

НА МАРШЕ— ТРЕТИЙ, РЕШАЮЩИЙ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НОВОСТИ

С ОТЛИЧНЫМ КАЧЕСТВОМ

В Пермском авиапредприятии МВЛ проходит подготовка к осенне-зимней навигации. Значительная часть самолетно-вертолетного парка подготовлена с хорошим и отличным качеством. Хорошо справляется со своей задачей бригада Ю. К. Рябова. Второе место за ней по количеству подготовленных самолетов занимает бригада В. Л. Волкова.

Р. ТОЛОВ.

РУБЕЖИ АВГУСТА— ПОЗАДИ

Пермское авиапредприятие МВЛ выполнило по всем показателям план августа. Хорошо потрудились летные коллективы, АТБ, служба РиС и многие другие.

Отличную работу продемонстрировало в этом месяце звено самолетов АН-2 под командованием А. П. Хамицкого.

В. МЯЛОВ,
заместитель командира
Пермского авиа-
предприятия МВЛ
по политико-
воспитательной
работе.

САМООТВЕРЖЕННО и с большим напряжением трудится в эти дни коллектив дважды орденоносного Аэрофлота. В рубезах, намеченных плановыми заданиями, и социалистических обязательствах, принятых на третий, решающий год пятилетки, predetermined высокий темп развития гражданской авиации.

Итоги первого полугодия показывают, что несмотря на имевшие место объективные трудности в работе, многие управления и авиапредприятия успешно справились с поставленными перед ними задачами.

Наилучших результатов в выполнении основных и важнейших показателей государственного плана добились коллективы Узбекского, Западно-Сибирского, Якутского, Киргизского, Архангельского и Коми управлений гражданской авиации.

Ритмичная и устойчивая работа этих и многих других предприятий, строгое соблюдение ими плановой дисциплины обеспечили выполнение шестимесячной производственной программы 1973 года в целом по Министерству гражданской авиации. Так, план по пассажирообороту выполнен на 100,1 процента, по отправке почты—на 100,4, грузов—на 102,3 процента. Производственный план по налету при-

ОТСТАЮЩИХ БЫТЬ НЕ ДОЛЖНО

веденных часов на применении авиации в народном хозяйстве выполнен на 108,1 процента, по прибыли — на 112,3 процента.

Однако план по таким важным расчетным показателям, как общему объему перевозок, выполнен всего лишь на 99,8 процента, а по отправкам пассажиров — на 96,2 процента.

Ряд коллективов гражданской авиации в первом полугодии не справился с установленными плановыми заданиями и социалистическими обязательствами. В числе отстающих оказались Красноярское, Литовское, Молдавское, Северо-Кавказское, Северное, Украинское управления и Центральное управление международных воздушных сообщений.

Несмотря на то, что невыполнение плана у этих управлений было связано в определенной мере с некоторыми причинами, не зависящими от личного состава авиапредприятий, в то же время здесь имели место серьезные недостатки и в первую очередь в работе по привлечению загрузки, в том числе грузовой. Слабо осуществлялся контроль за использованием пассажирских кресел и общей загрузкой вылетающих само-

летов, ИЛ-18, ТУ-104, АН-12, ТУ-124, АН-24 по коммерческой загрузке ниже соответствующего периода прошлого года.

Снизил процент использования пассажирских кресел и коммерческой загрузки по сравнению с I полугодием 1972 г. управления: УГАЦИА, Армянское, Белорусское, Латвийское, Молдавское, Приволжское, Северное, Туркменское, Уральское, Эстонское.

Таким образом, недостаточный контроль за использованием коммерческой загрузки, несвоевременное маневрирование самолетным парком привело к значительным потерям и снижению эффективности работы ряда управлений и предприятий.

Для гражданской авиации сейчас наступил самый напряженный период работы по перевозкам пассажиров, и от того, как четко и организованно обеспечат ее все службы, все звенья производственного процесса Аэрофлота, будет зависеть успех выполнения государственного плана 1973 года. Чтобы не повторять допущенных просчетов, необходимо тщательно проанализировать опыт работы

в первом полугодии, учесть не только достижения, но и недостатки.

