

**НА МАРШЕ —
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

СОБЫТИЯ ФАКТЫ

**Признаны
победителями**

Совет Уральского управления ГА и президиум Уральского профсоюза авиарботников подвели итоги социалистического соревнования за лучшее проведение авиационно-химических работ в 1973 году.

Производственный план по авиационным работам в 1973 году без летных происшествий лучше остальных выполнили авиаторы Уктусского и Курганского предприятий.

В соответствии с условиями соревнования звание «Лучший командир самолета АН-2 по выполнению авиационных работ в 1973 году» присвоено командирам самолетов Уктусского предприятия Г. В. Долгушеву, обработавшему 36 тысяч гектаров, и В. В. Мартюшеву, обработавшему 26,7 тысяч гектаров, Г. И. Новикову из Кирова, обработавшему 34 тысячи гектаров сельскохозяйственных угодий.

Звания лучшего второго пилота на АХР удостоен кировчанин В. П. Погудин, лучшего авиатехника — А. И. Смирнов из Кирова и Л. Г. Русаков из Уктуса.

«Выполнение и перевыполнение плана 1974 года будет иметь определяющее значение не только для успешного завершения этой пятилетки, но и явится важным шагом к созданию прочной основы для дальнейшего роста экономического потенциала и повышения материального благосостояния и культурного уровня народа в будущем пятилетии».

(Из обращения ЦК КПСС к партии, к советскому народу)

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА КОЛЛЕКТИВА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА 1974 ГОД

Откликнувшись на призыв ЦК КПСС к партии, к советскому народу ознаменовать 4-й год пятилетки новыми трудовыми достижениями по выполнению решений XXIV съезда КПСС, коллектив Уральского управления ГА принимает следующие социалистические обязательства по досрочному и качественному выполнению производственного плана 1974 года:

Годовой план авиатранспорта выполнить к 30 декабря, по применению авиации в народном хозяйстве — к 27 декабря 1974 года и план строи-

тельно-монтажных работ — к 28 декабря 1974 года.

Дать сверх плана:

по пассажирообороту — 27 млн. пкм;

по приведенным часам — 2400 часов;

по доходам — 600 тыс. рублей;

по прибыли — 400 тыс. рублей;

повысить производительность труда на 1 проц. к плану;

снизить себестоимость авиатранспорта и применения авиации в народном хозяйстве на 0,5 проц.;

повысить рентабельность производства на 0,6 проц.;

повысить занятость кресел и коммерческую загрузку на 1 проц.;

обеспечить регулярность самолето-вылетов из аэропортов управления не менее 89 проц.;

провести обработку площадей в сельском и лесном хозяйстве в лучшие агротехнические сроки с хорошим и отличным качеством;

повысить классность летного состава на 12 проц.;

снизить простой самолетов и вертолетов на техническом обслуживании — не менее 5 проц.;

за счет разработки и внедрения планов научной организации труда получить условную экономию 520 тысяч рублей и за счет внедрения 900 рационализаторских предложений — 150 тысяч рублей;

на 10 проц. повысить надежность работы средств радиолокации и связи в аэропортах союзного значения и на 15 проц. в аэропортах МВЛ. Обеспечить на всей территории управления перевод дальней радиосвязи аэропортов с самолетами МВЛ на ультракороткие волны путем внедрения ретранс-

сляторов и аппаратуры тропосферной связи;

добиться экономии расхода авиационных горючих на 1,8 процента от установленных норм.

Мы обращаемся к коллективу Приволжского управления гражданской авиации заключить договор и продолжить социалистическое соревнование на 1974 год.

Социалистические обязательства обсуждены и приняты единогласно на собрании партийно-хозяйственного актива Уральского управления гражданской авиации 25 января 1974 года.

В совете Уральского управления ГА

В президиуме теркома профсоюза авиарботников

Курганцы на первом месте

На минувшей неделе состоялось совместное заседание совета Уральского управления и президиума теркома профсоюза авиарботников. С докладом об итогах выполнения социалистических обязательств коллективами предприятий выступил начальник Уральского управления ГА

В. А. УТКИН. Об итогах социалистического соревнования за лучшее проведение авиационных работ рассказал Г. П. Козин. О мерах по обеспечению регулярности полетов самолетов с докладом выступил командир Челябинского авиапредприятия А. Ф. Чернышев, содокладчик — начальник отдела движе-

ния Н. И. Кудряшов. Усиленно работы по экономическому образованию авиарботников был посвящен доклад заместителя начальника отдела политико-воспитательной работы М. И. Новикова.

На совместном заседании совета Уральского управления и президиума

теркома профсоюза отмечено, что благодаря развернутому социально-экономическому соревнованию за досрочное выполнение плана 1973 года управление в целом справилось с выполнением производственного плана и социалистических обязательств как 1973 года, так и чет-

вертого квартала. Совет управления и президиум теркома профсоюза, рассмотрев итоги социалистического соревнования за IV квартал 1973 года, постановил первое место с вручением переходящего Красного знамени и денежной премии присудить коллективу Курганского авиапредприятия, выполнившего производственный план IV квартала и свои социалистические обязательства по всем основным показателям без летных происшествий. Второе и третье места решено не присуждать. Отмечена хорошая работа Магнитогорского и Пермского авиапредприятий.

