



# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НА МАРШЕ-  
ЧЕТВЕРТЫЙ,  
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ

ГОТОВИМСЯ К «КРАСНОЙ СУББОТЕ»

## Накануне

### праздника

### труда

Очередное заседание штаба подготовки к субботнику состоялось в Уктусском авиапредприятии. На нем командиры подразделений авиапредприятия отчитывались о проделанной работе.

Сделано уже немало для подготовки авиаторов к празднику труда. Составлены списки тех, кто выйдет на субботник, определены объемы работ. Подсчитано, например, что летное подразделение передаст в фонд субботника около 700 рублей.

«Красная суббота» будет проходить традиционно. Часть авиаторов проведет ее на рабочих местах, другие выйдут на благоустройство территории.

Для подготовки праздника труда многое делают партийные и общест-

венные организации. В конце марта был проведен семинар политинформаторов и агитаторов на тему «Роль политической информации в подготовке и проведении коммунистического субботника». Назван ряд мероприятий по организации политической информации в подготовительный период. Одним из таких мероприятий будет политическая информация «Эстафета трудового подвига».

Комитет профсоюза авиапредприятия провел инструктаж редакторов стенгазет и боевых листов по освещению подготовки и хода субботника. И последний штрих к подготовке субботника.

После подсчета объема работы был проверен инструмент, с которым авиаторы выйдут трудиться 20 апреля.

До субботника еще осталось две недели, но ритм подготовки к субботнику не будет снижен. Уктус встретит «красную субботу» ударным трудом!

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

12 апреля — День космонавтики



12 апреля — Всемирный день авиации и космонавтики. Эта дата почти совпадает с другой — недавно исполнилось 40 лет со дня рождения первопроходца космоса Юрия Алексеевича Гагарина. На снимке: Ю. А. Гагарин в родном краю.

# Огромное небо Ильюшина

Авиаконструктору Сергею Владимировичу Ильюшину — 80 лет

Юбилей бывает разным — это очевидно. И все-таки восьмидесятилетие Ильюшина — событие почти для каждого из нас далеко неординарное. Эта дата необычна хотя бы потому, что Сергей Владимирович — один из тех, кто сумел сократить расстояния. Ильюшин сделал для нас все города соседями, разделенными лишь несколькими часами лета.

Что такое эти часы? Десятки лет работал авиаконструктор, заражал своей энергией все опытно-конструкторское бюро, для того чтобы сегодня ИЛ-62 называли флагманом Аэрофлота.

А до этого еще пятьдесят(!) типов самолетов (стало быть, сотни их вариантов) уходили в небо, чтобы родить новые, лучшие, более современные. Все они разительно отличаются друг от друга — штурмовики, бомбардировщики, пассажирские лайнеры... Всех их роднит надпись ИЛ на фюзеляже.

В юбилейный день — слово самым заинтересованным людям. Специалисту, проработавшему долгие годы с Сергеем Владимировичем, летчику, воевавшему на его машинах, испытателю, впервые отрывавшему от зем-

ли самолеты марки ИЛ. Генрих Васильевич Новожилов — генеральный конструктор ОКБ, лауреат Ленинской премии.

— Когда говорят об Ильюшине, то часто возникает такой спор: кто же он «больше»? Летчик, — утверждают пилоты. Он тонко понимает специфику нашей работы, — говорят они. — Только летавший сам сможет сконструировать такую кабину, как в ИЛ-18.

И, действительно, Ильюшин летал. Впервые он поднялся в небо еще в Новой деревне, под Петербургом. В 17-м году сдал там экзамен на летное мастерство. А на чем тогда летали?! Вот высказывание конструктора, которое, пожалуй, точно говорит о его характере: «В те дни на нашем аэродроме проходила первая в России авиационная неделя. Видел я Уточкина, Лебедева... И хотя перед самым началом недели произошла катастрофа — разбился капитан Мацевич на Фармане-4, этот случай меня от авиации не отпугнул. Именно тогда у меня огромная любовь появилась к авиации».

Вернемся к спору. Ильюшин — механик. Так заявляли техники на аэродромах. Ведь только механик мог так расположить все винтики на крыльях и фюзеляже, что

отверткой всегда достанешь. Это мог сделать человек, который сам не раз на морозе ремонтировал машины.

С таким утверждением не согласиться нельзя. Сергей Владимирович уже в 1916 году был квалифицированным механиком.

Ильюшин — это крупный ученый, — говорят его коллеги-академики. Это утверждение аргументировать нет нужды.

**Михаил Петрович Одинцов** — дважды Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации.

— Тот факт, что 7 августа 1941 года наши морские летчики на ИЛ-4 — основном в дни войны самолете дальней авиации — бомбили Берлин, я полагаю, говорит не только о классе и отваге летчиков, но и о блестящих данных самой машины. К этому стоит добавить, пожалуй, лишь вот еще что: тяжелый бомбардировщик ИЛ-4 был настолько маневренным, что на нем Владимир Коккинаки сумел сделать мертвую петлю... За годы войны я совершил более двухсот боевых вылетов на штурмовике ИЛ-2. Его по праву называли тогда «летающий танк»... На машине с бронированным корпусом можно было работать (и я это делал) в зоне всех видов огня.

