

# НА МАРШЕ— ТРЕТИЙ, РЕШАЮЩИЙ

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## НОВОСТИ

### ЕСТЬ ГODOVOЙ!

Авиаторы Курганского авиапредприятия выполнили годовой план по применению авиации в сельском хозяйстве. Они обработали удобрениями и ядохимикатами более 400000 гектаров сельскохозяйственных культур.

Весомый вклад внесли в выполнение плана Владимир Сергеевич Макаров и Виктор Александрович Иванов. На счету каждого из них около тридцати тысяч гектаров. Около 97 процентов плана выполнили авиаторы Уктуса. Они обработали удобрениями и ядохимикатами посевы на площади более 280000 гектаров.

Лучшие командиры экипажей АН-2, такие как Георгий Васильевич Долгушев, Александр Антонович Чирва и Владимир Васильевич Мартюшев, обработали также около 30000 гектаров каждый.

Р. ТОЛОВ.

### ПРАЗДНИЧНЫЕ КОНЦЕРТЫ

Праздничные концерты авиаторов, посвященные Дню Воздушного Флота СССР, прошли в Свердловске. Сначала концертные бригады Уктуса и Кольцово выступили в окружном Доме офицеров, а затем уктусцы привезли свой оркестр в Свердловский парк культуры и отдыха им. Маяковского.

Л. ИВАНОВ.

## Почин поддержан

Как мы уже сообщали, в июне встал на трудовую вахту коллектив летного подразделения самолетов ИЛ-18, объявив десять недель ударного труда. В июне летное подразделение полностью выполнило свои обязательства. По первой группе соревнующихся всего авиапредприятия летному коллективу присуждено первое место.

Социалистическое соревнование продолжалось и крепло и в июле. Заместитель командира летного подразделения по политико-воспитательной работе Б. Т. Назаренко сообщает:

Коллектив летного подразделения самолетов ИЛ-18 Кольцово, встав на ударную трудовую вахту в честь Дня Воздушного Флота СССР и объявив десять недель наивысшей производительности труда в третьем, решающем году девятой пятилетки, в июле выполнил свои обязательства по всем показателям. Экономлено 645 тонн топлива. По инициативе командиров кораблей В. М. Сунденбана, В. К. Логашина, А. М. Казанцева в летном коллективе развернулось соревнование за выполнение рейса на экономленном топливе в

честь Дня Воздушного Флота СССР. Обсуждая итоги выполнения обязательств по подразделениям, победителями вышли экипажи, где командирами кораблей Л. С. Зотиков, В. М. Сунденбан, Г. Д. Мундяков, А. С. Исаев. На экономленном топливе совершен 21 рейс.

Первое место в летном коллективе заняло подразделение, где командиром А. В. Никулин (секретарь партийной организации В. П. Мошков, предцехкома В. С. Белов). В целом по авиапредприятию коллективу этого летного подразделения снова присуждено первое место с вручением переходящего Красного знамени. Изучив свои возможности, летный коллектив выступил с инициативой продлить ударную трудовую вахту в честь Дня Воздушного Флота СССР до 56-й годовщины Великого Октября.

Весь летный коллектив Кольцово поддержал инициативу подразделения о продлении ударной трудовой вахты до 56-й годовщины Великого Октября. Этот почин одобрен советом Уральского управления ГА и президиумом теркома профсоюза авиарботников. Всем авиапредприятиям Урала рекомендовано поддержать инициативу и продолжить ударную трудовую вахту за наивысшую производительность труда.

НА НАШЕМ авиаремонтном предприятии общественный смотр резервов производства и режима экономии начался в мае 1970 года. Он принес нашему производству немало положительных, и потому в феврале прошлого года было решено продлить его до 1975 года.

Главная цель этого мероприятия — сосредоточить внимание партийной, профсоюзной и комсомольской организаций, хозяйственных руководителей, всех работников завода на приведение в действие резервов производства.

Это проводилось по трем основным направлениям: максимальному сокращению потерь и повышению эффективности использования рабочего времени за счет совершенствования организации труда, ускорения внедрения новой техники и передовой технологии, дальнейшего внедрения научной организации труда, производства и управления, укрепления трудовой и производственной дисциплины.

Второе направление — комплексная механизация и автоматизация вспомогательного производства, снижение удельного веса ручного труда и более рациональное использование рабочей силы на погрузочно-разгрузочных и транспортных операциях, сокращение разрыва в уровне механи-

зации основных и вспомогательных работ.

И, наконец, третье — укрепление режима экономии материальных и финансовых ресурсов во всех сферах производственной деятельности за счет повышения эффективности труда каждого рабочего, ИТР и служащего, улучшения использования оборудо-

вания, ускорения ввода в действие новых производственных площадей, более экономного расходования сырья, топлива, электроэнергии на производство продукции.

Проведение общественного смотра на авиаремонтном предприятии осуществляет комиссия, утвержденная совместным решением администрации, партбюро, завкома и комитета ВЛКСМ под руководством главного инженера предприятия В. А. Мочалова.

Комиссия рассматривает на своих заседаниях ход смотра в цехах и отделах, принимает решение о внедрении предложений, следит за правильностью их учета и выполнения, устраняет выявленные недостатки.

Члены смотровой комис-

сии систематически проводят беседы по цехам, отделам, производственным участкам и службам о задачах и основных направлениях смотра. Начальники цехов и отделов являются членами смотровой комиссии и несут ответственность за организацию и проведение смотра в своих коллективах. Комиссия подводит

по всем технико-экономическим показателям. Для лучшего наглядного показа хода смотра оформлен стенд в главном корпусе предприятия, на котором показываются итоги смотра, отражается поступление предложений от цехов и отделов, степень их внедрения и условия экономии от внедрения.