Важным рычагом в обеспечении выполнения плана третьего, решающего года пятилетки является дальнейшее расширение и совершенствование форм и методов социалистического соревнования между предприятиями, службами, экипажами, каждым работником. Надо ориентировать коллективы на достижения передовиков, повышать чувство личной ответственности каждого авиарботника за выполнение плановых заданий.

Практика показывает: там, где вопросам социализации придается большое значение, ход выполнения обязательств контролируется, успехи в работе налицо, плановые задания и социалистические обязательства перевыполняются.

Следует изучить постановление ЦК КПСС «Об инициативе коллектива станции Люблино-Сортирово ч и а я Московской железной дороги по наиболее эффективному использованию транспортных средств и повышению производительности труда», шире использовать этот опыт и мобилизовать работников авиапред-

приятий на обеспечение перевозок пассажиров и грузов регулярно, при высоком использовании авиационной техники с наименьшими издержками и надлежащим качеством обслуживания.

Пути к успеху открывают также технические перевооружение предприятий, дальнейшая механизация основных и особенно вспомогательных производств, всемерный режим экономии, настойчивая борьба за обеспечение безопасности и регулярности полетов.

Руководству управлений, авиапредприятий, партийным организациям, работникам экономических служб необходимо повысить уровень организаторской и политико-воспитательной работы, направленной на разывшение личного состава задач, стоящих перед гражданской авиацией, укрепление дисциплины, в целях успешного выполнения государственного плана 1973 года по всем основным технико-экономическим показателям.

И. СПОТКАЙ,
заместитель начальника
Центрального планово-
экономического управ-
ления Министерства
гражданской авиации.

ВЫПОЛНИМ ПЛАН С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ

Гражданские авиаторы, включившись во Всесоюзное социалистическое соревнование за увеличение производства сельскохозяйственной продукции, активно борются за высокий урожай в третьем, решающем году пятилетки.

В первом полугодии планировалось провести авиационно-химические работы на площади 35,8 млн. гектаров. Наши авиапредприятия располагали всем необходимым для выполнения поставленной зада-

чи: имели достаточное количество летно-технического и командного состава, исправных самолетов и вертолетов.

Широко развернув социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана третьего, решающего года девятой пятилетки, работники гражданской авиации завершили шестимесячное задание по основному показателю применения авиации в отраслях народного хозяйства — налету приведенных часов на 107 процентов.

Объем этих работ по сравнению с первым полугодием прошлого года возрос на 10 процентов.

Этому успеху во многом способствовала организаторская и политико-воспитательная работа командно-руководящего состава, партийных и общественных организаций авиапредприятий по повышению трудовой и творческой активности личного состава, а также массовый поиск резервов роста эффективности использования самолетов и вертолетов.

Гражданская авиация оказала большую помощь нефтяникам и геологам, работникам газовой промышленности и строителям, труженикам сельского хозяйства в выполнении задач, поставленных перед ними XXIV съездом КПСС.

В первом полугодии наиболее интенсивные работы велись в Западной Сибири и, прежде всего, в основной кладовой нефти и газа нашей страны — Тюменской области. Авиаторы вместе со строителями, монтажниками, экскаваторщиками и работниками других профессий самоотверженно трудились на сооружении нефтепровода Самотлор — Усть-Балык — Курган — Уфа — Альметьевск.

Самолеты и вертолеты в кратчайшие сроки доставляли на самые труднодо-

ступные участки трассы рабочие, необходимые материалы, оборудование и технику. В результате нефтепровод протяженностью более двух тысяч километров был введен в действие раньше установленного срока.

Тюменские авиаторы с большим воодушевлением восприняли приветствие ЦК КПСС и Совета Министров СССР всем участникам строительства этого мощного, не имеющего себе равных в мире магистрального нефтепровода и обязались еще настойчивее бороться за широкое применение авиации в народном хозяйстве.