Какими мы возвращались домой! Помню, как посадил свой ИЛ-2 на аэродроме в Уразове. Его тогда отказались чинить: весь был, как одно рваное кружево. Но ведь дотянул, долетел до дома! Я вылез, отправился докладывать начальнику, а когда вернулся к машине, ко мне подошел механик. «Вот, — говорит, — твоя жизнь, командир». И протянул мне полную пилотку осколков и бронесердечников от снарядов. Это он в кабине набрал. А я — жив. Такая вот была машина — штурмовик...

**Владимир Константинович Коккинаки** — дважды Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель.

— Когда меня спрашивают о работе в КБ Ильюшина, я отвечаю стандартно: мне сказочно повезло! Я испытывал почти все типы его машин и каждый раз убеждался: конструктор он удивительно талантливый. Есть у нас такой закон, что ли: если испытателю (летчику) «удобна» новая машина, то она будет хороша во всех отношениях. Мне удобно летать на ИЛх более тридцати лет...

Имя генерального конструктора окутано для многих таинственным и романтическим ореолом. Для мальчишек, мечтающих о небе, он живет

где-то там, в другом измерении, в мире более ярком, гармоничном, но, увы, недоступном.

— Скажите, — спросил при мне его тоже знаменитого коллегу, — а чем в обыденной жизни интересуется Ильюшин?

Спросивший хотел получить какой-то необычный ответ, который еще более убедил бы его в недоступности ильюшинского мира.

— Да вот недавно Сергей Владимирович научился играть на баяне — это для того, чтобы выступать с нашим хором...

Вот так: генеральный не только выдающийся конструктор, но еще рыбак, заядлый охотник и удивительно интересный собеседник.

Сегодня, поздравляя Сергея Владимировича Ильюшина с восьмидесятилетием, мы с удовольствием перечисляем все его звания, которыми наградила Родина за самоотверженное ей служение этого талантливого человека. С праздником Вас, трижды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий, генерал-полковник, действительный член Академии наук СССР, конструктор самолетов с маркой ИЛ на борту!

А. ИЛЛЕШ.

## СОБЫТИЯ ФАКТЫ

### Москва — Вашингтон

В первый пассажирский рейс по новой авиалинии Аэрофлота Москва—Вашингтон отправился воздушный корабль ИЛ-62.

О сотрудничестве в области воздушного сообщения между Советским Союзом и Соединенными Штатами Америки рассказывает начальник управления внешних сношений Министерства гражданской авиации СССР С. С. Павлов:

— Более пяти лет назад из столицы Советского Союза начались регулярные полеты в крупнейший город и центр деловой жизни США—Нью-Йорк. Установление регулярного воздушного сообщения СССР—США способствовало развитию деловых контактов, расширению культурных, спортивных связей между двумя странами. В первый год эксплуатации авиалинии Москва—Нью-Йорк самолеты Аэрофлота совершали один рейс в неделю, а сейчас

[Окончание на 3 стр.]

# Брат КОСМОНАВТА рассказывает

**Ж**ИЗНЬ и деятельность первого советского космонавта Юрия Алексеевича Гагарина до сих пор привлекает внимание наших писателей и журналистов. О русском Икаре написано немало книг, очерков, рассказов, репортажей. А недавно издательство «Московский рабочий» выпустило документальную повесть «Мой брат Юрий» (литературная запись В. Сафонова). Ее автор — старший брат космонавта Валентин Гагарин создал произведение, которое насыщено глубоким содержанием. Она содержит воспоминания о том, как рос, учился, мужал будущий космонавт. Повесть знакомит читателя с трудным детством Юрия Гагарина, пережившего вместе с родителями черные дни гитлеровской оккупации. В ней подробно говорится о том, каким прилежным учеником он был в школе, в ремесленном училище, в техникуме. Затем читатель видит Юрия Гагарина курсантом Оренбургского авиационного училища, откуда вышли замечательные асы Герои Советского Союза Михаил Громов, Андрей Юмашев, Анатолий Серов. Тут учился боевому мастерству первый испытатель реактивных самолетов ныне Герой Советского Союза — Григорий Бахчиванджи. Такими талантливыми людьми гордился курсант Гагарин, равнялся на них. Показывая характер Юрия Гагарина, автор всюду стремился к тому, чтобы изобразить героя своей книги в реальной обстановке, без приукрашивания действительности. Юрий предстает перед читателем вполне земным, обыкновенным советским парнем, воспитанным комсомолом, ленинской партией.

На его пути были не только радости и победы, но часто встречались и невзгоды. Узнавая обо всем этом, читатель радуется вместе с героем, когда тому сопутствуют удачи, волнуется там, где он попадает в затруднительное положение.

