

ЗАВЕРШИМ 1973-й ГОД УДАРНЫМ ТРУДОМ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

НА МАРШЕ —
ТРЕТИЙ,
РЕШАЮЩИЙ



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 37 (1917).

СРЕДА,

12
ДЕКАБРЯ

1973 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXI

Цена 2 коп.

НОВОСТИ

Есть годовой!

Коллектив Курганского авиапредприятия успешно выполнил взятые на себя социалистические обязательства на месяц раньше срока — к первому декабря.

Значительный вклад в работу авиапредприятия внесли коллектив АТБ, летного подразделения, АДС. За счет сокращения сроков простоя на техобслуживании, выполнения регламентов в отрыве от базы и других мероприятий достигнута немалая экономия. Среди лучших работников коллектива АТБ можно назвать авиатехников И. Г. Останина и Н. Балакина.

Отлично трудились командиры самолетов АН-2 — В. С. Макаров и В. А. Силяев и корабля АН-24 — И. Ф. Смирнов.
Л. ТИМОФЕЕВ.

ОТом, что предстояло испытание новой, изготовленной в аэропорту Челябинск спецмашины, я знал заранее. К начальнику ВОХР Василию Александровичу Леонтьеву прибыл в точно назначенное время.

Получив четкие распоряжения от начальника, заместитель начальника В. И. Долинов дает команду, и колонна автомашин выезжает на рулежную полосу. Небольшой снежок плавно сыплется легкой бахромой, покрывая все окружающее. Удивительное безветрие стоит вокруг. Погода как по заказу.

На месте испытаний нас уже ждали руководители аэропорта. Топливозаправщик, неторопливо развернувшись, занимает исходную позицию. Звучит громко команда, и расчет из трех человек, четко выполняя обязанности, без суеты и шуток, готовит штанги, пеногенераторы. И вот доклад: «Машина к испытаниям готова!»

— Разрешите начать, то-

варищ командир, — обращается начальник к исполняющему обязанности командира авиапредприятия.

— Испытание разрешаю. перед собой гору белых хлопьев. А машина уже на ходу. Она движется на спеша и за нею расстилается белым покрывалом, равно-

мерно закрывающим всю очищенную от снега рулежную полосу, белое ватное покрывало. «Достаточно», — говорит командир, и боевой расчет в считанные секунды наставляет бортовые пеногенераторы. Звучит команда — и с левого и правого бортов вырывается лавина пенообразного вещества.

ИСПЫТАНИЯ закончены. Засаекается время, и присутствующие ждут, сколько времени продержится этот белоснежный пенный покров. Проходит 10—20 минут. Понемногу 40-, 50-сантиметровая толща стены начинает оседать. Через полчаса дается отбой, мы покидаем место испытания.

Итак, представители управления пожарной охраны Челябинской области майор В. Б. Бердов и капитан С. Л. Воробьев в своем мнении весьма высоко отозвались о работе спецмашины. Это заключе-

[Окончание на 2 стр.]

Главное — безопасность полетов

ПЕРВАЯ НА УРАЛЕ МАШИНА



ИДУТ ИСПЫТАНИЯ.

Внимание: план!

ПЯТИЛЕТКА НА МАРШЕ

Сводка

В ЦЕЛОМ по Уральскому управлению гражданской авиации план 11 месяцев по основным показателям перевыполнен. Пассажирооборот составил 101 процент, выручка — 102 процента. Выполнен, как известно, годовой план по налету приведенных часов.

Итоги 11 месяцев показывают, что авиаработники выполнили свои социалистические обязательства. В цифрах обязательств пассажирооборот должен быть превышен на 25 миллионов пассажиро-километров, но уже за 11 месяцев он перевыполнен на 45 миллионов. План по приведенному налету часов перевыполнен на 11,9 тыс. часов против 2 тысяч по обязательствам, выручка — на 2400 тысяч рублей против обязательств, прибыль превысила плановую на 1,4 миллиона рублей (в обязательствах — 50 тысяч).

Из 10 предприятий управления план 11 месяцев выполнили 8. Кольцово не смогло дать план по пассажирообороту, Пермское предприятие не обеспечило плана выручки и прибыли.

Улучшилось использование основных фондов: рентабельность по управлению выше плановой на 0,9, фондоотдача на 4,2 процента. Повысился налет часов на списочный самолет и к плану, и к соответствующему периоду прошлого года по ИЛ-18, АН-24, АН-2, ЛИ-2, МИ-8. В результате бережливости и экономного расходования имеется экономия авиационного топлива против установленных норм.

О ВЫПОЛНЕНИИ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПЛАНА ПРЕДПРИЯТИЯМИ УПРАВЛЕНИЯ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ 1973 ГОДА (ПО ОПЕРАТИВНЫМ ДАННЫМ) В ПРОЦЕНТАХ К ПЛАНУ.

