

ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ

В условиях новой системы планирования и экономического стимулирования внимание к вопросам организованности и дисциплины на производстве усиливается. В постановлении ЦК КПСС по Тульской области подчеркивается, что главная роль в борьбе за укрепление дисциплины на производстве принадлежит самим трудящимся.

В. И. Ленин писал: «добиться, чтобы все поняли, что мы, рабочие и крестьянские массы, своей деятельностью, своей строгой дисциплиной, только мы можем пересоздать старые экономические условия существования и провести в жизнь хозяйственный план».

Ленин указывал, что производственная деятельность и дисциплина труда есть неразрывное целое в социалистическом предприятии.

Абсолютное большинство летно-подъемного состава нашего подразделения отдает себе отчет в том, что дисциплина — это залог безопасности полетов.

Но в семье не без урода. И в нашем летном коллективе есть люди, которые попирают нормы коммунистической морали. Это заставляет партийную организацию проводить серьезную воспитательную работу с личным составом.

Если сравнить состояние дисциплины за нынешний квартал с тем же периодом прошлого года, сокращение количества нарушений налицо. Но это, разумеется, не дает повода для самоуспокоенности.

Например, уже трижды разбиралось недостойное поведение бортмеханика Давыдова. Но правильных выводов для себя он так и не сделал. Недавно Давыдову объявлен строгий выговор. В случае повторения нарушений командование и партийная организация найдут для этого коммуниста более строгие меры наказания. Всякому терпению бывает предел.

Стоит задуматься о своем поведении штурману Покусай, бортрадисту Пинжену, штурману Казакову, бортрадисту Ширкунову, второму пилоту Зыбенко. Дисциплинарные проступки, связанные с опозданиями и нарушением предполетного отдыха, пресекаются и впредь будут пресекаться командованием.

Не всегда бывает действенной приказная форма наказания. Случается, что нарушитель не знает о наложении на него взыскания. Поэтому нужно умело совмещать моральное наказание с материальным.

Ходатайство о лишении нагрудного знака «Отличник Аэрофлота», лишение премий и отпуска в летнее время — такие жесткие меры помогают нарушителю глубоко осознать свою вину перед коллективом. Этим самым мы указываем на преимущества честного передового рабочего перед лодырем, перед человеком, который не дорожит честью авиатора.

Мы знаем, что благополучный исход полета зависит от сплоченности и самодисциплины в работе экипажа самолета. Дисциплина и безопасность полетов — единое целое.

А. КОБЕЛЕВ,
заместитель командира по политчасти 1-го
Свердловского подразделения.



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 14 (1660).

СРЕДА, 10 АПРЕЛЯ
1968 ГОДА

Год издания
XXVI

Навстречу Первомаю

Квартальный перевыполнен

Авиаторы Урала успешно справились с выполнением производственного задания первого квартала нынешнего года. Пассажирооборот выполнен на 105,2 процента, выручка — на 104,4, прибыль — на 124, приведенные часы — на 123,1 процента. Это значит: прибыли

получено свыше 400 тысяч рублей, сделано 485 млн. пассажиро-километров, перевезено 611 тысяч воздушных путешественников. Лучших показателей добились авиаторы первого Свердловского (командир П. П. Збыковский, замполит А. Н. Кобелев), Пермского (командир В. М.

Кулешов, замполит И. С. Воробьев), Курганского (командир А. И. Чернявский, замполит В. И. Зорин), Кировского (командир В. И. Устюжанин, замполит М. В. Окулов) подразделений.

Л. БОЛЬШАКОВА,
старший экономист
управления.



МОЛОДОЙ КОММУНИСТ КОМАНДИР САМОЛЕТА А. Г. ЮНГ ВОЗГЛАВЛЯЕТ ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ ЭКИПАЖЕЙ, РАБОТАЮЩИХ НА АВИАХИМРАБОТАХ В ИЖЕВСКОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИИ.
АЛЬБЕРТ ГЕНРИХОВИЧ ПЕРЕШЕЛ НА АН-2 С ЯК-12. КОМАНДИРОМ ЛЕТАЕТ УЖЕ БОЛЕЕ ТРЕХ ЛЕТ.
А. Г. ЮНГ ПО ПРАВУ НАГРАЖДЕН ЗНАКОМ «ОТЛИЧНИК АЭРОФЛОТА».

НЕСМОТЯ на плохие погодные условия — десять дней были нелетные, — Кировское подразделение успешно справилось с выполнением производственного плана марта.

Лучше других потрудились в третьем месяце первого квартала коллектив аэропорта Вятские Поляны, где начальником Александр Федорович Ухов. За 11 дней здесь было отправлено более 150 тонн груза. В эти дни по-

ВПЕРЕДИ ИДУЩИЕ

ударному трудились авиатехники Е. А. Тукмачев и А. И. Донских, В. А. Сахаров, шофер А. Т. Обрядин, кладовщик Т. Х. Гаринов, электромонтер В. Плотников и другие.

Отличных результатов добились и авиаторы аэропорта Советск. Только за три дня 11, 12 и 13 марта они отправили по различным маршрутам 400 воздушных путешественников.

Оперативность в работе, хорошее владение авиационной техникой показали во время этих работ командир звена Вячеслав Антипов, командиры самолетов АН-2 Михаил Вылежанин и Михаил Дымков.

М. ОКУЛОВ,
заместитель
командира по
политчасти
Кировского
подразделения.

