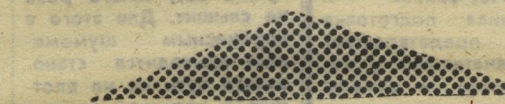


**НА МАРШЕ-  
ЧЕТВЕРТЫЙ,  
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ



Виктор Петрович Кушнеров много лет возглавляет бригаду авиатехников вертолетного депо АТБ Уктусского авиапредприятия. Это способный, грамотный специалист. Бригада под его руководством занимала много раз первые места по АТБ и вертолетному депо. В. П. Кушнеров — ударник коммунистического труда. Недавно он награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

Фото В. Степанова.

## Рейд «КП»

В Кольцовском авиапредприятии комсомольцы провели рейд «КП» для проверки выполнения условий смотра-конкурса общежитий МГА.

Материалы рейда переданы командованию авиапредприятия, выпускается стенная газета.

Л. ИВАНОВ.

## ВНИМАНИЕ: ПЛАН Сводка

ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПЛАНА ПРЕДПРИЯТИЯМИ  
УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ЗА ДВА МЕСЯЦА 1974 ГОДА  
(по оперативным данным), в процентах

Предприятия	Пассажи- рооборот	Приведен- ные часы	Доходы	Прибыль	Отправки пассажиров
Свердловское	113,9	122,0	109,2	134,7	101,7
Курганское	122,1	137,1	108,8	—	104,5
Пермское	105,3	120,2	103,1	108,9	110,7
Пермское МВЛ	116,4	103,1	110,1	—	109,9
Уктусское	100	105,7	103,9	108,2	90,1
Челябинское	101,3	124,4	101,0	103,4	102,4
Магнитогорское	139,2	135	123,9	—	108,7
Кировское	91,7	86,3	101,5	—	88,0
Ижевское	114,9	104,8	105,4	—	107,9
По управлению	108,2	125,3	106,1	135,2	102,2

Уральское управление выполнило план двух месяцев по всем основным показателям. Из девяти предприятий план по основным показателям обеспечен в восьми. Не выполнен план в Кировском авиапредприятии по пассажирообороту и применению авиации в народном хозяйстве.

Наряду с неблагоприятными метеоусловиями

большое влияние на невыполнение плана авиаперевозок оказала низкая коммерческая загрузка выпускаемых самолетов.

На 1000—1300 кг ниже плана выпускались самолеты ИЛ-18 на Свердловск, Ленинград. Ниже плановой загрузки от 100 до 900 кг выполнялись рейсы на самолетах АН-24 на Москву, Ново-

сибирск, Ленинград, Горький. Крайне плохо использовались самолеты ЯК-40 на рейсах Свердловск, Казань, Набережные Челны. Около половины всех рейсов на самолетах АН-2 выполнялись с пятью-шестью пассажирами.

Л. БОЛЬШАКОВА,  
заместитель  
начальника ПЭО.

## НА ОЧЕРЕДИ — ЯК-42

### Заметки конструктора

Макет самолета ЯК-42 в натуре, на первый взгляд, чем-то напоминает известный ЯК-40. Три двигателя хвостовой части фюзеляжа. Встроенные трапы в хвосте и в носовой части ведут в салон. Гардеробы для верхней одежды и отсеки под ручной багаж. Два ряда кресел — три по каждому борту, просторный проход между ними.

В кабине экипажа два кресла. Современная радионавигационная аппаратура позволяет управлять машиной двум пилотам, которые смогут взлетать и садиться практически на любых аэродромах. Для самолета одинаково удобны и бетонные полосы магистральных аэропортов, и небольшие таежные или заполярные аэродромы.

Чем же вызвано создание «сорос второго»?

С каждым годом в нашей стране осваиваются все новые и новые районы, богатые нефтью, газом и другими дарами природы. В тундре и в пустыне закладываются новые города. Эти места лежат, как правило, в стороне от магистральных авиатрасс и железных дорог. Чтобы туда добраться, иногда надо преодолеть тысячу и более километров.

Наш ЯК-40 полностью оправдал себя на таких трассах и стал одним из самых популярных пассажирских самолетов Аэрофлота. Кстати, за время пятилетней эк-

сплуатации мы усовершенствовали машину, увеличили число мест в салоне с 24 до 32, довели дальность полета до 1500 километров. Сейчас создан грузовой ЯК-40, работаем над арктическим вариантом.

Но поток пассажиров к новостройкам в отдаленных краях страны все больше растет. Нужны самолеты, вмещающие 100—120 человек. Таким и будет ЯК-42. Конструкторы стремятся к тому, чтобы новая машина была удобной для пассажиров, надежной в эксплуатации, экономичной и к тому же «всеширотной». Ведь ей предстоит летать и на Крайнем Севере, и на юге страны. Рассчитан самолет для работы при температурах от 50 градусов жары до 50 градусов мороза.

В связи с этим хочется остановиться на проблемах, которые сейчас волнуют создателей пассажирских самолетов. Министерством гражданской авиации в прошлом году было перевезено свыше 84 миллионов пассажиров. Задача авиаконструктора заключается не только в том, чтобы новый самолет отвечал современному техническому уровню по скорости, дальности полета, грузоподъемности. В первую очередь машина должна быть абсолютно надежной, безопасной. И, конечно, чтобы полет на ней для пассажиров оказался приятным, независимо от расстояния.

Мне часто приходится летать на отечественных и зарубежных машинах. И всегда думаешь о том, насколько меньше было бы справедливых нареканий пассажиров, если бы создатели самолета более внимательно отнеслись к пожеланиям авиапутешественников. Приведу лишь два примера.

