

**НА МАРШЕ-
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**



**Авиатор
УРАЛА**

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

За культуру обслуживания пассажиров

Авиация все больше и больше входит в быт советских людей. Из года в год увеличивается удельный вес перевозок пассажиров воздушным транспортом, доставка грузов. И долг работников Аэрофлота сделать так, чтобы воздушное путешествие

пассажира на земле. В этом плане многое делалось и делается в последние годы. Так, коллектив ордена Трудового Красного Знамени аэропорта города Сочи выступил с инициативой в этой области. Авиаторы приняли решение определяющий

сажиров, кассиров и т. д. Всего таких пунктов в решении пятнадцать. Для того чтобы эти пункты выполнялись неукоснительно, создан штаб соревнования по культуре обслуживания пассажиров.

Почин сочинцев горячо поддержали авиаторы

Почин поддержан

оставило у пассажиров приятное впечатление. А для этого необходимо совершенствовать обслуживание пассажиров на бортах самолетов и вертолетов, в аэропортах, агентствах и гостиницах, заботиться о том, чтобы экономить общественное время не только за счет повышения скорости полетов, но и за счет сокращения времени обслуживания

год девятой пятилетки сделать годом «отличного авиасервиса».

А для того чтобы подтвердить это заявление делом, они решили организовать соревнование в аэропорту за звание службы и смены высокой культуры обслуживания пассажиров, провести конкурс на лучшего по профессии среди дежурных по встрече и посадке пас-

Урала. Так, в Курганском авиапредприятии приняты свои социалистические обязательства. Здесь тоже разработаны условия конкурса на лучшего по профессии. Для удобства пассажиров работает выездной кассир на крупных заводах города.

В аэропорту Уктус объявлен дополнительный смотр-конкурс на лучший аэропорт МВЛ.

А как у вас с планом?

На четыре дня раньше

Включившись в социальное соревнование за досрочное выполнение по состоянию на 27 июня, на четыре дня раньше срока, Пермское авиапредприятие выполнило полугодовой государственный план по пассажирообороту, прив-

денным часам, доходам, прибыли, выручке, отправка пассажиров, почты, коммерческих грузов.

Б. БЕЛОУСОВ,
начальник планово-экономического отдела.

Не снижая темпов

Хороших показателей в выполнении полугодового государственного плана добились работники авиации Кургана. На 27 июня план перевозки пассажиров был выполнен на 101 процент, участковый пассажирооборот составил 108 процентов, выручка достиг-

ла 106 процентов. За оставшееся до конца месяца время летчики и работники всех других служб аэропорта трудились не снижая темпов.

В. БЕЛЫХ,
старший инженер-экономист.

Крылатый рейс в село



Мы уже сообщали в коротенькой заметке, что бригада аэропорта Уктус побывала недавно в агитполете, посвященном славной дате — 50-летию со дня присвоения комсомолу имени В. И. Ленина. В конце прошлой недели самодеятельные артисты вернулись в Свердловск. Сегодня мы предлагаем вашему вниманию репортаж из агитполета.

В первое базовое место — Туринск — агитбригада добиралась двумя спецрейсами. На первом самолете отправили большую часть участников самодеятельности и инструменты, на втором — оставшихся шесть человек. На зеленом аэродроме нас встретили представители Туринского райкома комсомола. Через час мы были устроены в гостинице «Тура», расположенной в центре города.

Первый вечер посвятили репетиции. Вернее, репетиция началась на аэродроме, у трапа самолета. Наши плясуньи Настя Ломакина и Людмила Латынцева повторили несколько раз самые сложные па танца «Сувенир», Татьяна Терентьева учила на ходу слова шуточной песенки «Ты мол, я мол...». «Вечером мы еще не раз «прошли» всю программу концерта.

Боевое крещение состоялось на следующий день. Первый концерт авиаторы давали в селе Липовское. Начался он в дневное время, поэтому публика собралась самая благодатная — школьники да домохозяйки. Открыл концерт секретарь комитета ВЛКСМ авиапредприятия Сергей Брехов. В коротком вступительном слове он пояснил, чему посвящен агитполет, рассказал о славных делах советской молодежи, о лучших ее традициях.

Первый концерт, правда, прошел шероховато. Было несколько досадных накладок, поэтому во второе село, Коркино, ехали в подавленном настроении. Перед концертом — короткое совещание, на котором произвели не-

большие перестановки — и программа «заиграла». Все выступали на подъеме. Заряд концерту дал В. Л. Деревянченко, заместитель командира летного подразделения по политико-воспитательной работе. Он рассказал молодежи — а в зале ее было подавляющее большинство — о комсомоле, об уральской авиации.

Многие номера самодеятельности зал встречал на «бис». Понравились авиационные песни в исполнении ансамбля ребят: «Что пилоту нужно», «Песня гражданских летчиков», «Аннушка». Горячими аплодисментами наградили зрители и наших чтецов — Капитолину Чачулину, Виктора Пестова, Валерия Сеникова.

Надо сказать, что многие участники самодеятельности успешно выступали в нескольких жанрах. Людмила Латынцева, к примеру, исполняла сольные песни, пела в ансамбле, участвовала в двух плясках.

