

ФЛАГ ВЕСЕННЕ-ЛЕТНЕЙ НАВИГАЦИИ ПОДНЯТ!

Сегодня в Кольцовском аэропорту продолжает свою работу совещание работников наземных служб предприятий Уральского управления. На повестке дня: итоги прошлого года и задачи в наступившей весенне-летней навигации.

В работе совещания принимают участие начальники аэропортов, оксов, БАТО, автобаз, начальники дирекций строительства объектов.

В первый день с докла-

дом «О задачах по обеспечению выполнения плана по капитальному строительству в 1970 году» выступил начальник окса УрУ ГА И. В. Чернас.

О ремонте и эксплуатации аэродромов и светотехнических средств рассказал начальник ОНС В. Н. Денисов.

Несколько лет назад Геннадий Андреевич Патрушев начал свою трудовую биографию в Уктусе, летая на АН-2.

Затем он освоил ЛИ-2 и АН-24. Весенне-летнюю навигацию 1970 года Геннадий Андреевич встречает командиром ЯК-40.

На снимке: летчик 1-го Свердловского предприятия Г. А. Патрушев.

Фото В. ГУРИНА.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

С ПОЛНОЙ ОТДАЧЕЙ СИЛ

Большие задачи стоят перед воздушным транспортом Урала в 1970 году. Коллективы авиапредприятий проделали значительную работу по обеспечению образцового обслуживания пассажиров. Многие из того, что личный состав управления делает в процессе подготовки к лету, повторяется ежегодно. Это обстоятельство позволило накопить известный опыт и сосредоточить свое внимание на главных направлениях.

В результате слабой организационно-воспитательной работы с личным составом еще имеют место нарушения правил полетов, различного рода упущения в летной службе, ИАС, УВД, наземных службах. Исходя из требований ЦК КПСС и правительства, первоочередной задачей является поднятие всеми мерами и средствами авторитета основных действующих документов, регламентирующих летную работу, и обеспечение безукоризненного знания этих документов летным, диспетчерским и инженерно-техническим составом. Слишком дорогой ценой приходится расплачиваться за низкую исполнительность, грубые нарушения правил полетов и дисциплины.

Наиболее характерным примером того, как нарушения, допущенные инженерно-техническим составом и экипажем самолета, могут привести к самым серьезным последствиям, является вынужденная посадка самолета ЛИ-2 63879 Киров-

ского предприятия, происшедшая 29 января.

После подготовки к рейсу самолет в течение 4 часов стоял без прогрета двигателей. Готовивший к выпуску самолет авиатехник Рукасов и бортмеханик Боголепов, не проверив температуры масла, произвели запуск двигателей. Вследствие запуска двигателей на холодном масле после взлета разрушился правый масляный радиатор и экипаж, безрезультатно попытавшись зафлюгировать винт, произвел вынужденную посадку на аэродром вылета. Двигатель был выведен из строя и досрочно снят с эксплуатации.

Инженер смены Резниченко и командир подразделения Задорожный, вылетавший на этом самолете в качестве проверяющего, действиями своих подчиненных не интересовались.

Вот пример того, как халатность исполнителей и отсутствие контроля со стороны руководящего

Н. СИДОРЕНКО,
начальник УрУ ГА.



состава привели к предпосылке, которая лишь случайно не закончилась более тяжелыми последствиями.

Хотя подавляющее большинство инженерно-технического состава правильно понимает стоящие перед личным составом Аэрофлота задачи и борется за их выполнение, отдельные нарушители могут свести

на нет всю работу коллектива. Необходимо создать обстановку нетерпимого отношения к самому незначительному нарушению установленного порядка обслуживания и эксплуатации авиационной техники.

В основе предпосылок к летным происшествиям, допускаемым работниками службы движения, лежит порой неудовлетворительное решение командно-руководящим составом предприятий организационных вопросов.

Так, 4 ноября 1969 года в результате нарушения со стороны экипажей и работников службы движения установленных схем снижения и захода самолетов на посадку в аэропорту Киров произошло опасное сближение самолетов АН-24 46430 и ИЛ-18 75814. С молчаливого согласия командира объединенного предприятия и заместителя начальника аэропорта по движению работники

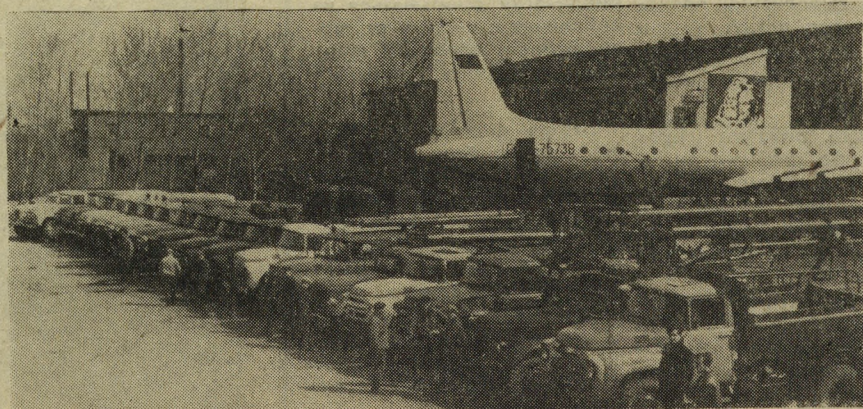
службы движения в целях экономии времени и раньше заводили самолеты с прямой. Однако никто этому не препятствовал до тех пор, пока не произошло опасное сближение.