номина от них составляет 3963000 рублей.

По количеству поданных и внедренных предложений с наибольшей экономией впереди коллектив цеха номер один. Наибольшее количество предложений поступило от старшего инженера этого цеха В. И. Захарова, мастера производственного участка Н. Н. Краснова.

Предложения В. И. Захарова, в основном, направлены на экономию запасных частей, на восстановление деталей, ранее ушедших в брак. Только одно его предложение об использовании годных деталей со списываемых двигателей дает условный годовой эффект 1100000 рублей.

Мы убеждены, что задачи перед нами большие, но направление взято верное.

Т. ПАТРУШЕВА,  
старший инженер-экономист Свердловского авиаремонтного предприятия.

## ПОСТУПЬ СМОТРА

итоги смотра дважды — за полугодие и за год. Результаты смотра оцениваются суммой средств экономии, полученной от внедрения принятых предложений, повышения производительности труда и фондоотдачи, экономленным количеством материалов, топлива, электроэнергии в натуральных показателях при условии выполнения плана

Ход смотра интересен сам по себе и в какой-то мере показателен. За время его проведения из цехов и отделов предприятия поступило 380 предложений. Они были обсуждены на заседаниях смотровой комиссии. 290 из них приняты к исполнению и включены в план внедрения предложений. Условно-годовая эконо-

## О ПРОВЕДЕНИИ II ВСЕСОЮЗНОГО КОНКУРСА «ЗА ОТЛИЧНЫЙ АВИАСЕРВИС»

В целях широкой пропаганды профессий гражданской авиации, дальнейшего повышения культуры обслуживания пассажиров, совершенствования профессионального мастерства молодых авиарботников, досрочного выполнения социалистических обязательств решающего года девятой пятилетки Министерство гражданской авиации СССР совместно с ЦК ВЛКСМ и ЦК профсоюза авиарботников постановили:

1. Провести с июня по декабрь 1973 года II Всесоюзный конкурс профессионального мастерства молодых авиарботников служб бортовых проводников, перевозок и агентств воздушных сообщений.

2. Утвердить условия проведения Всесоюзного конкурса молодых авиарботников.

3. Рекомендовать обкомам, крайкомам комсомола, ЦК ВЛКСМ союзных республик совместно с управлениями гражданской авиации, республиканскими и территориальными комитетами профсоюза авиарботников развернуть организаторскую работу и обеспечить активное участие комсомольцев и молодежи в проведении конкурса.

Поручить редакциям местных молодежных газет и журналов, радио и телевидения широко распространить опыт лучших молодых передовиков производства, постоянно освещать ход проведения конкурса.

4. До 1 ноября 1973 года представить в оргкомитет Министерства гражданской авиации списки участников конкурса с краткой характеристикой на каждого из участников.

Н. БЫКОВ,  
заместитель министра гражданской авиации.

Г. ЕЛИСЕЕВ,  
секретарь ЦК ВЛКСМ.

В. НИКИТИН,  
секретарь ЦК профсоюза авиарботников.



Экипаж Рашида Валеева из Ижевска — один из лучших коллективов авиационников. На снимке: экипаж самолета АН-2.

## У С Л О В И Я

## II ВСЕСОЮЗНОГО КОНКУРСА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА МОЛОДЫХ РАБОТНИКОВ АЭРОФЛОТА ПОД ДЕВИЗОМ «ЗА ОТЛИЧНЫЙ АВИАСЕРВИС»

Ц ЕЛИ и задачи конкурса: способствовать повышению профессионального мастерства молодых авиарботников, непосредственно занимающихся обслуживанием пассажиров, широкой пропаганде профессии гражданской авиации, совершенствованию технологии обслуживания пассажиров, обмену опытом работы, подготовкой молодых специалистов гражданской авиации для участия в международных конкурсах.

## УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ КОНКУРСА

II Всесоюзный конкурс профессионального мастерства молодых авиарботников Аэрофлота проводится Министерством гражданской авиации СССР совместно с ЦК ВЛКСМ и ЦК профсоюза авиарботников в три этапа.

Первый: июль-август 1973 года — в авиаконструкциях и агентствах воздушных сообщений.

Второй: сентябрь-октябрь 1973 года — в управлениях гражданской авиации среди победителей авиаконструкций и агентствах воздушных сообщений.

Третий: в декабре 1973 года — финал конкурса в г. Москве среди бортпроводников, кассиров по продаже авиабилетов, дежурных по регистрации билетов, встрече и сопровождению пассажиров отделов перевозок — победителей конкурсов управлений.

Для организации и проведения II

Всесоюзного конкурса создаются организационные комитеты при предприятиях, управлениях и Министерстве гражданской авиации. На организационные комитеты возлагается работа по организации и проведению конкурсов, периодическая информация представителей печати, радио и телевидения вопросам, связанным с конкурсами, разработке сценария конкурса, подготовке итогов и награждение победителей.

## ПРОГРАММА КОНКУРСА, ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ, ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

При организационном комитете создается жюри, в состав которого входят высококвалифицированные специалисты гражданской авиации, представители комсомольских и профсоюзных органов, работники культуры, мастера искусств, художники.

Программа конкурса включает в себя следующие направления:

знание и исполнение должностных инструкций и документов, регламентирующих работу служб перевозок, бортпроводников и агентств воздушных сообщений;

знание и исполнение Дисциплинарного устава гражданской авиации и Воздушного Кодекса Союза ССР;

овладение передовыми методами обслуживания пассажиров.