Виктор Пестов был занят в литературно-музыкальной композиции, посвященной комсомолу. Затем он читал стихи Маяковского, пел в ансамбле и участвовал в

мотой. Это если говорить вкратце. Ну, а в путешествии было много интересных встреч, много неожиданностей. С юмором вспоминают участники агитбригады о том, как толкали автобус по непролазной грязи, шлепали по лужам, забыв о том, что на ногах совсем не сапоги. И, как ни странно, почти всегда, несмотря на все невзгоды, начинали концерты вовремя. Боевое крещение агитбригада с честью выдержала.

Л. МИНИНА,
(наш спец. корр.).

Большую методическую и практическую помощь авиационным экипажам на оперативных точках оказывают старший пилот-инспектор ЛПО УрУ ГА, пилот первого класса И. Е. Спицин.

На снимке: И. Е. Спицин беседует с пилотами Уктусского авиапредприятия.

Слева направо: командир самолета Ан-2 А. В. Барышев, второй пилот И. А. Новоселов, пилот-инспектор И. Е. Спицин, командир самолета Ан-2 Н. И. Горский и второй пилот А. В. Паутов.



В СОВХОЗ — С КОНЦЕРТОМ

В новом качестве встречали своих постоянных помощников — авиаторов труженики пригородного совхоза «Прогресс». На сей раз они приехали к рабочим совхоза с гитарами и ударными инструментами. Вокально-ин-

струментальный ансамбль пилотов Курганского авиапредприятия Сергей Леонов, Евгений Камынин, Юрий Зайков и Евгений Бурнашев устроили для них большой концерт в честь праздника последней борозды. Секретарь

партийной организации совхоза Ф. И. Братчиков от имени всех зрителей пригласил полюбившийся ансамбль на встречу «дня животновода». Летчики вручили труженикам полей рекламные книги об Аэрофлоте, памятные сувениры. Встреча укрепила постоянную шефскую связь между ними.

информация
Новости
События
Факты
информация

**С ВОСХОДОМ
СОЛНЦА**

Перевозку рыбы с местного озера Щучье начали курганские авиаторы. Вылетая с восходом солнца, к началу работы на местных авиалиниях Ан-2 возвращаются, предварительно выгрузив на торговых точках города десятки килограммов сырка — нежной, вкусной рыбы.

Договор, заключенный с рыбтрестом, позволяет нашим летчикам полностью использовать световой день, эффективно эксплуатировать машины, досрочно выполнять производственный план. Полугодовой план летчиками подразделения по многим показателям был выполнен к началу июня.

А. НЕЧАЕВ,
командир летного подразделения.

Учителя помнят долго



Утром Федор Федорович Шестаков докладывает командиру звена о готовности экипажа к вылету. С этого начинается его трудовой день. А сколько их было на жизненном пути Федора Федоровича с 1945 года! За это время на самолетах Ли-2, По-2, Ан-2 он налетал безаварийно 20300 часов, подготовил и ввел в строй более 20 командиров самолетов. Многие из

них летают сейчас на Ил-18, Ан-24 и других тяжелых самолетах. Что стоит за этими короткими фразами? Повседневный, кропотливый труд, работа с людьми, забота о их росте.

Федору Федоровичу поручается выполнение наиболее сложных полетов, он в совершенстве освоил многие виды применения авиации в народном хозяйстве.

Каковы же слагаемые успеха в летной работе Федора Федоровича?

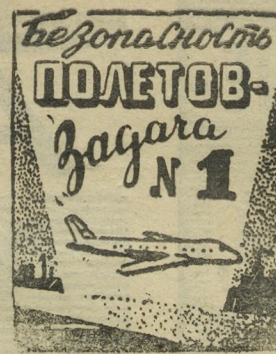
Прежде всего, продуманность действий от начала рабочего дня и до конца. Утром, после проверки предполетного отдыха, Федор Федорович слушает метеоконсультацию, детально готовит экипаж к полету в штурманской комнате и докладывает командиру звена о готовности к полету. В службе движения он принимает решение на вылет и уточняет загрузку, дальше его маршрут продолжается на самолете.

Взлет. Идет привычная работа. И вот само-

себе и никогда не самоуспокаивается.

Федор Федорович требователен и к тем, кто определяет успех полетов на земле. Если начальник аэропорта местных воздушных линий в чем-то допускает нарушения, Федор Федорович не оставляет их без внимания, добьется устранения недостатков и при необходимости поможет. К этому его обязывают и характер, и общественная работа. Федор Федорович уже давно стал общественным инспектором по безопасности полетов, избран председателем совета командиров летного коллектива. Уважают его летчики за отзывчивость, душевную щедрость, скромность, за умение прислушаться к людям, внимательность, веселый, открытый характер...

1973 год для Федора Федоровича был особенным. Принятые социалистические обязательства он выполнил успешно и досрочно — к 28 сентября. За успехи в социалистическом сорев-



новании награжден орденом Трудового Красного Знамени. Высокая награда придала новые силы старому авиатору. Отвечая на «Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу», Федор Федорович первым в летном коллективе принял индивидуальные социалистические обязательства и успешно их выполняет.

