

# КУЛЬТУРА НУЖНА ВО ВСЕМ

## На перроне без ЧП

ОДИН за другим из лучезарной синевы на «бетонку» приземляются красавцы-лайнеры. Свердловский аэропорт — крупный узел воздушных трасс. Москва, Ленинград, Хабаровск, Ташкент — возможно ли перечислить все города, куда летят и откуда прилетают самолеты.

Обычно часы «пик» в аэропорту рано утром и вечером. Днем поток пассажиров несколько спадает. Но мы, члены рейдовой бригады нашей газеты, решили именно в это наиболее разряженное время проверить, как же обслуживают рейсы авиарботники Свердловского аэропорта.

Нам удалось проверить три рейса, два из которых — транзитные...

ИЛ-18 рейса 28 Красноярск — Москва мы застали на предполетном обслуживании. У экипажа корабля замечаний по встрече не было. Собственно, экипаж и не торопился: в полете появилась техническая неисправность. Средства обслуживания к самолету были доставлены вовремя. С электрокары в грузовой отсек работники аэропорта бойко перебрасывали ящики. Ничего не скажешь — ловкость рук налицо. Но что такое? Со скрипом и скрежетом шел «габаритный груз» в нутро фюзеляжа. На полу и внутренних стенках отсека — вмятины, выбоины, рубцы. Скажется «культура» погрузки.

Мы не склонны обвинять в этом только наших работников. Портится самолет не единым разом, не в течение одного дня. Современная техника требует к себе доброго подхода. А у нас зачастую притериваются почему-то лишь правила: габаритный груз — грузы (как грузы — в учет не берется), негабаритный — на пушечный выстрел от самолета. Настало, думается, время больше внимания обращать и на культуру погрузочно-разгрузочных работ. А не делать это по принципу тупляк.

Только что приземлился ТУ-104 рейса 593. Подходим к нему. Экипаж доволен встречей в Кольцово. У бортпроводниц тоже замечаний нет. Все обслуживающие средства прибыли вовремя. Звонко щелкают лючки — технический состав приступил к послеполетному осмотру. Трамвайчик принял пассажиров и заспешил к аэровокзалу. Радуемся и мы — все службы сработали на отлично.

Но вот вслед за этим приземляется другой «туполовский». Это транзитник. У него рейс 942. Маршрут Новосибирск — Москва. Корабль останавливается у самого аэровокзала, метрах в ста.

Дежурная по встрече Юркова с милой улыбкой стоит у трапа, приветливо встречает и так же приветливо — увя, только взглядом! — провожает пассажиров. Они самостоятельно следуют в аэровокзал. А тут же снуют обслуживающие средства, аэродромная техника. Это, разумеется, не гарантирует полной безопасности.

Мы заинтересовались у Юрковой, почему она сделала именно так.

— Видите ли, — спокойно ответила она, — если бы самолет остановился подальше от перрона, я бы сопровождала пассажиров, а здесь такой необходимости нет.

Правда ли Юркова? Думается, нет. Ведь в таком случае ее выход на перрон необязателен. Разве лишь для формальности...

Да, культура нужна во всем и всюду, на каком бы участке ни находился авиарботник.



Она нужна и пилоту, и технику, и движенцу, и связисту. Всем без исключения.

## И на земле порядок нужен

ДА, нужен! Тем более что в наших аэрофлотовских условиях от порядка, на земле зависит порядок в небе. Командир корабля ИЛ-18 И. Ф. Лупачев из первого Свердловского подразделения говорит:

— В часы «пик» у нас в аэропорту выявляется немало недостатков. При заруливание самолетов на стоянку связь экипаж держит с командной вышкой, в то время как в ряде других крупных аэропортов — Быково, Внуково — легчики переходят на связь непосредственно с перроном. При нынешней системе экипажем командуют все, кому вздумается: диспетчер вышки приказывает рулить к одному месту, дежурный перронной бригады — к другому. Словом, полная неразбериха. Думается, назрела необходимость оборудовать канал связи экипажа с перроном.

