Ветлугина.

## Из опыта работы бригады оперативного обслуживания

БЫЛО без нескольких минут семь по московскому времени. Пассажиры, выжидающе высматривающие свои чемоданы, отметили оживление около багажного павильона. Со всех концов летного поля к беленному домику, выглядывающему из-за рослых иловских трапов, шли люди в рабочих темных спецовках. Готовилась передача смены.

В эти минуты во всех аэропортах страны смены, отработавшие свои 12 часов, сменяются новыми, свежими, которым на полсукот предстоит стать полновластными хозяевами порта. Так же, как бригаде Алексея Семеновича Кукареки. Роль ее полностью уясняется из названия «Бригада по оперативному обслуживанию самолетов ИЛ-18, АН-24, АН-12».

ЭТОТ коллектив называют лучшим среди бригад оперативного обслуживания не только в Челябинском авиапредприятии и не только в Уральском управлении.

В официальном документе сказано: «Бригада считается лучшей потому, что ее отличает высокое профессиональное мастерство, точное и качественное выполнение производственных заданий, взаимопомощь и взаимовыручка, высокая взаимная требовательность членов бригады».

Откуда же появилось высокое профессиональное мастерство, дух коллективизма и в то же время требовательность друг к другу? Бригада сформировалась в январе 1968 года при весьма сложной ситуации. Кто-то с кем-то не сработался, в смене сложилась напряженная обстановка. Страдали люди, страдало производство. Требовался новый, свежий человек, хорошо знающий производство и умеющий работать с людьми.

Таким оказался Алексей Семенович Кукарека. В Челябинское авиапредприятие он пришел еще в 1955 году, после демобилизации из рядов Советской Армии. В армии Кукарека и приобрел полобившуюся ему на всю жизнь профессию. Окончил ШМАС — школу младших авиационных специалистов, служил бортмехаником, летал за границей.

По существующему в гражданской авиации положению механиков с большим производственным стажем можно ставить на должность авиатехника. Алексей Семенович долгое время оставался механиком АТБ, более того — выполнял слесарные работы. В 1958 году он пробовал расстаться с Уралом, переехал с семьей в Армавир, но прожил там чуть больше двух лет. Тянуло на родину, да и дочка что-то плохо переносила южный климат.

Об отношении к нему людей говорит хотя бы такой факт. Нынешний главный инженер Челябинской АТБ Юрий Яковлевич Войченко очень хорошо помнит, как начинал свою авиационную биографию в 63-м году под руководством Кукареки — учился ремонтировать тормоза. Алексей Семенович прививал своим подопечным искреннюю любовь к авиации, глубокую, сознательную ответственность за порученный участок работы.

ИМЕННО такой человек и требовался для руководства вновь сформированной бригадой.

Первое время главные усилия были направлены на то, чтобы сколотить из совершенно разных по своему характеру, по деловым качествам людей — коллектив, действующий как единый организм. Алексей Семенович не созывал специальных соб-

раний, не действовал окриком, нажимом — люди знакомились в работе, узнавали, на что способен каждый непосредственно в деле.

Многие ставят в заслугу Кукареки тот факт, что его бригада стабильна. В самом деле, если присмотреться к условиям труда бригады оперативного обслуживания, то невольно начинаешь восхищаться мужеству этих людей. Авиатехники у самолета в любую погоду — в дождь, в сорокаградусную жару и сорокаградусный мороз. Особенно трудно зимой, когда на открытом всем пронизывающим ветрам аэродроме защитой от холода может быть только горячий трудовой ритм.

Мне пришлось как-то разговаривать с секретарем комсомольской организации Челябинской АТБ инженером и коммунистом Виктором Оксом. Он прекрасно знает все трудности работы авиатехника. Тот должен быть настоящим умельцем, вроде лесковского Левши, который блоху подковал. «Левше от авиации» несравненно труднее. Он наравне с пи-

инженером — руководителем работ, и, в заключение, специальным контролером — инженером отдела технического контроля. Этот метод обеспечивал необходимый уровень качества работ и удовлетворял основным требованиям при обслуживании самолетов — безопасности полетов.

Но в последние годы интенсивность воздушного движения резко возросла, выросло и количество авиационной техники. Теперь на бригаду оперативного обслуживания приходится большее число самолетов, которым нужно было за смену дать послеполетное обслуживание — устранение замеченных в полете и при осмотре дефектов. Увеличение количества транзитных рейсов усилило нагрузку при обслуживании КВС — кратковременной стоянки самолетов.

