

**НА МАРШЕ-
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Внимание: план!

ИТОГИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ УРУ ГА ЗА ТРЕТИЙ КВАРТАЛ И ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 1974 ГОДА

Коллектив управления, включившись во Всесоюзное социалистическое соревнование за досрочное выполнение заданий четвертого, определяющего года девятой пятилетки, выполнил государственный план, социалистические обязательства и встречный план третьего квартала, девяти месяцев по всем основным и большинству расчетных показателей. Наряду с выполнением плана и взятых социалистических обязательств по производственным показателям достигнут значительный рост объемов к соответствующему периоду 1973 года: — по пассажирообороту — 8,4 процента, вместе 3,6 проц., достигнутых в 1973 году относительно девяти месяцев 1972 года; — по участковому тонно-километражу — 7,3 процента, вместо 3,7 процента, достигнутых в 1973 году относительно девяти месяцев 1972 года. Выполнены отправки: пассажиров (100,2 проц.), почты (102,3 проц.), грузов (101,7 проц.), производительность труда (104,0 проц.). По фонду заработной платы имеется абсолютная экономия —

1007,3 тысячи рублей, а относительно выполненных объемов работ — 1724,4 тысячи рублей. Успешное выполнение производственно-финансового плана было обеспечено за счет увеличения самолето-вылетов, повышения коммерческой загрузки, занятости пассажирских кресел, перевыполнения заданий по применению авиации в народном хозяйстве. Процент коммерческой загрузки в первом полугодии всех самолето-вылетов достигнут в размере 83,3 проц., что выше девяти месяцев 1973 г. на 2,4 проц.; занятость кресел составила 80,1 проц., или выше девяти месяцев 1973 года на 1,6 проц. За счет повышения коммерческой загрузки на 2,4 процента выполнено около 15 миллионов тонно-километров участкового тонно-километража. Собственный парк (кроме Ан-24) эксплуатировался с производительностью полетов выше плановой и фактической прошлого года. Несмотря на выполнение по основным показателям производственного плана, управлением не выполнено два условия Всесоюзного социалистического соревнования:

1. План третьего квартала по строительно-монтажным работам выполнен только на 93,1 процента, не обеспечена полностью безопасность полетов в авиапредприятиях. Наличие указанных недостатков в работе управления лишило его права участвовать во Всесоюзном социалистическом соревновании среди коллективов Министерства гражданской авиации. Из десяти предприятий управления выполнили условия социалистического соревнования только два: Свердловское и ЦАВС. Не выполнили плана третьего квартала: Курганское и Пермское авиапредприятия по строительно-монтажным работам; Пермское МВЛ, Кировское и Уктусское авиапредприятия не обеспечили безопасность полетов; Челябинское, Магнитогорское авиапредприятия не выполнили плана по производительности труда, общему объему авиаперевозок; Ижевское — по приведенным часам. **Л. БОЛЬШАКОВА,** старший экономист УРУ ГА.



На снимках: экипаж самолета Ан-24 борт-механик В. П. Стаханов, Н. П. Нелидов — командир корабля, командир-стажер В. К. Дембицкий и штурман В. Е. Шутемов. Фото В. Степанова.

Не изменяя традиции

Не изменяя — давней традиции, добрыми делами встречает 56-летнюю годовщину со дня образования ВЛКСМ комсомольцы страны. Комсомольцы и молодежь Магнитогорского авиапредприятия также отметили свой праздник трудовыми успехами. С большим подъемом здесь прошел комсомольский субботник по сбору металлолома. В авиапредприятии вывешен свежий выпуск газеты, подготовленный комсомольцами к славной дате.



В честь праздника

В честь 56-й годовщины комсомола молодежь Пермского авиапредприятия вышла на субботник. Группа комсомольцев высаживала деревья и убирала территорию в аэропорту, другие выехали в город, где хорошо потрудились на уборке улицы Дениса Давыдова и на строительстве спортивного комплекса.

К дню рождения организации комсомольцы подготовили радиопередачу, а комсомольские редколлегии в службах выпустили праздничные номера стенгазет.

Из новой воздушной гавани

25 октября представители Совета Министров Удмуртской ССР, обкома партии авиаторы, строители республики, корреспонденты центральных и республиканских газет, жители Ижевска собрались на митинг, посвященный открытию нового аэропорта столицы Удмуртии. На нем была сообщена радостная весть о присвоении ряду строителей, участвовавших в сооружении комплекса, звания «Заслуженный строитель Удмуртии». В этот день величавый Ту-134 взял на борт первых пассажиров до Москвы. Им были вручены памятные сувениры Аэрофлота. Для журналистов, приехавших на открытие, в новом аэровокзале порта была проведена пресс-конференция с командиром авиапредприятия С. П. Дегтевым.