Со страниц повести во весь рост встает русская рабочая семья Гагариных — отец космонавта Алексей Иванович и мать Анна Тимофеевна. Их жизнь — пример бескорыстного служения Отечеству, истинной любви к родному селу Клушину, Гжатску, Смоленщине. Свою первую закалку на прочность Юрий Гагарин прошел в этой рабочей семье, здесь он научился не бояться трудностей.

Автор посвящает теплые строки преподавателю гжатской школы Льву Михайловичу Беспалову — бывалому летчику-фронтовику, который привил Юрию горячую любовь не только к своему предмету — физике, но и к авиации.

После исторического полета в космос на митинге в Гжатске Юрий Алексеевич сказал следующие слова:

— В том, что я сделал, дорогие товарищи, я не вижу ничего особенного. На моем месте всякий поступил бы также. Я только выполнял волю своего великого народа, который учил меня, который готовил меня в этот полет. И народу, вам, землякам моим, всем советским людям хочу сказать я великое спасибо. И еще большое спасибо моим учителям. Вот рядом со мной стоит Лев Михайлович Беспалов, преподаватель физики. Он первый привил нам, школьникам, любовь к этой удивительной науке, первый открыл нам Циолковского и, кто знает, не будь у меня в детстве такого учителя, может, и не стал бы я космонавтом...

Хорошую, нужную книгу написал Валентин Алексеевич Гагарин. Ее с интересом встретят авиаторы. **Ф. КРАВЦОВ.**  
г. Ижевск.

## По Аэрофлоту

### Внедрено в Алма-Ате

В прошлом году в службах Алма-Атинского авиапредприятия внедрено шесть новшеств из источников научно-технической информации и только два из них дали экономический эффект в 5550 рублей.

Активное участие в изыскании и внедрении новинок принимают эксперт по научно-технической информации П. В. Скударнов, Н. С. Лукьянов и техинформатор-общественник В. А. Волобуев. Они доработали и внедрили агрегат для мойки самолетных ковров, давший экономический эффект 3550 рублей в год.

Эксперт В. М. Марков и техинформатор-общественник Н. П. Антонов в спецавтобазах внедрились усовершенствование «Зубчатые ножи к автогрейдеру для очистки дорог и аэродромов от уплотненного снега и наледей». Это дало экономии 2000 рублей в год.

Четыре других новшества внедрены в службе связи. Они увеличили надежность, продлили срок службы агрегатов и радионавигационных приборов.

**А. МИГАС,**  
старший инженер предприятия по научно-технической информации.



На снимке: Ю. А. ГАГАРИН СРЕДИ ЗЕМЛЯКОВ.

## НАВСТРЕЧУ 50-ЛЕТИЮ СО ДНЯ ПРИСВОЕНИЯ КОМСОМОЛУ ИМЕНИ

**В. И. ЛЕНИНА**

**1918 ГОД.** В кабинете В. И. Ленина делегация I съезда РКСМ. Идет разговор о взаимоотношениях между партийными организациями и ячейками РКСМ, о формах руководства союзами молодежи и формах помощи им. И вдруг...

Вдруг Владимир Ильич откинулся на спинку своего плетеного кресла. Окинул нас лукавым взглядом и спросил:

— А что, товарищи! Кухать хотите!

беседы с Владимиром Ильичем, мы двинулись к товарищу Свердлову. Завязался длинный разговор об организационном построении комсомола, его ЦК, губкомов и райкомов. Великий знаток организационных дел, Яков Михайлович дал нам множество советов, точных указаний, вместе с нами планировал развистей работы РКСМ, вместе с нами помечтал, кое за что нас пожурил.

тер его, надел, потом снова снял, еще раз протер, опять надел и железным голосом сказал:

— Неужели вы полагаете, что я могу выдать девять обедов без оправдательных документов! Что же вы думаете? Если я председатель ЦИК, президент страны, то имею право разбазаривать достояние Республики!

Мы перепугались. Достоянием Республики, о котором шла речь, были девять мизерных порций воб-

## Завтра воздушных пристаней

Местных воздушных линий в нашей стране тысячи, и многие из них начинаются в маленьком аэропорту.

Сегодня воздушные пристани малой авиации очень изменились. Больше внимания к ним проявляют и архитекторы Государственного проектно-изыскательского и научно-исследовательского института «Аэропроект».

Главный архитектор отдела типового проектирования Владимир Михайлович Ермолаев идет в мастерскую. На кульманах можно увидеть аэропорты для крупных городов, а вот несколько проектов, рассчитанных для районных центров, северных поселков и небольших городов.

— Недавно мы дополнили проекты служебно-пассажирских зданий, рассчитанных на обслуживание 20—35 пассажиров в часы «пик», — говорит Владимир Михайлович.

Подходим к кульману, за которым работает молодой архитектор Софья Цеханская. Она занята проектом аэровокзала пропускной способностью 50 пассажиров в час.

— Как видите, сам аэровокзал невелик по площади, но будет удобен для пассажиров: кафе, почта и телеграф...

