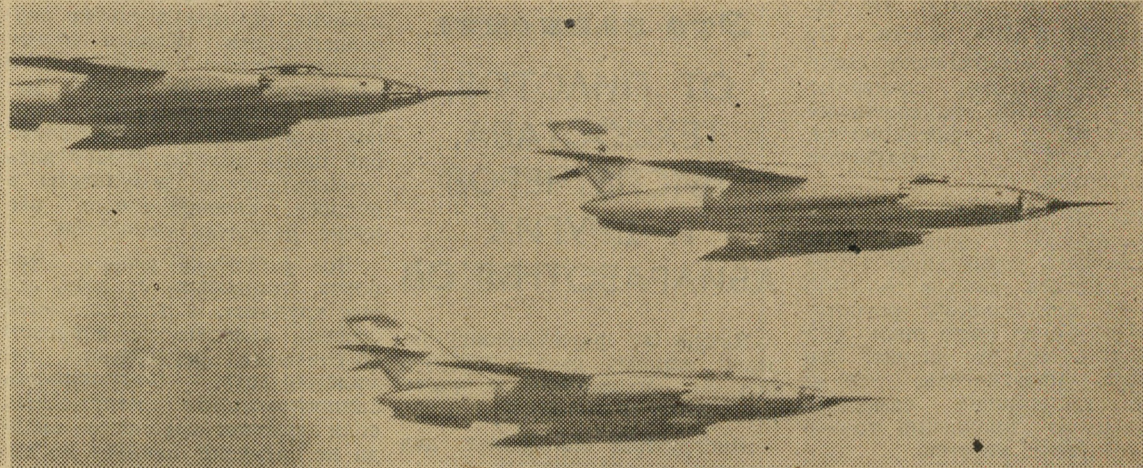
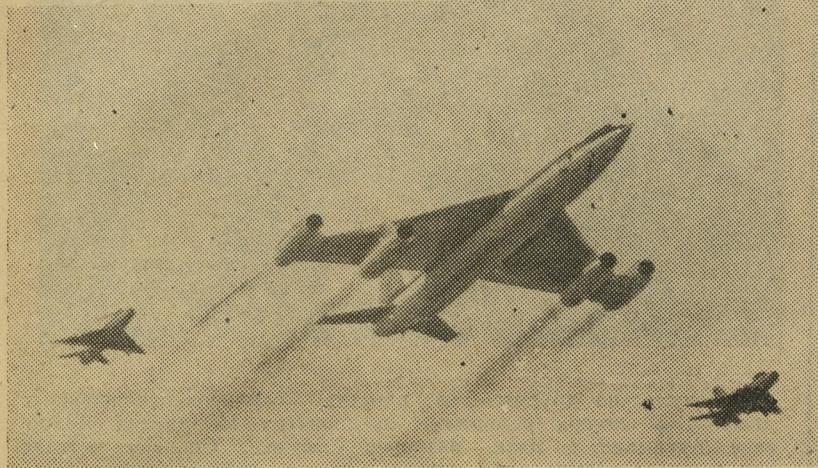


МОГУЧИЕ КРЫЛЬЯ НАШЕЙ РОДИНЫ

Воздушный парад в Тушино продемонстрировал техническое превосходство и несокрушимую силу советской авиации



СМОТР ИДЕТ, НО... НЕ ВЕЗДЕ

Летняя навигация 1961 года—самая массовая по количеству отправляемых на самолетах пассажиров за всю историю Аэрофлота. В целом она проходит успешно. Но вместе с тем имеются отдельные недостатки, просчеты, которые снижают качество обслуживания и вызывают законные нарекания пассажиров.

Чтобы выяснить недостатки, имеющиеся в обслуживании пассажиров, выявить внутривидовые резервы подразделений, Главное управление Гражданского воздушного флота с 1 июня объявило двухмесячный смотр культуры обслуживания пассажиров и организации перевозок.

В Уральском управлении ГВФ была создана комиссия под руководством зам. начальника управления по наземным службам А. Г. Михайлова. В ряде подразделений организованы общеподразделенческие комиссии, а также по отдельным службам.

К сожалению, к проведению смотра культуры обслуживания пассажиров в ряде подразделений отнеслись безответственно. Например, в Уктусском в этом направлении не было проведено никакой работы. А ее следовало бы развернуть, ибо и в культуре обслуживания пассажиров, и в организации авиаперевозок по местным воздушным линиям здесь имеется немало недостатков.

