

# Осенне-зимней

## навигации —

### ГОТОВНОСТЬ № 1

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



# Авиатор

# УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 32 (1912).

СРЕДА,

17

ОКТАБРЯ

1973 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXI

Цена 2 коп.

## НА МАРШЕ— ТРЕТИЙ, РЕШАЮЩИЙ



Все летные подразделения Уральского управления гражданской авиации заняты сейчас подготовкой к началу осенне-зимней навигации.

А это не только система теоретической и технической учебы, но и целый ряд общественных мероприятий.

Наш корреспондент обратился с просьбой к заместителю командира Уктусского летного подразделения АН-2 по политико-воспитательной работе В. Л. Деревянченко рассказать о ходе этой подготовки.

— Для того, чтобы по-

## Просчетов быть не должно

сказал в своем докладе командир летного коллектива Б. И. Косых.

Затем с этой же повесткой прошло комсомольское собрание. А комсомольцев у нас, кстати говоря, больше половины летного состава, к тому же для некоторых пилотов эта навигация будет первой.

Более детально задачи и цели подготовки рассматривались на партийном и комсомольском бюро. Отдельно брались такие важные вопросы, как работа командно-руководящего состава по вы-

полнению требований МГА в деле безопасности полетов, укреплении дисциплины. Иначе говоря, это самые основные задачи в жизни летного коллектива во все периоды, но к зиме они приобретают еще большее значение.

Поэтому, мне кажется, с большой пользой прошел семинар командиров самолетов по практике воспитательной работы в экипаже. Я не ошибусь, если скажу, что каждый пилот очень хорошо знает, как важно, чтобы экипаж превращался во время полета в единое целое. А это в большей мере зависит от таланта командира, его личных человеческих качеств. Интересно прозвучали на этом семинаре выступления командиров самолетов Г. Г. Чудинова, В. Е. Маркина, В. М. Паричук. Все они обратили внимание на повышение дисциплины как личной, так и всего экипажа, и на строгое выполнение каждым своих обязанностей.

Собрания, посвященные подготовке, идут и сейчас. 17 октября соберется на заседание комсомольское бюро, которое рассмотрит задачи бюро и физоргов подразделений по развертыванию спортивно-массовой работы и сдачи норм ГТО. Ведь истина, что в здоровом теле здоровый дух, имеет

для летчиков особенно большое значение.

Виктор Леонидович, расскажите, пожалуйста, какими средствами достигается гласность этой работы?

— Прежде всего, здесь нам приходит на помощь стенная печать: специальные выпуски газет в летных коллективах, появляются боевые плакаты. В коридоре подразделения вывешан график летной подготовки, в котором наглядно показаны все успехи и просчеты каждого коллектива.

С общественными инспекторами по безопасности полетов проводятся совещания, где напоминается еще раз, что требования приказов МГА по безопасности полетов должны знать, говоря образно, на зубок каждый пилот.

Сейчас мы решаем и организационные вопросы. Так, наши «проектористы» проверили наличие мехового обмундирования, лыж. Агитаторы, комсомольские активисты взяли под контроль молодых пилотов, которые впервые проводят эту навигацию.

В заключение хочется сказать, что работа проводится очень большая, а это дает уверенность, что осенне-зимнюю навигацию наши летные коллективы проведут успешно.

Л. МИНИНА,

## НОВОСТИ

**ПО ДЕЛОВОМУ,**  
организовано и прошло отчетно-выборные партийные собрания в летных коллективах подразделения самолетов ИЛ-18. Коммунисты высказали ряд критических замечаний и предложений по улучшению социалистического соревнования, планирования летной работы и организации

## ПО ДЕЛОВОМУ, ОРГАНИЗОВАННО

отдыха экипажей. Секретарями партийных бюро в авиаподразделениях стали коммунисты с большим опытом работы: В. П. Мошков, А. В. Яковлев, В. П. Козин.

В решениях собрания записаны конкретные предложения по устранению недостатков и мобилизации всех сил на выполнение плановых заданий третьего, решающего года девятой пятилетки с непрерывным обеспечением безопасности полетов.

В. ЧЕРНЫШОВ,  
секретарь партийной организации Кольцовского летного подразделения.

## Со всех концов страны

## Встреча друзей

Недавно Северный терком профсоюза авиаработников принимал делегацию профсоюза авиаработников Югославии.

Делегацию сопровождал заместитель заведующего отделом ЦК профсоюза авиаработников И. Д. Колосов и секретарь президиума Северного территориального комитета профсоюза авиаработников П. А. Почернин.

За три дня пребывания в Ленинграде югославские товарищи ознакомились с историко-революционными местами города. Они посетили Смольный — штаб революции и осмотрели комнату-музей В. И. Ленина и актовый зал. По-

бывали на Пискаревском кладбище, в Петродворце.

Присутствовали на опере «Хованщина» в Большом академическом театре оперы и балета им. С. М. Кирова. В кинотеатре «Аврора» просмотрели кинофильм «Подвиг Ленинграда». Гости побывали в Разливе и ознакомились с экспонатами мемориального музея В. И. Ленина.

Югославские товарищи побывали в гостях у авиаторов Ленинградского авиационного предприятия СУГА, ознакомились с новым аэровокзалом — комплексом, с технологическим процессом производства и условиями работы. Во многих службах аэропорта они беседовали с ЛПС, ИТС, работниками служб УВД, перевозок и другими авиаспециалистами.