7 декабря в аэропорту Кольцово произошло сближение самолетов АН-12 08575 и ИЛ-18 75809 по причине передачи руководства полетами самолетов от одного диспетчера к другому через операторов. Разве это не было известно руководству аэропорта? Почему же такие узаконненные нарушения допускались?

В газетной статье трудно поднять все вопросы, которые волнуют сейчас нас, авиаработников Урала. Главной темой дня для нас всегда была и остается борьба за безопасность полетов.

Поэтому в дни открытия весенне-летней навигации не будет лишним заострить внимание авиаторов именно на этой важной проблеме.

ВПЕРЕДИ ОТВЕТСТВЕННАЯ ЛЕТНЯЯ СТРАДАНИЯ ПОРА. ЗНАЧИТ ВОЗРАСТЕТ НАША ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ПАССАЖИРАМИ. ВЫСОКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПРЕДЕЛЯЕТ И БОЛЬШОЙ СПРОС С КАЖДОГО АВИАРАБОТНИКА ЗА ЕГО ДЕЛА И ПОСТУПКИ.



№ 18 (1760).

СРЕДА,

20

МАЯ

1970 г.

Год издания

XXVII

Цена 2 коп.

Пермь

Торжественно прошел митинг, посвященный открытию навигации, в аэропорту союзных воздушных линий.

С приветственным словом к собравшимся обратился командир объединенного предприятия А. Н. Болонин. Секретарь партийной организации командир самолета ЛИ-2 Ковбасян, выступая от имени коллектива летного подразделения, сказал, что пилоты хорошо подготовились к сезону.

Начальник АТБ И. Е. Машкинский доложил командованию, что авиатехники к открытию навигации самолетно-моторный парк подготовили полностью.

Почетное право поднять флаг было предоставлено инженеру АТБ Евдокименко, командиру ЛИ-2 Калугину, начальнику аэровокзала Марук.

Пассажирам, улетающим первым рейсом на Москву, были вручены сувениры.

КИРОВ

В 7 часов по московскому времени, приняв рапорт о построении личного состава, командир объединенного предприятия В. И. Устюжанин поздравил авиаторов с открытием навигации и пожелал им успехов.

В нынешнем году подготовлены и вступают в строй несколько экипажей АН-24, открывается новый рейс по маршруту Киров — Краснодар — Сочи.

ИЖЕВСК

В 8 часов утра начальник штаба А. В. Полюнин рапортовал командиру объединенного авиапредприятия о построении личного состава. Поздравив коллектив с началом весенне-летней навигации, командир объединенного предприятия С. П. Дегтев рассказал о задачах авиаторов в период весенне-летней навигации.

Выступивший затем замполит предприятия Ю. И. Гундарев выразил уверенность, что авиаторы план второго квартала выполнят успешно.

Секретарь партийной организации летного подразделения В. П. Раменский и пилот самолета ЯК-12 А. А. Тройников подняли флаг навигации. Авиаторы Удмуртии открыли ее новым рейсом на Симферополь.

В 1-ом Свердловском авиапредприятии торжественный митинг, посвященный открытию весенне-летней навигации, начался в 9 часов утра.

После торжественного поднятия флага авиарботники разошлись по своим рабочим местам — весенне-летняя навигация вступила в свои права.

На снимке: парад готовности техники к навигации. Репортаж об этом событии читайте на 2-ой странице газеты.

ИТОГИ ЧЕТЫРЕХ МЕСЯЦЕВ

ИТОГИ работы четырех месяцев Уральского

управления свидетельствуют об обеспечении производственно-финансового плана по основным показателям и достижении значительных приростов к соответствующему периоду 1969 года. Выполнение составило: по пассажирообороту на 103,3, приведенным часам — на 111,1, выручке — на 103,1 процента. Сверхплановой прибыли

получено 250 тысяч рублей. И все же достигнутый рост отправок пассажиров и грузов ниже планируемого общего объема авиaperевозок в участковых тонно-километрах, который отражен на снижении процента коммерческой загрузки самолетов по сравнению с первым кварталом 1969 года. Такое несоответствие в росте отправок с

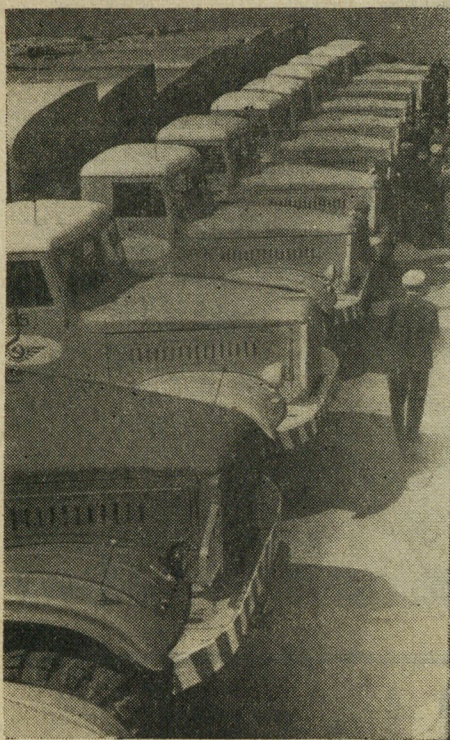
объемами тонно-километров в некоторых предприятиях привело к невыполнению плана участковых «ткм» пассажирооборота, соответственно выручки и прибыли (в Свердловском, Магнитогорском, Кировском авиапредприятиях). В Кирове, например, в среднем самолеты вылетают с загрузкой 68 процентов, а на авиалинии Киров—Куйбы-