В трудовой книжке Виталия Владимировича Оточина, заместителя командира подразделения Пермского предприятия МВЛ, сделана запись о том, что 28 октября 1954 года он принят на работу вторым пилотом По-2 в Пермское предприятие. Последующие записи лишь фиксируют его перемещения по служебной лестнице, но тоже у нас. В общем-то такой трудовой книжке и такой привязанности к родному предприятию можно позавидовать. Совсем недавно товарищи поздравили ветерана с 20-летним юбилеем. Наверное, в этот день Виталий Владимирович многое вспомнил. В обычные, рядовые рабочие дни вспоминать, пожалуй, и некогда, ра-

бота — она всегда торопит. Где только не пришлось ему побывать за эти два десятка лет трудовой работы, но везде он оставил о себе теплые воспоминания, все задания были выполнены им образцово. Вот он, ком-

сомалец, молодой пилот, только что окончивший Краснокутское летное училище, в кресле второго пилота на тихом По-2. Еще не хватает опыта, но помогает любовь к авиации, прибавляет веры в себя. Освоен Як-12, более современный самолет. Прошло время, устарел

Як-12, на смену ему пришел Ан-2. Он стал на нем командиром экипажа.

Если подумать, то его трудовая биография — это одновременно биография становления и развития нашего предприятия. Вместе росли, вместе достигали вершин мастерства. Виталий Владимирович — исключительно добросовестный, исполнительный работник. За все время работы у него — более двадцати благодарностей, он награжден знаком «Отличник Аэрофлота», медалью «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина». Очень душевно отзываются о ветеране, ударнике ком-

ного годами, молодежи. Как опытный пилот и внештатный инструктор он умело обучает и воспитывает своих молодых товарищей. Общий налет В. В. Оточина составляет 14 тыс. 317 часов. По подсчетам товарищей, он за эти годы преодолел расстояние, в шесть раз превышающее расстояние от Земли до Луны. При этом всегда высоко обеспечивал безопасность полетов. В предприятии знают ветерана и по активной общественной деятельности. Сейчас он является общественным инспектором по безопасности полетов, ранее длительное время был председателем местного комитета. Прочное ува-

Не стареют душой ветераны

мунистического труда Оточине те, кто рядом с ним работает. Твердые знания материальной части, отличная техника пилотирования — всего этого у него, как говорят, не отнимешь. Но ценят его в коллективе еще и за другое — за щедрость в передаче своего умения, накоплен-

жение товарищей завоевано честным и вдохновенным трудом. **В. БОРОВЕНСКИЙ,** заместитель командира по политической работе летного подразделения Пермского предприятия МВЛ.

Жизнь как факел

РАБОТНИКИ библиотеки аэропорта Кольцово провели литературный вечер, посвященный 160-летию М. Ю. Лермонтова. Тема: «Могучий голос Лермонтова». Нас, родителей, поразило то, как ярко может отразить такой вечер все наклонности ребят. Сцена была ярко оформ-

лена (художник Прокопенко). Вступительное слово сопровождалось музыкальным оформлением. На вечере ребята читали стихи М. Ю. Лермонтова очень эмоционально, с большой любовью. Очень хотелось бы отметить большую работу, сотрудников библиотеки, детского сектора, завуча школы № 92 М. Дегоды, ответ-

ственной за вечер заведующей читальным залом Н. Филипповой. Подобный же вечер проводила библиотека в сентябре. Он был посвящен 70-летию со дня рождения Н. Островского и назывался «Жизнь как факел».

РОДИТЕЛЬСКИЙ КОМИТЕТ.

Содружество авиаторов

Авиационные работники, воодушевленные решениями декабрьского (1973 г.) Пленума ЦК КПСС и в ответ на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу, постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ о развитии Всесоюзного социалистического соревнования за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1974 год активно включились в борьбу за успешное решение задач, стоящих перед Аэрофлотом в решающем году пятилетки, на основе встречных планов и повышенных социалистических обязательств.

В ходе дальнейшего развития творческой ак-

тивности летно-технического состава, рабочих и служащих гражданской авиации за досрочное выполнение плана 1974 года, в ряде эксплуатационных авиапредприятий родилась новая форма социалистического соревнования — заключение договоров о содружестве с коллективами заводов Министерства авиационной промышленности, которые поставляют авиационную технику для Аэрофлота.