Лучше всех дело со смотром обстоит в Свердловском аэропорту и в Челябинском подразделении. Здесь были созданы общеподразделенческие комиссии, а в Свердловском аэропорту даже в четырех службах. Свердловчане и челябинцы выпустили листовки-анкеты, в которых предлагается пассажирам написать отзыв, внести свои предложения по культуре обслуживания пассажиров.

Хуже дело со смотром в Курганском и Тюменском подразделениях, особенно в аэропортах северной трассы. В большинстве коллективов здесь создали комиссии, наметили кое-какие планы, но... планы повисли в воздухе. Командование и руководители общественных организаций ряда подразделений забывают, что смотр—дело живое, творческое, требующее привлечения к участию в нем широких масс авиаработников. Смотри—это не только сбор предложений, но и внедрение их в производство.

В смотр было вовлечено большое количество авиаработников, которые внесли свои предложения по культуре обслуживания, по совершенствованию технологического процесса. Но тем не менее и здесь имелось немало недочетов в проведении смотра. Прежде всего мало собрано предложений, и они очень медленно реализуются.

В ближайшее время необходимо развернуть работу по сбору предложений, выявлению резервов производства. Забота о пассажирах—наша главная забота, и это должно быть определяющим в проведении смотра культуры обслуживания пассажиров в наших подразделениях. Проведенный смотр должен дать определенные результаты, чтобы мы смогли значительно повысить культуру обслуживания пассажиров.

Встреча с журналистами

Вчера в Свердловском аэропорту состоялась пресс-конференция свердловских журналистов, посвященная перспективам развития Гражданского воздушного флота на Урале. Перед журналистами выступили руководящие работники Уральского управления ГВФ, авиатранспортного подразделения, Свердловского аэропорта.

Работникам печати была показана новая авиационная техника и совершен полет на самолете Ил-18 над Свердловском.

ПРАЗДНОВАНИЕ ДНЯ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

Авиация — любимое детище нашего народа, его гордость и слава. Традиционный день Воздушного Флота СССР — это подлинно всенародный праздник, смотр побед авиационных спортсменов, успехов доблестных защитников советского неба, достижений гражданской авиации, конструкторов, инженеров и рабочих авиационной промышленности.

Состоявшийся 9 июля в Москве, в Тушино, воздушный парад в честь Дня Воздушного Флота СССР явился величественным праздником силы и могущества советской авиации. ...В воздухе показались 44 самолета Як-18. Они образовали строем имя основателя Коммунистической партии и Советского государства — ЛЕНИНА.

Начинается вертолетное отделение. Его открывают вертолеты-знаменосцы. Они несут флаги СССР, союзных республик, ВВС, ДОСААФ, ГВФ. Под машинами на подвесных площадках девушки в национальных костюмах братских народов Советской Отчизны.

Зрители наблюдают, как спортсмены-акробаты на высоте 50 метров выполняют под вертолетами упражнения на кольцах и трапециях. Смелостью конструкторской мысли внимание привлечен вертолет-кран (смотрите снимок), установленный на аэродроме дом.

(Окончание на 2-й стр.)

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 54 (1073)
СРЕДА,
12 июля
1961 г.
Год издания
XIX

Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и горкома профсоюза авиаработников

ПАССАЖИРОВ — БОЛЬШЕ

Личный состав Уктусского подразделения, идя навстречу XXII съезду Коммунистической партии Советского Союза, стремится прийти к этому знаменательному событию в жизни партии и народа с достойными трудовыми подарками. Авиаработники добились высоких показателей в выполнении государственного плана по перевозке пассажиров и грузов.

В текущем году расширилась сеть местных воздушных линий, увеличился объем отправки пассажиров с периферийных аэродромов и из Уктусского аэропорта. Это было достигнуто благодаря рекламе, пропаганде воздушного транспорта в печати.

За первую половину 1961 года было отправлено самолетами Уктусского подразделе-

ния 14914 пассажиров по местным воздушным линиям. Полугодовой план выполнен на 122,2 процента, а рост пассажирских перевозок по отношению к прошлому году составил 27,1 процента. Грузов за первое полугодие отправлено 2053,7 тонны, то есть план выполнен на 119,6 процента.