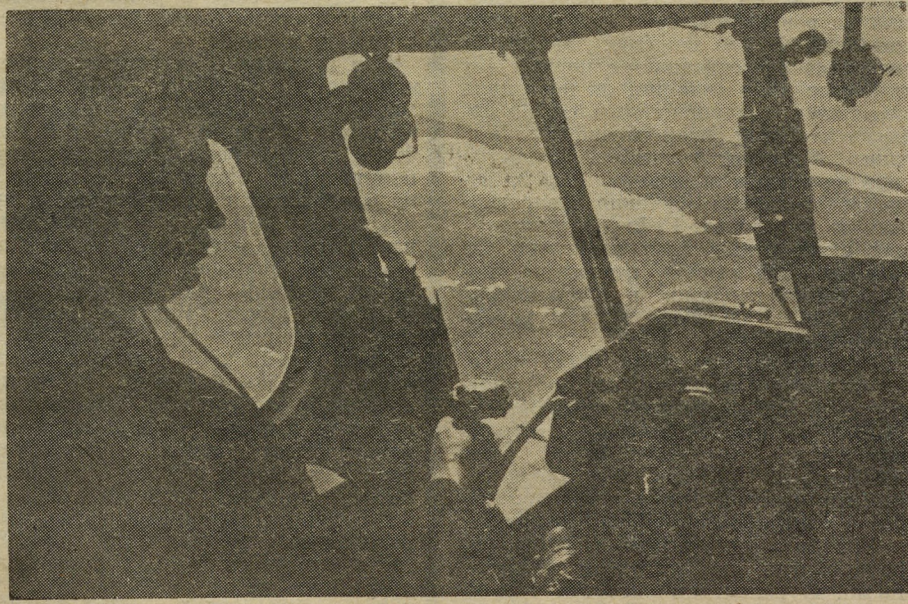
Хорошо потрудились в первом полугодии и вертолетчики ряда управлений гражданской авиации на Крайнем Севере Тюменской области. Несмотря на суровые условия зимы и неустойчивую весеннюю погоду, они приняли активное участие в сооружении газопровода Медвежье — Надым — Пунга и в обустройстве газового месторождения Медвежье. При помощи авиации осуществлялось также патрулирование газопроводов Средняя Азия — Центр, Медвежье — Урал, нефтепровода Александровское — Анджеро-Судженск и многих других магистральных трубопроводов.

Для успешного выполнения задач по примене-

нию авиации в народном хозяйстве был заранее составлен и осуществлен план маневрирования вертолетным парком как между управлениями гражданской авиации, так и между их предприятиями. Многие управления и особенно центральных районов и Арктики, Восточно-Сибирское, Западно-Сибирское правильно спланировали сменность летно-технического состава в районах сосредоточения вертолетов, что обеспечило их бесперебойную работу и равномерный налет часов на каждый экипаж в течение месяца.

В Антарктиде авиационные работы по обслуживанию 18-й советской экспедиции подходили к концу, но в мае дизель-электроход «Обь», производивший смену экспедиционного состава, был затерт во льдах близ станции «Ленинградская», что привело к увеличению срока пребывания личного состава и авиационной техники в Антарктиде. Более 90 суток провел в ледовом плену флагман советского антарктического флота. Сейчас дрейф дизель-электрохода «Обь» закончен. Авиация выполняет ледовую разведку и перевозку экспедиционного состава с материковых станций на суда «Профессор Зубов» и «Наварин».

(Окончание на 2 стр.)





1 сентября — начало нового учебного года

ДО ВОЙНЫ они не встречались. Свердловск тогда был большим городом. А вот жизненные устремления у них были схожими: Владимир Иконников и Антон Шевелев выбрали для себя небо. Первый окончил Свердловский аэроклуб и военное летное училище, второй —

велев были удостоены одним Указом — от 5 ноября 1944 года.

Но закончить войну крылом к крылу не пришлось. 17 апреля 1945 года при бомбежке города Штрабург вражеский истребитель сумел дважды атаковать машину Шевелева. Загорелась правая плоскость, потом фюзеляж. Летчик повернул

ей. Зашел пилот в кабинет, доложил, а из кресла навстречу Генеральный конструктор А. Туполев:

— Спасибо, майор, за машину!

Трудно сказать, кому принадлежит приоритет в освоении тяжелой и довольно опасной работы — заправки топливом во время полета. Бесспорно одно — Иконни-

люки. От искры контакта пары бензина вспыхнули. Взрыв сильно повредил среднюю часть фюзеляжа, сорвал гермолюки, пламя ворвалось в кабину экипажа. И снова мастерство и хладнокровие Иконникова спасли машину и людей от неминуемой, казалось, гибели.