Секрет успеха

Есть события в жизни человека, которые запоминаются на всю жизнь. Таким событием был для коммуниста Владимира Мартюшева день, когда ему перед личным составом летного подразделения первый заместитель начальника УрУ ГСА, заслуженный пилот СССР П. Н. Банных первому в управлении вручил знак «Победитель социалистического соревнования 1973 года».

Владимир Мартюшев пришел в летное подразделение Уктусского авиапредприятия семь лет назад. За эти годы прошел путь от второго пилота до командира самолета АН-2, стал коммунистом.

Опытный пилот, вдумчивый, требовательный командир, победитель конкурса «Лучший по профессии», Владимир особенно серьезно подошел к взятию социалистических обязательств на

решающий год пятилетки, в которых предусматривал летать за год не менее 500 часов и обработать 25 тысяч гектаров с обеспечением полной безопасности полетов, повысить производительность полетов по сравнению с плановой на 1,2 процента, подготовить второго пилота к сдаче на третий класс.

«Химический» сезон Мартюшев открыл в марте, по снегу, еще на лыжах начав рассев удобрений в Богдановичском районе. Тут требовался чрезвычайно большой опыт.

Затем экипаж Мартюшева, где вторым пилотом летал В. Хабаров, техником И. Пастушок, работает в Пригородном, Ирбитском, Красноуфимском районах области.

«Секрет» успеха в первую очередь состоит в слаженной работе экипажа,

его отличной личной подготовке, умелой организации оперативной точки. Не последнее место занимает и применение в ряде хозяйств загоночного метода обработки полей.

И как итог — обязательства выполнены досрочно, к 1 декабря.

В октябре 1973 года за успешное выполнение авиационно-химических работ на вечере трудовой славы летного подразделения Владимиру Мартюшеву была повязана алая лента «Лучшего пилота».

И вот еще одна радостная весть — он стал победителем соревнования за лучшее выполнение АХР в 1973 году в Уральском управлении.

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



На снимке: первый заместитель начальника УрУ ГА П. Н. Банных поздравляет командира самолета АН-2 В. В. Мартюшева и вручает ему знак победителя соревнования.

КРЕПИТЬ ДИСЦИПЛИНУ, РАЗВИВАТЬ СОРЕВНОВАНИЕ, ОБЕСПЕЧИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ!

С партийно-хозяйственного актива УрУ ГА

В пятницу в Уральском управлении ГА проведен партийно-хозяйственный актив. Партийно-хозяйственный актив открыл начальник отдела политико-воспитательной работы В. И. Большаков. Он объявил повестку дня, посвященную задачам уральских авиаторов в новом, определяющем году пятилетки. С докладом выступил начальник Уральского управления ГА В. А. Уткин. На партийно-хозяйственном активе выступили командир Магнитогорского авиапредприятия В. Г. Бизюков, заместитель командира по политико-воспитательной работе Челябинско-

го предприятия А. И. Власов, секретарь парткома Курганского авиапредприятия Ю. П. Еремин, секретарь теркома профсоюза авиарботников И. А. Чанов, командир летного подразделения из Перми В. В. Петухов, председатель Уральского теркома профсоюза Г. В. Сысолятин и другие. Сегодня мы публикуем выступления некоторых товарищей (выступления печатаются в сокращении). На партийно-хозяйственном активе принят договор о социалистическом соревновании между уральскими и волжскими авиаторами.

Воспитывать примером

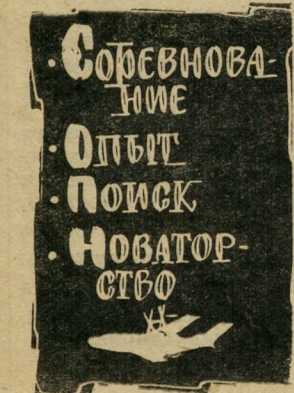
И. А. ЧАНОВ, СЕКРЕТАРЬ УРАЛЬСКОГО ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Ударным трудом, широким размахом социалистического соревнования вошел в жизнь страны четвертый год пятилетки. Неплохие результаты работы добились коллективы Магнитогорского, Курганского, Челябинского предприятий. Подведены итоги социалистического соревнования за четвертый квартал 1973 года, и первое место присуждено коллективу Курганского предприятия. Отмечена хорошая работа по выполнению государственного плана коллективами Магнитогорского и Пермского предприятий. На эти передовые коллективы должны равняться все наши предприятия.

сделать их достоянием широкого круга авиарботников.

Вместе с партийными, комсомольскими и хозяйственными органами коллективы должны развивать ленинские идеи соревнования, добиваться, чтобы каждое обязательство, встречные планы базировались на точных экономических и инженерных расчетах, были результатом массового творчества авиарботников. В честь 50-летия Аэрофлота, по предложению челябинцев, коллективы предприятий объявили поход — от месячника к году ударного труда.