ОТМЕТИЛИ ПРАЗДНИК

8 июля в Свердловском Окружном Доме офицеров состоялось торжественное заседание, посвященное всенародному празднику трудящихся — Дню Воздушного Флота СССР. Заседание открыл секретарь Свердловского горкома партии К. А. Замирякин. С докладом выступил Д. Я. Слабожан.

Работников авиации приветствовали электросварщик Уралмашзавода ударник коммунистического труда И. Л. Алейников, секретарь Свердловского горкома комсомола В. Ф. Онохин, командир корабля Ил-18 Г. А. Борцов. От имени воинов выступил летчик первого класса С. Г. Урсул.

Собравшиеся с большим подъемом приняли приветственное письмо Центральному Комитету партии.

Свердловская студия телевидения 9 июля передала большую передачу, посвященную Дню Воздушного Флота СССР, а также концерт по заявкам авиаработников.

Лекции, выставки об авиаторах

МОСКВА, (ТАСС).

Советский народ и его Вооруженные Силы отметили 9 июля День Воздушного Флота СССР. В городах, селах, воинских частях и на флотах проведены собрания, доклады и лекции о славной истории отечественной авиации, о героических подвигах летчиков в годы Великой Отечественной войны.

В домах и дворцах культуры, библиотеках и клубах открылись книжные выставки, посвященные всенародному празднику. Большая выставка развернута, в частности, в Центральном доме Советской Армии имени М. В. Фрунзе.

Издательство ДОСААФ СССР выпустило красочные плакаты, на которых начертаны слова: «Спортсмены ДОСААФ — летчики, парашютисты и авиамоделлисты! Умножайте славу советской авиации! Завоевывайте новые мировые рекорды!» На другом плакате, выпущенном издательством «Советский художник», запечатлены военные самолеты в полете. Здесь же лозунг: «Отважным советским авиаторам — слава!»

Перевозка дома тяжелым вертолетом-краном для установки его на аэродроме.



РЕГУЛЯРНОСТЬ—ГЛАВНОЕ В НАШЕЙ РАБОТЕ САМОЛЕТ ВЫЛЕТАЕТ ВОВРЕМЯ

**СДЕЛАЕМ
ЗАКОНОМ:**

Едва ли кто из работников Аэрофлота не знает, что такое регулярность полета. По тому, как выдерживают самолеты расписание, оценивают работу летных подразделений пассажиры и предприятия, пользующиеся воздушным транспортом.

Как же обстоит дело с регулярностью полетов по Уральскому управлению ГВФ? Регулярность полетов за 1960 год по центральному расписанию составила всего лишь 39,3 процента. Что это значит? Это значит, практически, что из 100 вылетающих самолетов Уральского управления только 39 вылетели вовремя.

Заметного сдвига в сторону увеличения процента регулярности полетов не наблюдается и в этом году. Регулярность рейсов по центральному расписанию за 5 месяцев 1961 года составляет 48,2 процента, за первый квартал всего лишь 38,3 процента.

И это не случайно. Среди личного состава подразделений нашего управления нет еще должной борьбы за повышение регулярности полетов. Регулярный самолетовылет не стал еще законом жизни как для общественных организаций, так и командно-руководящего состава наших подразделений.

Как показала разовая проверка знаний руководящего, летного и диспетчерского состава подразделений комиссий УрТУ ГВФ, многие руководители подразделений, а также командиры кораблей, пилоты не знают определение регулярности рейсов.

Спрашивается, как же такой командир корабля, пилот может добиться высокого процента выполнения регулярных рейсов? Как же такие руководители будут воспитывать подчиненный состав так, чтобы последние выполняли регулярные полеты, не зная, какой полет считается регулярным? Это все равно, что искать иголку в стоге сена.

И тем не менее подобные руководители у нас есть. В частности, полное незнание этого вопроса показали заместитель командира Челябинского подразделения тов. Чекалин, командир звена того же подразделения тов. Бикмухаметов и заместитель командира летного коллектива тов. Цепельников.

**Они трудятся
рядом с нами**



Борьба за качество ремонта двигателей — главное, что определяет стремление личного состава ремпредприятия!

Механик по ремонту авиадвигателей А. П. Петухов осматривает двигатель.
Фото В. Яковлева.

Это зависит: ОТ ПИЛОТОВ, ТЕХСОСТАВА, ДИСПЕТЧЕРОВ И ДРУГИХ АВИАРАБОТНИКОВ

Какую же формулировку по этому вопросу дает инструкция по определению и учету регулярности полетов?