Предприятия	Пассажирооборот	Налет приведенных часов	Выручка	Прибыль	Участковый ткм	Эксплуатационный ткм	Отправки		
							грузов	почты	пассажир.
Свердловское	96	124	99	99,0	96	97	98	103	97
Челябинское	102	92	102	105	103	101	102	115	103
Пермское	101	134	98	94	96	97	105	112	94
Уктус	103	102	105	107	98	98	78	141	96
Кировское	107	101	102	107	102	107	85	92	98
Магнитогорское	117	118	113	105	115	96	110,7	110	97
Ижевское	100	107	100	108	101	98	110	112	97
Курганское	115	116	109	110	116	95	88	111	95
Пермское МВЛ	106	104	108	110	102	101	81	113	107
По управлению	101	106	102	105	100	98	97	109	98

Наряду с положительными результатами имеются недостатки как объективные, так и зависящие от предприятия управления. Не обеспечен план по общему объему авиаперевозок по эксплуатационным тонно-километрам (98,4 процента), отправка пассажиров (98) и грузов (97).

В качестве причины можно назвать спад отправки пассажиров по многим направлениям, снижение коммерческой загрузки процента занятости пассажирских кресел, снижение движения самолетов по вине работников предприятия.

До конца декабря осталось совсем немного времени. Последние недели стали неделями ударного труда для авиаработников Урала. План решающего года должен быть выполнен!

Л. БОЛЬШАКОВА.

НАШ ВКЛАД

ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

ПЕРВАЯ НА УРАЛЕ МАШИНА

(Окончание. Начало на 1-й стр.)
ние было сделано после самых тщательных расчетов.

Для чего были эти испытания и что значат результаты? Как разъяснил Бердов, самым трудным их

рийных ситуациях посадки самолета. Машина создает пенный покров, в который и производит самолет посадку. Естественно, при этом от трения нет искр, нет возможности образования пожара. Указание заместителя министра было

первую секунду расходуются три кубических метра пены.

Двигается машина со скоростью 5 км/час. За 9—10 минут расходуются 1800 м³ пены и ею будет покрыто 800 м полосы, что вполне достаточно для посадки. Ширина покрытия 12 метров, толщина слоя 40—50 сантиметров. Запас воды 16 тонн и одна тонна пенообразователя. Но творческая мысль продолжает развиваться. Имеются расчеты по установке дополнительной емкости для углекислотных баллонов, по установке удлинительных рукавов для борьбы с огнем внутри самолета.

Организатором всей работы был Василий Александрович Леонтьев, командир подразделения. Помогли ему помощник Виктор Иванович Долинов, шофер-бригадир Павел Алексеевич Усов, Г. А. Воробьев, отличник Аэрофлота, А. Я. Мерц, Б. Жабаров, А. С. Ваулин и другие.

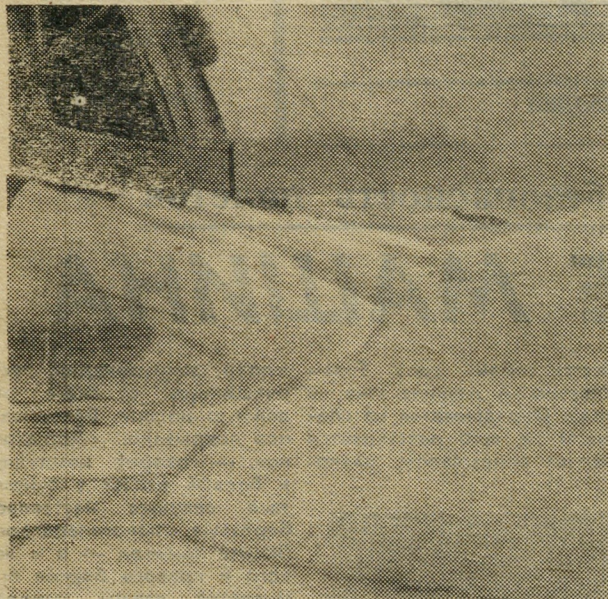
— Машина для пенообразования — это одно из средств обеспечения безопасности полетов. Что характерно для В. А. Леонтьева? Инициативен, с высоким чувством ответственности за порученное дело, один из лучших руководителей в авиапредприятии, требователен, исполнитель, справедлив и исключительно скромен. Испытания прошли успешно, и от всей души хочется пожелать творческому коллективу новых успехов в рационализаторском деле. Участников создания новинки решено поощрить.

В канун завершения третьего, решающего года девятой пятилетки коллектив подразделения сделал хороший вклад в копилку авиапредприятия.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
наш нештатный корр.

На снимке: идут испытания новой машины.

Фото автора.



объектом для тушения пожаров являются самолеты, высотные здания и топливозаправщики. То, что сделали челябинские авиаторы, позволило при сокращении команды на 10—12 человек, при большей безопасности для людей, выполнять быстро ту же операцию. Спрашиваю старшего инспектора Уральского управления В. С. Забужина, присутствовавшего на испытаниях: «Чем была вызвана необходимость создания машины?»