В теркоме профсоюза

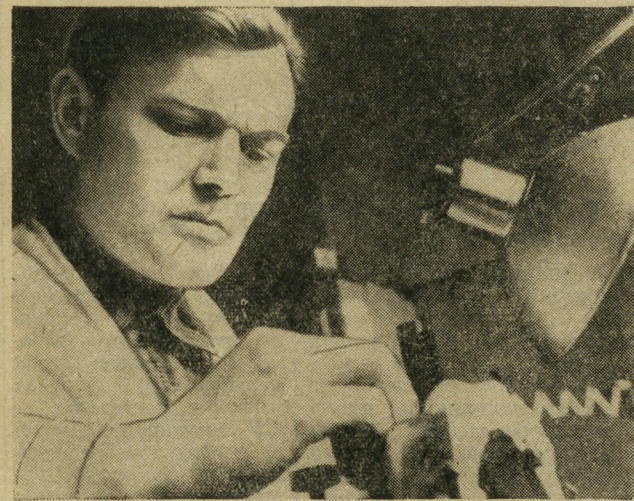
В КОЛЬЦОВОМ аэропорту состоялось собрание профсоюзного актива Уральского территориального комитета профсоюза авиарботников по итогам XIV съезда профсоюзов СССР.

С докладом перед собравшимися выступил делегат съезда командир самолета АН-2 Уктусского аэропорта Н. Васильева.

В прениях выступили секретарь парткома Челябинского авиа-

подразделения, член пленума теркома И. М. Небылицын, бригадир-авиатехник кольцовской АТБ В. Небольсин, начальник Уральского управления Н. А. Сидоренко, председатель теркома В. С. Кизиков и другие.

Время подвластно упорным



НАД входом в цех на красном полотнище написаны слова: «Коллектив коммунистического труда». Здесь трудятся ремонтники агрегатов мотора самолета и главного редуктора Р-5 вертолета МИ-4. Это лучший коллектив ремпредприятия, где начальником Н. Н. Китин.

Обходим все участки цеха. И как-то непроизвольно бросается в глаза идеальная чистота рабочих мест, порядок. Настоящие, хозяйственные руки трудятся здесь!

Скромно оформленные Доски почета, социалистические обязательства. Здесь же и объявление цехового комитета, комсомольской организации о ме-

роприятиях, намеченных на дни отдыха.

Кстати, об отдыхе. Пятидневная рабочая неделя внесла значительные поправки в жизнь коллектива коммунистического труда. 48 часов субботы и воскресенья ремонтники стараются исползовать для коллективных выездов за город — в лес, на озеро.

— Теперь достаточно времени и для учебы, — говорит бригадир лучшей бригады цеха, рационализатор, студент-заочник третьего курса техникума Федор Михайлович Богданов.

По хорошей традиции на ремпредприятии между коллективами цехов проводятся спортивные соревнования.

В первенстве по волейболу в 1966 году цех ремонта агрегатов мотора самолета и главного редуктора вертолета завоевал первое место и переходящий кубок. Вторыми в управлении были волейболисты в юбилейном 1967 году.

И все же главным для ремонтников остается повышение качества ремонта, производительности труда, рост творческой инициативы рационализаторов. Так, Иван Сергеевич Артюх не только успешно справляется с работой бригадира участка ремонта бензоагрегатов. Богатый трудовой опыт, любовь к производству и порученному делу, беспокойство заставляют его быть в постоян-

ном поиске. Его рационализаторские предложения принесли ремонтному предприятию, переходящему на работу по новой системе планирования и экономического стимулирования, не одну сотню рублей экономии.

Учеником пришел после армии на участок Алексей Иванович Курочкин. За несколько лет вырос до бригадира коллектива сборки редукторов.

На Доске почета можно увидеть слесаря-сборщика, помощника бригадира, агитатора участка, депутата райсовета Николая Варфоломеевича Елтышева.

Более двадцати ударников коммунистического труда работают в этом цехе. Осталь-

ные борются за почетное звание. И о каждом из них с любовью и уважением отзываются начальник цеха Анатолий Александрович Андриевский и председатель цехового комитета профсоюза, контрольный мастер Александр Петрович Тодякович.

Ведь благодаря общему усилию, ударному труду и личной инициативе каждого ремонтника этот коллектив завоевал второе место (первое не присуждалось) в юбилейном 1967 году.

А. КРУШИНСКИЙ.

На снимке: член коллектива коммунистического труда слесарь-агрегатчик Владимир Николаевич Казаков.

Меры приняты

13 декабря в нашей газете была опубликована заметка «НОТ: успехи и помехи», в которой отмечались недостатки в работе по научной организации труда в Пермском подразделении.

Как сообщил заместитель командира Пермского подразделения по политчасти И. ВОРОБЬЕВ, факты, указанные в заметке, подтвердились.

С целью ликвидации недостатков предусмотрены мероприятия в планах НОТ на 1968 год. В Пермском аэропорту будет завершено оборудование котельной механизированной углеподачей и золоудалением.

Одним из главных элементов экономической реформы является совершенствование организации и руководства производством. Своими мыслями и предложениями по этому вопросу в газете «Авиатор Урала» поделился в статье инженер Кольцовской АТБ А. Кошелев.

Как сообщает командир Свердловского подразделения П. П. ЗЫКОВСКИЙ, статья была обсуждена на совещании командно-руководящего состава.

ИНФОРМИРОВАТЬ ЖИВО, ОПЕРАТИВНО

ОДНОЙ ИЗ ФОРМ ПОЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ С МАССАМИ ЯВЛЯЕТСЯ ПОЛИТИНФОРМАЦИЯ. ИНСТИТУТ ПОЛИТИНФОРМАТОРОВ ВОЗНИК В НАШИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ СРАВНИТЕЛЬНО НЕДАВНО. ПОЭТОМУ АВИАТОРАМ, СОБРАВШИМСЯ 4 АПРЕЛЯ В АЭРОПОРТУ КОЛЬЦОВО НА СЕМИНАР, БЫЛО О ЧЕМ ПОВОРОЧИТЬ. О ЗАДАЧАХ ПОЛИТИНФОРМАТОРОВ В БОРЬБЕ КОЛЛЕК-

ТИВОВ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПЛАНА И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ РАССКАЗАЛ ИНСТРУКТОР ПОЛИТОТДЕЛА И. М. КРАСУЛИН. СОБРАВШИМСЯ БЫЛИ ПРОЧИТАНЫ ЛЕКЦИИ О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ АЭРОФЛОТА, МЕЖДУНАРОДНОМ КОММУНИСТИЧЕСКОМ ДВИЖЕНИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ, БОРЬБЕ КПСС ЗА ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНО-

СПЛОЧЕНИЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН, О КРИЗИСЕ ВАЛЮТНОЙ СИСТЕМЫ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ ГОСУДАРСТВ.