Есть ли трудности у Федора Федоровича при выполнении планов? Есть, как и у других пилотов. Вот поручили ему вводить в строй командира самолета. Это значит, что Федор Федорович должен отточить, отшлифовать мастерство нового командира в рейсовых условиях, подвести черту под

всем этапом полетов бывшего второго пилота и доверить ему самостоятельно управлять самолетом.

Федор Федорович ввел в строй командиров и сына Михаила. Михаил Шестаков продолжает лучшие трудовые традиции отца, учится в ордена Ленина Академии гражданской авиации, в 1974 году его уже назначили командиром звена.

О хороших учителях помнят долго.

Федор Федорович с благодарностью вспоминает своих наставников, которые не раз говорили, что в авиации нет мелочей. «От нечищенного сапога, от грязного воротника, от небритого лица — шаг к летному происшествию», — говорил когда-то инструктор. Поэтому никогда, нигде он не допускает расхлябанности, самоуверенности, твердо помня слова инструктора как неписаное правило авиации.

В. МЯЛОВ,
заместитель
командира
Пермского
авиапредприятия
МВЛ по политико-
воспитательной
работе.

По Аэрофлоту Ленинград — Гамбург

В печати уже сообщалось об открытии новой регулярной авиалинии Ленинград — Гамбург.

Заместитель генерального представителя западногерманской авиакомпании «Люфтганза» в СССР Хельмут Пошман подчеркнул большое значение новой авиалинии в деле расширения экономического сотрудничества между Советским Союзом и ФРГ.

— Кто были первые пассажиры, Роман Борисович? Как проходил полет?

— На борту Ту-134, который пилотировал экипаж заслуженного пилота СССР М. М. Корнева, были иностранные туристы, советские спортсмены, члены технической комиссии. Пассажиры остались довольны высоким уровнем обслуживания на борту советского лайнера.

Трасса на Воркуту

На днях в Ленинградском авиапредприятии открылась новая воздушная трасса по маршруту Ленинград — Архангельск — Ухта — Воркута. Первый рейс по новой авиалинии выполнил экипаж командира корабля Ан-24 С. Т. Анигеева с повзряющим на борту И. Р. Кейрисом. По мнению авиаторов, это очень перспективный и рентабельный рейс.

Пока рейсы будут выполняться (по сентябрь) четыре раза в неделю. В дальнейшем планируется сделать их ежедневными и круглогодичными.

Что даст пассажирам новая воздушная трасса? Прежде всего — время. В пути они будут находиться всего 4 часа 40 минут. Новый воздушный мост, проложенный ленинградскими авиаторами, позволит пассажирам быстро попасть в Прибалтику и курортные районы юга.

Н. ДМИТРИЕВА.

ФОТО- РЕПОРТАЖ

Женщина у штурвала самолета. Несколько лет назад это было очень редкое явление, вызывающее скепсис и недоверие. А сейчас женщины водят крылатые машины даже на протяженных северных трассах. В Сыктывкарском аэропорту три года летает командиром Ан-2 коммунист Галина Анатольевна Ракитина. Как и у многих женщин, ее путь в авиацию шел через ДОСААФ. Сейчас ей доверяется самое ответственное дело — перевозка пассажиров.

На снимках:

1. Командир самолета Ан-2 Г. А. Ракитина и второй пилот И. Ф. Кофель.

2. Вертолет Ми-6 с подвеской летит на буровую.

Фото
В. СТЕПАНОВА.

Премии за встречный

Государственный комитет Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и секретариат ВЦСПС внесли на 1973 — 1975 гг. в Типовое положение о премировании работников предприятий гражданской авиации, переведенных на новую систему планирования и экономического стимулирования, следующие дополнения.