Ответ: Три года назад было получено указание заместителя министра ГА о том, чтобы в аэропортах такие машины были созданы для обеспечения пожаробезопасности при ава-

доложено на совещании в Свердловске. Присутствовавший на совещании Леонтьев заявил, что машина будет изготовлена в срок.

Свое слово он сдержал. Этого типа машина — четвертая в Советском Союзе и первая в Уральском управлении. Изготовлена она на базе ТЗ-16 (КРАЗ 221), отработавшей ресурс. В свободное от службы время команда ВОХР восстановила ходовую часть, двигатель. Естественно, большую помощь оказали и другие службы и, в частности, АТБ. У штанг распилена 15 стволов ГВП-200 и по три с каждого борта. Оператор поочередно может включать любое количество пеногенераторов, в

Проблема сверхзвуковых пассажирских

Предстоящее внедрение в практику деятельности гражданской авиации многих стран сверхзвуковых пассажирских самолетов (СПС) поставило ряд новых технических эксплуатационных и юридических проблем.

Одна из них — проблема звукового удара — достигла уже сейчас такой остроты, что вызвала принятие правительствами некоторых стран законов, запрещающих сверхзвуковые полеты пассажирских самолетов над их территориями. Более того. Ряд стран ставит вопрос о возможности ограничения полетов СПС над открытым морем под предлогом опасения последствий звукового удара.

Проблема звукового удара была в течение ряда лет объектом франко-советского научно-технического сотрудничества в области авиации.

Какова же физика звукового удара, его распространения и воздействия на животный мир, постройки, людей?

Всякое тело, в том числе и самолет, летящий со сверхзвуковой скоростью, возбуждает вокруг себя систему слабых ударных волн, характеризующуюся многократным скачкообразным изменением давления воздуха. Это изменение давления оказывает на предметы силовое воздействие. Людью оно воспринимается как громоподобный звук, иногда треск или раскатистый шум.

По мере удаления от самолета сложная система ударных волн преобразуется в более или менее простую волну. Вначале возникает скачкообразно повышающееся давление, затем оно плавно уменьшается, становясь ниже атмосферного, и

скачкообразно восстанавливается до исходного атмосферного.

При небольшой сверхзвуковой скорости полета головная и хвостовая ударные волны имеют форму тупого конуса, а при крейсерской скорости, равной 2М, угол конуса близок к 30°.

Интервал времени между первым и вторым скачком для крейсерского полета сверхзвукового самолета составляет 0,25—0,3 сек., а величина изменения давления — около 10 кг/см². Легко представить себе, что такое давление, воздействуя, например, на дверь площадью 2 м², оказывает на нее кратковременное усилие в 20 кг. Это усилие, конечно, в состоянии приоткрыть легкую дверь или незапертое окно.

Отдаленным аналогом возникновения и распространения звукового удара может служить система волн на поверхности воды, вызываемая быстро движущимся кораблем. Все знают, что при этом система волн, распространяясь по воде в виде клина, достигает берега и оказывает силовое воздействие на берег и на другие предметы. Ясно также, что это воздействие тем больше, чем больше волны, и в конце концов чем больше энергии затрачено кораблем на их создание.

Уровень повышения давления при звуковом ударе наиболее существенно увеличивается при изменении следующих факторов:

уменьшении высоты полета;

увеличении полетного веса самолета;

увеличении ускорения самолета.

(Окончание в след. номере).

В ПАРТИЙНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ О стиле работы

О стиле работы
В конце ноября прошли партийные собрания в АТБ, в наземных службах, отделе перевозок Челябинского авиапредприятия. На них состоялся деловой разговор «О стиле работы руководителей по выполнению задач, стоящих перед службами». Разговор шел обо всем, начиная с облика руководителя и кончая четкостью его распоряжений. Интересные критические замечания были высказаны в адрес некоторых руководителей. Шел на собраниях разговор и о политико-воспитательной работе в службах.

К ПЕРВОМУ ДЕКАБРЯ

Коллектив Челябинского агентства воздушных сообщений вложил много сил в выполнение государственного плана и социалистических обязательств.

Годовой план по выручке и продаже билетов выполнен досрочно, к 1 декабря.

Сверх намеченного выручено 4 000 рублей.

Продано на 127 000 билетов больше, чем было запланировано.

А. ЕРЕМИН.

**Служба
информации**

Выписывайте «Авиатор Урала»!

Продолжается подписка на газету «Авиатор Урала», орган УрУ ГА и теркома профсоюза авиаработников.

В этом году газета, как и прежде, будет рассказывать о делах лучших коллективов управления, о передовиках Аэрофлота, о текущих событиях в различных жанрах: очерке, корреспонденции и статье, зарисовке, репортаже, информации.

Они будут регулярно печататься под рубриками — «Безопасность полетов — задача № 1», «Правотланговые пятилетки». «Взгляд с правого кресла». «На крыльях соревнования».