ИВОТ в 1970—1971 годах начала вводиться система бездефектного обслуживания авиационной техники. В основу ее положена система организации и бездефектного изготовления продук-

## «САМОЛЕТ К РЕЙСУ ГОТОВ»

лотом несет ответственность за безопасность полета воздушного судна, да и условия труда у него посложнее. Не всякий вынесет капризы уральской погоды.

— Чем мы можем удержать молодого авиатехника? — размышлял Окс. — Да он на любом заводе работает в полтора раза больше, чем у нас! Не у всех нас еще высокая сознательность, ответственность за собственный коэффициент полезного действия. Собраними и заседаниями здесь не поможешь. Я вижу такой выход — увлекать ребят престижем профессии, престижем Аэрофлота.

Алексей Семенович Кукарека вообще не употребляет выражение «престиж». Для него любовь и уважение к авиации органичны, естественны. Он совершенно убежден, что человек, хоть немного проработавший в Аэрофлоте, уже не сможет с ним расстаться. Вот эта любовь к своей профессии, к своему делу и стала первым, «цементирующим» фактором во вновь организованной бригаде. Коллектив образовался, укрепился и можно было идти вглубь, по линии повышения качества технического обслуживания, повышения культуры производства.

В то время для проверки полноты и качества выполнения работ при техническом обслуживании авиационной техники применялся так называемый «метод многоступенчатого контроля». Суть его заключалась в том, что качество работ, выполнявшихся на самолетах, контролировалось последовательно: авиатехником — непосредственным исполнителем работ, авиатехником — бригадиром, затем

ции и сдачи ее с первого предъявления ОТК или заказчику, которая еще в 1955 году была разработана и внедрена группой саратовских машиностроителей.

Зачинателями этого движения стали в Уральском управлении АТБ Пермь и Кольцово. Челябинцы подхватили их начинание. В предприятиях Уральского управления на самолетах, прошедших обслуживание в цехах и участках, которые работают по системе бездефектного труда, примерно в 4 раза сократилось количество дефектов, обнаруживаемых инженерами ОТК при приемке выполненных работ.

В Челябинске одна из первых на метод бездефектного обслуживания перешла бригада А. С. Кукареки. Нужно сказать, что как раз в бригадах оперативного обслуживания эту систему ввести оказалось наиболее сложно. Работы, выполненные техническим составом оперативных смен, допущенным к самостоятельному обслуживанию самолетов при КВС и по предполетному регламенту, считаются продукцией, принятой с первого предъявления. Оставалось совсем мало показателей — критериев оценки работ. Один из них субъективный — это оценка экипажа. А второй — безотказность машины в рейсе, отсутствие летных происшествий по вине технического состава — определяется уже по завершению полета, после рейса.

Метод бездефектного обслуживания требовал прежде всего личной ответственности исполнителей за качество исполняемой работы. Как раз такое положение, такой уровень сознательного отношения к производству и существовал к тому времени в бригаде, руководимой А. С. Кукарекой.

Дефекты, выявленные в процессе работы, становились не причиной административного взыскания, а объектом исследования. Бригада Анатолия Семеновича делилась своими наблюдениями, замечаниями, предложениями, отмечала наиболее характерные, часто встречающиеся дефекты. В процессе эксплуатации отдельных типов самолетов авиатехники фиксировали определенную повторяемость дефектов. Начальник ОТК тщательно отбирал эти замечания и затем уже создавалась точно разработанная технология отыскания причин, могущих вызвать данный отказ в зависимости от характера отказа, и пути его устранения за время, отпущенное по расписанию.

Все это привело к повышению качества технического обслуживания авиационной техники, снижению числа задержек вылетов самолетов, сокращению предпосылок к летным происшествиям, уменьшению времени, необходимого для технического обслуживания самолетов.

КАЖДЫЙ из членов бригады Кукареки допущен к самостоятельному техническому обслуживанию определенных типов самолетов, кроме обязательного ИЛ-18. Александр Кошевой — к обслуживанию ТУ-104 и ТУ-124, Николай Сайтхужин — ТУ-104 и АН-12, Валерий Ромаданов — АН-24, ЛИ-2, Николай Струц — ЛИ-2 и АН-2, Николай Кулаков и Валерий Скоров — ТУ-104. Одно время Скоров был даже переведен в бригаду по оперативному обслуживанию «туполей».

