

# ПОВЫШЕНИЕ РЕГУЛЯРНОСТИ—ЗАБОТА О ПАССАЖИРЕ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

СДЕЛАТЬ ТАК, ЧТОБЫ КАЖДЫЙ САМОЛЕТ  
УХОДИЛ В РЕЙС СТРОГО ПО РАСПИСАНИЮ

*Самолет экономит людям время*

ЭТО ДОЛЖНО БЫТЬ НЕ ТОЛЬКО В РЕКЛАМЕ, НО И В ЖИЗНИ

РЕЙД ГАЗЕТЫ

ПО ПРОВЕРКЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ САМОЛЕТОВ ИЛ-18

## Главное условие—взаимодействие

СОВРЕМЕННАЯ турбовинтовая техника способна творить чудеса — за короткий срок самолеты Ил-18 доставляют пассажиров в различные, самые отдаленные районы нашей страны. И приятно смотреть со стороны, когда при четкой, слаженной работе наземных служб крылатая машина, приняв на борт пассажиров, вовремя уходит в рейс. Но всегда ли так обстоят дела?..

...У только что пришедшего из рейса самолета Ил-18 авиаспециалистами выявлен дефект: течь топлива из крана слива второй группы баков. Но как убедиться в этом еще раз, а может быть, все-таки не в этом причина? Срочно требуется залить в эти баки пятьсот литров топлива — ведь они в полете вырабатываются первыми.

Вот тут-то и начинается беготня. Не так-то просто вызвать к самолету топливозаправщик, да и не только его, любую спецмашину. И вот технику или начальнику смены приходится отмеривать «стометровку» к телефонам и впопыхах требовать необходимого для технического обслуживания спецавтотранспорт.

Часто перед вылетом самолета срочно требуется тягач, чтобы отбуксировать машину на старт. Но проходит пять, десять, двадцать минут, а то и полчаса, а тягача нет, в результате происходит задержка рейса, что вводит в лишнюю нервозность и летный и технический состав.

### Ту-114

#### в Свердловске

Позавчера в Свердловском аэропорту произвел посадку самый крупный в мире самолет Ту-114. После стоянки он взял старт в небо.

**Пребратили  
Свердловский Аэропорт  
в обслуживании на трассе  
МОСКВА - ВАЛДИВОСТОК**

Случай с баками наиболее показательный в этом отношении. Рейс был задержан на целых четыре часа, хотя на устранение самого дефекта ушло всего тридцать минут.

Тут стоит упрекнуть в неразворотливости дежурного по аэропорту А. Силкина, который не распорядился вовремя подать автотранспорт, и только после вмешательства диспетчера ЛЭРМ И. М. Семякова, начальника смены Э. А. Юшкевича и начальника участка турбовинтового самолета М. С. Шевеленко был подан топливозаправщик.

И не только А. Силкин, дежурный аэропорта, характерен своей неоперативностью. Сменяющие его работники придерживаются такого же принципа: на транзит отдай все, а на базовые машины — успеется, подождет. И мы говорим о регулярности... А вот еще пример. После опробования двигателей на самолете Ил-18, подготовленном к рейсу на Адлер, потребовалось дозаправить маслосистему. Просили, требовали, звонили — и только через двадцать минут пришел маслосаправщик. Ничего не скажешь — «оперативность» налицо!

Зачастую на стоянку самолетов приходят маслосаправщики, казалось бы, вовремя, но тут опять загвоздка: паспорт на масло оказывается устаревшим и спецмашину приходится отправлять обратно. В результате — снова задержка рейса.

Всего один тягач используется на старте аэропорта, а это не может не сказаться на оперативности техниче-

ского обслуживания. Правда, автобаза ссылается на нехватку шоферского состава спецмашин, с чем можно согласиться, но подумайте, как все-таки выйти из такого положения, как сделать, чтобы четкое взаимодействие всех служб аэропорта, наконец, прочно установилось. Без этого желаемого не добиться.

На различных собраниях и заседаниях много говорилось о том, что экипажи должны строго контролировать погрузку и разгрузку самолетов, особенно в промежуточных аэропортах. Но до сих пор летные экипажи слабо следят за погрузочно-разгрузочными операциями. Что угодно и как угодно грузится в самолеты.

