

15 мая — открытие весенне-летней навигации

МАЙ пришел к уральским авиаторам с доброй вестью. Во всесоюзном соревновании Аэрофлота за первый квартал нашему управлению присуждено первое место и переходящее Красное знамя министерства и ЦК профсоюза авиарботников.

8 МАЯ В КЛУБЕ КОЛЬЦОВСКОГО АЭРОПОРТА СОБРАЛИСЬ РУКОВОДИТЕЛИ ПРЕДПРИЯТИЙ И ПРЕДСТАВИТЕЛИ ПАРТИЙНОГО И ПРОФСОЮЗНОГО АКТИВА, КОТОРЫЕ СТАЛИ СВИДЕТЕЛЯМИ ТОРЖЕСТВЕННОГО СОБЫТИЯ — ВРУЧЕНИЯ ЗНАМЕНИ.

Первые в Аэрофлоте

Собрание открыл начальник политотдела В. И. Большаков, он предоставляет слово первому заместителю начальника политуправления Г. И. Полежаеву.

Цифры плана уральцев, говорит он, весомы, они свидетельствуют о безаварийной работе, выполнении производственной программы. 14 управлений явились претендентами на первое место, и завоевать его было не просто.

Г. И. Полежаев поздравляет собравшихся с наградой и вручает Красное знамя начальнику управления Н. А. Сидоренко. От имени коллективов авиапредприятий Н. А. Сидоренко заверяет, что уральцы постараются закрепить результаты, добившись успешного выполнения плана за полугодие.

НЕ СНИЖАЯ ТЕМПОВ

— Производственное задание выполнено, — рапортуют предприятия управления, подведя итоги работы за апрель. Начало второго квартала для уральских авиаторов оказалось хорошим. На 107,4 процента выполнен план по пассажирообороту, предприятия дополнительно получили свыше 60 тысяч рублей прибыли.

Не подкачали авиаторы спецприменения. 100,2 процента — таков показатель по приведенным часам. Из аэропортов управления отправлено 198 тысяч пассажиров. Лучше других потрудились коллективы двух Свердловских, Челябинского и Пермского предприятий.



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 19 (1713).

СРЕДА,

14

МАЯ

1969 г.

Год издания ХХVII

НОВОСТИ

ПРОШЛИ итоговые занятия в кружках текущей политики службы перевозок Магнитогорского аэропорта. Характерной чертой любого занятия было то, что каждая тема тесно увязывалась с жизнью нашего коллектива, его задачами по выполнению государственного плана. Так, проводя

занятия против СССР, но и приводились конкретные примеры «рождения» отдельных «новостей» в нашем коллективе. Учеба в кружках по

имеют индивидуальные сообразительности в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, проводят политинформации. Одной из важнейших задач в ус-

дено международное совещание коммунистических и рабочих партий. Учитывая большой интерес к нему со стороны слушателей, мы запланировали и провели занятия на тему «Борьба КПСС за сплочение мирового коммунистического движения».

На итоговых занятиях слушатели высказали свои замечания о ходе учебы, подборе материала.

А. ИВАНОВ,
Магнитогорский аэропорт.

Посвящается Ильичу

В аэропорту местных воздушных линий Пермского авиапредприятия коммунисты и представители комсомола оборудовали большой стенд «На ленинской вахте». Он открывается цитатой В. И. Ленина «Мы придем к победе коммунистического труда». На стенде — фотографии передовиков, снимки о трудовых буднях авиаторов аэропорта.

Читатели знакомятся с победителями соревнования в честь 100-летия за первый квартал 1969 года, портретами передовиков, завоевавших высокое звание ударников ленинской вахты.

На итоговых занятиях

занятия «Об усилении идеологической борьбы на современном этапе», слушатели получили информацию не только об усилении идеологических дивер-

литического просвещения в свою очередь сдалась на трудовой дисциплине и политической активности слушателей. Все комсомольцы нашей службы

пешной работе кружков текущей политики считается актуальность выбора темы. Этот фактор учитывался при планировании очередных занятий. В июне в Москве будет прове-

Самая боевая

В авиационно-технической базе Челябинского предприятия была организована выставка стенных газет. На конкурсе представили творчество редколлегий все цехи и участки. У жюри была нелегкая задача: из ста работ отобрать самые лучшие. По оформлению, содержанию материалов, действенности выступлений лучшей признана стенная газета «Авиатор», редактором которой А. Чудинов. Органу издания легкомоторного парка присудили второе место.

Л. ЕЛИСТРАТОВ,
секретарь комсомольской организации.



Все для пассажира

СВОЮ 46 весенне-летнюю навигацию встречает в этом году Аэрофлот. В новом сезоне освоит новые воздушные линии свердловские авиаторы. Самый крупный уральский аэропорт Кольцово будет ежедневно принимать и отправлять десять тысяч пассажиров. Накануне навигации мы обратились к руководителю службы перевозок Аркадию Дмитриевичу Киневу и попросили рассказать его, как

подготовились работники Кольцово к летнему сезону, что нового появилось в культуре обслуживания пассажиров.

Наша служба к навигации готова, — ответил он. — В сменах закончена техническая учеба, и последние зачеты будут приняты 12 мая. Хорошую подготовку показали работники 2-й смены В. Копленко, которые в этом году в соревновании никому не уступают призовых мест.

Какие новинки ожидают в нашем аэропорту пассажиров? Прежде всего мы вводим централизованную продажу билетов. Сейчас заканчивается установка оборудования. Это практически позволит воздушным путешественникам приобрести в аэропорту билеты на любой день и час, минуя агентства. В операционном зале увеличиваем число касс.

