



Третий месяц летает командиром АН-2 в Кировском подразделении Валерий Семеркин. Выпускник летного училища, Валерий быстро освоился в коллективе. Товарищи по работе избрали его секретарем комсомольской организации.

Фото В. ГУРИНА.

Выполнение новой пятилетки (1966—1970 гг.) позволит обеспечить значительное продвижение нашего общества по пути создания материально-технической базы коммунизма, укрепить экономическую, оборонную мощь страны.

(Из Тезисов ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции»).

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 45 (1632). ПОНЕДЕЛЬНИК, 4 СЕНТЯБРЯ 1967 г. Год издания XXVI



В коллегии Министерства ГА и ЦК профсоюза авиарботников

Недавно на совместном заседании коллегии Министерства гражданской авиации и президиум ЦК профсоюза авиарботников рассмотрели предложение о подтверждении звания коллектива коммунистического труда предприятия, где начальниками тт. Свечников и Шахов. Коллегия Министерства и президиум ЦК профсоюза решили подтвердить высокое звание коллектива коммунистического труда этим предприятиям и призвали рабочих, инженерно-технических работников и служащих всех заводов гражданской авиации еще шире развернуть социалистическое соревнование в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции и тем самым обеспечить достойную встречу исторического праздника советского народа и всего прогрессивного человечества.

КАЖДЫЙ новый день приближает нас к славной дате. Равняясь на Октябрь, трудятся авиарботники Перми, ширится среди них соревнование в честь юбилея. Многими экипажами подразделения подхвачен призыв летного коллектива, где командиром Баклушин, бороться за право называться коллективом имени 50-летия Октября.

Большое внимание местком, партийная организация и командование придают гласности соревнования. В службах оформлены уголки соревнования. Они хорошо оформлены в летном коллективе, где партгрупоргом Пучков, в ЛЭРМе (секретарь парторганизации Кузнецов), в отделе перевозок (начальник службы Марук). В подразделении учреждена Книга почета имени 50-летия Октября, в которую будут заноситься службы, смены, экипажи, а также ударники юбилейного года по итогам работы за три квартала.

Итоги соревнования подводятся ежемесячно. В июле проведена профсоюзная конференция о ходе выполнения социалистических обязательств коллективом авиаторов. В первичных партийных организациях и партгруппах с этой повесткой дня прошли партийные собрания.

В подразделении организован оперативный контроль за ходом выполнения социалистических обязательств. На ежедневных оперативных совещаниях руководители служб докладывают о ходе их выполнения. Важность и необходимость такого оперативного контроля очевидна. В июне и июле создано напряженное положение с налетом приведенных часов. Своевременный анализ и принятые меры позволили

успешно выполнять план по этому показателю. Личный состав трудится с большим подъемом. Встретить юбилей достойно стало целью каждого работника. На местном комитете обсуждение итогов соревнования проходит по-деловому, в обстановке большой активности.

Во всех ведущих службах оформлены плакаты с показателями плана на квартал и ежедневного задания. Победителям соревнования вручаются переходящие знамена и вымпелы, а также денежные премии.

Лучших результатов по выполнению соцобязательств добились коллективы ЛЭРМ, аэропорта союзных воздушных линий, третьего летного коллектива, аэропортов МВЛ — Чайковского и Красновидовского, звено командира Жвакина. Около 100 человек завоевали звание отличного специалиста своей профессии. Так, экипаж АН-2 коммуниста Колодзневца к 1 августа выполнил свой годовой план авиационной работы с отличным качеством, обработав около 30 тыс. га. В ЛЭРМ 32 специалиста являются ударниками юбилейного года. Мероприятия, разработанные для подготовки проведения праздника, успешно претворяются в жизнь.

Однако в работе нашего коллектива по выполнению юбилейных обязательств есть недостатки. За восемь месяцев в подразделении было допущено восемь предпосы-

лок к летным происшествиям по вине личного состава. В ряде служб допускаются нарушения трудовой дисциплины. Такое ведущее подразделение, как летное, по причине низкого уровня безопасности полетов ни разу не занимало призовых мест по итогам соревнования юбилейного года.

Агитационно-пропагандистская работа проводится под знаком подготовки к 50-летию Советской власти. Партком разработал и утвердил тематику лекций, докладов и бесед, посвященных Великой Октябрьской социалистической революции. С опубликованием Тезисов ЦК КПСС к 50-летию Октября составлен специальный план. К этой работе привлечен партийный актив и командно-руководящий состав. Проведены лекции и беседы: «Международное значение Великой Октябрьской социалистической революции», «Великий Октябрь и национально-освободительное движение», «Великая Октябрьская революция на Урале», «Ленин и Октябрьская революция».

Во всех партийных организациях прошли занятия с личным составом по изучению Тезисов ЦК КПСС. С докладами по Тезисам выступили секретарь парткома Бояринов, председатель местного комитета Лавриненко и другие. Регулярно проводят беседы агитатор Григорьев, Шардаков, Тангалачев. В подразделении практикуются встречи со старейшими коммунистами. Так, летный кол-

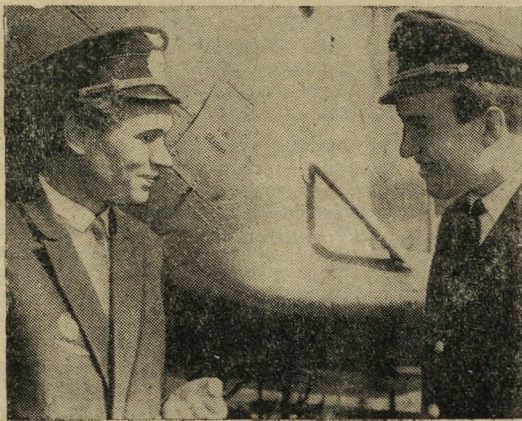
лектив встретился с участником трех революций и гражданской войны, членом партии с 1905 года К. Д. Вагановым. Беседа длилась два с половиной часа. Живое слово старого большевика о славном времени революционных битв надолго останется в памяти слушателей.