Коллектив летного подразделения самолетов ИЛ-18 Свердловского предприятия в 1973 году объявил в честь Дня Воздушного Флота СССР — 10 недель наивысшей производительности труда. И он добился наибольшей производительности полетов самолетов по Уральскому управлению. В минувшем году коллективу учебно-тренировочного подразделения присвоено почетное звание коллектива коммунистического труда. По итогам многие авиарботники Уральского управления будут награждены знаком «Победитель социалистического соревнования 1973 года» и надо сказать им большое спасибо за их самоотверженный труд. Так, они регулярно проводили заседания в Кольцовском и Уктусском авиапредприятиях. Недостатки — в предприятиях управления в индивидуальном и бригадном социалистическом соревновании участвует лишь 85 процентов от числа работающих. Особенно низко вовлечение работающих в социалистическое соревнование в Уктусе и Пермском предприятии МВЛ, Кировском предприятии и ЦАВС. Инженеры — одна из ведущих профессий среди авиарботников. В марте президиум теркома общедирекции инженеров Сириенко и Соколова из Кольцово по разработке личных планов. Массовое соревнование это начинание не получило — в Кольцово с личным творческим планом соревнуется семь человек, а в АТБ этого предприятия — один.



В минувшем году многие коллективы авиарботников стали зачинателями различных форм социалистического соревнования. Развив инициативу коллективов Магнитогорского и Пермского предприятий МВЛ, авиарботники успешно провели месячник ударного труда.

Соревнование не может быть действенным, не опираясь на передовой опыт. Воспитывать примером — обучать на лучшем опыте — одно из главных направлений всей работы по организации соревнования. Однако и в этом деле у нас еще немало недостатков. Порой в пропаганде неглубоко раскрывается суть опыта, часто главное внимание сосредоточивается на личности новатора, окружают его почетом, а то новое, что он сделал, не передается другим. Задача всех руководителей и коллективов профсоюза — вовремя заметить и поддержать ценные начинания,

В работе партийно-хозяйственного актива Уральского управления приняли участие наши друзья по соревнованию — представители Приволжского управления гражданской авиации. В составе делегации — заместитель начальника Приволжского управления по перевозкам В. Ю. Расцветов, член президиума Приволжского территориального комитета профсоюза авиарботников П. П. Жерушев, инструктор отдела политико-воспитательной работы Г. С. Иващенко. Предлагаем интервью, которое дал корреспонденту газеты «Авиатор Урала» наш гость из Куйбышева В. Ю. Расцветов:

Наше интервью

— **ВЛАДИМИР ЮРЬЕВИЧ, КАКОВА ЦЕЛЬ ВАШЕЙ НЫНЕШНЕЙ ПОЕЗДКИ В СВЕРДЛОВСК?**

— Цель поездки — подведение итогов социалистического соревнования между Уральским и

«замораживающее» мест.

— **ВЛАДИМИР ЮРЬЕВИЧ, МЫ ХОРОШО ЗНАЕМ, ЧТО УСЛОВИЯ РАБОТЫ ВАШИХ АВИАТОРОВ ВО МНОГОМ НЕ ПОХОЖЕЙ НА ПРИ-**

РАВИТЕЛЬСТ В ЕННЫХ НАГРАД. ПРОДОЛЖАЕТСЯ ЛИ СОТРУДНИЧЕСТВО АВИАТОРОВ С АВТОСТРОИТЕЛЯМИ?

— Прямо на территории автозавода сооружена посадочная площадка, на

СТИМУЛЫ ТРУДОВОГО СОПЕРНИЧЕСТВА

Приволжским управлениями за 1973 год, выработка и принятие договора на 1974, определяющий год пятилетки.

— **КАК АВИАТОРЫ ПРИВОЛЖЬЯ ПОТРУДИЛИСЬ В РЕШАЮЩЕМ ГОДУ?**

— План решающего года выполнен по всем основным показателям к 19 декабря, а по сумме трех лет девятой пятилетки — 4 ноября 1973 года. Победителем социалистического соревнования в управлении стало Уфимское авиапредприятие.

Полным ходом идет освоение новой техники. За два года новые самолеты ЯК-40 появились в аэропортах Бугульма, Ульяновск, Куйбышев, Казань, а ТУ-134 — в Горьком, Уфе, Куйбышеве. Готовимся к получению «гиганта из туполей» — лайнера ТУ-154.

Значительно улучшилось обслуживание пассажиров. В Казани отработана новая технология учета транзитных пассажиров, что позволяет увеличить коммерческую загрузку самолетов, исклю-

чить **ВЫЧНУЮ НАМ, УРАЛЬЦАМ. РАССКАЖИТЕ НЕМНОГО ОБ ЭТОМ.**

— Кроме шести областей, Приволжское управление обслуживает пять автономных республик. Климатические условия и природные ресурсы вызывают необходимость помощи авиации в таких областях, как авиационно-химические работы, лесопатрулирование, гидрометеорологическое обеспечение нужд народного хозяйства Мордовии и Чувашии. Летчики трудятся рядом с нефтяниками и газовиками Башкирии и Татарии. Они доставляют вахты на буровые, участвуют в монтаже вышек, осуществляют наблюдения за линиями электропередач.

