

XXIV СЪЕЗДУ

КПСС — НАШ

УДАРНЫЙ

ТРУД!



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 2 (1793),

СРЕДА,

13

ЯНВАРЯ

1971 г.

Год издания

XXVIII

Цена 2 коп.

Конкурс бортпроводников

20 марта управление, политотдел и терком профсоюза авиарботников проводят конкурс среди тех, кто обслуживает пассажиров на трассах, проложенных уральскими авиаторами.

В конкурсе примут участие проводники, работающие в салонах лайнеров АН-24 и ИЛ-18. Цель его — повышение культуры обслуживания на уральских авиалиниях, распространение передового опыта лучших бортпроводников.

Уже разработано положение, создан оргкомитет, работу которого возглавит заместитель начальника управления по перевозкам и коммерческой эксплуатации Г. Н. Пахомов.

Конкурс пройдет в несколько туров. Сначала бортпроводники будут соревноваться внутри своего предприятия. А тот, кто станет победителем первого тура, 20 марта встретится на заключительном со своими коллегами из других подразделений. Строгое жюри отдаст предпочтение бортпроводникам самолетов ИЛ-18 и АН-24, которые отлично справятся с конкурсными заданиями, проявят профессиональные знания и осведомленность в истории авиации, области искусства и литературы. Конкурс посвящен предстоящему XXIV съезду партии.

Крылатые будни

ИТОГИ ПЕРВОЙ ДЕКАДЫ

Хорошо начали первый авиаторы Свердловского года новой пятилетки объединенного предприятия.

Фотокорреспондентаж

Как мы уже сообщали в предыдущем номере, уральские авиаторы недавно проложили новую трассу на самолете ИЛ-18 в Зауралье, из Свердловска в Курган. На борту корабля во время первого технического рейса были начальник политотдела Уру ГА В. И. Большаков, заместитель начальника управления по летной службе П. Н. Банных, заместитель начальника управления по перевозкам и коммерческой эксплуатации Г. Н. Пахомов, представители различных служб.

На снимках нашего внештатного фотокорреспондента В. Степанова: слева — бортпроводницы Е. Кириллова, Е. Ионова и Н. Якимова; внизу — первые пассажиры покидают самолет.

Вел корабль на Курган экипаж, где командиром Л. А. Панченко. (Продолжение репортажа на второй странице).

План десяти дней января по участковым тонно-километрам они перевыполнили на 150 тысяч, пассажирские тонно-километры на 300 тысяч. Пассажиров перевезено на 1500 человек больше, чем планировалось.

С перевыполнения плана по основным производственным показателям начали новый год и авиаторы Магнитки. Задание десятидневки по участковому тонно-километру перекрыто на 150 тысяч, пассажирские тонно-километры — на 130 тысяч, пассажиров перевезено на 60 человек больше, чем намечалось.

Неплохо потрудились в эти дни челябинцы и пермяки.



На темы

В последние дни прошлого года руководитель полетов Ижевского аэропорта принял тревожный сигнал: «Иду на вынужденную». АН-2, набрав небольшую высоту, спланировал снова на летное поле — заглох двигатель. Этот случай послужил причиной тщательной проверки обслуживания техники в АТБ. Результаты ее обсуждались на партийном собрании — коммунисты требовали разобраться и строго наказать нерадивых работников.

Партийное собрание, заслушав сообщение старшего инженера ОТК В. И. Сычева, строго осудило халатное отношение к обслуживанию техники и потребовало от начальников смен наладить контроль за качеством обслуживания.

Собрание приняло решение всему техническому составу, занятому на обслуживании техники, изучить регламенты и сдать зачеты по ним, а также наладить систематическую учебу.

Этот важный и принципиальный разговор коммунистов о качестве обслуживания должен был бы перерасти узкие рамки затронутой темы и вылиться в разговор о бездефектном обслуживании техники. Однако этого не случилось.

Известно, что в предприятиях управления растет и ширится движение за скорейшее воплощение в жизнь этого почина. Конечно, бездефектное обслуживание техники требует дальнейшего совершенствования всех форм обслуживания самолетомоторного парка, повышения профессионального мастерства технического состава, перестройки работы служб и смен АТБ. Однако бездефектное обслуживание — завтрашний день всех без исключения предприятий управления, и готовиться к нему нужно уже сегодня. Хотелось бы знать, что конкретно сделано в АТБ Ижевского предприятия по подготовке к переходу на бездефектное обслуживание. Редакция ждет ответа.

Вертолет уходит в ночь

Над Кольским полуостровом властвует глубокая полярная ночь. По радио то и дело передаются предупреждения о штормовой погоде. И вот, когда с просторов Ледовитого океана ожидалась очередная атака метели, в Мурманское подразделение поступил сигнал из отдаленного Печенгского района: нужно срочно транспортировать в областную больницу женщину. Погода нелетная. К тому же в районе предстоящей посадки стоит туман. Повременить с вылетом нельзя. С моря надвигается ураган, надо его опередить.