Президиум Северного территориального комите-

та профсоюза авиаработников провел встречу югославской делегации с представителями Ленинградского авиапредприятия — командно-руководящим составом и профсоюзным активом. Встреча прошла интересно. В ходе встречи ее участники взаимно обменялись опытом профсоюзной работы.

Ленинградцы поделились опытом организации социалистического соревнования, движения среди авиаработников за коммунистическое отношение к труду, за досрочное выполнение заданий пятилетки.

В заключение встречи председатель местного комитета наземных служб Ленинградского аэропорта Гайдамака от имени профсоюзной организации авиапредприятия вручил югославской делегации памятные сувениры.

Накануне юбилея города открылась новая экспозиция в Государственном мемориальном музее Я. М. Свердлова.

Фото В. Ветлугина.



# ЛОГИКА ПРОПИСНЫХ ИСТИН

● ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ



РАБОТА службы ЦДА — это вопрос, о котором будут еще долго говорить и писать. В первую очередь из-за того, что одна из основных функций аэропорта — регулярность вылетов — ложится в основном на диспетчерскую.

ЦДА уже успела привлечь внимание и потому, что, как в маленьком зеркале, ярко отразились все недостатки служб аэропорта. И именно те недоработки, накладки, которые раньше скрывались, вылезли наружу, и «общественное мнение» отнесло их к этой службе.

ЦДА — служба в Аэрофлоте новая и потому перед ней встал ряд проблем — от материальных до психологических, причем многие из них такие, что должны решаться централизованно.

При всем при том такое решение возможно лишь на наглядном примере.

Пока что такого примера нет, или, скажем точнее, Кольцовская ЦДА не имеет о нем подробной информации.

Ведь должно учитываться многое — объем работы, техническая оснащенность аэропорта, его классность, специфика.

Отсюда возникает вывод, что работникам ЦДА приходится искать свой стиль, что называется, на ощупь.

Вопрос об этой службе в Кольцово ставился неоднократно. Намечены пу-

ти решения самого неотложного, указаны сроки и исполнители.

Но число задержек растет, и так, к сожалению, часто случается, на разборах идет разговор не о том, как выполнить решения и рекомендации управления, а на кого «списать» задержку.

При этом хотелось бы отметить, что распоряжения специалистов управления и командования выполняются не полностью или же забыты вообще. Цитирую документ, утверченный начальником управления и подписанный начальником отдела движения УрУ ГА Н. И. Кудряшовым: «Обеспечить постоянное выделение автомашин ЦДА и ее резервирование. Срок исполнения: 01.09.73.»

Одиннадцатого октября автор этого материала увидел отмеченные в журнале появления машины ЦДА. Днем она приходила где-то в десять дней три раза. Ночью ее появления ожидать не следовало.

Безусловно, найдутся объективные причины отсутствия дежурной машины. Либо она на ремонте, либо некого за руль посадить... На это даже возражать как-то неловко. К счастью, объективные причины стирают субъективной работой. Но в Кольцово это пока незаметно.

Вопросы, связанные с материально-техническим обеспечением, решаются не сразу. Это и понятно. Но почему-то на первом месте по количеству задержек стоит отдел перевозок, хотя автобаза и на втором месте...

У самой ЦДА недостатков более чем предостаточно, но они тонут в гораздо более тяжелых прегрешениях перевозок, автобазы, АТБ и других служб.

Есть такие деликатные вопросы, которые нельзя решить одним приказом или постановлением. Речь идет о постоянном снабжении информацией ЦДА службой движения о загрузке самолетов.

Вопросов, как видите, поставлено много. А вот ответы где?

Ответы, видимо, следует искать прежде всего у себя в службах. И прежде всего любителям «списывать» задержки по своей вине на других.

Поскольку ЦДА называют мозгом аэропорта, то его развитие необходимо абсолютно для всех служб. От того, насколько успешно будет функционировать ЦДА, насколько в срок будут уходить рейсы и проводиться загрузки. Для этого необходимо обращение к тому, что пока многие руководители служб считают пустой формальностью — к НОТ. И в свою очередь требуется техническая и экономическая учеба. Кроме того, требуется та самая субъективная работа, то, что называется «самодочадей».

Не будет ничего удивительного, если многие, прочитав эти строки, скажут — прописная истина... Да, это прописная истина — и она должна быть истинной, иначе ЦДА не будет выполнять то, что ей предназначено, иначе Кольцово, уже несколько месяцев не выполняющее план, не поднимется над этим уровнем.

В. СТЕПАНОВ.

## Первый на ЯК-40

Первый рейс на ЯК-40 из Кирова в Свердловск произвел первый переученный экипаж кировчан.

Этот самолет заменит АН-24 на одной из воздушных дорог в Свердловск.

Р. ТОЛОВ.

## Избран комитет

Прошла отчетно-выборная комсомольская конференция в Магнитогорском авиапредприятии.

На нем присутствовали представители командования, секретари Правобережного райкома комсомола, ветеран Магнитки, шефствующий над комсомольской организацией авиапредприятия, А. А. Шаваев.

Был заслушан и обсужден доклад секретаря комитета ВЛКСМ авиапредприятия Н. Чеснокова.

На конференции избран комсомольский комитет, в составе 12 человек, из них 5 членов КПСС.

Б. АДильБЕКОВ.