В этом отношении следует сделать упрек командованию авиатранспортного подразделения и товарищам из управления, ответственным за это. Они явно увлеклись грузовыми перевозками на самолетах Ил-18. Нередко груз перевозится в пассажирских салонах машин — в этом вина и экипажей. Груз приводит к износу грузовых отсеков, к порче и поломке кресел в кабинах, выводит из строя дорогостоящую материальную часть.

Как известно, планы на вылеты самолетов имеются в каждой службе аэропорта, связанной прямо или косвенно с движением самолетов. Но четкого взаимодействия, согласованности служб до сих пор не чувствуется в работе. Это отражается и на деятельности обслуживающего технического состава, службы перевозок и движения.

Иногда можно наблюдать такую картину. Дали разрешение на запуск экипажу самолета Ил-18, который скоро поведет машину в рейс. Двигатели запущены, и вдруг — непредвиденное обстоятельство — тягач буксирует Ту-104 на среднюю рулежку и там задерживается. В итоге обе машины простаивают. А Ил-18 «молотит» на земле, расходуя дорогое топливо. Иногда эти задержки Ил-18 с работающими двигателями на земле продолжают 15—20 минут, а то и больше. В этих случаях и технический состав задерживается на одном объекте — он мог бы заняться обслуживанием другого самолета.

А служба движения до сих пор не может отрегулировать вопрос об очередности выхода на старт самолетов. Как ни странно, но создается впечатление, что службы аэропорта работают разобщенно, без какой-либо связи между собой, хотя настоятельная связь действует безотказно.

СВЕРДЛОВСКИЙ аэропорт взял высокие обязательства — быть лучшим на трассе Москва—Владивосток. Это обязывает ко многому. И взаимодействие, которое должно быть восстановлено в ближайшее время среди всех служб аэропорта, поможет коллективу выйти в число лучших, повысить качество технического обслуживания турбовинтовой техники, которая занимает одно из ведущих мест на голубых трассах нашей страны.

Рейдовая бригада:  
Н. МАКСИМЕНКО, авиатехник ЛЭРМ;  
Г. ПОЛЯКОВ, инженер авиатранспортного подразделения;  
Н. МЕЛЬНИКОВ, командир корабля Ил-18; В. МАЛКОВ, комсорг аэропорта;  
Е. ЛИПОВИЧ, литсотрудник газеты «Авиатор Урала».



№ 55 (1074).  
СУББОТА  
15 июля  
1961 г.  
Год издания  
XIX

Орган политотдела Уральского территориального управления  
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

## НАБИРАЯ ТЕМПЫ

У коллектива Свердловского аэропорта — горячие дни. Растет наплыв пассажиров на воздушный транспорт. Отправить всех быстро, культурно обслужить — вот задача, которая стоит перед авиаработниками.

За 12 дней июля план по отправке пассажиров выполнен на 101 процент, почты — на 147 процентов, а по общему тоннажу — на 101 процент.

Две трети пассажиров вылетают из Свердловского аэропорта на реактивных и турбовинтовых самолетах.

Набирает темпы в работе и коллектив авиатранспортного подразделения. За тринадцать дней месячный план по налету часов выполнен здесь на

39 процентов, а по налету тонна-километров — на 41,6 процента. Значительных успехов добился летный коллектив самолетов Ил-18. Регулярные полеты обеспечили ему выполнение месячного плана за 13 дней по налету часов на 46,3 процента, а по налету тонна-километров — на 42,8 процента.

## ПРИ УЧАСТИИ ВСЕГО КОЛЛЕКТИВА

Сейчас во всех подразделениях ГВФ проходит общественный смотр состояния организации авиатранспорта и обслуживания пассажиров на воздушных линиях. Нынешний смотр имеет отличительную особенность от всех предыдущих: он проводится при участии самих пассажиров.

Надо сказать, что еще не все авиаработники понимают простую истину, а именно, что хорошая организация пассажирских перевозок, культурное обслуживание пассажиров в аэропортах и в воздухе не только наша обязанность — в этом состоит основное назначение Аэрофлота. Пассажиры и сами заинтересованы в том, чтобы на воздушных линиях был образцовый порядок и поэтому мы рассчитываем на их активное участие в смотре.

