

**ВКЛЮЧИЛИСЬ  
В СМОТР**

Молодежь службы бортпроводников Челябинского объединенного авиапредприятия включилась в смотр-конкурс Уральского управления Гражданской авиации по культуре обслуживания пассажиров.

Комсомольцы борются за право поставить свою подпись в рапорте коллектива Челябинского авиапредприятия XXIV съезду партии.

На занятии кружка политпросвещения, которое состоялось в последних числах января, были приняты повышенные социалистические обязательства службы по достойной встрече съезда. Начальник службы А. Курбатова призвала молодежь развернуть соревнование за досрочное выполнение личных обязательств, встретить съезд трудовыми подарками.

Л. ЕЛИСТРАТОВ.



# Авиатор

## УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

**НА ВСТРЕЧУ  
XXIV СЪЕЗДУ  
КПСС**

**ПЯТИЛЕТКА  
АВИАТОРОВ**

В Москве закончилось первое совещание командиров кораблей (самолетов и вертолетов) гражданской авиации — передовиков производства. Лучшие пилоты страны собрались, чтобы обсудить итоги своей работы за минувшую пятилетку и те задачи, которые предстоит решать в 1971 году.

За прошедшие пять лет в авиапредприятиях значительно возросла производительность труда, лучше стал использоваться самолетный парк, снизилась себестоимость перевозок. Новая система планирования и экономического стимулирования позволила существенно поднять эффективность перевозок. Расширилось применение гражданской авиации в народном хозяйстве. Поиск полезных ископаемых, освоение новых месторождений нефти и газа, химическая обработка полей — вот далеко не полный перечень дел воздушного транспорта.

Большие задачи стоят перед Аэрофлотом в первом году новой пятилетки. О них рассказали министр гражданской авиации СССР Б. П. Бугаев и начальник Политического управления гражданской авиации Г. Ф. Безбородов.

В работе совещания принимали участие заместитель председателя Совета Министров СССР Л. В. Смирнов, заведующий Отделом административных органов ЦК КПСС Н. И. Савинкин, министр авиационной промышленности П. В. Дементьев, секретарь ВЦСПС Н. Н. Романов. Подробный отчет о совещании читайте в ближайшем номере газеты.

**В фонд новой пятилетки**

Комсомольцы АТБ Курганского объединенного авиапредприятия провели субботник. Молодежь отработала восемь часов на ремонте самолета АН-2. Отличились техник РЭСОС Н. Захарова. Деньги, заработанные на субботнике, пойдут в фонд новой пятилетки.

**А. ФОРОФОНТОВ,**  
секретарь  
комсомольской  
организации АТБ.

**ПОЧИН  
ПОДДЕРЖАН**

В КОНЦЕ ЯНВАРЯ В АЭРОПОРТУ КОЛЬЦОВО СОСТОЯЛАСЬ ПРОФСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ АВИАРАБОТНИКОВ СВЕРДЛОВСКОГО ОБЪЕДИНЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ. АВИАТОРЫ ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ ПОДДЕРЖАТЬ ПОЧИН МОСКВИЧЕЙ, РЕШИВШИХ 17 АПРЕЛЯ ПРОВЕСТИ КОММУНИСТИЧЕСКИЙ СУББОТНИК.

**ЗАРАБОТАННЫЕ СРЕДСТВА БУДУТ ПЕРЕДАНЫ В ФОНД НОВОЙ ПЯТИЛЕТКИ.**

**П. ХВОРОСТОВ,**  
председатель  
местного комитета  
Свердловского  
объединенного  
предприятия.

**КРЫЛЫЕ БУДНИ  
НА УДАРНОЙ  
ТРУДОВОЙ ВАХТЕ**

Труженики Свердловского объединенного предприятия закончили первый месяц новой пятилетки неплохими производственными показателями.

Так, например, по участковому пассажирскому тонно-километра-

жу они выполнили задание января на 110 процентов, пассажиров отправили на шесть процентов больше, чем намечали планом, и на 104 процента обеспечили план по отправке грузов.