При необходимости и другие авиатехники из бригады Алексея Семеновича помогают другим бригадам смены, — рассказывал начальник смены Виктор Владимирович Филатов. — Кроме того, каждый может выполнять регламентные и другие работы по всем системам самолета и двигателя.

Производственный план эта бригада систематически перевыполняет. На 1973 год взяты и выполняются бригадные и личные социалистические обязательства, заключены договоры между членами бригады на социальное соревнование.

Нынешний уровень производства требует постоянного повышения специальных знаний. Согласно плану, разработанному руководством цеха, в бригаде проводится производственная учеба. Авиатехники Николай Кулаков и Николай Сайтхужин учатся заочно в Киевском авиационном институте гражданской авиации, а механик Валерий Ромаданов — в Егорьевском авиатехническом училище.

Большое значение в жизни бригады имеют занятия по основам экономических знаний, которые ведут начальник смены В. В. Филатов и сам бригадир. На этих занятиях речь идет о конкретных вещах, о том, с чем сталкивается бригада каждый день, но они помогают понять, как связаны единой нитью производственные мелочи и такие важные вещи, как удешевление себестоимости технического обслуживания. Беседы в кружке экономических знаний, такие обычные, неторопливые, в конечном счете приводят к улучшению экономических показателей авиационно-технической базы.

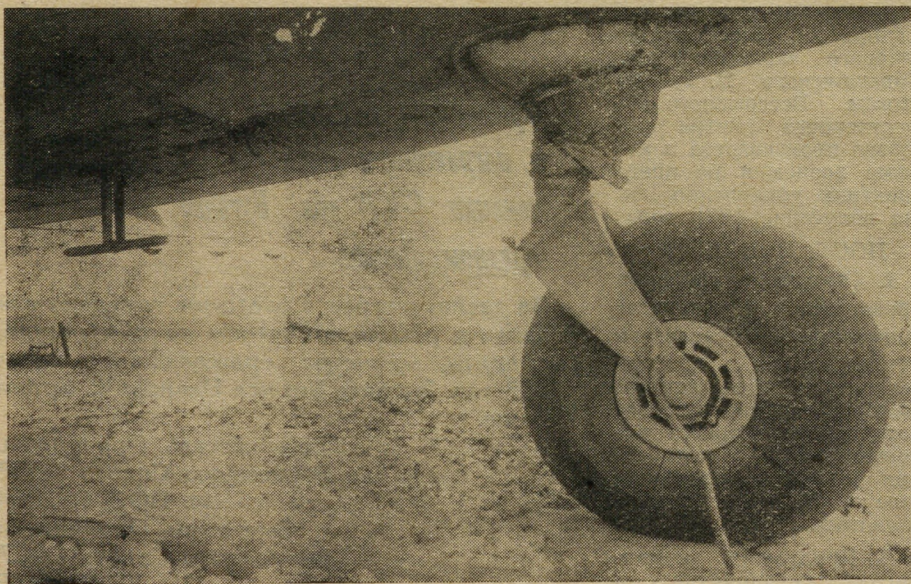
Нельзя забывать и о такой важной стороне жизни бригады, как общественная работа. Сам бригадир, коммунист, руководитель кружка экономических знаний, является членом постоянно действующего производственного совещания предприятия и общественным инспектором по безопасности полетов. Валерий Ромаданов тоже коммунист — член профгруппы смены, Александр Кошевой активно работает в группе народного контроля. Николай Сайтхужин входит в состав бюро ВЛКСМ АТБ, а Николай Струц, завоевавший недавно звание «Лучшего молодого авиатехника» в АТБ, — секретарь бюро ВЛКСМ цеха и ответственный за спортивный сектор цехового профсоюзного комитета.

Хочется отметить еще одно обстоятельство, необыкновенно характерное для этой бригады. В ее состав все время включается какой-нибудь совсем молодой авиатехник, стажер, такой, как, скажем, Виктор Бездежневый. Он приобретает в лучшей бригаде оперативного обслуживания необходимую профессиональную сноровку, технические знания, опыт и, что немаловажно, любовь к своему делу. Растет еще один «авиационный Левша».

В СЕМЬ часов по московскому времени — в девять местного — происходит передача смены. Хозяева порта направляются на летное поле, стирающиеся до самого горизонта, встречать пришедшие из рейса самолеты. Летом, когда погода щедро одаривает циклонами, нагрузка значительно возрастает. «Сегодня напало много самолетов», — говорят авиатехники. Приходится уплотнять время обслуживания. И диспетчеру идет сообщение: — Самолет к рейсу готов!