...Заведующая ро-

дильным отделением Никельской больницы заслуженный врач РСФСР А. С. Пьянкова провела сложную операцию роженице. Жизнь матери и ребенка была спасена, но женщина все же находилась в тяжелом состоянии. Консилиум врачей пришел к выводу: нужно повторное хирургическое вмешательство. В ночь с 6 на 7 января женщина вновь была на операционном столе. Снова началась напряженная борьба за жизнь. Оперированной понадобилось переливание крови.

...Сложный полет был поручен опытному экипажу в составе пилотов Ивана Петина, Ивана

Майсюка, Виталия Ковалева.

Поднявшись в воздух, винтокрылая машина растворилась во мгле полярной ночи. Внизу в белом безмолвии утонула земля. Штурман вертолета напряженно выверяет курс. Пройдено более 200 километров. По времени скоро должен быть Никель. Но его нет. Видимость крайне ограничена. Горизонт не различить. Удастся ли посадить машину? Пилот делает облет над поселком, укрытым морозным туманом. Еще круг. Наконец среди рваных хлопьев тумана стали скупно просвечиваться электрические



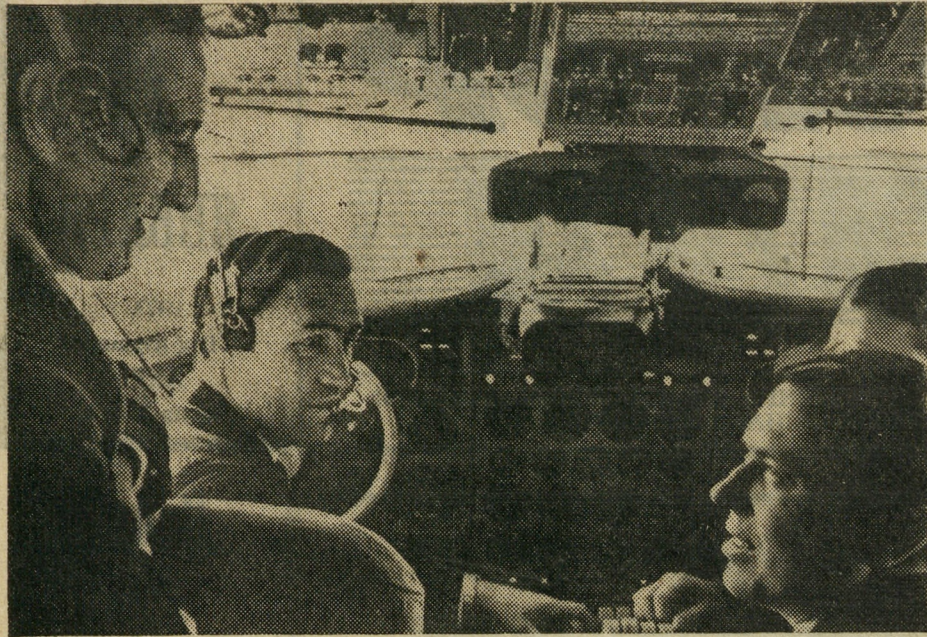
огоньки... Последний заход. Машина пошла на снижение, удачно приземлилась.

Благополучно приняв на борт больную и сопровождавших ее медиков, вертолет снова поднялся в небо. Надо было торопиться, чтобы до бурана прибыть в Мурманск. Рейс завершился успешно.

Н. ЗАЙЦЕВ.
[«Правда»].

СЛОВО И ДЕЛО

С ЧЕМ ТЫ ИДЕШЬ К СЪЕЗДУ?



Знакомьтесь, экипаж самолета ИЛ-18, выполнявший технический рейс на Курган: командир корабля Л. А. Панченко, в кресле второго пилота — заместитель начальника управления по летной службе заслуженный пилот СССР П. Н. Банных, штурман В. А. Слепушкин, бортмеханик Б. С. Насобин, бортрадист Е. Г. Селин.

ЕСТЬ ПЛАН

ХОРОШИЙ ТРУДОВОЙ СТАРТ ВЗЯЛИ В НАЧАЛЕ НОВОГО ГОДА МАГНИТОГОРСКИЕ АВИАТОРЫ. — ПЛАН ДЕСЯТИ ДНЕЙ ЯНВАРЯ ВЫПОЛНЕН ПО ВСЕМ ПОКАЗАТЕЛЯМ. — СООБЩИЛ НАШЕМУ КОРРЕСПОНДЕНТУ ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА ПО ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЧАСТИ М. И. КИМ.

ОТДЫХ В ГОРАХ

У магнитогорских авиаторов появилась хорошая традиция: каждую субботу за город на станцию Абзакovo отправляется «поезд здоровья». В живописной местности — в горах, в лесу — авиаторы отдыхают, катаются на лыжах, прыгают с трамплина. В этом году магнитогорцы совершили уже один коллективный выезд.