К сожалению, в работе

СЛАГАЕМЫЕ УСПЕХА

по разъяснению Тезисов ЦК КПСС и в наглядной агитации есть также серьезные упущения. Поэтому партком выносит этот вопрос на очередное свое заседание, нужно поставить пропагандистскую работу так, чтобы наши агитаторы донесли материалы Тезисов до каждого авиарботника.

И. ВОРОБЬЕВ,
зам. командира Пермского объединенного подразделения по политчасти.



СОТНИ гектаров сельскохозяйственных земель и лесных массивов обработал с воздуха экипаж авиационников Уктусского подразделения Геннадий Кобедев и Олег Акимов.

Совсем недавно этот экипаж произвел прополку молодых саженцев в Гаринском районе Свердловской области.

ИХ РАБОТА ОТЛИЧАЕТСЯ ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ.

Снимок А. КРУШИНСКОГО.

Вступая в партию...

Социальная структура советского общества характеризуется наличием дружественных классов и групп трудящихся, единством их экономических, социально-политических и идейных интересов, общей заинтересованностью в построении коммунизма.

(Из Тезисов ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции»).

ОТ РЕДАКЦИИ. 30 АВГУСТА НА ПАРТИЙНОМ СОБРАНИИ ЛЭРМ ПЕРВОГО СВЕРДЛОВСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ БЫЛ ПРИНЯТ КАНДИДАТОМ В ЧЛЕНЫ КПСС НАЧАЛЬНИК ЦЕХА В. И. МАЧУСКИЙ. СЕГОДНЯ ПО ПРОСЬБЕ РЕДАКЦИИ ВИКТОР ИВАНОВИЧ ДЕЛИТСЯ С ТОБОИ, ЧИТАТЕЛЬ, СВОИМИ МЫСЛЯМИ О ТЕЗИСАХ ЦК КПСС К 50-ЛЕТИЮ ОКТЯБРЯ.

Я родился в тот год, когда наша страна праздновала 20-летие Октябрьской революции. Вступаю в ряды коммунистов в год юбилейный, 50-й. За

плечами — 30 лет. Много это или мало? Если вспомнить слова Н. Островского, что «жизнь дается только один раз», то ответишь, не задумываясь: «Да, много».

Все тридцать лет я прожил при Советской власти и обязан ей всем, чего достиг. Детство прошло на Украине. Отец мой и мать были малограмотными людьми. До революции им не только об институте, но и о начальной сельской школе приходилось лишь мечтать. У нас с сестрой жизнь сложилась иначе.

Закончив десятилетку, я служил в рядах Советской Армии, где получил специальность авиационного механика. Сразу после армии поступил в Харьковский авиационный институт. С 1964 года работаю в Кольцово — сначала инженером ОТК, затем старшим инженером, с июня этого года — начальником цеха. Сестра моя закончила химический техникум и работает сейчас в Черкассах на заводе искусственных волокон.

Все, что я рассказал, ни в коей мере не является чем-то необычным для советской действи-

Раздумья над Тезисами

тельности. Скорей всего это типичный случай. У нас в ЛЭРМ первого Свердловского подразделения много молодых специалистов, которые прошли путь, подобный моему.

Для поколения тридцатых годов Советская власть, которую завоевали в октябрьские дни семнадцатого года наши деды, а в грозные сороковые отстояли наши отцы, стала неотъемлемой частью существования.

В Тезисах ЦК КПСС сказано: «Наша цель — коммунизм. Решение непосредственных практических задач партия связывает с достижением генеральной перспективы — построением коммунизма».

Приятно сознавать, что, приняв эстафету поколений, нам придется всей своей жизнью, трудом воплощать в реальность генеральную перспективу Коммунистической партии.

А мне лично уже видится, как мой сын, на пороге очередной годовщины Советской власти, скажет: «Наши отцы, встречая полувековой юбилей Родины, обязались создать экономическую базу коммунизма. Они выполнили свое обещание. Мы благодарны им за это...»

Пусть будет так!

В. МАЧУСКИЙ.

Готовимся к празднику

30 августа в первом Свердловском подразделении состоялось совещание руководителей служб, секретарей партийных организаций и председателей цеховых комитетов, где они обменялись опытом работы по подготовке к празднованию 50-летия Октября.

Приняты решения о проведении начальниками служб бесед по Тезисам ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции» и о праздничном оформлении наглядной агитации на местах.

А. НОСОВ, заместитель начальника аэропорта по политчасти.

НА ПОРОГЕ УЧЕБНОГО ГОДА

Месяц остался до начала учебного года в сети политического просвещения. В Пермском подразделении уже закончено комплектование кружков партийной и комсомольской учебы. Подобраны пропагандисты. В летнем коллективе школой марксизма-ленинизма будет руководить один из лучших пропагандистов подразделения А. Ф. Баклушин.