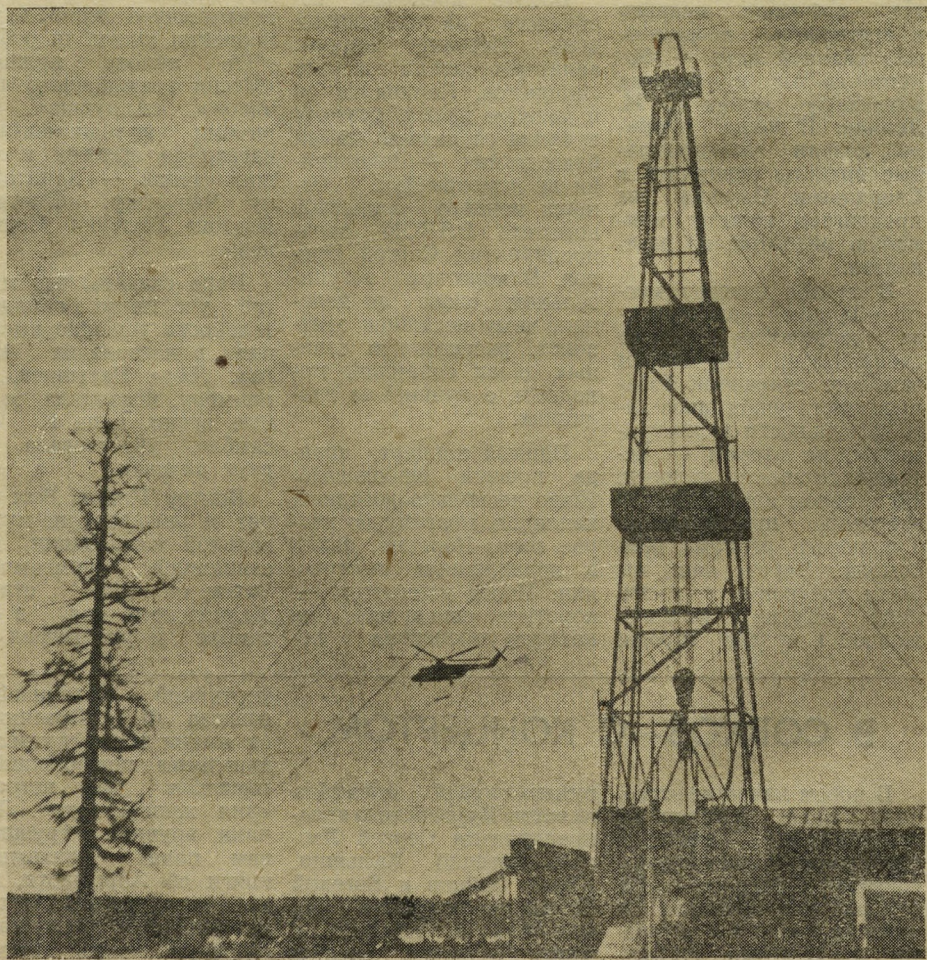
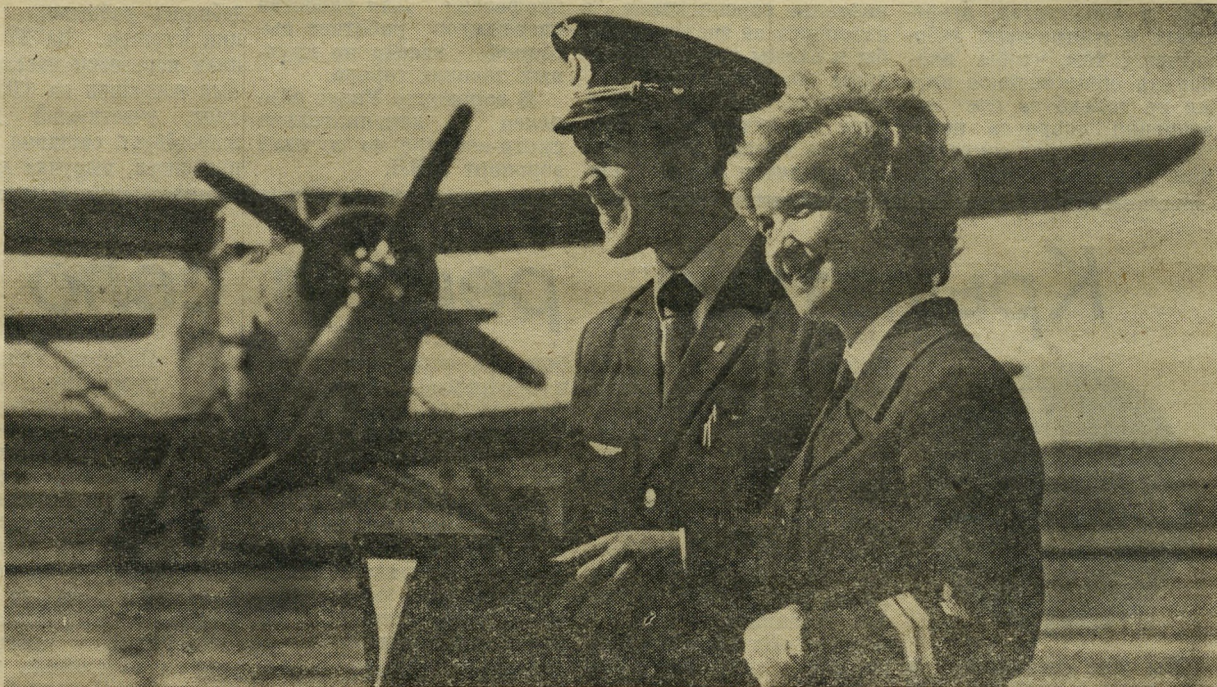
Если предприятия на основе социалистического соревнования принимают и выполняют встречные планы по увеличению прибыли (доходов) прежде всего за счет экономии материальных ресурсов, по дополнительным перевозкам, по росту производительности труда, а также по другим показателям премирования, которые превышают или находятся на уровне заданий пятилетнего плана на этот год, премии устанавливаются и выпла-

чиваются в повышенных размерах.

Конкретные размеры повышения премий определяются для руководящих работников предприятий вышестоящими организациями по согласованию с соответствующим профсоюзным органом, а для остальных работников — руководителями предприятий по согласованию с местным комитетом профсоюза.

В случаях, когда предприятие выполняет и перевыполняет показатели плана, утвержденного вышестоящей организацией, но при этом не достигает показателей встречного плана, принятого предприятием, премии работникам выплачиваются в размерах, предусмотренных за выполнение и перевыполнение утвержденного плана.

У авиаторов Коми управления ГА



К визиту в СССР

Президента США

Ричарда Никсона

Этот не вполне обычный рейс по традиции, принятой в авиакомпаниях мира, называют еще гостевым. Мы летим в Вашингтон и открываем тем самым еще одну нашу международную авиалинию — в Америку. Мы — это делегация Аэрофлота во главе с первым заместителем министра гражданской авиации А. Н. Катричем, представители советской общественности, журналисты...