ДЕНЬГИ ВОЗВРАЩЕНЫ ВЛАДЕЛЬЦУ

Диспетчер из Нижневартовска И. С. Маслов потерял авиабилет и 75 рублей. Их нашла работница общежития учебного подразделения Г. В. Хайразманова. Она разыскала владельца и вручила ему билет и деньги. **Е. БАЗАИ,** заведующая общежитием учебного подразделения.

Билет стал дешевле

В НОВОМ ГОДУ АЭРОФЛОТ ПРЕПОДНОСИЛ ПРИЯТНЫЙ СУРПРИЗ ДЛЯ МНОГОЧИСЛЕННОЙ КАТЕГОРИИ ПАССАЖИРОВ. ТЕПЕРЬ В ДВА РАЗА ДЕШЕВЛЕ СТАЛИ БИЛЕТЫ ДЛЯ СТУДЕНТОВ ВЫСШИХ И УЧАЩИХСЯ СРЕДНИХ СПЕЦИАЛЬНЫХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ВЕЧЕРНИХ И ЗАОЧНЫХ

ОТДЕЛЕНИЙ. ПРАВО НА ТАКУЮ СКИДКУ ПОЛУЧИЛИ И АСПИРАНТЫ, ОБУЧАЮЩИЕСЯ С ОТРЫВОМ И БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА. ЛЬГОТЫ ДЛЯ ЗАОЧНИКОВ ПРЕДУСМОТРЕНЫ ПРИ СЛЕДОВАНИИ В ОТПУСК. ОБ ЭТОМ В КАССЫ ДОЛЖНА БЫТЬ ПРЕДЪЯВЛЕНА СПРАВКА С МЕСТА РАБОТЫ.



...Надо, чтобы партийные, профсоюзные, комсомольские организации больше заботились о воспитании молодежи, о создании условий, при которых свободное время людей использовалось бы с наибольшей пользой для отдыха, культурного роста, для укрепления здоровья трудящихся.

(Из речи Л. И. Брежнева перед харьковскими тракторостроителями 14 апреля 1970 г.)

Давно по первопутку лыжники проложили след. Давно на городских улицах снег утратил белизну и рыхлость, сжался и почернел. И только в лесу он сохранил первоначальную прелесть.

В выходные дни тысячи людей устремляются за город. Едут на автобусах и электричках, организовано и неорганизовано, в одиночку и целыми семьями. Всех привлекает лес в роскошном зимнем убранстве, блеск снега, катание с гор и ни с чем не сравнимый чистый лесной воздух с привкусом смолы и хвои. Несколько часов, проведенных на природе, дают заряд бодрости на трудовую неделю.

Жителям авиагородка Кольцово, а особенно юной его половине, приходится лишь завидовать любителям загородных путешествий. Явным чудачком прослышет человек, принявшийся доказывать, что во все времена остаются неизменными слова поэта: «И рады мы проказам матушки-зимы». Молодые кольцовцы на этот счет не обольщаются. Зима на проказы не скупится, а вот радости... — ее нет.

Не правда ли, покажется по меньшей мере странным: живущие за городом вздыхают о загородных прогулках! В Кольцово направо — лес, налево — роща, снегу полно, от двери любого дома становись на лыжи и катись. Было бы на чем. Большинство в авиагородке берут лыжи на спортивной базе. Вывешено объявление о часах работы ее. С 9 утра до 6 часов вечера — добро пожаловать на базу, приходите, берите лыжи, катитесь в свое удовольствие.

Двери всегда настежь, кроме двухчасового перерыва.

Святая простота! Объявление для непосвященных. В действительности спортивная база работает так, как этого хочет ее заведующая Е. Ветлугина. Мы не берем во внимание последние десять дней, когда заведующая была больна. Но в остальное время желающие приобре-

будучи как-то в командировке на одном из авиационных предприятий управления мне довелось видеть полтинформатора, который, полистав на скорую руку газеты, скороговоркой зачитывал информационные сообщения о важнейших событиях в мире, поднялся, поглядев на часы:

— Итак, какие будут вопросы, товарищи?

Было видно: с явной прохладцей относится он к своему партийному поручению, сводя полтинформацию лишь к чтке газет. Но что скрывалось за этим поверхностным отношением к делу? Неумение, нежелание или непонимание важности и ответственности порученного?

— Можно говорить об эффективности труда токаря, слесаря, авиатехника. А чем измеришь мою работу, каков кпд полтинформаций?

Этот давнишний случай мне припомнился на днях, когда я побывал на авиапредприятии, коллектив которого, включившись в социалистическое соревнование за достойную встречу XXIV съезда КПСС,

принял повышенные обязательства.