Инструкция определяет два понятия о регулярности:

1. Регулярность самолетовылетов.

2. Регулярность рейсов.
Не следует путать эти два понятия: Понятие регулярности самолетовылетов введено для характеристики работы аэропортов, обеспечивающих своевременный вылет самолетов по расписанию.

Понятие регулярности рейсов введено для характеристики работы подразделений, экипажей.

Регулярным рейсом считается:

Если рейс закончен по расписанию или ранее расписания.

Если рейс закончен с опозданием, не превышающим установленный допуск.

Допуск на опоздания прибывает в конечный аэропорт устанавливается в зависимости от числа посадок из расчета 15 минут на каждую посадку, включая посадку в конечном аэропорту.

При выполнении рейсов по МВЛ с посадками в аэропортах, где отсутствует оборудование для посадки самолетов в сложных метеословиях, самолетовылет и рейс считаются выполненными регулярно, если самолетовылет выполнен в день, предусмотренный расписанием с задержками свыше 15 минут по метеословиям.

Если бы экипаж, командиры самолетов хорошо знали эти нормы, они всегда сумели бы рейс выполнить так, чтобы для летного подразделения и экипажа он считался регулярным.

Ведь может случиться так, что рейс задержался в начальном аэропорту более чем 15 минут. Но при этом, если экипаж сумеет закончить данный рейс в конечном аэропорту в пределах допуска, то рейс будет считаться регулярным и тем самым повышается общая регулярность полетов.

Несколько слов о самолетовылетах. Регулярные самолетовылеты характеризуют каче-

ство работы наземных служб, аэропортов и качество планирования полетов летными подразделениями. Только четкое взаимодействие всех служб аэропортов между собой, надежная связь между ними, четкое выполнение каждой службой плана полетов может дать положительные результаты в вопросе своевременного выпуска рейсовых самолетов.

Все работники любого аэропорта, независимо от того, где они трудятся, в той или иной степени связаны с вопросом обеспечения регулярного самолетовылета. Регулярность самолетовылетов нарушается: если грузчик грузового склада не загрузит самолет до назначенного срока вылета, если повар в профилактории своевременно не подготовит пищу для пилотов, если диспетчер грузового склада отдела перевозок проявит нераспорядительность в выполнении плана, если дежурный диспетчер аэропорта своевременно не поднимет экипаж.

Основную роль в обеспечении регулярности самолетовылетов в аэропортах играет дежурный диспетчер службы движения (АДС). Это он распределяет, какой службе, в какое время и что необходимо выполнить, чтобы обеспечить регулярность самолетовылета. Он планирует полет, распределяет время вылетов самолетов, рассчитывает предельную загрузку, заправку, дает выписку из плана полетов по всем службам.

Добиться высокой регулярности полетов — это общая задача всех коллективов аэропортов. Только в том случае, если все службы со знанием высокого долга будут добиваться выполнения суточного плана полетов, можно будет заметно повысить регулярность полетов и добиться выполнения обязательств, взятых в соревновании с Северным территориальным управлением.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник службы
движения Уральского
управления ГВФ.

НАУКА И ТЕХНИКА

Вода вместо проявителя

В Англии удалось изготовить фотопленку, для проявления которой не требуется никаких химических веществ. Пленка проявляется и закрепляется при опускании ее в обычную теплую воду.

В Соликамске, город химической индустрии. В аэропорту, куда он пришел устраиваться на работу, его спросили: «Пойдешь работать рабочим на аэродром?». Немного подумав, он со-

СНОВА В СТРОЮ

гласился.
Скромная, но в то же время ответственная должность аэродромного рабочего. От того, как относится он к своим обязанностям, во многом зависит порядок на аэродроме, а это, как известно, главное в авиации.

Еще недавно территория Соликамского аэропорта была захвачена кучи мусора, раждение, свежесыкраные цистерны бензо-склада — все это дело заботливых и трудолюбивых рук скромного труженика.

Трудно определить круг обязанностей Г. В. Карелина. Однако за что бы он ни взялся, можно быть уверенным, что все будет сделано на совесть, в срок. Очевидно, здесь сказывается та

Они трудятся рядом с нами



Замечательно трудятся на ремонте цилиндров авиационных двигателей слесари ремонтного предприятия Константин Андреевич Мухлынин и Иван Иванович Снегирев. Сменные задания они всегда перевыполняют, причем качество работы бывает только отличным.
Фото В. Яковлева.