## ФОРМА ОДЕЖДЫ

Участники конкурса должны быть одеты в установленную форму одежды приказом министра гражданской авиации № 20 от 31 января 1973 года. При подготовке участников к конкурсу следует обратить внимание на соблюдение всех требований МГА к форменной одежде и их внешнему виду.

## НАГРАЖДЕНИЕ

Участники финала, занявшие первое, второе и третье места по видам

профессии, награждаются ценными подарками и дипломами Министерства гражданской авиации, ЦК ВЛКСМ и ЦК профсоюза авиарботников и значками ЦК ВЛКСМ «Молодому передовику производства».

Степень и количество наград, поощрений для победителей конкурсов авиаконструкций, агентств и управлений определяются их организаторами.

## ЗАЯВКИ

Заявки на участие в финале конкурса подаются на имя председателя оргкомитета в Министерство гражданской авиации до 15 ноября 1973 года.

Расходы за проезд к месту проведения финала конкурса и обратно, оплату суточных и за проживание в гостинице отнесены за счет предприятий гражданской авиации.

РАБОЧИЙ день у нас в редакции начинается с телефонных звонков. Нам сообщают о рейсах на экономном горючем, о второй жизни реставрированных авиационных деталей, о новых рейсах, о трудовых успехах. Почта более разнообразна. Приходят стихи, очерки о товарищах по работе. В отличие от телефонных звонков, в письмах много критических сообщений. Первенствуют в них по количеству и качеству разоблачительного гнева письма из автохозяйств.

Зашел как-то в редакцию заместитель начальника Челябинского аэропорта по политико-воспитательной работе Анатолий Александрович Кусакин. Предложил, когда кто-нибудь из нас будет в Челябинске, зайти в службу спецавтотранспорта. И вот в моем командировочном удостоверении появилась тема: «Подготовка к обмену партийных документов в Челябинском автохозяйстве».

...Секретарь партийного бюро автохозяйства Виктор Сергеевич Сверчков торопливо соскочил с подножки автотранспортника.

— Вы корреспондент? Здравствуйте. Почему из «Авиатора Урала»? Мы же писали в «Труд»!

На вопрос про обмен партбилетов Сверчков ответил коротко:

— Все, что положено, сделано: составлены характеристики, недавно прошло собрание, посвященное дисциплине коммунистов-шоферов.

И перешел к рассказу о нуждах службы. Машины были плохо подготовлены к нынешнему году. Все ошибки свалили на недавно снятого начальника гаража, а он не больше виноват, чем другие.

— Пятый год здесь работаю, за это время сменилось пять начальников и пять главных инженеров. А положение не улучшилось.

В ответ на письмо, посланное в адрес Комитета партийного контроля при ЦК КПСС водителями служб спецтранспорта, было сообщено:

«Проверка подтвердила, что в работе службы спецтранспорта имеют место серьезные недостатки, касающиеся хранения, технического обслуживания и ремонта автотракторной техники.

В настоящее время в це-

лях устранения имеющихся недостатков осуществляются следующие мероприятия:

1. В ноябре начнет работать пост технического обслуживания спецтранспорта, оснащенный необходимым оборудованием, приспособлениями и инструментами.

2. Произведена реконструкция аккумуляторного цеха.

3. Открытая стоянка спецмашин на территории гаража оборудована воздухоподогревом.

4. Построено теплое бытовое помещение для водителей на стоянке спецтранспорта.

5. Введен в эксплуатацию теплый бокс для аэродромных машин и механизмов».

Сейчас эта бумага с угловым штампом Министерства гражданской авиации лежит передо мной, а рядом на столе блокнот, в котором записаны впечатления о путешествии по пяти «кругам» официальной бумаги.

По первому пункту — поста технического обслуживания нет. В гараже стены есть, а пост не оборудован.

По поводу реконструкции аккумуляторной — не сделана вентиляция и вредные кислотные испарения отравляют рабочих.

О воздухоподогреве в блокноте записано коротко — «нет и неизвестно, когда будет».

«Теплое бытовое помещение» — это небольшой домик, украшенный топорными шкафами, грязными полами и «санитарными» удобствами.

А что касается теплового бокса для аэродромных машин и механизмов, то он представляет собой весьма блестящее зрелище из сверкающего металла, бездействующее летом по причине жары и зимой по причине холода. Загнали в него все новые машины и закрыли.

Думаю, мой сарказм будет понятен, если сообщить, что в штампе министерства стоит дата — 16 ноября 1972 года.

Если еще добавить, что водителей в комплексной бригаде, примерно, 9—10 человек — состав колеблется, а по штату положено 22, то станет понятно и возмущенное письмо шоферов в контрольную комиссию и газету «Труд».

Неужели причина отставания автохозяйства кроется в просчетах администрации? Казалось бы, редакционная почта подтверждает это. Есть у нас письмо водителя трактора из Пермского авиаконструкторского предприятия МВЛ, который жалуется на плохую техническую оснащенность и излишнюю требовательность руководства. Лежит передо мной отпечатанный на машинке бланк акта о несчастном случае, связанном с работой. Пострадавший шофер пермской автобазы Сергей Николаевич Нестеров приложил к акту письмо, в котором требует через газету «научить горюководителя, начальника автоколонны И. Н. Иванова изжить чиновничье обращение с подчиненными».

И как апофеоз — письмо в редакцию из спецавтобазы Пермского авиаконструкторского предприятия, подписанное старшим инженером Л. Гладких, начальником колонны по обслуживанию самолетов И. Ивановым и другими:

«Мы вынуждены обратиться в газету за разъяс-

нением по ряду вопросов о планировании автоперевозок и работы механизмов на аэродроме, так как наш плановый отдел на протяжении нескольких месяцев неправильно планирует автомобильные перевозки и работу аэродромных механизмов».

