

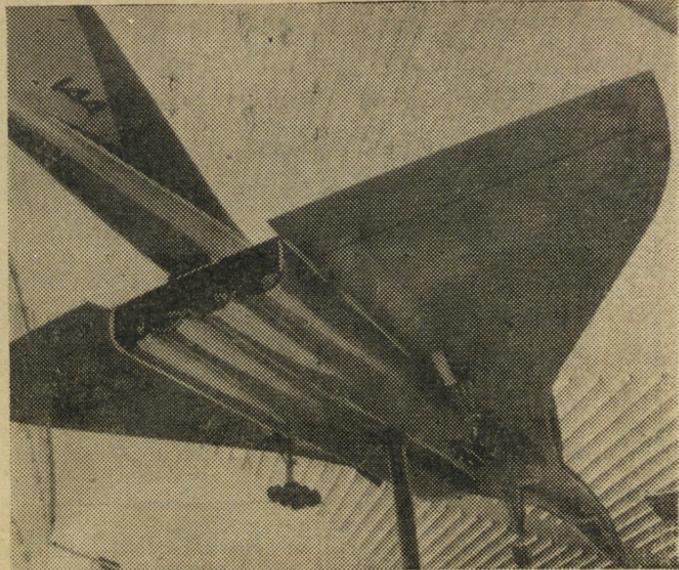
Вторые в Аэрофлоте

Как известно, личный состав подразделений хорошо справился с выполнением социальных обязательств юбилейного года. К первому декабря авиаторы Урала завершили государственный план. Сверх задания они перевезли сотни пассажиров, доставили десятки тонн груза.

Недавно Министерство гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников подвели итоги всесоюзного соревнования между управлениями. Уральским авиаторам за четвертый квартал присуждено **ВТОРОЕ МЕСТО.**



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 5 (1651).

СРЕДА, 7 ФЕВРАЛЯ
1968 ГОДА

Год издания
XXVI

Коротко

В Курганском подразделении

На днях состоялось партийное собрание, на котором обсуждались вопросы безопасности полетов. С докладом анализа работы за 1967 год и планами на нынешний год выступил командир подразделения А. И. Чернявский.

По инициативе командира самолета А. Л. Седова

в подразделении создана любительская киностудия. Авиаторам показан первый фильм о работе экипажей в Тазовском аэропорту Тюменского управления. Задачи студии — отражать производственные успехи и бичевать недостатки.

К первому июля

строители обязались сдать авиаторам в эксплуатацию 70-квартирный жилой дом. Сейчас успешно завершается строительство пятого этажа.



На снимке: макет пассажирского сверхзвукового воздушного лайнера ТУ-144. Этот новый тулолевский самолет в ближайшее время начнет полеты на международных линиях.

Опыт работы гражданской авиации показывает, что наибольшее количество летных происшествий происходит там, где осуществляется большое количество взлетов и посадок самолетов, изменение профиля полета. Поэтому приказом МГА № 100—66 г. определено, что руководители полетов — начальники смен службы движения прежде всего несут ответственность за качество работы диспетчерских пунктов АПП, ДПП, ДПСР и СДП.

Однако, как бы отлично ни руководили движением самолетов в своей зоне диспетчеры вышестоящих пунктов, они не в состоянии в полной мере обеспечить безопасность движения современных скоростных самолетов. Для этого нужен человек, координирующий их работу. Таким лицом в каждом аэропорту должен быть руководитель полетов.

Поэтому должностная инструкция руководителя полетов определяет: «руководитель полетов — начальник смены службы движения аэропорта — организует, обеспечивает и управляет воздушным движением самолетов че-

рез соответствующие диспетчерские пункты, в пределах, установленных инструкцией по производству полетов границ аэропорта». С другой стороны, как бы ни был лично дисциплинирован, подготовлен руководитель по-

Руководитель полетов

летов, он не в состоянии один обеспечить безопасность полетов. Отсюда вытекает основная задача руководителя полетов как начальника смены службы движения, обучение и воспитание личного состава смены, создание боеспособного коллектива, способного правильно и грамотно решать вопросы качественного управления воздушным движением при любых условиях.

Только тот руководитель полетов, который хорошо знает служебные обязанности каждого работника в смене, оперативно взаимодействует и направляет работу подчиненных служб и своевременно принимает меры, направленные на

обеспечение безопасности полетов, способен грамотно решать вопросы УВД современных скоростных самолетов. В практике работы руководителей полетов аэропортов управления мы имеем еще ряд упущений, случаи негра-

мотного решения вопросов УВД, которые в той или иной степени угрожали обеспечению безопасности полетов. Так, в прошлом году, в аэропорту Кольцово в результате неудовлетворительной организации работы по очистке ВПП со стороны руководителя полетов Б. С. Яшнова и техника аэродромной службы Б. В. Аверкиева при взлете самолета ТУ-104 на взлетно-посадочной полосе неожиданно появились подметательные машины КММ-1, в результате самолет правой плоскостью задел цистерну машины КММ-1 и получил повреждение.

Руководитель полетов аэропорта Киров Кузьмин 29 и 30 марта 1967 г.

необъективно подошел к оценке состояния ВПП для приема и выпуска самолетов. В результате 29 марта самолет АН-24 при взлете получил пробой герметичной части фюзеляжа от отлетающих кусков щебня, а

30 марта повредил винты самолет ИЛ-14 № 91550.