шев кресла АН-24 заняты только наполовину, Сыктывкар—Киров — 27 процентов! Как видно, руководители предприятия, введя новые рейсы, не позаботились об обеспечении их коммерческой загрузкой. Аналогично дело обстоит с грузоподъемностью и в Магнитогорском предприятии. В Свердловском предприятии не уделяется должного внимания использованию кресел на транзитных рейсах, процент коммерческой загрузки по ним на 3,5 процента ниже первоначальных. Предприятие не выполнило план — по пассажирообороту — 20 миллионов пассажиро-километров, по выручке — 109 тысяч, прибыли — 87 тысяч рублей.

В первом квартале в два раза возросли задержки вылетов по вине службы перевозок, в 1,5 раза — авиационно-технических баз. Завышена себестоимость одного тонно-километра в Свердловском, Челябинском предприятиях. В оставшиеся месяцы работы второго квартала необходимо более детально проанализировать причины невыполнения плана и принять должные меры по его обеспечению. Следует обратить внимание на максимальное использование кресел, грузоподъемность, всемерное повышение регулярности движения самолетов, строжайшее расходование средств в пределах плановых ассигнований.

В предприятиях управления продолжают нарушаться регулярности полетов по

Л. БОЛЬШАКОВА, старший инженер-экономист.



ПАРАД ТЕХНИКИ

Этот необычный парад стал традиционным в авиапредприятиях Уральского управления. Торжественно прошел смотр технической готовности авиаторов к началу навигации в аэропорту Кольцово. Сюда для осмотра техники при-

были главный инженер Уральского управления И. С. Разумовский и начальник отдела наземных сооружений В. К. Денисов.

Они дали кольцовцам высокую оценку проделанной работе по подготовке технических средств и автотранспорта к весенне-летней навигации.

На снимках: автотранспорт на линейке готовности.

Фото В. Гурина.



СТЕНД СЛАВЫ

В авиационно-технической базе Свердловского предприятия экспонируется стенд «Слава участникам Великой Отечественной войны!» На десятках фотографий — герои борьбы советского народа против немецко-фашистских захватчиков.

БЮСЬ об заклад: не найдется человека, способного точно ответить, сколько сегодня народных контролеров на предприятиях нашего управления.

— Много!
— Верно, хотя и не совсем точно. Одно скажу, при такой массовости зоркое око дозорных можно считать всевидящим: ни одна мелочь не ускользнет.

Особенно теперь, после известного Письма об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве, когда все советские люди ищут новые пути повышения эффективности труда, намечают конкретные мероприятия по экономному расходованию сырья, материалов, электроэнергии.

Теперь, когда каждый трудится под девизом: «Больше продукции — меньше затрат!» — не позавидуешь снабженцу, оформляющему заказ на трехгорбго верблюда в расчете, что «там», мол, один горб все равно урежут.

Урежут, как пить дать. Мало того, свои же дозорные, если они не дремлют, за руку могут схватить как перестраховщика.

Худо нынче бюрократам и волокитечкам, собственную нерасторопность прикрывающих словами.

А такие не перевелись у нас. Не верите мне? — спросите у дозорных, они пронительнее и тотчас заметят, что в одежде деловитости рядится обыкновенный самотек, безответственность и халатность.

Халатность (для справки) происходит от слова халат, но как к спецодежде, к нему нет претензий, тем более, что многие в нем трудятся по-ударному, а иные и в ведомственной форме работают спустя рукава.

О таких случаях рассказывал мне секретарь партийной организации в Магнитке и, как сейчас помню, даже посулил переслать материала.



СПУСТЯ

РУКАВА

лы в Свердловск, как только вернется из отпуска председатель группы народного контроля.

В диспетчерской аэропорта в «горячую» для кировчан пору встретился я с одним человеком. Говорили о предстоящем приеме нового здания аэровокзала, ругали строителей, срывающих графики, наконец, коснулись народных контролеров.

Собеседник торопливо поднялся, предложил озабоченно:

— Давайте выйдем в коридор: люди здесь.

Но и там озабоченность и смущение не оставили его. Он продолжал шепотом:

— О народном контроле не пишите пока. Сами пони-

маете, не до него сейчас. Я кивнул в знак согласия, и он с благодарностью долго тряс мою руку, так и не догадавшись хотя бы чуть-чуть приподнять рукава.

Эти случаи я с удовольствием отнес бы к обстоятельствам исключительным, если бы не знал, что часто повторяющееся исключение — не что иное, как правило.

Но и в этом году мало здесь сдвигов к лучшему.

— В Уктусе, — рассказывает замполит Н. Ф. Цветухин, — народный контроль организован следующим образом. Бюро дозорных второго свердловского возглавляет Н. Я. Корзухин. Он же руководит постом содействия в аэропорту, в летном подразделении Б. В. Карпов, в АТБ, кажется, Р. Г. Калинин.