И далее следует длинный список показателей, из которого ясно, что работники автохозяйства слабо представляют себе суть внутрихозяйственного хозрасчета, а работники планового отдела недостаточно компетентны, в своем деле, чтобы доказать правильность своих действий.

Опять, выходит, виновата администрация! Весной мне пришлось поработать с письмом из коллектива авиационно-технической базы. Самым трудным оказался вопрос с машиной, прикрепленной к третьему цеху. В цехе говорят, что ее никогда нет, а в автобазе показывают наряды, в которых проставлено время работы по обслуживанию цеха.

— Чему вы удивляетесь? — сказал Павел Захарович Семенов, старший инженер цеха № 2. — Уже два часа целая смена ждет тягач. Он стоит за вокзалом, диспетчер не видит — шофер специально встал там, скорее всего спит. И так почти ежедневно.

Выходит, и водителей можно в чем-то обвинить. О низкой трудовой дисциплине шоферов шла речь на отчетно-выборном собрании в Челябинском автохозяйстве. С июля 1972 по июль 1973 года уволено за пьянство восемь человек, переведено на низкооплачиваемую работу 16, получили выговоры 17 человек. Бич службы — пьянство и прогулы.

Нарушается и технология труда. В 1972 году выведено из строя 56 двигателей только за счет эксплуатации авиационных масел. Прошлой зимой сплошь и рядом в машинах летняя смазка не была сменена на зимнюю. Вина водителей? Пожалуй. Это их обязанность — заботиться о закреплении машины. Но послушаем, что по этому поводу говорит опытный механик Алексей Степано-

вич Вольнец, 15 лет проработавший в автохозяйстве.

— Зимой маслоподогрева нет, масло в бочках комом, так что на линейке не сменишь. Что с подогревом? Прошлый год потратили 900 рублей, но ничего не сделали. Ныче ушло 600 рублей, но я не верю, что маслогрейка, появится.

Как в воду глядел мастер. Только что мы поговорили по телефону с Владимиром Иосифовичем Беляем, секретарем парткома Челябинского авиаконструкторского предприятия, и он сказал, что маслогрейки в этом году не будет.

Вот она, диалектика. Субъективный фактор — шоферы не меняют смазку. Виноваты? Да. И объективный — нет маслоподогрева. Это одна, маленькая деталь. Но они складываются, одна к одной, и вырисовывается типичная картина «узкого» места. Все знают, что положение со спецавтотранспортом тяжелое. В Челябинске обходились тем, что меняли, как перчатки, начальников и главных инженеров автобазы.

На автохозяйство махнули рукой. Взять хотя бы диспетчеров. Они следующим образом разговаривают с начальниками других служб:

— На вас задержку записать или на гараж?

Все уже привыкли к отставанию автохозяйства, к его неблагополучию. Правда, сейчас в Челябинске затеплился слабый росток надежды. Появился новый заместитель начальника аэропорта по наземным службам, новый начальник и главный инженер автохозяйства. Мне не хочется писать надежные слова о том, что им необходима действенная помощь, что с отставанием автобазы нужно бороться.

«Узкое место»... Как бороться с инерцией установившихся отношений? Что сделать, чтобы победить безысходность во взглядах людей, «борющихся» со спецавтотранспортом? Мы надеемся, что как-нибудь в начале рабочего дня в редакции раздастся телефонный звонок, и абонент из Челябинска, Перми или Кольцова сообщит нам об успехах автохозяйства. Только скоро ли это будет?

И. ИОРШ.

Челябинск — Свердловск.

## «Узкое место»



«Только вертолетом...»

Фото В. Ветлугина.

# ЭКИПАЖ СВЕРДЛОВСКОГО АН-24 В НЕБЕ БАНГЛАДЕШ

Борис Семенович Захаров, командир корабля АН-24 Кольцовского авиационного предприятия, — опытный пилот. Летал еще в Перми на ПО-2, затем в Свердловске — на ИЛ-12, переучился на самолет АН-24. Под стать ему и весь экипаж. Немало налетал второй пилот Мансур Фасхиевич Закиров, который стал

Андреевич Бурдин. В марте уральцы получили непростое и почетное задание из Москвы, из Министерства гражданской авиации — доставить в Трехмесячная заграничная командировка началась в Республике Бангладеш первый самолет свердловский экипаж по-

трасса была от Ташкента до Кабула — горы, сложной оказалась погода, кругом гремели грозы, то и дело приходилось уходить от них. Да и заход на посадку оказался не простым — в Кабуле высокогорный аэродром, расположенный на высоте 1800 метров над уровнем моря. Ужинали в этом городе в уютном кафе имени Юрия Гагарина. В Афганистане чтут память первого космонавта, его именем названы улицы, школы.

На пути в Карачи условия для полета были еще более трудные. Уральцев ожидала жара — под 40 градусов в тени, в Калькутте — 40 с лишним. 20 часов экипаж из Свердловска в небе, прежде чем 29 марта самолет АН-24 прибыл в Дакку, столицу молодой республики. Экипаж, который доставил в дар от Советского правительства самолет АН-24, приветствовал премьер-министр Муджибур Рахман. На церемонии торжественной передачи присутствовал посол СССР в Бангладеш А. А. Фомин и другие официальные лица. Репортаж о вручении подарка передано вечером в информационном выпуске телевидения, а утром газета опубликовала снимок — премьер-министр М. Рахман спускается по трапу первого АН-24 после осмотра машины.