## Поздравили товарищи

В отделе перевозок Кировского авиапредприятия товарищи поздравили старшего билетного кассира В. П. Устинову. У нее знаменательная дата — пятьдесят лет. В середине пятидесятих годов она пришла на авиапредприятие. Своим трудом она заслужила уважение товарищей.

В. П. Устинову тепло приветствовали товарищи по работе. Ей вручена грамота с благодарностью командования и вручен памятный подарок.

В. КОЛЧИН, председатель профкома.

«СЛЫХАЛИ ЛЬ ВЫ?» — спрашивал в одном из своих стихотворений А. С. Пушкин, имея в виду звук свирели. Если бы поэт слышал дикторов аэропорта Кольцово, он мог бы задать аналогичный вопрос насчет голоса Антонины Ковальчук.

Говоря о достоинствах и достопримечательностях города Свердловска, я обязательно интересуюсь:

— Слыхали ль вы диктора Тоню?

Для меня Тонин голос — олицетворение аэропорта Кольцово. Может, от привычки — работы у нее больше, чем у других дикторов — Лены Пандурской, Нины Шульгиной и Оли Анисимовой? Или меня трогает сам тембр голоса — низкого, хорошо поставленного, богатого обертонами? Во всяком случае, если дежурит Тоня, настроение у меня всегда праздничное. Не надо волноваться, бегать к «справке», Тоня вовремя подскажет о регистрации, напомнит о багаже, пригласит на посадку.

Поэтому, когда начальник службы информации Кольцово Павел Сергеевич Котляров предложил мне совершить экскурсию в дикторскую, он получил немедленное согласие. Мы поднялись на второй этаж в старом здании порта. Дверь в «святыню святых» казалась удивительно невзрачной рядом с украшенным броской табличкой входом в детскую комнату.

...Микрофон на обыкновенном письменном столе, слева — пульт связи, справа магнитофон. Плакаты с правилами поведения авиапассажиров на стене да большие часы — вот, пожалуй, и вся обстановка. Хозяйка этой комнаты приняла нас необыкновенно радушно. Однако почти каждую минуту ей приходилось прерывать беседу, и после вежливого «минуточку», сказанного обыкновенным, спокойным голосом, она говорила в микрофон очередную информацию специальным, «дикторским» голосом, низким и звучным.

Меня заинтересовало, откуда эта девушка, закончившая 10 классов, знает приемы работы радиодикторов... Она в Кольцово с 1969 года, начала со справочного бюро, иногда по мере необходимости подменяла дикто-

## Голос аэропорта

РЕПОРТАЖ

ров.

— Потом мы заметили, что у Тони отличная дикция, — вспоминает начальник центральной диспетчерской аэропорта Борис Гаврилович Гончаров, — и поставили диктором. Некоторые не задерживаются долго на этом месте. Посудите сами: в сутки по центральному и местному расписанию из Кольцово отправляются десятки рейсов. Если рейс выполняется без задержки, на него приходится 8 объявлений: начало регистрации, конец регистрации, подготовка к посадке и еще несколько. Повторяются они по два раза.

Мы с Тоней произвели несколько арифметических действий и подсчитали, что только на одну информацию о рейсах остается меньше минуты. Кроме того, два раза в час звучат по радио правила поведения пассажиров Аэрофлота.

— А сколько незапланированных объявлений, — добавляет Гончаров. — И движение такси, и наличие пельменей в ресторане, и расположение служебных помещений.

Нас прерывает сообщение из АДП:

— Внимание! — говорит диспетчер Валентина Александровна Лебедева. — Произвел посадку рейс 149, борт 87767. Вылет на Петропавловск в одиннадцать тридцать три.

Тоня быстро вносит эти данные в книгу, и после вежливо — «минуточку» — включает микрофон:

— Произвел посадку самолет, прибывший рейсом 149 из Усть-Каменогорска. Стоянка пятая.

Видите, как изменилась информация? Она прозвучала в установленной раз и навсегда, удобной для восприятия формулировке, добавился номер стоянки, взятый у диспетчера по рулету. А все рейсы Тоня уже давно выучила наизусть — сказывается работа в справке.

Теперь 149 рейс занесен в книгу, и по мере поступления сведений с пульта заполняются другие графы — стойка регистрации, время вылета, время, когда ЦДА

дает готовность.

Так как рейсы накладываются, диктору приходится держать в памяти множество всяких сведений. В этом смысле их работа напоминает диспетчерскую, только приходится управлять не движением самолетов, а громадным потоком пассажиров. Особенно трудно в «часы пик»: утром с 5 до 7 часов и с 13 до конца смены. Это запланированные расписанием часы. А бывают и незапланированные,

когда рейсы задерживаются, и на долю диктора выпадает тяжелая обязанность сообщить об этом пассажирам.

— И еще одну обязанность не упускайте, — вспоминает начальник службы информации. — Диктор ведет табло на регистрации и посадке. Это ее рукой включаются номера рейсов. Меня удивляет, как при такой интенсивности рабочего дня Тоня успевает выполнять общественные нагрузки.

Период подготовки к началу осенне-зимней навигации — время напряженного труда, теоретической и практической подготовки к работе в новых погодных условиях не только летного состава, но и технических служб. Все подразделения авиапредприятия живут эти месяцы в едином напряженном ритме.