Кому из пассажиров не приходилось уже после того, как самолет приземлится и подрулит к стоянке, томиться в ожидании, когда же подадут трап. А потом сколько времени пройдет, пока дойдет очередь до получения багажа. Но справедливо ли обвинять в этом какую-либо авиакомпанию, в том числе и наш Аэрофлот? Как конструктор, я задаю себе вопрос: нельзя ли было решить эти «проблемы» при создании машины? Конечно, можно и нужно.

Самолет ЯК-40 — первая пассажирская машина нашего конструкторского бюро. Создавая ее, мы постарались исключить неудобства, которые волнуют пассажиров. Встроенный трап, например, мгновенно выпускается для выхода пассажиров после подруливания самолета на стоянку. Учтена также возможность посадки людей в машину

вместе с багажом. В салоне есть отделение для чемоданов и других вещей. При выходе каждый сам их забирает.

Только два эти «усовершенствования» помогают сэкономить много времени. На самолете ЯК-42 все это учтено в полной мере.

Многое надо сделать и для улучшения условий полета пассажиров. По собственной практике знаю: есть самолеты, в салонах которых сильный шум, вибрация, плохо действуют кондиционеры воздуха. Для человека это утомительно.

Не нужно забывать и другого обстоятельства: то, что конструкторы создают сегодня, будет оценено пассажирами лишь через шесть-восемь лет. Именно такой срок требуется для проектирования, постройки, всесторонних испытаний, внедрения в серийное производство и начала эксплуатации новинок на линиях Аэрофлота. Недостатки, на которые иногда жалуются пассажиры, не могут быть на существующих машинах устранены сегодня. Заложены-то ведь они были давно, когда самолет еще только зарождался в чертежах.

При создании ЯК-42 мы много думали о работе экипажа в полете. Управление современным пассажирским лайнером требует

от летчика большого искусства, внимания и ответственности за вверенных ему людей. Иногда в сложной метеорологической обстановке при взлете и особенно при посадке для принятия правильного решения в распоряжении пилота буквально считанные секунды.

Усилия конструкторов, прибористов, радиотехников сосредоточены на том, чтобы максимально упростить управление машиной, облегчить условия, в которых приходится работать летчику. А это главное для безопасности полета.

(Окончание на 4 стр.)

## СОБЫТИЯ ФАКТЫ

### В ЧЕСТЬ ДНЯ 8 МАРТА

На минувшей неделе в Уральском управлении гражданской авиации состоялось торжественное заседание, посвященное Международному дню 8 Марта. С докладом выступила начальник финансового отдела М. А. Морозова.

## Юбилей

### авиатехника

42 года работает в гражданской авиации авиатехник Николай Васильевич Ильин. Товарищи по работе знают его как инициативного работника, дисциплинированного, добросовестного человека. Николай Васильевич всегда охотно передает свой богатый опыт молодежи. За годы работы авиатехника много раз награждали грамотами и ценными подарками.

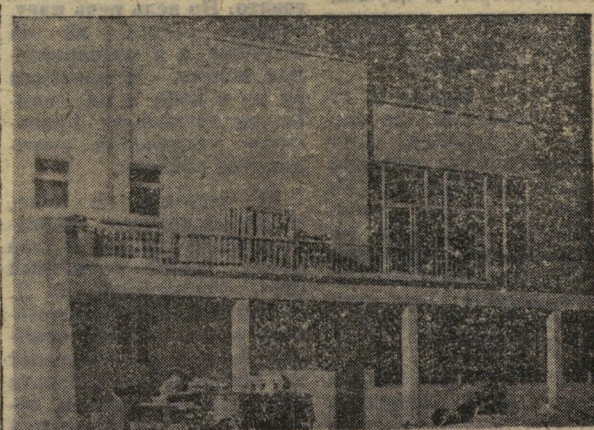
Н. В. Ильин несколько раз был депутатом Чкаловского райсовета города Свердловска.

17 марта ему исполняется 60 лет.

### НАВСТРЕЧУ СУББОТНИКУ

В Пермском авиапредприятии началась подготовка к апрельскому субботнику. Создан штаб во главе с заместителем начальника аэропорта по наземным сооружениям А. П. Артемьевым.

Подготовлен план конкретных дел, которые нужно будет выполнить авиаторам на субботнике.



Новый Челябинский аэровокзал.  
Фото Б. Белодубровского.



# Обменялись ОПЫТОМ

В Перми состоялся двухдневный семинар-совещание руководящего состава инженерно-авиационной службы предприятий Уральского управления гражданской авиации. С докладом «Итоги работы АТБ предприятий за 1973 год и задачи, стоящие перед АТБ в обеспечении выполнения производственного плана, обеспечению безопасности и высокой регулярности полетов» выступил главный инженер управления И. Е. Машкин. О задачах по совершенствованию технического обслуживания спецобслуживания самолетов и вертолетов в АТБ предприятий управления доложил заместитель начальника ИАС В. Д. Мариненков.

Руководители ряда АТБ предприятий доложили о мерах по обеспечению безотказной работы двигателей самолетов.

Начальник ОТК АТБ Челябинского авиапредприятия П. П. Славных рассказал о мерах по дальнейшему совершенствованию системы бездефектного технического обслуживания авиационной техники, а главный инженер АТБ Пермского предприятия В. В. Вахромов об опыте обслуживания самолетов по сетевым графикам.