Когда пассажир входит в помещение аэровокзала Внуковского аэропорта, его внимание привлекают плакаты, рассказывающие о проводимом смотре и призывающие записывать свои предложения в специальные журналы, которые имеются во всех кассах. Об этом же мы напоминаем пассажирам по радио и телевидению. Наша комиссия по смотру составила небольшой вопросник, который мы распространили среди пассажиров с тем, чтобы они ответили, что, по их мнению, надо сделать для улучшения работы

гостиницы, городского агентства, как лучше организовать продажу билетов, оформление багажа и т. п. Многотиражная газета печатала большим тиражом обращение к пассажирам, которое распространяется не только в аэровокзале и агентстве, но и на борту самолета.

Мы надеемся на то, что пассажиры не останутся безучастными свидетелями смотра, а примут в нем самое активное участие и своими предложениями и критическими замечаниями окажут коллективу аэропорта существенную помощь в налаживании подлинно культурного обслуживания пассажиров воздушного транспорта.

Во Внуковском аэропорту трудится большой коллектив работников и очень важно добиться, чтобы каждый из них принял деятельное участие в проводимом смотре. У себя в аэропорту мы начали работу по смотру с созыва совещания, в котором приняли участие руководители всех служб, секретари партийных и комсомольских организаций, председатели профбюро. На этом совещании товарищи обменялись мнениями и наметили основные мероприятия по организованному проведению смотра.

В отделе перевозок этот вопрос был вынесен на обсуждение пар-

(Окончание на 2 стр.)

## У НАС В ГОСТЯХ ЖУРНАЛИСТЫ



На снимках запечатлены моменты пресс-конференции с участием журналистов Свердловска и области, проведенной в Кольцовском аэропорту 11 июля 1961 года. Фото В. Яковлева.

# СНОВА В НЕБО!

## Самолет к рейсу готов!

**Р**ОЗОВАЯ полоса утренней зари лишь обозначилась на горизонте, опоясав тонкой каемкой убегающие за горизонт сероватые облака, осветив все окружающее. Заиграли радугой серебристые капли росы на стеблях трав, засветились зеркальной полировкой, отражая солнце, не успевшие высохнуть от вчерашних обильных дождей крыши домов. Сколько чистоты и бодрости было в этом, каком-то праздничном начале утра — даже не верилось, что пройдет немного времени и ритм рабочего дня на Кудымкарском аэродроме напомнит: сегодня обычный будничный день.

В восемь часов утра на стоянку Кудымкарского аэродрома уже пришли со своим начальником — старшим авиатехником Александром Ивановичем Гуляевым механики самолетов В. С. Носков и Н. Е. Механосин. Предстоит большая работа — нужно подготовить к вылету Ан-2, которые вскоре уйдут в рейс.

Александр Иванович дает указания механикам на предполетную подготовку, а сам направляется в домик технического состава: нужно заполнить формуляры самолетов, оформить в них вчерашний налет.

Время идет незаметно. Беспокойная должность у старшего авиатехника — нужно успеть закончить вовремя свои дела, да и проконтролировать работу подчиненных.

«Работать без летных проис-

шествий!» — такой девиз давно стоит на вооружении у этого коллектива. Результаты пока неплохие: по обслуживанию и подготовке материальной части замечаний не было. А как иначе? Высокое звание звена коммунистического труда обязывает ко многому!

И действительно, хорошие люди подобрались в этом коллективе. Всего второй год трудится здесь авиатехник Геннадий Борисович Климов, который демобилизовался из ВВС. Опыт работы у него есть, и неплохой. Всякий раз, когда за помощью и советом обращаются к нему товарищи, он готов к их услугам: все подробно объяснит, подскажет, как сделать ту или иную работу по ремонту материальной части. Его примеру охотно следуют товарищи.

Третий год трудится в этом звене механик Евгений Иванович Любавкин. Он имеет пятый класс, но уже сейчас думает повысить свою квалификацию, чтобы работать еще лучше.

Когда в коллектив пришли молодые специалисты, он, часто жертвуя своим личным временем, оказывал им практическую помощь: проводил с ними тренаж на материальной части. Слова сердечной благодарности не раз скажут ему молодые механики В. С. Носков и Н. Е. Механосин, которым он помог освоить авиатехнику.

Сейчас техники и механики разошлись по машинам — каждый занят подготовкой своего самолета.