— **ИЗВЕСТНО, ЧТО АВИАТОРЫ ПРИНИМАЛИ САМОЕ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОГИГАНТА НА ВОЛГЕ. ЗА ПОМОЩЬ В ВОЗВЕДЕНИИ КОРПУСОВ АВТОЗАВОДА ПЕРЕДОВЫЕ ЭКИПАЖИ ПРИВОЛЖСКОГО УПРАВЛЕНИЯ БЫЛИ УДОСТОЕНЫ**

которую садится вертолет МИ-8. Самолеты АН-24 и АН-12 доставляют с заводско-кооператоров грузы, которые поступают непосредственно в заводские корпуса. А там осуществляется прогрессивный метод сборки с колес — на заводе нет складов предварительного комплектования. Поэтому от ритмичности работы авиаторов зависит ритмичность главного конвейера.

— **И ПОСЛЕДНИЙ, ТРАДИЦИОННЫЙ ВОПРОС — О ПЛАНАХ.**

— В ответ на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу, коллектив Приволжского управления принял встречный план на 1974 год. Намечено государственной план определяющего года завершить к 28 декабря. Выполнение повышенных социалистических обязательств зависит от трудового, творческого энтузиазма каждого члена нашего коллектива. И во многом — от накала социалистического соревнования между нашими управлениями.

РАВНЕНИЕ НА ПЕРЕДОВЫХ

А. И. ВЛАСОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА ЧЕЛЯБИНСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ ПО ПОЛИТИКО-ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ

— Напряженно потрудившись, авиаторы Урала досрочно выполнили план трех лет девятой пятилетки. И здесь хочется сказать особые слова благодарности в адрес правофланговых — Магнитогорского и Курганского авиапредприятий, задававших хороший трудовой ритм в социалистическом соревновании решающего года пятилетки.

Коллектив Челябинского предприятия стремился догнать магнитогорцев, но, к сожалению, на последней финишной прямой нам не повезло: имело место невыполнение производственного плана, были

и другие промахи. Но дела в предприятии идут не так уж плохо. Государственный план коллектив выполнил досрочно. Нам удалось добиться самой высокой производительности труда в управлении. Высока и рентабельность — 29 процентов. Мы имеем на один рубль в среднем 85,2 копейки дохода. Все эти показатели выше средних по управлению. И это не предел. Здесь еще есть над чем поработать.

Сейчас усилия командного состава, партийной, комсомольской организаций, всей общественности предприятия направлены

на организацию социалистического соревнования в 1974 году. Этот год предложено считать годом высокой организации и дисциплины труда (инициаторы этого начинания — коллектив АТБ предприятия).

Мы не тешим себя надеждой сразу же полностью изжить все пороки, но мы решили коренным образом изменить положение с регулярностью полетов, дисциплиной труда и т. д. в лучшую сторону. В этом направлении сейчас сделано уже многое. Стимулируя работу, мы широко используем методы не только материального, но и морального поощрения.

В заключение хочется сказать, что план 1974 года реальный, и наш коллектив будет бороться за его выполнение.

В Уральском управлении ГА

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ СОВЕЩАНИЕ

В Уральском управлении ГА проведено учебно-методическое совещание с руководящими составом управления и предприятий УрУ ГА по подведению итогов работы за IV квартал 1973 года. Совещание прошло два дня. Цель его — подвести итоги работы предприятий за IV квартал 1973 года и определить задачи по выполнению государственного плана 1974 года в условиях безаварийной летной работы и высокой дисциплины управления в свете решений партии и правительства и директив МГА; обмен опытом работы, повышение уровня теоретических знаний руководящего состава УрУ ГА; изучение деятельности Уктусского авиапредприятия и оказание помощи в работе его руководству.

В совещании участвовали заместители начальника управления, начальники отделов и служб УрУ ГА, командиры авиапредприятий и их заместители по политико-воспитательной работе, освобожденные секретари парткомов.

Учебно-методическое совещание открыл начальник Уральского управления ГА В. А. Уткин. Командир Уктусского авиапредприятия А. И. Ермолаев доложил о выполнении производственного плана в четвертом квартале 1973 года, состоянии безопасности полетов, дисциплины, работе служб и подразделений предприятия. Старшие групп в своих докладах сообщили о результатах проверки в Уктусском авиапредприятии.

С анализом работы командно-руководящего состава авиапредприятий по обеспечению методики обучения летного состава, направленной на повышение уровня безопасности полетов, выступил первый заместитель начальника УрУ ГА П. Н. Банных. В заключение совещания выступил начальник Уральского управления В. А. Уткин. Анализ производственно-финансовой деятельности предприятий управления за четвертый квартал 1973 года и мероприятия по обеспечению выполнения плана 1974 года посвятил свой доклад Б. Г. Сивашинский. На работе инженерно-авиационных служб предприятий по обеспечению безопасности полетов и исправности самолетомоторного парка с целью выполнения производственного плана в полном объеме подробно остановился главный инженер Уральского управления И. Е. Машкинский.