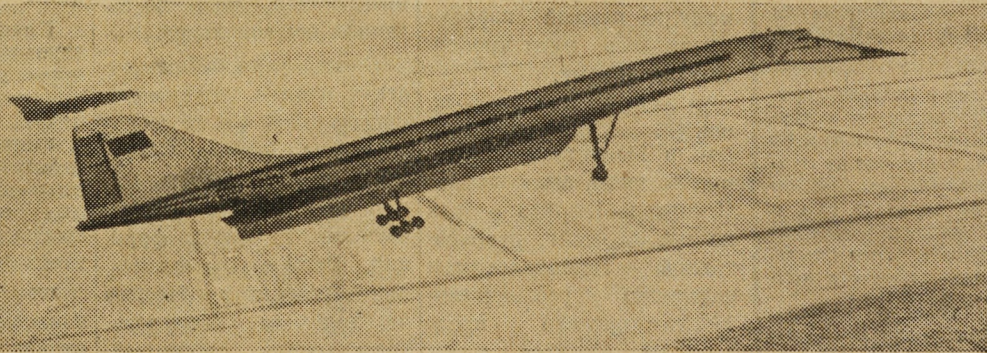
Нынешним летом собираемся установить поворотный конвейер, предназначенный для раздачи багажа. Конструкцию его мы позаимствовали у наших соседей — челябинцев. Кроме того, договорились с представителями трансгентства, которые взяли на себя доставку багажа на дом. Пассажир, улетающий из Свердловска, может избежать тревожений, связанных с поисками места в гостинице в другом городе. В нашем аэропорту ему забронируют место в гостиницах Красноярска, Ростова, Кемерово.

В случае задержки рейса из-за ненастной погоды воздушные путешественники смогут скоротать время за просмотром кинофильмов и телепередач. Начиная с марта в здании аэровокзала для пассажиров демонстрируются художественные фильмы.

По-прежнему в этом году мы будем широко применять метод упрощенной регистрации.

КРЫЛЬЯ КРЕПНУТ В ПОЛЕТЕ

РЕПОРТАЖ



крылья и другие перегрузки, которые создавал экипаж в этом полете, Ту-144 сохранил хорошую устойчивость и управляемость. Плавно и без шумов работала система уборки и выпуска шасси. Машина показывает хорошие взлетные качества: малый разбег и пробег, большую устойчивость на взлете и при посадке.

В салоне самолета, как рассказал ведущий инженер — испытатель Владимир Бендеров, очень тихо, почти отсутствует вибрация. Даже в хвостовой части салона, у двигателей шум мало ощущим.

С. ФЕДОСЕЕВ,
(АПН).

НЕСКОЛЬКО раз поднимался в небо сверхзвуковой пассажирский лайнер Ту-144, созданный конструкторским коллективом во главе с академиком А. Н. Туполевым. С каждым полетом усложнялась программа испытаний.

25 апреля этого года Ту-144 совершил очередную испытательный полет. Как и раньше, самолет пилотировали заступленный летчик-испытатель Эдуард Елян, летчик-испытатель Михаил Козлов, ведущий инженер — испытатель Владимир Бендеров и

бортинженер Юрий Селиверстов. Главный конструктор Ту-144 Алексей Андреевич Туполев сообщил, что на этот раз строго проверялись устойчивость и управляемость машины, звукоизоляция пассажирского салона. При эксплуатации са-

молета на линиях могут возникнуть самые неожиданные ситуации. Чтобы избежать их и обеспечить безопасность полета, летчики-испытатели «проигрывают» возможные варианты попадания самолета в трудное положение. Несмотря на большие

СОРОК лет я работал над реактивными двигателями и думал, что прогулка на Марс начнется лишь через много сотен лет. Но сроки меняются. Я верю, что многие из вас будут свидетелями первого заатмосферного путешествия», — так сказал в 1933 г. великий русский ученый К. Э. Циолковский в своем первомайском приветствии советской молодежи.

Сбылось это предвидение. Какими же путями шел наш гражданский воздушный флот к своим наивысшим свершениям?

Об этом рассказывается в книге «Гражданская авиация СССР», выпущенной издательством «Транспорт».

ПОКОРИТЕЛИ

НЕБА

В книге показаны значение нашего воздушного флота, его достижения на разных этапах истории Советской страны.

Много интересных и волнующих материалов собрано в главе, рассказывающей о подвигах летчиков Аэрофлота в годы Великой Отечественной войны.

Эту книгу можно приобрести в Свердловском отделении издательства «Транспорт» по адресу: г. Свердловск, Ж-13, ул. Челюскинцев, д. 11, ком. 359, 361, а также заказать непосредственно в издательстве «Транспорт» (Москва, К-92; ул. Сретенка, д. 27/29).