Авиарботники Внуковского предприятия заключили договор с коллективом Куйбышевского авиационного завода, в котором предусматриваются обязательства сторон по повышению эксплуата-

ционной надежности и сокращение времени простоя самолетов на техническом обслуживании, обеспечение максимального среднегодового налета, а также оказание взаимной помощи.

Так, коллектив Внуковского предприятия обязался выполнить план авиаперевозок, предусмотренный на самолетах Ту-154, к 29 декабря совершенствовать технологию и регламент технического обслуживания, внедрить поэтапный метод обслуживания, своевременно информировать Куйбышевский авиационный завод о состоянии ис-

правности самолетов Ту-154 и всех недостатках, вскрытых при эксплуатации.

В свою очередь коллектив авиазавода обязался оказывать помощь Внуковскому авиапредприятию по внедрению самолетов Ту-154 и повышению их исправности, своевременно рассматривать информацию об эксплуатации этого самолета и принимать меры по устранению конструктивных и производственных недостатков, сократить сроки доработок самолетов.

Заводской коллектив также обязался постоянно информировать втуковцев о проведенных доработках, заменах систем,

агрегатов на самолетах, оперативно выделять отдельные запасные части.

Аналогичные договоры заключили авиарботники Шереметьевского авиапредприятия с коллективом Казанского, а Внуковского авиапредприятия — с коллективом Саратовского авиационных заводов.

Практика заключения договоров о содружестве одобрена Министерством гражданской авиации, Министерством авиационной промышленности, ЦК профсоюза авиарботников, ЦК профсоюза рабочих авиационной и оборонной промышленности.

Ниже мы печатаем образец договора между двумя предприятиями.

По Аэрофлоту

Через три материка

Даже для быстрокрылого флагманского корабля ИЛ-62М новая трасса Аэрофлота — поистине марафонская дистанция.

Начинается регулярное движение по маршруту Москва — Франкфурт-на-Майне — Рабат — Гавана — Лима. Другими словами, это полет через три материка и один океан. Самолет окажется далеко за экватором, в столице Перу, через 21 с половиной час после старта из Москвы. Протяженность воздушного пути превысит 16 тысяч километров! Дважды за время рейса произойдет смена экипажа.

МАСЛОЗАПРАВЩИК-УНИВЕРСАЛ

Недавно в аэропорту «Пулково» появился маслозаправщик А-33. Он одновременно может заправлять самолеты двумя сортами масла, гидро-смесью, водой, бензином. На нем установлены также баллоны с азотом и сжатым воздухом. Производительность труда маслозаправщиков с появлением А-33 возросла примерно в три раза.

Просторная, чистая кабина, удобное оборудование, а главное — в ее баках есть все необходимое, чтобы оперативно и качественно подготовить самолет к вылету.

Замер строй... Нынешней осенью эти ребята стали курсантами Челябинского высшего авиационного командного училища штурманов, а теперь присягают Родине на верность.

Командир отделения, курсант Григорий Дорохов произносит

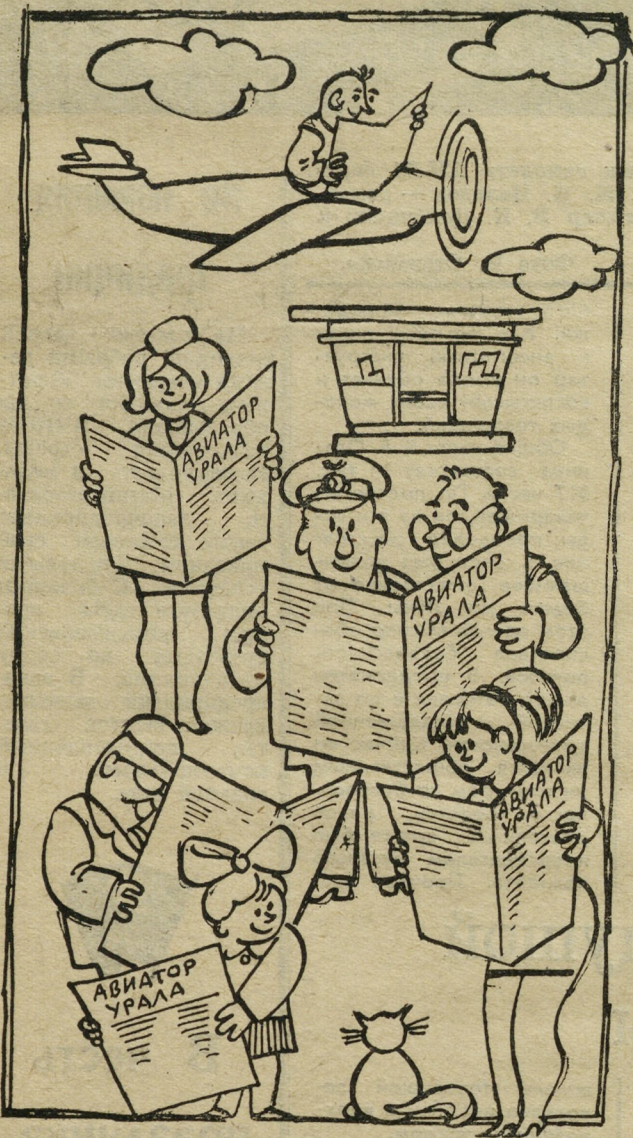
слова присяги... Этой волнующей минуты он ждал два года, когда изучал азы штурманского дела, перед вступительными экзаменами в училище, которые сдал на «отлично».