Все это для пассажиров, которые сравнительно недолго бывают в аэропорту. А если погода «предлагает» вам задержаться здесь на два-три дня?

Недавно для областных центров утвержден проект здания длительного ожидания на 105 авиационных пассажиров с комплексом бытового обслуживания.

**Л. МИТУС.**

## Записка Ильича

Мы растерялись. Чего-то, а этого мы не ожидали. Надо ответить, но как! Солгать — совестно. Сказать правду — тоже совестно. Как по команде все комсомольцы устремились взгляд на своего «докладчика». Свиристое выражение его лица и резкое движение головы подсказали нам, что делать. И мы хором стали уверять товарища Ленина, что сыты по горло.

Владимир Ильич засмеялся — и этого мы тоже не ожидали.

— Я, товарищи, старше вас. К тому же я давний подпольщик, что снабдило меня некоторой долей наблюдательности. Если бы вы были так сыты, как вы уверяете, думаю, что сидящая среди вас товарищ девушка не вынимала бы из кармана кусочек сахара и не грызла бы его, думая, что я этого не вижу. А я вижу! А я вижу! Понимаете! Прошу вас не сопротивляться. Вот вам записка к товарищу Свердлову. По ней вы получите девять обедов в нашей совнаркомовской столовой...

Он протянул нам записку — и мы взяли этот драгоценный дар великой ленинской любви к людям. Делясь впечатлениями от только что закончившейся

Когда наша беседа явно приблизилась к концу, наш «докладчик» показал Якову Михайловичу записку Владимира Ильича о девяти обедах. Товарищ Свердлов весело улыбнулся, позвал какого-то товарища, попросил его принести девять талонов на обед и, спрятав записку Ленина в ящик стола, отдал нам талоны.

Попрощавшись с нами, Яков Михайлович приметил, что мы не уходим, перепрыгиваемся, топчемся на месте.

— Признайтесь, товарищи! Вы еще что-то хотите мне сказать!

Тут вышел вперед один из нас:

— Яков Михайлович! Отдайте нам записку Ленина. Десять поколений советской молодежи эта записка расскажет больше и лучше, чем сотни статей. Мы сохраним ее как реликвию Революции, мы поместим ее на самом видном месте в будущем нашем Центральном Комитете, мы позовем молодежь и скажем ей: «Глядите! Помните! Учитесь тому, как надо любить людей...»

То, что вслед за этим случилось, показалось нам невероятным. Лицо Якова Михайловича стало суровым, даже грозным. Он неторопливо снял пенсне, про-

лы и пшеница, но и на такое достояние обязан, конечно, иметь документ советский работник, какой бы он пост ни занимал.

— Не надо, Яков Михайлович! Не надо, — кричали мы наперебой.

— Раз нельзя, значит, нельзя. Пусть будет так...

А через два месяца Яков Михайлович, встретив товарища, излагавшего нашу просьбу, остановил его и со смущенным видом сказал:

— Понимаете ли, какое дело. Произошла большая ошибка, а кто в ней виновен — и сам не пойму. Дело в том, что при разговоре с вами я забыл, что сам имею право писать записку на получение обедов. Я мог дать письменное распоряжение выдать талоны и возвратит вам записку Владимира Ильича. Так вполне могло быть. Но я вам талоны уже выдал — и в ту минуту я думал не о своих правах, а о своих обязанностях.

Яков Михайлович обещал разыскать записку Ленина, но, как видно, сделать этого не успел.

Такова история этой записки Владимира Ильича, сохранившей пример великой заботы Ленина о людях.

**А. БЕЗЫМЕНСКИЙ.**

## У авиаторов Коми управления

От ПО-2  
до ТУ-134

Надежда Константиновна Грошева работает начальником смены отдела перевозок Сыктывкарского авиапредприятия. Смена, которую она возглавляет, одна из лучших в предприятии. За отличную организационную работу, за высокие производственные успехи Н. К. Грошева награждена медалью «За трудовую доблесть».

Михаил Александрович Липин начал свою службу в гражданской авиации с обслуживания самолета ПО-2. С тех пор прошло 25 лет. Четверть века труда и постоянной учебы. Гражданская авиация развивается огромными темпами. И от ее работников требуется постоянное повышение знаний, иначе можно просто отстать от современной авиации.

Михаил Александрович это понимает. И поэтому, начав с обслуживания ПО-2, сейчас он стал одним из самых квалифицированных авиамехаников Сыктывкарского авиапредприятия. Он обслуживает силовые установки самых современных наших самолетов ИЛ-14, АН-24, АН-12, а в прошлом году одним из первых освоил по всем видам регламента силовую установку ТУ-134.

Человек трудолюбивый, добросовестный, требовательный к себе и товарищам, Михаил Александрович всегда выполняет любую работу в срок и при отличном качестве. Он много времени уделяет теоретической подготовке, что позволяет ему творчески подходить к выполнению заданий — на его счету пять рационализаторских предложений.