Пора бы уж, кажется, привыкнуть к скоростям века, но ведь и расстояния надо уважать. Москва — Вашингтон. 9 100 километров — 4 900 миль... Хотя, с другой стороны, много ли делов — утром налегке отправляешься в Шереметьево, а к вечеру сваливаешься с неба на ту сторону Атлантики?

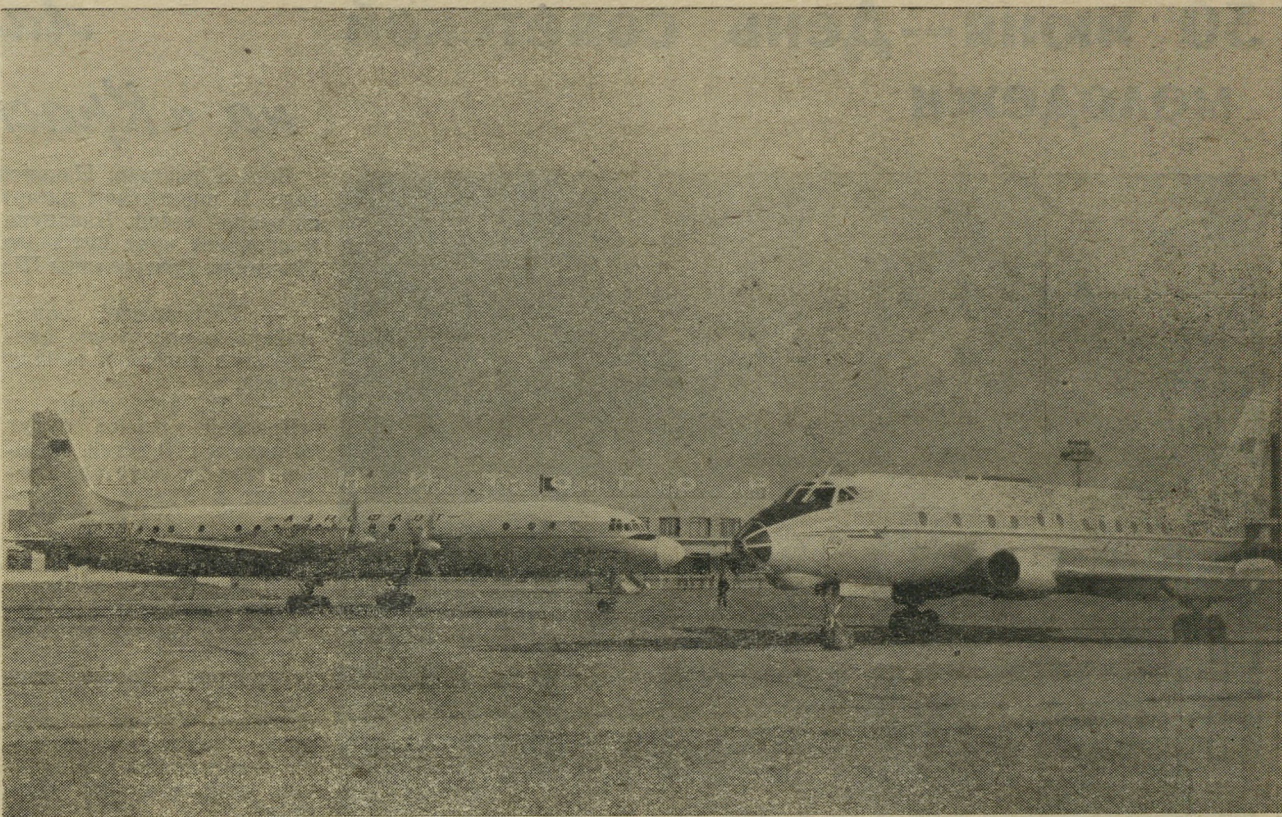
И все же есть в этом гигантском авиаброске какое-то труднодостижимое преувеличение, и оттого, наверно, чувствуешь порой, как сплетается вдруг реальное с условным, существующее с кажущимся. Повернешься к иллюминатору — и затевается... Высота десять километров? Нет их, километров: под крылом — считайте, под ногами — сероватой периной улеглись облака. Скорость девятьсот километров в час? Нет ее, скорости: вон чуть ниже и справа, будто татуировка на облаке, острокрылая тень самолета — висит, и ни вперед, ни назад. И тут же — динамик деловитым голосом стюардессы: «Пролетели Амстердам...» Уже?

...Аэропланы купили у фирмы «Фоккер». Десять штук. И длился первый перелет из Берлина в Москву несколько дней.

...Вечером, и мы уже заходим на посадку, мчимся по полосе Вашингтонского аэропорта. Я смотрю в иллюминатор и вижу: двое аэрослужащих в белоснежных комбинезонах ковыряют что-то внутри автопогрузчика, потом как по команде оглядываются и, застыв, смотрят — оттуда, со стороны, не знаю, удивленно ли, настороженно, но уж никак не свысока, — смотрят, как после дальней дороги к отведенному ему «причалу» плавно подруливает красавец Ил-62М — новейшая модификация флагмана Аэрофлота для трансконтинентальных рейсов.