Фото Б. Белодубровского (наш. нештат. корр.).



ДОГОВОР социалистического содружества Куйбышевского авиационного завода и Внуковского предприятия министерства гражданской авиации

Выписывайте, читайте!



Под лучом «Комсомольского прожектора»

Комсомольцы Челябинского авиапредприятия провели рейд по проверке культуры обслуживания в аэропорту. Рейдовую группу возглавил командир «Комсомольского прожектора» Василий Вшивцев. В ходе проверки было выявлено, в частности, что в справочном бюро не всегда дают точную справку пассажиру, что автоматическое табло о рейсах все

еще находится в старом здании и к тому же не работает, что возле нового павильона со стороны перрона лежат груды мусора и щебня.

Листки «Комсомольского прожектора», выпущенные по горячим следам рейда, уже возымели свое действие — мусор убран, электрочасы аэровокзала стали показывать правильное время.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ Комитет КПСС в своем обращении к партии, к советскому народу призывает всех трудящихся нашей страны успешно выполнить поставленные на 1974 год задачи и тем самым создать необходимые условия для безусловного выполнения плана 9-й пятилетки.

Воодушевленные обращением ЦК КПСС к партии, к советскому народу, постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ о Всесоюзном социалистическом соревновании за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1974 год, коллективы наших предприятий взяли на себя повышенные социалистические обязательства, в которых выражена воля работников досрочно выполнить план с высоким качеством. Их усилия направлены на ускорение ввода новых мощностей, техники и передовой технологии, совершенствование организации труда, производства и управления, обеспечение четкой, слаженной и ритмичной работы предприятий.

Так, коллектив Внуковского авиапредприятия обязуется выполнить годовую план 1974 года к 29 декабря, повысить коммерческую загрузку самолетов, увеличить налет на списочный самолет. Особое внимание Внуковский коллектив уделяет дальнейшему внедрению и совершенствованию эксплуатации самолета Ту-154.

В БЛИЖАЙШЕЕ время самолет Ту-154 станет основным самолетом гражданской авиации. Своевременное проведение испытаний на самолетах-лидерах позволит выявить возможности увеличения ресурсов самолетов и двигателей, совершенствовать их систему.

Это во многом зависит от исправности и правильного использования самолетов Ту-154, от сокращения времени простоя самолетов на техническом обслуживании и в ожидании запчастей.

Коллектив Куйбышевского авиационного завода в своих обязательствах предусматривает досрочное и

высококачественное выполнение плана и проведение комплекса доработок на самолетах Ту-154.

Своевременное поступление качественной информации по самолетам-лидерам дает возможность Куйбышевскому авиационному заводу совершенствовать самолет Ту-154.

В целях выполнения заданий 9-й пятилетки, повышения надежности авиационной техники и увеличения ресурса самолетов коллективы авиапредприятия и Куйбышевского авиационного завода заключают договор о социалистическом содружестве и обязуются довести исправность самолетов Ту-154 до 70 проц.

КОЛЛЕКТИВ Внуковского авиапредприятия принимает на себя следующие обязательства:

— досрочно, к 29 декабря 1974 г., выполнить план авиаперевозок, предусмотренный на самолетах Ту-154;

— совершенствовать технологию и регламент технического обслуживания;

— с целью сокращения простоев на техническом обслуживании внедрить поэтапный метод обслуживания;

— своевременно и качественно информировать коллектив Куйбышевского авиационного завода о состоянии исправности самолетов Ту-154, находящихся на эксплуатации Внуковского авиапредприятия, о всех недостатках, вскрытых в полетах и при обслуживании.