8 декабря 1967 г. руководитель полетов аэропорта Ижевск В. А. Кудряшов во время снегопада с ветром, перед взлетом самолета АН-24 № 46756 лично ВПП не осматривал, не потребовал очистки ВПП, в результате последний вынужден был прекратить взлет с последующим выкатыванием за пределы ВПП и поломкой.

Не всегда еще руководители полетов являются примером в соблюдении установленной фразеологии, принципиальности и объективности в оценке действий экипажей. 25 июля 1967 года руководитель полетов Киров-

ского аэропорта тов. Плехов, вступая в связь с самолетом АН-10 № 11198 допустил четыре нарушения установленной фразеологии и нарушение требования приказа МГА № 057.67 года.

Необходимо в 1968 году всем, кому доверена эта почетная и ответственная обязанность, больше изучать опыт работы в прошлом, обобщать передовые методы управления движением самолетов, повседневно заниматься воспитанием и обучением подчиненного состава смен службы движения, быть примером принципиального и грамотного решения вопросов УВД, дисциплины, точного и своевременного выполнения приказов, указаний, наставлений и инструкций и тем самым добиться в сменах службы движения безусловного и полного обеспечения безопасности полетов.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник ОД
Уральского управления
гражданской авиации.

УСПЕХИ РАДУЮТ

Календарь отсчитал последние дни января. Каким был для авиаторов первый месяц работы по-новому? Хотя январские морозы и туманы не очень благоволили к уральским авиарботникам, производственный план по основным показателям подразделения выполнили. Так, пассажирооборот составил для нас 101,5 процента. Экипажи авиации специализации перекрыли задание на 22 процента. Самолеты доставили 658 тонн почты, более пяти тысяч тонн груза. Работники службы перевозок обслужили 186400 воздушных путешественников.

Неплохо начали третий год пятилетки коллективы Челябинского, 1-го Свердловского и Курганского подразделений.

Ю. ЕРЕМИН,
секретарь партийной
организации
Курганского
подразделения.

ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ

Важным звеном в деятельности первичной партийной организации является организаторская работа в коллективе по обеспечению безопасности полетов. Постоянно коммунисты нашего подразделения держат под контролем повышение уровня техники пилотирования, качественную подготовку авиационной техники, исполнение документов, регламентирующих летную работу. Все эти вопросы не раз выносились на обсуждение партийных собраний и бюро.

Одно время в подразделении неблагоприятно обстояло дело с вводом в строй командиров самолетов. Неоправданно затягивались сроки, обучением командира обычно занимались два, а то и три ин-

структора. Были отступления и в методике обучения. Это вызвало беспокойство у членов партийного бюро. Стало ясно, что назрела необходимость заняться этим вопросом. Партийное бюро предложило для повышения качества обучения пилотов провести с командным составом семинары по методике обучения, наметило план мероприятий по улучшению организации летных тренировок.

Важнейшей нашей партийной заботой стало то, чтобы за словом следовало делом, за хорошим предложением — его реализация. Тогда это повлечет за собой активность коммунистов.

Большую работу по повышению безопасности полетов проводят цеховые

партийные организации. Партийный актив стремится к тому, чтобы каждый коммунист служил примером в работе и в исполнении инструкций, постановлений, приказов.

Многим нашим экипажам приходится летать на севере Тюмени. В суровых климатических условиях, летчики сталкиваются с различными трудностями. Именно здесь, в этих условиях, требуется от коммуниста высоко держать честь коллектива.

Члены бюро придают большое значение деятельности партийной комиссии по безопасности полетов, следят, чтобы ее работа велась не от случая к случаю, а постоянно. Цель комиссии — предупредить летные происшествия, а не фиксиро-

вать случившийся факт. В ее функции входит контроль за выполнением руководящих документов. Председатель комиссии инженер ОТК В. Т. Антонов регулярно проводит такие проверки.

Опыт подсказывает, что большинство летных происшествий происходит в отрыве от базы. Это значит, что подбор экипажей на авиационные работы и на север Тюмени требует иного подхода. Кандидатуры пилотов и авиатехников, как правило, обсуждаются на партийном бюро. Заседание его тщательно готовим и проводим так, чтобы авиаторы почувствовали важность происходящего, поняли, что им оказывает доверие коллектив.

Сейчас, когда подразде-

ление перешло на новую систему хозяйствования, мы сосредоточили внимание на экономической стороне деятельности подразделения. Но из этого не следует делать вывод, что вопросы безопасности полетов стали для нас второстепенными. Наоборот, мы решаем их в первую очередь, так как на ее основе можно добиться улучшения хозяйственной деятельности подразделения.

Коммунисты постоянно помнят, что обеспечение безопасности полетов — это наиболее важный участок партийной работы, которым надо заниматься ежедневно и ежедневно.

Комсомольский ПРОЖЕКТОР

В ПРОШЛОМ ГОДУ КОМСОМОЛЬЦЫ УПРАВЛЕНИЯ ПРОВЕЛИ ДЕСЯТКИ РЕЙДОВ «КОМСОМОЛЬСКОГО ПРОЖЕКТОРА», КОТОРЫЕ ПОЗВОЛИЛИ ВСКРЫТЬ И ЛИКВИДИРОВАТЬ МНОГИЕ НЕДОСТАТКИ В НАШЕЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.