После разорительной войны страна не залечила еще ран. В молодой республике не хватает продовольствия, транспорта. В Дакке основной вид транспорта — велорикши, 12-, 13-летние мальчишки. Автобусов мало — они всегда перегружены. Разрешено ездить даже на крышах — билет стоит полцены. Многие смельчаки взяли на вооружение это правило и на железной дороге.

Бангладеш — Биман — организация, подобная Аэрофлоту, делает первые шаги. В молодой республике только развивается своя авиация, нет своей и тяжелой авиации, не хватает кадров. Поэтому ко второй своей задаче — обучению бенгальского экипажа — свердловские пилоты приступили с первых дней. Занятиям помешал промчавшийся по стране ураган «Торрадо», имелись раненые, несколько деревьев оказались разрушенными. Хорошими по-

мощниками в этот момент оказались коллеги кольцовцев — экипажи вертолетчиков с Уктуса. Из-за урагана первая тренировка состоялась лишь 23 апреля. А через два дня будущий командир первого в республике лайнера АН-24 Шамсул Алам попросил провести демонстрационный полет. Бенгальский командир, вторые пилоты Заман, Рафик и Сахават, бортрадисты и бортмеханики обучались ранее у нас в школе высшей летной подготовки в Кировограде, немало знали русский язык. Свердловчане знали основные команды типа: «Разрешите взлет!», «Разрешите посадку!» на английском языке. Но очень часто вырубал язык жестов. О летчиках-учениках у свердловчан осталось хорошее впечатление. К полетам они готовились очень тщательно.

Одно время экипажу дали переводчика из торгпредства. Но он авиационной терминологии не знал и от его услуг пришлось отказаться. Обучение шло практически, показом. Командир Алам, довольно опытный летчик, вел обычно всю связь. Вскоре стал летать в кресле слева. Борис Семенович Захаров делал замечания и поправки по ходу полета. В редких случаях брал управление на себя.

За три месяца русский экипаж совместно с пилотами Бангладеш изучил имитацию отказа двигателя на всех режимах, провел тренировку «втемную», под шторками, посадку на одном двигателе, посадку без выпуска закрылков, с несимметричной тягой.

Бенгальский экипаж получил путевку в небо. 22 июля Б. С. Захаров прощался с первым командиром самолета АН-24 Шамсулом Аламом, первым молодым экипажем.

— Пишите, — сказал Алам, пожимая руку учителю. — Приезжайте. — И написал в его записной книжке свой подробный адрес. Второй пилот М. Ф. Закиров также обменялся адресами с бенгальскими пилотами.

Свердловские авиаторы выполнили задание с честью. На днях они вернулись домой.

Ю. ГЕНДЕРТ.  
Кольцово.

На снимках: АН-24 в полете. На улицах Дакки; велорикша.

Фото В. Ветлугина  
и Б. Захарова,  
командира корабля  
АН-24.



Вышел в свет августовский номер журнала «Гражданская авиация». Он открывается материалами, посвященными визитам Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева в США, Францию и ФРГ.

В редакционной статье «Сила и жизнеспособность политики мира» отмечается, что работники гражданской авиации, как и все советские люди, с глубоким удовлетворением восприняли сообщение о том, что Политбюро ЦК КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Со-

## «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ» № 8

вет Министров СССР, рассмотрев итоги визита товарища Л. И. Брежнева в США, высоко оценивая его личный вклад, целиком и полностью одобрили политические и практические результаты этого визита, имеющего большое принципиальное значение и являющегося событием огромной важности. Опубликованы снимки, на которых запечатлены моменты пребывания Л. И. Брежнева в США, ФРГ и Франции.