Коллектив Куйбышевского авиационного завода берет шефство по внедрению и оказанию максимальной помощи по повышению исправности самолетов Ту-154 во Внуковском авиапредприятии и обязуется:

— внимательно рассматривать замечания и предложения по самолетам Ту-154, возникшие в процессе эксплуатации, и оперативно принимать меры по ним;

У авиаторов Коми управления



Напряженно трудятся в эти предпраздничные дни авиаторы Коми управления. На снимках нашего фото-корреспондента:

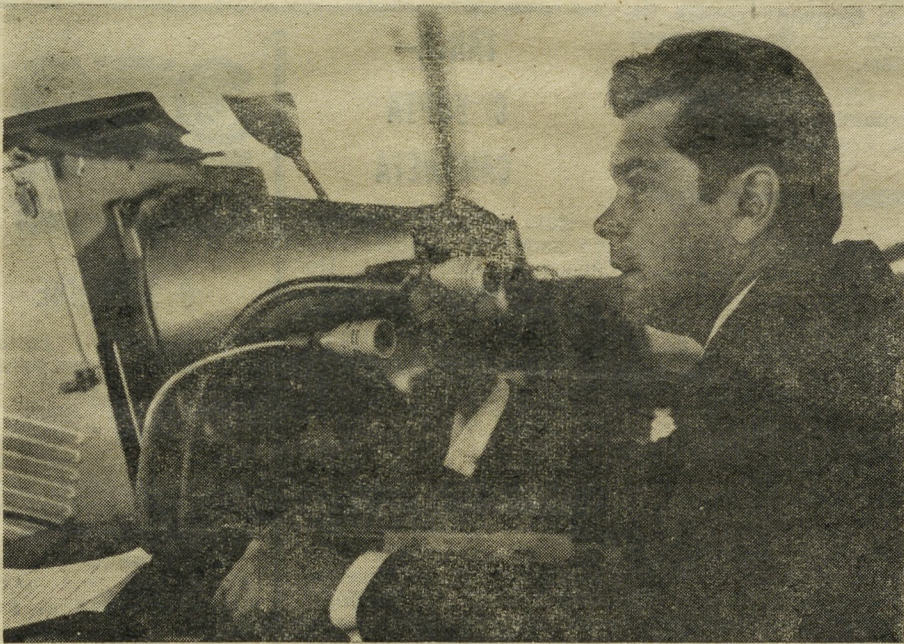


1. Один из лучших экипажей вертолетов Ми-4 Воркутинского подразделения (слева направо): второй пилот В. Патраков, командир Л. Комышев.

диспетчерского пункта и пункта подхода. Принципиальный коммунист, член партбюро он отвечает за работу с молодыми.

2. Владимир Михайлович Мухин (фото слева) в Аэрофлоте, на севере, в Воркуте — с 1960 года. Он работает диспетчером районного

На снимке: В. Мухин на рабочем месте.



3. Кассир Воркутинского аэропорта Нина Павловна Будьянская (справа) — победитель предпраздничного социалистического соревнования в честь Дня Воздушного Флота. Ей приказом командира объявлена благодарность. Работает она всегда оперативно, с улыбкой, жалоб на нее от пассажиров нет.

— К. ЮРЬЕВ.

Свердловск —
Сыктывкар —
Воркута.



ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Метеообеспечению — особое внимание

ОСЕННЕ - ЗИМНИЙ метеорологический период характеризуется наиболее сложными погодными условиями, а это обязывает летный и диспетчерский состав усилить внимание к анализу метеорологической обстановки перед полетом, быть осматрительными в воздухе.

Синоптические процессы в это время развиваются более бурно, чем летом, наблюдаются частые смены воздушных масс, обостряются фронтальные раздели. Резкие изменения в характере погоды значительно усложняют обстановку в полете и могут привести к аварийной ситуации.

Вот почему обеспечению полетов в осенне-зимний период должно уделяться максимум внимания как со стороны работников АМСГ, так и со стороны службы движения.

Особенно затруднены полеты осенью, зимой для легкомоторной авиации, где отсутствует радиолокационное и противообледенительное оборудование.