Интересно проводил в прошлом году занятия кружка инженер ЛЭРМ К. И. Зиго, у него есть что почерпнуть другим пропагандистам. Школы марксизма - ленинизма и кружки комсомольского просвещения созданы не только в Перми, но и в аэропортах местных воздушных линий Соликамске и Кудымкаре.

Всего в системе политпросвещения будут заниматься более 170 коммунистов и 140 комсомольцев.

В. БОЯРШИНОВ, секретарь парткома.

С ДОКЛАДАМИ И ЛЕКЦИЯМИ

Комсомольцев Ижевского подразделения хорошо знают учащиеся многих школ столицы Удмуртской АССР. В юбилейном году молодые авиаторы подготовили несколько лекций и докладов и систематически выступают с ними перед школьниками.

Всегда интересны и содержательны беседы и выступления комсомольцев Л. Вахрушева, Р. Валеева, В. Тернового, А. Иващенко и других.

С. КОСТЫРЕВ, секретарь комсомольской организации.

грузов, можно рассчитывать на выполнение плана по перевозке грузов.

Бориспольский порт — гордость Аэрофлота. При наличии чистых, хорошо подготовленных технической службой самолетов, при соблюдении формы одежды обслуживающим персоналом (что высоко ценится пассажирами), при точном соблюдении расписания всегда можно привлечь пассажиров.

В-пятых. Командно-руководящий состав должен постоянно изучать и совершенствовать методы экономического руководства. Политработники, партийные, профсоюзные и комсомольские организации призваны и дальше осуществлять изучение конкретной экономики всеми авиаработниками, воспитывать их в духе глубокого понимания сущности новой экономической реформы, высокой ответственности за состояние дел в коллективе, за его производственные успехи и выполнение социалистических обязательств в честь 50-летия Советской власти.

Вот некоторые рекомендации к тому, как бороться за выполнение плана.

Желаю коллективу Бориспольского аэропорта успешно выполнить повышенные социалистические обязательства в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции, достойно встретить славный полувековой юбилей Советской власти.

Е. ЛОГИНОВ, министр гражданской авиации СССР.

Обязательно нужно ликвидировать очереди в аэропорту при оформлении пассажиров, увеличив число касс. Нужно наладить службу бронирования для транзитных пассажиров с выделением для этой цели специального диспетчера. Не допускайте, чтобы ваш самолет улетал без учета забронированных пассажиров.

В-третьих. Регулярность полетов — также одно из важнейших условий привлечения пассажиров. Коллектив аэропорта должен бороться за регулярность каждого рейса, создать для этого необходимые условия, наличие реального резерва самолетов, находящихся на перроне. Это позволит резко сократить срывы вылетов.

Организуем четкую работу справочных по информации пассажиров. Пассажир все хочет знать, и его всегда отпугивает неопределенность. Правильные, исчерпывающие ответы пассажиру — гарантия того, что он будет больше верить в воздушный транспорт.

В-четвертых. Относительно грузовых перевозок. Надо сказать, что там, где грузовые рейсы ходят по расписанию и если о их регулярности знает заказчик, а в порту создано нетерпимое отношение к задержке

обязательно кроется в конкретных недостатках. Их надо увидеть, определить причины их возникновения и принять конкретные меры к их устранению.

План отправок авиапассажиров здесь резко снизился, а возможности держать его на должном уровне есть. Об этом говорят железнодорожные перевозки пассажиров. Вот почему если принимать своевременно меры по увеличению частоты рейсов в загруженные направления и сокращать их в направ-

СИСТЕМА НОВАЯ, ОТНОШЕНИЕ СТАРОЕ

Под таким заголовком в газете «Крылья Украины» от 15 июля 1967 года была опубликована статья К. Семенова. В ней разбираются причины невыполнения плана II квартала 1967 года коллективом Бориспольского аэропорта.

Автор отмечает, что руководители аэропорта формально отнеслись к подготовке и переводу предприятия на новую систему планирования и экономического стимулирования, не подготовили коллектив для работы в новых условиях.

В связи с этой корреспонденцией министр гражданской авиации Логинов Е. Ф. обратился через газету «Крылья Украины» к коллективу Бориспольского аэропорта с практическими советами о том, как ликвидировать отставание в выполнении государственного плана.

Ниже мы публикуем письмо Е. Ф. Логинова.

В РЕДАКЦИЮ много-тиражной газеты «Крылья Украины».

Напечатанная в вашей газете за 15 июля сего года статья К. Семенова «Система новая, отношение старое» меня весьма обеспокоила. Коллектив Бориспольского аэропорта, который всегда был в гражданской авиации одним из лучших, стал вдруг резко отставать в выполнении производственного плана. Это случилось после того, как аэропорт был переведен на новую систему планирования и экономического стимулирования, которая представляет широкие возможности для повышения производительности труда и поднятия рентабельности предприятия. Однако факты говорят о другом: коллектив аэропорта по

и трудовую активность. Сама новая система хозяйствования не даст результатов, если она не сочетается с творческим трудом, организаторской активностью и высоким качеством в работе.