До начала осенне-зимней навигации остается не так уж много времени — меньше месяца. О ходе подготовки к началу сезона мы попросили рассказать главного инженера АТБ аэропорта Уктус Александра Алексеевича Куньшикова.

— Инженеры и техники, проработавшие в нашем предприятии хотя бы год, знают, как важно начать подготовительную работу в срок. Иначе просто невозможно осуществить весь комплекс мероприятий. А их в плане насчитывается около ста.

Наиболее важный для нас раздел — подготовка материальной части. Дело в том, что каждый тип авиационной техники имеет свои особенности подготовки к работе при низких температурах. Бригады техников тщательно проверяют агрегаты, выясняют состояние всего самолета, уточняют выполнение бюллетеней. Параллельно готовится к зиме наземное оборудование: идет ремонт, под-

дает готовность.

— И еще одну обязанность не упускайте, — вспоминает начальник службы информации. — Диктор ведет табло на регистрации и посадке. Это ее рукой включаются номера рейсов.

Меня удивляет, как при такой интенсивности рабочего дня Тоня успевает выполнять общественные нагрузки.

Техническая служба тщательно проверяет комплектацию самолетов зимним оборудованием: лыжами, теплым чехлом, затенителем на маслорадиатор и т. д.

Иначе говоря, вся материальная часть приводится в готовность номер один. Сейчас готова к действию установка для борьбы с обледенением самолетов на земле с помощью жидкости «Арктика».

С техниками проводятся теоретические занятия по особенностям эксплуатации авиационной техники в зимнее время. Берутся конкретные практические примеры, как правильно, просчеты прошлых лет, и подвергаются самому детальному анализу.

Техники знают, что особенно много промахов бывает в переходный период. Резкие перепады температуры приводят очень часто в негодность маслорадиаторы, если их не подогреть перед запуском двигателя при температуре ниже плюс пять градусов.

Правило это изредка нарушается на оперативных точках. В результате — брак в работе.

Об этих случаях и других тонкостях зимней эксплуатации много говорилось на семинарах. По этой теме запланирован выпуск бюллетеня. На се-

ки. Она комсомолка, профорг смены, участвует в выпуске «молний», стенной газеты. И еще готовится к экзаменам в институт. В какой, еще точно не определила, но чувствует, что учиться необходимо.

Начинаются «часы пик», и мы покидаем дикторскую. Но в зале ожидания нас снова настигает знакомый низкий голос, обращаясь от имени Аэрофлота к пассажирам.

Е. ЗАБЕЛИНА.

## В НАПРЯЖЕННОМ РИТМЕ

краска; утепление служебных помещений.

Техническая служба тщательно проверяет комплектацию самолетов зимним оборудованием: лыжами, теплым чехлом, затенителем на маслорадиатор и т. д.

Иначе говоря, вся материальная часть приводится в готовность номер один. Сейчас готова к действию установка для борьбы с обледенением самолетов на земле с помощью жидкости «Арктика».

С техниками проводятся теоретические занятия по особенностям эксплуатации авиационной техники в зимнее время. Берутся конкретные практические примеры, как правильно, просчеты прошлых лет, и подвергаются самому детальному анализу.

Техники знают, что особенно много промахов бывает в переходный период. Резкие перепады температуры приводят очень часто в негодность маслорадиаторы, если их не подогреть перед запуском двигателя при температуре ниже плюс пять градусов.

Правило это изредка нарушается на оперативных точках. В результате — брак в работе.

Об этих случаях и других тонкостях зимней эксплуатации много говорилось на семинарах. По этой теме запланирован выпуск бюллетеня. На се-

годня занятием с техническим составом мы провели полностью.

На конференции выступили инженеры и техники, имеющие большой опыт работы. Особенно полезно было участие в обсуждениях для нашей молодежи. Кстати, молодому пополнению мы всегда уделяем самое большое внимание. Выпускники технических училищ распределяются в бригады самых опытных техников. Здесь-то они и проходят основательную стажировку.

Сейчас уже можно сказать, что подготовка к зиме в нашем предприятии подходит к концу. Почти вся материальная часть самолетов и вертолетов находится в хорошем состоянии, теоретическая подготовка техников успешно закончена. Итоги работы отражены в графиках учета подготовки к ОЗН.

Правда, есть у предприятия свои трудности: не всегда ОМТС вовремя выполняет наши заявки на необходимые запчасти, материалы, а это значительно осложняет подготовку к ОЗН.

Но уже сейчас можно сказать, что коллектив АТБ справится со своими задачами по обеспечению выполнения производственного плана в зимнее время, обеспечив высокую безопасность полетов.



# Слово



## из характеристики

Два человека сказали мне о Леониде Григорьевиче совершенно противоположное. Начальник смены оперативного техобслуживания Александр Сергеевич Исаев охарактеризовал его, как скромного, даже застенчивого человека, из которого лишнего слова не вытянешь. Женя Нечаев, авиатехник, работающий с ним в одной смене, наоборот, сказал, что «Григорьевич любит что-нибудь рассказывать». Но оба говорили, что Сергеевский авиатехник хороший,

и что написать о нем стоит.

После встречи с Леонидом Григорьевичем мне показалось, что обе характеристики и справедливы, и неверны. А слова «стоит написать» означают тоже — «хороший работник».