Начальник АТБ Пермского МВЛ А. В. Пашкевич поделился опытом работы руководящего состава партийной и общественной организации АТБ по укреплению трудовой и технологической дисциплины личного состава. Состоянию и мерам по улучшению организации технического обслуживания и совершенствованию рабочих мест в АТБ предприятий управления посетил свой доклад заместитель главного инженера управления С. И. Зайдинс. Сегодня мы публикуем выступление участника совещания в Перми П. Славных о применении бездефектной системы в Челябинской авиационно-технической базе.

## ПО АЭРОФЛОТУ

### Музей славы

По решению командования, парткома и местного комитета Внуковского авиапредприятия в аэропорту Внуково создается музей трудовой и боевой славы.

Создание музея — дело важное, имеющее большое общественное и политическое значение.

Возродить на стендах музея трудовое и боевое прошлое, показать тех, кто закладывал основы для развития гражданской авиации, первых открывателей воздушных линий, рассказать о ветеранах труда и тех, кто героически сражался в небе Москвы, на фронтах Великой

Отечественной войны — задача музея.

Показать огромный труд летчиков, инженеров, техников и других специалистов, которые неустанно трудились и трудятся, осваивая и внедряя новую авиационную технику, — все это очень важно как для самих ветеранов, так и для нашей молодежи. Эти цели изложены в «Положении о музее трудовой и боевой славы аэропорта Внуково», которое утверждено приказом командира авиапредприятия. Этим же приказом утверждён совет музея.



результаты работы по системе в 1971—1972 годах убедительно показали решающую ее роль в повышении качества технического обслуживания самолетомоторного парка. Результаты работы Челябинской АТБ за минувший год еще раз подтверждают справедливость этого вывода. Значительно улучшена регулярность; на тысячу вылетов задержек стало 15,5 против 29,2 в 1972 году, то есть задержки сократились почти в два раза. Конечно, эти резуль-

В 1973 году значительно снижено количество предпосылок по техническим причинам — было 13, ставших в три раза. В этом показателе тоже сыграла свою роль система. Проводились такие мероприятия: все молодые специалисты и вновь поступающие товарищи изучают положение о системе, анализы предпосылок, летные происшествия управления и предприятия. И при неблагоприятных метеословесных (низкой температуре, осадки, переход-

## Бездефектная система в нашей АТБ

Постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О развертывании Всесоюзного социалистического соревнования работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана 1973 года» вызвало новый подъем трудовой и общественной активности личного состава АТБ. Работа в Челябинском предприятии была направлена на выполнение взятых повышенных обязательств третьего, решающего года пятилетки. Основное внимание инженеров и техников концентрировалось на резкое улучшение регулярности и безопасности полетов, повышении производительности труда. Работа специалистов по личным творческим планам заслуживает особого внимания. Специалисты обязуются или внедрить те или иные устройства, облегчающие обслуживание и повышающие надежность авиатехники, а значит, и дальнейшее повышение качества технического обслуживания самолетов. Работа всей АТБ в условиях новой системы бездефектного обслуживания в совокупности с трудовым подъемом, вызванным соревнованием третьего, решающего года пятилетки дала хорошие результаты. Особенно убедительны эти результаты в сравнении с 1972 годом. На совещании в январе 1973 года мы говорили о том, что первые

таты скромные. Но это стало возможным благодаря настойчивой работе командно-руководящего состава, инженеров и техников, партийной организации АТБ по улучшению регулярности полетов, внедрению новой системы.

Повышена и персональная ответственность за регулярность исполнителей и руководителей смен и цехов. Ежедневно каждая задержка анализируется, разбирается с личным составом смены. Необходимо сказать, что причины, зависящие от АТБ, как правило, не повторяются, но принятие мер по повышению регулярности со стороны других служб не претворяется в жизнь или претворяется только после неоднократных напоминаний (требований и т. д.). Эти скромные результаты были бы значительнее, если бы все наши организационно-технические мероприятия системы бездефектного труда были выполнены. Система требует высокой организации труда, культуры производства. У нас же имеются факты, когда мы двигаемся от достигнутого высокого уровня назад. Например, устранение обледенения — нет спецмашины для жидкости. «Арктика» и тепловой машины для борьбы с обледенением, не хватает оборудования (стремлянок, электрокар и т. д.), азотную и кислородную системы заправляют от переносных баллонов, МП-300 неисправны, двигатели все время держим на газу.

ные периоды весной и осенью) руководители АТБ и цехов объясняют инженерам и техникам необходимость соблюдения специфических требований.

Высококачественная и своевременная подготовка самолетов предотвращает отказы авиатехники в полете, задержки и отмены рейсов из-за неисправностей, позволяет организовать планомерное и наиболее рациональное использование, и техническое обслуживание самолетомоторного парка, а также создать условия для ритмичной работы АТБ и аэропорта в целом. Все эти вопросы взаимосвязаны, влияют друг на друга. Поэтому система и призвана решать проблему обеспечения качества технического обслуживания СМП.

На 1974 год планируем выполнить такие мероприятия по развитию системы бездефектного обслуживания:

внедрить контейнерный метод подготовки производства в цехе № 2 (трудоёмкие регламенты); организовывать ремонт, покраску моторостендов;

закончить работы по централизованному подогреву самолетов АН-2;

закончить работы по оборудованию стоянок перрона электропитанием;

внедрить систему на участке подготовки производства;

продолжать работу по совершенствованию системы.