Трудно в подразделении или объединении гражданской авиации принимать меры по ликвидации отставания за квартал или тем более за полугодие, так как чем длительнее отставание, тем труднее его восполнить. Необходимо ежедневно следить и анализировать ход производственного процесса, чтобы при первом же случае невыполнения плана дня или плохого показателя в работе — немедленно принимать меры. В этом — залог благоприятного хода всей трудовой деятельности коллектива.

Невыполнение плана по Бориспольскому аэропорту

лени, где потоки падают, то можно сократить количество свободных мест в самолетах и создать реальные условия для выполнения плана. По отдельным рейсам, очевидно, целесообразно пересмотреть время вылета так, чтобы это было более удобным для пассажиров, что позволит увеличить отправки пассажиров. По согласованию с управлением, агентством это можно оперативно регулировать.

Во-вторых. Необходимо проверить действенность рекламы. Привлекает ли она пассажиров для полетов в конкретном направлении, все ли знают ваше расписание, сумели ли вы наладить быструю доставку пассажиров в порт к самолету экспрессами?

каждого рейса, создать для этого необходимые условия, наличие реального резерва самолетов, находящихся на перроне. Это позволит резко сократить срывы вылетов.

Организуем четкую работу справочных по информации пассажиров. Пассажир все хочет знать, и его всегда отпугивает неопределенность. Правильные, исчерпывающие ответы пассажиру — гарантия того, что он будет больше верить в воздушный транспорт.

В-четвертых. Относительно грузовых перевозок. Надо сказать, что там, где грузовые рейсы ходят по расписанию и если о их регулярности знает заказчик, а в порту создано нетерпимое отношение к задержке

В передовых коллективах

ЛЭРМ ГОТОВИТСЯ К НАВИГАЦИИ

30 августа состоялось партийное собрание ЛЭРМ первого Свердловского подразделения. На повестке дня стоял вопрос о подготовке к осенне-зимней навигации.

На собрании выступил главный инженер ЛЭРМ Ю. П. Солодков. Он отметил, что работа ведется в трех основных направлениях: подготовка личного состава, самолето-моторного парка и средств механизации.

В отличие от прошлых лет подготовка личного состава к переходу на работу в новых условиях началась с первого августа, то есть на месяц раньше. Сейчас задача начальников смен и цехов — организованно провести принятие зачетов по допуску техсостава к эксплуатации и обслуживанию СМП. Чтобы зима не застала врасплох, необходимо своевременно подготовить техников (не менее двух человек в каждой смене) для работы на теплообдувочной машине ТОМ-АИ20.

Значительно позднее прошлогоднего, с сентября, начнется подготовка СМП. Поэтому к личному составу ЛЭРМ предъявляются более высокие

требования в четкости выполнения работ по оснащению самолетов зимним имуществом (лобовые щиты, заглушки воздухозаборников, жалюзи, затенители с площадью затенения 50 и 80 процентов и т. д.).

За правило можно взять простую формулу: пригодное — отремонтировать, недостающее — изготовить. Необходимо своевременно составить и передать в ОМТС управления заявки на запчасти и материалы для подготовки СМП и на жидкости ЭАФ, этилен-гликоль, «Арктика».

После профилактики и установки на тягач ТОМ-АИ20 нужно следить за тем, чтобы машина использовалась строго по назначению. В прошлом году этого, к сожалению, не наблюдалось. Если вовремя провести полное зачехление самолетов, то использование теплообдувочной машины можно сделать более продуктивным.

В своем выступлении Ю. П. Солодков указал на недостаточное внимание партийной организации ЛЭРМ (секретарь Н. М. Устюгов) проверке выполнения взятых со-

циалистических обязательств.

Представители служб и отделов ЛЭРМ говорили на собрании о волнующих их вопросах. Начальник ОТК ЛЭРМ Д. Я. Трофимов обратил внимание коммунистов на необходимость более строгого и добросовестного подхода к выполнению приказа министра гражданской авиации № 74.

Мастер Я. Г. Горохов выступил со справедливой критикой в адрес ОМТС, который не обеспечивает электриков кабелем большого сечения. Электрики ЛЭРМ нуждаются в 1000 метров такого материала. А когда они его получают? Вопрос слишком долго остается открытым.

В заключение на партийном собрании выступил Я. М. Ярошевич. Начальник ЛЭРМ говорил о внимании к молодым специалистам, которые впервые примут участие в осенне-зимней навигации. Он подчеркнул, что ЛЭРМ первого Свердловского подразделения должен с честью встретить юбилей Родины. Для этого имеются все возможности, — главное — умение их реализовать.

В. ГУРИН.

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА НА КРЫЛЬЯХ

Командир самолета ИЛ-18 первого Свердловского подразделения И. В. Донцов отметил своеобразный юбилейный дубль — сорокалетие со дня рождения и двадцать пять лет летной работы.

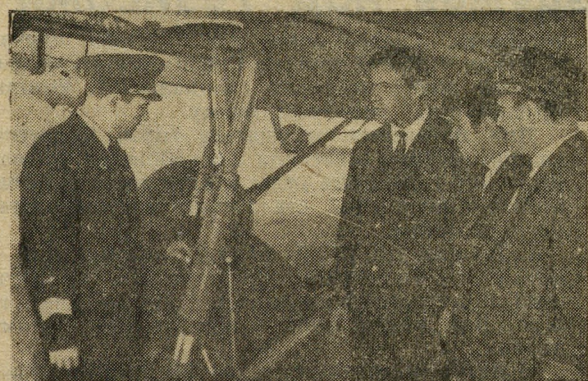
Иван Васильевич работает в Кольцово семь лет. Он долгое время был командиром летного коллектива нашего подразделения. Затем работал за рубежом, в странах Африки, где показал высокое индивидуальное летное мастерство и незаурядные педагогические способности.