ЧТОБЫ не попасть врасплох в опасные метеоявления, экипажи воздушных судов должны

постоянно прослушивать каналы «КВ» и «УКВ» метеовещания. Диспетчеры обязаны немедленно передать на борт воздушного судна штормовые оповещения, предупреждая об опасных явлениях погоды и корректируя к ранее составленным прогнозам погоды.

Экипажи воздушных судов должны учитывать такие усложняющие факторы пилотирования, как внезапный вход в облачность, попадание в зону обледенения при наборе высоты и при движении по маршруту. При переходе к визуальному полету после выхода из облачности на предпосадочной прямой появляются трудности пилотирования в условиях тумана, дымки, метели и неровности нижней границы облаков.

При заходе на посадку туман, подоблачная дымка, снегопады значительно ухудшают глазомерное определение

высоты полета. Вот почему экипажи воздушных судов при заходе на посадку должны иметь объективную информацию о явлениях погоды на аэродроме посадки, правильно оценить ее и принять грамотное решение. Летный состав должен хорошо понимать физическую природу метеоявлений, динамику их изменения для того, чтобы психологически подготовиться к выполнению полетов в сложных метеословиях.

НЕДООЦЕНКА сложности метеословий чревата опасными последствиями. Анализируя летные происшествия, можно обнаружить, что сопутствующей, а в ряде случаев основной причиной их является внезапное попадание воздушного судна в опасные явления погоды, недооценка летным составом сложности метеословия и неправильное принятие

решений, недостаточная своевременная, полная и объективная информация о погоде по маршруту и на аэродроме посадки.

Летные происшествия возникают и в более простой метеословии, когда экипажи при подготовке к полету не уделяют должного внимания анализу синоптических процессов, обуславливающих фактическое и ожидаемое состояние погоды. Вот почему к предполетной метеоконсультации должны с полным вниманием относиться не только летный, диспетчерский состав, но и синоптики.

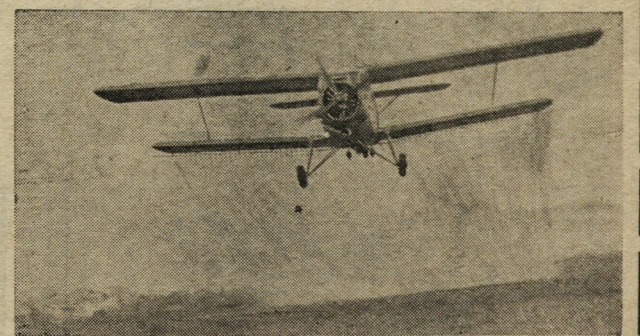
ПРИ синоптических консультациях синоптики должны использовать не только приземные, но и высотные карты погоды, вертикальные разрезы, графики. Особое внимание должно уделяться как наблюдающимся, так и ожидаемым опасным явлениям погоды на участ-

ках трасс в определенных районах, в пунктах посадки.

Предполетную метеоконсультацию экипажи воздушных судов должны проходить в полном составе. Лишь строгое выполнение наставления по производству полетов 1971 года и наставления по метеорологическому обеспечению гражданской авиации со стороны летного, диспетчерско-

го состава и сотрудников АМСГ поможет успешно выполнить производственный план определяющего года пятилетки в сложных погодных условиях при обеспечении полной безопасности полетов.

Б. ПОДСЕКИН,
старший инженер-инспектор по метеообеспечению полетов Коми управления ГА.



На авиационных работах.

Награда герою-летчику

ЭКСПОЗИЦИЯ мемориального уголка Героя Советского Союза А. К. Серова в городском краеведческом музее пополнилась ценнейшим экспонатом. Он поступил из Москвы. Это медаль за боевые подвиги в огненном небе Испании.

В наградной книжке записано: «Герою Советского Союза Серову Анатолию Константиновичу (посмертно). Награжден памятной медалью Советского комитета ветеранов войны «Участнику национально-революционной войны в Испании 1936—1939 гг.». Председатель Советского комитета ветеранов войны генерал армии П. Батов. Ответственный секретарь Советского комитета ветеранов войны А. Маресьев. 1974 г.»

Славен боевой путь нашего земляка за Пиренеями. Там, в чужом краю, шла первая битва между демократией и фашизмом. На помощь Испанской республике ринулись добровольцы из 54 государств — 35 тысяч интернационалистов. Среди них 2,5 тысячи советских героев.