Ремонтники намерены план первого квартала по объему и реализации продукции выполнить к 27 марта, а к дню открытия съезда оборудовать участок механических работ и отработать технологию спецпокрытий, обеспечить сдачу продукции ОТК с первого предъявления не менее 98 процентов.

Разъяснение задач предсъездовского соревнования входит в компетенцию не только пропагандистов, но и полтинформаторов — так считают на авиапредприятии.

Здесь пока четыре полтинформатора. Наиболее опытный из них — Н. П. Бажанов, ранее неоднократно избиравшийся секретарем партийной организации предприятия, а ныне работающий старшим инженером по технике безопасности и охране труда в отделе главного технолога.

Раз в месяц заводские полтинформаторы посе-

лают рабочие бригады, которые занимаются подготовкой лагеря. В прошлую зиму сюда нельзя было выезжать, потому что в корпусам не было подведено отопление. За него отвечали уктусцы, теперь проблема с отоплением решена, возникла новая.

— Может быть, стоило летом организовать молодежные воскресники, чтобы сделать этот несчастливый водопровод?

— Какие воскресники, — махнул рукой Павел Никитич, — экскаватору там на два дня работы.

— Значит, одно из предприятий не выполнило своих договорных обязательств.

— Вот именно, — подтвердил Хворостов.

После звонка в терком

щают семинары, организованные при Чкаловском райкоме партии, где получают довольно обширный и всегда целенаправленный материал по вопросам текущей политики.

По два раза в месяц Бажанов проводит полтинформации на участке разборки и промывки, а главный механик Г. И. Селезнев на своем участке, и каждый раз свои выступления они увязывают с производственной жизнью участка, завода, находят убедительные примеры из повседневности, нацеливая коллектив на выполнение стоящих задач.

О понимании роли, которую играет на заводе полтинформация в претворении в жизнь предсъездовских обязательств, говорит тот факт, что партбюро увеличивает с января число полтинформаторов, что объясняется вполне понятным стремлением коммунистов усилить разъяснительную работу среди свердловских ремонтников накануне съезда.

М. ИВАНОВ.

ет, что в начале января профком постарается договориться с камвольщиками насчет путевок.

— А что мешало договориться с ними раньше? — спросили мы.

— У предприятия не было средств.

— Но ведь путевки можно сделать платными. Например, свердловские железнодорожники, имея базу на Флюсе, предлагают рабочим путевки отнюдь не бесплатно, а за минимальную цену 1,5—2 рубля.

— Это выход, — соглашается Хворостов.

Понятно, что походы выходного дня, коллективные вылазки в лес устраиваются редко.

Прошло ползимы, но так и неясно, как будут отдыхать работники аэропорта. Предприятие готовится к зимней навигации задолго до ее наступления. Неплохо его опыт перенести на общественные организации. Возможно, где-то в сентябре нужно было собраться профсоюзному комитету совместно с комсомольским и обсудить план организации зимнего отдыха. Кстати, его нет сейчас ни у того ни у другого. Поговаривали, что в предприятии был создан штаб отдыха. Нам трудно судить о его работе, так как он ничем не напомнил о своем существовании.

Проблема организации зимнего отдыха попала в заколдованный круг. Каждый год вопрос поднимается снова и снова и по-прежнему остается открытым.

А. АКУЛОВ, начальник штаба «КП»,
В. ИСАЕВ, зам начальника,
Л. АБЕРКИЕВА, член комитета ВЛКСМ Свердловского предприятия.
Н. МАСЛОВА (наш корреспондент).



сти лыжи вынуждены сдавать «экзамен» на терпение и выдержку. А они как бывают необходимы, потому что очередной заход на базу заканчивается, как принято говорить в пьесах, теми же действующими лицами: вы и замок. Трех участникам рейда это неоднократно пришлось испытать на себе.

В нескольких километрах от Кольцова находится пионерский лагерь «Красная горка». Место для него выбрано чудесное, отдыхать там приятно и зимой и летом. Добраться до лагеря нетрудно. Его облюбовали лыжники и туристы, хотя встречали их крайне не любезно — сторож открывал палубу. Тогда туристская братия отправлялась на поклон к дяде Саше, который присматривал за лагерем камвольного ком-

поделится своей мечтой председателю объединенного комитета профсоюза предприятия Павел Никитич Хворостов.

— Думал, в этом году откроем зимнюю турбазу, молодежь была бы довольна. Да вот беда, с водопроводом неувязка, не приспособлен он для зимней эксплуатации.

— Кто должен подготовить его?

Павел Никитич отвечает уклончиво:

— Не знаю. Я был в отпуске, когда в лагере полным ходом велись подготовительные работы. Меня самого поставили перед фактом, так что сейчас вроде бы спросить не с кого.

Дело в том, что в «Красной горке» отдыхают дети четырех предприятий. Перед началом сезона коллективы выс-

мы узнали, что подготовить водопроводную систему к зиме должен не кто иной, как аэропорт Кольцово, а контроль за ней осуществлять профком.