Многие летчики из Ганы и Гвинеи с благодарностью вспоминают своего русского наставника — он дал им путевку в небо.

Кавалер ордена Ленина И. В. Донцов — один из опынейших пилотов первого Свердловского подразделения. Наш летный коллектив от всей души поздравляет юбиляра.

Чистого неба вам, Иван Васильевич!

А. НИКУЛИН, командир летного коллектива.



Летный коллектив Кировского подразделения под командованием А. Ф. Задорожного носит гордое звание коллектива коммунистического труда. Многие экипажи ЛИ-2 борются за право называться экипажем имени 50-летия Октября.

На снимке: А. Ф. Задорожный беседует с экипажем ЛИ-2 под командованием В. Е. Рязанова. Фото В. Гурина.

29 августа состоялся пленум Уральского теркома профсоюза авиаработников, на котором рассматривался вопрос «О ходе выполнения социалистических обязательств, взятых в честь пятидесятой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции».

С докладом на пленуме выступил начальник Уральского управления гражданской авиации Н. А. Сидоренко. В обсуждении доклада приняли участие председатель Уральского теркома профсоюза авиаработников В. С. Кизиков, председатели местных ко-

митетов второго Свердловского подразделения А. И. Вейс, Челябинского подразделения И. М. Небылицин, первого Свердловского подразделения Н. П. Свинтецкий, начальник Курганского аэропорта Л. Ф. Прокопович и другие.

На пленуме принято соответствующее постановление. Сегодня мы публикуем в сокращении доклад начальника Уральского управления Н. А. Сидоренко.

РАБОТАТЬ ЦЕЛЕУСТРЕМЛЕННО

СОВЕТСКИЙ народ идет на встречу замечательной дате — 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции.

На предприятиях Уральского управления соревнования за достойную встречу 50-летия Советской власти развернулось еще в ноябре 1965 года. Командованием управления, политотделом и теркомом были разработаны мероприятия по подготовке к встрече юбилея.

Обязательства по выполнению государственного плана успешно выполняются. План авиаперевозок по тарифному пассажирообороту за семь месяцев перевыполнен.

Производительность труда за это время к соответствующему периоду прошлого года возросла на 13 процентов против 5 процентов по обязательствам.

Получено сверхплановых накоплений 2,8 миллиона рублей вместо 850 тысяч.

Коллективы подразделений обязались продолжать настойчивую работу по разработке планов НОТ и получить от их внедрения 350 тысяч рублей годовой экономии.

За первое полугодие внедрено более 160 рационализаторских предложений с общей суммой годовой экономии 33,3 тыс. рублей.

Несмотря на то, что в 1967 году состояние безопасности полетов значительно

улучшилось, обязательства не иметь летных происшествий по вине личного состава подразделениями не выполнены.

Неплохо выполняются социалистические обязательства авиаработниками нашего управления по обеспечению регулярности полетов. Однако данные за август вызывают озабоченность. Регулярность полетов ниже возможной. Одной из причин являются задержки самолетов из-за позднего их прибытия по метеословесиям и неисправности материальной части. Положение с неисправностью самолетов в прошлом месяце свидетельствует о том, что командиры подразделений, технический состав, занятый обслуживанием и подготовкой самолетов, несколько ослабили свое внимание к столь важному вопросу.

Наше управление пополняется новой техникой. На вооружение подразделений поступили самолеты АН-12, вертолеты В-2 и В-3, Пермскими летчиками авиации спецприменения успешно освоены вертолет В-2, в Уктусском подразделении — В-8.

Вертолеты получены, а командование Пермского и второго Свердловского подразделений не подумали,

где и как их эксплуатировать.

Серьезное внимание обращается в управлении на подготовку летного, технического состава по повышению квалификации и методических навыков при учебном подразделении. Но и в этом вопросе есть серьезные упущения.

Слишком мало количество повышенных в классе бортмехаников и бортрадистов, слаба подготовка кандидатов на повышение в классе.

«Лучший способ отпраздновать годовщину революции, — указывал В. И. Ленин, — это сосредоточить внимание на нерешенных вопросах». Наряду с хорошими результатами по выполнению социалистических обязательств у нас есть и недостатки.

В Кировском и Курганском подразделениях полностью используются самолеты по грузоподъемности. В Курганском, Пермском, Челябинском и Кировском аэропортах самолеты выпускаются с большим наличием свободных мест, это является следствием недостаточного контроля за использованием брони как в базовом аэропорту, так и в аэропортах МВЛ.

По управлению в целом

не выполнено социалистическое обязательство по выполнению плана авиахимработ и достижению плановой исправности поршневых самолетов.

Самая низкая исправность самолетов ЛИ-2 в Свердловском и Магнитогорском подразделениях, т. е. в тех коллективах, самолеты которых обслуживаются на трудоемких регламентах в Челябинских ЛЭРМ.

Руководство ЛЭРМ Челябинска по-настоящему не занимается планированием использования самолетов ЛИ-2. Здесь часты простои самолетов в ожидании технического обслуживания.