## Охотники за шумом

Звук возник откуда-то издали и был вначале не сильнее комариного пика. Затем в нем прибавилось силы, он начал стремительно приближаться, затопляя все вокруг лавиной разнообразных шумов, пока наконец с пронзительным свистом не устремился дальше и выскочил...

Я снял большие, плотно прилегающие наушники и вновь услышал негромкие голоса сотрудников лаборатории, быструю дробь буквопечатающего устройства, подключенного к ЭВМ и уже начавшего выстукивать причудливые столбцы цифр — своего рода графическое изображение только что прослушанной мной магнитной записи «голоса» взлетающего самолета.

Впечатляет! — спросили меня и тут же успокаивающе добавили: — Конечно, никто, кроме нас, такого рева не слышит. Для этого с переносным шумомером приходится становиться чуть ли не вплотную к взлетной полосе, зато весь спектр звуков после обработки как на ладони!

Уже более пятнадцати лет «охотится» за шумами отдел акустики и вибрации летательных аппаратов Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации. Эта сложная и кропотливая работа, как рассказывает заместитель начальника института, кандидат технических наук В. Квятка, развернулась с той поры, как в нашем небе массовым средством транспорта стали реактивные самолеты. Возросшая во много раз мощность авиационных двигателей породила проблему, привлекающую всеобщее внимание, — шум в окрестностях аэропортов.

За эти годы сотрудники института, вооруженные разнообразной измерительной и звукозаписывающей аппаратурой, обследовали множество аэродромов по всей стране.

Громоподобный звук низкой частоты воздействует на слух

[Окончание на 3 стр.]

## Полет на земле

В аэропорту Кольцово — ночь. Темно и в кабине пассажирского лайнера, лишь горит «подсветка» да фосфоресцируют приборы. В наушниках пилотов раздаётся долгожданная команда: «Взлет разрешаю».

Самолет входит в густую облачность, за бортом — крошечная тьма. Что-то барахлит авиационный зонт и высотомер... Но точное положение в пространстве командир корабля и его помощник сразу же определяют по дублирующим приборам, так что крен не успевают даже возникнуть.

На заданном «эшелоне» — новая задача: разгерметизация. И в таких сложных условиях экипаж реагирует быстро — начинает экстренное снижение со скоро-

стью 45 метров в секунду, выпускает шасси.

— Не много ли неожиданностей за один раз? Действительно, многовато. Но ведь речь идет, открою секрет, не об обычном, а о тренировочном полете. И проходил он не в небе, а на... земле, на тренажере Уральского управления гражданской авиации.

Я выхожу из него, представляющего переднюю часть ИЛ-18, и глаз режет яркий солнечный свет. Инструктор В. Д. Лобанов — депутат горсовета, сам в прошлом опытный летчик — объясняет у контрольного пульта суть. По его словам, полеты здесь имитируются для того, чтобы авиаторы встретили во всеоружии любые неожиданности, хотя на практике те и слу-

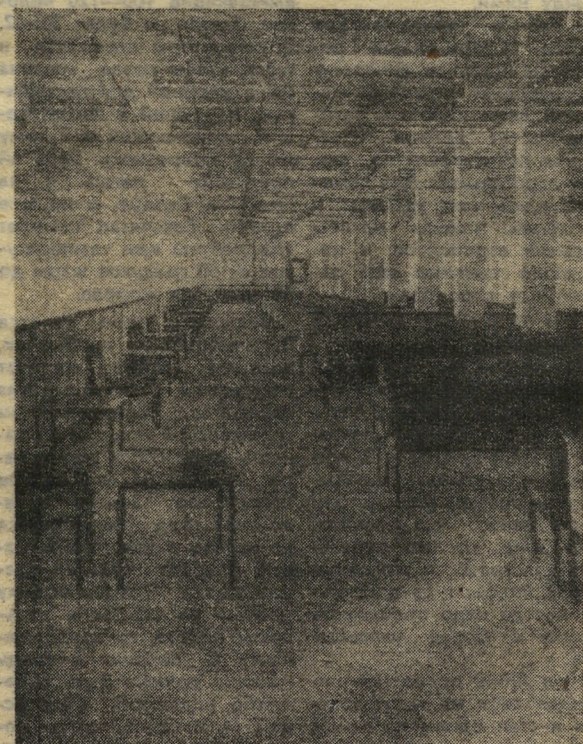
чаются редко. Кроме того, на тренажере хорошо проверяются навыки и умение летать в сложных условиях (например, при плохой видимости) и вообще пилотировать машину. Экипажу Н. К. Бурого, с которым я только что «летал», экзаменатор ставит «хорошо». А затем его места у штурвалов занимают другие. Виктор Дмитриевич Лобанов пронзительно для испытываемых в микрофон: «75410, продолжайте заход... Ваше удаление семнадцать километров... Идите на второй круг, полоса занята...» и т. д.

Поиски мне продолжают давать люди в белых халатах — инженер по электронике Ю. Г. Глазунов и техник Г. С. Подкарпов. Они приглашают меня в соседнюю комнату, сплошь застав-

ленную стойками, похожими на коммутаторные. Это «мозг» тренажера, счетно-решающее устройство, с помощью его и задаются пилотам разные заковыранные задания. А чтобы учебная обстановка точно-в-точку напоминала нарастающую, есть тут и свой «аэродром».

В еще одном помещении узнаю большой макет летного поля с лентой-конвейером. Вдруг над ней вспыхивают яркие лампы-пржектора, и она двигается. Ее сфотографированное, увеличенное изображение в этот момент благодаря телевидению видят прямо перед собой и тренирующиеся, и дежурящие у пульта. Полет на земле продолжается.