Туристические путевки на базы «Коуровка», «Хрустальная» и «Черданцево» в профсоюзном комитете предложат в любое время, но они не пользуются популярностью. Предпочитают отдыхать группами, а не в одиночку. Кольцовцев больше устраивает зимний лагерь камвольного комбината. П. Н. Хворостов сообща-



ЦЕНА ПОДВИГА



О книге А. И. Покрышкина «Небо войны»

Сейчас нередко употребляется термин «современная история». Он таит в себе некоторое противоречие. С одной стороны, казалось бы, история не может быть современной. Ведь на то она и история! С другой стороны, современность, уходящая в историю, перестает быть современностью. Однако это вполне диалектическое противоречие. При нынешнем быстром темпе развития общества границы истории и современности стираются.

К этой мысли невольно приходишь, когда перелистываешь последнюю страницу книги прославленного воздушного аса А. И. Покрышкина «Небо войны».

...В неурожайный год — такие бедствия часто охватывали районы Центральной России — дед с бабушкой и малышом сыном, будущим отцом Александра Покрышкина, с толпами голодающих направились из родной Вятской губернии в Сибирь. После долгих скитаний по грязным и пыльным дорогам добрались они до реки Оби и остановились здесь на жительство в небольшом поселке с таким же названием. Поселок этот возник на месте рыбацкой деревни, около строящегося моста через реку, и стал обрывать домишками переселенцев.

Это было время строительства Транссибирской магистрали. Нашлась работа для деда — недюжинного силача и хорошего каменщика. Он строил привокзальные здания, клал печи в домах. Вскоре и отец Александра стал работать каменщиком. Поселок, находившийся на перекрестке большого водного пути и железнодорожной магистрали, быстро рос и превратился в городишко Новониколаевск.

Прошло не так уж много лет — городишко этот стал известным всему миру городом Новосибирском. И в десятом томе «Всемирной истории» вот что стало возможным прочесть о внуке новониколаевского каменщика: «Беспримерный подвиг советских воинов нашел свое отражение в том, что 11418 человек получили звание Героя Советского Союза, 104 из них получили это звание дважды, а трое — Маршал Советского Союза Г. К. Жуков, майор И. Н. Кожедуб и полковник А. И. Покрышкин трижды...»

«Когда летчик приходит на аэродром, то он становится уже наполовину «неземным», — пишет А. И. Покрышкин. — Его чувства и мысли — в небе, с теми, кто летает, ибо если один в воздухе, все с ним».

Любовь к небу, летной профессии, боевым друзьям пилотам — вот мысли, которые неотступно следуют за автором «Неба войны» со страницы на страницу. В искренности заслуженного летчика-ветерана не приходится сомневаться.

Особенность книги А. И. Покрышкина состоит в том, что он не только описывает, а стремится проанализировать основные этапы своего жизненного пути. Перед глазами читателя — честная, мужественная исповедь патриота Отчизны.

Сам заголовок книги уже говорит о том, что автор не игнорирует того конкретного главного вопроса, который он ставит перед собой. Практически все 25 глав книги посвящены событиям Великой Отечественной войны.

«Внимание, в небе Покрышкин!». Это предупреждение на немецком языке часто звучало в эфире.

Даже опытным фашистским летчикам не всегда удавалось благополучно выйти из поединка с А. И. Покрышкиным.

За время войны он провел 156 воздушных боев и сбил 59 самолетов противника. Рассказывая о себе и своих товарищах, автор старается раскрыть источники их героизма. «Подвиг требует мысли» — всячески подчеркивает в своей книге отважный советский сокол.

...Суровые первые дни 1941 года, незабываема горечь поражений: «Девятый вал войны относит нас все дальше на восток. Мы оказались на одном из главных направлений наступления фашистской армии. Воюем, теряя людей и машины, не получая ни одного нового самолета. Стоят самые длинные дни и самые короткие ночи...»

Зато, как неподдельно чувство гордости за новую боевую технику, которую получили впоследствии советские авиаторы: «Я невольно вспоминал «чайки» «миги», «ишаки», на которых мы сражались в первые дни войны, и тех храбрецов, что даже на таких машинах смело шли на огонь пушек бронированных «мессершмиттов».

Автор книги не выпячивает своих личных заслуг, хотя имеет полное моральное право более подробно рассказать о подвигах, которые Родина столь высоко оценила. Добрая половина книги (если не более того) посвящена фронтовым друзьям и соратникам А. И. Покрышкина, многие из которых пали в боях смертью храбрых.

Если бы ко всем книгам, как и газетным материалам, можно было ставить определенные рубрики, я не задумываясь, предположил бы к лучшим военным мемуарам рубрику «Откровенный разговор». Именно такое впечатление, может быть, чуть суховатого, но до конца откровенного разговора остается в памяти от книги А. И. Покрышкина «Небо войны». И уже напрашивается желание видеть книгу продолженной — в первую очередь на материалах послевоенных лет.