**хорошие
ВЕСТИ**

**Вызов
челябинцам**

На общем собрании службы бортпроводников Пермского авиапредприятия приняты повышенные социалистические обязательства комсомольско-молодежного коллектива. Они посвящены 50-летию присвоения комсомолу имени В. И. Ленина.

В своих обязательствах комсомольцы дают слово разработать и внедрить не менее четырех предложений по научной организации труда, участвовать в движении за коммунистический труд и т. д.

Все бортпроводники берут на себя обязательство соревноваться за право называться «Коллективом коммунистического труда».

Они вызывают на соревнование службу бортпроводников Челябинского авиапредприятия.

Вертолет прилетел на «точку»



Вертолетчики — давние друзья уральских геологов, изыскателей, нефтяников, газовиков. Они помогают вести аэрофото съемки местности, следят за сохранностью «зеленого друга» — леса, сообщают о начале паводка, участвуют в монтаже газовых и нефтяных вышек. Большая доля их труда вложена в строительство газопроводов Приполярного Урала.

Особенно нетерпеливо ждут вертолет на «точках». Вместе с продуктами, медикаментами, газетами и журналами вертолетчики доставляют самое необходимое — вести из дома, от родных.

Сувениры на борту

Новая форма обслуживания пассажиров, летающих на Як-40, введена недавно в Кольцовском авиапредприятии. Стюардессы, помимо традицион-

ных конфет и воды, предлагают пассажирам различные сувениры. Большим спросом пользуются значки, украшения, выполненные из уральских самоцветов.

Новаторы предлагают

В Енисейском авиапредприятии разработано приспособление для сверления отверстий в труднодоступных местах при проведении ремонтно-восстановительных работ на вертолетах и самолетах.

Используется гибкий валик с кожухом от стеклоочистителя самолета АН-2.

К нему присоединяется цанговый зажим. Наконец гибкого валика можно установить в любую дрель. Приспособление очень удобно и дает возможность выполнять работы, связанные с восстановлением или ремонтом в любой части самолета или вертолета.

Автор — А. И. Хаметов.

Звание героя — авиатору

Эту весть с огромным воодушевлением встретили авиаторы Северного Кавказа. За большие успехи, достигнутые в выполнении и перевыполнении плановых заданий 1973 года и принятых социалистических обязательств, Указом Президиума Верховного

Совета СССР присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот» командиру самолета АН-2М ордена Трудового Красного Знамени второго Краснодарского авиапредприятия авиации Анатолию Николаевичу Кулакову.

порта полетными и аэронавигационными документами, своевременной и достоверной аэронавигационной информацией об изменениях в аэронавигационной обстановке воздушных трасс и аэродромов. Хорошей организацией работы по ведению аэронавигационной информации добились коллективы БАИ Свердловского, Челябинского и Пермского предприятий.

Наряду с определенными успехами имеется ряд недостатков в организации и ведении аэронавигационной информации на местах, которые существенным образом влияют на качество, достоверность и своевременность аэрона-

вигационной информации, а в итоге — на безопасность полетов.

Следует помнить, что аэронавигационная информация, имеющая особое важное значение для регулярности и эффективности воздушной навигации, должна быть доступной для всех работников, связанных с обслуживанием, обеспечением и выполнением полетов, достоверной, наглядной и полной, а также отражать фактическое состояние обстановки на данном аэродроме, воздушной трассе.

В. КЛЕМЕНТЬЕВ,
начальник САИ
Уральского
управления ГА.

**ВЕДЕНИЕ
АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ
ИНФОРМАЦИИ**

Организация и ведение аэронавигационной информации осуществляются в соответствии с требованиями руководящих документов, регламентирующих работу службы аэронавигационной информации в гражданской авиации.

Стандарты и рекомендации для служб аэронавигационной информации были впервые приняты Советом 15 мая 1953 года в соответствии со статьей 37 Конвенции о Международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год, приложение 15 к Конвенции). Приложение 15 в настоящем виде явилось результатом нескольких преобразований. Первые требования были разработаны аэронавигационным комитетом на основе рекомендаций региональных аэронавигационных конференций и опубликованы по решению Совета как «Процедуры международных извещений для пилотов» в январе 1947 года. Цель стандартов и рекомендаций — способствовать ус-

тановлению единообразия в методах сбора и распространения аэронавигационной информации в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной воздушной навигации.

В Министерстве гражданской авиации служба аэронавигационной информации, как самостоятельная единица, была создана в начале 60-х годов. С первых дней создания она занимает одно из важных мест в вопросах обеспечения безопасности полетов. Служба аэронавигационной информации гражданской авиации собирает, проверяет, редактирует и издает аэронавигационную информацию в виде сборников аэронавигационной информации, извещений, содержащих текст с предупреждениями или ограничениями по аэродромам и трассам, поправок к документам, а также других материалов, необходимых для обеспечения предпо-



летного обслуживания и удовлетворения потребностей в информации в полете.