Заслуженный военный летчик СССР полковник Иконников недавно уволился из армии. Возраст, ничего не поделаешь.

«Вот уйду на пенсию — тогда займусь мемуарами», — писал он как-то автору этих строк. Ну, а если кто уже сегодня захочет более подробно ознакомиться с боевой биографией двух друзей, возьмите книгу А. Крылова «Дальними маршрутами». Там подвигам героев — свердловчан отведена не одна страница.

И. СЕМЕНЧИК.



Батайское училище Гражданского воздушного флота.

Неисповедимы военные пути-дороги. Они и свели земляков весной сорок второго в 455-м, позднее — в 30-м гвардейском полку авиации дальнего действия.

— Я еще пороха не нюхал, — вспоминает А. Шевелев, — хотя налетал на «гражданке» 700 часов, и был очень обрадован, когда шефство надо мной взял тоже свердловчанин, лейтенант Иконников. Он пользовался в полку всеобщим уважением, это был опытный летчик, сбросивший свои первые бомбы на врага еще в первые дни войны.

Кто-то из авиаторов, глядя на худенькую фигуру Шевелева, сказал: «Из этого младенца ничего не получится». Когда эти слова дошли до Владимира Иконникова, он стал подбадривать приятеля: «Не обращай внимания, Антон, ты себя еще покажешь».

Друзья были неразлучны. И хотя служили в разных эскадрильях, не только на земле, но и в воздухе часто были вместе. Летали в снег, в дождь, в облаках, бомбили со средних высот, с бреющего полета...

Шевелев жадно, по крупицам, впитывал боевой опыт Иконникова, внимательно слушал его наставления.

Когда Шевелев первым в полку совершил сто боевых вылетов и получил традиционный у летчиков пирог, раньше всех поздравил его Иконников.

Даже звание Герой Советского Союза гвардии капитаны В. Иконников и А. Ше-

к своим и дал команду «Прыгай!», а сам, испытывая нестерпимую боль в перебитой ноге, пытался спасти боевую машину.

Только когда самолет свалился в штопор, а земля была совсем рядом, Шевелев оставил бомбардировщик.

Больше года пролежал он в госпитале и покинул его на костылях. Для инвалида дорога в авиацию была закрыта. Кроме неба, имел Антон Антонович еще одну привязанность, так сказать, семейную. Многие родственники занимались лесом, да и сам он, летая до войны над зеленым океаном по трассе Иркутск — Якутск, полюбил его бескрайние просторы.

Двадцать лет назад бывший летчик с отличием закончил Уральский лесотехнический институт. Сегодня А. А. Шевелев — доцент кафедры лесоводства, кандидат сельскохозяйственных наук — читает курс лесоводства и лесной метрологии.

...Задание было простым. Но буря и морозная ночь осложнили полет. Сначала все шло нормально, как вдруг один из моторов правого нового ТУ-4 выключил струю дыма, за ним — второй. Почихав, моторы дружно замолчали. Внизу сплошной лес, садиться негде, а тяжелая машина уже стала заваливаться.

Вот тут-то и пригодился хладнокровие и незаурядное мастерство летчика. На двух левых моторах довел Иконников машину до аэродрома и благополучно сел.

Через неделю его вызвал к себе командующий арми-

кова можно назвать одним из пионеров этого дела; он начинал с заводских испытаний и за одиннадцать лет произвел более полутора тысяч (!) заправок в воздухе.

Однажды, это было в 1955 году, при ночной заправке бензин, вместо того чтобы течь в баки, стал мощной струей заливать бомбовые

РЕПЛИКА СИНЕЯ ЗАПЛАТКА

КОЛЬЦОВСКИЕ строгости по отношению к лицам, попавшим на аэровокзал, переходят все что-либо ранее виденное. Несчастный пассажир, пытающийся проделать вполне законные операции получения багажа со стороны перрона под рентгеновскими взглядами дежурных, чувствует себя, как еж с подобранными колючками.

Но если человек одет в синюю форму, глаза дежурных меняют спектр и начинают сверкать звездобразно. Порой достаточно синих брюк, а злые языки поговаривают, даже синей заплатки, чтобы пройти Кольцово вдоль и поперек.