По предварительным данным, поступившим из Челябинского предприятия, местные авиаторы обеспечили выполнение январского плана по общему участковому тонно-километражу на 103 процента, налету приведенных часов на 153 процента, выручке на 104 процента.

План первого месяца нынешнего года по участковому тонно-километражу, — сообщают нам из Кургана, — авиаторы Зауралья выполнили на 142 процента, а по выручке на 120 процентов.



жен быть коммунист, секретарь партбюро тоже назвал его имя. Но сейчас вспомнилось другое. Был вечер. Рабочие АТБ уже собирались уходить домой, и вдруг один из них вспомнил. — Слушай, Васильев просил связь проверить. Может, задержимся? И снова двое одели спецовки и пошли к самолету. Видно, уважали этого человека. — Может быть, вам надо что-

готов в Пермском авиапредприятии становятся командирами экипажей, самостоятельно уводят в рейсы самолеты. И почти каждого из них готовил к этому И. С. Васильев. Еще когда садится молодой пилот в кресло второго в самолете Васильева, все знают тогда — будет он хорошим командиром, потому что никто так, как Иван Семенович, не подметит все недостатки в подготовке молодого летчика.

привить ему любовь к профессии, твердо поставить на ноги, проводить в самостоятельный полет.

Летал я с ним вторым, — рассказывал как-то Адольф Ряпов. — И вот, помню, ошибся я. Понял сразу же, что ошибся, и сижу сам не свой. А он будто и не заметил. «Ты, — говорит, — главное не теряйся, и все будет хорошо». Ну вот. Другой бы сразу замечание сделал, а он ничего. И все пошло по-другому. Никогда не обидит, не накричит. Многих из нас вывел в небо, и каждому было чему поучиться у Ивана Семеновича. Конечно, летать — этому, может, и другой бы смог научить, а вот так вот относиться к людям, чтобы сплотить и сдружить коллектив — этому нужно учиться у Ивана Семеновича. Поэтому, и уважают его у нас.

Можно было бы рассказать о том, каких успехов добился коллектив подразделения самолетов местных воздушных линий, когда его возглавлял И. С. Васильев. За три года открыто двенадцать новых местных авиалиний, достигнута наивысшая производительность полетов, в два раза увеличился объем авиахимработ, перевезено большое количество оборудования, за что приказом министра энергетики и электрификации И. С. Васильев награжден почетным знаком «Строитель ЛЭП Тюмень — Сургут — Урай».

Можно было бы рассказать о том, как радовались все в коллективе, когда И. С. Васильева наградили орденом «Знак Почета». Но, слушая их рассказ, я думал о том, как хорошо, что есть среди нас такие люди — беспокойные, преданные своей профессии, преданные небу.

И. МАТВЕЕВ.

**ПРЕДАННОСТЬ  
НЕБУ**



нибудь узнать, так мы поможем, — вернул меня в комнату голос собеседника.

— Родился он где-то под Курском. Воевал. Добровольцем ушел. Начал в Ленинграде, закончил в Берлине. Награды есть... медали. Но ведь не это главное. Человек он особенный.

Несколько дней назад в этой же комнате встретил меня невысокий, плотный, чуть медлительный в движениях человек. Густые пышные волосы, лицо обычное, даже обыденное. Смотрит прямо, открыто.

— Васильев! Да, это я. Только некогда мне, улетаю.

Мы договорились встретиться после рейса, и вот — непогода.

Чем же он особенный?