И еще одно замечание — сообщает И. Ф. Лупачев. — У нас во время подготовки пассажиров к посадке на самолет второй пилот зачастую приходит на корабль за 5—10 минут до вылета. Много времени он теряет в отделе перевозок в ожидании сопроводительной ведомости. Поэтому осмотреть самолет перед рейсом он не имеет возможности. Не доставляется в срок и центровочный график. Минимум за 30 минут второй пилот должен быть на самолете. И этот порядок необходимо сделать правилом.

Что ж, замечания вполне справедливые. Как и то, которое сообщил нам штурман корабля ТУ-104 рейса 942 В. П. Парадеев.

На РД № 2 (рулежной дорожке) бетон дал просадку. Эта яма прикрыта железными листами, края которых загнулись и грозят не сегодня-завтра задеть за рулящий самолет. Тревожный сигнал, товарищи из аэродромной службы! Прислушайте к нему и ответьте делом.

Заглянули мы и в ЛЭРМ. Здесь на форме стояли два ИЛ-18. Их номера 75819 и 75522. Был обеденный перерыв. Вокруг самолетов разбросаны стремянки, баллоны, телогрейки и т. д. А под ними — лужи горюче-смазочных материалов.

Попросили пояснить эту картину инженера летного подразделения Р. З. Ркиева.

— Согласен, — кивает инженер, — беспорядок налицо. Подходим вместе с ним к самолету ИЛ-18 № 75522. Узлы шасси на чем моет авиатехник Небольсин. Моет — не то слово. Купает — это точнее. Шланги на мойке неисправны — травят. Мойка как передвижной фонтан. Вокруг — солидные лужи, словно море расплескалось под самолетом.

— А что я сделаю? — разводит руками авиатехник. — Пусть Мурашов исправную мойку дает.

Под самолетом ни одного противня. Все льется на асфальт, разъедает его, выводит из строя. Сломанная стремянка тоже ждет случая, чтобы «подкузьмить» очередного авиаспециалиста. Говорят, за это от-

вечает ОГМ — отдел главного механика. Плохо отвечает!

Вот и получается, что такая современная скоростная техника, как ИЛ-18, обслуживается методами дедовских времен. Не пора ли позаботиться о том, чтобы каждое обслуживание, в том числе и на больших формах, носило печать высокой культуры? Думается, пришло такое время!

ДЕНЬ за днем крепнут крылья Аэрофлота, растет поток пассажиров и грузов, перевозимых воздушным транспортом. За последние годы Свердловский аэропорт заметно вырос, похорошел и обрел силу для выполнения любых задач.

Нужно сделать все для того, чтобы почин иркутян, подхваченный службами Свердловского аэропорта «Превратим аэропорт в образцовый на трассе Москва—Хабаровск», не был пустым звуком, а превратился в живые творческие дела.

Рейдовая бригада печати: И. ЛОБАНОВ, второй пилот ИЛ-18; И. ГАЛИМОВ, штурман ИЛ-2; Е. ЛИПОВИЧ.

СВЕРДЛОВСКИЙ аэропорт. Сюда прибывают пассажиры, чтобы через несколько часов приземлиться в Адлере, Симферополе. Каждый торопится, хочет выиграть время. Летний сезон в разгаре.

Все ли сделали работники аэропорта для того, чтобы люди из разных концов страны увозили с собой теплые воспоминания о Свердловске? Нет, не все. Вот отдельные факты.

...У окошечка диспетчера по транзиту — утомленная женщина. Рядом стоят чемоданы, а на полу, на расстеленном пальто, лежит ребенок. Женщина в слезах, ребенок плачет...

— Ну, отправьте меня, пожалуйста, сегодня в Тюмень, — говорит женщина. — Измучилась, ребенок болен...

— Вам же сказали, что мест нет, — отвечает диспетчер, — становитесь в очередь в багажную кассу. Если что останется — уедете, а нет — тогда полетите завтра.