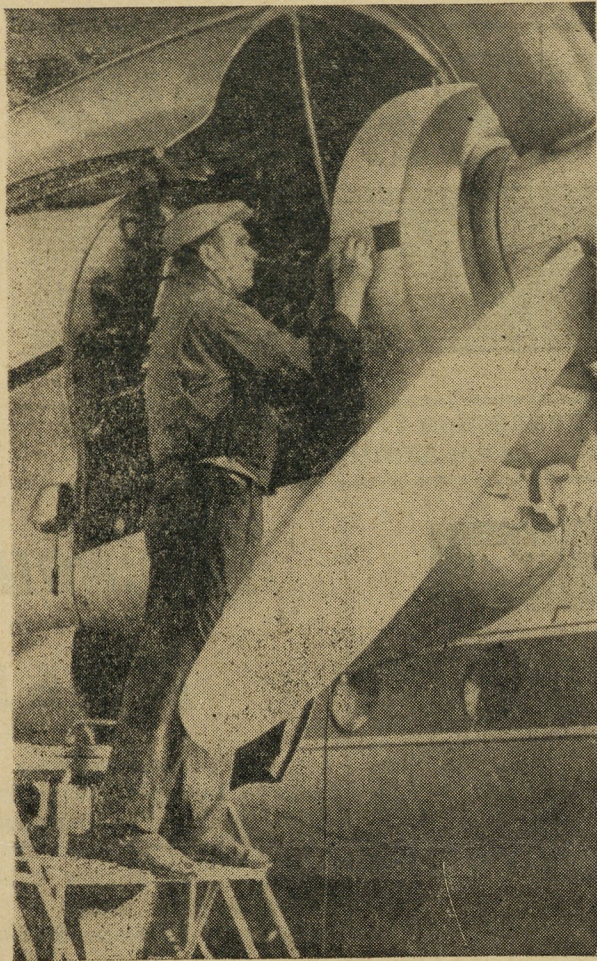
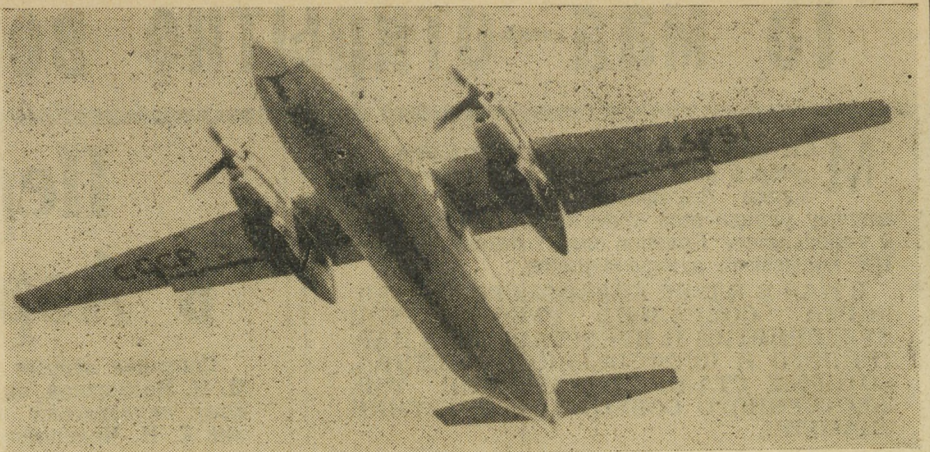


Коллектив участка, где бригадами Ф. Пайвин, А. Загорский и В. Небольсин, тщательно взвесив свои возможности и изучив саратовский метод сдачи продукции с первого предъявления, обратился недавно ко всем работникам АТБ

Уральского управления в течение года, оставшегося до празднования 100-летнего юбилея В. И. Ленина, сдавать все системы самолета АН-24 с первого предъявления.

Предъюбилейный 1969 год стал для авиатехников Кольцово годом резкого улучшения качества работы по обслуживанию самолетно-моторного парка.

НА СНИМКАХ: бригадир участка УТР Ф. Пайвин за работой; АН-24 в воздухе.



В НАШЕМ УПРАВЛЕНИИ НЕТ ПРЕДПРИЯТИЯ, В КОТОРОМ НЕ СТАЛИ ПРИВЫЧНЫМ ПЕЙЗАЖЕМ ЛЕСА НОВОСТРОЕК. ПРОБЛЕМАМ СТРОИТЕЛЬСТВА БЫЛО ПОСВЯЩЕНО СОВЕЩАНИЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ НАЗЕМНЫХ СЛУЖБ И ДИРЕКЦИЙ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРЕДПРИЯТИИ УПРАВЛЕНИЯ.

По итогам работы за 1-й квартал и задачах коллективов по выполнению социалистических обязательств в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина выступил заместитель начальника управления по наземным службам М. А. Терентьев. Об обеспечении объектов капитального строительства материалами и оборудованием проинформировал собравшихся начальник ОМТС управления А. И. Курд.

Участники совещания рассказывали, с какими трудностями приходится им сталкиваться, поделились опытом работы. Ниже мы публикуем выступление М. А. Терентьева.

СТРОИТЬ БЫСТРО, КРАСИВО, ДОБРОТНО

Два аэровокзала, жилые дома, общежитие — все это новостройки четвертого года пятилетки. Количество вводимых сооружений в предприятиях управления не маленькое, причем они по своим инженерным конструкциям весьма сложные и объемные. План первого квартала по капитальному строительству мы выполнили, но стоит признать, он составляет 12 процентов годового задания. И все же, несмотря на такие незначительные объемы, не во всех предприятиях дела идут гладко. Наметились отставания в Кировском, Ижевском, Свердловском и Пермском предприятиях.

Большинство пусковых сооружений в Кировском аэропорту имеет низкий процент технической готовности, строительные работы ведутся очень медленно. Здесь были сорваны сроки сдачи котельной под монтаж. Бригада монтажников вынуждена была прекратить работы и перейти на объекты других ведомств.

Не удовлетворяют нас темпы строительства 70-квартирного дома в Свердловском предприятии. Выполнение плана по нему за первый квартал равнялось пяти процентам к годовому.