Погода зимняя, а описание летнее — выразились здесь по поводу сегодняшней работы. Уктусские авиатехники дежурной смены забрались в технический домик. Человек двадцать только что пришедших с работы, собирающихся идти к самолетам, разговаривают, смеются, вспоминают, острят. Как будто обычная мужская компания, но невидимое напряжение здесь есть. То и дело репродуктор вызывает кого-нибудь к самолету, и люди, поплотнее запахивая куртки и прихватив сумку с инструментами, выходят из домика, то и дело звучат напоминания и вопросы: «Твое дежурство...», «сколько времени масляный радиатор ставить?».

Леонид Григорьевич чувствует себя в этой суете привычно. Рассказывает о разных, давно прошедших событиях, о том, какие самолеты были раньше, как он работал на Севере.

Пожалуй, у всех, кто прошел через войну, есть два-три коренных перелома в жизни, когда человек внезапно меняет родные города, старую профессию на совершенно новые.

Леонид Григорьевич всегда был моряком, плавал на торговых судах, воевал на Северном флоте, недаром ведь родом из Архангельской области, старого края поморов.

А после войны пошел в авиацию. Не вдруг, конечно, раньше, до войны, занимался в аэроклубе... Женился на Урале... Да еще много всяких других причин...

Одним словом, стал работать в авиатехслужбе, поначалу в Кольцово, а потом в Уктусе.

Старых, опытных авиатехников всегда интересно послушать. Они на все имеют свою точку зрения, проверенную годами работы.

Он долго рассказывал молодежи, какие самолеты были раньше, особенности их конструкций, пока кто-то из авиатехников не спросил мимоходом: «Григорьевич, «печки» проверены?».

— А ну их, — шутя отмахнулся Леонид Григорьевич и продолжал разговор. Потом, минут через десять, смущенно замолчал, поднялся и начал собираться. — Пойду, проверю «печки», — сказал он.

Мы шли по летному полю и я видел, как аккуратно и основательно он делает свою работу.

И в общем-то именно в этот момент понял справедливость разных характеристик одного и того же человека. Ибо начинались они с одного и того же слова — деловой.

О море песен больше, чем о небе. Люди знают море тысячи лет, а небо всего лишь десятки... Ему было нелегко уйти от моря в авиацию. И все-таки он это сделал и не остался равнодушным к своей новой работе. Собственно, везде человека ценят по его главному качеству, и если в начале характеристики стоит слово — деловой, — выше похвалы нет.

Л. ИВАНОВ.

Стенная газета вертолетчиков сразу же бросается в глаза, как только вы переступаете порог Уктусского летного подразделения. Газета яркая, хорошо оформленная, да... только вот несколько старовата — посвящена она Дню Воздушного Флота. Правда, мне тут же объяснили причину. Редактор уехал на учебу. Но без него номер уже подготовили и на днях должны вывесить для всеобщего обозрения. Посвящен он самой актуальной теме — подготовке к осенне-зимней навигации.

Вообще, газета «Вертолетчик» (выводы я могу делать на основании подшивки примерно за год) всегда освещает самые актуальные проблемы в жизни коллектива.

Много материалов посвящено борьбе за безопасность полетов. И, что особенно ценно, это не только передовые статьи, критические заметки и, конечно же, раздел юмора и сатиры.

### Как живете вертолетчики?

В № 3 за 1973 год опубликован большой материал, посвященный подготовке к весенне-летней навигации. Автор рассказывает в этой статье о тех летных коллективах, которые думают лишь о том, как быстрее отлетать свою санитарную норму, забывая при этом о других. Есть в номере подборка, посвященная лучшим летчикам. Центральное место на полосе занимает раздел «Ступени роста».

Безопасность полетов — тема номер один во многих выпусках газеты. Промахи пилотов очень интересно обыгрываются художником. Как правило, портреты штрафников «читабельны» и, попав в «пя-

тый угол», летчик надолго вызывает сомнительную популярность. Так что можно считать, что критика полностью справляется с основной своей задачей — действительностью.

Но есть у вертолетчиков особенно интересные, красивые по оформлению номера. Это выпуски, посвященные 50-летию гражданской авиации, женщинам Аэрофлота и другие.

Есть у редколлегии газеты и промахи. Не все материалы хорошо отредактированы, иногда всю полосу занимает большой сухой «кирпич», который совершенно неприемлем в стенной газете. Таких прочетов немного. В основном газета занимает правильную позицию, она постоянно находится в центре событий, борется за внедрение нового, передового.

Желаем ей успехов на этом пути.

Л. СЕРГЕЕВА.

## За свежими газетами

В ОКТЯБРЕ ВВЕДЕН ПОЧТОВЫЙ РЕЙС МАГНИТОГОРСК—ЧЕЛЯБИНСК—МАГНИТОГОРСК. ОН ВЫПОЛНЯЕТСЯ РАНО УТРОМ, ЧТОБЫ СВОЕВРЕМЕННО ДОСТАВИТЬ ЧИТАТЕЛЯМ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ГАЗЕТЫ, ПЕЧАТАЮЩИЕСЯ В ТИПОГРАФИИ «ЧЕЛЯБИНСКОГО РАБОЧЕГО».

ДО ПОСЛЕДНЕГО ВРЕМЕНИ

СВЕЖАЯ ПОЧТА ДОСТАВЛЯЛАСЬ В МАГНИТКУ Пассажирами РЕЙСАМИ. ЭТО СОЗДАВАЛО НЕУДОБСТВА ДЛЯ ПассажиРОВ, И ПО ПРЕДЛОЖЕНИЮ ЛЕТНОГО СОСТАВА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПОЧТЫ ВЫДЕЛЕН СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕЙС.