— Кривошеин у нас, а не Калинин, — поправляет секретарь партийной организации АТБ.

— А мне кажется, — напоминает Карпов, — будто вновь Шевелева избрали. Тогда я пошел к Д. М. Лунину, секретарю партийной организации. И вопрос-то был у меня пустяковый: когда последний раз партбюро слушало отчет народных контролеров. Но и этим вопросом словно в пень посадил.

Дозорные народа облечены большими правами. Борясь за строжайшее и неукоснительное исполнение директив партии и правительства, органы контроля сами призваны служить примером точного выполнения всех постановлений и должны работать по плану, широко информировать трудящихся о результатах проверок и принятых мерах по устранению недостатков, периодически отчитываться на собраниях и вести учет своей работы, основной формой которого является дневник.

Это не фразы. Не верите? — полистайте «Положение», а потом побеседуйте с руководителями постов и председателями групп народного контроля. Тогда — бьюсь об заклад — поймете, что такое самотек, безответственность и халатность. И воочию убедитесь, как и в ведомственной форме работают спустя рукава.

— Плохо работает группа, — бодро сообщил он. — Похвалиться нечем.

— Убеден, что на том конце провода трубку сжимала ладонь, скованная рукавом.

Познакомиться с материалами предыдущих проверок тоже не удалось: их попросту у Шаврикова не оказалось. Он оправдывался тем, что состав группы обновлен недавно на 70 процентов.

«Зимушка-зима»

Если верить синоптикам, 13 мая в Челябинске ожидается облачная погода с незначительными осадками, температурой воздуха восемь градусов тепла. День как день, весенний, пасмурный.

Утром, выглянув в окно, не один житель ахнул. На дворе была метель. Не черемушная, не тополиная, да и к тому же срок ее не подошел, — настоящая зимняя. Снег выбелил землю, кружил вихрем, падал тяжелыми мокрыми хлопьями. Буйствовал северный холодный ветер. Он яростно налетал на березы. Тонкие, покрытые легким туманно-зеленым пушком, их ветви с каждым новым порывом жалобно клонились до самого долу.

Погода была такая, как говорят в народе, хороший хозяин на двор собаку не выпустит. По всем правилам следовало отсиживаться в тепле. Аэропорт принимал самолеты, пока была возможность. Своим чередом шла работа, когда он закрылся. Ненастье прибавило забот. Нужно было расположить пассажиров, побеспокоиться о их питании. Больше всех достало водителям автохозяйства. Они должны были держаться в постоянной готовности взлетно-посадочную полосу.

В начале рабочего дня на стол руководителя аэропорта В. И. Белая лег рапорт:

«В ночь с 12 на 13 мая шел сильный снегопад. По моему указанию техник аэродромной бригады Зайков возглавил работу водителей. Особенно здорово среди них потрудились Кенашев и Небутов. Они работали на ветровых машинах, а затем пересели на КММ-1. Оба заслуживают того, чтобы их труд был отмечен.

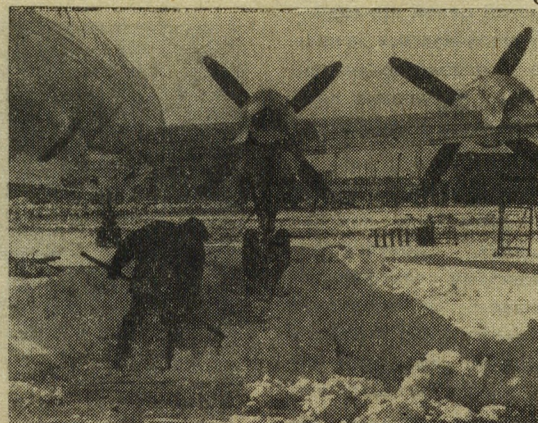
Руководитель полетов А. Руднев». Перескакивая через заносы, утопая в снегу, кто-то из моих спутников вспоминает, что, вероятно, в Англии метеорологи верно предсказывают погоду. Только два года назад там отменили закон, суть которого в том, что неверное предсказание погоды карается смертной казнью. Вспоминаем без всякой кровожадности, поругивая синоптиков. Передвигаемся с максимальной скоростью.

А на аэродроме, несмотря на злой ветер и холод, не спеша, с особой тщательностью работают снегоочистители, бульдозеры. Многие шоферы и трактористы остаются на вторую смену. Трудиться, не считаясь со временем, водители В. Юровских, Г. Земалетдинов, В. Созыккин, И. Родин и другие.

За восемь часов выпало четверть месячных осадков, на отдельных участках покров снега доходил до 40 сантиметров. На следующий день, как только забрезжил рассвет и унялась метель, в гостинице по всем этажам разнеслось самое желанное для слуха пассажиров: «Будите пассажиров 194 рейса». Потом один за другим отправлялись в полет «ТУ» и «ИЛы», уходили в Москву, Ленинград и Хабаровск.

Н. ИВАНОВА.

Фото Б. Белодубровского.



СЕМИНАР АГИТАТОРОВ

На днях в партбиблиотеке Кольцовского аэропорта состоялся семинар агитаторов по выборам в Верховный Совет СССР. Им рассказали о порядке подготовки к выборам, проведении их. Агитаторы обменялись опытом работы.

Р. КУДРЯШОВ.