В отличие от кольцовцев 90-квартирный жилой дом в Магнитогорске рос «не по дням, а по часам». Строительство его велось по циклограмме, разработанной генподрядчиком совместно с работниками Магнитогорского предприятия. Монтаж пятиэтажного дома был осуществлен в течение одного месяца. Этот метод жилищного строительства в нашем управлении внедрен впервые. Сейчас здание полностью подготовлено для производства внутренних отделочных

работ, подведены все наружные инженерные коммуникации. Есть реальная возможность жилой дом для авиаработников Магнитогорска сдать в эксплуатацию в первом полугодии.

Низкие показатели выполнения плана как нельзя лучше подтверждают, что со стороны начальников аэропортов и дирекций строительства ослаблен контроль за пуско-

его только по назначению.

Девиз строителей — строить быстро, красиво и добротно. Если посмотреть под этим углом зрения на наши возводимые сооружения, мы найдем немало недостатков. Допускаются нарушения строительных правил и норм, отступления от проектных решений. Далеко не безупречно сделаны монтаж сборного железобетонного каркаса и кровли генподрядчиком на строительстве Кировского аэровокзала. «Крайне низкое качество монтажных работ», — таково заключение комиссии госархстройконтроля, побывавшей на строительстве аэровокзала в Магнитогорске.

Нам не все равно, три года простоят здание без ремонта или через три месяца снова придется приглашать строителей. Поэтому качеству работ мы должны уделять постоянное внимание. Не стесняйтесь спрашивать по строгому счету с тех лиц, которые непосредственно осуществляют технический надзор за строительством. Почаще нужно руководителям предприятий применять финансовые санкции к подрядным строительным организациям, допустившим брак.

План по капитальному строительству и вводу сооружений в этом году напряженный. Чтобы обеспечить его выполнение в предприятиях, нужно разработать действенный план мероприятий, комплексные совмещенные графики строительно-монтажных работ по всем пусковым объектам с установлением конкретных сроков ввода их в эксплуатацию. Создание штабов в Свердловском, Ижевском, Магнитогорском предприятиях из представителей командования, партийных и общественных организаций поможет решить проблемы, связанные со строительством.



выми объектами. Мы забываем о таком действенном методе влияния на генподрядчиков, как партийные и советские органы. Именно через них можно добиться форсирования работ и ритмичного выполнения плана по заданной номенклатуре.

Своего рода болезнью стала плохая организация подготовки и сдачи сооружений под монтаж оборудования. Заказчики, то есть авиапредприятия, не выполняют своих функций. Вопрос комплектации строящихся объектов необходимым оборудованием очень серьезный. По-видимому, на крупных и ответственных новостройках будут созданы группы комплектации. Они займутся организацией учета и хранения поступающего оборудования, осуществлением контроля за расходом

УДОБНО усядутся в кресла пассажиры, пилоты войдут в салон, приветливо поздоровавшись. Оба аккуратные, подтянутые, с особым аэрофлотским шиком. Разные только в том, что у одного совсем уже поседевшая голова, а у другого задорное юношеское лицо. И вряд ли кто подумает в эти минуты, что поведут в воздухе машину: за левым штурвалом — отец, а за правым — его сын.

А в прошлом году рядом с ним на правое кресло второго пилота сел его сын Михаил.

Михаил хотел в воздух, в просторы пятого океана, хотел упрямо и настойчиво, больше того, хотел летать непременно с отцом.

И когда приехал из летного училища в отпуск — бокалы подняли за самое заветное: летать вместе, летать семейным экипажем.

«Вам взлет...»

И пока они на маршруте, мы с вами заглянем в их легкие книжки: одну — повзрослевшую, другую — совсем еще новенькую.

В них — и биография, и характеристика каждого.

О Федоре Федоровиче — старшем — я бы мог рассказать вам одной только цифрой. У него пятнадцать с половиной тысяч часов полета.

Командир Евгений Геннадьевич Смирнов кратко, но емко характеризует старшего Шестакова.

— Отличная техника пилотирования, богатейший методический опыт. На контрольных зачетах кругом отличные оценки.

Война изменила многие судьбы. Вмешалась она и в судьбу Феодора Федоровича.

Окончив летную школу, начал работать инструктором. Потом на ПО-2 ушел с авиационным полком связи на Первый Белорусский фронт. В самом конце войны перешел в авиацию дальнего действия. Но на ветру уже развевалось знамя Победы, и можно было возвращаться домой. Вот с той поры, с 1945 года, и работает старший Шестаков в Пермском авиапредприятии.

Сидит в маленькой дежурной комнате аэропорта.

— Хорошо ли вот так, вдвоем? Федор Федорович задумывается на минутку, а потом формулирует, как на зачете:

— Да, конечно! Я же с детства хорошо знаю Михаила, его характер и привычки. Отсюда большая уверенность во втором пилоте. Потом, разве мне не приятно, что лечу с сыном? И, наконец, это самое главное, хочется передать ему, и передать как можно скорее, наиболее ценное, наиболее важное из того опыта, что накопил я во время службы в авиации.

А Михаил сказал еще яснее: — Когда идешь с отцом, гордишься, что с ним летаешь!

Они летают вместе еще менее года, но у Михаила уже много навыков, навыков, чисто тактических летных приемов, перенятых от отца. И на контрольных зачетах он не отстает от него — тоже отличные оценки. Правда, надо иметь в виду, что нормативные требования ко второму пилоту, конечно, ниже. Но это пока...

О. АЛЕКСАНДРОВ.