Бригада, руководимая Липиным, не раз занимала первое место в социалистическом соревновании среди бригад цеха. Этому способствует большая воспитательная работа, проводимая бригадами среди своих товарищей. Михаил Александрович участвует в общественной жизни кол-

лектива. Его дважды избирали депутатом районного Совета депутатов трудящихся, трижды народным заседателем Сыктывкарского городского суда. Одним из первых в аэропорту авиамеханик Липин стал ударником коммунистического труда.

В. ШУЛЬГИН,  
вншт. корр.

**ЭТО**  
*интересно*

**Безвредный  
препарат**

В одном из английских исследовательских центров синтезировано новое вещество, намного более эффективное, чем ДДТ. Препарат также предназначен для уничтожения насекомых, но в основу его действия положена неустойчивость компонентов к воздействию света и воздуха. Разлагаясь на составляющие, вещество одновременно убивает насекомых. Продукты распада совершенно безвредны для окружающей среды в отличие от применявшегося ранее препарата ДДТ, который, накапливаясь в почве, представляет реальную угрозу не только для насекомых, но и для человека. Новое вещество названо «ДС-143».

**Москва —  
Вашингтон**

(Оконч. Нач. на 1 стр.).

два — через Париж и Лондон.

В июне 1973 года, в ходе визита Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева в США, в числе ряда важных документов был подписан протокол по вопросам расширения сотрудничества между СССР и США в области воздушных сообщений. В соответствии с этим документом намечалось ввести в 1974 году еще один рейс в США. Сегодня это стало реальностью.

Флагман советской гражданской авиации — межконтинентальный лайнер ИЛ-62 преодолет расстояние между столицами СССР и США за 12 часов (с учетом часовой остановки в Париже). Из Москвы воздушный корабль поведет один из самых опытных экипажей Аэрофлота во главе с командиром корабля И. Худенко. Первооткрывателями воздушной магистрали Париж — Вашингтон станут члены экипажа, возглавляемого Ю. Сержантовым.

Открытие новых регулярных авиалиний между столицами и крупнейшими промышленными, культурными центрами Советского Союза и Соединенных Штатов Америки, — сказал в заключение С. С. Павлов, — важный вклад в дальнейшее расширение взаимовыгодного экономического сотрудничества двух великих держав.

А. ДЮБИН.  
(«Правда»).

**В ответ на призыв партии**

(Оконч. Нач. в № 14).

УСПЕШНО справились с плановыми заданиями ремонтные предприятия гражданской авиации. Темпы роста объемов производства и производительности труда превышают задания пятилетки.

Первыми о досрочном выполнении плана 1973 года по ПАНХ рапортовали коллективы Украинского, Белорусского, Северо-Кавказского управлений ГА, а по основным показателям — Тюменское, Коми, Приволжское, Узбекское, Киргизское, Уральское управление. По объему реализованной и валовой продукции хороших показателей добились заводы гражданской авиации № 31, 411, 404, 401, 410.

За большие успехи, достигнутые при выполнении плановых заданий и принятых обязательств в 1973 году, А. Н. Кулакову, командиру самолета АН-2 2-го Краснодарского авиапредприятия, и В. С. Ползунову, командиру корабля Минского авиапредприятия, присвоено высокое звание Герой Социалистического Труда. Многочисленная группа авиарботников награждена орденами и медалями СССР, знаком «Победитель социалистического соревнования 1973 года».

Профсоюзные организации вложили немало усилий в развитие социалистического соревнования авиарботников. Улучшились формы и методы его организации, обогатилось содержание. Республиканские, территориальные, объединенные, заводские и местные комитеты профсоюза вместе с хозяйственными руководителями стали больше уделять внимания раз-

витию его наиболее эффективных форм — соревнования по профессиям, на договорной основе, по личным творческим планам.

Вместе с тем пленум отметил, что комитеты профсоюза и хозяйственные руководители еще недостаточно используют мобилизующую и воспитательную роль соревнования в борьбе за перевыполнение плана, повышение безопасности полетов, улучшение культуры обслуживания пассажиров, метеорологического обеспечения полетов, укрепления трудовой дисциплины.

В РЕЗУЛЬТАТЕ некоторые предприятия не справились в 1973 году с плановыми заданиями по отдельным показателям. Таджикское и Якутское управления ГА не выполнили план по пассажирообороту; Грузинское, Казахское, Туркменское, Красноярское, Таджикское, Азербайджанское — по общему объему авиаперевозок; Молдавское — по применению авиации в народном хозяйстве. На заводах № 411, 406, 403 ГА слабо организовано соревнование среди рабочих за повышение производительности труда, месячные и годовые планы задания до рабочих не доводились. Есть у нас еще такие предприятия, где работа профсоюзных комитетов по обеспечению безопасности полетов, воспитанию коллективов и укреплению дисциплины ведется недостаточно эффективно. В Печорском, Ухтинском, Семипалатинском, Тюменском авиапредприятиях, например, дисциплина остается еще на низком уровне.

В отдельных учреждениях гидрометслужбы имеются серьезные недостатки в метеорологическом обеспе-

чении полетов гражданской авиации.