Торжественно прошло здесь открытие весенне-летней навигации. Митинг открыл начальник аэропорта В. И. Беляй, который представил слово для приветствия начальнику УрУ ГА Н. А. Сидоренко.

Он поздравил авиаторов и рассказал о задачах предстоящей навигации.

Затем выступил замполит предприятия А. И. Власов, который призвал авиаторов достойно встретить XXIV съезд партии.

Звучит команда: «На подъем флага — равняйся!» Флаг поднимают командир самолета АН-2 Ю. Е. Решетников, дежурная по регистрации Ю. Ф. Леканская и начальник ремучастка АТБ А. Кобринец.

Митинг закончился парадом автотехники, в котором участвовало более 60 машин.

● Уктус

В этот день смена инженера А. В. Карпинского вышла на работу раньше обычного. В 6,30 техники начали готовить машины к полетам. И вот первый АН-2 на перроне. Его подготовил к полету техник Кольшикин.

Перрон заполняют техники и пилоты. Строятся у флаштока. Начальники служб докладывают командиру предприятия о готовности к навигации.

Флаг навигации поднят.

Пассажирам вручаются памятные подарки, сувениры, цветы. В первый рейс уходит экипаж командира самолета АН-2 Канатбева.

В. МЕЗЕНЦЕВ,
второй пилот АН-2.
Л. БЕЛОБОРОДОВ,
авиатехник.

ГОВОРЯЩИЕ САМОЛЕТЫ

Жители Лабинска и его окрестностей были крайне удивлены, когда с пролетающего самолета услышали ясный человеческий голос.

«Секрет» объяснился

просто. Дело в том, что сотрудники Краснодарского всесоюзного научно-исследовательского института сельского хозяйства и специального применения гражданской авиации совместно с представителями

Центральной базы авиационной охраны лесов проводили испытания радиоустановки с мощными громкоговорителями, предназначенными для оповещения местных жителей и работников лесных хозяйств о возникновении лесных пожаров.



Как вас обслуживают?

САМАЯ популярная фраза в службе бортпроводников Челябинского аэропорта: «Зимой и летом одним цветом». Каждому понятно, о чем идет речь. Для непосвященного поясним: несколько месяцев пребывают в идеально-грязном состоянии самолеты ИЛ-18. Приятно зайти в салон и работать буквально в трех-четырех самолетах.

В феврале «прожектористы» службы провели рейд. Нашли массу недостатков. Акт рейда отправили по всем инстанциям, но что-то руководители служб скромно умалчивают, какие приняты меры. 15 мая члены штаба «КП» сделали повторный рейд.

То, что было записано в прежнем акте, осталось в силе и сейчас. Панели, духовые шкафы, столики в жир-

ных подтеках. В самолете 75819 обшивка кресел грязная, порвана, неудобно приглашать и усаживать в них пассажиров.

Багажные отсеки у большинства самолетов содержатся в плачевном состоянии. Из настилов торчат огромные гвозди. Стоит ли удивляться, что нередко пассажиры не узнают свои чемоданы и саквояжи. За один рейс они приобретают потрепанный вид.

Зачастую бортпроводникам выдаются неисправные кипятивники. Холодный чай пассажирам подавать не станешь, вот и приходится ломать голову, чем же их напоить.

Нам пришлось наблюдать такую сценку. Получив чемодан в бытовой бригаде, Галина Миллер не смогла его благополучно занести в самолет.

Он у нее развалился, пришлось рассыпавшееся содержимое собирать по всему перрону. Бытовые чемоданы своего рода знаменитость. Хуже вряд ли где найдешь, ветхие, рваные, перевязанные веревками. В других аэропортах по ним узнают челябинцев, а уж острот наслушаются бортпроводники!

Никто не спорит, очень хорошо занять пассажиров в полете. С большой охотой они играют в шахматы. Однако в последнее время бортпроводники отказываются их брать. Шахматные фигуры и доски технического снабжения постарался приобрести отделенно. Поэтому первые больших размеров в несуразных коробках, а шахматные доски очень маленькие. Коробки быстро ломаются, теряются

фигуры. Работники ОТС, покупая шахматы, вероятно, преследовали цель «числом побольше, ценою подешевле». А в итоге они лежат без пользы. Как правило, в рейс мало выдается газет и журналов. 12 мая А. Лондинова получила на самолет, улетающий в Ленинград, пять экземпляров «Правды», бортпроводникам 199 рейса не дали и этого.

Все эти досадные мелочи мешают в обслуживании пассажиров и вызывают справедливые упреки на аэрофлотовский сервис.

М. НАДЫРШИНА,
Л. ОКУНЕВА,
Б. СЛОБОДЯНОК,
члены штаба «КП».
Н. МАСЛОВА,
наш корреспондент.

НАШ Дворец культуры — такой фотостенд можно увидеть в кабинете председателя местного комитета первого Свердловского авиапредприятия П. Н. Хворостова. Красивое двухэтажное здание с холлом. Уютный зрительный зал на 600 мест, механизированная сцена, комнаты для кружковой работы... Словом, картинка, а не Дворец. Но только на картинке.

А на деле? Дворец строится второй год. Строится черепашими темпами, строится в основном теоретически. Вид новостройки навевает печальные размышления.

Фундамент залит водой глубиной в полметра, установлено и просто лежит на земле несколько блоков. Сотни штук кирпичей мокли в снегу всю зиму. На стройке пустынно, ни одного человека.