Пропагандист по призванию

Александр Федорович Баклушин в авиации уже четверть века. 16 лет летал на истребителях, затем был пилотом мирного ЯК-12... С пропагандистской работой познакомился еще в дни службы в армии. Тогда А. Ф. Баклушину впервые поручили политбеседы, занятия с солдатами.

Четыре года назад,

когда в партбюро Пермского авиапредприятия зашел разговор, кто может вести семинары, одним из первых назвали Александра Федоровича.

Ныне Александр Федорович руководит изучением в школе основ марксизма - ленинизма. Первое занятие 1 октября — в день начала партийной учебы — посвящалось 100-летию со

дня рождения В. И. Ленина, задачам летного коллектива в связи с этой знаменательной датой.

Занятие было интересным. Александр Федорович не лекцию читал, а рассказывал, привлекая для иллюстрации материалы из «Правды» и других газет.

Позже А. Ф. Баклушин вел учебу по программе научного коммунизма — изучили темы с первой по восьмую. На занятиях регулярно приходили 20—22 человека, в основном предстатели летного состава.

Авиаторы знают, как

обычно бывает нелегко собрать пилотов, штурманов — «летучих голландцев», как их называют. У Баклушина без уважительных причин прогулов не было — или все дружно. Может быть потому, что строил учебу так: два часа — лекция, два часа — семинар. Собственно не лекция, а простое, доходчивое изложение темы. Пилоты старательно записывали, вели конспект.

В конце беседы Александр Федорович делал вывод, отмечал, на что обратить внимание, какую литературу почи-

тать по данному вопросу.

Семинары проходили чаще как дискуссии: ведущий давал возможность высказаться каждому, по ходу спора поправлял или в конце семинара подробно останавливался на правильных или неправильных формулировках каждого слушателя. В неясных вопросах всегда старались разобраться вместе.

Бывало, дебаты шли по полчаса, а то и больше, но непонятого не оставалось. Правильно разобраться помогли ленинские труды «Государство и революция»,



«Детская болезнь «левизны» в коммунизме», «Материализм и эмпириокритицизм».

Недавно занятия, которые вел Баклушин, закончены. Многие авиаторы отправились на авиационные работы.

Ю. КАРЛОВ.

• Наши консультации

На страже здоровья

Одной из главных задач в медицинском обеспечении летного состава является профилактика заболеваний сердца. Многие из них приводят к дисквалификации. Наиболее частыми сердечными заболеваниями являются воспалительные, обменные и другие заболевания мышцы сердца. Начальные признаки этих заболеваний проявляются в различных изменениях на электрокардиограмме.

Причины, приводящие к сердечной патологии, чрезвычайно разнообразны. Это и нарушения питания, эндокринные расстройства, нарушение обменных процессов в сердечной мышце. Часто сердце поражается под влиянием какого-либо инфекционного заболевания (ангины, гриппа). Чтобы избежать ангины и гриппа, необходимо предохранять себя от заражения ими и избегать простудных влияний.

Следует заботиться так же о ликвидации очаговых инфекций (в миндалинах, зубах, дыхательных путях), так как все острые и хронические инфекции оказывают неблагоприятное влияние на процессы, происходящие в сердечной мышце и на ее функцию.

Большое внимание нужно обращать на сердечно-сосудистую систему при ожирении, которое дает постоянную перегрузку деятельности сердца. При ожирении увеличена склонность к склерозу коронарных сосудов. Поэтому в профилактике ожирения, а вместе с ним и заболева-

ний сердца трудно переоценить значение правильного физического воспитания, физической культуры. Летом рекомендуются пешеходные прогулки, волейбол, велосипедная езда, гребля, плавание, работа в саду. Полезны прохладный душ, ванны, обтирания по утрам, тонизирующие организмы. Нельзя забывать и регулярную утреннюю зарядку. Занятия физической культурой повышают приспособляемость сердечной мышцы к перегрузкам, улучшают его деятельность.

Велико значение рационального питания. Напомним лишь некоторые основные правила: необходимо избегать переизбытка, особенно пищи, содержащей чрезмерное количество жиров, часть которых рекомендуется заменять растительными. Продукты должны содержать достаточное количество полноценных белков и витаминов.

Среди летного состава встречаются такие вредные привычки, как курение. Каждый летчик должен знать, что никотин оказывает суживающее действие на кровеносные сосуды, которое может привести к стойким сердечно-сосудистым заболеваниям.

Профилактика поражений сердца должна начинаться гораздо раньше, а не в то время, когда уже произошли те или иные изменения в сосудах и мышце сердца.

Л. БАХАРЕВА,
врач-терапевт.



ИНТЕРВЬЮ С ЛЕТЧИКОМ-ИСПЫТАТЕЛЕМ ТУ-144

НА ПЕРВОЙ странице газеты мы опубликовали сообщение агентства печати «Новости» о том, что ТУ-144 совершил очередной испытательный полет. Как и раньше, самолет пилотировал заслуженный пилот — испытатель СССР Э. В. Елян. А теперь он прибыл в Свердловск. Дело в том, что наша бывшая спецшкола ВВС отмечает 25-летие, а Эдуард Ваганович — один из ее титулованных выпускников. Мы встретили его в здании на углу улиц Луначарского и Малышева вместе с однокашниками — гражданскими и военными летчиками. По просьбе корреспондентов гость ответил на несколько вопросов.

— С ЧЕГО НАЧИНАЛСЯ ВАШ ПУТЬ В НЕБО?

— Со свердловской спецшколы. Мои родители жили тогда в Туринске, а я поступил сюда учиться издалека — из Баку.