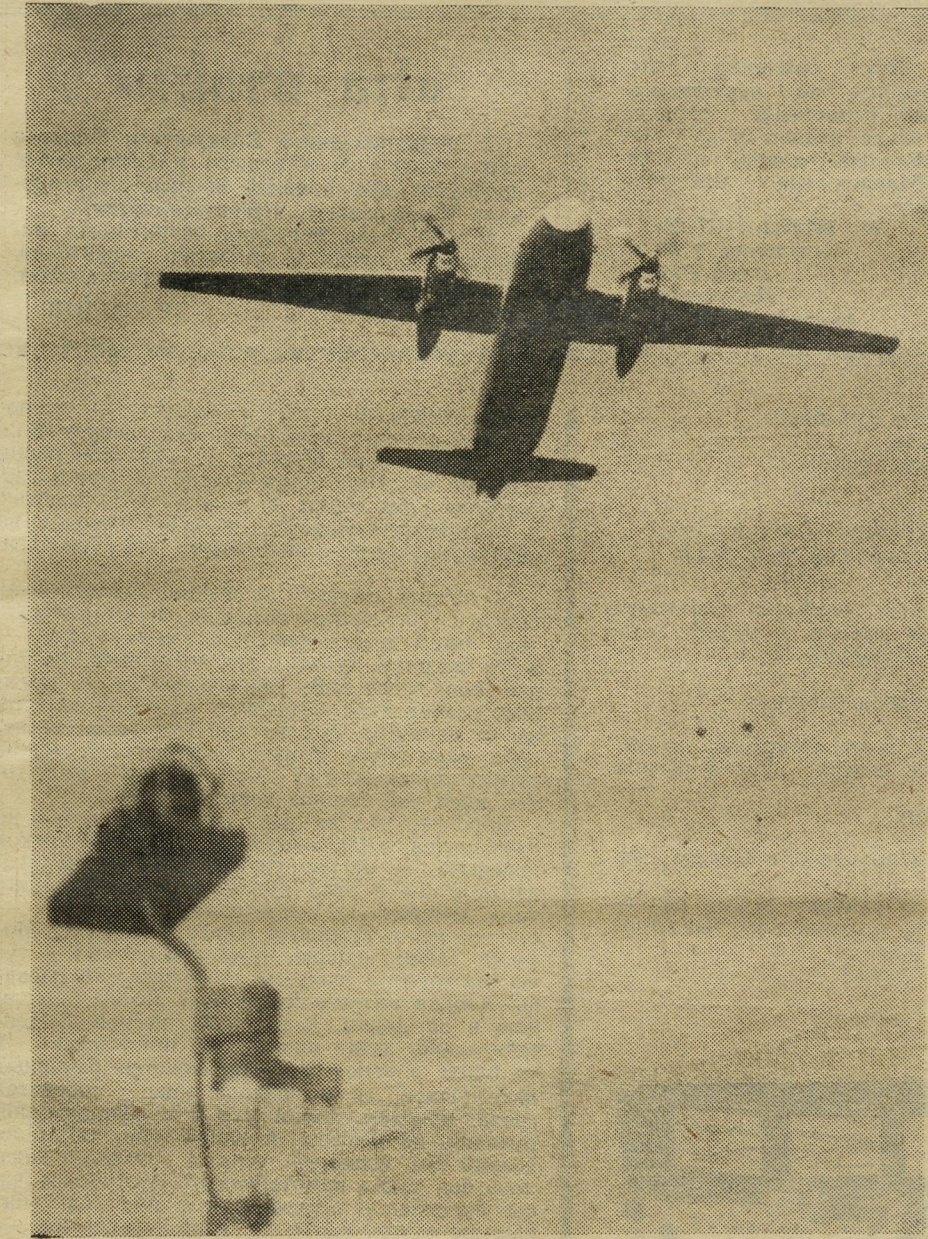
Августовский номер журнала традиционно праздничен: 19 августа страна отмечает День Воздушного Флота СССР. В статье «К новым свершениям!», посвященной этой знаменательной дате, приводятся интересные факты, цифры. Дается подборка материалов об истории воздушных парадов, публикуются редкие снимки разных лет.

Под рубрикой «Хроника соревнований» журнал рассказывает о передовых авиационных подразделениях и экипажах, выполняющих производственные планы по перевозке пассажиров и грузов, сельскохозяйственным и геологоразведочным работам, успешной охране лесных богатств страны.

С анализом хода социалистического соревнования выступает на страницах журнала заведующий отделом ЦК профсоюза авиарботников Л. Тарасов. Автор рассказывает о новых, прогрессивных формах соревнования, убедительно, на конкретных примерах вскрывает встречающиеся еще недостатки.

Заместитель начальника аэропорта по политико-воспитательной работе В. Москаленко в материале под рубрикой «Письма из партийных организаций» пишет о том, как коллектив и партийная организация профилатория Внуковского авиационного предприятия организует отдых летного состава.

В праздничном номере вниманию читателя предлагается два художественных очерка: «Найди свою звезду» и «Хожение за два океана» — о заслуженных пилотах СССР, Героях Социалистического Труда.



парторгом экипажа, за короткий срок — лучший на заводе новейший штурман Георгий Константинович Коростылев, обучить экипаж вождению советского лайнера. Выбор командования Аркадий Лушников, Уральского управления пал именно на этих опытных пилотов. Наиболее сложная задача — за короткий срок — лучший на заводе новейший самолет-салон АН-24. Летели по маршруту Астана — Ташкент — Калькутта. Наиболее сложная

## ГИБКОЛЕТ — ЛАЙНЕР БУДУЩЕГО?

На страницах популярных и специальных журналов замелькали сообщения о новинке — гибком крыле. Оно несло легкие самолеты, с его помощью приземлялись американские космические корабли. Создатели системы спасения летчиков стали разрабатывать катапультируемые кресла — они доставляют потерпевшего на землю опять-таки с помощью гибкого крыла.

Словом, новомодная конструкция — а ею был не кто иной, как старина малайский змей — пользовалась большим спросом. Инженеров привлекала легкость сооружения из трубчатого каркаса и прочной ткани.

И, наконец, еще одно поистине неоценимое свойство новинки — гибкое крыло может летать на больших углах атаки, не теряя устойчивости и подъемной силы.

Отсюда и небольшая скорость при взлете и посадке, а значит — короткий разбег и пробег.

Именно таким крылом оснастили свою летательную машину (ХАИ-2) студенты Харьковского авиационного института. Его силовая установка — мотоциклетный двигатель. Самолет управляется обычным рулем направления. К крену приводит перекосящий трубчатого каркаса гибкого крыла.

Основные данные самолета с гибким крылом: максимальная скорость — 100 км/час; скорость взлета и посадки — 40 км/час; длина разбега — 50—100 м; дальность полета — 300 км; взлетный вес — 250 кг.

## ОПОЗДАВШАЯ СПРАВКА

Хочу поделиться своими соображениями о том, что мешает нашему предприятию выполнять государственный план.

Основное «узкое место» — отправка пассажиров. Укажу несколько недостатков. Как связист скажу, прежде всего, об информации пассажиров. Наш аэровокзал два года назад получил с городом связь. Но дозвониться до справочного бюро нашего вокзала очень трудно.

Причины две: первая — по двум имеющимся телефонам отвечает один работник справочного бюро, который, кроме того, дает справки и всем пассажирам. Почти все время работы трубки телефонов справочного «отдыхают» рядом с аппаратами. Физически невозможно обеспечить систематическую работу справочного бюро одному человеком. Вторая причина — плохая слышимость.