С первого января наша газета начнет освещать жизнь Коми управления гражданской авиации. Предполагаются репортажи наших корреспондентов со строительства автомобильного гиганта — КамАЗа, из мест, где будут работать экипажи нашего управления.

Подписка на нашу газету принимается во всех авиапредприятиях УрУ ГА и Уральского и Коми управлений ГА.

РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО ИЗУЧЕНИЮ РЕЧИ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ ЦК КПСС ТОВАРИЩА Л. И. БРЕЖНЕВА «ЗА СПРАВЕДЛИВЫЙ, ДЕМОКРАТИЧЕСКИЙ МИР, ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ НАРОДОВ И МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО» НА ВСЕМИРНОМ КОНГРЕССЕ МИРОЛЮБИВЫХ СИЛ В МОСКВЕ

В соответствии с постановлением Президиума ВЦСПС от 6 ноября 1973 года в школах коммунистического труда должно быть организовано изучение речи Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева на Всемирном конгрессе миролюбивых сил в Москве 26 октября 1973 года.

Специальные занятия по изучению речи товарища Л. И. Брежнева рекомендуется проводить в форме активного собеседования со слушателями по следующему примерному плану:

1. Всемирный конгресс миролюбивых сил — крупнейший международный форум борцов за мир, представляющий самые различные политические направления. Могущество сил мира, демократии, свободы и независимости народов — надежная основа борьбы против войны. Последовательная борьба КПСС и Советского государства за мир, безопасность народов и международное сотрудничество.

2. Серьезные успехи борь-

бы за мир и международную безопасность в последние годы. Широкое признание принципов мирного сосуществования, поворот от «холодной войны» к разрядке напряженности — главная тенденция в развитии современных международных отношений.

Изменение соотношения сил на международной арене в пользу социализма. Роль Советского Союза и стран социалистического сотрудничества в упрочении мира. Классовое, интернационалистское содержание ленинской внешней политики КПСС. Соотношение мирового революционного процесса и общедемократической борьбы за мир.

3. Дальнейшее развитие Программы мира, принятой на XXIV съезде партии, в речи тов. Л. И. Брежнева на Всемирном конгрессе миролюбивых сил. Принципиальная позиция КПСС и Советского государства по основным проблемам современного мирового развития и дальнейшей разрядки международной напряженности. Борьба КПСС за создание системы коллек-

тивной безопасности в Европе и Азии, мирное сотрудничество между государствами, развитие отношений между Советским Союзом и США, прекращение гонки вооружений. Усилия СССР по мирному урегулированию ближневосточного кризиса. Враждебный делу мира и социализма внешнеполитический курс пекинского руководства.

4. Солидарность, активные действия всех миролюбивых сил — могучий фактор упрочения мира. Решительное преодоление сопротивления противников разрядки напряженности, борьба против зловещего союза милитаризма и монополий — насущная задача миролюбивых сил. Разоблачение враждебных социализму пропагандистских кампаний и необходимость повышения революционной бдительности. Советский образ жизни — величайшее завоевание социализма.

Основы уверенности в успехах борьбы за мир. Успехи советского народа в коммунистическом строительстве, в укреплении могущества СССР — важнейший

фактор сохранения и упрочения мира на земле. Воспитание трудящихся нашей страны в духе высокой политической сознательности, пролетарского интернационализма и патриотизма, революционной бдительности.

Рассмотрение всех вопросов необходимо тесно увязывать с конкретными задачами, стоящими перед трудовыми коллективами по успешному выполнению заданий пятилетнего плана, укреплению экономического и оборонного могущества Советской страны.

ЛИТЕРАТУРА:

Ленин В. И. Второй Всероссийский съезд Советов рабочих и солдатских депутатов. Доклад о мире 26 октября (8 ноября). Полн. собр. соч., т. 35, стр. 13—18.

Ленин В. И. Проект постановления ЦК РКП(б) о задачах советской делегации в Женеве. Полн. собр. соч., т. 44, стр. 406—408.

Материалы XXIV съезда КПСС. М., Политиздат, 1971.

Новости

РАБОЧИЙ
ПЛАН
КОМАНДИРА

В Кировском авиапредприятии состоялось совещание командного состава летного подразделения.

На нем была обсуждена статья «Рабочий план командира», напечатанная в журнале «Гражданская авиация».

Решено основные положения статьи применить к условиям авиапредприятия.

Намечен план мероприятий, о котором поставлены в известность командиры подразделений и звеньев летного коллектива.

В. УСТЮЖАНИН.

Аэропорт
на воде

Поначалу его предполагалось построить в устье Темзы, у Лондона. Затем на озере Нейенбургерзее в Швейцарии. Но проекты так и остались проектами.