Н. КАНДЕЛАКИ.

## Осторожно: взлетная полоса

АЭРОПОРТЫ КРУПНЫХ ГОРОДОВ И АЭРОДРОМЫ МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ С КАЖДЫМ ГОДОМ ПРИНИМАЮТ ВСЕ БОЛЬШЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ, ИНТЕНСИВНЕЕ СТАНОВИТСЯ ДВИЖЕНИЕ СКОРОСТНЫХ РЕАКТИВНЫХ САМОЛЕТОВ.

## Еще раз о необходимости строго соблюдать правила Аэрофлота

— За последние годы, — рассказывает начальник отдела Управления наземных сооружений Министерства гражданской авиации А. Ярцев, — во многих аэропортах появи-

лись новые прекрасные здания и сооружения, открылись хорошие, со вкусом оформленные кафе и рестораны, увеличилось количество торговых киосков. Естественно, что они привлекают массу посетителей, которым необходимо помнить и строго соблюдать правила поведения на территории аэропортов.

Прежде всего, недопустимо появление посторонних лиц без специального разрешения на территории аэродромов и технических авиационных служб.

— Если перед стартующим или приземляющимся самолетом, — продолжает А. Ярцев, — мчащимся по бетонной полосе со скоростью несколько сотен

километров в час, внезапно появится человек, то практически невозможно избежать затормозить машину или свернуть в сторону. Трагический исход почти неизбежен, как это и случилось недавно в аэропорту Львова при взлете лайнера ИЛ-18.

Такие происшествия возможны в тех случаях, когда на летное поле заходят туристы, грибники, жители расположенных поблизости населенных пунктов.

Авиация начинается с земли, и здесь, как и на воздушных трассах, тоже действуют строгие и обязательные правила, соблюдать которые должен каждый.

В. БЕЛИКОВ.



### Учатся

### перевозчики

С 5 ОКТЯБРЯ В УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИИ НАЧАЛИСЬ ЗАНЯТИЯ НА КУРСАХ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ ДИСПЕТЧЕРОВ, НАЧАЛЬНИКОВ СМЕН, АЭРОВОЗДРАТОВ. ТАКИЕ КУРСЫ ОРГАНИЗУЮТСЯ ЕЖЕГОДНО.

Нынче здесь занимаются диспетчеры тов. Шестакова из Челябинска, тов. Панкова из Пермского предприятия МВЛ, начальник смены тов. Иванов из Магнитогорска. Срок занятий — один месяц.

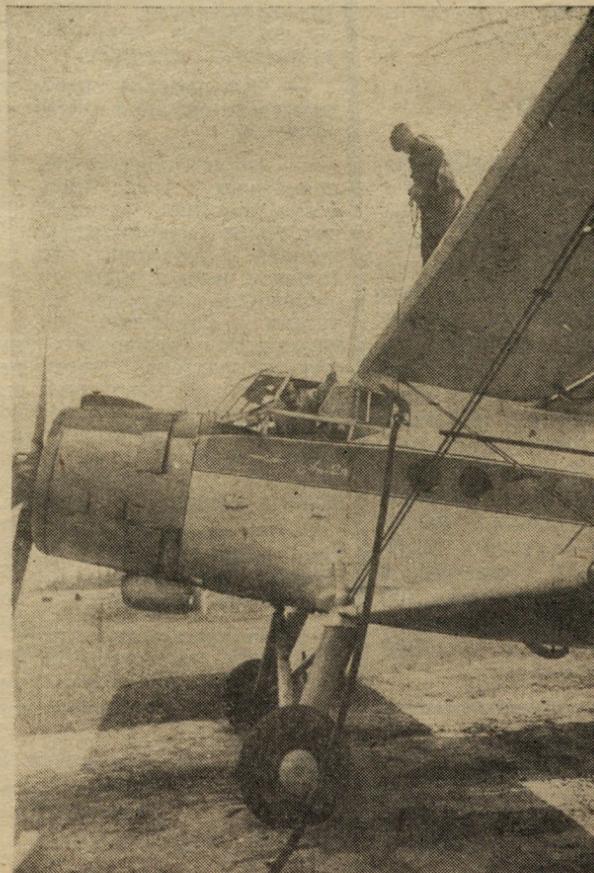
И. ДУЙКОВА.