Поэтому даже те, кто как-то сумел дозвониться сюда, справки не получают.

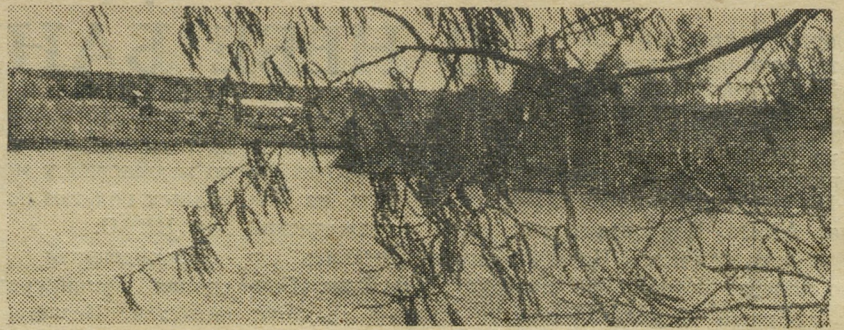
Мое предложение: для справок по телефону необходим отдельный работник. Он должен находиться в центре города, куда можно легко дозвониться из всех отдаленных районов и держать оперативную связь с аэровокзалом.

Другой недостаток нашего аэровокзала — то, что техническое обслуживание постоянно растущего хозяйства электро- и радиооборудования проводится эпизодически. Нередки жалобы на неправильную работу электроточасов. Бездействует информационное табло. Много упреков в адрес громкоговорящей связи. Дело в том, что обслуживание этого оборудования возложено частично на узел связи аэровокзала и частично на инженера

агентства. И абсолютно все системы громкой связи: система электроточасов, узлы оповещения и радиовещание — обслуживаются одним техником.

Уже пора подумать и о введении должности техника аэровокзала. Этот вопрос — забота многих. Но в необходимости этого не уверен, пожалуй, только плановый отдел.

Есть у нас и еще одна беда. Служба ЦДА свои функции выполняет плохо. Прежде всего, место для этой службы выбрано неподходящее — одна маленькая проходная комната. Обзора перрона нет. Информацию с телеграфной станции служба получает через третьи руки — негде поставить телеграфный аппарат. У нее нет связи с другими службами, поскольку до сих пор неясно, останется ли ЦДА здесь или получит новое помещение.



«Сентябрь в окно уж постучал»...

Нет сомнения, что только что перечисленные недостатки отрицательно влияют и на выполнение плана, и на обслуживание пассажиров.

М. МЫЛЬНИКОВ,  
начальник узла связи РИС  
Пермского  
авиапредприятия.

## «На взлет»

В День праздника Воздушного Флота в парке культуры и отдыха в Свердловске прозвучал праздничный выпуск радиожурнала Кольцовского авиапредприятия.

В нем была передана оперативная информация, очерк о династии авиаторов, корреспонденция о работе авиапредприятий.

Р. ТОЛОВ.

(Продолжение. Нач. см. в № 26).

— Что? — опять повернулся к штурману командир. — Что у тебя с курсовой системой?

— Все в порядке, командир.

Согласовано.

Геннадий Осипович был одесситом. До сих пор, хотя большую часть жизни прожил на Урале, жене и сыну он говорил: «Ты сделай сначала овощной, а потом уж прошвырнись на гастроном». Или дочери: «Чем я тебе обязан, что ты на меня так ревешь?» Динка — единственная из семьи Витковских, вернувшаяся в Одессу, — любовь и надежда Геннадия Осиповича...

Но дело, если разобраться, все же не в Динке. Рано или поздно, а Динка вышла бы замуж, это уж случай такой, что вышла она за проезжего моряка, а тот оказался приписанным к Одесскому порту. Дело было в жене, в ее странной бессоннице.

Что с женой неладно, Геннадий Осипович заметил давно: темные круги под глазами, жалобы на головные боли... Однажды ночью проснулся — словно под бок кто толкнул, и сразу почувствовал, что с женой плохо. Дотянулся рукой до торшера, включил свет: Вера лежала с открытыми глазами.

— Ты что? — испугался Геннадий Осипович. — Почему не спишь?

Ответ жены его озадачил:

— А ты разве по ночам спишь?

— Это как понять? Конечно, сплю.

— Неправда, — сказала жена. — Вчера ты не спал.

«Вчера» как раз выпало на хабаровский рейс. С хабаровскими рейсами, действительно, дело обстояло скверно: вылет вечером, а придет в десять по-местному. И ночи как не бывало, не станешь же ложиться спать в полдень! Полежать, конечно, часик-другой можно, но чаще едешь с Невьянцевым куда-нибудь на Амур ловить карасей. Невьянцев навострился удить на Амуре и летом, и зимой. И если разобраться да подсчитать, то таким образом он за эти хабаровские и прочие ночные рейсы потерял сотни две-три ночей — не меньше. Но такова летная жизнь — что поделаешь?

— А я спал днем, — сказал Геннадий Осипович. — Пока Иван рыбачил, я отсыпался — эта ночь не в счет.

— И я утром уснула, — сказала жена.

— Утром? — удивился Геннадий Осипович. — Это когда же?

— Часов в семь.

— В семь? — Геннадий Осипович прибавил к свердловскому разницу в пояском времени и крикнул от удивления: — Кхм! Верно, я это самое время тоже, значит... Постой, а в прошлый рейс ты как?

Прошлый рейс был в Ленинграде: сели в Кирове, по расписанию сели, да так и просидели в этом Кирове до самого следующего утра.

— Так же, — ответила жена. — Тоже утром уснула.