Коллективы предприятий управления в 1967 году обязались снизить аварийность и на 7 процентов повысить надежность работы средств связи и радионавигации. Это обязательство выполнено за счет значительного снижения аварийности в Кольцовском и Курганском аэропортах.

В Магнитогорском, Кировском и Пермском аэропортах имеются случаи нарушения трудовой дисциплины работниками службы связи и радионавигации, допущены перебои в электроснабжении объектов.

Установленный план семи месяцев по капитальному строительству выполняется, но мы не можем мириться с тем, что в юбилейном году находится под угрозой срыва ввод пусковых объектов. Вызывает особую тревогу состояние пусковых объектов в Магнитогорском подразделении. Виновниками такого положения являются не только командиры подразделений и председатели местных комитетов, но и работники окса управления (где начальником отдела В. И. Черкас), которые не ведут надлежащей организационной работы по вводу пусковых объектов юбилейного года.

Выполнение напряженного плана третьего квартала идет успешно. В оставшееся время работа должна строиться более целеустремленно и конкретно. Если мы добьемся этого, то можно с полной уверенностью сказать, что социалистические обязательства управлением будут выполнены с хорошими качественными показателями.

Выполнение плана и обеспечение полной безопасности полетов будут лучшим подарком 50-летию Советской власти.

«РТ» — ПОЛЬСКИЙ ЖУРНАЛ

РЕПЛИКА

На лайнерах, которые водят летчики 1-го Свердловского подразделения, стюардессы мило предлагают пассажиру свежие журналы. Организацию продажи их на борту самолета никто не станет оспаривать, дело хорошее, если бы не маленькое «но».

В салон к удобно устроившимся в креслах воздушным путешественникам, улетающим 21 августа рейсом 1555 в

Пермь и Ленинград, вошла бортпроводница Н. Вотякова.

— Товарищи пассажиры, — обратилась она к ним, — кто желает почитать журналы, можете купить «За рубежом», «Работницу», «Неделю» и польский журнал.

Протянулось несколько рук: «Пожалуйста, польский». Каково же было удивление счастливых, приобрет-

ших его, когда в руках у них оказалась программа Всесоюзного радио и телевидения, — на обложке четко выделены все знакомые две буквы «РТ».

— Вы ошиблись, — поправили бортпроводницу.

— Нет, — заявила она с апломбом, — это польский журнал.

Под тихий смех кто-то из пассажиров произнес: «Просто это реклама!»

Если Н. Вотякова решила так рекламировать продажу журналов, то это довольно неудачно. Не мешало бы, получив журналы, прежде чем предложить их пассажирам, заглянуть внутрь, их, чтобы не попасть впросак. А то ведь так можно и журнал «За рубежом» приписать какой-нибудь зарубежной стране, только потому что у него название такое. Н. ИВАНОВА.

ЧАС ПО БОЛЬШОЙ КОРОБОЧКЕ

Этот авиарейс не объявляли по радио. На борту не было пассажиров. В отсеки не поместили груза и багажа, за исключением полутора тонн балласта — нескольких мешков с песком. А ночью мощный тягач предусмотрительно вытащил ИЛ-18 из ангара и поднял к стартовой площадке. Очень рано, буквально с восходом солнца начался контрольно-испытательный взлет.

В Кольцово нет специальных летчиков-испытателей. Эту трудную роль после ремонта самолета для выявления каких-либо погрешностей выполняют самые опытные и умелые пилоты первого класса. На сей раз это был экипаж в составе летчиков Л. Ф. Гусева и С. И. Тертычного, штурмана А. П. Шатрова, бортрадиста Н. Д. Пинженина и бортмеханика А. А. Кошеленко. Как рассказал командир корабля, почти все в свое время первыми в Аэрофлоте освоили турбовинтовой «Ил» новой конструкции.

Экскурсы в прошлое я сделал ради настоящего. Ведь летчиков в испытательном полете тоже ждали сюрпризы, диспетчер не сразу дал нам «добро» на вылет. Мы были уже в воздухе, когда из-за тумана

проследовал в Челябинск самолет Симферополь — Свердловск. Стало понятно, почему штурман сегодня пришел раньше всех и кропотливо изучил не только основной путь, но и отсчитал курсы к запасным аэродромам, где держалась устойчивая погода.

А основным маршрут испытателей определялся заданием: облет после замены всех четырех двигателей. Четыре новых стальных сердца... Как-то они бьются? С первого же шага земля внимательно следила за ними, готовая в первую очередь и в любую минуту обеспечить посадку. По инструкции экипаж каждые десять минут сообщал: «Все в порядке».

Динамик замолчал, но, казалось, в нем чувствовалось дыхание диспетчера. Далеко под нами он вслушивался в эфир, всматривался в фосфоресцирующий экран. Далеко под нами волновались инженеры и техники, сделавшие самолету такую сложную операцию. А экипаж был спокоен.

На землю сообщение: «Задание выполнено. Все в порядке». В ответ: «Снижайтесь. Видимость две тысячи. Полоса сухая». Солнце уже над горизонтом, но туман... Условия, конечно, не идеальные,

даже горели еще неоновые огни. Летчики-испытатели вышли точно на них. Позади час полета по «большой коробочке».

День и ночь на страже безопасности полетов инженеры и техники. П. И. Топорков, положим, недавно сумел под открытым небом определить повреждение лопатки компрессора на ТУ-104. А в цехе номер два под крышей «лечат» самолеты от самых разных болезней. Меняют старые моторы (как в данном случае), отжившие свой век, и прочищают, когда ненароком попадает в сопло птица. Представители летных мастерских сами садятся в самолеты и забирают с собой приборы, если на земле не могли понять, откуда та или иная неисправность.