Приехали... Но рейс наш, фигурально выражаясь, на этом не кончается. Продолжение его — и первая пресс-конференция в аэропорту Вашингтона, и переговоры наших специалистов гражданской авиации с американскими коллегами, и решение разных вопросов, связанных с открытием трассы, и консультации, и выяснение перспектив. Рейс рекламный, значит, и деловой.

Между прочим, такого рода работа — довольно тонкая, напряженная и, я бы сказал, многоплановая — чаще всего остается за строчками коротких сообщений об «очередном авиамосте между двумя странами» или за многозначными цифрами статистики. Может, поэтому мы уже, не особенно-то и сосредоточиваясь, воспринимаем информацию о том, что Аэрофлот наш — крупнейшая авиакомпания мира, что самолеты его регулярно летают в 64 страны Европы, Азии, Африки и Америки, что протяженность его зарубежных трасс достигает четверти миллиона километров и что в международных расписаниях вместе с Москвой и Ленинградом уже значится Киев и Минск, Ереван и Ташкент, Иркутск и Хабаровск. Но, повторяю, открытие каждой новой линии — дело сложное. Тем более, по моему, должны впечатлять темпы и результаты: не прошло и недели после нашего возвращения из США, как открылась еще одна трасса — между Ленинградом и Гамбургом...



Говоря о сложности этой работы, я имею в виду не только технические или организационные проблемы. Каждая новая международная авиалиния — это нечто большее, чем факт воздушного сообщения. «Воздух, — сказал как-то Г. В. Чичерин, — это океан будущего, связывающий все земли и народы».

Люди осваивают этот океан, преодолевая преграды стихии, технические трудности, а также барьеры иного, куда более сложного свойства. Авиация — любимца цивилизации. И вместе с

Кервин, П. Вейц, Б. Маккэндлес, другие официальные лица, был среди них и бизнесмен М. Койн. И вот теперь он поднимает бокал, показывает нам фотографии, сделанные в Советском Союзе, вспоминает о посещении Кремля, могилы Неизвестного солдата, Звездного городка, Киева.

Это — тоже традиция подобных рейсов. Мы хотим летать друг к другу — значит, мы хотим лучше знать друг друга. И каждый показывает другому то, что ему дорого, что почитаемо им,

РЕЙС ДРУЖБЫ

нею она переживает будни и праздники нашего мира, его потрясения и покой.

Наш рекламный рейс, он ведь не только «перерезал» ленточку на трассе, он словно еще один кадр хроники, рассказывающий о переменах в мире. Семнадцать лет назад Ту-104 впервые побывал в Нью-Йорке. Это был эпизод, вызвавший у кого-то удивление, а у кого-то раздражение и даже ярость. В 1968 году уже открылось регулярное движение между Москвой и Нью-Йорком. Менялся характер отношений двух стран, расширялись их экономические и культурные связи, и очевидный показатель этого — рост потребности в развитии воздушного сообщения: летит все больше туристов, но еще больше желающих летать. Такой спрос надо удовлетворять. И вопрос этот (вот показатель его важности!) решается на высшем уровне: год назад, во время визита Л. И. Брежнева в США, и был подписан протокол, предусматривающий открытие двух новых линий. Аэрофлот обслуживает трассу между Москвой и Вашингтоном, Пан-Америкэн — между Ленинградом и Нью-Йорком. Новые времена, новые линии, новые рейсы, новые отношения.

...На третий день «рекламного рейса» всю нашу делегацию пригласил к себе домой президент «Маршалл Койн и К°». Энергичный, седой, розовощекий человек лет пятидесяти, он перешел от одной группы гостей к другой, вскидывал руку с бокалом и, широко улыбаясь, повторял: «О, Москву! О, Москву!» Это был ответ Маршалла Койна — ответ на наше гостеприимство.

В апреле из Вашингтона Ил-62 доставил в Москву американскую делегацию. В числе почетных гостей первого прямого рейса был министр транспорта США К. Бринегар, космонавты Дж.

что радует и веселит его. И каждый надеется, что другой узнает, запомнит и будет вспоминать.

...И вспомнится когда-нибудь сверкающий хрусталем, зеркалами, паркетом Восточный зал Белого дома и палец гида, указывающий на то место, откуда начинали свой последний путь президенты, скончавшиеся или погибшие при исполнении обязанностей... Или какой-нибудь хоккейный аншлаг в Лужниках вдруг отдаленно напомнит «ковбойские игры», как по нотам разыгрываемые в «Капитал центре» Вашингтона: лихие парни в лихих шляпах, как мячики подпрыгивающие, похоже, на необъезженных лошадках (кто дольше усидит?), амазонки, галопом проносящиеся вокруг трех бочек, установленных в разных концах арены (кто быстрее?), снова парни — в погоне за насмерть перепуганным бычком, виртуоз, жонглирующий лассо, — и все это под непрерывный и восторженный бас ведущего, отчаянные крики публики и резкие, как гудки автомобилей, возгласы разносчиков кока-колы...