МНОГИЕ из советских добровольцев выросли в

крупных военачальников Великой Отечественной войны. Назову лишь некоторых: Р. Я. Малиновский, К. А. Мерцков, Н. Г. Кузнецов, Н. Н. Воронов, А. И. Родимцев, П. И. Батов. Люди легендарной судьбы, опаленные в боях под Мадридом и Брунете, Гвадалахарой и Теруэлем, они перенесли свой «испанский» опыт на поля сражений войны 1941—1945 гг.

А. К. Серов уехал в Испанию в звании старшего лейтенанта. Через семь месяцев вернулся на Родину полковником и Героем Советского Союза. Командир звена, командир эскадрильи, командир истребительной группы — таковы вехи его испанской авиационной биографии.

15 лично сбитых фашистских «фиатов», «юнкерсов», «мессершмиттов», 70 самолетов врага, сбитых всей его эскадрилей, не считая уничтоженных на земле, — таков боевой счет нашего земляка в битве с коричневой чумой, расплывшейся по Европе, счет, достойный советских асов в Великую Отечественную войну. Он был предшественником героев-летчиков Отечественной войны.

Но Анатолий Константинович, назначенный начальником Главной летной инспекции Военно-Воздушных Сил РККА — по существу, третьим лицом в советской авиации — тесно связан с войной 1941—1945 годов еще и в другом: он учил летчиков бить врага «по-серовски». Советские авиаторы равнялись на Серова, перенимали его опыт.

ГЕРОЙ Советского Союза М. В. Водопьянов в документальной повести «Уральский сокол» писал: «Серов был виртуозом летного дела. Летчик-истребитель — решительный и напористый, он был новатором, всю свою недолгую жизнь упорно и неутомимо искал новое, совершенствовал мастерство. Высший пилотаж был для него не самоцелью, а средством и способом ведения воздушного боя. И многие его поистине творческие находки в небе были взяты на вооружение советской авиацией, применялись и совершенствовались летчиками в боях Великой Отечественной войны...»

В гитлеровской авиации в годы Великой Отечественной войны было и

несколько испанских летчиков, из тех, кто воевал на стороне мятежников с республиканцами. Один из них, сбитый в бою над Украиной, спустился на парашюте. Когда выяснилось, что пленный — испанец, допрашивавший его авиационный командир, участник испанской войны, спросил:

— А вы слышали в Испании про летчика Серова?

— Как же, — в голос пленного слышалась гордость. — Я сражался под Мадридом и один раз чуть не сбил Серова. Это было не так просто. Говорили, что он потом погиб при аварии, а я не верил. Такой пилот! Теперь я знаю, что Серов жив и воюет. Это он меня сегодня сбил. Я его по «почерку» узнал...

Знаменательно, что награда А. К. Серова передана музею в преддверии 30-летия Победы. Потому что в ней — частица и его боевого опыта, человека, воспитавшего в предвоенное лихолетье немало будущих героев Великой Отечественной войны.

Л. ДЗЮБИНСКИЙ, старший научный сотрудник Серовского краеведческого музея.



Спать хочется.

ТАКСИ-
С БОРТА
САМОЛЕТА

Наш самолет стартует со взлетной полосы Внуковского аэропорта. Позади остаются вечерние огни столицы, уходят под крыло переливающиеся в лунном свете Москва-река. Наш воздушный корабль берет курс к Тихому Дону.

Через 40 минут полета в динамиках раздается приятный голос стюардессы — хозяйки лайнера, предлагающей воздушным путешественникам приобрести на борту самолета талоны на заказ такси. Через 2—3 минуты улыбающаяся девушка появляется в салоне. Мгновенно загораются подряд несколько кнопок вызова.

Эта новинка авиасервиса нравится нашим пассажирам. Заказ такси с борта самолета — это, прежде всего, удобство, комфорт, это продолжение добрых традиций Аэрофлота.

И приятно видеть, как зеленоглазые «Волги» одна за другой увозят со стоянки такси наших путешественников. Прощаясь, они благодарят нас. Благодарят, значит довольны этой новинкой.

Л. КУСТОВА,
бортпроводница.

ЭТО
интересно

О КРИТИКЕ

Сознаться в своей неправоте — это быть умнее, чем были.

П. Буаст.

Противник, вскрывающий ваши ошибки, гораздо полезнее, чем друг, скрывающий их. Леонардо да Винчи.

Чтобы иметь право критиковать — надо верить в какую-то истину.

М. Горький.

Есть люди, которые, оспаривая мысль своего противника, не понимают ни ее самой, ни тех доводов, которые он приводит в ее защиту. Споры с такими людьми хуже зубной боли.

Г. Плеханов.