В этом году здесь еще не ступала нога строителя и в ближайшее время едва ли ступит. В чем причина такого, с позволения сказать, «грандиозного» размаха работ? Обращаемся за разъяснениями к руководителям предприятия.

Председатель месткома П. Н. Хворостов уверенно говорит:

— Деньги у нас на строительство есть — из фонда социально-культурных мероприятий. Строительство очага культуры, очень нужного кольцов-

цам, стоит 900 тысяч рублей. Если есть половина суммы, банк разрешает строительство. У нас 480 тысяч рублей заморожены. Пока израсходовано 108 тысяч.

Основная причина задержки — малая мощность СМУ-8. План СМУ, утвержденный министерством по предложению

долевом участии предприятий в возведении объекта для всех уральских авиаторов спортивного комплекса в Кольцово. Объект включали в план СМУ-8 — освоить 50 тысяч рублей, сделать площадку. На сегодня освоено всего 10 тысяч. Общественными субботниками теперь ничего уже

свои объекты. Верно, все строительство Дворца стоит 900 тысяч рублей. Ленинское отделение Стройбанка просит по новому законоположению внести всю сумму. А в противном случае — нам говорят: денег платить не будем, законсервируйте объект. Согласен, сейчас на стройке затишье. Почему?

ложении, думается, обоюдная: и заказчика, и подрядчика. Заказчик считает, что с документацией и финансированием все покончено, и ссылаются на одну причину — маломощность СМУ.

Подрядчик не получает уточнений и не слишком торопит заказчика: дескать, они не спешат, и мы не будем.

Вину с авиапредприятием и СМУ должны разделить начальник окса управления и некоторые руководители Уральского управления. Включать в план на год 90 тысяч рублей — значит действительно растянуть строительство на 10 лет. Вот это будут темпы!

Строительство стадиона в Кольцово вообще повисло в воздухе. Не первый год идут споры, но спортивный комплекс в план капитального строительства не попадает. Не везет авиаторам-спортсменам управления, долго им еще ждать своего стадиона...

Но вернемся к нашему Дворцу на стенде в кабинете профкома. Когда же можно надеяться на возведение его?

В. Д. Ярушкин считает, что, возможно, в конце 1972—1973 гг. Если ежегодно будет отпускатся на строительство по 400 тысяч рублей, в плане, утверждаемом Уральским управлением и Министерством гражданской авиации. Существенное «если». Но о нем стоит подумать. Иначе Дворец так и останется на стенке, на картинке.

Участники рейда печати:
М. БОБРОВСКАЯ,
член культурно-массовой комиссии теркома профсоюза;
В. ГУРИН,
Ю. ГЕНДЕРТ,
корреспонденты «Авиатора Урала».

На снимках: сверху вы видите Дворец культуры, каким он должен быть (общий вид).

Внизу: фойе и гардероб здания.

В центре: а так пока выглядит будущий очаг культуры.

«ВЕСКИЕ» ДОКАЗАТЕЛЬСТВА



Уральского управления, рассчитан в этом году на сумму 90 тысяч рублей. Если каждый год строительство станет вестись так же, Дворец будет построен через 8 лет.

Основную причину замедленного строительства вижу в распылении сил СМУ-8. По-моему, они строят до 30 объектов, в том числе Дворец культуры на Уральском компрессорном заводе. Не нужно СМУ-8 отвлекать на самые различные стройки предприятий Уральского управления. Думается, мнение общественности здесь не учитывается.

Со строительством стадиона дело обстоит еще хуже. Принято решение о

не добьешься — нужны специальные работы по дренажу. Но когда начнется истинное строительство — неизвестно. Стадион из плана «вылетает» год за годом...

Таковы претензии председателя местного комитета объединенного авиапредприятия. Послушаем доводы исполнителя, подрядчика, выполняющего работы. Начальник СМУ-8 В. Д. Ярушкин сказал участникам рейда:

— Работы ведем на 15 объектах и план нынче у нас на полтора миллиона. В этом году, как и записано в плане, освоим по Дворцу лишь 90 тысяч. И не потому, что возводим три дома и другие

Руководители Свердловского объединенного авиапредприятия не могут договориться с банком о финансировании, не решились вопроса с документацией. Видимо, геодезисты где-то ошиблись в расчетах. Проектанты предлагают поднять фундамент, чтобы избавиться от грунтовых вод.

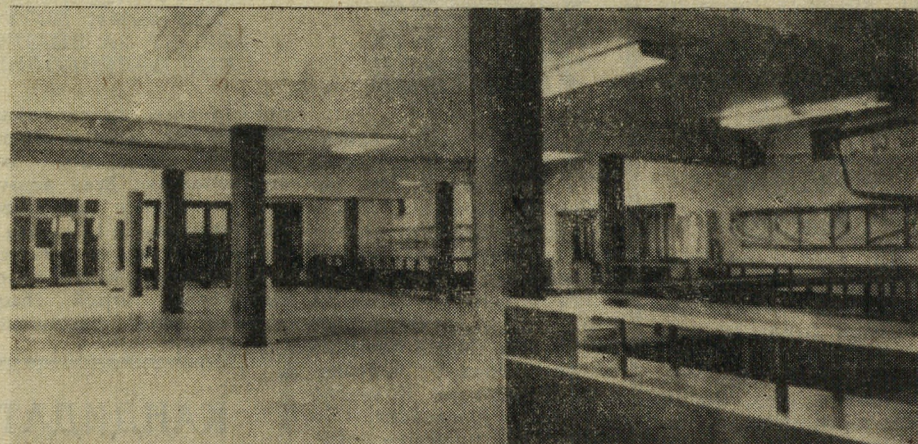
90 тысяч рублей — это выполнение кладки первого этажа или подземных работ по коммуникациям.