И. ИОРШ,  
наш спец. корр.

Челябинск — Свердловск.



**ПРАВОФЛАНГОВЫЕ ПЯТИЛЕТКИ**

можно взять обработку полей в совхозе «Мешковский» Верхне-Донского района Ростовской области. После выяснения объема работ в хозяйстве пришли к выводу, что ряд обрабатываемых участков можно обработать за один вылет. Таким образом, вместо 13—14 минут, которые потребовались бы при обработке каждого поля в отдельности, мы затрачивали от 8 до 10 минут. Это дало нам повышение производительности до 62 часов.

Говоря о воспитательной работе в экипаже, необходимо отметить следующее.

Перед вылетом на оперативные аэродромы с базы авиапредприятия, как командир экипажа, знакомлюсь с поступившими приказами и директивными указаниями МГА и Уральского управления по обеспечению безопасности полетов, дисциплине и организации авиаимработ. Требования их довожу до каждого члена экипажа в части, их

касающейся, и требую выполнения.

В экипаже постоянно проводятся политинформации по вопросам текущей политики КПСС и Советского правительства по газетам и журналам. Ими снабжают нас обычно парткомы хозяйств. Кроме этого, у нас всегда в ходу транзисторный приемник. По нему слушаем последние известия. Поэтому, где бы ни находились, мы постоянно в курсе событий в нашей стране и за рубежом.

Есть у нас библиотечка с художественной и политической литературой, которую собираем на базе. Ею пользуемся в свободное от полетов время, а также в нелетные дни.

За два года совместной работы со вторым пилотом Князевым и авиатехником Н. И. Исуповым благодаря проводимой воспитательной работе нарушений трудовой и технологической дисциплины у нас не отмечалось.

Экипаж готов выполнить любое задание командира подразделения.

**Р. ВАЛЕЕВ,**  
командир самолета  
АН-2 Ижевского  
авиапредприятия.

«Правофланговые пятилетки» — постоянная рубрика нашей газеты. Журналисты рассказывали о лучших командирах кораблей ИЛ-18, штурманах, бортмеханиках, бригадирах, авиатехниках авиационно-технических баз. Читатель познакомился с очерками о заслуженном пилоте СССР, заслуженном штурмане СССР, Герое Социалистического Труда. Сегодня наш рассказ об одном из лучших командиров-химиков Уральского управления гражданской авиации Рашиде Галиахметовиче Валееве из Ижевского авиапредприятия.



нальности башкир. Все мы с разным жизненным опытом, но нас объединяет одно — желание провести работы в сжатые сроки, с хорошим качеством, высокой производительностью, при обеспечении полной безопасности полетов. На выполнение этих задач направлены усилия всего экипажа.

Получив задание от командования на обработку полей в каком-либо районе, готовимся к полету. В составе экипажа проводим предполетную подготовку, изучаем район предстоящих авиаимработ, проводим распределение обязанностей

водством авиатехника занимаемся оборудованием якорной стоянки и места ГСМ. В это время с агрономом уточняем объем работ.

По карте определяем расположение обрабатываемых полей, очередность и порядок их обработки, сигнализацию и порядок передвижения сигнальщиков по рабочему участку, расположение препятствий и линий электропередач на обрабатываемых участках и тут же чертим схему обработки с обозначением препятствий. Затем проверяю правильность разработки старта, оборудование ГСМ, якорной стоян-

# КРЫЛАТЫЙ ХИМИК РАШИД ВАЛЕЕВ

**РАШИД** Галиахметович Валеев — выпускник Кременчугского летного училища, он закончил его в 1956 году. Тогда же, в августе, прибыл в Ижевское авиапредприятие на должность второго пилота самолета АН-2. Показал хорошую технику пилотирования, знание техники. Поэтому в 1970 году утвержден в должности командира самолета АН-2. Год столетнего юбилея со дня рождения В. И. Ленина памятен Валееву еще и тем, что он стал участвовать в авиаимработах.

Общий налет у него на разных видах машин 4692 часа, из них на авиаимработах — 1745 часов.

За время работы в сельском хозяйстве республики и других областях экипаж Ижевского авиапредприятия обработал свыше 107 тысяч гектаров сельскохозяйственной площади минеральными удобрениями, гербицидами и ядохимикатами.