О ТРУДЕ

Образование — клад, труд — ключ к нему.

П. Буаст.

Все, что дается легко, без труда, представляет собой весьма сомнительные ценности.

Д. Леонов.

Работа избавляет нас от трех великих зол: скуки, порока и нужды.

Ф. Вольтер.

Стройки пятилетки

В связи со строительством Байкало-Амурской железнодорожной магистрали перед авиаторами Восточно-Сибирского управления ГА стоит ответственная и почетная задача: обеспечить строителей БАМа авиационным обслуживанием. Воздушными воротами, как известно, стал аэропорт Усть-Кут, а генеральным подрядчиком — Киренское авиапредприятие.

Перевозку первого строительного отряда — 300 человек — на вертолетах

Ми-8 и Ми-2 в палаточный городок Звездный осуществляли опытные экипажи командиров вертолетов.

Итак, работа по обслужи-

налетано около 3000 часов, перевезено 6865 пассажиров и 1500 тонн различных грузов.

В настоящее время на

Авиация на БАМ

ванию БАМа большая и ответственная. Первые итоги говорят о том, что летный состав успешно справляется с выполнением договорных обязательств. К 1 октября 1974 года на вертолетах по обслуживанию трассы было

обслуживании строителей БАМа работает десять вертолетов различных типов и семь самолетов. Среди экипажей и инженерно-технического состава организовано социалистическое со-

ревнование за отличное обслуживание магистрали.

На вертолетах же обеспечивается и медицинская помощь строителям БАМа. Из Иркутска сюда завезено 6 тонн медикаментов и витаминных.

Сейчас на обслуживании трассы работают авиаторы Киренского, Братского, Иркутского авиапредприятий. Большинство экипажей — комсомольско-молодежные, передовики производства.

Особо необходимо отметить коллектив аэропорта Усть-Кут. Отсюда производятся основные авиаперевозки на БАМ. Здесь также организовано социалистическое соревнование среди смен бригад за отличное обслуживание строителей, приняты повышенные обязательства, хорошо оформлена наглядная агитация. В аэропорту составлен план спортивных соревнований со строителями, готовится лыжный пробег в поселок Звездный. Бамовцам передана библиотека, готовится спортивный инвентарь.

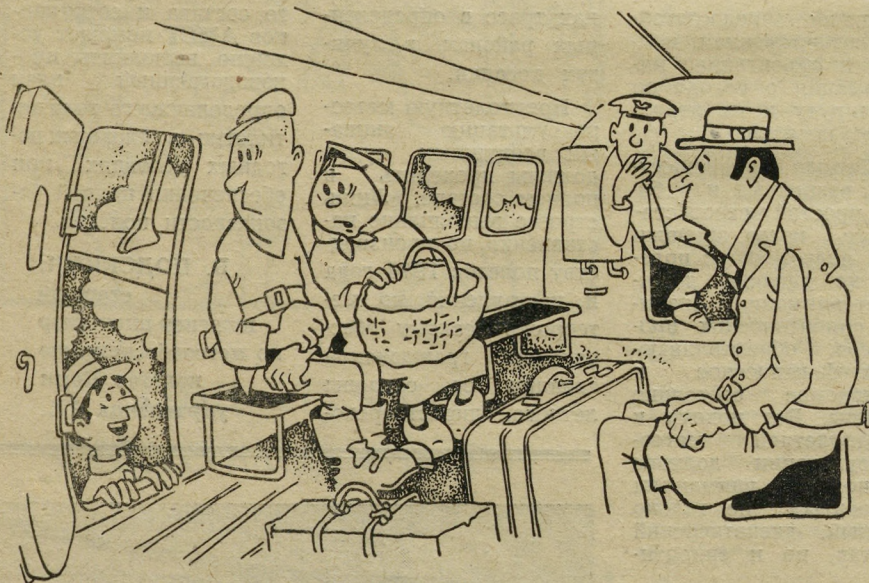
С 1975 года авиаторы Восточной Сибири будут обеспечивать не только транспортные работы, но и примут активное участие в монтажных работах, особенно на строительстве линии электропередач.

Полеты на БАМ становятся все интенсивнее. Ведется активная подготовка к предстоящим работам.

Ф. КАРЛАШ,
начальник отдела ПАНХ
ВСУ ГА.

Улыбки художника

— Подвезете до... ?



1. Можно войти? 2. Новый дворник.



Наш адрес
и телефон

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

За редактора
В. ЧЕРНОВ.

НС 13531. Заказ № 11296.

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