С НАЧАЛА НЫНЕШНЕГО ГОДА АКТИВНО ВКЛЮЧИЛИСЬ В РАБОТУ КОМСОМОЛЬЦЫ «ПРОЖЕКТОРИСТЫ» ПЕРВОГО СВЕРДЛОВСКОГО, КУРГАНСКОГО, ИЖЕВСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ.

СЕГОДНЯ МЫ РАССКАЗЫВАЕМ О ПОСЛЕДНЕМ РЕЙДЕ ЧЛЕНОВ «КОМСОМОЛЬСКОГО ПРОЖЕКТОРА» ИЖЕВСКИХ АВИАТОРОВ.



кран (снимок слева). Хочется спросить командование Ижевского подразделения: когда же будут устранены эти недостатки, налажено бережное отношение к авиационной технике?

С. КОСТАРЕВ,
начальник штаба
«Комсомольского
прожектора».



Замело машины, запорошило

Много хороших дел было на счету ижевских авиаторов в юбилейном, 1967 году. Они успешно справились с производственными заданиями, в целом по подразделению возросла производительность труда.

За последние годы здесь возросла оснащенность сложнейшей авиационной техникой. В связи с переходом на работу по новой системе планирования и экономического стимулирования немало-

важным является вопрос бережливости, хозяйственного использования машин и агрегатов.

Именно вопросу хранения авиационной техники и материалов был посвящен рейд комсомольцев «прожектористов» нашего подразделения во второй половине января.

Первое, с чем пришлось встретиться, — это бесхозяйственность, равнодушное отношение к государственному добру.

Только в декабре закончили химработы авиационные экипажи. В марте вновь предстоит вылететь на опыление лесных массивов. Казалось бы, эти обстоятельства должны заставить бережно относиться к дорогостоящей химваппаратуре, сохранять ее в исправности.

Однако на складе аэропорта аппаратура свалена под открытым небом (снимок справа сверху).

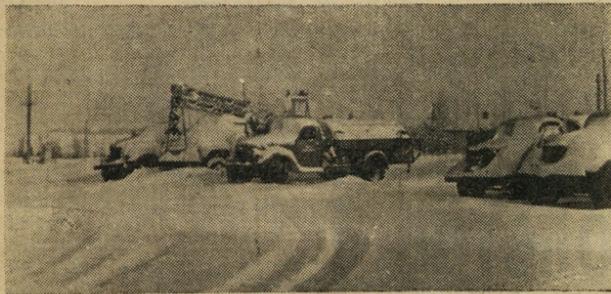
Большие затраты вложены в покупку строительных материалов. Но они также «хранятся» под метровым слоем снега.

Ремонтники АТБ

сейчас остро нуждаются в подогревателях. По документам они имеются в достаточном количестве. Однако эти агрегаты так занесло снегом (снимок справа), что вряд ли до весны их можно будет найти.

Неприглядная картина открылась нам в гараже. Спецмашины, грузовые автомобили и тракторы по самые дверцы занесены снегом.

Техникам АТБ приходится с дальней стоянки на ближнюю доставлять кран, в то же время в гараже без дела под открытым небом стоит и ржавеет такой же



НОВОЙ РЕФОРМЕ — ДЕЙСТВЕННОЕ РУКОВОДСТВО

КОНКУРС ФОТОЛЮБИТЕЛЕЙ

В Челябинском аэропорту вот уже несколько дней открыта выставка любителей фотоискусства. В ее организации деятельное участие принял местный комитет подразделения. На его заседании были утверждены условия конкурса, выделены средства.

За короткое время фотографии, экспонируемые на выставке, посмотрели многие авиаторы. В комнате организовано дежурство, посетители могут записать свои впечатления в специальной книге. Сделаны первые записи.

«Посмотрев фотографии, — пишет тов. Капустин, — можно сказать, что это искусство, в котором не каждый может преуспеть. Все хорошо, особенно природа».

В записях не только благодарность организаторам и участникам выставки, есть и критические замечания. Их, бесспорно, оргкомитет учтет в будущем.

На выставке представлены фотографии людей различных профессий, но всех их объединяет одно: любовь к этому сложному, интересному виду искусства. Сейчас трудно и преждевременно говорить о качестве, художественном значении каждой фотографии. Пусть это решит жюри и самый строгий судья — зритель.

В заключение хотелось бы сказать об одной весьма удивительной вещи. На выставке нет ни одного снимка, который отражал бы трудовые будни авиаторов. А ведь работа неотделима от жизни, нет смысла говорить, какое место она занимает среди каждого из нас. Отсутствие фотографий, показывающих труд авиарботников, на наш взгляд, самое большое упущение организаторов выставки.

Б. БОРИСОВ.

Одним из главных элементов экономической реформы является совершенствование организации и руководства производством. Какие же изменения вносит новая система планирования в эту область? В каком направлении должно идти их совершенствование? Автор статьи выдвигает ряд предложений, некоторые его мысли спорны. А что вы предлагаете? Как решается вопрос у вас в подразделении?

Год 1967-й завершил период подготовки к новым условиям хозяйствования. Подразделение перешло на рельсы реформы, а это значит, что за счет коренной перестройки организации труда, повышения резервов, повышения материальной заинтересованности, введения хозрасчета, нужно добиться рентабельности предприятия, поднять производительность труда.