**РАБОТАТЬ** приходилось в разных местах, в разных республиках. Валеев трижды (1971, 1972—1973 гг.) вылетал на авиаимработы в Ростовскую область, где вел подкормку озимых на площади 13498 га и налетал с о т н и ч а-

сов. По оценке руководителей хозяйств, обработанная площадь принята с оценкой «хорошо» и «отлично».

Экипаж за прошедшие годы оказал помощь по борьбе с сорняками труженикам сельского хозяйства Курганской и Челябинской областей на площади 28,5 тысячи гектаров с хорошим качеством работ. За успехи на авиаимработах за последние два года он представлен кандидатом в участники ВДНХ СССР.

Коммунист Р. Г. Валеев на переднем крае борьбы за безопасность полетов, за высокий урожай.

**НАШ ОПЫТ  
НА  
АВИАИМРАБОТАХ**

**Н**АШ экипаж интернациональный: второй пилот И. К. Князев — удмурт, авиатехник Н. И. Исупов — русский, я по нацио-

по организации полетов на оперативной точке.

Вместе со вторым пилотом и авиатехником проверяем наличие судовой и полетной документации, оборудования самолета и необходимого минимума запасных частей для данного вида работ.

Убедившись в том, что экипаж и самолет готовы к вылету, принимаю решение на вылет.

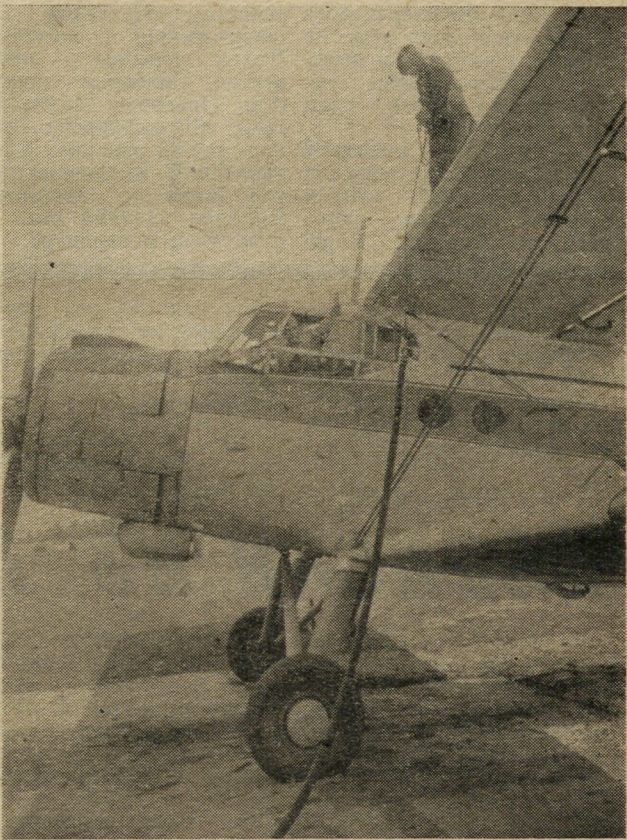
Обычно после прилета в хозяйство немало минут уходит на то, чтобы дождаться, когда подъедет председатель колхоза или совхоза. Немало времени уходит у нас на осмотр рабочей площадки и определение объема работ для приведения оперативной точки в рабочее состояние.

**О**БОРУДОВАНИЕМ площадки занимаемся следующим образом: второй пилот разбивает старт, намечает границы летной полосы. Рабочие под руко-

ки и определяю готовность оперативной точки.

**П**ЕРЕД началом работ оформляем заявку хозяйства на выполнение АХР. Согласовываем распорядок дня экипажа, проводим инструктаж сигнальщиков и загрузочной бригады. Непосредственно перед началом полетов вместе с агрономом облетаем обрабатываемые участки и еще раз уточняем порядок их обработки.

Если нет возможности осмотреть участки наземным способом, производжу самостоятельный облет полей. Для повышения производительности, если есть возможность, увеличиваем бригаду сигнальщиков и совмещаем обработку нескольких полей. Например, на подкормке озимых в Ростовской области при плановой производительности 56 га/час путем совмещения ряда полей удалось повысить производительность до 62 га/час. Для примера



**С ПОМОЩЬЮ  
АВИАЦИИ**

Этот эксперимент проводится в районе острова Жемчужный. В Каспийское море с помощью авиации вносятся химические удобрения.

Гидробиологи Каспийского научно-исследовательского института рыбного хозяйства проверяют, как отозвался планктон моря на подкормку. Проводившиеся до этого предварительные лабораторные опыты показали, что планктон после получения минеральных добавок быстро разрастается, пополняя кормовые запасы моря.