ПОЛИТИНФОРМАТОРЫ ОБМЕНЯЛИСЬ ОПЫТОМ, ВЫСКАЗАЛИ ПОЖЕЛАНИЯ, КОТОРЫЕ СМОГЛИ БЫ УЛУЧШИТЬ АГИТАЦИОННУЮ РАБОТУ СРЕДИ АВИАРАБОТНИКОВ.

В ПОСЛЕДНЕЕ время возросло значение политической информации. Ведь от нее во многом зависит формирование общественного мнения и правильных взглядов авиаработников, их политический и ду-

авиационно-техническое и экономическое. Так, во втором Свердловском подразделении подобрано и утверждено на заседании партбюро 27 политинформаторов. Создано три секции: международная (руководитель В. Н. Рошин),

жен мастерски владеть словом, способностью увлекательно провести беседу, глубоко и доходчиво прокомментировать происходящие события. Поэтому политинформатор должен много работать над собой.

рах не идет речь о конкретных вопросах экономики и задачах, стоящих перед гражданской авиацией. Этот пробел могут восполнить семинары политинформаторов, проводимые парткомом подразделения.

В НОГУ С ВРЕМЕНЕМ

При подготовке к беседам мы сталкиваемся с трудностью: где взять материал по интересующим событиям? Журналы «Международная жизнь», «За рубежом», «Коммунист», «Новое время», семинарские занятия в райкоме, лекции по международному положению дают богатую пищу для политинформаций. Кроме того, мне помогает своя «маленькая библиотечка» — специальная папка, в которую собираю материалы, делаю вырезки по отдельным вопросам и странам.

В современном мире борьба между лагерем социализма и капитализма ведется на идеологической основе. Буржуазная пропаганда ведет наступление на умы молодежи. Ее интересует, как выразился один буржуазный социолог, не «Иваны Ивановичи», которые защищали завоевания революции в годы гражданской и Отечественной войн, — их не распространяешь, а люди, еще не ставшие «Ивановичами», т. е. молодежь, у которой не сложилось еще твердых убеждений. Задача политинформаторов — помочь молодежи в формировании коммунистического мировоззрения.

А. ИВАНОВ,
работник службы перевозок аэропорта
Кольцово.

Совершенствовать систему политинформации

хальный рост, развитие сознательности и общественной активности. Жизнь не стоит на месте, она постоянно ставит новые вопросы, новые требования, новые задачи. Отвечать на них нужно незамедлительно, нередко здесь же, на рабочем месте. И тогда живое партийное слово, содержательный комментарий, собеседование оказываются незаменимыми.

Организация постоянных выступлений товарищей, способных квалифицированно, по выражению В. И. Ленина «с фактами и цифрами в руках» растолковать вопросы социализма» приобретает исключительное значение.

Говоря о систематическом проведении политической информации, мы должны иметь в виду, что за организацию этого дела отвечают руководители предприятий и они прежде всего являются политическими информаторами по всем вопросам жизни коллектива. Направляя политическую работу в массах, парткомы должны планировать выступления командного состава. От этого важного дела уклонились руководители первого Свердловского подразделения и ремпредприятия.

В партийных организациях нашего управления намечилось четыре основных направления политической информации: общественно-политическое, международное,

политико-экономическая (В. А. Савичев) и научно-техническая (руководитель Ю. С. Тарасов). За полгода в подразделении проведено 96 политинформаций.

В Кировском подразделении работают 15 политинформаторов. Ими проведено сто шестьдесят политинформаций. Регулярно проводятся беседы в отделе перевозок, в летном коллективе, где командиром В. В. Захаров, в административно-хозяйственном отделе, где с беседами выступает начальник службы Г. И. Кононов. Хорошо работает секция по экономике и НОТ.

Есть что позаимствовать у политинформаторов Курганского подразделения и Челябинской АТБ.

Однако в работе политинформаторов встречаются недостатки, которые мешают развернуть в полную силу агитационную пропаганду. Во многих подразделениях проведение политбесед не планируется, они проводятся от случая к случаю.

Квалифицированные политинформации всегда вызывают у слушателей много различных вопросов. Поэтому политинформатор должен быть эрудированным человеком, чтобы с фактами в руках давать исчерпывающие ответы, а при необходимости уметь опровергнуть неверные слухи. Вместе с тем он дол-

Правильно делают парторганизации, когда направляют политинформаторов на семинары при райкомах КПСС. Но там они получают материал по вопросам международной и внутренней жизни страны. На этих семина-

В организации политико-массовой работы мы должны особое внимание уделить проведению политических информаций по вопросам экономики и новой системы хозяйствования, связать интересы каждого работника с интересами всего подразделения.

И. КРАСУЛИН,
инструктор
политотдела.

В БОЛЬШОМ ПОИСКЕ

В службе связи учеба организована в двух направлениях, она затрагивает повышение квалификации и политического образования специалистов. Политинформаторы объединены в секцию международников. Мы стараемся дать им возможность регулярно посещать семинары, которые проводятся при Октябрьском райкоме партии.