Многие вопросы руководства и организации потребуют пересмотра, творческого подхода, деловитости. Хозяйственная струнка должна заговорить у каждого работника, ему непременно нужно знать, какие показатели являются основными для службы, уметь влиять на них. Так, работа смен, цехов и бригад АТБ характеризу-

ется следующими данными: выполнение производственного плана, качество работ и регулярность вылетов.

Мне кажется, что для снижения простоя самолетов следовало бы ввести такой показатель, как трудоемкость устраняемых дефектов. При подведении итогов работ за месяц учитывается не только выполнение основных показателей, но и принимается во внимание коэффициент трудоемкости. Работа членов коллектива подкрепляется материально. Более квалифицированные специалисты за труд получают и более высокое вознаграждение — в этом случае мы избежим уравниловки.

Причины задержки рейсов бывают различны, одна из них — несвоевременное обслуживание самолетов спецавтотранспортом. Ликвидация их зависит во многом от линейного диспетчера, от его способности, умения организовать работу, от того, насколько глубоко он разбирается в своем деле.

Линейному диспетчеру трудно обойтись без тесного контакта с бригадиром шоферов. Согласно плану вылетов он составляет письменное задание бригадире, а тот — непосредственным исполнителям.

Допустим, произвел посадку в 15 часов самолет АН-10, выполняющий рейс 3311, вылет его по расписанию в 16 часов 20 минут. Шоферы машин ТЗ-16, МА-7 и маслозаправщика, которые уже знакомы с расписанием работы, в течение всей смены, без напоминаний и лишних звонков, сразу же подъезжают к самолету. Если какая-нибудь из спецмашин пришла с запозданием, инженер или техник-бригадир АТБ отмечают это в путевом листе.

Утром третья часть задержек рейсов падает на обслуживание самолетов спецмашиной МА-7. Одной ее явно недостаточ-

но. Шофер машины при всем желании не может поспеть точно в срок к каждому самолету. Объем работы у него немалый, приходится обслуживать все базовые и транзитные самолеты. Нужна вторая машина, — об этом говорят на всех разборах. Правда, говорят давно, а от слов, как известно, жернова мельницы не станут вертеться быстрее.

Сократить время на обслуживание самолета, выпустить его по расписанию — забота всех работников служб. В этом направлении мы не полностью используем возможности, которые дает работа дежурного по встрече самолетов. Его основная обязанность — поставить самолет на стоянку, указанную дежурным аэропорта. На это уходит примерно тридцать процентов рабочего времени. Остальную часть он может использовать для сбора информации о состоянии прибывающих самолетов. На его машине установлена радиостанция, а значит, есть возможность всегда внести коррективы в процесс обслуживания самолетов.

Наш аэропорт растет с каждым годом, увеличивается число рейсов. Расстояние между крайними стоянками самолетов очень большое. Для оперативного руководства процессом обслуживания начальникам смен нужен транспорт, хотя бы мотоцикл. Между прочим, он есть в АТБ. Мотоцикл находится в чьем угодно распоряжении, только не руководителей смен. Естественно, в таком случае «оперативность» здесь существует, только как термин.

Вопросы, которые затронуты здесь, вполне разрешимы. Внедрение их в жизнь явится тем резервом, который улучшит организацию работы в аэропорту, повысит производительность труда.

А. КОШЕЛЕВ,
инженер Кольцовского АТБ.

СОСТОЯЛОСЬ Очередное занятие кружка «Кругозор» в Курганском подразделении. Обширная тема «Искусство и молодежь» требовала тщательной подготовки у комсомольских активистов. И с этими обязанностями они успешно справились.

На вечере выступили работники областного

О встречах с Есениным

драмтеатра главный режиссер Райкин, актриса Нелина. Авиаторам прочли свои стихи два молодых поэта. С интересным рассказом о комсомольцах 1918 — 1920 гг., о встречах с Маяковским, Есениным, Каминским выступила

пенсионерка Ранова. На этом занятии каждому члену кружка «Кругозор» и всем его участникам вручены памятные значки. **В. ЗОРИН,** заместитель командира подразделения по политчасти.

ТРУДНОСТИ РОСТА

Большой, многогранной жизнью живет коллектив челябинских авиаработников. Начало нового, 1968 года совпало с важным событием в хозяйственной жизни подразделения — коллектив приступил к работе в новых условиях планирования.

В юбилейном году коллектив челябинцев хорошо потрудились, государственный план выполнил к концу ноября. Три коллектива: лаборатория РЭСОС, монтажники АТБ, ремонтники автохозяйства, которыми руководят Андриевский, Качинский и Шестаков, подтвердили высокое звание бригад коммунистического труда. В коллективе работает 352 ударника юбилейного года. Большую работу провел плановый отдел по подготовке к переходу на новую систему хозяйствования.

К сожалению, есть в работе подразделения и существенные недочеты. Так, по вине личного состава в прошлом году произошло 82 задержки рейсов. Только в IV квартале допущено 87 нарушений трудовой дисциплины, из них большая половина падает на работающих в службах не свыше 3 лет. Характерно, что ни один из подобных случаев не был вы-

несен на общее обсуждение.

Тревожным является факт возрастающего травматизма. Из 11 травм 8 допущено в отделе перевозок. Не блещут чистой работой места. На складе ГСМ, например, помещения так запущены, что трудно сказать, есть ли здесь вообще хозяин.