Я не угадал к более рискованному экзамену. Они все же исключение из правил. И недаром же испытанный на земле и в небесах ИЛ-18 № 75865 в тот же день забрал настоящих пассажиров в Ташкент.

В. ЗАЙЦЕВ.

На снимке: экипаж самолета ИЛ-18 командира Л. Ф. Гусева.

Юбилейная: итоги, достижения

17—20 августа на футбольных полях, волейбольных площадках, водных гаревых дорожках стадионов Киева проходили финальные соревнования III Всесоюзной спартакиады Аэрофлота, посвященной 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции.

620 юношей и девушек — представителей славного крылатого племени — продемонстрировали свои достижения в спорте — этом источнике бодрости и здоровья, верном друге тех, кто трудится и учится.

Спартакиада стала самым большим массовым спортивным праздником людей различных авиационных профессий. В ней участвовало 30 сборных команд сильнейших легкоатлетов, футболистов, волейболистов, баскетболистов и пловцов, прилетевших в столицу Украины со всех концов нашей страны.

Что же показали финиши III Всесоюзной спартакиады Аэрофлота и что было для нее наиболее характерным?

Прежде всего показательная массовость. Ибо это та основа, на которой зиждутся все наши успехи в спорте. Заключительным финальным соревнованиям в Киеве предшествовали спартакиады летных подразделений, аэропортов, вузов и заводов, спартакиады управлений гражданской авиации.

За время, прошедшее со второй спартакиады, заметно выросло мастерство спортсменов — авиаторов, оп-

ределенного успеха достигли украинцы. Главный приз — земной шар, над которым стремительно мчится Ил-62, — присужден делегации Украинского управления гражданской авиации, занявшей первое общекомандное место.

Хорошие игровые качества показали участники соревнования по футболу, баскетболу и волейболу (мужчины). Хотелось особо отметить спортивные достижения сибиряков.

Грамоты, соответственно, за второе и третье общекомандные места, вручаются представителям Красноярского и Восточно-Сибирского управлений.

Кто же победил в отдельных видах спорта?

Командную победу в легкой атлетике завоевали спортсмены Восточно-Сибирского управления. На втором месте — Магаданское, на третьем — Якутское управления. Сибиряки оказались победителями и в соревновании мужских волейбольных команд.

В женском волейбольном турнире уверенно победили спортсменки Красноярского управления, второе и третье места заняли Казахское и Украинское управления. В плавании первое место заняли пловцы Украины. Второе и третье места соответственно — представители Московского транспортного и Красноярского управлений. Москвичи вышли победителями в упорной борьбе футбольных команд. В этом виде спорта второе и третье места заняли Казахское упра-

вление и АРЗ-402. И, наконец, первое место по баскетболу, а вместе с ним переходящий кубок в соревновании достался АРЗ-400. За авиаремонтниками идут спортсмены Грузинского и Восточно-Сибирского управлений.

Команда Северного управления завоевала приз ЦК профсоюза авиарботников за наибольшее количество участников из числа летно-подъемного состава. Приз редакции журнала «Гражданская авиация» за наибольшее количество забитых мячей в футбольных матчах вручен команде Московского транспортного управления.

Министр гражданской авиации СССР Е. Ф. Логинов обратился к участникам спартакиады с телеграммой следующего содержания:

«Сердечно поздравляю спортсменов — авиаторов — участников спартакиады гражданской авиации с успешным проведением спортивных соревнований. Достигнутые вами результаты являются залогом расширения спортивной работы в подразделениях и предприятиях гражданской авиации и успехов в трудовой деятельности на благо нашей великой Родины. Желаю вам совершенствования и лучшим коллективам выхода на Всесоюзные соревнования, больших успехов в работе и личной жизни. Горжусь вашими достижениями, благодарю за успехи».

Нельзя не упомянуть о теневых сторонах только что закон-

чившихся соревнований. Как и на предыдущей спартакиаде, таблицу итогов замыкают делегации Армянского, Азербайджанского и Эстонского управлений. Ниже своих возможностей выступали команды Северо-Кавказского и Уральского управлений. Северокавказцы с первого перешли на 17 место, а уральцы — со второго на 14-е. Видимо, спортсменам не хватило воли к победе, хатористости.

Отрицательным явлением нужно считать невыполнение рядом спортсменов нормативов присвоенных им разрядов. Так, в плавании на 200 метров вольным стилем (мужчины) 24 участника не выполнили норма-

тивов даже 3 разряда, из 19 участниц соревнований в плавании стилем брасс — 14 не выполнили нормативов. Это результат отсутствия настойчивых, систематических тренировок.

Флаг III Всесоюзной спартакиады Аэрофлота спущен. Дан еще один старт массовому развитию физкультуры и спорта в коллективах гражданской авиации.

Нет сомнения, что на очередной спартакиаде спортсмены Аэрофлота порадуют более высокими результатами.

Н. ОЧНЕВ,
председатель оргкомитета III Всесоюзной спартакиады Аэрофлота, заместитель министра гражданской авиации СССР.