...На одном из Ан-2 требуется дозаправка топлива. Александр Иванович Гуляев вызывает топливозаправщик. Шофер заправочной машины Ю. С. Сафронов быстро подготавливает к заправке раздаточные шланги и передает их механику. И вот запульсировал, забился под напором топлива шланг, плотной струей ударил бензин в баки самолета. Еще раз проверены посадочные узлы самолета, агрегаты мотора. Теперь можно с уверенностью доложить: самолет к рейсу готов!

## „Погода хорошая... Доброго пути!“

Давно уже на аэродром приехал летный состав. Вот один из экипажей Ан-2: командир самолета Александр Иванович Бачурин и второй пилот комсомолец Леонид Иванович Гилев. Закончив в 1955 году Сасовское летное училище, А. И. Бачурин был направлен на работу в это подразделение. Не все было сначала гладко, даже хуже, чем сам ожидал: в первый самостоятельный полет на Кудымкарском аэродроме он со-

вершил грубую ошибку — дал газ, а взлета не произвел. Словом, поломал самолет. Горький опыт пошел впрок: сейчас звено, в котором он трудится, работает без замечаний.

— На предполетную подготовку, — рассказывает он, — приходится затрачивать много времени. Аэродромы, на которых мы садимся Коса, Гайны, а особенно Усть-Черная, характерны малыми посадочными площадками, да и подходы к ним очень сложные рельефом местности.

К тому же, добавляет А. И. Бачурин, полеты затруднены малой освещенностью метеостанций, которые недостаточно информируют экипаж о погоде, а она здесь резко переменчива, так как масса воздуха движется с севера и запада. От нас, летчиков, требуется исключительная точность в пилотировании, чтобы успешно производить взлеты и посадки на этих аэродромах...

А. И. Бачурин заходит к синоптикам. Инженер-синоптик Константин Иванович Смирнов, опытный специалист, информирует пилота о погоде в районах, где пройдет маршрут предстоящего рейса.

— Погода хорошая! — заключает синоптик. — Можете лететь.

А. И. Бачурин со вторым пилотом Л. И. Гилевым выходят на летное поле, где их ожидает Ан-2.

Скоро в рейс!

## 6000 „пассажиров“ на борту

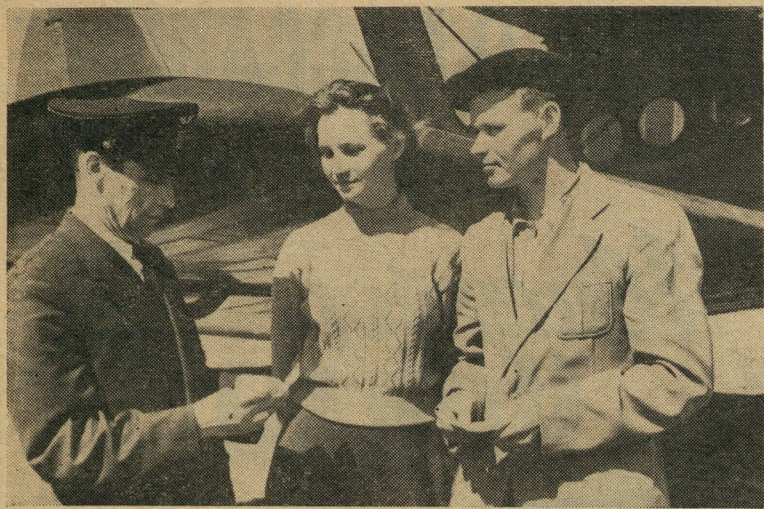
Пока летчики готовились к вылету, к самолету на грузовой машине прибыли и «пассажиры». Их было ни много, ни мало — шесть тысяч. Шесть тысяч днем раньше родившихся цыплят. Работники инкубаторной станции Г. Н. Бражкина, Е. М. Кошечева и М. И. Свистунов осторожно грузят в самолет ящики с цыплятами. Этим «пассажирам» предстоит совершить полет в совхозы Косинского района.

Экипаж в кабине. Бешено вращается воздушный винт мотора, волнуя травяной покров аэродрома. Убраны тормозные колодки, и вот самолет, разбежавшись, уходит в небо.

Счастливого пути вам, товарищи летчики и «пассажиры»!

**М**АШИНА улетела, а техники с механиками еще долго не уходили со стоянки — они, прикрыв ладонями глаза от солнца, которое тоже набирало высоту, следили за удаляющейся точкой самолета.

Л. ЕФИМОВ.