Увлекательно строят

свои беседы инженер Валентин Петрович Поляков. Это человек ищущий, любознательный, его политинформации — по вопросам экономики или политики — слушают с интересом. «Повышение эффективности производства — важнейшая народнохозяйственная задача», «Внедрение НОТ в службу!», «Борьба КПСС за сплочение международного коммунистического дви-

жения» — вот тематика его политинформаций. Неплохой старт взят начинающим пропагандистом секретарем комсомольской организации А. Синкевичем.

Политинформаторы используют различные формы агитации, ищут новые. По некоторым темам мы практикуем экскурсию. Так, наряду с проведением бесед о 50-летию Октября мы организовывали поездки по историческим ме-

стам Свердловска и на областную промышленную выставку, посвященную юбилею.

Использовали наши политинформаторы на занятиях и кинофильмы.

Ю. СМЕРНОВ,
секретарь партийной организации
службы связи
аэропорта
Кольцово.

Основное направление

В Кировском подразделении все политинформаторы разбиты по нескольким секциям. Наша, экономическая, включает 20 человек, руководит ею начальник планового отдела Мария Петровна Клешина. Составлен план работы секции. К политинформациям по но-

вой реформе и НОТ привлекаются начальники служб.

Каждый четверг в райкоме партии для политинформаторов — экономистов организуются занятия. Многие из того материала, что сообщают на семинарах, мы берем для своих бесед, используем в

практической жизни подразделения, в частности по новой системе хозяйствования и сетевым графикам.

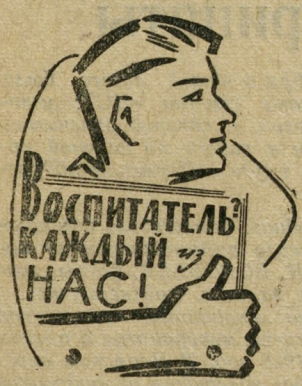
Политинформации проводятся еженедельно, по 20—30 минут до начала работы или в обеденный перерыв. Во всех службах прошли беседы по итогам выполнения плана за первый квартал. Чтобы политинформации имели действенный характер, каждый авиаработник должен понимать сущность новой реформы, знать, какие показатели являются главными и как работники той или иной службы могут влиять на них. Это основное направление в работе политинформаторов-экономистов.

Р. НИКОНОВА,
экономист
Кировского
подразделения.

тронуты явления, встречающиеся в нашей повседневности. В своей агитационной работе мы не ограничиваемся такой новой формой, как политинформация. Иногда прибегаем и к старым — беседам, коллективным читкам.

Слово — сильное оружие пропагандиста, но надо уметь им пользоваться. Идя к слушателям, нужно знать, о чем будешь говорить, занимать чужое время без пользы, только ради проведения беседы — не имеет смысла.

И. ШАБУРОВ,
работник аэропорта Кольцово.



Каждый понедельник на политинформации собираются работники аэродромной службы и шоферы спецавтотранспорта. Темы бесед бывают самые различные. Мы не придерживаемся однажды выбранного направления. Политинформации знакомят слушателей не только с событиями зарубежной жизни — советская действительность не менее интересна. История завода, города, наших свердловских предприятий — гигантов тоже занимательна.

Поводом для разговора может послужить небольшая заметка или статья, опубликованная в газете, в которой за-

НУЖНА ШКОЛА

Займствование хорошего, полезного никогда не считалось неблагодарным делом. Почему бы нашему партийному комитету не перенять опыт соседних предприятий? На Челябинском металлургическом заводе, например, каждую неделю партком собирает политинформаторов. Здесь семинары стали своеобразной школой знаний и мастерства.

У партийного комитета нашего подразделения есть традиция, которую неплохо было бы распространить и на работу с политинформаторами. По каждому документу нашей партии партком разрабатывает вопросы, подбирает тематику бесед, проводит консультации.

И. ПОВАЛЯЕВ,
инженер по охране
труда и технике
безопасности
Челябинского
подразделения.

ПРИМЕНИ

У СЕБЯ

Интересный опыт работы с политинформаторами накоплен в Бакинском авиационном подразделении Азербайджанского управления. Партийные комитеты, согласуя с начальниками служб, цеховыми партийными организациями, составляют график проведения политинформаций. В нем указаны объекты, где проводятся беседы, дни и

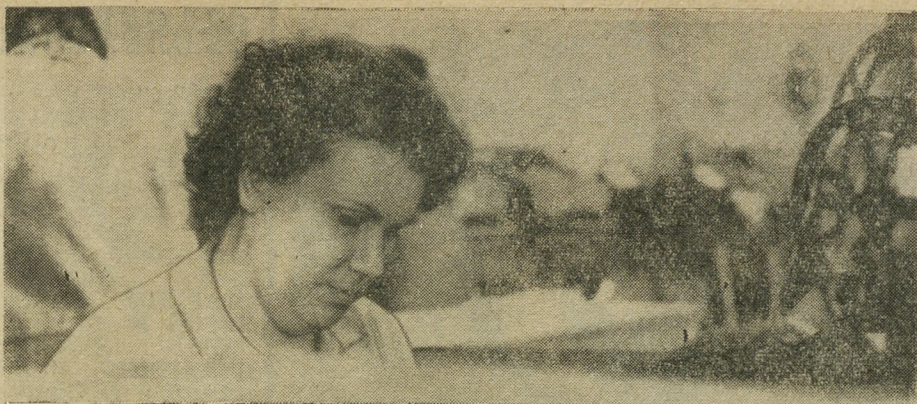
часы проведения их, кто ответствен за их организацию. Введение графиков внесло организованность в проведение политических информаций, позволило установить более действенный контроль за ними.

В каждой службе и отделе на видных местах вывешены красочные объявления, сообщающие дни и

часы проведения бесед, они стали как бы своего рода безмолвным контролером для тех, кто мог забыть о политинформации.