— А СЛЕДУЮ-

ЩИЕ СТУПЕНЬКИ «ВВЕРХ»?

— После учился в Бугуруслане и Борисоглебске, окончил военное училище, стал летчиком — истребителем, затем инструктором. Наш выпуск почти не успел поехать, но испытаний на его долю выпало немало. У меня это понимайте в буквальном смысле, ибо с

рукторов: Микояна, Гуревича, Сухого, Яковлева, Туполева.

— ДАВНО ЛИ РАБОТАЕТЕ РУКА ОБ РУКУ С ТУПОЛЕВЫМ?

— С 1960 года, когда я вошел в его конструкторское бюро. С тех пор вся семья замечательных туполевских лайнеров прошла через мои руки. Осо-

УЧУ САМОЛЕТЫ ЛЕТАТЬ

1951 года я летчик-испытатель.

— КАКИМ МАШИНАМ ВЫ ДАЛИ ПУТЕВКУ В ЖИЗНЬ?

— Их, пожалуй, и не перечислишь. Это самолеты и вертолеты — отечественные и заграничные, пассажирские и грузовые, поршневые и реактивные. Всего 60 видов. Добавлю еще, что я поднимал в воздух аппараты многих ведущих советских конст-

бенно много я летал на ТУ-134, завоевавшем широкое признание у нас и за рубежом.

— А ЧТО СКАЖЕТЕ О СВОЕЙ ПОСЛЕДНЕЙ РАБОТЕ — ОСВОЕНИИ СВЕРХЗВУКОВОГО ГИГАНТА ТУ-144?

— Прежде всего повторю, что это прекрасная машина. Мое знакомство с ней, собственно, началось давно, а стартовали мы, как известно, 31 декабря, под самый Новый год.



25 и 29 апреля наш экипаж в составе второго пилота Героя Советского Союза Михаила Козлова, ведущего

— СКОРО ЛИ, НА ВАШ ВЗГЛЯД, МЫ УВИДИМ ТУ-144 НА ТРАССАХ?

— Думается, это время не за горами. На искусственных перегрузках и крене как раз завершился первый ответственный этап наших испытаний. Возвращусь из Свердловска, приступим ко второму — пойдем на ТУ-144 за «сверхзвук». Кстати, я как летчик-испытатель знаком с такими скоростями уже добрых полтора десятка лет. В недалеком будущем мои коллеги из Аэрофлота, видимо, начнут «катать» так же быстро любого пассажира.

— НА СНИМКЕ: Э. В. ЕЛАН в кругу бывших выпускников спецшколы ВВС.

что в найденном месторождении уральских минералов или металлов будет труд многих, и, конечно, незаметное дело авиатехников.

Первой выступает оперативная смена.

Один за другим взлетают пассажирские АН-2. Они доставляют людей во все населенные пункты Свердловской области. Некоторые сделают за день два-три

рейса. И все время их будут встречать и провожать воздушные рабочие земли.

На участке трудоемких регламентов день начинается с разбора работы прошедших суток.

— Бригада Григория Ивановича Сивкова за четыре дня обслужила три самолета, обогнала остальных. А

щика-авиатехника днем с огнем не сыщешь во всем Свердловске. От его глаз ничего не ускользнет. Вот совсем недавно он обнаружил на втулке воздушного винта трещину. Если бы не Сергей Дмитриевич, трещинка могла обернуться большой неприятностью для экипажа.

Полет готовится на земле

Мы вышли из технической комнаты, когда в разгаре уже был трудовой день.

На аэродром приземлился самолет из Алапаевска. Пилоты сообщили сменному инженеру А. В. Карпинскому, что отказала тормозная система. За дело взялись В. П. Якимов и А. П. Мирошниченко и через двадцать минут сдали самолет пилотам в полном порядке...

Самолет, находящийся на аэрофотосъемке приземлился в Костино. Вынужденная посадка. В этом селе ведут авиационные работы уктусские экипажи. Помощь оказать есть кому. И в Костино полетел сигнал:

— Авиатехнику Севрюку осмотреть машину, доложить о неполадках.

— Возможное сделал, можно лететь.

И снова Костино: — Вылетайте. Здесь поможем основательно.

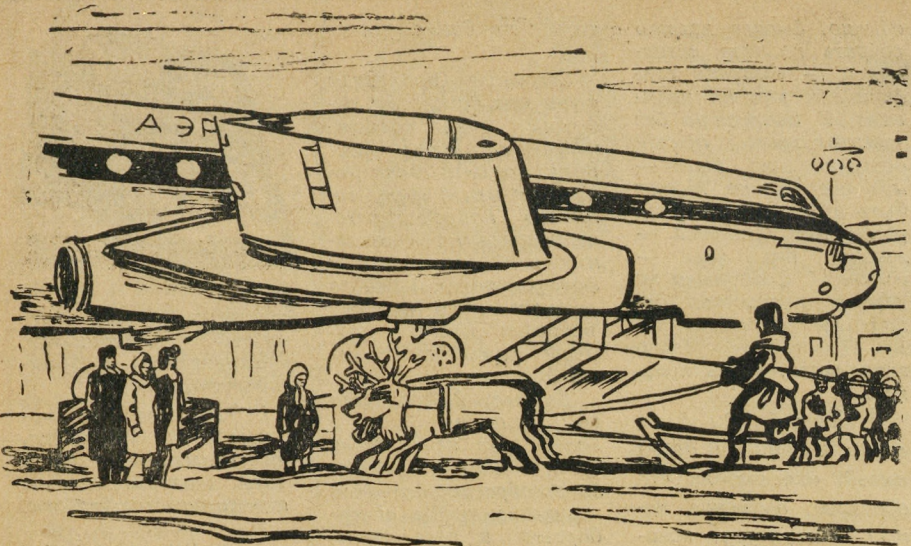
Зимой, когда морозы выше сорока, «Антоньи» не летали. Не выдерживали. А люди продолжали работать. Правда, потрудней приходилось на участке трудоемких регламентов. Сроки, невзирая на погодные условия, оставались прежние.