Долг комитетов профсоюза, отметили участники пленума, — совместно с хозяйственными органами глубоко проанализировать причины недостатков, наметить меры по усилению использования резервов, помочь соревнующимся добиться новых трудовых побед в четвертом году пятилетки.

ПЛЕНУМ рекомендовал комитетам профсоюза, руководителям управлений, предприятий и организаций:

повсеместно организовать разработку встречных планов, принять индивидуальные и коллективные социалистических обязательств на 1974 год, обеспечить контроль за их выполнением. Сосредоточить внимание соревнующихся на повышении культуры обслуживания пассажиров, эффективности использования авиационной техники, безаварийной ее эксплуатации, улучшении качества ремонта и обслуживания. Создать в каждом коллективе атмосферу состязательности, постоянного поиска;

организовать социалистическое соревнование среди работников ведущих профессий;

шире распространять опыт соревнования инженерно-технических работников по личным творческим планам; установить общественный контроль за выполнением планов внедрения новой техники, научной организации труда, за своевременным внедрением в производство рацпредложений и изобретений;

усилить борьбу за укрепление трудовой дисциплины, создавать в коллективах обстановку высокой ответ-

ственности, взаимной требовательности, нетерпимости к нарушителям социалистической дисциплины труда.

КУЛЬТУРА обслуживания пассажиров Аэрофлота. Этому разделу деятельности авиаторов последнее время придается особое значение. И не случайно из передовых в стране, здесь накоплен хороший опыт обслуживания пассажиров в авиапредприятиях Ленинградского управления гражданской авиации» участники пленума уделили много внимания. Ведь Ленинградское управление ГА — одно из передовых в стране, здесь накоплен хороший опыт обслуживания пассажиров. А когда передовик допускает какие-то ошибки, они, как правило, не остаются незамеченными, их необходимо глубоко проанализировать.

Такой анализ был дан в докладах заместителя начальника Ленинградского управления ГА Л. В. Агошина и председателя Северного ТК профсоюза Г. А. Букина. Рассказав о достигнутых успехах в обслуживании авиапассажиров, они объективно, самокритично рассказали и об упущениях, недостатках, выявили их причины.

Пленум обязал республиканские, территориальные, объединенные и местные комитеты профсоюза совместно с хозяйственными руководителями предприятий и организаций ГА разработать и осуществить мероприятия, направленные на:

неуклонное выполнение требований приказа министра гражданской авиации № 1 от 2 января 1974 года «О мерах по совершенство-

ванию обслуживания пассажиров»;

повышение регулярности полетов, как основного показателя работы авиапредприятий. Каждый случай отмены, задержки и переноса рейсов по вине личного состава тщательно расследовать и принимать оперативные меры к устранению вскрываемых недостатков; улучшение взаимодействия служб авиапредприятий;

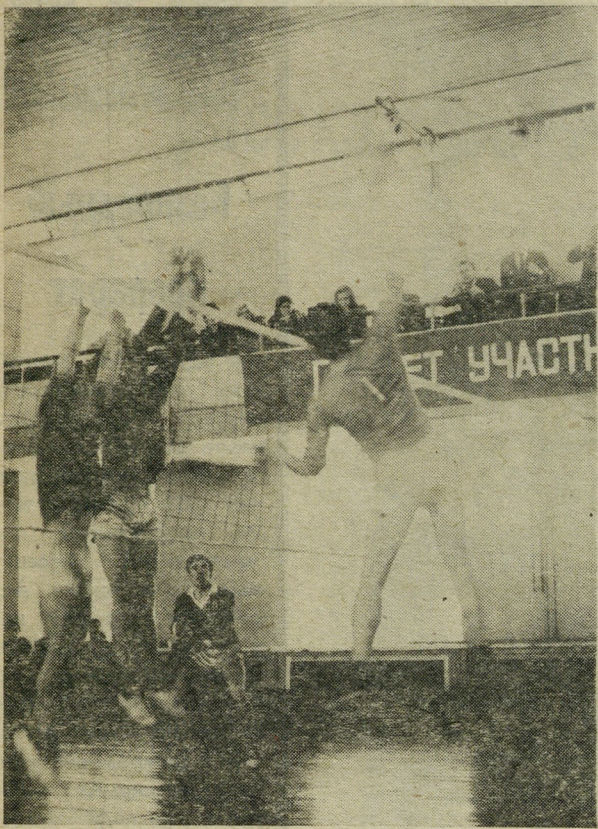
полное искоренение грубости и невнимательности к пассажирам;

установление действенного контроля за прохождением писем, жалоб и предложений пассажиров, за своевременным и качественным их рассмотрением.

Всего в прениях по докладу на пленуме выступили 17 человек. Среди них: заместитель министра гражданской авиации Н. П. Быков, секретарь ЦК профсоюза В. Г. Никитин, Герой Социалистического Труда, командир экипажа 2-го Краснодарского авиапредприятия А. Н. Кулаков и другие.