...Как и любой рейс, наш тоже подлежит завершению. На гигантской площади аэропорта Кеннеди Ил-62 находит свое место, становится в очередь меж «Боингов» и «Каравелл» и осторожно катит вперед. Из иллюминатора вижу голову очереди: самолеты взлетают с интервалом в одну-две минуты. Наконец и мы выходим в голову.

Взлетаем. Погостили — и домой. И вроде те же одиннадцать часов обратно летели, а показало — дольше.

А. ДРУЗЕНКО,
спец. корр. «Известий».

Москва—Вашингтон—Нью-Йорк.

СКОРОСТНОЙ ИЛ-18 СВЯЗАЛ ЕЩЕ ОДИН ОБЛАСТНОЙ ЦЕНТР СО СТОЛИЦЕЙ РЕСПУБЛИКИ



У наших

соседей

Сокращение времени нахождения в пути грузового потока даже на одну минуту дает многомиллионную экономию. Таковы масштабы сегодняшнего Казахстана. Что же сказать об экономическом эффекте, при сокращении времени на перевозке в два-три раза? Он составит астрономическую цифру. Именно такие бесценные вклады каждый год вносят в экономику Казахстана авиаторы республики — многотысячный кол-

лектив Казахского ордена Трудового Красного Знамени управления гражданской авиации. Усилиями авиаторов на карту воздушного океана республики ложатся все новые и новые магистрали, соединяющие крупные города, промышленные и культурные центры. Можно сказать, что сейчас самолеты связывают между собой почти все населенные пункты, начиная от районного звена.

Растет техническая во-

оруженность гражданской авиации Казахстана. На авиалиниях республики летает флагман Аэрофлота Ил-62, бороздят небо его сородичи — быстрые крыльы Ил-18, стремительные Ту. Сейчас подавляющее большинство областных центров республики, включая и новые — Аркалык, Шевченко, Джезказган, связаны с Алма-Атой прямыми скоростными беспосадочными маршрутами.

Обо всем этом шла речь на «летучей» пресс-конференции, проходившей в самолете Ил-18, совершавшем первый перелет по новой трассе Алма-Ата — Гурьев. Перед участвовавшими в полете журналистами выступил начальник Казахского управления гражданской авиации Н. А. Кузнецов, его заместители Б. Шелковский и Г. Ниязов, флагштурман управления И. Назмутдинов.

Всего 3 часа 40 минут понадобилось могучему кораблю на прыжок из столицы республики на берег Каспия. Раньше на такой перелет с посадками уходило до половины суток.

...Завершены необходимые формальности, и самолет вновь взмывает ввысь. Он ложится на обратный курс на Алма-Ату. Вот под крылом проходят очертания Аральского моря, и вскоре в иллюминаторах видны огни столицы республики.

Н. КОПЕЛИОВ.

30 июня — День советской молодежи



1. ПОРТРЕТ СОВРЕМЕННОЙ.

2. ТУРИСТЫ В МОСКВЕ.

Фото В. СТЕПАНОВА, лауреата первой Всесоюзной премии («Комсомольская правда»).

На ВДНХ СССР

Автомат —

мойщик трапов

Трап, по которому за день работы прошли тысячи ног, подъезжает к необычной машине. Она оснащена щетками и шлангами с водой. Оператор включает программное устройство, и механизм начинает натирать щетками грязный трап. Они «вылизывают» каждую его деталь. Через тридцать минут трап сияет чистотой.

Пока это только проект. Вернее, модель. Но она действует. «Игрушечная» машина для мойки трапов успешно справляется со своими функциями. Изготовил ее слесарь аэропорта Пулково Анатолий Григорьевич Галактионов. Свою модель механизма для автоматической мойки трапов, выполненную в масштабе 1:10, он представил на ВДНХ. Специалисты дали высокую оценку работе новатора.



Жалко «верблюда»

Легче верблюду пролезть в игольное ушко, чем грешнику попасть в рай...

В Кировском авиапредприятии произошел случай, который воплотил эту изысканную формулу в жизнь. Обрисую ситуацию. Работы в совхозе были окончены. Документы были подписаны. Самолету хотелось в полет. Г. Д. Гребенкину хотелось в Уржум. Одна взлетно-посадочная полоса, которая обычно служила для стартов, была свободна. На второй был склад минеральных удобрений и громоздилась цистерна. Расстояние между ними оценивалось в

двадцать четыре метра. Вместо того чтобы вырваться на свободную взлетную полосу, пилот погнался своего «верблюда» в игольное ушко...

Из корана трудно понять, чем отделался таковой верблюду, но Кировскому пришлось худо. Он обломал себе нижнее

крыло и получил рваную рану в боку. Жалко «верблюда». Непонятно, почему это погонщик погнался в такую узкую щель — проще было обойти. Сказано ведь: не ходи по согоду — сапоги стопчешь. С поправкой на нынешний век «стоптали» самолет.

К. ВИТИН.

Лагерь на «Красной горке»

Лето в разгаре. Наконец-то пришла хорошая погода. В пионерском лагере «Красная горка» начался второй сезон. Накануне его открытия наш корреспондент взял интервью у начальника лагеря Людмилы Григорьевны Шалайко.

— Расскажите, пожалуйста, о подготовке пионерского лагеря к началу сезона.