Наше СМУ сможет заняться Дворцом культуры лишь тогда, когда Кольцовское авиапредприятие даст корректировку проекта строительства — как, на сколько поднять фундамент, чтобы избежать грунтовых вод. Из Кольцово идут письма о том, что дано задание институту «Уралтэп» изготовить откорректированную смету.

Мы им шлем: давайте уточнения. Они нам: уточнения будут. А их все нет и нет.

Вот вкратце доводы подрядчика по строительству Дворца культуры. Иван кивает на Петра, а Петр на Ивана. Уже не первый год кивают. А воздворец и ныне там. Шумят словесные баталии и вешние воды в фундаменте, да тихо квакают лягушки. Никакой другой живой души на стройке не встретишь.

Вина в создавшемся по-



ВРЕМЯ ЛЕТНИХ ОТПУСКОВ

Мягкой изумрудной зеленью оделись леса, в голубой глади озер купается солнце. Приближается лето, пора отдыха, загородных поездок, школьных каникул. В предприятиях управления уже начали к ней готовиться. Наш корреспондент обратился к председателю местного комитета Челябинского предприятия Ивану Владимировичу Сержантову и попросил его ответить на несколько вопросов.

— Пожалуй, челябинские авиаторы по сравнению с другими находятся в более выгодном положении, у вас своя база отдыха и притом неплохая. Поделитесь секретом, как вам удалось сравни-

тельно быстро ее построить?

— Главный секрет, если можно его так назвать, желание иметь свою базу. Конечно, было немало хлопот с отведением участка.

Строительство базы обошлось предприятию в 30 тысяч рублей. Причем, когда привезли на участок домики, их сборкой, покраской занимались сами. Мы не привлекали со стороны строителей, не надеялись на доброго дядюшку. Каждый работник потрудился на базе 15 часов. Это, кстати, было записано в наших социальных обязательствах. Выезжали на субботники. Завезли на базу оборудование. Сейчас приобретаем радиозел, собираемся радиофицировать домики. С наступлением лета на базу отдыха ежедневно будет курсировать автобус. Начнем строительство теплого дома. Там разместятся заведующий базой, кухня, и одну комнату предоставим отдыхающим, тогда мож-

но будет приезжать на базу даже зимой.

— Иван Владимирович, кроме своей базы, куда смогут отправиться во время отпуска ваши работники?

— Мы приобрели несколько путевок в молодежный лагерь «Спутник». Постараемся использовать все, что присылают из теркома. К тому же нам удалось достать 24 путевки санаторно-курортного типа на Черноморское побережье в Сочи и Мацесту.

— Это все для взрослых. А чем будут заняты в каникулы школьники из семей авиарботников?

— Летом в загородных пионерских лагерях отдохнет около двухсот ребят. В авиаторке при школе организуем лагерь городского типа. Здесь будет находиться еще 130 школьников. Мы приобрели также туристические путевки в Москву.



Планы Аэрофлота

Более 74 миллионов пассажиров перевезут в последнем году пятилетки самолеты Аэрофлота. В отдельные летние дни они будут поднимать в воздух свыше 300 тысяч человек.

Эти цифры привел на пресс-конференции, посвященной летней навигации, начальник управления перевозок Министерства гражданской авиации П. Чулков.

Только по центральному расписанию самолетов будут выполняты нынешним летом более 2500 рейсов — почти на 200 больше, чем в минувшем году. Открывается 36 новых линий. Они свяжут Сочи с Целиноградом и Усть-Каменогорском, Анапу с Тюменью Батуми с Ленинградом, Шевченко с Москвой.

Наибольшее количество пассажиров — около 48 миллионов — предстоит перевезти в мае—сентябре. На этот период предусмотрены дополнительные рейсы из крупных промышленных центров на курорты Кавказа, Крыма и Прибалтики, выделяется необходимый резерв самолетов.

Подарок шефов

19 мая у советской пионерии торжественный день. Многомиллионная армия мальчишек и девочек отмечает 48-ю годовщину своей организации. Собрались на линейку, посвященную этой славной дате, школьники городка авиаторов Челябинска.

Поздравить пионеров пришли их шефы. Представители авиационно-технической базы вручили школьникам барельеф В. И. Ленина. Его сделал авиамеханик Анатолий Пожидаев.

Маршрутами нашей навигации

Пятнадцатого мая из аэропортов Уральского управления гражданской авиации вылетели первые самолеты по летнему расписанию. Центральное агентство воздушных сообщений заблаговременно открыло продажу билетов на эти рейсы. Читателей, конечно, интересует, какие изменения произошли в летнем расписании. Что ж, тем, кто собирается в ближайшее время в отпуск, можно сообщить приятную новость.