З. ВАЛИН.



Интерьер нового здания Челябинского аэропорта.

Фото Б. Белодубровского.



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ Комитет КПСС в Обращении к партии, к советскому народу призвал в 1974 году умножить трудовые усилия в борьбе за достойное претворение в жизнь решений XXIV съезда КПСС, еще шире развернуть социалистическое соревнование за досрочное выполнение плановых заданий под лозунгом — дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами. Решению поставленных XXIV съездом социальных и экономических задач в большой степени способствует успешное осуществление программы капитального строительства.

Уральское управление план капитального строительства третьего, решающего года пятилетки выполнило успешно, по капитальным вложениям и строймонтажным работам на 109 проц., перевыполнен также план и по капитальному строительству жилья (143 процента).

В Обращении ЦК КПСС говорится, что «...борьба за повышение эффективности производства — значит, быстрее вводить и осваивать проектные мощности новых производств, повышать их фондоотдачу».

В текущем, определяющем году пятилетки план по вводу основных фондов еще выше и ответственнее. А, между тем, некоторые административные, партийные и профсоюзные руководители отнеслись к подготовке к этому плану и мобилизации сил и ресурсов по его выполнению даже хуже, чем в 1973 году. В этом году многие предприятия в стране приняли и принимают встречные планы. В Уральском управлении некоторые предприятия такой важный показатель, как ввод новых объектов, забыли даже упомянуть в социали-

ческих обязательствах. Трудовой год только начался и еще весь впереди. Хотя и с некоторым опозданием, но необходимо внести некоторые поправки, выдвинуть встречные планы по строительству в ряде авиапредприятий Урала. В постановлении ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ

новых объектов. Так, в Ижевском предприятии в социалистических обязательствах на 1974 год даже словом не обмолвились о таком важном вопросе, как ускорение открытия нового аэровокзала и т. д. В Свердловском предприятии, где командиром Г. Г. Борисов, секретарем парткома А. П. Ор-

управления также добилось выделения средств на его окончание. На завершение возведения очага культуры в поселке общественность должна быть мобилизована полностью. А на стройке тишь да гладь — ждут тепла, прилета жаворонков. А придет лето — начнется пора интенсивных перевозок пассажиров, и руко-

Б. П. Бугаев. Необходимо на новостройках создать оперативные партийные штабы по руководству работами. Это серьезно поможет делу.

Всем известно, какое внимание уделяет партия и правительство строительству и оснащению аэропортов гражданской авиации средствами посадки и метеобеспечения полетов. Но в отдельных предприятиях управления этому важному делу обеспечения безопасности полетов самолетов не придают должного значения. План ввода объектов в эксплуатацию на 1974 год выше плана 1973 года на 2,0 миллиона рублей. Следовательно, и внимание к нему должно быть значительно больше. Однако некоторые предприятия в своих социалистических обязательствах ограничились только фразой — «обеспечить выполнение плана капитального строительства и ввести в эксплуатацию объекты, согласно утвержденному плану». Так ведь вообще можно было все сообразительнее выразить одной фразой: «Выполнить государственный план!».

В определяющем, 1974 году, труд советских людей подчинен лозунгу — «Дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами». И в предприятиях управления сообразительнее должны быть подчинены этому девизу, а следовательно и охватывать все области деятельности и хозяйствования, включая и такую основную задачу, как сокращение сроков сооружения объектов и ускорения ввода в действие основных фондов.

М. ТЕРЕНТЬЕВ,  
заместитель  
начальника  
Уральского  
управления.

## ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ВВОДУ ОБЪЕКТОВ

«О Всесоюзном социалистическом соревновании работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана 1974 года» в числе основных задач указано, что усилия соревнующихся необходимо направлять на сокращение сроков сооружения объектов и ускорения ввода в действие основных фондов. Эту — одну из основных задач — хорошо поняли и подхватили в социалистических обязательствах на 1974 год в Курганском предприятии, где командиром А. И. Чернышев, секретарем парткома А. С. Егоров, председателем профкома С. И. Кутенков. Курганцы взяли социалистическое обязательство — ввести досрочно жилой дом и другие объекты, и есть уверенность, что они их выполнят. В некоторых же предприятиях сообразительнее приняты исполу. В них даже и не упоминается о вводе основных фондов, об ускорении строительства

данский, председателем профкома В. П. Бродовиков, не решаются взять на себя социалистические обязательства по вводу важных объектов. Конечно, взяв обязательство, нужно их выполнять. А кое-кому, возможно, придется отвечать за их невыполнение. Куда проще вообще умолчать о таких необходимых сооружениях и объектах, как водоснабжение, которое много лет уже «лихорадит» работу и жизнь аэропорта и поселка Кольцово. Недостаток воды с каждым годом все более отрицательно отражается на рабочем процессе, культуре обслуживания пассажиров. В Уральском управлении второй год с трудом добываются средства в министерстве на это важнейшее сооружение, которые выделены им не освобождаются. Отношение к проблеме воды на месте из рук вон плохое.

Много лет в аэропорту Кольцова строится клуб. На 1974 год командование

водителям аэропорта снова будет не до клуба.