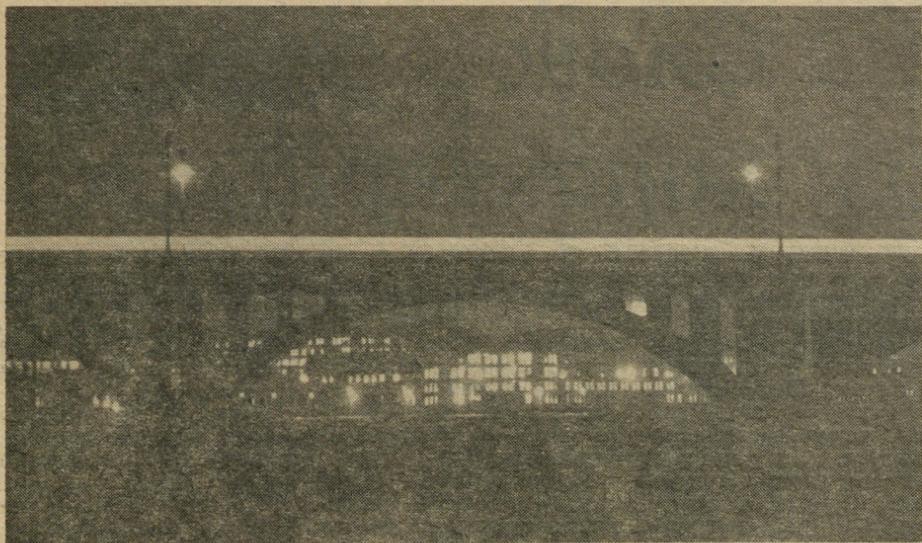
## Новый прибор

Прибор, автоматически определяющий наличие гололеда на взлетно-посадочной полосе аэродрома, создал доцент кафедры физики Одесского гидрометеорологического института, кандидат физико-математических наук Б. И. Солдатов.

При наступлении опасной ситуации реагирует датчик, смонтированный в бетонную полосу и соединенный с измерительным устройством. Сигнал в тот же момент передается на табло к руководителю полетов. Можно также ввести этот сигнал в универсальную систему оповещения метеорологической обстановки.

Интересно, что страж-автомат бьет тревогу только при образовании наледи и не реагирует на снежную поршу и другие неопасные явления.





СВЕРДЛОВСК ВЕЧЕРНИЙ...

## Коротко

### Весы-автоматы

Завод «Промсвязь» в Каунасе освоил серийный выпуск весов-автоматов. Их создали преподаватели Одесского электротехнического института связи имени А. С. Попова по заказу Министерства гражданской авиации.

Компактные электронные автоматы за 0,3 секунды взвешивают с высокой точностью грузы любых размеров и форм, движущиеся по транспортеру. Данные о суммарном количестве грузов отражаются на цифровом табло и фиксируются на бумажной ленте. Подобные возможности весов-автоматов делают их незаменимыми в аэропортах, где необходимо быстро и точно учитывать вес транспортируемых грузов. Отпадает необходимость в весовщиках, водителях автопогрузчиков, вспомогательных рабочих на складах.

Такие автоматы намечено оснастить аэропорты в Москве, Харькове и других городах страны.

### ЯК-18

#### на конвейере

Начато серийное производство нового самолета ЯК-18, созданного в конструкторском бюро А. Яковлева. Самолет оснащен двойным управлением, системой слепой посадки и предназначен для перевозки пассажиров, грузов, почты. На нем станут также проходить подготовку будущие командиры воздушных кораблей. В самолете 4 места, его скорость 300 километров в час, дальность полета — 1000 километров.

## Дорогие читатели!

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1974 ГОД НА ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»

Орган Министерства Гражданской авиации СССР и Центрального Комитета профсоюза авиарботников. Журнал издается с 1930 года и широко освещает многообразную деятельность советской гражданской авиации. На его страницах в статьях, очерках, корреспонденциях, репортажах ведется летопись дважды орденоносного Аэрофлота. Среди авторского актива журнала — знатные авиаторы, ведущие конструкторы, партийные, профсоюзные и комсомольские работники, журналисты, писатели, поэты, художники.

Подписка на журналы производится без ограничений на общих основаниях. Он распространяется как в нашей стране, так и за рубежом. Подписная цена на год — 3 руб. 60 коп.

Выписывайте, читайте журнал «Гражданская авиация».

## Новый самолет ИЛ-86

ВЕДЕТСЯ подготовка рабочих чертежей нового пассажирского самолета ИЛ-86, — сказал в беседе с корреспондентом агентства печати «Новости» генеральный конструктор, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии Генрих Новожилов. — Самолет предназначен для перевозки 350 пассажиров (коммерческая нагрузка — 40 тонн) на расстоянии до 2350—4600 километров со скоростью 950 километров в час. Эта машина принадлежит к так называемому третьему поколению советских реактивных лайнеров.

— Чем вызвана необходимость создания такого самолета?

— Анализ наиболее напряженных трасс Аэрофлота, изучение перспектив роста пассажирских потоков показали, что большая часть воздушных пассажиров пользуется услугами Аэрофлота на маршрутах протяженностью до полутора тысяч километров. С некоторым запасом по дальности полета ИЛ-86 должен будет разгрузить популярные и, следовательно, перегруженные линии.

— По каким направлениям можно будет путешествовать на ИЛ-86, например, из Москвы?

— На максимально загруженном самолете (350 пассажиров) из Москвы

можно долететь до Западной Сибири и до центра Западной Европы. Если компоновка выполнена в расчете 300 пассажиров, то можно добраться до стран Ближнего и Среднего Востока, до Пиренеев, в наши среднеазиатские республики и среднюю Сибирь. Как видите, перекрывается территория, наиболее насыщенная пассажиро-потоками.

— Не поможете ли вы нам совершить короткую «экскурсию» по самолету?

— В первую очередь следует отметить необычно широкий фюзеляж: его диаметр — шесть метров. На низко расположенном стреловидном крыле с помощью пилонов крепятся четыре двигателя, разработанные под руководством главного конструктора Павла Соловьева. Двигатели имеют хорошие показатели по расходам топлива, тяге и весовым характеристикам.