**Тов. СМИРНОВ А. С.** спрашивает: какие существуют меры борьбы против захвата самолетов?

За последнее десятилетие в различных странах мира произошло более двухсот случаев угона самолетов. Подобные действия представляют большую общественную опасность, поскольку нарушают функционирование воздушных сообщений. Каждый такой случай, связанный с нарушением существующих правил полетов, чреват опасностью авиационных катастроф и аварий, гибелью людей и большим материальным ущербом.

Участившиеся случаи угона самолетов, серьезно нарушающие нормальную работу воздушного транспорта, выросли в международную проблему, поскольку односторонними действиями государств нельзя обеспечить эффективную борьбу с этими преступлениями.

## НАКАЗАНИЕ ЗА УГОН САМОЛЕТОВ

**НАШ ОТДЕЛ СПРАВОК**

Эта проблема привлекла к себе внимание многих международных организаций, включая ООН и Международную организацию гражданской авиации (ИКАО).

XXV сессия Генеральной Ассамблеи ООН 25 ноября 1970 года приняла специальную резолюцию, в которой осуждаются все без исключения акты захвата самолетов в воздухе или иное вмешательство в полеты гражданской авиации. Государством предлагается принять меры, чтобы не допустить или подавлять такие акты и предусмотреть судебное преследование и наказание лиц, виновных в их

совершении. В декабре 1970 года на Международной конференции в Гааге, в которой принимали участие 76 государств, в том числе СССР, УССР и БССР, была выработана и принята Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов.

Конвенция квалифицирует такие действия, как преступление, и обязывает государство применять к преступникам суровые меры наказания. По смыслу Конвенции лица, угнавшие самолет или пытавшиеся совершить такое преступление, должны привлекаться к уголовной ответственности

в любом случае, то есть независимо от мотивов преступления и предлогов, на которые они ссылаются, в оправдание своих преступных действий. Согласно Конвенции, любое государство, в котором находится преступник, должно выдать или судить его.

Гагская конвенция, принятая 16 декабря 1970 года и вступившая в силу 14 октября 1972 года, призвана обеспечить неотвратимость уголовного наказания лиц, захватывающих воздушное судно или осуществляющих над ним контроль путем насилия или запугивания.

Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанная от имени Советского Союза в Гааге 16 декабря 1970 года, ратифицирована Ука-

зом Президиума Верховного Совета от 4 августа 1971 года со следующей оговоркой, сделанной при подписании: «Правительство Союза ССР не считает себя связанным с положениями пункта 1 статьи 12, предусматривающего, что споры о толковании или применении Конвенции передаются в арбитраж или в Международный суд по требованию одной из сторон в споре».

В соответствии с упомянутой резолюцией XXV сессии Генеральной Ассамблеи и указанной Гагской конвенцией был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР от 3 января 1973 года «Об уголовной ответственности за угон

[Окончание на 4 стр.]

# Наказание за угон самолетов

(Окончание.)

Начало на 3 стр.)  
воздушного судна», который содержит три статьи, определяющие различные виды ответственности за угон воздушного судна.

Указом от 3 января 1973 года предусмотрены наказания за преступления, направленные против безопасности полетов на внутренних и международных линиях, против жизни и здоровья пассажиров и членов экипажа воздушных судов.

Под угонем понимается самовольное использование воздушного судна в личных или других антиобщественных целях. К уgonу относится захват самолета на земле (в аэропорту или другом месте), так и непосредственно в воздухе (самовольное изменение маршрута полета и т. п.). Воздушное судно считается находящимся в полете с момента запуска двигателей для взлета до момента останова двигателя воздушного судна после посадки. Наличие оконченного состава преступления — угона воздушного судна — не зависит от

продолжительности, а также от целей его использования. Если такой угон совершен работником воздушного транспорта, то все содеянное будет рассматриваться как совокупность преступлений (ст. 85 УК РСФСР и Указ от 3 января 1973 года).

Если лицо (или группа лиц) пыталось совершить угон воздушного судна, но по не зависящим от него обстоятельствам ему или им это не удалось (попытка запустить двигатель самолета, проникновение в кабину и т. п.), то все содеянное в подобном случае рассматривается как покушение на угон воздушного судна.