Геннадий Осипович внимательно поглядел на жену — теперь ему стало кое-что понятно: и синие круги под глазами, и задумчивый вид, и односложные скучные ответы...

— И давно это у тебя так? — спросил он.

— Давно.

— Что же ты молчала? Надо бы сходить к врачу, выписать таблетки на сон...

— Ходила, выписала...

— Не помогают?

— Кхм...

Потом она вдруг спросила:

— А с тобой можно летать?

— Это как же? — удивился Геннадий Осипович. — По билету? Или «зайцем»?

— Зачем «зайцем»? Летает же Кирьянова.

Геннадий Осипович рассмеялся:

— Ну и шутница ты у меня, мать!

Тебе ж пятьдесят уже.

— А тебе?

— А что мне? Как скажут «пора» — так и уйду.

— Так ты и уйдешь... — повторила за ним жена.

\*\*\*

Командир вырулил к стартовой «зевре», развернул самолет точно по осевой линии полосы, и радист зачастил последнюю перед стартом проверку:

— Рули?

— Свободны, — покачал штурвал командир.

— Курсовые приборы?

Этот вопрос относился уже к нему, штурману, и Геннадий Осипович, чуть помедлив, назвал курс и режим.

— Обогрев?

— Включен! — крикнул Дима.

— Красные сигналы?

— Не горят! — почти хором прокричали Никита, Дима и сам Невьянцев.

«Красные сигналы» — это аварийные табло, раз не горят, значит, можно взлетать, и командир нажал на штурвале кнопку радиопередатчика:

— Иркутск, «75410», прошу взлет.

## Юрий Яровой



Диспетчер, видимо, ждал рапорта, так как ответил немедленно — торопился освободить полосу для другого самолета:

— «75410», рули, закрылки проверьте, взлет разрешаю.

— Взлетаем, — доложил командир. — Рули, закрылки проверил.

Еще секунду-две самолет, сотрясаемый двигателями, которые Дима перевел на взлетный режим, дрожал, словно привязанный к земле, потом командир отпустил тормоза, и тяжело нагруженная машина начала разбег, отчетливо отстукивая амортизаторами каждый стык между плитами взлетно-посадочной полосы, а Витковский считывал с прибора на командирском щите скорость:

— Восемьдесят... сто сорок... сто восемьдесят... критическая...

— Взлетаем! — крикнул командир и, осторожно задирая нос машины, потянул на себя штурвал. 21 час... 35 мин.

Командно-диспетчерский пункт аэропорта Кольцово.

Инструктаж задерживался...

Диспетчеры работают по скользящему графику: с шестнадцати до двадцати четырех — первая

смена, потом до утра — отдых в профилактории или дома, ибо, как говорит Виктор Афанасьевич Крылов, «есть товарищи, которые не могут спать далеко от жены», потом еще один отдых — между шестнадцатью и двадцатью четвертью, ночная смена и на двое суток, даже с половиной, ты свободен.

К началу смены положено являться за полчаса. Пятнадцать-двадцать минут инструктаж, затем десять минут на прием смены — в это время за пультом два диспетчера, но управление ведет еще сменяемый, а его сменщик разбирается в графике, затем — картинка на локаторе, где все эти самолеты светятся в виде точек, и надо разобраться, какой из них скрывается за какой точкой, а этих точек иной раз больше десятка.

Впрочем, раз на раз, как говорится, не приходится. «Что может быть лучше плохой погоды?» — острят диспетчеры, однако правильной бы в этой присказке слово «плохая» заменить на «нелетная». «Нелетная» — тут все ясно: тишина и покой. А плохая? Моросит дождь, однако, самолеты летают — тут уж приходится пыхтеть диспетчеру по посадке: мокрая взлетно-посадочная полоса, а если еще и со льдом, как сейчас, весной, — действительно, хуже ничего не придумаешь. А то вдруг в зоне, это уже касается районных диспетчеров, да и подхода тоже, соберется гроза: придешь домой или в профилакторий, рухнешь на постель, и ничто тебе не мило, только бы поскорей уснуть. Отчего, казалось бы, такая измотанность? Все восемь часов просидел в мягком кресле или на мягком же стуле, самое тяжелое, что делал, — переключал тумблеры, самое тяжелое, что держал в руках, — двухцветный карандаш, и вся работа — решай шахматные задачи на пересечение: как развести встречных, идущих «в вилке», как обвести «засветки» — грозные облака, которые на экране локатора видны в виде ярких белых пятен, да как расставить самолеты по эшелонам, чтобы они не только не мешали друг другу, но и летели бы «с ветерком». Так откуда, спрашивается, у диспетчера такая усталость?

Месяца два назад в их, крыловской смене, работали хронометражисты — кто-то из медицинского начальства, видно, решил на диспетчерах заработать диссертацию. Хронометражисты — народ дотошный, все подсчитали, все учли, и выяснилась любопытная картина: оказалось, что только для смены эшелона самолета диспетчер должен произвести четырнадцать операций! А что такое смена эшелона? Идет, скажем, «ИЛ-восемнадцатый» на высоте восемь тысяч футов, а его догоняет «туполев». У «туполева» скорость больше, топлива меньше — ему не до маневров. Нажимаешь на кнопку и приказываешь командиру «ИЛа»: «75807», займите высоту семь тысяч футов. Об исполнении, доложите.

\*\*\*

Мы опубликовали два отрывка из документальной повести Ю. Яровой. Всю повесть читайте в журнале «Уральский следопыт».



г. Свердловск, И-20

Редакция газеты  
«Авиатор Урала»

Тел. 295—461.

295—496.

Редактор В. ГУРИН.

НС 13499. Заказ № 6463.

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