С недавнего времени в бакинских авиаторах на еженедельных разборах у командира подразделения начальники служб сообщают о состоявшихся беседах. Политинформаторы собира-

ются полным составом раз в квартал. Они обсуждают итоги работы и намечают задачи на будущее. Секции же работают не реже одного раза в месяц, на них разрабатывается тематика, обсуждаются тексты политинформаций, коммунисты обмениваются опытом работы.



Десятки работников службы связи Кольцовского аэропорта заслужили почетное звание ударника коммунистического труда. Это звание носит и телеграфистка 1 класса Мария Егоровна Шестиглазова. Девятнадцать

лет проработала она в авиаподразделении. Десятки благодарностей, Почетных грамот получила она за это время.

Фото А. Крушинского.

Знакомьтесь... БЕ-30



Он элегантен внешне и по-домашнему уютен внутри. Большие окна не круглой, а прямоугольной формы впускают в салон много света. Мягкая по тону, красновато-серая синтетическая ткань облегает удобные глубокие кресла. Их пятнадцать. Столько пассажиров сможет поднять в воздух новый гражданский самолет БЕ-30, созданный в коллективе, которым руководит авиаконструктор Г. М. Бериев.

Эта машина отвечает последним требованиям, предъявляемым к авиационной технике. Она сможет подниматься с крохотных грунтовых или травяных площадок. А это значит, что ее охотно возьмут себе

в помощники труженики сельских районов. Впрочем, БЕ-30 спокойно сможет лететь без посадки больше тысячи километров. Два турбовинтовых двигателя разгонят самолет до скорости 480 километров в час. Как видим, и в век реактивных скоростей, супер-

лайнеров не отпадает нужда и в таких вот работягах, способных быстро доставить письма или грузы из района в район, перевезти больного из колхоза в городскую больницу, выполнить уйму других, очень важных и нужных дел.

«Известия».

ВСЕ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Приближается горячая пора для авиаторов Урала — весенне-летняя навигация. Каждый день увеличивается поток желающих совершить воздушное путешествие.

К этому событию готовятся в Свердловском горгентстве Аэрофлота. Здесь уста-

новлен пульт централизованной продажи билетов. Диспетчеры по комплектованию рейсов будут работать по двум направлениям, что ускорит обслуживание воздушных путешественников.

Прямая связь с центральным бюро бронирования в

Москве позволит также улучшить обслуживание пассажиров.

На летний период увеличится число касс в агентстве, откроется касса Аэрофлота в гостинице «Большой Урал», в районном центре Верхняя Салда.

С. ПЕТРОВИЧ.

ДОСТОЙНЫЙ КАПИТАН

О людях его смены мне сказали так: «Работают хорошо. По итогам февраля заняли первое место». Он — Владимир Иванович Стрельников, начальник смены. В смене Стрельникова работает 80 человек: грузчики, кладовщики, регистраторы, дежур-

Люди одной смены

ВЕЖЛИВОСТЬ ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Аэропорт Кольцово. Новое здание из стекла и бетона едва вмещает в себя массу апрельского солнца. Я стою у окна в кабинете регистратора пассажиров и багажа отдела перевозок службы, жду Тамару Неснову. Через минуту в комнату входит темноволосая молодая женщина. Тамара встретила меня улыбкой.

Мне казалось, что ничего сложного в работе регистратора нет: зарегистрировал пассажиров и багаж, передал данные диспетчеру по транзиту. Вот и все. Но не это главное в ее профессии. Зарегистрировать пассажира — лишь «механическая» часть работы, требующая внимательности. Только есть еще и другая — умение разговаривать с пассажирами, способность понять каждого воздушного путешественника. Такая работа под силу тактичному, доброму человеку.

ный по транзиту, диспетчер по центровке самолета, диспетчер по грузовым складам. Совместными усилиями этих людей за один только день 1 апреля 1968 г. было обслужено 1248 пассажиров и загружено 53772 килограмма груза.

Владимир Иванович водит меня по залу, знакомит с людьми. Он хочет, чтобы я непременно видела их за работой. Я слушаю его внимательно и думаю, что третья смена похожа на экипаж большого корабля, у руля которого стоит достойный капитан.

ДОБРОЕ—ЛЮДЯМ

Нина Филипповна Скуратова работает администратором. В ее функции входит распределение мест в самолете, своевременная посадка пассажиров и, наконец, разрешение всевозможных конфликтов. К администратору все время подходят люди.

Вот старушка протягивает телеграмму — сын женится, лететь надо, а билетов нет. Спортивная команда купила половину билетов на дневной, половину на вечерний рейс, а просят вместе. Мужчина сбивчиво объясняет, что опоздал на самолет.

Все ждут ее помощи. И, вникнув в дело, Нина Филипповна непременно, по мере возможности, поможет людям. Такой уж она человек.

С. ПЛОТНИКОВА, студентка.

Я борт 22393... КТО МЕНЯ СЛЫШИТ?

В ПЛЕНУ У ФЕНА.

Прошла 49-я минута полета. Пятидесятая стала роковой.

Крылатая машина мгновенно оказалась в плену нисходящего воздушного потока. Пилот тщетно пытался, наперекор стихии, развернуть самолет и уйти от крепких объятий фена, горного ветра. ЯК-12, загасив скорость до 120 километров в час, упал на заснеженный выступ хребта Ошеньер.

В это время на базовый аэродром возвращался из очередного рейса экипаж АН-2 под командованием Юрия Мандыча. Командир самолета услышал в наушниках взволнованный голос друга.

— Я борт 22393... Кто меня слышит?

Мандыч отозвался. В ответ радиоволны донесли торопливую исповедь пилота Юрия Архипова:

— Я борт 22393. Сел на вынужденную в районе хребта Ошеньер. Ждем помощи. На связь больше выйти не смогу — аккумуляторы хватит минут на десять...