Но вдвое больше «умиленья» вызывает поведение охраны в Свердловском авиаремпредприятии. Благодушный дедушка в засаленной форме улыбается на солнышко глядя и благосклонно чувствует во всех проходящих родственные души. Здесь, чтобы пройти на территорию, не нужна и синяя заплатка, а требуется лишь восторг, написанный на лице или даже в душе: люблю, мол, авиацию.

Пять раз автор этой реплики проходил в главные ворота, обмениваясь улыбками с вахтером и мог пронести и вынести что угодно. Для этого совсем не требуется удостоверения личности.

В. КОПНОВ.



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

Редактор В. ГУРИН.

НС 13529. Заказ № 6610.

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

Пассажиру — заботу и внимание

ЗДЕСЬ речь только о начальной части авиасервиса — продаже билетов и бронировании мест будущим пассажирам, в чем за последние годы Аэрофлотом достигнуты большие улучшения. Все сделанное невозможно перечислить. Вспомним главное, касающееся наших аэропортов.

Все агентства городов нашего управления получили прямую, непрерывную электросвязь с ЦАВСом в Свердловске, а последний, как и Челябинское агентство, обеспечен непрерывной автоматической связью с ЭВМ Москвы («Сирена-1»). Это дало возможность жителям Свердловска и Челя-

ют. Руководителям отстающих предприятий следует ликвидировать упущения. Результаты незамедлительно и положительно скажутся на выполнении государственного плана.

За 5 и 31 июля текущего года по системе «Сирена-1» для пассажиров, желающих лететь транзитом через Москву, забронировано:

в Удмуртской АССР — 205 мест;

в Челябинской области — 264;

в Курганской — 124;

в Свердловской — 153;

в Пермской области — 42 места.

Статистика указывает на совершенно недостаточное использование совре-

НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЕ РЕЗЕРВЫ

бинска оформлять бронь любой вылетающий из Москвы самолет за 25—30 секунд.

Техническое решение вопроса позволило оформление брони и продажу билетов производить за один «подход» покупателя к кассе. Практически изжита стереотипная фраза: «За бронью зайдите завтра». Там, где она еще бытует, нет современной заботы о пассажирах, о выполнении государственного плана авиаперевозок. Последнее часто подтверждается в ходе анализа работы каналов коммерческой связи. Например, диспетчеры по транзиту аэропорта Уктус иногда ответы с сообщением о бронировании мест аэропортам области дают спустя 10—12 часов после поступления запросов. Руководители Кировского агентства 27 июля распорядились отключить прямую связь с ЦАВСом, лишили жителей области бронирования мест на самолеты Москвы и Урала. Кстати, рационализаторы организовали им бесплатную связь. Потребовалось вмешательство управления для ее восстановления. Коммерческую электросвязь, несомненно, следует создавать с учетом дальнейшего повышения спроса на нее; желательно, чтобы ее развитие опережало потребности. В этом лидеры являются связисты Уктусского авиапредприятия, организовавшие бронирование по радио и с использованием телетайпов, установленных в десятках пунктов области. Все другие сильно отста-

менной техники бронирования, особенно в Пермской и Свердловской областях, имеющих наибольшую численность населения. Недостаточная квалификация, невнимательность к нуждам трудящихся, отсутствие необходимой рекламы.

Жителям Свердловской области за 7, 8 и 9 августа с. г. забронировано в самолетах, вылетающих из Свердловска, 533 места, а 559 человекам отказано в бронировании. Таким образом, мы часто отправляем самолетами менее половины желающих, прикрываем невыполнение планов фразой — «пассажир не идет».

Нет, это наша бесхозяйственность, неумение и, возможно, нежелание изучать и по-государственному использовать спрос населения и промышленности в авиаперевозках, учитывать их при составлении расписаний движения самолетов, отрабатывать четкую технологию бронирования.

Как упоминалось выше, в Свердловской области технически и организационно технология бронирования отработана лучше. А какие результаты?

Свердловчане бронируют для периферии в десять раз больше мест, чем в Пермской области, хотя в Свердловской области организация бронирования еще не исчерпывает всех возможностей.

А. АНУФРИЕВ,
начальник отдела радионавигации и связи Уральского управления ГА.