Женщина в отчаянии.

— Куда же мне еще обратиться, чтобы помогли, — не могу...

— Идти некуда, в очередь идите, — слышится равнодушный ответ. — Вот и все.

Инженер из поселка Артемовского Приморского края С. В. Чубченко сделала в Свердловске трехдневную остановку, имея транзитный билет до Владиво-



№ 59 (1365). СУББОТА 1 АВГУСТА 1964 г. Год издания ХХII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## НАВСТРЕЧУ ДНЮ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

# ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

Коллективы уральских авиарботников готовятся достойно встретить свой праздник. Принимаются повышенные обязательства, растет трудовой энтузиазм авиаторов.

Хорошими успехами встречают День Воздушного Флота СССР авиарботники Пермского, второго Свердловского и Челябинского подразделений. По основному показателю — участковому тонна-километражу — эти коллективы за 28 дней июля выполнили план: Пермское подразделение — на 113,6 процента, второе Свердловское — на 106,4 процента, Челябинское — на 100,1 процента.



## В ПАУТИНЕ РАВНОДУШИЯ

стока. Обращается в городское агентство.

— Мы вас отправить не можем, — говорит ей кассир, — единственное, что вам остается, — лететь до Омска, а там сделать пересадку. Впрочем, есть рейс 1139 Ленинград — Владивосток, но о нем вы можете справиться в аэропорту за час до прилета.

Что ж, в аэропорт, так в аэропорт.

— Отправьте меня до Владивостока рейсом 1139, — обратилась тов. Чубченко к диспетчеру.

— Омск не принял ИЛ-18 рейса 361. Самолет сядет здесь. С ним и улетите, а о ленинградском самолете еще ничего неизвестно, — говорит диспетчер, возвращая билет.

Хорошо, но вы запишите на очередь, ведь самолет проходящий...

— Ничего я писать не буду, — отрезала та, — вам ведь сказали...

Вместе с пассажиркой подходим к справочному бюро.

— Когда прилетает самолет рейса № 1139? — спрашиваем у дежурной по справочному.

— Что вы! — восклицает

она. — Такого рейса у нас никогда не бывало...

— А по какому маршруту летит самолет рейса 361?

— И такого рейса у нас нет. Впрочем, я уточню... — Вернувшись, бросила: — Самолет будет, а когда — не известно...

Наконец ИЛ-18 этого рейса приземлился. Диктор объявляет по радио, что он по техническим причинам задерживается до трех часов ночи. Идем к начальнику смены А. В. Матюсовичу.

— Скажите, пожалуйста, когда прилетает из Ленинграда самолет рейса 1139?

— Да у меня таких рейсов вообще нет, — отвечает он, — этот самолет летает только до Омска.

— Но почему же рейс значится в расписании? Ведь оно висит в здании аэровокзала и написано огромными буквами.

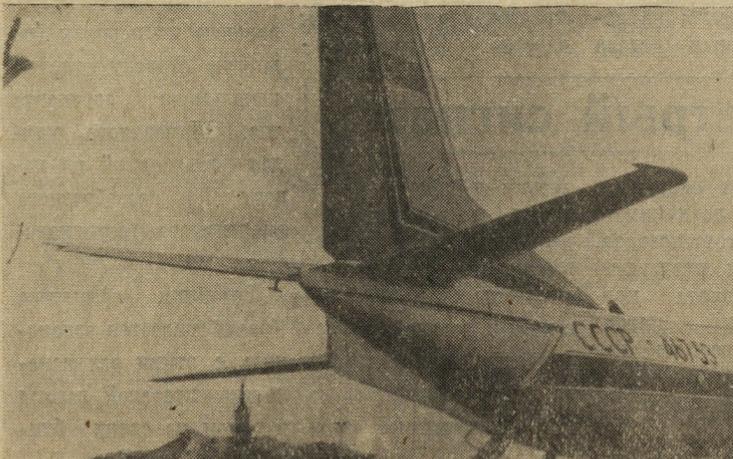
— Мало ли что висит, — заявляет Альберт Васильевич.