VI пленум ЦК профсоюза заверил Центральный Комитет КПСС, ВЦСПС, что авиационные работники, отвечая на призыв родной ленинской партии, приложат все свои силы, знания и опыт для успешного выполнения плана 1974, определяющего года девятой пятилетки. Выражена также уверенность, что комитеты профсоюза совместно с хозяйственными органами проведут большую разъяснительную и организаторскую работу по выполнению требований партии и правительства о дальнейшем улучшении пассажирских перевозок на воздушном транспорте.

# «Пятьсот-веселый» на крыльях



Острый момент

На этот самолет в Кольцово не объявили посадки по радио. К нему не подвозили пассажиров. У трапа не показывалась миловидная стюардесса. На рассвете открылся задний люк, в который свободно мог бы въехать автомобиль, и четырехмоторный АН-12, старший брат знаменитого «Антея», принял тонны и тонны груза. Нам предстояло доставить его до Риги. Сначала напращивался термин из лексики железнодорожников про «товарный пятьсот-веселый», то есть очень медленный рейс. Но сравнение не подошло. После старта штурман Л. Шнейдерман, разместившийся над бездной в застекленном носу крылатого корабля, спросил: «Вы знаете пассажирское расписание? Лайнер добирается до берегов Балтики за шесть часов, а мы прибудем раньше».

мо будничной работы, еще шел экзамен. Его проводил и проверяющий П. Сохрев, вообще-то отвечающий за знания бортмеханика П. Печкурова. Но когда самолет занял свой «эшелон» и включился автопилот, Петр Васильевич задавал довольно «каверзные» вопросы и пилотам.

В этот день, согласно накладным, трубы, резина, пластины Свердловского производства, находившиеся на борту, предназначались рижскому заводу «Компрессор». В маленьком салоне, ничуть не отличавшемся от купе ИЛ-18, бортпроводник А. Туманов предложил посмотреть на «багаж». Я его понял слишком буквально и попытался открыть дверь в грузовой отсек. «Можно только в глаза: герметически закрыто, — улыбнулся Александр. — Ведь здесь «климат» как дома, а там, за переборкой воздуха маловато и давление не то. Как-никак высота 7200 метров!».

Наш маршрут проходил через озеро Чусовское, Пермь, Киров, Ленинград. Командир Г. Шайхудинов сидел на соседнем, правом кресле. Он, летающий уже много лет, «проводил» как инструктор по новой трассе второго пилота В. Ежа, собирающегося в скором будущем стать первым. В небе, таким образом, поми-



кловке и фруктам, наиболее частым «гостям» на борту. А вот при транспортировке норки, белых мышей, медведей, пчел, рыбы, инкубаторных яиц (случалось и такое) — другое дело. Тогда приходилось летать, по словам экипажа, «бережно» и низко.

аэродроме не было объявить и поцелуев, зато представитель предприятия-приемщика деловито пожал руку свердловчанам за сверхсрочную доставку. В обратный путь мы загрузили оборудование для нашего машиностроительного завода имени Калинина. Небесный конвейер Урал — Латвия действовал бесперебойно.

За разговором незаметно пролетело время, и АН-12 пошел на посадку. В иллюминаторе открылась Даугава с теплоходами и в частокле бащен — старая ратуша с петухом на шпиле. На

В. ЗАЙЦЕВ, наш спец. корр.

НА СНИМКЕ: экипаж Г. Шайхудинова перед полетом.

Фото автора.

Недавно в читальном зале библиотеки аэропорта Кольцово состоялась встреча уральского писателя Н. Н. Мыльников с читателями библиотеки.

Бывший фронтовик, военный корреспондент армейской газеты — он и после войны остался верен своей теме. Борьба советских людей с немецкими оккупантами — основная тема его произведений «На правом фланге», «Золотой крест», «Тайный гарнизон», «Мы фронтовики».

Весна принесла с собой оживление на трассах Аэрофлота, который в этом году планирует перевезти 87,5 миллиона пассажиров, что на три с половиной миллиона больше прошлого года.

Вводятся около 50 новых авиалиний, в том числе Чебоксары — Сочи, Новосибирск — Анапа, Набережные Челны — Ле-

аэровокзалы: в Днепропетровске, Челябинске.

Расширяется сфера деятельности автоматизированной системы бронирова-

в Красноярске, Якутске, Магадане, Хабаровске, Донецке, Харькове, Таллине. Интересно, что кассир «Сирены» за смену продает

## Трассы Аэрофлота

нинград, Кишинев — Тбилиси — Ашхабад — Ташкент, Ленинабад — Минеральные Воды — Сочи. Вступают в строй и новые

ни мест «Сирена», которая, кроме Москвы, действует еще в 36 городах страны. Новые пулты в этом году устанавливаются

600—700 билетов, что в шесть — семь раз больше, чем раньше.

Ю. СТЕПАНОВ.

## Встреча с автором книги

Жителям Кольцова особенно интересно было встретиться с автором книги «Золотой крест», главный герой которой А. В. Кузнецов долгое время жил и работал в Кольцово.