Указ от 3 января 1973 года установил уголовную ответственность за угон воздушного судна не только за границу, но и в пределах территории Советского Союза. Такой угон воздушного судна, совершенный без отягчающих обстоятельств, наказывается лишением свободы на срок от трех до десяти лет. Указ от 3 января 1973 года предусматривает также наказание и за более опасные виды этого преступления (ст. 1, ч. 2 и ч. 3).

Вторая часть ст. 1 этого Указа говорит об ответственности за угон воздушного судна или захвата его с целью угона, совершенный с применением насилия или угроз, либо повлекший аварию воздушного судна или иные тяжкие последствия.

Неудачную попытку захвата воздушного судна с целью его угона следует рассматривать как покуше-

ние на совершение этого преступления.

Часть третья ст. 1 Указа от 3 января 1973 года предусматривает наличие таких последствий этого преступления, как гибель людей или причинение тяжких телесных повреждений.

К уголовной ответственности за рассматриваемое преступление может быть привлечено лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, независимо от гражданства.

Согласно Конвенции, любое государство, на территории которого находится преступник (или подозреваемое лицо), может заключить его под стражу или принять иные меры в соответствии со своим национальным законодательством (п. 1 ст. 6 Конвенции): произвести предварительное расследование фактов (п. 2 ст. 6 Конвенции) и сообщить результаты этого расследования государству, гражданином которого является задержанное лицо, и другим заинтересованным государствам (п. 4 ст. 6 Конвенции). Если государство отказывается в выдаче преступника, оно обязано возбудить против него уголовное преследование (ст. 7 Конвенции).

Мотивы и цели рассматриваемого преступления могут быть различными: корыстными (например, угон самолета с целью транспортировки контрабандного груза), личными (захват самолета для выезда в другую страну или с целью избежать ответственности за совершенное правонарушение) и др. Нередко лица, угнавшие самолет, ссылались на то, что они совершили такие действия, чтобы получить политическое убежище в другой стране. С принятием Гагской конвенции такие лица подлежат привлечению к уголовной ответственности.

Таким образом, положения Гагской конвенции и изданного в соответствии с ними Указа Президиума Верховного Совета СССР от 3 января 1973 года «Об уголовной ответственности за угон воздушного судна» направлены на пресечение воздушного пиратства и наказание лиц, совершивших эти тяжкие преступления.

**Н. ИВАНОВ,**  
**М. МИХАЙЛОВ,**  
кандидаты юридических наук;  
**Н. ДМИТРИЕВ.**

## НОВОСТИ

### Первый в стране

Вертолет-кран. До недавнего времени о нем не часто упоминалось в практике монтажных работ. Но сейчас монтажники треста «Востокметаллургмонтаж» ведут работы в Каменске-Уральском с помощью единственного в стране опытного геликоптера «МИ-10к». Им предстоит смонтировать четыре скруббера - каплеуловителя для очистки воздушной среды от агрессивных газов в действующих цехах.

Те представляют собой металлические конструкции высотой 45 и весом 100 тонн каждый, доставленные специальным автомобилем. Технология производства работ разработана специалистами треста совместно с магнитогорскими учеными и согласована со специалистами — создателями вертолета.

— Операции не случайно называют летно-экспериментальными, — говорит главный механик В. А. Гах. — Ведь до сих пор монтажные работы с помощью вертолета ограничивались разовыми подъемами груза и горизонтальными перемещениями. Здесь же предстоит сделать шестьдесят подъемов в строго определенной технологической последовательности.

Действительно, винтокрылая машина производит монтаж методом вертикального поярского наращивания царгскрубберов при строгом соблюдении их соосности и вертикальности. Вертолетной бригадой руководит ведущий инженер Н. А. Генов. В беседе он сказал, что работы будут выполнены в срок.

**С. МАРГУЛИС.**



На снимке: бортпроводница Людмила Земерова. Она заняла 2-е место в конкурсе бортпроводников УрУ ГА.

## Пассажиру вручили пакет

Корабль ИЛ-18 взлетел с Ленинградского аэропорта и взял курс на Пермь, уже набрал высоту. Бортпроводника нерешительно позвал один из пассажиров:

— Какая-то женщина как из-под земли выросла перед посадкой, сунула посылку, просила передать в Пермь... Борт-

проводник доложил командиру: «На борту оформленная посылка. Что в посылке — неизвестно. Ситуация непростая. Опытный командир Иван Митрофанович Дронов принял решение, а поверяющий пилот-инструктор Николай Петрович Подолян одобрил его — вернуться в аэропорт.