У моей спутницы на лице недоумение. Да и какие уж тут улыбки! Так, пожалуй, и за неделю не доберешься до места «самым скорым и удобным видом транспорта».

А через пятнадцать минут неизвестный для начальника смены самолет прибыл. В него пересаживали хабаровских и ленинградских пассажиров с 361-го рейса. Благо, оказалось 45 свободных мест, и инженер, облегченно вздохнув, улетел.

Таких примеров немало. Следует добавить, что в аэропорту не найдешь, где напиться воды, особенно в ночное время. В единственном буфете — длинные очереди, а обслуживают крайне медленно. Если учесть, что не в пример своим московским и ленинградским коллегам, работники нашего аэропорта иногда относятся к пассажирам невнимательно, то станет ясно, почему иные пассажиры увозят из города Свердловска нотки разочарования и горького сожаления.

В. ПРОСКУРИН.



Ан-24 в Свердловском аэропорту.

# Резервы производства для службы СЕМИЛЕТКЕ

## ВНИКАТЬ В ЭКОНОМИКУ

## АВИАПЕРЕВОЗОК

Мне довелось побывать на совещании экономистов Аэрофлота в Москве. На нем обсуждалось два вопроса: о повышении рентабельности авиаперевозок и о совершенствовании системы планирования.

С большим интересом были выслушаны собравшимися выступления начальника Аэрофлота тов. Логинова и его заместителя тов. Счетчикова. Они рассказали о перспективах развития гражданской авиации, указали на ряд недостатков в деятельности некоторых управлений.

В своем вступительном слове тов. Логинов отметил, что сейчас полным ходом идет перевооружение Аэрофлота.

— Основная задача, которую обязаны решать авиарботники, — сказал он, — добиваться всепогодности полетов, автоматизации посадки в любых метеоусловиях. — И особо тов. Логинов обратил внимание на рентабельность работы.

Один из недостатков работы подразделений и в целом Аэрофлота — неоперативное влияние на выполнение плана. Необходимо учет поставить так, чтобы с его помощью можно было следить за каждой воздушной линией — насколько она экономически выгодна. Нерентабельные линии нужно закрывать.

В своем докладе заместитель начальника Аэрофлота тов. Счетчиков привел следующие данные, характеризующие рост авиаперевозок по Аэрофлоту. Сравним их с данными по нашему управлению. На новой авиационной технике в 1964 году перевозится около 70 процентов объема перевозок. (В 1958 году только 13 процентов).

По Аэрофлоту в 1964 году план пассажирских отправок составят 38 млн. человек, тогда как в 1958 году — всего лишь 8,2 млн., т. е. рост в 4,6 раза. По Уральскому управлению в нынешнем году по плану предполагается перевезти 1 млн. 830 тысяч человек. (В 1958 году — только 326,5 тысячи пассажиров). Объем перевозок возрос таким образом в 5,6 раза. В прошлом году отправлено пассажиров по нашему управлению 1 млн. 512 600 человек.

Важной задачей авиарботников является повышение рентабельности авиаперевозок. Каковы же пути повышения рентабельности?

**Во-первых**, оснащение аэропортов новой техникой, увеличение количества мест в самолетах ИЛ-18 до 110—126, АН-24 — до 52 мест и т. д.

**Во-вторых**, следует более интенсивно эксплуатировать экономически выгодные самолеты, учитывая себестоимость одного тонна-километра (в копейках): ИЛ-18—17,5; ЛИ-2 — 26,0; АН-2 — 43,0. Ни в коем случае нельзя допускать переналет часов на самолетах ЛИ-2 и АН-2 и тем более на ЯК-12 и вертолетах. Минимум пассажиров, обеспечивающих рентабельную эксплуатацию самолетов: ИЛ-18—60 человек, ЛИ-2—17, АН-2—10.