Инженер Курганского аэропорта В. Цуканов — чемпион страны

Только что получены из Москвы результаты второго первенства СССР и РСФСР по радиосвязи на коротких волнах. Вновь титул чемпиона СССР и РСФСР 1967 года получил чемпион СССР и РСФСР 1966 года Виктор Цуканов, инженер Курганского аэропорта.

Если учесть, что во втором первенстве приняло участие 1745 спортсменов, то Виктору пришлось немало потрудиться, чтобы отстоять почетный титул.

Р. ШКОДСКИХ.

Дружбе крепнуть

Крепкая дружба связывает комсомольцев Курганского аэропорта с пионерами школы № 15. Шефы частые гости у своих юных друзей. Они помогают школьникам не только в учебе, но и в организации интересного отдыха.

За большую и плодотворную работу шефов-авиаторов лучшие комсомольцы аэропорта недавно представлены к награждению почетным знаком ЦК ВЛКСМ. Среди них шофер Иван Коротченко, пилот Геннадий Швот и другие.

В. ИВАНОВ.

ПОБЕДИЛИ АВИАТОРЫ

Десять футбольных команд оспаривали в Кургане звание чемпиона города по второй группе, и среди них спортсмены аэропорта. Надо сказать, что наши ребята не подвели своих болельщиков. Продemonстрировав неплохую техни-

ку владения мячом, они уверенно провели все встречи.

Сегодня мы с удовольствием поздравляем футболистов Курганского аэропорта с заслуженной победой. Записав в свой актив

ФУТБОЛ

18 победных очков, с отличным соотношением забитых и пропущенных мячей (27:7), они по праву стали чемпионами и награждены переходящим кубком.

А. МЕНЬШИКОВ,
пилот.

Соучастие в убийстве

М. Мейлахс

Окончание. Начало в № 44 (1631).

В ЛАЗУРИ неба ярко вырисовывалась белая линия, ослепленная пролетевшим ранее самолетом. Джон беспрерывно наводил телескоп на идущих плотным, словно связанным между собой незримыми нитями, строем истребителей. Лидировала эти машины самая крупная в группе «Валькирия». Вдруг Циммерман почувствовал, как мурашки побежали по телу. Он еще не успел осознать, что произошло, но понял: случилось непоправимое. Летящий в правом пеленге «Старфайтер» Джозефа Уоркера очень близко подошел к хвостовому оперению бомбардировщика и отвалил, обвешанный пламенем.

Скорее профессиональная привычка, нежели мозг, заставила Джона навести свой фотоаппарат на «Валькирию». Это

был уже неуправляемый самолет. Многоотонная машина напоминала раненую птицу, которой очень хочется держаться в воздухе, но она не имеет для этого сил. «Вальки-

рия» вначале накренилась, как-то неестественно задрала нос, а затем перешла в беспорядочное падение. После нескольких витков штопора от «Валькирии» отделилась точка. На фоне выжженной земли хорошо был заметен крошечный купол шелка. На парашюте спускался командир воздушного корабля Эл Уайт. Но почему он один? Ведь в самолете был и второй пилот — майор Грасс. Американский офицер не-

сколькими минутами поз- шить человеку покинуть самолет без парашюта ради саморекламы или только для того, чтобы поразить умы обывателей, отправить в сложный полет на далеко не доведенных до соответствующих кондиций самолетах целую группу людей! Не спекуляция ли это их мужеством? Будем объективны: вряд ли представители концерна «Дженерал электрик», по чьему сценарию была разыграна кровавая драма в калифорнийской пустыне, желали гибели летчикам. Но жажда наживы, преклонение перед звоним долларом делает их соучастниками убийства.

как говорят, веку ему довелось не раз быть свидетелем рискованных полетов. Это понять можно. Такие полеты всегда были оправданы своей конечной целью. Но разре-



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-86.



На страже безопасности

Много отличных специалистов трудится в Пермских ЛЭРМ. Не уступит им в мастерстве и молодой инженер оперативной смены В. П. Михайлов. Не раз его знания помогли своевременно выявить дефекты.

Опыт специалиста не подвел и на этот раз. При пробе двигателя на самолете АН-2 инженера насторожило, что к привычному шуму двигателя примешивается посторонний звук. Внимательный осмотр двигателя показал, что звук исходит из района расположения компрессора АК-50м. После того как его сняли, причина дефекта была найдена. Неисправность возникла из-за закоксования перепускного клапана, что могло привести к срыву головки цилиндра АК-50м.

За своевременное выявление и устранение дефектов, отличное обслуживание авиационной техники В. П. Михайлову объявлена благодарность.

А. УШАКОВ.

НАМ пишут

По следам наших выступлений

Случай нахождения самолета АН-24 в зоне ожидания в течение двадцати минут, о котором говорится в заметке «КТО ВИНОВАТ?» («Авиатор Урала» № 43), действительно произошел 14 августа.

Заметка «Кто виноват?» обсуждена с диспетчерским составом. Аэродромной службе даны указания о контроле за техническим состоянием аэродрома. Выделено время для ремонта летной полосы с 04 до 07 часов ежедневно.

В. СКУЛКИН, заместитель начальника Кировского аэропорта.



Дни отдыха авиарботники Кировского подразделения проводят за городом — в лесу или на рыбалке.

На берегу Вятки разбиваются туристские бивуаки. До позднего вечера не смолкают песни у костра...

На снимке: туристский лагерь кировских авиаторов.

Фото А. ЗАДОРЖНОГО.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 32597. Заказ № 4692.

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