В. ГУРИН.

СУВЕНИР — «ГОРОДА УРАЛА»

На голубом фоне река покачивается катер, над ним в безоблачном небе стремительно проносится самолет. Это новый значок города Перми, вошедший в коллекцию аэропортов Урала, которую собирает выпустить Свердловское центральное агентство воздушных сообщений. Широкою и вольною красавицу Каму взял художник Владимир Васильевич Гринь, как символ города Перми, речные и воздушные ворота Прикамья.

Каждый значок вобрал самое примечательное своего города. Уктус знаменит трамплином, и на маленьком сувенире найдешь его изображение. Всего в коллекцию войдет 11 значков-сувениров.

ПРОШЛО уже немало дней, а случай этот не забывается. Снова и снова вспоминается: притихшие люди заполнили техкласс АТБ, за столом члены суда, и он, невысокий, белокурый парень, стоит, мнет в руках шапку, неуверенно отвечает на вопросы.

Приехал Анатолий Михалев в Ижевское авиапредприятие немногим более двух лет назад по распределению из училища с новеньким дипломом авиатехника. Работал, как и все молодые, не то чтобы уж очень, но видно было — работы не чурается, понемногу осваивает машину, появляется опыт, навыки. Относился к нему в коллективе доброжелательно, за ошибки особенно не ругали, а было за что похвалить — хвалили, не стеснялись. Может, и правда, что лучше похвалить человека, чем ругать, да только, как оказалось впоследствии, не Анатолия.

Получив квартиру, Анатолий повел себя несколько иначе. То ли посчитал себя слишком уж большим специалистом, то ли пришел к выводу, что стал незаменимым работником; но появился в его голосе нотки некоего пренебрежения в обращении с товарищами, независимости и дерзости в разговоре со старшими, и не только с начальниками, но и с ветеранами коллектива. Весной за дисциплинарный проступок его отстранили от авиационных работ.

Теперь он объясняет это случайностью — не ладилось в семье, болел ребенок, на работу пришел в плохом настроении...

Что тут можно сказать? Всякое бывает в жизни.

Семья для молодых — пробный камень их гражданской зрелости. Чем крепче она, чем дружнее, тем легче и веселее живет человек, тем увереннее его взгляд в будущее. Семья — это небольшой кирпич в стене того огромного здания, которое называется советским государством. А еще семья, будущее детей — маяк, ориентир в безбрежном море жизни. И надо строго и точно вести свой маленький корабль по выbranному маршруту. Может, потому и распадаются иногда семьи, что молодые не всегда выдерживают первые же испытания.

Не выдержал их и Анатолий. После отстранения от авиационных работ устроил пьянку в общежитии, за

что на три месяца начальник АТБ отстранил его от работы, а местком утвердил решение перевести на нижеоплачиваемую... А потом снова пьянка, уже на работе. И вот он стоит перед товарищеским судом в техклассе АТБ.

Выступали многие, но наиболее точно и обдуманно говорил старший инженер АТБ Виктор Ильич Сычев.

— Вот ты стоишь, хмуришься, Анатолий, — обратился он к Михалеву, — и наверно, считаешь в душе, что поступишь с тобой несправедливо... плохо. Ну, подумай, напились. А мне кажется, даже не за пьянку судят тебя здесь. Что плохого, если выпьем мы в

праздник, в свободное время... да и гостей встретить вином не зазорно. А судят тебя за то, что на наших глазах погибает ты как человек и гражданин. Ты хорошо знаешь сам эволюцию своего падения: сначала мелкое нарушение, а сейчас почти преступление. Так многие начинали падать, дорога вниз у всех одна. И разве можем мы равнодушно смотреть, как ты катишься под уклон, лишаешь радостного детства ребенка, а семью — поддержки и опоры. Нет! Вот поэтому и судят тебя здесь твои же товарищи. Они требуют ответа — рассказывай, как ты живешь, так ли как нужно, по законам ли нашей рабочей чести?

И. МАТВЕЕВ.

РАЗНЫЕ бывают новаторы. Бывают хорошие, а бывают... Иной такое наизобретает, что сам черт ногу сломит, дьявол чертыхнется. Такие новаторы появились недавно в Ижевском авиапредприятии. С позволения сказать, «новаторы» русского языка. Факты? Вот они. Не процитировать их нельзя.

«Укомплектовать инструмент авиатехников-химиков в герметичных чемоданах» — гласит один из первых пунктов планов НОТ Ижевского предприятия на 1971 год. Здесь разгадка проста — имелись в виду герметичные чемоданы. Рядом — тоже оригинальная фраза: «Изготовить и установить стеллажи для хранения камотов». Странные камоты при ближайшем рассмотрении оказались капотами.