**В-третьих**, добиваться снижения затрат на один тонна-километр. А основными источниками снижения затрат на единицу продукции (ткм), как известно, являются заработная плата и амортизация. Необходимо постоянно бороться за повышение производительности путем внедрения механизации и автоматизации, улучшения орга-

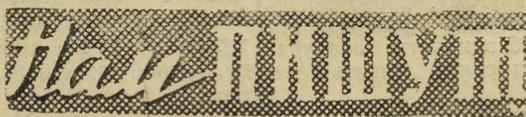
низации труда. Особенно это касается наземных служб аэропортов, ЛЭРМ. Кроме того, нужно постоянно увеличивать межремонтные и амортизационные сроки самолето-моторного парка.

**В-четвертых**, нужно повышать коммерческую загрузку. Это важнейший экономический показатель работы. Особое внимание необходимо обращать на привлечение пассажиров. Загрузка самолетов (пассажиры) должна быть не ниже 75—80 процентов и грузами — не ниже 20—25 процентов. Рейсы с такой загрузкой будут рентабельными. Помимо всего следует сокращать внереисовые полеты, особенно с односторонней загрузкой, шире применять льготные тарифы, разумеется, разумно, с экономическим анализом.

**И последнее.** Особое внимание нужно сосредоточить на изучении своего района обслуживания для максимального привлечения пассажиров на дальние расстояния. Главное — добиваться не просто увеличения пассажиров, а увеличения пассажирооборота. Это, в свою очередь, плодотворно скажется и на выручке, и на рентабельном использовании самолето-моторного парка. Для увеличения авиаперевозок следует серьезно заниматься расширением аэродромной сети с искусственными и грунтовыми покрытиями.

Все эти вопросы, конечно, не могут решиться сразу. Для этого требуется серьезная и вдумчивая работа руководителей подразделений и общественных организаций. Безусловно одно: чем скорее мы решим эти задачи, тем лучше и рентабельнее будем трудиться в будущем.

**Б. СИВАШИНСКИЙ,**  
начальник планово-экономического отдела  
второго Свердловского подразделения.



### Итак. ШИШУШ

## Нервотрепка вместо отдыха

В поселке Кольцовского аэропорта открылся замечательный широкоэкранный кинотеатр «Авиатор». Авиарботники, трудящиеся компрессорного завода, жители Малого Истока охотно посещают его. Однако очень часто вместо того, чтобы спокойно посмотреть новый фильм, отдохнуть, люди уходят из кинотеатра раздраженными и недовольными.

Так, 18 июля в кинотеатре шла кинокартина «Крепостная актриса». Фильм то и дело прерывался, кадры смазывались, исчезал звук. Видимо, кинемеханик отвлекся во время демонстрации кинофильма. Стоило только зрителям зашуметь, положение на экране улучшалось: появлялась и резкость, и нормальный звук. Однако через несколько минут все начиналось сначала.

**ЯКОВЛЕВА,** работница школы-интерната.

## Внимание!

## Идут занятия!

У дверей технического класса стоит группа техников. Судя по их серьезным лицам, по форменной одежде, мы решили, что им предстоит официальный прием, и не ошиблись. В 11.00 приступила к работе местная классификационная комиссия Челябинского аэропорта. В нее входят начальник смены тов. Удвиченко, ст. инженер подразделения тов. Семенов, инженер РЭСОВ тов. Васильченко, замполит тов. Нахин, председатель МК тов. Небылицин и другие.

Радуют членов комиссии ответы большинства молодых специалистов ЛЭРМ, которые уважают и ценят свою специальность, стараются повысить свой технический уровень. Комиссии предстоит рассмотреть представленный материал на 8 специалистов, пять из них повышаются в классе. Товарищи Сергеев, Петров и Калайков демонстрируют отличные знания и экзаменаторы единодушно утверждают акт о повышении их в классе.