ПРАЗДНОВАНИЕ ДНЯ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

(Начало на 1-й стр.)

Были показаны и другие новинки — тяжелые турбовинтовые машины, двухтурбинный соосный вертолет и винтокрыл. С тяжелых вертолетов М. Л. Мила по трапам выгрузили боевые ракеты «Земля-Земля». Вертолет Н. И. Камова может сесть и взлететь с палубы корабля. Винтокрыл — оригинальный летательный аппарат, имеющий два мощных турбовинтовых двигателя, крыло, два несущих и два тянущих винта. Он летит, как самолет, то зависает, опускается и поднимается.

Присутствующие наблюдали «торжественный марш» турбореактивных и турбовинтовых пассажирских скоростных многоместных самолетов. Возглавил колонну самый большой самолет в мире Ту-114. Его пилотировал А. К. Витковский, не раз совершавший дальние рейсы, в том числе в США.

ПОСЛЕ ТОГО, КАК
ВЫСТУПИЛ «АВИАТОР
УРАЛА»

«Неряхи»

Так назывался материал, опубликованный в газете «Авиатор Урала» № 41 (1060) от 31 мая 1961 года. В нем рассказывалось о случае, когда тройка бортпроводниц Н. Назаренко оставила после рейса грязным самолет Ил-18.

Как сообщила в редакцию помощник командира по работе с бортпроводницами авиатранспортного подразделения И. Конавалова, заметка обсуждалась на одном из разборов. Бортпроводницам дано указание более тщательно следить за чистотой в самолете.

...Плавно покачивая крыльями, на поле приземляется самолет. Григорий Васильевич спешит к нему, чтобы выгрузить груз. Ему не надо напоминать, что сделать это надо быстро, так, чтобы не задержать рейс.

Опытный рабочий успевает не только принять груз, но и помочь товарищам заправить машину горючим перед вылетом.

Своим добросовестным трудом, исполнительностью Григорий Васильевич Карелин завоевал в коллективе Соликамского аэропорта заслуженное уважение. Как и в годы войны, он честно несет службу, но теперь уже на трудовом фронте.

Р. ПИКОВ.

Звеньями по три пронеслись Ту-124, Ту-104, Ил-18, Ан-10, Ан-24. Замыкал колонну самолет-амфибия.

Как всегда на воздушных парадах, так и на этот раз целое отделение заняли парашютисты (руководители маршал авиации Н. С. Скрипка и генерал-полковник И. В. Тутаринов). Изумительное зрелище представил десант из 30 тяжелых военно-транспортных самолетов. Самолеты шли на большой скорости с короткими интервалами. В несколько ярусов спускались парашютисты. Сотни десантников ловко приземлялись, устлая землю шелковыми полотнищами.

Военное отделение (руководитель генерал-лейтенант авиации Е. М. Горбатюк) было главным на воздушном параде. Новые военные самолеты вызвали у советских людей чувства гордости и восхищения.

На малой высоте подошел сверхзвуковой реактивный истребитель. Военный летчик 1-го класса В. Н. Швецов делает петлю Нестерова. Поворот на пикировании на 180 градусов. Горка с углом 90 градусов. Поворот на горке. Едва успеваешь следить за истребителем, так стремительно он выполняет каскад фигур.

Высший групповой пилотаж четырех таких же истребителей демонстрировали летчики под командой подполковника В. М. Фокина. С группой Фокина как бы соревновались летчики, руководимые полковником П. Ф. Мантуровым, подполковником С. М. Перовским и майором Г. В. Барычевым.

Внимание собравшихся на аэродроме привлекли самолеты-ракетоносцы. Первым шел тяжелый турбовинтовой корабль. Сопровождаемый семью истребителями, он вел несколько колонн воздушных исполинов. Флагман пилотировал подполковник А. И. Кравцов. Под фюзеляжем каждой машины подвешены мощные ракеты. Они обеспечивают поражение наземных целей на значительных расстояниях от самолета. Это дает возможность самолетам не входить в зону ракетной противовоздушной обороны противника.

В этот день продемонстрировали свое мастерство наряду с военными летчиками пилоты гражданской авиации, а также спортсмены-авиаторы ДОСААФ.

Праздник в Тушино вылился в яркую демонстрацию технического превосходства и несокрушимой силы советской авиации.

И. о. редактора В. РУСИН.

НС23882. Заказ № 4986.

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