Самолет приземлился в Ленинградском аэропорту. Посылка была вскрыта. В ней оказались конденсаторы. Вскоре самолет вновь взмыл в небо. Так из-за нарушения пассажиром правил перевозки экипажу пришлось вернуться обратно.

**Ю. КАРЛОВ.**

Жильцы дома, что расположен по улице Декабристов 16/18, каждое утро пересекая свой любимый двор, испуганно вздрагивают. Еще бы, из подвала, чьи окна находятся на высоте ступни пешехода, доносится:

дется как раз по трубе канализации, выкрашенной в серебристый цвет лайнера (не забывай, с Аэрофлотом дело имеешь!).

Что же касается наших руководителей, то они бывают крайне редко.

И вот когда нас спрашивают, «где груз?», мне хочется ответить: «а где культура работы?».

Пора всерьез и на самом высоком уровне поставить вопрос об улучшении культуры обслуживания грузовой клиен-



ардесса и приглашает возить грузы воздушным транспортом.

Возить не хочется. Хочется вон. На свежий воздух.

Под шорох убегающих и мяукающих подвальных котиков закрываю дверь «представительства» и иду в редакцию.

Что-то будет?..

**В. ПАВЛЕНКО,**  
старший диспетчер,  
член Союза журналистов СССР.

И вот когда нас спрашивают, «где груз?», мне хочется ответить: «а где культура работы?».

Пора всерьез и на самом высоком уровне поставить вопрос об улучшении культуры обслуживания грузовой клиен-

## ЗАПИСКИ ИЗ ПОДВАЛА

— Алло! Это «Уралкабель»? Сколько закажете? Семитонку?

— Алло! Это Ревда, метизный? Сколько?! Две с прицепом?! Записали.

И так каждое утро.

Отойдем от детективного начала и сообщим нашим читателям, что речь идет о представительстве почтово-грузовой службы аэропорта Кольцово (группе привлечения груза) в Свердловске. Думаю, что отдел перевозок Уральского управления ГА и руководители авиапредприятия не могут гордиться этим уникальным подвалом, равного которому не найти, наверное, не только на своей территории, но и в целом по предприятиям министерства.

Описание этого подвала представляет исторический интерес.

Из подъезда № 29 в сырую мглу уходит одиннадцать крутых ступенек. Спустившись по ним, представитель завода, который решил нанести деловой визит представителям аэропорта, попадает в мрачную комнату. Она напоминает деревенскую парилку, так как в центре ее возвышается печка. Прежде чем войти, нужно пригнуться, иначе лоб уважаемого представителя своим центром при-

Их можно понять, ведь совсем неудобно, например, командиру авиапредприятия П. П. Збыковского, входить в низкотолочные апартаменты своего представительства в городе.

Вот такая картинка в Свердловске. Вспоминается недавний визит начальника отдела сбыта Верхне-Пышминского медеэлектролитного завода Ю. П. Кремлева. Он шел по двору, озираясь. Поодаль стояла служебная «Волга».

— Где тут представители Аэрофлота? — спросил он растерянно, — уже час ищущ. Когда визитер был заведен в подвал, лицо его вытянулось и побледнело.

— Ну, не ожидал, не ожидал. За что это вас сюда загнали? Я-то думал, что в Аэрофлоте все должно быть красивым, как ваши самолеты.

Да, все должно быть красивым! Ведь такое представительство в городе — это позор. В конце концов, речь идет о престиже аэропорта Кольцово и в целом Аэрофлота, его коммерческой рекламе. Ведь азбукой любого коммерческого предприятия всегда было и есть — иметь достойный офис для деловых встреч.

туры, механизации погрузочно-разгрузочных работ, расширении коммерческого склада. И, может быть, назрел вопрос о создании Грузового агентства в городе с организацией площадки для складирования грузов, которые клиентуре неудобно везти в аэропорт.

Глядя на печку, я размышляю, ну, ради чего представителям нужно сидеть в этом подвале? Если им хочется символизировать связь с землей, «почвенничество» в духе Достоевского, то это не имеет отношения к Аэрофлоту. И для чего эта печка? То ли хороводы вокруг нее водить в честь выполнения плана, то ли для просушивания валежника работающих пенсионеров.

Ясно лишь одно: кончать надо эти печки-лавочки!

А с подвальной стены смотрит вся в синем стю-



На Северном Урале.



г. Свердловск, И-20  
Редакция газеты  
«Авиатор Урала»  
Тел. 295—461.  
295—496.

Редактор В. ГУРИН.

НС 13442. Заказ № 6051.

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