Обеспечение аэронавигационными документами и информацией экипажей воздушных судов и руководителей заинтересованных служб в предприятиях гражданской авиации идет через штурманскую службу и бюро аэронавигационной информации (БАИ), которые и являются ответственным органом предприятия по ведению аэронавигационной информации.

В предприятиях управления штурманскими службами и бюро аэронавигационной информации и во всей гражданской авиации постоянно ведется значительная работа по обеспечению экипажей воздушных судов всех ведомств и ряд служб аэро-

НОВОСТИ

**На заре
советской
авиации**

Первые попытки поставить самолеты на деревянные лыжи были сделаны зимой 1910 — 1911 гг. в Севастопольской авиационной школе. Но испытания первых авиационных лыж закончились неудачно. Причиной неудачи было неправильное отождествление авиационных лыж со спортивными. Но авиационные лыжи должны быть устроены совсем по иному принципу. Этот принцип, подсказанный основоположником русской авиационной науки Н. Е. Жуковским, и был впервые осуществлен его учеником — инженером Н. Р. Лобановым.

**Русский
«снеголет»**

Подобно севастопольцам, Лобанов решил установить самолет на лыжи. Построить лыжи он решил по иному принципу.

Закончив в несколько дней расчеты, Лобанов поехал к своему учителю. Жуковский внимательно проверил вычисления и одобрил проект Лобанова.

В дальнейших испытаниях «снеголеты» показали свою полную пригодность и надежность. Оборудованный такими лыжами самолет был даже заснят кинооператорами для картины, называвшейся «Лобановские снеголеты».

Однако, несмотря на очевидную полезность «снеголетов», они не заинтересовали «сиятельного шефа авиации» — великого князя Александра Михайловича, как и в свое время забраккованные им парашюты Котельникова. В результате русская авиация применила лобановские «снеголеты» только в разгар мировой войны 1914 года.

Со временем, учтя возросшие вдвое скорости самолетов, конструктор создал новый вид лыж, которые после первых испытаний в 1919 году стали широко применяться в советской авиации во время рейсовых полетов «Добролета» и авиационных полетов Осоавиахима.

В 1930 году два советских самолета, пилотируемые Слепневым и Галышевым, разыскивали на Чукотке разбившихся американских летчиков. Нашим пилотам пришлось тогда делать десятки посадок, и лыжи Лобанова служили им безотказно.

Оформление воздушных судов

В международной практике каждая авиакомпания имеет единую по схеме и цветосочетанию внешнюю окраску принадлежащих ей воздушных судов.

Самолеты и вертолеты Аэрофлота до последнего времени окрашивались весьма разнообразно.

С целью приведения внешнего оформления воздушных судов Аэрофлота в соответствие с международной практикой, специалистами Министерства авиационной промышленности и ГосНИИ ГА разработан типовой проект окраски. После широкого обсуждения он был скорректирован и одобрен. В соответствии

с принятым вариантом все самолеты и вертолеты гражданской авиации СССР окрашиваются в бело-сине-сером цветосочетании.

Фюзеляж: верх — белый, низ — светло-серый. Крылья и горизонтальное оперение — светло-серые, законцовки — красные. Вертикальное оперение — белое. Бортовые полосы: одна широкая светло-синяя полоса по иллюминаторам или по средней линии боковой проекции фюзеляжа (для грузовых вариантов), она подчеркивается узкими белой, светло-синей и белой полосами. Общая ширина полос составляет около 20 процентов средней высоты

продольного сечения фюзеляжа.

Эмблема светло-синего цвета наносится по бортам носовой части фюзеляжа. Размещается эмблема над бортовой полосой перед надписью «Аэрофлот» на левом борту и за надписью на правом. Размах крыльев эмблемы около 30 процентов средней высоты продольного сечения фюзеляжа.

Надпись «Аэрофлот», светло-синего цвета, расположена по бортам в передней половине длины фюзеляжа (над бортовой полосой). В случаях, если надпись в этом месте может быть затенена элементами конструкции воздушного судна, допускается нанесение ее и эмбле-

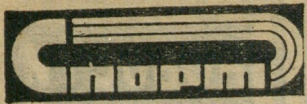
мы под бортовой полосой на светло-сером фоне. Длина надписи около 25 процентов длины фюзеляжа.

Государственно-регистрационные опознавательные знаки обозначаются в соответствии с Правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов Союза ССР. Символы знаков (буквы и цифры) выполняются по образцам согласно Приложению 7 Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Обозначение типа воздушного судна пишется прямым шрифтом белого цвета на светло-синем фоне носовых участков широких бортовых полос.

Изображение Государственного флага СССР в виде параллелограмма красного цвета в золотой окантовке, звездой, золотым серпом и молотом наносится на боковых поверхностях киля в его верхней половине. Флаг располагается параллельно строительной горизонтальной воздушного судна. Отношение высоты изображения к длине его горизонтальной стороны равно 1:2. Протяженность этой стороны составляет около 70 процентов длины хорды горизонтального сечения киля, проходящего через середину изображения.

В. ВЕСЕЛАГО,
старший научный
сотрудник ГосНИИ
ГА.