В Челябинском предприятии, где командиром тов. А. Ф. Чернышев, секретарем парткома В. И. Беляй, председателем профкома И. М. Небылицын, много лет строится газопровод. Возводится дом, который крайне ждут авиаторы. Строятся и другие объекты. А в социалистических обязательствах предприятия о них также толком ничего не сказано. Само собой напрашивается вывод, что в этом предприятии к вводу объектов 1974 года относятся несколько безразлично, считая, что это обязательность подрядчика и постановление ЦК КПСС о соревновании в этой части относится только к строителям.

Не мешало бы челябинцам и руководителям других предприятий задуматься над тем, что борьба за ввод основных фондов — это святая обязанность заказчика, на что особо обращает наше внимание министр гражданской авиации

в производство.

Василий Фомич Куров работает на заводе с 1941 года по сборке моторов. Систематически выполнял план на 200—240 процентов, разумеется, при отличном качестве сборки. За 1947 и 1948 годы Куров собрал 350 двигателей. Обучил 16 молодых рабочих, передав им свой опыт работы. Сейчас ученики не уступают в работе учителю. А учитель занесен в Книгу почета завода.

Вадим Алексеевич Мочалов после окончания техникума в 1937 году был зачислен старшим мотористом аэропорта, работал дефектовщиком реммастерских, мастером, а потом начальником моторного цеха, а сейчас он — главный инженер завода.

Много хороших людей на заводе, о всех трудно и рассказать.

Н. КИСЛИЦЫН,  
краевед.

Города Уральского управления.

## Ветераны завода

16 МАРТА ИСПОЛНЯЕТСЯ 35 ЛЕТ СВЕРДЛОВСКОМУ ЗАВОДУ № 404 ГА  
СЕГОДНЯ МЫ ПУБЛИКУЕМ МАТЕРИАЛ О ТРУЖЕНИКАХ ЗАВОДА, ЕГО ВЕТЕРАНАХ

Интересно и убедительно строили свою работу агитаторы. Их работа носила наступательный характер. Они в своих беседах и «молниях» ежедневно показывали работу отдельных цехов, призывали равняться по передовикам социалистического соревнования и умело вскрывали недостатки отдельных служб и бригад. Например: «Бригада испытателей цеха № 1 в составе Симонова, Куликова, Обвинцева выполнила взятые на себя обязательства и установила рекорд. За один день испытала пять моторов, выполнила дневную норму на 437 процентов. Привет истинным советским патриотам, помогающим доблестным трудом героической Красной Ар-

мии громить немецко-фашистских захватчиков».

В первые дни войны почти все летчики, техники, мотористы были на военном положении, жили на аэродроме в палатках, работали сутками и днем и ночью. Эшелонами приходили по железной дороге самолеты в разобранном виде. Здесь их собирали, регулировали, испытывали в воздухе и отправляли на фронт. А с фронта приходили самолеты, особенно типа ПО-2, побитые, изуродованные. Здесь их быстро ремонтировали, модифицировали, вместо положенных двух человек на них можно

было перевозить по 5 человек раненых и шестым был пилот. Силами комсомольско-молодежных бригад сверх плана было выпущено немало из ремонта самолетов, моторов и 10 аэросаней.

Много было на заводе славных дел в те военные годы. А как изменилась судьба некоторых рабочих, мотористов и техников за прошедшие годы!

Исаак Моисеевич Глазман работает на заводе с 1941 года в должностях инженера по профилактическому ремонту самолетов, мастером группы по ремонту цилиндров, инженером техотдела инженером-технологом, затем начальником техотдела, главным технологом завода. Лично разработал ряд конструкций, приспособлений, установок и внедрил

В одном из донесений политотдела Уральского управления ГВФ говорилось, что личный состав, руководимый секретарем бюро ВЛКСМ свердловских реммастерских Бажановым, отмечается как лучший коллектив. Молодежь — мальчики и девочки 15—16 лет — работали по ремонту самолетов, моторов и аэросаней днем и ночью, в основном в две смены, по 12 часов в сутки. А были случаи, когда эти подростки вместе с несколькими взрослыми работали сутками, тут же спали в цехах под верстаками. И всегда перевыполняли нормы.

Коммунисты, рабочие и мастера Самойлов, Пексичев, Куприянов, Цыба, Раскотов являлись примером стахановской работы, перевыполняли, как правило, нормы выработки в два, два с половиной раза. А рабочие Селин, Семнов, Куликов, Курев, Куров, работая в комсомольско-молодежных бригадах, выполняли порой нормы на 700 процентов.

## На Северный полюс

Якутск (Корр. «Правды» Н. Каменский). В аэропорту поселка Черский с дрейфующей станции «Северный полюс-22» пришла тревожная радиogramма: одному из полярников нужна срочная помощь.

Немедленно подготовили ЛИ-2. Командиром назначили опытного летчика Н. Смержа. Вместе с ним собралась в дорогу врач-стоматолог И. Куперман. Лишь через пять часов лета над океаном удалось обнаружить лагерь зимовщиков.

Начальнику станции В. Морозу была необходима стоматологическая операция, а находившийся вместе с полярниками терапевт права на это не имел. Ирина Куперман решила сделать операцию на месте и успешно провела ее с помощью коллеги-зимовщика.

В истории полярной авиации это первый санитарный рейс на Северный полюс.



Одна из центральных улиц Свердловска.

## Охотники за шумом

(Окончание.  
Нач. на 2 стр.)

Иначе, чем равный по силе, но более резкий сигнал высокого тона, — объясняет кандидат технических наук В. Окорков, начальник отдела акустики и вибрации института. — Нам необходимо поэтому знать, какие именно звуковые частоты преобладают в общем шуме, чтобы наилучшим образом с ним бороться, подавлять его с максимальной эффективностью.