Однако сама идея плавающего аэропорта продолжала привлекать внимание авиаторов. Ныне вынашиваются планы построить такой аэродром близ Нью-Йорка. Его длина — 3670 метров, ширина — 1700 метров. По форме он напоминает букву «Н», средняя «перемычка» которой используется для 96 стоянок и ангара для ремонта самолетов.

Залы для пассажиров, склады, багажное отделение, различные службы и оборудование предполагается разместить в двух этажах под взлетной поверхностью. Взлетно-посадочные полосы аэродрома будут размещены на поплавках на достаточном расстоянии от водной поверхности — вне досягаемости волн.

Третий год подряд авиаторы Урала выезжают на работу в Бангладеш. В этой дружественной стране советские пилоты-вертолетчики выполняют самые разнообразные задания: перевозят грузы, доставляют продовольствие в самые отдаленные, труднодоступные районы страны. Если учесть, что авиация — почти единственный, самый популярный в этой стране транспорт, то можно представить себе, какой объем работы приходится выполнять советским вертолетчикам.

В течение 1972 года в Бангладеш работали пятнадцать пилотов. Им на смену выехали 11 декабря из Свердловска семь человек. Это штурман корабля ИЛ-18 из Кольцово Толстенко, вертолетчики и авиатехники из Уктуса.

«Об усилении ответственности за незаконный провоз воздушным транспортом взрывчатых или легко воспламеняющихся веществ, других опасных грузов и предметов».

В целях повышения безопасности полетов гражданских воздушных судов Президиум Верховного Совета СССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Установить, что провоз на воздушном судне взрывчатых или легковоспламеняющихся веществ наказывается лишением свободы на срок до трех лет, или исправительными работами на срок до одного года, или штрафом до ста рублей.

Те же действия, повлекшие тяжкие последствия, наказываются лишением

Военное издательство Министерства обороны СССР продолжает издание альбома «Навечно в строю». Второй его вы-

пуск, как и первый (о нем уже писала наша газета), вышедший в свет в 1971 году, рассказывает о войнах, имена которых навечно занесены в списки частей, кораблей, военно-учебных заведений приказами министра обороны СССР, изданными в период с 1964 по 1971 год. В альбом включены портрет каждого из героев, краткий очерк о совершенном им подвиге, сведения о времени и

На работу в тропики



В ОДНОЙ ИЗ АФРИКАНСКИХ СТРАН

УКАЗ
ПРЕЗИДИУМА
ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

свободы на срок от трех до десяти лет.

2. Провоз пассажиром на воздушном судне опасных грузов и предметов, перевозка которых пассажирам воздушных судов не разрешается, влечет за собой, при отсутствии оснований для привлечения нарушителя к уголовной ответственности, штраф в размере до пятидесяти рублей, налагаемый в административном порядке.

3. В связи со статьей 2 настоящего Указа внести в Воздушный Кодекс Союза

ССР, утвержденный Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1961 года [Ведомости Верховного Совета СССР, 1961 год, № 52, стр. 538], следующие изменения:

а) статью 141 дополнить частью третьей следующего содержания: «Штраф за провоз пассажирами на воздушных судах опасных грузов и предметов, перевозка которых пассажирам воздушных судов не разрешается, налагается в размере до 50 рублей»;

б) статью 142 дополнить

месте его рождения, национальности и партийной принадлежности. Во втором выпуске альбома помещены материалы о 154

героих. Один из портретов посвящен славному асу, Герою Советского Союза, гвардии майору Андрею Андреевичу Федотову, родившемуся в 1914 году в Свердловской области, члену КПСС. Еще в войне с белофиннами зимой 1939/40 годов он проявил себя мужественным и храбрым воздушным бойцом и был награжден орденом Красного Знамени.



Навечно в строю

В первые дни Великой Отечественной войны командир звена Андрей Федотов, отражая налеты гитлеровских воздушных

Федотов стал командиром эскадрильи, сражался с гитлеровскими захватчиками на Волховском фронте, затем на Калининском и Северо-Западном. За мужество и стойкость был удостоен ордена Ленина, впоследствии — ордена Отечественной войны I степени.

1 мая 1943 года гвардии майору Федотову было присвоено звание Героя Советского Союза. В последующих боях Федотов лично сбил еще пять фашистских самолетов. Погиб герой в неравном бою 15 декабря 1943 года, а приказом министра обороны СССР от 8 июня 1968 года зачислен навечно в списки Н-ской воинской части.

На одной из страниц альбома изображены три храбрых аса, совершившие подвиг 16 декабря

частью второй следующего содержания: «Штрафы за провоз пассажирами на воздушных судах опасных грузов и предметов, перевозка которых пассажирами воздушных судов не разрешается, могут налагаться всеми указанными должностными лицами в размере до 50 рублей».

4. Предложить Президиумам Верховных Советов союзных республик внести в законодательство союзных республик необходимые изменения и дополнения в соответствии с настоящим Указом.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР

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

1941 года на Ленинградском фронте.