Нужно сказать, что не все чувствовали себя уверенно перед комиссией. Так, например, работники службы связи гг. Меркушева и Кобякова совершенно не подготовились к МКК. Как и следовало ожидать, комиссия не допустила их к сдаче зачетов. Удивляет то, что в проверочных актах у них стоят хорошие оценки. Видимо, еще не все руководители чувствуют ответственность при выявлении знаний у своих работников, желая, очевидно, прослыть «добренькими» дядями.

Хотелось бы сказать несколько слов о работе самой комиссии. За 1964 год здесь проведено 9 заседаний, где было рассмотрено 67 дел. Эти цифры убедительно говорят о том, что командование подразделения, партийная и профсоюзная организации придают первостепенное значение делу подготовки кадров.

С каждым годом растет и хорошеет аэропорт Челябинск. 16 июля здесь совершил очередную посадку новый самолет ТУ-124. И мы хотим сказать: смелее осваивайте новую технику, специалисты, повышайте свой производственный класс!

**П. Я. ТАРШИН,**  
**Б. П. БЕЛОДУБРОВСКИЙ.**

**28** ИЮЛЯ 1964 года работники Тобольского аэропорта организовали своеобразное спортивное мероприятие для пассажиров, прилете в ших



## Бег с препятствиями

рейсом № 939. Когда ЛИ-2 подрулил к аэровокзалу, напрасно командир корабля выглядывал из кабины, ожидая техсостава. Никто не указал самолету место стоянки, никому из работников службы ИАС Тобольского аэропорта и в голову не пришло обратить внимание на прибывший самолет. Но самое «увлекательное», о чем мы начали речь, было впереди.

Когда вереница пассажиров с багажом и детьми добралась до калитки перрона, оказалось, что пройти в город невозможно. Калитка была закрыта на замок. Дежурная отдела перевозок на перроне в это время по каким-то причинам отсутствовала. В ожидании представителей аэропорта прошло минут пятнадцать — двадцать, немногим меньше, чем все время перелета до Тобольска.

Потом началось состязание пассажиров по

преодолению ограды перрона. Женщины с

вавшего по перрону (по другую сторону ограды) начальника аэропорта тов. Шаповалова, ожидая разъяснений по поводу своеобразного спортивного соревнования. Редакция «Авиатора Урала» надеется ознакомиться с этими разъяснениями читателей газеты в одном из своих ближайших номеров.

С. ВЛАДИМИРОВ.

## Острый сигнал

## ПО-ТОБОЛЬСКИ



## Объявления

**ДЕТСКАЯ СЕМИЛЕТНЯЯ МУЗЫКАЛЬНАЯ ШКОЛА** Кольцовского аэропорта объявляет прием в подготовительные классы детей в возрасте 6—7 лет и в первый класс с 8 лет. Прием открыт на отделения: фортепианное, аккордеон и баян, виолончель и скрипка.

Помимо учебы игре на одном из инструментов, будут изучаться теоретические предметы: сольфеджио, история и теория музыки, хоровое пение.

В школу зачисляются сдавшие экзамены по музыкальному слуху, памяти и ритму.

Для поступления необходимы следующие документы: заявление на имя директора музыкальной школы, копия свидетельства о рождении, справка ЖКО о количестве членов семьи, справка с места работы родителей о зарплате, медицинская справка.

Документы поступающих принимаются в помещении клуба Кольцовского аэропорта с 10 до 11 часов утра В. Ф. Стояковой. Прием заявлений до 25 августа с. г. Вступительные экзамены с 25 августа по 5 сентября.

**ШКОЛА ИЗОБРАЗИТЕЛЬНОГО ИСКУССТВА** Кольцовского аэропорта объявляет прием детей с 4 по 8 класс и учащихся вечерних школ, сдавших вступительный экзамен по рисованию.

В четырехгодичный курс обучения входит изучение живописи, скульптуры и истории изобразительного искусства. Для поступления в школу изобразительного искусства требуются те же документы, что и в музыкальную школу. Кроме того, необходимо сдать альбом с рисунками в карандаше и красках. Обучение в обеих школах платное.

И. о. редактора **Е. ЛИПОВИЧ.** НС 15808. Заказ № 4197.

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