— В эту смену в «Красной горке» будут отдыхать 170 детей. Большинство их родителей работает в Уктусе и Кольцово. Двадцать ребят пришло к нам из Ашхабада. Мне кажется, что наш лагерь подготовлен неплохо. Отремонтированы домики, оборудованы игровые и спортивные площадки, территория лагеря прибрана. За это спасибо работникам Уктуса и Кольцова. Большое неудобство — нет пляжа для купания, или хотя бы бассейна.

— В основном состав смены уже приехал. Как прошло знакомство детей с лагерем?

— Ну, скучать им не пришлось. К открытию лагеря мы готовим концерт самодеятельности, интересную игру «Будь готов!» (это своеобразная викторина), спортивные соревнования. В плане работы лагеря много интересных вечеров, будут проходить занятия танцевального кружка, музыкального, многих других.

— Как организовано питание ребят?

— Питание в лагере на очень хорошем уровне. Свежие молочные продукты, творог, еще теп-

лый, привозят из Арамиля. Достаточно хорошо мы обеспечены рыбой, мясом, овощами. Командование Кольцовского авиапредприятия заключило договор с ашхабадцами, и мы регулярно будем получать фрукты для детей.

— Что вы скажете о «взрослом населении» лагеря, о воспитателях?

— Их у нас около сорока человек. Пионервожатые в большинстве девушки из службы бортпроводников в Кольцово. Воспитатели — учителя начальных классов школы в Кольцово. Люди достаточно опытные, некоторые из них работают с детьми уже по нескольку лет.

В. КОПНОВ.

Третий, очередной

К выходу в свет готовится третий номер стенной газеты «Авиатор» у челябинцев. Этот печатный орган командования, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций выходит два раза в месяц. Характерно, что «тираж» этой газеты — шесть экземпляров. Они вывешиваются в основных службах авиапредприятия.

СПОРТ

Состязались городошники

Командное первенство по городкам проходило недавно в Курганском авиапредприятии. В нем участвовали почти все службы. В упорной борьбе победу завоевала команда АДС. Лучшими ее игроками признаны И. Н. Усов, диспетчер АДС, и С. В. Епишин, начальник по приписным аэропортам, продемонстрировавшие хорошую меткость и силу удара. В июле решено организовать личное первенство любителей городков.

А. СЫСОЛЯТИН, секретарь комитета комсомола.

Чайки против самолета

Реактивный самолет, направляющийся с пассажирами на борту в Сингапур и Лондон, чуть было не потерпел аварию. Виновики предпосылки к ней оказались летевшие навстречу чайки.

Один из двигателей про-

глотил их столько, что вообще перестал работать, второй частично потерял мощность, а третий был поврежден. Командиру корабля пришлось выпустить часть топлива, чтобы облегчить вес машины и сделать вынужденную посадку.

«Урал авиационный»

Комитет ВЛКСМ Челябинского авиапредприятия проводит фотоконкурс «Урал авиационный», посвященный 50-летию присвоения имени В. И. Ленина и Дню Воздушного Флота СССР. Вовлечение фотолюбителей в общественную жизнь авиапредприятия, отражение средствами фотографии достижений гражданской авиации, 50-летнего пути комсомола — вот цель конкурса. В конкурсе могут участвовать фотолюбители и

других авиапредприятий Урала.

Формат снимка не менее 18×24, к каждой фотографии должен быть приложен контрольный отпечаток 9×12, на обороте следует указать фамилию, имя, отчество, место работы и название снимка. Снимки нужно присылать в комитет ВЛКСМ Челябинского авиапредприятия до 1 августа. Лучшие фотографии будут демонстрироваться на выставке в Доме культуры «Сокол», получают дипломы.

НАШИ
интервью

ПО АЭРОФЛОТУ В клубе

стюардесс

Закончился еще один год работы клуба стюардесс при Доме культуры авиаработников. Раз в месяц они собираются в своем клубе, чтобы отдохнуть, встретиться с интересными людьми, узнать для себя что-то новое.

В этом году по инициативе клуба стюардесс при нем создана школа эстетического воспитания бортпроводников. Прошло всего несколько занятий, но школа завоевала огромную популярность.

В плане клуба на будущий год большое место занимает знакомство с достопримечательностями Ленинграда, его историей, революционным прошлым, намечается провести экскурсию по ленинским местам. Ленинград.

Встреча

через 35 лет

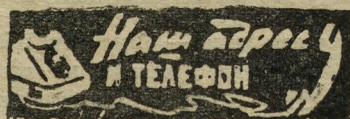
В далеком 1939 году окончили мы Тамбовское летное училище ГВФ, в этом году организуем встречу.

16 августа 1974 года в г. Тамбове состоится встреча бывших выпускников-пилотов 1939 года 3-й эскадрильи Тамбовского авиаучилища ГВФ.

Просим выпускников отозваться на наш призыв.

Согласие на встречу сообщите по адресу: 330096, г. Запорожье, улица Медичина, 6, ШРАМ А. С.

ИНИЦИАТИВНЫЙ КОМИТЕТ.



г. Свердловск, И-20

Редакция газеты «Авиатор Урала»

Тел. 295—461.

295—496.

И. о. редактора

Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 14129 Заказ № 9355

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