— Вас понял. Меняю курс. Иду на Ошеньер для визуального обнаружения.

— Не надо, Юра. Здесь ветер сейчас метров 35... и тебя засосет, — предостерег Архипов своего товарища, — давай лучше в Ивдель за вертолетом.

В дневнике командира 2-го Свердловского подразделения А. И. Ермолаева появилась в этот день следующая запись:

«4.03.68 г. В 13.30 получена радиодиаграмма о вынужденной посадке ЯК-12 Архипова. Командир самолета Мандыч, сообщивший об этом, вывез из Ивделя и сбросил пострадавшим теплую одежду и продовольствие. Видимость ухудшается».

ВИТАЯ В ОБЛАКАХ

Продукты и одежду, завернутые в палатку, Юрий Архипов и его «собратья по несчастью» метеорологи Анатолий Табаков и Агния Лаптева разыскали с большим трудом.

Собрались у самолета. Решили обсудить положение. Пришли к выводу, что им здорово повезло — самолет по прихоти фена зашвырнуло на небольшую площадку (пятьдесят

метров длиной), которая резко обрывалась у края. «ЯК» лежал как раз посередине этого маленького горного плато. Не «добрось» их ветер каких-нибудь двадцать метров — самолет на огромной скорости врезался бы в каменный утес.

Ночевали в кабине самолета, закрывшись палаткой и чехлом от двигателя. Сырость и холод не давали уснуть. Спать нельзя — замерзнешь. Облачность низкая. Впервые в жизни пришлось провести ночь, «витая в облаках» в буквальном смысле слова.

«5.03.68 г. Летали на МИ-4 к месту посадки ЯК-12. Как и вчера, хребет закрыт облаками. Снегопад. Видимости никакой...»

С заходом солнца вернулись на базу. Связи с Архиповым нет».

5000 МЕТРОВ ЗА 6 ЧАСОВ
Перспектива провести еще одну ночь в облаках мало утешала. На боли в пояснице стала жаловаться Агния Степановна... Нужен был огонь, тепло.

Под ногами только камни и снег — растопка никудышная.

Спасительный лес внизу кажется совсем близким, но, спустившись туда, вряд ли сумеешь взобраться обратно на плато. А искать их будут именно здесь, у самолета.

Вторая бессонная ночь подходила к концу. Облака серой бесформенной массой вновь опускались на вершину и перевал. Заметно похолодало. Появилась реальная угроза третий день напрасно ждать вертолет.

На рассвете принимается решение: по склону спуститься в лес, выйти к таежной реке — она поведет на юг, к поселку оленеводов.

До «близкого» соснового бора добирались 6 часов. Горы нехотя отпущали своих пленников — резкий, с колючими крупинками снега ветер валил с ног.

«6.03.68 г. Вылетели на поиск с утра. Над перевалом — болтанка. Вернулись на базу».

Третий за день вылет. Самолет обнаружен на склоне горы в 300 метрах от вершины. Людей у самолета нет.

В кабине — записка с указанием причин ухода группы и схема маршрута пути на стойбище манси. Поиск

по указанному маршруту оказался безуспешным...

7.03.68 г. Поиск ведут одновременно три экипажа МИ-4. Командиры вертолетов Вязигин, Востряков, Кучин.

Вязигин высадил в тайге поисковую группу опытных ивдельских охотников.

14 часов 30 минут. Экипаж И. П. Вязигина обнаружил в воздухе группу Архипова по яркой вспышке — видимо, пилот поджег свой планшет... С помощью лебедки ведется подъем пострадавших на борт вертолета Вострякова. Состояние всех троих удовлетворительное. Улыбаются, шутят. Обморожены лица и руки».

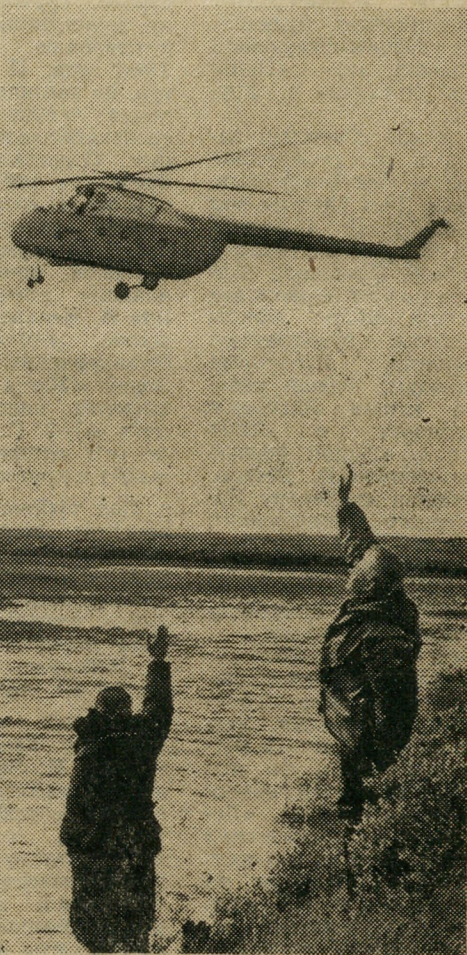
8 марта пилот Уктусского подразделения Юрий Николаевич Архипов и работник гидрометслужбы Анатолий Тимофеевич Табаков были уже дома, в Свердловске. Напутив жен своим «подмороженным» видом, они поздравили подруг с первым весенним праздником.

СНОВА ЗА ОШЕНЬЕР!

Чтобы весеннее половодье не стало врасплох работникам Камской ГЭС, на помощь энергетикам приходят метеорологи и авиаторы.

В тот памятный день, 4 марта, Юрий Архипов и его спутники летели за хребет Ошеньер, чтобы наметить с воздуха места высадки метеорологических партий.