За последние годы наш аэропорт заметно вырос, а отдохнуть по существу негде, имеющийся клуб мал.

Кроме того, нас крайне беспокоит вопрос с жильем. Достаточно сказать, что только за последний квартал 1967 года из АТБ уволилось более 20 специалистов РЭСОС. Мотив один — нет жилья. Как это отражается на работе, комментировать излишне. Ведь увольняются лучшие специалисты!

Если в юбилейный год коллектив своевременно мобилизовал свои резервы на выполнение плана, то сейчас этот боевой порыв несколько угас. Уже в первые дни нового года мы не справились с выполнением задачи № 1 — безопасностью полетов. В подразделении имеется предпосылка к летному происшествию.

Тревогу вызывает плохое снабжение АТБ за-

пасными частями. Даже имеющиеся на складах ОМТС необходимые материалы для простаивающих самолетов приходится ждать по три дня. Снабженцы не спешат посылать необходимые запасные части для них. И вот результат — 120 дней простоя самолетов. Из-за отсутствия термометров ТЦТ-9 уже в этом году произошло два случая загорания подогревателей. Термометры стали таким дефицитом, что, откровенно говоря, получение их мы расцениваем как чудо.

Все эти вопросы обсуждены на партийном собрании. Оно прошло интересно. Товарищеская критика, объективность во многом способствовали уяснению тех задач, которые стоят перед коллективами служб подразделения. Нет сомнения, что авиаработники Челябинска, практически доказавшие, что умеют хорошо трудиться, преодолеют трудности и справятся с поставленными задачами.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ.
(Наш рабкор.)

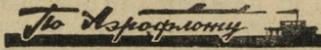


На многих промышленных выставках мира экспонировался новый винтокрылый турбовинтовой гигант МИ-8. Обладая отличными летно-эксплуатационными качествами, эта машина получила надежную проверку и в нашем уральском небе. На снимке: МИ-8 на выставке в Париже. Фотохроника ТАСС.

Первый рейс ТУ-134

Менее двух часов понадобилось новому реактивному самолету ТУ-134, чтобы доставить пассажиров из Москвы в Стокгольм. И так, ТУ-134 вышел на международные линии Аэрофлота.

ТУ-134 имеет два двигателя. Они расположены в хвостовой части. Благодаря этому значительно снижен шум в кабине самолета. Машина рассчитана на 72 пассажира и развивает скорость свыше 900 километров в час.



Глоссыма в редакцию

Без вины виноватые...

В юбилейном году наша служба бортпроводников работала с особым подъемом. Несмотря на то, что мы пережили организационный период, это не отразилось ни на трудовой дисциплине, ни на производственной работе. Наоборот, мы почувствовали себя более взрослыми, более самостоятельными, у нас возросло чувство ответственности за порученное дело.

Благодаря хорошей организации и планированию работы нам удалось добиться неплохих успехов в культуре обслуживания пассажиров. Лучшим подтверждением этому служат десятки благодарностей от воздушных путешественников. 76 работников службы завоевали почетное звание ударника коммунистического труда.

Улучшилась воспитательная работа с бортпроводниками. Интереснее, целенаправленнее стали разборы, комсомольские собрания. Чаще проводятся беседы, организуются походы на выставки, в музеи, лекции, встречи с интересными людьми. В службе создано три кружка по изучению истории партии. Все это благоприятно сказалось на культуре обслуживания. Мы обновили всю информацию, проводим бронирование на рейсах 120 и 1537, организовали продажу периодической литературы в салоне само-

лета. За месяц мы продали ее на 800 рублей. Сорок бортпроводников подготовлены для торговли сувенирами. Первые дни работы показали, что пассажиры восприняли это новшество хорошо. И хотя ассортимент товаров невелик, за один рейс продано сувениров на 150 рублей.

Для облегчения работы бортпроводников в службе организовано круглосуточное дежурство. В круг полномочий дежурного входит подготовка документации, литературы, сбор информации, проверка готовности бортпроводников к полету.

У нас создан большой актив. Это члены совета бортпроводников, комитета комсомола, внештатные инструкторы, комсомольцы.

Сейчас как никогда остро стоит вопрос о повышении культуры обслуживания пассажиров. Но она зависит не только от того, придем ли мы на работу в форме, как встретит пассажира, сделаем информацию. Культура обслуживания зависит, прежде всего, от санитарного состояния самолетов. Посмотрите, как убираются наши самолеты. Машины очень грязные и бесполезно перед вылетом вызывать уборщицу — у нее все равно нет с собой ни чистой тряпки, ни теплой воды. 19 января выполнялся первый рейс Свердловск — Красноярск — Хабаровск. Пришлось не один раз обращаться с просьбой, чтобы салон самолета был приведен в надлежащий вид.

В ужасном состоянии машина 699, кресла масляные, провалившиеся. Ковровая дорожка старая, посредине зияют большие дыры. Идешь, с подносом и только думаешь (какая уж там улыбка!), хоть бы не загнулись. Пассажиры выходят из самолета, прямо сказать, не в восторге.