ИЛ-86 — двухпалубный самолет. На верхней палубе — три пассажирских салона. Кресла установлены по девять в ряд с двумя проходами. На нижней палубе — багажные отделения, для каждого салона свое. По одному из трех встроенных трапов вы входите в самолет, оставляете чемодан в багажном отделении и по внутреннему трапу поднимаетесь на пассажирскую палубу.

Здравствуй, Таня! У меня большие неприятности. В отряд космонавтов меня не зачислили. Главный врач на комиссии вдруг заявил, что я плохо переношу температурные колебания и нехватку кислорода. Так что экспедицию на Венеру придется отложить. Я в отчаянии. Ищу работу.

\* \* \*

Здравствуй, Таня! Появилась надежда на восстановление моих прежних дел. Работаю в службе информации в Кольцово. Условия для тренировки блестящие. Представь себе, крохотная комнатка, в которой четыре человека. Окно во всю стену, в него светит солнце. Воздух не меняется уже два года. Дышим почти чистым углекислым газом. Правда, соседкам по смене тяжело. Глотают лекарства и падают в обморок. Некоторые мужчины, впрочем, тоже. Но я держусь.

\* \* \*

Появилась опасность для моих тренировок. Мои коллеги пожаловались начальнику ЦДА Б. Г. Гончарову и главному инженеру аэропорта, начальнику техотдела А. И. Титову о невыносимых условиях работы. Они пообещали исправить положение. Какой ужас! Я

же не смогу тренироваться! Из-за какой-то мелочи может сорваться такое дело... Ухожу на время в справочное аэропорта.

В справочном бюро мне хорошо. Резкие колебания температуры. Мои соседи опять не выдерживают. Болел. Как и в ЦДА. Из-за всех простуд и сквозняков З. И. Лашкова с 19 июля по 1 августа взяла бюллетень. У моей соседки по справочному радикулит. Я держусь!

\* \* \*

Ох! Те, кто обещал — своего не выполнил!

Поставили тент перед окном службы информации. Не помогает. Вентилятор над потолком гоняет



тот же самый воздух. Срочно возвращаюсь туда.

Таня! Потрясающая новость! Вентиляция проходит в нашу комнату через туалет аэровокзала. К углекислому газу присоединился метан и аммиак. Мои коллеги по службе информации завели аптечку и хором падают в обмороки. Я держусь. На мое счастье кольцовские инженеры не знают, как сделать полноценную вентиляцию. Помещение, говорят, непригодное. На мое счастье, охрана труда не обращает на эту комнату внимания. Уже заметила, что могу дышать хлором, пропаном и бутаном.

\* \* \*

Танюшка! Наконец-то! Была вчера на врачебной комиссии. Увидев мои способности выдерживать температуру и безвоздушное пространство без скафандра, главный врач заплакал от умиления. Сказал, что могу выдерживать не только венерианский воздух, но и атмосферу Юпитера. Скоро в космос. Будешь в Свердловске — передавай мой личный привет с Юпитера товарищу Титову.

(Подпись неразборчива).

Письмо в редакцию доставил В. КОПНОВ.

посадка и высадка 350 пассажиров с багажом занимает 20—25 минут.

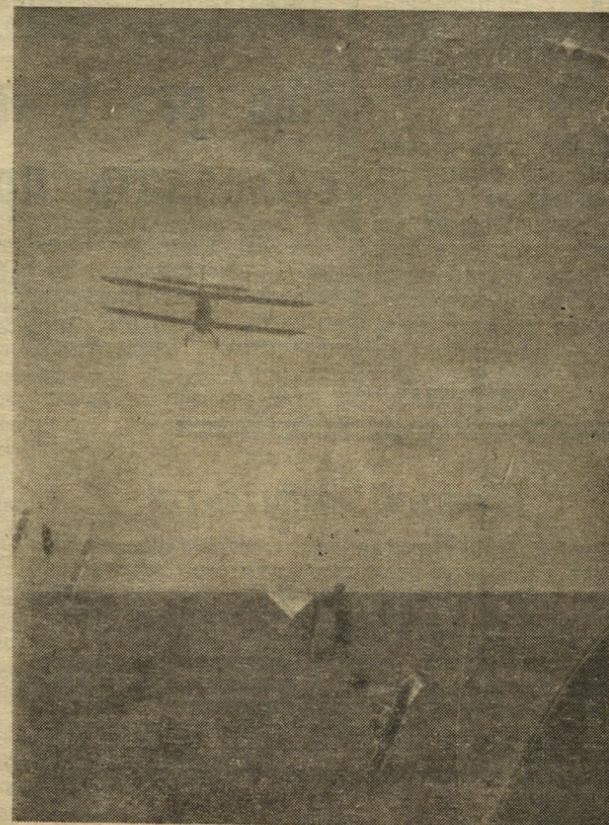
— Что можно сказать об эксплуатационных расходах самолетов типа ИЛ-86?

— Благодаря уменьшению времени на размещение пассажиров и багажные операции повышается оборачиваемость самолетов. Это очень важный фактор. Расчеты показывают, что себестоимость перевозок на ИЛ-86 будет ниже, чем у существующих дозвуковых реактивных самолетов.

Алексей ГОРОХОВ.

(АПН).

### Из альбома редких фотографий



...1932 ГОД. ПЕРВЫЙ АЭРОСЕВ НА УРАЛЕ.



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

Редактор В. ГУРИН.

НС 11487 Заказ № 7236.

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