III Всесоюзная на старте



В прошлое воскресенье в Челябинском авиапредприятии прошли лично-командные соревнования по лыжному спорту. В них приняли участие команды всех служб.

В результате спортивной борьбы чемпионами этих состязаний у муж-

чин в гонке на пять километров стал представитель службы бортпроводников Г. Яковлев. У женщин на дистанции три километра лучшей была бортпроводница Галина Латева.

Общеконандное первое место завоевала служба

бортпроводников, на втором месте спортсмены АТБ и на третьем — представители наземных служб.

Спортивная зима набирает темпы. Г. ФОМИН, инструктор физкультуры и спорта. г. Челябинск.



ДРУЗЬЯ.

Фотоэтиюд К. Никова.

По следам наших выступлений «Записки из подвала»

Так называлась заметка, помещенная в 1973 году в газете «Авиатор Урала». В ней рассказывалось о том, что транспортное представительство Аэрофлота находится в плохом, не приспособленном к работе помещении. Командир Свердловского авиапредприятия П. П. Зыбковский нам ответил:

— Мы очень хорошо понимаем, что размещение представительства Аэрофлота в таком помещении, какое оно занимает в настоящее время, не отвечает требованиям выполняемых задач.

С нашей стороны было несколько обращений в адрес горсовета об улучшении условий размещения данного учреждения. 10/1 1974 года написано письмо председателю исполкома горсовета тов. Пушкареву А. А. с просьбой о помощи. Как будет решен вопрос, мы предсказать не можем.



Миллионный пассажир

В канун Нового года из Ростовского аэропорта отправлен миллионный с начала 1973 воздушный путешественник. Им оказался шофер Ростовского производственного объединения пассажирского автотранспорта Юрий Христофорович Короглуев.

Тысячи километров исколесил по дорогам страны на своем «Икарсе-250» Короглуев. Встречал немало дорожных сюрпризов. Но то, что ожидало его в аэропорту 24 декабря, когда он прибыл сюда, собираясь лететь в Москву, не смог

представить и во сне. Юрий Христофорович не был уверен, конечно, что билеты на этот рейс еще не проданы. Ведь канун Нового года. Каково же было удивление, когда ему стали вручать бесплатный билет, сувениры...

Этому событию в жизни авиаторов предшествовал напряженный труд многотысячного коллектива, взявшего обязательство перевезти в 1973 году миллион воздушных путешественников и завершить годовой план по перевозкам пассажиров к 24 декабря.

В биографии аэропорта эта цифра говорит о возмужании коллектива, росте авиационно-технической базы, об увеличении мощи самолетного парка.

МИ-8 развозит форель

Выглянуло яркое солнце, и в воздух поднялся советский реактивный вертолет МИ-8. На борту он нес прозрачные нейлоновые мешки с водой, в которых было около 100 миллионов мальков форели-пеструшки. Курс проложили на высокогорные озера в массивах Пирин и Рила Болгарии.

За один день мальки были выпущены в 105 озер и два водохранилища. Мальки попали на новые квартиры без каких бы то ни было потерь. Зарыблены сотни озер, выпущено почти 650 миллионов мальков.

Новый сельскохозяйственный самолет

На известном заводе транспортного оборудования в Мельце продолжают работу польских и советских конструкторов над новым самолетом, предназначенным и приспособленным для нужд сельского хозяйства. У завода богатый опыт в производстве этого типа самолетов; здесь создаются широко известные во всем мире бипланы — сельскохозяйственные самолеты АН-2.

Новый реактивный самолет М-15 будет более совершенным, чем предыдущий. Ряд исключитель-

ных технических решений обеспечит безопасные и стабильные полеты на очень низкой высоте и при минимальной скорости. По сравнению с АН-2 в два раза увеличится емкость баков под химикаты этого самолета. Он сможет взять на борт 2200 кг сельскохозяйственного груза за один раз, при ширине полосы опрыскивания, равной 60 метрам. Другим достоинством самолета является возможность старта и приземления на коротких, травяных аэродромах в полевых условиях.

Лось в вертолете

В одном из тайников дремучей приангарской тайги появился на свет лосенок. Случилась беда. Свирепый лесной пожар отнял у малыша мать. Беспомощного, его подобрал пожарник. Погрузили лося... в вертолет и отправили в Братск. Дорогу «Байкал» [так назвали длинноногого зверя] перенес хорошо, словно не раз путешествовал по воздуху. Ну, а когда дело дошло до

молока, которое предложили ему заботливые ребята из городского Дворца пионеров, тут «Байкал» и вовсе не растерялся — он ведь и теперь может выпить его шесть литров.

Нрав у лосенка оказался веселый. Завидев нового человека, он бросается к нему со всех ног. Смешно тычется носом в карманы. «Яблоко ищет», — говорят ребята.

ТВОЙ ТОВАРИЩ — ПЕСНЯ

Прощение

Музыка А. ПОПП, русский текст Р. РОЖДЕСТВЕНСКОГО

Я тебя могу простить, как будто птицу в небо отпустить. Я тебя хочу простить сегодня раз и навсегда.

«Я люблю», — сказала ты, и в небе загорелись две звезды.