До сих пор не могут решить вопрос доставки бытового чемодана. Во всех аэропортах, в том числе и Челябинске, их доставляют работники бытового цеха. В Кольцовском аэропорту тоже есть бытовая машина. Но она больше простаивает, или на ней развозят экипажи. На самолет мы приходим солидно нагруженными — чемодан килограммов 20, аптечка, папка с информацией, газеты и журналы, которые мы берем для продажи. Здесь в пору работать спортсменам-тяжелотлетам. Неясно, каким приказом, инструкциями работа бытового цеха звалена на плечи бортпроводников.

Хочется в салоне самолета создать атмосферу дружды с пассажирами. Почти всегда так и получается, но хорошее впечатление моментально улетучивается, как только мы прибываем в Свердловск. Трап приходится ждать 20—30 ми-

нут. Конечно, контакт с пассажирами потерян. Наши объяснения, уговоры не реабилитируют Аэрофлот. Неужели водителям трапов заранее не известно, на какую стоянку прибывает самолет?

И, наконец, микрофоны. Их в распоряжении бортпроводников восемь,

в то время как рейсов, выполняющихся свердловскими экипажами, гораздо больше.

Хотелось бы как можно скорее устранить эти недостатки, не зависящие от бортпроводников, но крайне влияющие на культуру обслуживания пассажиров.

А. МЫЛЬНИКОВА,
внештатный инструктор службы бортпроводников Кольцовского аэропорта.

Коллектив грузных

В Челябинском аэропорту я работаю сменным механиком. И хочу рассказать о людях, вместе с которыми тружусь.

В прошлом году наш коллектив не имел ни одного нарушения трудовой дисциплины, не допустил ни одной задержки самолетов.

Лучшими по праву у нас считаются бригада службы ГСМ С. Колмыкова и бригада АТБ М. Дегтярева. Здесь трудятся такие хорошие производственники, как З. Ереев, М. Бикметов, М. Валеев, Б. Жабаров, М. Попков, В. Шотт, Г. Ефимов, А. Кузнецов, А. Масеев.

В новом году перед нашим коллективом стоят ответственные задачи. И есть все основания утверждать, что и с ними мы справимся.

Д. РУЖЕЦКИЙ,
механик.

Хотя письмо не опубликовано

Редакция получила письмо от работников Кольцовского аэропорта Батурина и Лабанова, в котором они сообщают о том, что здание пожарного депо пришло в негодность, а строительство нового обещают на протяжении пяти лет. Авторы спрашивают, когда же будет начато

строительство. По этому вопросу мы обратились к начальнику окса управления И. В. ЧЕРКАСУ.

Вот что он нам ответил: строительство пожарного депо в аэропорте Кольцово мы не смогли начать лишь по одной причине — министерство не выде-

лило средств. В этом году деньги отпущены. Проектная стоимость нового здания более 140 тысяч рублей. В 1968 году будет освоено 50 тысяч. Строительство пожарного депо поручено вести СМУ-8. К строительным работам оно должно приступить в марте.

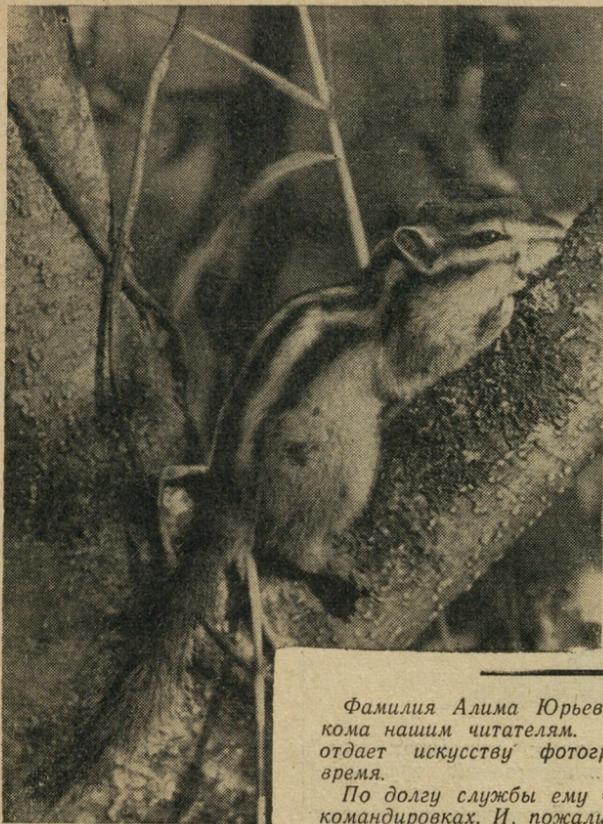
Внимание технике безопасности

По сравнению с 1966 годом в прошлом году по нашему управлению заметно уменьшилось число случаев травматизма на производстве. Однако еще не все подразделения уделяют должное внимание улучшению условий труда, инструктаж и обучению безопасным методам работы.

Так, в СМУ-8, Магнитогорском и Челябинском подразделениях на сто работающих мы имеем от 0,75 до 1,77 случаев травматизма. Вследствие этого здесь возросла потеря трудоспособности на один случай травматизма.

На основе анализа работы за прошедший год по вопросам охраны труда и техники безопасности в каждом подразделении необходимо подготовить и провести заседания постоянно действующего совещания, на котором выявить все недостатки и наметить мероприятия по их устранению. В нынешнем году всю работу по строительству в соответствии с требованиями положения об организации работы по охране труда и технике безопасности, объявленного приказом МГА № 555 от 25 августа 1967 года.

Л. ЗИМИН,
старший инженер по охране труда и технике безопасности управления.