Для этого разработаны необходимые рекомендации, которые используются создателями новейших образцов двигателей и конструкций самолетов ближайшего будущего. Другим направлением в этой работе стало изменение самих приемов пилотирования. Летчики-испытатели института на обычных серийных машинах опробовали новую методику пилотажа, которая, коротко говоря, сводится к более быстрому набору высоты.

Теперь рейсовые воздушные корабли при взлете значительно меньше времени проводят вблизи земли, где только и бывает слышен раздражающий слух шум.

Значительным вкладом в решение сложной и многогранной проблемы «тихого неба» становится недавно утвержденный ГОСТ, определяющий допустимые уровни шума пассажирских самолетов. ...В пассажирском салоне реактивного лайнера новой модификации несколько кресел снято и вместо них установлены столы с измерительной аппаратурой. К шумомеру подключен магнитный накопитель — высокоточное звукозаписывающее устройство. Можно начинать эксперимент.

Один из акустиков поднимается, медленно подводит в стороны чувствительный микрофон, как бы «прощупывая» им пространство между рядами пустых зачехленных кресел на уровне изголовий. Чуть дрожит стрелка индикатора, за бортом приглушенно рокочут турбины — в салоне самолета так тихо, что можно было бы разговаривать вполголоса.

В. БЕЛИКОВ,  
спец. корр.  
«Известий».



Заметки конструктора

# НА ОЧЕРЕДИ — ЯК-42

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

Хотелось бы коснуться коротко состояния и перспектив развития гражданской авиации на Западе. За последнее время заметно выдвинулась вперед промышленность Франции, обеспечившая разработку и серийный выпуск оригинальных самолетов. А вот Англия — в недалеком прошлом одна из самых мощных в авиационном отношении стран — теперь заметно отстала.

В шестидесятых годах в Европе получил распространение метод разработки и строительства самолетов путем международного сотрудничества, когда две или три страны заключают соглашение о создании новых образцов авиационной техники. По таким соглашениям были построены боевые самолеты «ягуар» (Франция — Англия), «транзалл» (Франция — ФРГ) и гражданские — сверхзвуковой «конкорд» (Франция — Англия) и аэробус А-300 (Англия — Франция — ФРГ).

Стремление распределить затраты между несколькими странами и тем самым ускорить создание новых машин можно объяснить. Главное здесь — сложность конструкции современных самолетов, а также все возрастающая конкуренция со стороны США.

Производственный потен-

циал авиационной индустрии Соединенных Штатов значительно больше всех европейских развитых капиталистических стран, вместе взятых. Противостоять ей пытаются объединенными усилиями авиационные фирмы государств Западной Европы.

Даже при самом беглом знакомстве с промышленностью США поражает разнообразие типов строящихся самолетов. Это — результат многократного дублирования машин одного и того же назначения разными фирмами. Действительно, в конце 50-х годов фирма Боинг выпустила пассажирский самолет Б-707, а фирма Дуглас — похожий на него, как две капли воды, ДС-8. В начале 70-х годов Дуглас изготовил ДС-10, а Локхид — его близнец «тристар».

Это большие машины, но авиационная промышленность США выпускает также менее крупные самолеты одинакового назначения. В этом проявляется сильная конкуренция между фирмами, присущая капиталистической системе хозяйства.

В нашей стране, где социалистическое планирование централизовано и осуществляется государством, дублирование в массовом серийном производстве практически исключено. Авиация, как ни одна другая область техники, не тер-

пит многотипия, ведь в этом источник всякого рода трудностей и неприятностей. Мы целеустремленно и четко стремимся к созданию самолетов, обеспечивающих прогресс советской авиации.

Результатом такой направленности является все возрастающий удельный вес и авторитет советской авиации в мире. Увеличивается количество и протяженность внутрисоюзных и международных линий Аэрофлота.

Машины с маркой «СССР» все дальше выходят за пределы наших рубежей.

Самолетостроители Советского Союза полны сил и творческих замыслов. Растет их вклад в улучшение благосостояния народа, в экономическую и оборонную мощь Родины.

**А. ЯКОВЛЕВ,**  
Генеральный конструктор.  
[«Правда»]  
12 февраля 1974 г.]

## Уголок поэзии

Стихи эти не совершенны. Это первое произведение поэта Владимира Журавлева — командира самолета АН-2 Уктусского авиапредприятия. Пилотам обычно желают чистого неба, мягких посадок. Как начинающему автору, В. Журавлеву хочется пожелать: «Чистого слога, мягкой, лиричной поэзии». Доброго пути!

## ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Подобный день один лишь раз бывает,  
Но в памяти потом всегда живет,  
Он в первый раз сегодня вылетает  
В самостоятельный полет.  
Аэродром покрыт густой росой,  
Траву едва колыхнет ветерком,  
И самолет, окрашенный зарею,  
Застыл перед неведомым прыжком.  
Готовность есть,

проверены приборы,  
Еще момент — и сбудется мечта.  
И вот машина мчится,  
словно в гору,  
Все больше скорость,  
больше высота!!!  
Пилот вираж дает над перелеском,  
Манит простор раздольем голубым.  
И, как всегда, отцовский взгляд комэска  
Из-под руки с земли следит за ним.  
Спокойно, друг, вложи

в полет-экзамен  
Все, что с таким упорством приобрел;  
Пилота путь не только громкославен,  
Не только романтичен,  
но тяжел.  
И он штурвал уверенней сжимает,  
В большую жизнь свершая первый взлет.  
Да, этот день один лишь раз бывает,  
Но в памяти потом всегда живет.