Я прощу, а вдруг они простить не смогут никогда...

А память — священна, Как отблеск высокого огня,

Прощенья, прощенья. Теперь проси не у меня.

Я тебя могу простить, как будто песню в небо отпустить.

Я тебя хочу простить сегодня раз и навсегда,

Ты сама шептала: «Да».

И это слышала в реке вода.

Я прощу, а вдруг река простить не сможет никогда.

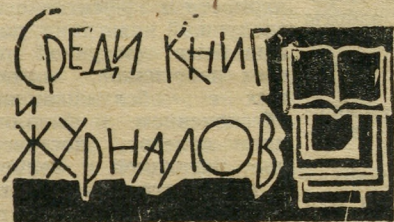
А память — священна,

Как отблеск высокого огня.

Прощенья, прощенья. Теперь проси не у меня.

ИЗДАТЕЛЬСТВО «Музыка» выпустило в серии «Рассказы о музыке для школьников» книгу «Встречи с песней». Ее автор Иван Спиридонович Рахилло в юности дружил с известным собирателем русских народных песен М. Пятницким, который говорил, что «по песне всякого человека узнать можно». С тех давних пор И. Рахилло стремился узнать, какая у того или иного человека любимая песня. Таких записей сделано более ста. «Встречи с песней» передавались по радио.

В книгу вошли рассказы о М. Пятницком, Я. Свердлове, В. Маяковском и другие. С интересом читается рассказ «Звезды и музыка», посвященный В. Чкалову. Валерий Павлович был не только отважным летчиком. Талантливый самородок, он стремился к знаниям, любил искусство, литературу, тонко чувствовал музыку. После сложного перелета на остров Удд, Чкалов в Кремле высказал идею о перелете через Северный полюс. Получая Золотую Звезду Героя Советского Союза, он спра-



Чкалов и музыка

2 февраля исполняется 70 лет со дня рождения В. П. Чкалова, Героя Советского Союза, знаменитого советского летчика.

ведливо заметил, что маршрут советских летчиков обязательно пройдет к берегам Северной Америки. Накануне полета через полюс Чкалов пригласил И. С. Рахилло к себе домой. Придя к Валерию Павловичу, тот увидел, как знаменитый ас крутит пальцем пластинку поломанного патефона, который стоял на полу. Звучала знаменитая ария князя Игоря «Ни сна, ни отдыха измученной душе...» Чкалов внимательно слушал музыку любимого произведения. Прослушав ее до конца, он опять поставил пластинку. В это время его суровое лицо было полно глубокой задумчиво-

сти. Он показал И. С. Рахилло маршрут перелета. Вскоре Чкалов со своим экипажем совершил смелый бросок через Северный полюс в Америку.

После перелета вместе с чкаловским экипажем И. С. Рахилло находился на отдыхе в Сочи. Однажды на море разыгрался сильный шторм. Над побережьем было очень темно. Иван Спиридонович допоздна сидел за столом и работал. Вдруг отворилась дверь и на пороге показался Чкалов. Он сказал, что ему тоскливо, поэтому заглянул на огонек. Его тоска была понятна: Валерий Павлович хотел ехать в Испанию сра-

жаться с фашистскими асами, но его не пускали. Сев на диван, Чкалов закурил, но, не докурив, ушел.

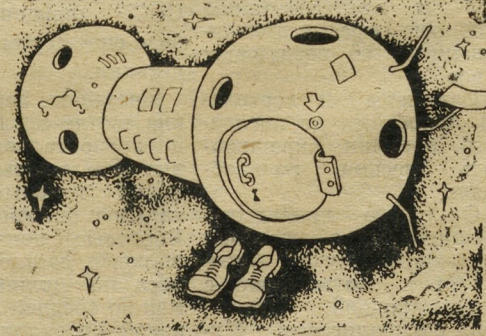
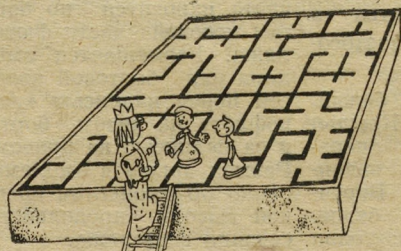
На дворе зашумели деревья — начался дождь. Из летнего театра, который был расположен недалеко от парка, сквозь шум лив-

ня, грохот волн послышался звук рояля. Это готовился к международному конкурсу молодой пианист Яков Флиер. Чкалов уже направился к себе в коттедж, но, услышав музыку, присел на старый пенек. И несмотря на дождь, не двинулся с места. Автор пишет: «... что-то трагическое было в этой картине: темный парк, тропический ливень, сопровождаемый музыкой Листа, одинокая, застывшая фигура Чкалова, похожая на изваяние Родена». Так рассказ раскрывает еще одну черту характера знаменитого летчика.

Ф. КРАВЦОВ.

г. Ижевск.

Улыбки художника



1. Мы решили несколько усложнить игру.
2. На пыльных тропинках Далеких планет Останутся наши следы.



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

И. о. редактора Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 12104. Заказ № 6853.

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