Победили достойные

Погода в этот день была весьма благосклонна к спортсменам. Ртутный столбик термометра с утра показывал минус восемь градусов. Все это предопределяло интересную борьбу на лыжне среди спортсменов Свердловского объединенного подразделения.

На этот раз они вышли на старт, чтобы разыграть почетный приз имени летчика-испытателя Г. Я. Бахчиванджи. В программе соревнований были эстафетные гонки 3x4 для женщин и 5x4 для мужчин.

Звание победителей оспаривали 6 команд, представляющие все ведущие службы подразделения. С первых же минут на лыжне, проходящей по живописнейшим окрестностям аэропорта, развернулась упорная борьба. В итоге — среди мужских коллективов лучшее время дня показали гонщики АТБ.

Общекорпусное первое место по праву завоевали представители отдела перевозок. Помимо победных секунд они показали себя на дистанции настоящими бойцами,

Спорт

горячо болеющими за честь коллектива.

В том, что соревнования прошли организованно и интересно, немалая заслуга судейской коллегии, которую возглавил опытный арбитр-общественник, командир самолета ИЛ-18 И. С. Медведев.

К сожалению, мы не увидели среди болельщиков представителей командования и месткома. Это еще раз говорит об отношении некоторых руководителей к развитию спортивно-массовой работы.

С. ФРОЛОВ.
(Наш. корр.).

В УПОРНОЙ БОРЬБЕ

Многие любители спорта Пермского подразделения приняли участие в лыжном кроссе, который проводился здесь в прошлую субботу. Мужчины оспаривали звание сильнейшего в гонках на пять километров, женщины — на 3 километра.

В упорной борьбе на лыжне среди мужчин первое место занял Н. Хорев. Среди участниц раньше других пересекла финишную прямую Л. Стряпунина.

И. ТРУШНИКОВ,
член молодежной редакции при газете «Авиатор Урала».

Дела комсомольские

кам «посчастливилось» боте студии над этим попасть в ураган и снять замечательным произведением, рассказал о съемках нового фильма «Угрюм-река», который студия создает по заказу Центрального телевидения.

Интересным было выступление работника киностудии Хомякова. Ему довелось редактировать сценарий фильма «Сильные духом». Он поделился впечатлениями о ра-

Г. ВЕРЕЩАГИНА.



мещения и хранения самолетов. 39. Элемент воздушного боя. 40. Часть днища лодки гидросамолета.

Чайнворд

1. Летчик-истребитель, дважды Герой Советского Союза. 2. Основположник высшего пилотажа. 3. Советский ученый-аэродинамик. 4. Летчик-испытатель, Герой Советского Союза. 5. Советский аэроавт. 6. Средство контроля за состоянием авиационной техники. 7. Русский метеоролог, ав-

тор трудов по воздухоплаванию. 8. Устройство, создающее силу тяги в воздухе. 9. Советский авиаконструктор. 10. Один из важнейших показателей, характеризующих тот или иной процесс. 11. Советский авиаконструктор. 12. Вид вооруженных сил страны. 13. Военный моряк, первый предложивший воздушно-реактивный двигатель с компрессором. 14. Показатели работы летного состава. 15. Действующая сила, развиваемая двигателем, установленным на летательном аппарате.

Фамилия Алина Юрьевича Коваленко хорошо знакома нашим читателям. Страстный фотолюбитель, он отдает искусству фотографии все свое свободное время.

По долгу службы ему часто приходится бывать в командировках. И, пожалуй, всегда вместе с ним путешествует его надежный друг — фотокамера.

Помимо производственных тем А. Ю. Коваленко увлекается съемкой на природе. Этот «смирный вид охоты» за пушистыми обитателями уральских лесов требует особого мастерства.

Сегодня мы знакомим с одной из последних работ А. Ю. Коваленко. На этот раз в объектив его фотоаппарата попал красавец-бурундук.



ФЕЛЬЕТОН

«Блистательный» Семен

На службе Почетом Семен окружен, Три раза он грамотой был награжден. Ему посвятила стихи стенгазета. Он в отпуск идет — Обязательно летом. Сиянием щедрых похвал озарен... А впрочем, За что же он так вознесен?

За то, Что он нормы в труде выполняет, За то, Что собрания все посещает;

Прогулов не делает, Водку не пьет... Как видим, велик добродетелей счет. Быть может, И вправду он чуть не герой?..

А вы загляните к Семену домой... Жена перед ним — Как раба,

бессловесна, А это Семену и нужно и лестно. Как рывкнет Семен: — Мне создайте покой! —

Детишки испуганно жмутся гурьбой... На службе Семен — Безобидней птенца, А дома — кулак тяжелее свинца!.. Товарищи, хватит! Не надо трезвона. Маску сорвите-ка С хамелеона!

В. МИЛЮТИН.

КАЖДОЕ новое знакомство в клубе интересных встреч запоминается, раздвигает рамки нашего кругозора. КИВ собирается в аэропорту Кольцово второй год, но у него уже есть постоянный круг почитателей. Первого февраля правление клуба пригласило жителей авиагородка на очередную встречу.

На этот раз гостями КИВа были художники Пинаев, Охлупин и работник Свердловской киностудии Хомяков.

Художники рассказали о путешествиях, которое им пришлось совершить на учебном паруснике вокруг Европы.