Работники гидрометслужбы последовательно высаживаются у истоков Камы, замеряют глубину снежного



покрова и, наконец, дают весенний прогноз поднятия уровня этой реки.

Вы спросите, чем сейчас занимаются все три члена экипажа самолета 22393?

В то время, когда этот материал готовился к печати, каждый из них был на своем посту. А. Лаптева — на метеостанции в аэропорту Кольцово, Ю. Архипов выполнял очередное санзадание, А. Табаков кружил на вертолете у истоков Камы за хребтом Ошеньер...

В. ГУРИН.

Семьи бортпроводников прибыло

Недавно закончили учебу 25 бортпроводниц из первого Свердловского и Челябинского подразделений. В течение трех недель хозяйки воздушных лайнеров изучили темы «Гражданская авиация в системе народного хозяйства СССР», «Обязанности бортпроводников самолетов ГА

и организация обслуживания пассажиров в полете», «Медицинское обслуживание в полете», «География воздушных сообщений в ГА» и другие.

Инструктор службы бортпроводников А. Ильсова провела занятия по теме общей культуры бортпровод-

ниц, начальник грузовой службы ОП Кольцовского аэропорта А. Громов дал подробные сведения об организации и правилах перевозки пассажиров, багажа, груза и почты на самолетах ГА.

П. КОРОТКОВА, начальник службы бортпроводников.

Первый реактивный полет

В один из летних дней 1886 года манеж Кавалергардского полка в Петербурге был свидетелем рождения принципа современной реактивной авиации.

Собравшиеся в манеже члены Русского технического общества с изумлением наблюдали полет первой в мире модели реактивного самолета русского инженера Аркадия Эвальда.

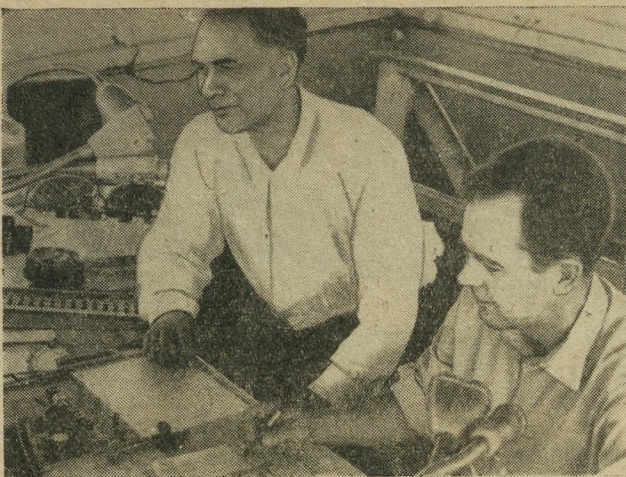
Инженер вложил реактивный заряд в гильзу, закрепленную внизу модели, и поджег его. Из

гильзы вырвалось пламя, послышалось громкое шипенье. Самолет вздрогнул и покотился по деревянному настилу. Короткая пробегка — и он стремительно взмыл под самую крышу манежа. Круто развернувшись, самолет пошел вниз. За несколько метров до земли он снова развернулся и снова устремился ввысь.

Когда модель приземлилась, изобретатель вложил в гильзу новый заряд и повернул рули. Теперь самолет кружилась вдоль стен манежа.

Свои опыты А. Эвальд повторял неоднократно. Окончательный вариант модели реактивного самолета — моноплана имел весьма большие размеры. Площадь его крыльев достигала более четырех квадратных метров.

КОММУНИСТЫ руководитель полетов Борис Яковлевич Ягубов и диспетчер КДП Борис Николаевич Артюхин работают в службе движения Кировского аэропорта. Б. Я. Ягубов в свое



время работал в санитарной авиации. Б. Н. Артюхин был военным летчиком-истребителем.

Сейчас оба с честью несут беспокойную вахту диспетчеров. Фото В. ГУРИНА.

«Гражданская авиация» № 4

Вышел из печати 4-й, апрельский номер журнала «Гражданская авиация». О характере публикуемых в нем материалов дают представление рубрики: «Накануне Дня Победы», «Партийная жизнь», «Навстречу 50-летию Ленинского комсомола», «Заочный семинар экономиста», «Обобщаем передовой опыт», «Университет авиационных знаний», «В учебных заведениях Аэрофлота», «Наши консультации» и другие.

В мае советский народ и все прогрессивное человечество отмечают День Победы над фашистской Германией. Достойный вклад в победу Советской Армии над гитлеровскими захватчиками внесли летчики гражданской авиации. Некоторые эпизоды боевой работы наших авиаторов приводит в своей статье «Наши боевые соратники» Н. Ветров, бывший секретарь Полесского подпольного обкома партии, командир партизанского соединения.

Славному празднику советского народа — Дню космонавтики — посвящена статья писателя Евгения Рябичкова «Авиация, космос, кино». В ней рассказывается о том, как создавался научно-популярный фильм «Десять лет космической эры». Статья иллюстрирована кадрами из фильма, запечатлевшими незабываемый облик первого космонавта планеты Юрия Гагарина, трагическую

гибель которого тяжело переживают ныне советский народ и все человечество.

Опыту организации поточного производства на авиаремонтных предприятиях посвящена статья главного инженера авиаремонтного завода № 404 В. Мочалова «Поток, ритм, качество».

...Весна шагает по стране. Труженики села приступили к осуществлению планов 1968 года. И как всегда, на помощь им приходят летчики сельскохозяйственной авиации. Отдельные проблемы ее работы поднимают в своих материалах начальники управления сельскохозавиации и авиации спецприменения В. Назаров («Осторожно, гербициды!»), инженер-пилот А. Володин («Когда много — плохо!»), пилот самолета АН-2 Г. Нуралиев («В интересах урожай») и другие авторы.