ФИЛЬКИНА ГРАМОТА

Фельетон

«Шутки» в плане ижевцев заготовлены впрок. Например, «изготовить альбом проков» (читай: кроков). Это невинные забавы горе-новаторов русского языка. А затем следуют новации, к которым просится рубрика «Удивительное — рядом». «Оформить пророк здоровья (вот мы даже как!), «провести кранометраж работников всех служб». Эх, куда метнули! Аж кранометраж изобрели! А что? Изобретать так изобретать! Таких новинок у ижевцев хоть отбавляй. То и дело встречаешь дремучие тайны и странные недомолвки. Как расценить, к примеру, такой

перл: «Обучить членов санитарных послов по оказанию первой доврачебной помощи». Обмен информацией идет, как видите, на уровне послов. Но и все эти «пророки», «камоты», «послы», оказывается, только цветочки. Над фразой «Внедрить дополнительно инструментальные аптечки для выполнения предприятия п/п т. о.» билась несколько дней отдельные личности и целые коллективы. Ломали голову и так и сяк. В инженерно-авиационную службу кликнули на помощь светлые умы из других отделов. С трудом разгадали великую тайну. Понимать ее надо так: «Для выполнения предполетного и послеполетного технического обслуживания».



ная организация труда. Можно расшифровать иначе — **Надо Отвечать, Товарищи, за то, что подписываете.** Авторы абракадабр из Ижевска скромно умолчали о своих именах (а командир, к сожалению, подписал их не читая). А жаль. Некоторые пункты плана похожи на план НОТ, как гвоздь на панихиду! Сплошные, как говорил один мой знакомый **кросворды и рекбусы.** Филькина грамота! Знаете, дорогие товарищи, очень смешно, но — мало-серьезно!

Ю. ГЕНДЕРТ.



Фотоэтиюд «Вейные времена». У телевизионной станции «Орбита».

НОТ — означает науч-



Любят спорт уральские авиаторы. Разными видами увлекаются они. Одни — туризмом, другие — хоккеем, третьи — коньками, четвертые предпочитают лыжи. Лыжи как один из видов спорта входили в недавно проведенную военно-спортивную эстафету. На снимках: лыжный этап эстафеты — бег с противогололедным средством; тренировка конькобежца.

Меткие ракетки

Закончилось личное первенство Свердловского объединенного предприятия по настольному теннису, в котором принимали участие свыше тридцати спортсменов от служб АТБ, перевозок, бортипроводников, РИС, летного подразделения, электрослужбы и школы № 92.

Соревнования проходили по олимпийской, шведской, а в финале — по круговой системе.

Среди мужчин победу одержал В. Прокушев (летний коллектив), набравший в финале шесть очков из шести. На втором месте — В. Панков (АТБ), на третьем — В. Лихачев (АТБ).

Закончились новогодние праздники, подошли к концу каникулы, отзвенели ребячьи голоса на детских площадках. Прощаются с ребятами веселые Деды Морозы. Наш фотокорреспондент запечатлел прощание Деда Мороза с авиаторами Кольцова.

У женщин первенствовала Т. Саламатова (школа № 92), второй стала бортипроводница В. Лашкова, третьей — Л. Костарева (АМСГ).

По итогам первенства шести спортсменам присвоены разряды.

З. БУРЦЕВА,
инструктор по физкультуре.



«Авиасервис»-71

ИНОСТРАННАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА «АВИАСЕРВИС-71» ПРОВОДИТСЯ В МОСКВЕ, В ПАРКЕ СОКОЛЬНИКИ, С 16 ПО 26 МАРТА.

На ней будет представлено новейшее оборудование, которое призвано обеспечить обслуживание пассажиров с момента покупки билета на самолет до прибытия в конечный пункт путешествия. Отличительная черта предстоящей выставки — ее универсальный характер: на ней будет представлено все, что относится к авиасервису. Это оборудование, средства механизации, машины самого различного назначения. В частности, среди экспонатов — совершенные автоматические системы продажи билетов, маркировки пассажирского багажа, его обработки в аэропортах. Свое место на выставке займут транспортные средства для доставки пассажиров непосредственно к самолету. Не забыты авиасервисом

и транзитные пассажиры: для их удобства созданы вертолеты и самолеты типа воздушных такси, обеспечивающие быстрый перелет из одного аэропорта в другой в пределах одного города. В здании аэропорта к услугам пассажиров — специальный кинотеатр, где можно посмотреть короткометражный фильм, ресторан, кафе, буфет, для которых тоже нужно особое оборудование. Все это найдет отражение в экспозиции.

Будут представлены и специальные телесистемы, световые табло, трансляционные установки — гарантия того, что, находясь в зале ожидания, пассажир не опоздает на свой самолет.