При подходе к цели самолет был подожжен зенитным снарядом, кото-

рый попал в один из двигателей. Объятый пламенем, самолет стал терять высоту. Борясь с огнем, командир вывел машину к месту наибольшего скопления вражеских войск. Лейтенант Косинов точно сбросил бомбовый груз на врага, а сержант Губин вел по противнику огонь из пулеметов.

Воины - комсомольцы, не колеблясь, отдали свои жизни во имя достижения победы над врагом. 16 января 1962 года три верных сына Родины удостоены звания Героя Советского Союза, а 27 июня 1964 года И. С. Черных, С. К. Косинов, Н. П. Губин зачислены навечно в списки Н-ской воинской части.

Ф. КРАВЦОВ.

Ижевск.

Улыбка стюардесс

Это не так просто — стать стюардессой! В Японии, например, стюардессы начинают работать с 18 лет. Подготовка длится полгода. Рост девушек не превышает 1,55 метра, вес — 45 килограммов.

На американских внутренних линиях при выборе стюардесс обращают внимание на внешний вид, игнорируя знания языков и наличие дипломов. На вопрос о том, чему их обучают при поступлении на работу, девушки отвечают: «Быть еще красивее». Что касается «Пан-Америкэн», то здесь работают девушки 40 национальностей. За пять недель подготовки их учат

общаться с пассажирами разных культур и разных национальностей. Девушки могут начать работать в 26 лет и закончить в 60, если они того пожелают. У них должны быть красивые зубы и цвет лица, от них должны исходить тепло и нежность.

Для «Эр-Франс» берутся девушки в 21 год, обязательно незамужние. Правда, они могут быть матерями-одиночками. Это не помеха. Помехой может быть только муж. Француженкам разрешается работать хоть до 80 лет.

Л. КОТЛЕР.

ПОСЛЕ НАШИХ
ВЫСТУПЛЕНИЙ«Логика
прописных
ИСТИН»

В статье «Логика прописных истин», напечатанной в № 32 нашей газеты 17 октября 1973 года, критиковалась служба ЦДА аэропорта Кольцово. Исполнявший обязанности командира авиапредприятия Ю. В. Батищев сообщил:

Статья изучена с руководящим составом предприятия, а также служб и подразделений.

Критические недостатки, высказанные в статье, в основном имели место, а именно:

Нерегулярно выделялась машина для диспетчера-контролера ЦДА из-за неуклокомплектованности автобазы водителями или по техническому состоянию этой машины. Этот «больной» вопрос был предметом рассмотрения на совещаниях и разборах руководящего состава. В настоящее время, при наличии

больших затруднений с кадрами в автобазе, мы делаем все возможное для того, чтобы ЦДА была обеспечена автомашиной. В статье сделано много упреков в адрес работы ЦДА. Несомненно, в такой молодой службе, на которую возложена обязанность координации и контроля работы служб крупного авиапредприятия, могут быть недостатки. Они — результат недоработки в службах, от которых идет информация об обслуживании самолетов и пассажиров.

Недостатки работы в службах и ЦДА нам известны, и командование авиапредприятия принимает меры к их устранению, меры по улучшению культуры обслуживания пассажиров.

Ю. В. БАТИЩЕВ.

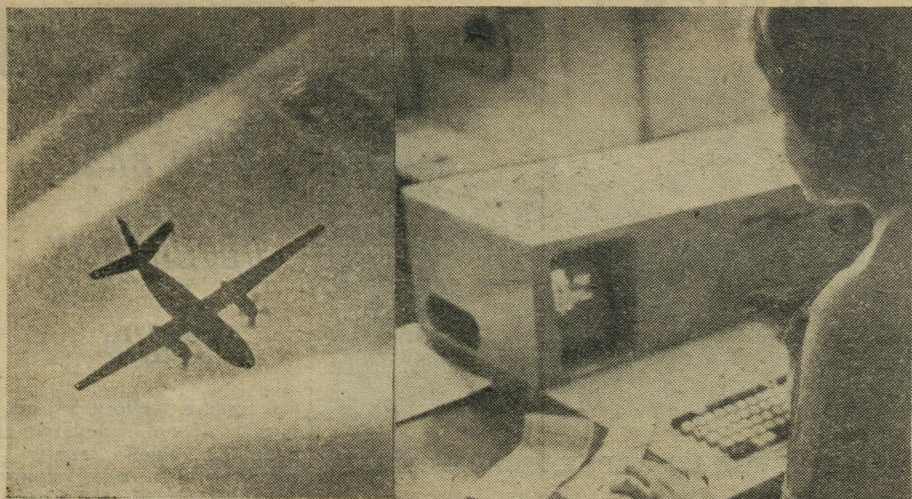
Летающий
автомобиль

Мечта иметь автомобиль, могущий преодолевать дорожные препятствия (ремонтируемые участки шоссе, обвалы и снежные заносы, рвы и водные преграды) и позволяющий избежать томительного ожидания у светофоров и на бойких перекрестках, начинает сбываться.