**В. ЖУРАВЛЕВ.**

## «На взлет!»

Очередной выпуск радиожурнала «На взлет!», посвященный весеннему празднику — 8 Марта, прозвучал в Кольцовском авиапредприятии.

В радиовыпуске говорилось о работе женского коллектива службы РИС, о работнице АТБ Тамаре Пи-

липенко. Было там и праздничное интервью.

**Р. ТОЛОВ.**



## ВЫПУСК

### РАДИОГАЗЕТЫ

состоялся перед праздником в Пермском авиапредприятии. В нем рассказано об успехах женщин-авиаторов. В эфире прозвучали поздравления передовикам производства, по их заявкам составлен праздничный концерт.

**Н. БОЛОТИН.**

## По следам наших выступлений

### «Гусар у штурвала»

Фельетон под таким названием был опубликован в нашей газете 6 февраля этого года. Мы уже сообщали о тех мерах, которые приняты на месте происшествия руководством Уктусского авиапредприятия. Прислал ответ на этот материал и А. Ф. Чернышев, командир Челябинского авиапредприятия, в котором трудится авиатехник Н. В. Костецкий.

А. Чернышев сообщил, что приказом по Челябинскому предприятию за грубое нарушение технических указаний по предполетной подготовке самолета и нахождение при обслуживании самолета в нетрезвом состоянии, что привело к поломке самолета АН-2, авиатехник КОСТЕЦКИЙ понижен в должности и назначен комплектовщиком ПДО АТБ.

Материал расследования поломки самолета направляется прокурору Тавды для привлечения Костецкого к уголовной ответственности и взыскания с него полностью причиненного ущерба.

Преступно халатное отношение к своим обязанностям авиатехника Н. В. Костецкого обсуждалось во всех службах, отделах предприятия. Разработа-

ны и внедряются меры организационного и воспитательного характера по изжитию нарушений дисциплины экипажами, работающими в отрыве от базы.



Сейчас, когда еще иногда шумят метели, сменяемые веселой капелью, нет-нет да вспоминаются летние походы, ласковое синее-синее море.

«На северной реке», «Дети в море» — так назвал свои фотоснимки наш нештатный фотокорреспондент. Фото А. Нагибина.



## Грамоты стрелкам

17 февраля 1974 года на стенде УралВО состоялись лично-командные соревнования по стендовой стрельбе на первенство Свердловска. Команда авиаторов Уктуса, выступая по первой группе (среди мастеров спорта), заняла третье место и награждена грамотой окружного спортивного совета УралВО. В личном первенстве третье место занял мастер завода 404 Г. И. Кучугурный, среди юношей первое место и среди взрослых третье место на траншейном стенде завоевал учащийся В. Г. Клепнин — сын работника Уктусского авиапредприятия.

Г. Кучугурный и В. Клепнин награждены грамотами окружного совета УралВО.

Г. САПОЖНИКОВ, судья республиканской категории.

## ПО АЭРОФЛОТУ

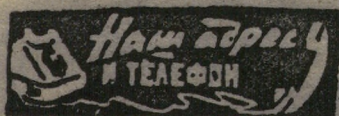
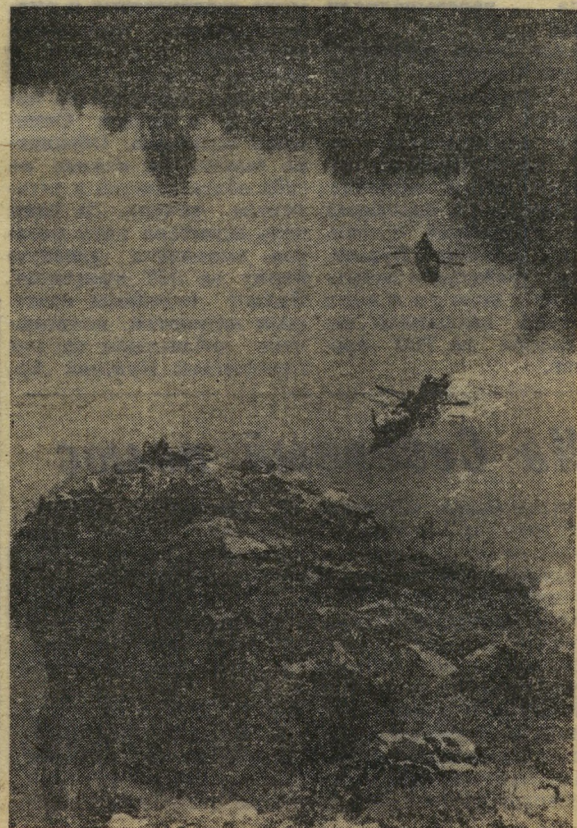
### Новый маршрут

Еще одна воздушная трасса проложена казанскими авиаторами. Начато регулярное сообщение по маршруту Казань — Донецк — Бишинев.

Рейс выполняется на самолетах ТУ-124 по понедельникам, средам и пятницам. Вылетев из Казани, самолет уже через два часа приземляется в Донецке, а еще через час — в Бишиневе.

До открытия этой трассы, чтобы попасть из Казани в Бишинев, нужно было делать пересадку в Москве.

## Фотонобелла



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

И. о. редактора Ю. ГЕНДЕРТ.  
НС 12257. Заказ № 7511.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,  
Свердловск, проспект Ленина, 49.