В Марселе путешественникам бросились в глаза огромные плакаты

ГОСТИ КИВ

и лозунги на стенах зданий, призывающие прекратить грязную войну во Вьетнаме.

Много добрых воспоминаний оставили встречи в Югославии. Художни-

В одном из предыдущих номеров нашей газеты мы уже познакомили читателей с авиатехником Уктусского подразделения Валерием Корчевским,

увлечение которого — составление кроссвордов. Сегодня мы предлагаем вашему вниманию новый кроссворд авиатора, который он посвятил авиаци.

Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Советский авиаконструктор. 4. Установка на воздушных линиях для указания пути. 7. Пилотажная фигура. 10. Советский летчик-космонавт. 11. Крупнейший аэропорт на Украине. 14. Навигационный прибор. 15. Электрическое устройство, устанавливаемое на летательных аппаратах. 16. Несущие поверхности летательного аппарата. 17. Элемент топливной или масляной системы. 18. Прием воздушного боя. 19. Русский изобретатель, первый в мире решивший проблему устойчивости самолета. 21. Поверхности, закрывающие различные люки на летательном аппарате. 23. Помещение для упражнений по стрельбе. 24. Тип авиадвигателя. 25. 26. Литерное обозначение советских самолето-

тов. 27. Внутренняя вращающаяся часть двигателя. 30. Пилотажная фигура. 31. Препарат для лечения воздушной болезни. 35. Способ боевых действий истребительной авиации. 37. Площадь перед аэровокзалом. 38. Режим работы самолетной радиостанции. 40. Летчик-истребитель, дважды Герой Советского Союза. 41. Маршрут регулярных полетов пассажирских самолетов. 42. Процесс создания избыточного давления в кабине. 43. Советская летчица, Герой Советского Союза. 44. Элемент крыла.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Спутник планеты Нептун. 3. Скопления в атмосфере капель воды или ледяных кристаллов. 5. Перевод воздушного винта из одного положения в другое. 6. Летчик-испытатель, Герой Социалистического Труда. 8. Летательный аппарат. 9. Прогиб одной или нескольких изобар циклона в сторону более высокого давления. 12. Предельная высота, которую может набрать самолет данного типа. 13. Специалист, обслуживающий самолет. 20. Участница беспосадочного женского перелета на самолете «Родина». 22. Материал из природных глин, применяющийся в самолетостроении. 27. Летчик-истребитель, совершивший первый воздушный таран в Великой Отечественной войне. 28. Комплекс воздушных фигур. 32. Струйный насос. 31. Тонкая ткань, применяемая в самолетостроении. 34. Советский парашютист. 36. Место раз-

Ответы на кроссворд, помещенный в «Авиаторе Урала» № 3

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

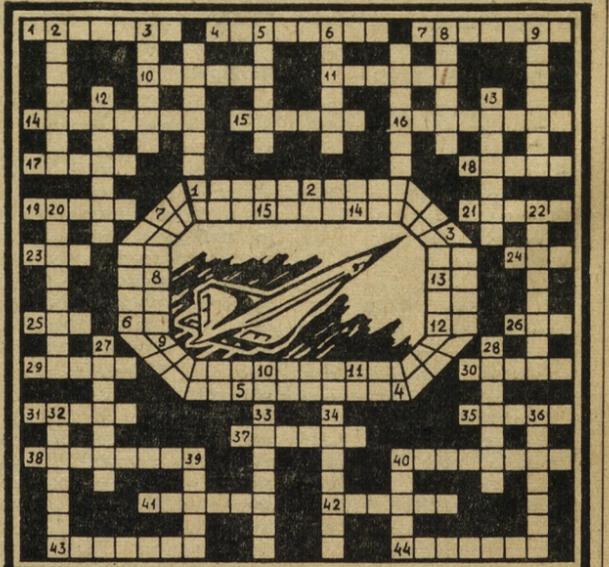
7. Собакевич. 8. Лермонтов. 11. «Соть». 12. Качалов. 13. «Клоп». 17. Шедевр. 18. Опера. 19. Газета. 20. Трио. 21. Былина. 26. «Мать». 28. Опус. 31. Шиллер. 32. Репертуар. 33. Кнуров. 34. Яша. 35. Вирта. 36.

Финал. 37. «Вий». 43. Патина. 44. Коломбина. 46. «Огонек». 47. МХАТ. 48. Атос. 49. «АРГО». 50. Ритм. 53. ПIANO. 55. ПIANO. 57. Артист. 58. Арфа. 59. Треплев. 60. Кино. 63. Хлестаков. 64. Аллегория.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. «Хлеб». 2. Темп. 3. Партер. 4. Сирано. 5. Серова. 6. Аншлаг. 9. Репетиция. 10. Скульптор. 11. Свет. 14. Поза. 15. Мольер. 16. Гриммер. 22. Охра. 23. Репетилов. 24. Мэри. 25. Кручини-

на. 27. Такт. 29. Плюшкин. 30. Суриков. 38. Каратыгин. 39. «Март». 40. Эмма. 41. Гонг. 42. Белинский. 44. Кассио. 45. Адалис. 51. Лира. 52. «Утро». 54. Анфиса. 55. Портос. 56. «Отелло». 57. Акимов. 61. Маша. 62. Тема.



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

За редактора
А. КРУШИНСКИЙ.

НС 16044. Заказ № 1798.

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