На дорогах Европы уже появился автомобиль непривычной формы. Несколько сложных операций, и он может быть переделан в самолет. Создатели летающего авто утверждают, что для его разгона и взлета требуется полоса в 300 метров, что скорость полета превышает 100 километров в час, а совершить «смешанное» путешествие смогут два человека, взяв с собой небольшой груз.



ПЕРЕД ДАЛЬНИМ РЕЙСОМ.



Снова в полет.

Фото С. Петрова.

По основным показателям

К 9 декабря летное подразделение АН-2 Уктусского авиапредприятия выполнило государственный план 1973 года — решающего года пятилетки — по основным показателям. По налету приведенных часов выполнение составило 112 процентов, по условным тонно-километрам — 100,5, по производительности труда — 101,6, по прибыли — 102 процента.

Хорошо потрудились химики. Подразделение Ю. В. Курашева успешно

выполнило взятые повышенные обязательства. При плане обработки за сезон 290 тысяч гектаров обработано 295 тысяч. За счет применения передовых методов обработки участков повышена общая плановая производительность полетов на 2,5 процента.

В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО, заместитель командира летного подразделения Уктусского авиапредприятия по политико-воспитательной работе.

ИХ НЕБО ПОРОДНИЛО

Каждое утро в классы и лаборатории Челябинского высшего военного авиационного Краснознаменного училища штурманов приходят курсанты. Их судьба, судьба будущих офицеров, неразрывно связана с небом уже сейчас, на земле. Прежде чем они займут свои рабочие места в кабинетах крылатых боевых машин, курсанты не раз и не два продублируют все действия, которые им предстоит выполнять в полетах.

Главнокомандующий ВВС, Герой Советского Союза маршал авиации П. С. Курахов оставил такую запись в книге почетных посетителей училища: «Мы, ветераны сражений Великой Отечественной войны, помним и никогда не забудем мощь ударов наших бомбардировщиков, штурманами которых были выпускники — бойцы Челябинского училища».

Желаю курсантам отлично освоить военное дело — навигацию и меткость удара по объектам агрессора. Выражаю уверенность, что боевой отряд штурманов этого училища будет всегда впереди».

История Краснознаменного училища штурманов началась в 1936 году. В военные годы немало славных авиаторов вышло из стен его. С началом Великой Отечественной войны вся учебная и воспитательная работа была перестроена по программе военного времени.

... На четвертый день войны в составе легендарного экипажа Гастелло отдал свою жизнь в борьбе за Родину выпускник училища штурман Анатолий Бурдючок. Эскадрилья капитана Гастелло бомбила колонну фашистских танков на шоссе Молодечко—Родошковици. Задание было выполнено. Гастелло докладывал по радио: «Отбомбились успешно! Результаты превзошли все ожидания». И в этот момент вражеский снаряд поджег самолет. В оставшиеся мгновения экипаж принял последнее решение: облететь пламенем бомбардировщик врезался в гущу немецких танков и автомашин. Этот удар по врагу обессмертил героев.

За мужество, отвагу и героизм, проявленные в

боях, 37 воспитанникам училища было присвоено звание Героя Советского Союза. Штурманы-фронтовики прокладывали маршруты сквозь ночь и облака, через огонь и прожекторы и сбрасывали смертоносный груз.

На подвигах штурманов-фронтовиков, выпускников училища, воспитано нынешнее поколение курсантов.

...У стенда кислородного питания группа курсантов. Они уже произвели осмотр, подготовили оборудование к «полету» и отработывают действия по его эксплуатации. Преподаватель Я. Резун вводит им аварийную ситуацию.

— Высота 10 километров. Плохое самочувствие, — говорит он курсанту. — Ваши действия?

— Закрываю выключатель подсоса воздуха, — следует ответ.

Курсант О. Вадякин (кстати, свердловчанин) устанавливает рукоятку в положение «подача кислорода в костюм», нажимает на пульте управления нужную кнопку.

— Смотрите, аварийная ситуация на задатке исцезла, — поясняет офицер.

В случае же неправильной реакции курсанта на табло контроля загорелась бы надпись: «Действие ошибочно».

— Кстати, — продолжает преподаватель, — давайте взглянем на часы. Ответ и действия курсанта заняли 15 секунд.

Применение технических средств обучения не только помогает лучше усваивать курсантам сложный предмет. Оно пробуждает и у них интерес к техническому творчеству, облегчает работу над курсовыми проектами. В одной из лабораторий внимание привлекает пannelю для обучения и контроля расположения оборудования на рабочем месте пилота. Это пannelю создали под руководством офицера В. Шевченко выпускники училища А. Жуков и Н. Аргунов, проходящие ныне службу в одной из частей. Широта технического диапазона, любовь к своему рабочему месту, гордость профессией, которую дает училище, —

вот что отличает созданное ими учебное пособие.