Все вершат люди. В АТБ немало авиатехников, которые работают свыше двадцати лет. Г. И. Сивков обслуживал авиационную технику еще во время Великой Отечественной войны. П. Д. Дмитриев «смотрит» за самолетами тридцать лет.

Выходные дни у всех работников аэропорта есть, но нет их у самого аэропорта: самолеты взлетают в будни и праздники. Затихает он только вечером.

— Задержек по техническим причинам в вылетах не было. Самолету, бывшему на аэрофотосъемках, оказана необходимая помощь. На завтра все машины к работе готовы.

Н. СУРОВА,
О. ШУПЛЕЦОВА.



«СЕВЕРНАЯ ЭКЗОТИКА».

Рис. С. Михайлова.

РИЖСКИЙ КРАСНОЗНАМЕННЫЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ГА

ОБЪЯВЛЯЕТ

ПРИЕМ В ИНСТИТУТ

на первые курсы (дневное обучение)

МЕХАНИЧЕСКОГО ФАКУЛЬТЕТА (срок обучения 5 лет 6 месяцев), который готовит инженеров-механиков по эксплуатации самолетов и авиадвигателей;

ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОГО ФАКУЛЬТЕТА (срок обучения 5 лет 6 месяцев), который готовит инженеров-электриков по технической эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования самолетов;

РАДИОТЕХНИЧЕСКОГО ФАКУЛЬТЕТА (срок обучения 5 лет 6 месяцев), который готовит инженеров-радиотехников по технической эксплуатации авиационного радиооборудования самолетов и технической эксплуатации радиоборудования аэропортов;

ФАКУЛЬТЕТА АВТОМАТИКИ И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ (срок обучения 5 лет), который готовит инженеров-электриков по математическим и счетно-решающим приборам и устройствам;

ИНЖЕНЕРНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ФАКУЛЬТЕТА (срок обучения 5 лет), который готовит инженеров-экономистов для предприятий гражданской авиации.

В институт принимаются лица мужского пола (на инженерно-экономический факультет мужского и женского пола) в возрасте до 35 лет, имеющие законченное среднее образование, годные по состоянию здоровья к инженерной службе в гражданской авиации.

Студенты обеспечиваются стипендией, форменным обмундированием со скидкой 75 процентов его стоимости, с рассрочкой оплаты на срок носки.

Иногородние обеспечиваются общежитием.

ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ЭКЗАМНЫ ПО МАТЕМАТИКЕ

[ПИСЬМЕННО И УСТНО],

ФИЗИКЕ [УСТНО], РУССКО-

МУ ЯЗЫКУ И ЛИТЕРАТУРЕ

[СОЧИНЕНИЕ] БУДУТ ПРОВОДИТЬСЯ С 1 ПО 20 АВГУСТА.

Заявление о приеме с указанием избранного факультета подавать в адрес приемной комиссии института с приложением следующих документов: документа о среднем образовании (в подлиннике), характеристики для поступления в институт, медицинской справки (форма № 286), 6 фотокарточек размером 3×4 см (снимки без головного убора).

По прибытии в институт

поступающие предъявляют лично: паспорт, военный билет (военнообязанные записки) или приписное свидетельство (лица призывного возраста).

ПРИЕМ ДОКУМЕНТОВ ОТ ПОСТУПАЮЩИХ В ИНСТИТУТ ПРОИЗВОДИТСЯ С 20 ИЮНЯ ПО 31 ИЮЛЯ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО.

ПРИЕМ ДОКУМЕНТОВ, МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ, ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ЭКЗАМНЫ И ЗАЧИСЛЕНИЕ В ИНСТИТУТ ПРОИЗВОДИТСЯ ПО АДРЕСУ: СВЕРДЛОВСК, Б-25, АЭРОПОРТ КОЛЬЦОВО, ПРИЕМНАЯ КОМИССИЯ В ИНСТИТУТ.

поступающие предъявляют лично: паспорт, военный билет (военнообязанные записки) или приписное свидетельство (лица призывного возраста).

ПРИЕМ ДОКУМЕНТОВ ОТ ПОСТУПАЮЩИХ В ИНСТИТУТ ПРОИЗВОДИТСЯ С 20 ИЮНЯ ПО 31 ИЮЛЯ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО.

ПРИЕМ ДОКУМЕНТОВ, МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ, ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ЭКЗАМНЫ И ЗАЧИСЛЕНИЕ В ИНСТИТУТ ПРОИЗВОДИТСЯ ПО АДРЕСУ: СВЕРДЛОВСК, Б-25, АЭРОПОРТ КОЛЬЦОВО, ПРИЕМНАЯ КОМИССИЯ В ИНСТИТУТ.



Секунда — и затрепещет на детской ладошке первой улыбкой весны первый весенний цветок.

Фотоэтиюд «Первая весна». Автор А. Торопов, штурман АН-24 Пермского авиапредприятия.