Диспетчер отдела перевозок Уггусского подразделения Н. Я. Корзухин проверяет у пассажиров билеты перед посадкой в самолет. Фото В. Яковлева.

## По страницам стенной печати

## «ДВИЖЕНЕЦ» РАССКАЗЫВАЕТ

В канун Дня Воздушного Флота СССР в коллективе службы движения Свердловского аэропорта вышел праздничный номер стенной газеты «Движенец». На страницах своей печати движенец выступили с интересными материалами, рассказывающими о новых успехах ряда авиаработников службы.

«Работать на отлично!» — призывает в своей заметке старший диспетчер ГРДП Г. Липаев. А в материале «Новые маяки» рассказывается об успехах коммунистического труда Л. Н. Перуновского, В. И. Насонова, Г. Д. Якушева и других авиаработников, которым

недавно присуждено это высокое звание.

«20 лет на командной вышке» — так назвал свою небольшую корреспонденцию старший диспетчер КДП ударник коммунистического труда А. Я. Берсенев, в которой он делится опытом своей работы, показывает лучших работников диспетчерского состава.

В ряде других материалов показаны комсомольские и общественные дела этого коллектива.

Праздничный номер «Движенца» умело, со вкусом оформлен, его с интересом прочтут все авиаработники.

## ПЕСНИ ВОЗДУШНЫХ ДОРОГ

Издательство «Советский композитор» по инициативе ЦК профсоюза авиаработников и редакции журнала «Гражданская авиация» готовит к выпуску первый сборник песен, посвященный труду гражданских летчиков.

Самая идея собрать вместе песни, посвященные труду работников Гражданского воздушного флота, представляется мне интересной. На нее откликнулись такие талантливые и популярные советские композиторы-песенники, как С. Туликов, Е. Жарковский, Л. Лядова, Л. Бакалов, А. Долуханян. Они дали в сборник свои новые произведения. Это песенка о «Ту-104» С. Туликова на слова Ю. Полухина, «Споём, пилот» Е. Жарковского на слова Д. Седых, «Шуточная лирическая» Людмилы Лядовой на слова С. Бенке, «Бортовые огоньки» А. Долуханяна тоже на слова С. Бенке. С новыми песнями об авиации композитора Л. Бакалова «На крыльях Родины» на слова И. Шамова и «Над родными просторами» на слова В. Гольцова читатели «Гражданской авиации» уже знакомы. Они печатались в журнале. В сборнике песни идут в несколько измененной редакции.

В сборнике воспевается великий подвиг первого летчика-космонавта СССР, Героя Советского Союза Ю. А. Гагарина.

Сборник песен для работников Гражданского воздушного флота — хорошее начало. У «крылатых» людей должны быть свои «крылатые» песни.

И. ИЛЬИН,  
главный редактор издательства  
«Советский композитор».



♦ **Противообледенительное устройство на самолете Конвэр-880.** Для борьбы с обледенением передней кромки крыла на реактивном пассажирском самолете Конвэр-880 используется горячая реактивная газовая струя, которая поступает от двигателей. Устройство спроектировано так, что позволяет использовать 95 процентов первоначальной тепловой энергии газов.

(«Дизайн ньюс»).

♦ **Английский реактивный двигатель.** Турбореактивный двигатель «Олимпикс» с подогревом разработала фирма «Бристоль-Сидли энджин». По заявлению фирмы, он развивает тягу до 33 000 фунтов.

(«Таймс»).

## ПРИ УЧАСТИИ ВСЕГО КОЛЛЕКТИВА

(Начало на 1 стр.)

тийного, а затем и комсомольского собрания, в первичных парторганизациях других отделов и служб состоялась заседание партийных бюро. Мы также провели общие собрания работников или производственные совещания в службах и сменах. Наглядная агитация и стенная печать также использованы нами в целях пропаганды задач общественного смотра.

Для руководства работой по проведению смотра мы образовали общезапортовскую комиссию и комиссии в основных службах, а во всех остальных службах и сменах — смотровые бригады.

Самотек в любом деле вреден и было бы неправильно, если бы созданные нами комиссии сидели в ожидании поступления предложений. Нет, приток предложений надо организовать и, больше того, помочь работникам аэропорта выработать такие предложения, реализация которых будет способствовать повышению уровня и культуры в работе каждой службы. С этой целью мы наметили основные объекты, имеющие наибольшее значение в работе аэропорта, и организовали взаимопроверку деятельности отдель-

ных участков отдела перевозок и других служб, так или иначе связанных с организацией авиаперевозок.