С первого июня самолет АН-24 ежедневно будет доставлять отпускников из Кольцово в Анапу. Это удобно и для пассажиров, которым нужно лететь в Ульяновск и Волгоград. Рейсы 1529 Свердловск—Анапа начинаются в 5 часов 58 минут, а в 14 часов пассажиры будут уже на берегу Черного моря. Промышленный Свердловск с 10 июня будет связан и со столицей солнечной Туркмении прямым рейсом. ИЛ-18 дважды в неделю — по вторникам и субботам — станет летать в Ашхабад.

Ну, а тем, кто предпочитает сочинские пляжи всем другим, можно сообщить, что из Свердловска на Сочи будут выполняты три регулярных рейса. Сторонники Крыма также не останутся в обиде: два рейса на самолетах ИЛ-18 запланированы на Симферополь.

Что касается других южных городов, то можно сообщить, что на Краснодар предусмотрено расписанием два рейса, на Ростов — один прямой рейс, на Одессу — рейс 3312 на самолете АН-10.

Немало туристов, отпускников и командированных совершат поездки в Москву, Ленинград, Ташкент, Вильнюс и другие крупные города страны. Только в столицу назначается шесть регулярных рейсов. Самый ранний из них — 184-й выполняется на самолете ТУ-104 в 5 часов 13 минут, самый поздний — 178-й в 19 часов 17 минут. На Ленинград запланировано три рейса, на Ташкент — два.

Для удобства пассажиров впервые Центральное агентство воздушных сообщений вводит новую форму обслуживания пассажиров — доставку авиабилетов на дом. Заявки принимаются по телефону за 15 дней до вылета самолета. Расширяется сеть касс. Новые открываются в гостинице «Свердловск», на Уралмашзаводе, в Богдановиче, Сухом Логу, Талице. В нашем агентстве можно забронировать место для полета на самолете с пересадками в других аэропортах страны.

В. ПАВЛЕНКО,
заместитель начальника ЦАВС.



Пришла весна в уральский лес. Запоздала нынче она, мало подарила нам радости. И хотя не часто выдаются погожие денки, нет-нет да солнце порадует настоящим, ласковым теплом. В такие дни многие авиаторы устремляются в лес, за цветами. Послушать пенье щеглов, теньканье синиц, набрать букет первых подснежников. «Весна идет» — так называется этот фотозюд.

СПАРТАКИАДА НАЧАЛАСЬ

В КИРОВЕ ПОДНЯТ ФЛАГ XXI ЛЕТНЕЙ СПАРТАКИАДЫ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. ПЕРВЫМИ ВСТУПИЛИ В СПОРТИВНУЮ БОРЬБУ ЗА ЗВАНИЕ СИЛЬНЕЙШИХ МУЖСКИЕ ВОЛЕЙБОЛЬНЫЕ КОМАНДЫ.

В САМОМ НАЧАЛЕ СОСТЯЗАНИЙ КОМАНДАМ ИЖЕВСКА, ПЕРМИ ПРИШЛОСЬ ПЕРЕЖИТЬ ГОРЕЧЬ ПОРАЖЕНИЙ. СПОРТСМЕНАМ КОЛЬЦОВО БЫЛО ЗАПИСАНО ПОРАЖЕНИЕ ЗА НЕЯВКУ.



ВТОРОЙ день принес победу во встречах командам Уктуса, Челябинска, Кольцово, Курган. Магнитогорцам записано поражение за опоздание на игру.

Третий день — последние игры перед финалом. Волейболисты Перми потерпели поражение от челябинцев, спортсмены Кольцово выиграли у ижевцев. Со счетом 3:2 кировчане победили курганцев. Команда Уктуса (кстати, она явилась на игры без представителя) потерпела поражение от магнитогорцев. Вечером выяснилось, что вся команда без всякого разрешения покинула Киров.

В последний день решением оргкомитета и судейской коллегии команда второго Свердловского авиа-

предприятия за самовольный отъезд снята с соревнований, результаты игр аннулированы. Всех возмутило поведение представителя команды т. Шмакова и игроков команды Уктуса. В финале, пожалуй, самой интересной игрой была встреча двух сильнейших команд управления Кольцово—Челябинск. Соперники под стать друг другу, но более спокойней и ровней играли челябинцы. Со счетом 1:3 команда южноуральцев завоевала титул чемпиона УрУ ГА 1970 года.

Второе место заняли спортсмены из Кольцово и

третье место хозяева гостиницы систематических встреч—кировчане. Затем следуют магнитогорские, ижевские и пермские спортсмены.

Победителям вручены Почетные грамоты командования, политотдела УрУ ГА и теркома профсоюза авиарботников, а также памятные подарки.

Лучшим игроком — нападающим был назван В. Черногородцев из Челябинска. Ему вручен специальный приз.

Анализируя соревнования, можно сказать с уверенностью, что возросло спортивное мастерство как отдельных спортсменов, так и коллективов в целом.

Однако команды могли бы играть лучше при ор-

КАНДИДАТЫ СБОРНОЙ

Оргкомитет и судейская коллегия первенства Уральского управления гражданской авиации определили лучших спортсменов состязаний. Кандидатами в состав сборной названы 13 человек.

Больше всего спортсменов из Челябинска — пять человек. Это В. Черногородцев, А. Ремез, В. Татаринов, Л. Колганов, В. Петров. Из Кольцово цвета сборной нашего управления будут защищать В. Снетков, В. Бакаев и С. Петров.

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

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

НС 10304 Заказ № 3263

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