Под рубрикой «Университет авиационных знаний» в журнале напечатана статья «Воздушная подушка вертолета» доцента, кандидата технических наук Г. Кобылова и ассистента Ю. Аристыдова.

Главный конструктор по авиационной технике Н. Камов знакомит читателей со своими соосными вертолетами, а инженер В. Феоктистов — с централизацией и автоматизацией процессов резервирования мест на самолеты при помощи электронных вычислительных машин.

ШТУРВАЛ самолета, как известно, доверяют не каждому. Будущие пилоты проходят особый экзамен, оценивающий выдержку, сообразительность, волевые качества. Принимают его врачи многих специальностей, психологи. Но и самые опытные судьи подчас ошибаются. Об этом говорит такая цифра: по свидетельству специалистов разных стран, 25—30 процентов «отсева» курсантов из авиационных училищ — обычная норма.

Сотрудники Украинского института психологии во главе с кандидатом педагогических наук Евгением Милеряном предложили принципиально новый метод отбора пилотов. В училище, где он опробован, «отсев» составил всего 3—4 процента. Как удается распознать природного летчика, челове-

Пилот... да или нет?

ка с определенными качествами и задатками?

Дело в том, что способность — в общем-то относительное понятие, — поясняет Евгений Милерян. — Например, на экзамене кандидат в летчики может лучше других решать задачи на внимание или легче переносить вращение на центрифуге. Но, быть может, до этого он работал шофером или монтажником-высотником и выигрывает за счет приобретенного опыта. А как он поведет себя в будущем, когда задачи и испытания усложнятся, не ясно. Мы предлагаем испытываемому несколько возрастающих по сложности задач и с помощью специальных приборов определяем «коэффициент прогресса», или иначе, если

можно так сказать, «способность прогрессировать в обучении».

Наш метод годен не только для отбора пилотов, но и поможет проверить сообразительность, хладнокровие, выдержку в непредвиденных обстоятельствах людей самых разных специальностей — горноспасателей и пожарных, водителей транспорта, операторов заводских пультов.

Ю. РЫБЧИНСКИЙ, (АПН).

В выходные ДЕНЬ

подумал Петр. И снова начались многочисленные тренировки, а за ними и выступления перед зрителями. Тренируя ребят, Лаптев и сам «входил в форму», постигал секреты тренерской работы.

В аэропорт Кольцово Петр Федорович Лаптев приехал с твердым намерением создать настоящий самодельный цирковой коллектив. Предложение о создании цирка было встречено недоуменно: что это еще за самодельный цирк? Но недоверие со временем рассеялось. Уже через год «цирк Лаптева» принимал участие в городском смотре.

В коллективе занимаются дети и взрослые. Это позволяет разнообразить про-

грамму выступлений. Постоянными участниками концертов являются: слесарь автогаража Анатолий Родыгин, диспетчер-контролер Константин Александров, повар Любовь Волкова, ученики детского дома Володя Есаулов, Таня Якимова, Сережа Сорокин и многие другие.

Мы сидим в башенке, что возвышается над центральным зданием аэропорта Кольцово. Это диспетчерская по рулению. Петр Федорович дает четкие указания, и я вижу, как огромные самолеты медленно проплывают мимо аэровокзала к месту старта. П. Лаптев работает здесь с пятьдесят первого года.

В. ХЛЫСТУН.

Вторая мечта

Человек живет двумя мирами: внешним и внутренним. Внешний мир — это постоянная работа на производстве, а внутренний — это его чувства, мечты, стремления.

Своя маленькая мечта была и у одиннадцатилетнего мальчишки. Зародилась она, пожалуй, после посещения цирковых представлений, и... с простого «гимнастического моста», который он делал к этому времени, как говорят, за просто. После восьмого класса было ФЗУ и акробатический кружок.

Первые выступления на сцене вслили в молодого акробата веру в свои силы. В это время Петр Лаптев

выступал в паре со своим первым наставником Анатолием Ильматовым. А потом было много выступлений и, конечно, тренировки.

Все эти годы Петр не расставался с надеждой на работу в цирке. Однако судьба распорядилась по-своему. Короткое, но страшное слово «война» вторглось в судьбы миллионов людей...

После войны Петр Лаптев поступил в Троицкое авиационно-техническое училище. Однажды он увидел, как молодые курсанты делают стойку на руках.

«А что если попробовать открыть дорогу в цирк другим, более молодым?» —

СЛОВО НЕ ВОРОБЕЙ

...Ларинги правого пилота в растрепанном виде.
...Не закрыт правый узел авиарий.
...Сломан фиксатор открытия вентиляции у второго пилота.
...Заплата на правой плоскости отклеилась и не закрашена.
...Не синхронно открываются створки пилота.
...Не работает система растормаживания колес правого штурвала.

(Из журнала осмотра самолетомоторного парка руководящим летным составом Кировского подразделения).

Художник улыбается

Как ловить крупную рыбу из маленькой лунки? Эта проблема волнует не только любителей подводного лова, но и любителей карандаша и кисти — художников.

Рисунок, который прислал в газету наш читатель В. Николаев, называется «Балбес, Трус и Бывалый на рыбалке».

Трудно, конечно, узнать в этих смиренных рыбаках популярных киногероев. Но какой же ты рыбак, если у тебя нет воображения!



ВАШ ХОД!

В Свердловском городском шахматном клубе начались соревнования первенства обкомов профсоюзного спортобщества «Спартак».

На этом турнире авиаторов Уральского управления представляют кандидат в мастера авиатехник АТБ Кольцово Бронислав Буйвит, шахматисты из Кировского подразделения Олег Поголепов и Борис Муромцев, синоптик Кольцовского аэропорта В. Чмутова.



Свердловск-20, аэропорт Уктус. 22-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 17084 Заказ № 2705

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