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

КРЫЛАТЫЕ БУДНИ

В салоне самолета рейса Ш-9, отправляющегося из Свердловска в Пермь, звучали как будто самые обычные фразы:

улыбались, как бы приветствуя отзывчивость, оперативность и просто приятное обращение хозяйки небесного салона. Мария Бусыгина седь-

воздуха — минус семь градусов. Всего доброго! До встречи в наших самолетах! — говорит на

И хорошее настроение

— Мы рады вас приветствовать на борту нашего самолета. Командир корабля — Сайткулов. Высота полета — 7 тысяч метров... Счастливого полета!

Бортпроводница Мария Бусыгина произносила эти слова пронзительно, приветливо. Пассажиры — некоторые в болоньях, а группа солдат, отправляющихся в отпуск, в летней форме — только что поругивали своенравную нынешнюю весну. А тут словно стало теплее, словно улыбка стюардессы растопила холод. А когда один из воинов задал бортпроводнице вопрос, она мгновенно «слетала» в кабину к экипажу, ответила: ЦСКА выиграло — 3:1. Ваши победили!

После этих слов пассажиры повеселели, за-

мой год летает по воздушным трассам Советского Союза. Только вчера она вернулась из Минеральных Вод, а сегодня уже будет приветствовать пассажиров столы, направляющихся в Свердловск. За годы работы в небе она изучила запросы и настроения пассажиров, всегда готова прийти на помощь. Вот и в этот раз узнала счет хоккейного матча у болельщика, бортрадиста Аркадия Кокшарова.

40 минут путешествия пролетели незаметно. Лайнер, ведомый командиром, ветераном Великой Отечественной войны М. Г. Сайткуловым, налетавшим в гражданской авиации 16 тысяч часов, идет на снижение.

— Наш самолет произвел посадку в городе Перми. Температура

процанье бортпроводница.

Пассажиры покидают самолет. Прохладный ветер не чувствуется, солнце пробивается сквозь тучи. Улыбка растопила холод, улыбка — друг бортпроводницы.

К. ЮРЬЕВ.



ГОРОДСКОЙ комитет ВЛКСМ подвел итоги социалистического соревнования за первый квартал среди комсомольских организаций Кургана. Молодые авиаторы завоевали первое место в своей подгруппе соревнующихся. Комсомольской организации вручен переходящий вымпел.

Подшел к концу учебный год в сети политического просвещения. В кружках осталось провести итоговые занятия. Соберет последний раз слушателей «Кругозор». Здесь пройдет ленинский урок. Тех, кто занимался в кружке «Беседы о партии», ждет собеседование по всему курсу.

В честь праздника Дня Победы встретились в поединке спортсмены-стрелки. На первое призовое место смело претендовала команда участка трудоемких регламентов АТБ, она набрала большее количество очков. Звание лучшего стрелка тоже досталось представителю АТБ авиатехнику Виктору Шепелеву.

Г. СОКОЛОВ, Курганское предприятие.

Летние старты

К сведению руководителей спортивных организаций УрУ ГА, финальные соревнования XX летней спартакиады, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, будут проводиться в следующие сроки: по стендовой стрельбе с 28 по 29 июня в Свердловске. Приезд команд 27 июня.

Матчи футбольного турнира будут проходить в Челябинске с 24 по 28 июля. Приезд команд 23 июля.

Состязания легкоатлетов состоятся на местах в июле. Копии протоколов прислать в организационный комитет спартакиады к 20 июля.

Соревнования по плаванию пройдут на местах в августе. Протоколы прислать к 25 августа в организационный комитет спартакиады.

Баскетболисты померяются силами в Кургана с 3 по 7 июля. Команды должны прибыть в город 3 июля.

Мужские и женские команды волейболистов соберутся 22 октября в Перми, чтобы в играх, которые пройдут с 23 по 26 октября, определить сильнейших.

По труду — честь

В начале мая ушла на пенсию мойщица самолетов АТБ Софья Елисеевна Воробьева. Она проработала на предприятии свыше 15 лет. Своим добросовестным отношением к труду она снискала любовь и уважение всего коллектива. За многолетнюю и безупречную работу командир Пермского авиапредприятия наградил С. Е. Воробьеву почетной грамотой и ценным подарком.

Нуль в меню



МЕНЮ ресторана «Полет» в Пермском аэропорту привлекает богатым ассортиментом блюд. Разнообразие яств, казалось бы, могло удовлетворить вкусы самого взыскательного гурмана...

На деле этот список — филькина пропавшая грамота. Секрет кухни ресторана «Полет» в том, что к часу дня меню катастрофически худеет.

Точнее, на бумаге все есть, а на плите совсем наоборот. Борщи, лангеты, кофе словно улечиваются. К тому же все блюда подаются холодными. Так было 7 мая. Директора ресторана «Полет» Н. Л. Чузаевой на месте не оказалось, а заведующие производством и залом ссылались на объективные причины, нехватку горячей воды.

Это верно, помощь ресторану нужна. Но все же разнообразие меню и главное — качество обедов целиком зависят от работников кухни.

И совсем досаден, из ряда вон выходящий случай 7 мая. Это ЧП. Вот что написали авиаторы из Приволжского управления в книге отзывов: «Взяли на закуску холодец, в котором попал несъедобный предмет. Большое спасибо за обед!»

Комментарии, как говорится, излишни. И все-таки чуточку прокомментируем. Наша газета писала о недостатках работы столовой и ресторана «Полет» еще в прошлом году. За последние полгода ничего по существу здесь не изменилось! Когда же изменится?

За редактора В. С. ГУРИН.

НС 27035.

Заказ № 3201.

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