Недавно в училище произведен очередной выпуск военных инженеров-штурманов. Курсанты-выпускники хорошо освоили комплексное навигационное оборудование, бомбовое вооружение и умело использовали это в работе. Государственная экзаменационная комиссия отметила высокий уровень подготовки выпускников. Для большинства молодых инженеров характерны твердые знания по высшей математике, физике, электронике. Одиннадцать выпускников окончили училище с отличием. Трое молодых офицеров — В. Меньшиков, Н. Жуков, В. Третьяков — получили дипломы с отличием и золотые медали. Четыре года тому назад из разных мест прибыли они в училище. Владимир Меньшиков — из Свердловска, Владимир Третьяков из Челябинска, Николай Жуков из города-героя Бреста. Один после окончания школы был рабочим, другой — колхозником, третий — учащимся техникума. Они избрали романтическую и мужественную профессию военного штурмана, посвятили ей свою жизнь. И всех их породнило уральское небо.

Э. ДАУРСКИЙ.

Отличник Аэрофлота

НЕДАВНО ДВАДЦАТИ АВИАТОРАМ СВЕРДЛОВСКА ПРИСВОЕНО ЗВАНИЕ «ОТЛИЧНИК АЭРОФЛОТА». В ЧИСЛЕ НАГРАЖДЕННЫХ НАЧАЛЬНИК АТВ АЭРОПОРТА УКТУС В. М. СЕРЕДА, КОМАНДИРЫ КОРАБЛЕЙ ИЗ КОЛЬЦОВО Ю. К. ЧЕПУРИН, А. В. ЧЕПУРКО, КОМАНДИР ВЕРТОЛЕТА С УКТУСА Н. А. ТРОФИМОВ, ИНЖЕНЕР ОМТС УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ С. А. ПОСПЕЛОВ И ДРУГИЕ.



Вместо самолета

34-летний спортсмен из швейцарского города Монтре соорудил огромный змея, крылья которого имеют поверхность в 12 кв. метров. На ноги он надел водные лыжи и, прыгнув с берегового обрыва, полетел над Женевским озером. В парящем полете над водами озера он пробыл 108 минут и преодолел расстояние в 75 километров.

Наш календарь

Е. П. Петров

(К 70-летию со дня рождения)

Евгений Петров (1903—1942) — известный советский писатель-сатирик, очеркист, драматург, сценарист. Его первые литературные произведения — фельетоны, отличающиеся бюрократизмом и подхалимством, публиковались в московских сатирических журналах, позднее — на страницах газеты «Комсомольская правда» и «Гудок», приобретая все более значительный общественный характер. Наиболее ярко дарование Е. Петрова, как

сатирика, проявилось в творческом содружестве с И. Ильфом. Произведения, написанные ими, быстро завоевали любовь и популярность у читателей, которых привлекают блестящие по выполнению сатирические характеристики, сцены и подробности, взятые из жизни. После смерти И. Ильфа (1937 г.) Е. Петров продолжает сотрудничать в газетах, много разъезжает по стране, посылая свои корреспонденции в газету «Правда». Назначенный заместителем главного редактора «Литературной газеты»,

Е. Петров с присущей ему энергией берется за новую работу. Позже он становится редактором журнала «Огонек». С первых дней войны Е. Петров в качестве военного корреспондента — на фронте, откуда посылает очерки, полные восхищения мужественными советскими людьми. Произведения Е. Петрова — это подлинно художественные творения, отличающиеся глубоким знанием жизни, огромным мастерством и талантом. Острая наблюдательность, разящая сатира, мягкий юмор делают его произведения и сегодня понятными и любимыми среди читателей всех возрастов как в нашей стране, так и за рубежом.

Реплика вторая

А вахтера нет...

Говорят, в столовой Уктусского авиапредприятия нет вентиляции и потерялся вахтер. Об этом писала недавно наша газета в одной из реплик. Посетители высказывают из пищеблока распаренные, как из бани. Хочется на свежий воздух, вон из одежды. Но с вентиляцией дело не просто. Её за полмесяца не исправил. С вахтером дело будто проще. Тем не менее, его нет. Руководители столовой и Уктусского аэропорта хранят таинственное молчание и не реагируют на выступление газеты. Видимо, ждут появления своих фамилий? А меж тем очереди велики по-прежнему. Век наш — понятно — космический. Неужели обязательны и космические очереди?

Р. ТОЛОВ.

К. ЮРЬЕВ.

УЧЕБА СПОРТАКТИВА

На турбазе «Коуровка» прошла учеба физкультурного актива Кольцовского авиапредприятия.

Программа включила в

себя лекции по организации спортивных соревнований, роли комсомольских организаций во внедрении ГТО.

С докладами выступи-

ли инструкторы по физкультуре и спорту М. Гучков, В. Близняков, медсестра Л. Василенко.



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

И. о. редактора Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 11631 Заказ № 8099

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



Пришла зима лыжная...

Фото Н. Силина.