Взаимопроверка затрагивает такие вопросы: подбор, расстановка и обучение кадров, связанных с обслуживанием пассажиров; регулярность полетов и причины ее нарушения; работа цеха бортового питания; состояние и использование средств перронной механики; санитарное состояние самолетов и пассажирских помещений; работа камеры хранения, гостиницы, бортового автотранспорта, средств связи и т. д. Группы по взаимопроверке возглавляют товарищи, обладающие большим опытом работы в области авиаперевозок, способные глубоко разбираться в состоянии дела на том или ином участке и подсказать пути и методы устранения недостатков. Взаимопроверка помогла нам выяснить во всех деталях состояние средств перронной механики, выработать меры по улучшению работы всех средств связи в отделе перевозок, собрать много других конкретных предложений.

Предложения, поступающие от работников аэропорта и пассажи-

ров, рассматриваются комиссиями и по возможности проводятся в жизнь немедленно. Так, например, мы организовали оповещение по радио граждан, прибывающих в аэропорт для встречи пассажиров, упорядочили и ускорили процесс выдачи пассажирам багажа, строго определили, какие рейсы обслуживаются той или иной сменой.

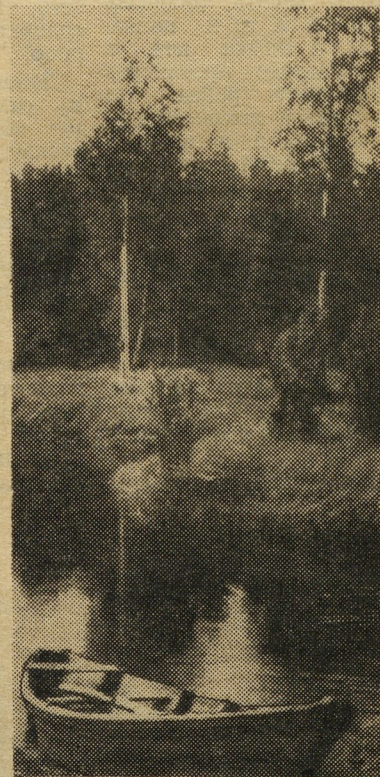
Плохо работает грузовая служба отдела перевозок, особенно это стало заметно сейчас, в период массовых перевозок овощей и фруктов. В ходе общественного смотра мы уже добились некоторых улучшений: укомплектовали штат грузчиков, выделили дополнительный транспортер, заменили малогабаритные автомашины большегрузными и увеличили их количество. Для ускорения разгрузки самолетов Ан-10 наши рационализаторы решили на базе электротягача изготовить специальные транспортеры. По инициативе работников службы связи устанавливается оборудование, благодаря которому пассажиры смогут получать сведения о погоде по телефону. Принято предложение об устройстве телевизионной установки для наблюдения за ходом загрузки и разгрузки само-

летов на перроне и многие другие предложения.

Длительность общественного смотра невелика — два месяца, но мы рассматриваем его не как очередную кампанию, а как начало большой работы, которая еще предстоит нашему коллективу, ведь реализация многих предложений потребует и много сил и времени. Объем авиаперевозок в нашем аэропорту, как и вообще в Аэрофлоте, растет очень быстро и ни мы сами, ни пассажиры не могут быть удовлетворены нынешним уровнем организации авиаперевозок. Культуру обслуживания пассажиров необходимо все время повышать и общественный смотр сыграет в этом отношении немаловажную роль.

Коллектив Внуковского аэропорта работает сейчас над тем, чтобы достойно выполнить социальные обязательства, принятые нами в честь XXII съезда КПСС. Активное участие в общественном смотре состояния организации авиаперевозок и обслуживания пассажиров мы рассматриваем как одно из важных звеньев в предсъездовском социалистическом соревновании.

С. СОКОЛОВСКИЙ,  
зам. начальника  
Внуковского аэропорта  
по политчасти.



ЛЕСНОЕ ОЗЕРО.  
Фотоэтиюд П. Мясникова.

И. о. редактора В. РУСИН.  
НС 34897. Заказ № 5036.  
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,  
Свердловск, ул. Ленина, 49.