Современный сервис предусматривает установку внутри самолета бортовых систем оповещения и развлекательных передач, систем связи для пассажиров, что также продемонстрирует выставка. Специалисты смогут ознакомиться с оборудованием для питания пассажиров на борту, в числе которого — печи для подогрева пищи, кофеварки и т. д. Будет экспониро-

ваться также световое разное оборудование взлетно-посадочных полос, средства внутрисамолетной механизации погрузочно-разгрузочных работ, оборудование бытовых цехов аэропортов и многое другое.

Таков далеко не полный перечень того, что входит в тематику «Авиасервис-71».

Уже сейчас, когда до открытия выставки осталось несколько месяцев, ясно, что она будет достаточно представительной. В настоящее время ведутся переговоры об участии с фирмами и организациями 16 стран. В числе будущих экспонатов такие известные концерны и фирмы, как японские «Мицубиси» и «Канемацу-Гонго», французская фирма «ЕАЖ», западногерманская компания «Люфтганза», ряд ведущих финских фирм. Представление о масштабе выставки «Авиасервис-71» дают хотя бы такие цифры: экспозиция французских фирм займет площадь не менее 2—3 тысяч кв. метров, а экспозиция английских фирм — не менее 1000 кв. метров. Есть все основания ожидать, что «Авиасервис-71» займет важное место в ряду международных выставок, которые проводятся в СССР в 1971 году.

**Пресс-Центр
Управления
международных
и иностранных выставок
в СССР.**

Нам нужно

Дорогая редакция! Пишет вам группа авиатехников Пермского предприятия. Мы хотели бы рассказать о своем товарище Л. А. Луневе и его благородном поступке.

В октябре из Пермского аэропорта поднялись два самолета АН-2 и взяли курс на север, в Ухту. Летчикам поручили важное задание — перевезти людей и грузы на буровые площадки.

Смелый поступок

Неутомимо трудились два маленьких АН-2 в северных просторах. Сотни тонн груза и сотни людей перевезли они в тайгу.

Выпустив в очередной рейс свой самолет, авиатехник Лунев спокойно наблюдал, как он набирал высоту. На аэродроме шла привычная жизнь. Пассажиры спешили на посадку. Дежурная разместила их в самолете, сдала документы экипажу и направилась к зданию аэровокзала. На поле остались двое провожающих и Лунев. Экипаж запустил двигатель.

В этот момент неизвестно откуда появился мальчик лет семи и побежал к самолету с криком «мама!». Он бежал прямо под винт самолета.

Лунев бросился за ребенком и в метре от вращающегося винта прижал его к земле. Экипаж выключил двигатель. Когда остановился винт, Лунев поднял малыша и удивился: они по инерции прокатились по застывшей земле прямо под винт самолета.

Смелый поступок восхитил экипаж и присутствующих. Родители спасенного мальчика горячо благодарили Леонида Лунева.

По поручению группы авиатехников **В. ДЕМЧЕНКО.**

ТВОРЧЕСТВО ЧИТАТЕЛЕЙ

ЭХО ВОЙНЫ

От росы умывшегося бора,
Над ковром возделанных полей
Медленно проплыл за косогором
Ветер с теплым пухом тополей.
Тихо скрипнув ветхою калиткой,
В черном полушалке с посошком,
Мать-старушка села под калиной,
Думает, должно быть, о своем.
Смотрит вдаль на пыльную дорогу,
По которой много лет назад

Уходил, простившись у порога,
Муж ее — страны родной солдат.

А. НОВИКОВ,
инженер Ижевского авиационного предприятия.



ОТПУСК на дирижабле? Ничего удивительного! Проект комфортабельной летающей гостиницы для туристов создан в общественном конструкторском бюро дирижаблестроения имени К. Э. Циолковского.

ЛЕТАЮЩАЯ ГОСТИНИЦА

— Более двадцати пяти суток может продолжаться беспосадочный полет на воздушном гиганте, — рассказывает инженер Р. П. Стронг. — За это время путешественники осмотрят и вулканы Камчатки, и лежбища морских котиков на

Командорских островах, и место падения тунгусского метеорита, и птичьи колонии в Заполярье...

Гондола гиганта-дирижабля сможет не только вместить пассажиров, но и автобусы для туристов. На его борту будут созданы условия лучших океанских

лайнеров: просторные каюты, танцзал, кинотеатр, солярий с бассейном на самом вершине корпуса под прозрачным куполом. С нижней палубы туда, на высоту 15-этажного дома, вас быстро доставит лифт. Корабль способен приземлиться по желанию ту-

ристов даже среди неприступных скал — для этой цели у него будут специальные шасси с присосками. Воздухоплавательному аппарату не страшны самые сложные погодные условия. Его скорость — около 200 километров в час. Особенность нового управляемого аэростата в том, что он будет абсолютно бесшумным.



г. Свердловск, И-20,
Аэропорт Уктус.

22-05-21, доб. 1-96, 1-61

Редактор **В. С. ГУРИН.**

НС 16029 Заказ № 2675

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, проспект Ленина, № 49.