Книга «Золотой крест» написана на подлинных событиях, происшедших в годы Великой Отечественной войны. Это правдивый, волнующий рассказ о судьбе летчика А. В. Кузнецова, который в начале войны был ранен и взят в плен. За героическую борьбу против фашистов в Польше А. В. Кузнецов был удостоен высшей награды Польской Народной Республики — Золотого креста. После войны А. В. Кузнецов долгое время работал руководителем полетов в Кольцово. Сейчас авиатор живет в Магнитогорске. Поэтому понятен интерес, с которым читатели слушали рассказ о том, как авторы работали над повестью, как собирали материал для своей книги. Н. Н. Мыльников поделился с читателями творческими планами на будущее.

М. ЛАПШЕВСКАЯ, читательница библиотеки аэропорта Кольцово.

Государственный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский институт гражданской авиации объявляет прием в аспирантуру на 1974 год по следующим специальностям с отрывом и без отрыва от производства:

Аэродинамика, динамика и управление полетом летательных аппаратов, строительная механика и прочность летательных аппаратов, навигация и управление воздушным движением, автоматическое управление и регулирование, эксплуатация авиационной техники.

**Без отрыва от производства**

Двигатели летательных аппаратов, радиолокация и радионавигация, экономика, организация управления и планирование гражданской авиации.

**Правила приема в аспирантуру**

1. В аспирантуру с отрывом от производства принимаются лица в возрасте до 35 лет, без отрыва от производства — до 45 лет, имеющие законченное высшее образование и опыт работы по избранной научной специальности не менее 2-х лет.

2. Заявление о приеме

в аспирантуру подается на имя начальника ГосНИИ ГА с приложением следующих документов:

служебной характеристики с последнего места работы;

личного листа по учету кадров с двумя фотокарточками размером 4x6 см;

списка опубликованных научных работ, научных технических отчетов, сведений об изобретениях, опытно-конструкторских работах;

удостоверение по форме № 6 о сдаче кандидатских экзаменов (для лиц, полностью или частично сдавших экзамены).

Паспорт и диплом об окончании вуза представляются лично поступающим в аспирантуру.

3. Все поступающие в аспирантуру сдают конкурсные вступительные экзамены по специальной дисциплине, истории КПСС и одному из иностранных языков в объе-

ме программы высших учебных заведений.

4. Все специалисты, поступающие в аспирантуру, проходят обязательное собеседование с предполагаемым научным руководителем, который сообщает в приемную комиссию о своем согласии осуществлять научное руководство.

5. Аспиранты с отрывом от производства обеспечиваются стипендией в размере основного оклада, получаемого на последнем месте работы, но не более 100 рублей в месяц.

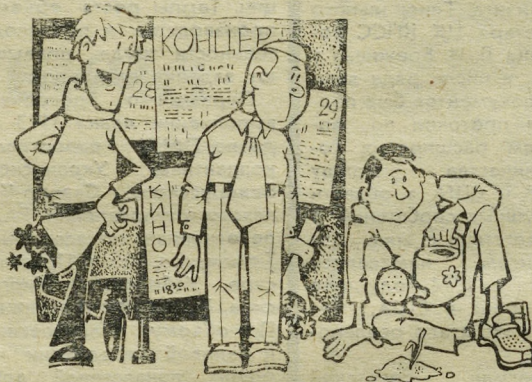
Жилплощадью аспиранты не обеспечиваются.

Вступительные конкурсные экзамены проводятся с 1 по 30 июня 1974 г. Прием документов производится до 30 апреля 1974 г. по адресу: 103340, МОСКВА, К-340, аэропорт Шереметьево, ГосНИИ ГА. Справки по телефону 156-97-97 или 155-70-06, доб. 33-89.

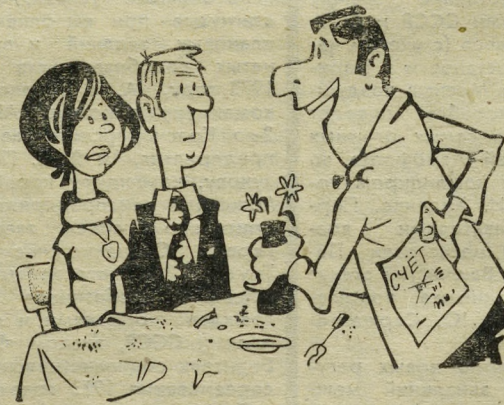
## «Красная яранга»

В Магаданской области создаются подвижные агитационно-культурно-массовые отряды «Красная яранга». Пять из них уже сегодня действуют в отдаленных районах северного края. В распоряжение культурмейцев предоставляются вертолеты Ми-4, самолеты АН-2.

## Улыбки художника



1. ЕМУ ВСЕГДА ДОЛГО ЖДАТЬ ПРИХОДИТСЯ!



2. ЭТО ТОЛЬКО ЦВЕТОЧКИ!



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

И. о. редактора  
Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 13176. Заказ № 7993.

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