— Как вам сказать, — ответил мне. — Легко с ним работать. Каждый год немало молодых пи-

Но воспитание молодых — это еще и становление характера, и это еще труднее, чем научить человека летать. Мы часто слышим, да и сами говорим иногда — дорога в небо. И понимаем тогда, что это не просто начало трудовой биографии. Это значит, что человек, не только физически готов сесть за штурвал, но получил на это и моральное право, выковал, сформировал свой характер, те душевные качества, которые будут необходимы летчику всегда, во всех случаях жизни — выдержка, уверенность в себе, высокая моральная ответственность. Это только кажется, что мы выбираем профессию. Чаще, наверно, получается наоборот — профессия выбирает нас. И каким чутким, внимательным и требовательным должен быть воспитатель, наставник молодого человека, чтобы

# С ЧЕМ ТЫ ИДЕШЬ К СЪЕЗДУ?

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ



**«НАДО ИДТИ ВПЕРЕД, НАДО СМОТРЕТЬ ВПЕРЕД, НАДО ПРИНЕСТИ НА СЪЕЗД ПРОДУМАННЫЙ И ВНИМАТЕЛЬНО, ОБЩИМ ТРУДОМ, ОБЩИМИ УСИЛИЯМИ ВСЕХ ЧЛЕНОВ ПАРТИИ ПЕРЕРЕБОТАННЫЙ ПРАКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ ХОЗЯЙСТВЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА».**

*В. Рубцов (внук)*

Начатый в первых номерах «Авиатора Урала» разговор о партийном поручении поначалу касался практических вопросов партийного строительства в некоторых подразделениях нашего управления, и, как следовало ожидать, перешел на конкретный рассказ о производственных делах коммунистов.

Это естественно, ибо производственная деятельность и идеологическая работа — неразделимы. Коммунисту, пишут наши читатели, чужда позиция стороннего наблюдателя. На каком бы участке производства он ни находился, он всегда в гуще событий, ему до всего есть дело, он всегда впереди.

## Сила гласности

УНИВЕРСИТЕТ ЛЕНИНИЗМА

Авиаторы Удмуртии, встав на трудовую вахту в честь предстоящего съезда, ведут борьбу за повышение эффективности общественного производства на основе ускорения научно-технического прогресса.

Решение этой главной сейчас задачи требует максимальных усилий от партийной организации предприятия, заставляет, в частности, пропагандистов, совершенствовать стиль и методы своей работы, требует от нас дальнейшего повышения активности и ответственности.

Совершенно очевидно, что успешное выполнение предсъездовских обязательств всего коллектива предприятия будет в решающей мере зависеть не только от активности выполнения своего партийного поручения каждым коммунистом в отдельности, но и от сознательного отношения к труду и инициативности беспартийных.

Каковы же те рычаги, которыми пользуются пропагандисты предприятия для повышения сознательного отношения к труду?

Не секрет, что чем яснее видит человек связь своих каждодневных производственных забот с производствен-

ными задачами предприятия в целом, тем сознательней и активней он трудится, начинает действовать инициативней, по велению долга, не дожидаясь подстегиваний и указаний.

Одним из таких рычагов пробуждения инициативы в массах пропагандисты Ижевского предприятия видят в более широкой гласности предсъездов-

## ОПРАВДАЕМ ДОВЕРИЕ

Недавно в Челябинском городском агентстве прошло собрание. На нем работники нашей службы говорили о том, с какими достижениями подойдет коллектив к предстоящему партийному съезду. В принятом повышенном социалистическом обязательстве записан такой пункт: — Коллектив агентства решил бороться за

право подписания трудового рапорта XXIV съезду КПСС.

Встав на вахту в честь знаменательной даты, работники службы повседневным трудом подтверждают, что их обязательство не расходится с делом.

ВЛАСОВА, партгруппорг Челябинского гор.агентства.

А. САТРАПИНСКИЙ, пропагандист.

ИЗВЕСТНО, что равномерное распределение партийных поручений благотворно сказывается на повышении активности коммунистов, на успешной деятельности всей первичной партийной организации.

Еще более эффективным средством развития активности является умелое распределение заданий с регулярной проверкой исполнения, ибо в летних коллективах, ввиду специфики работы, принцип равномерности соблюсти не всегда удается, а дел, как и в любой первичной партийной организации, уйма.

Поэтому, чтобы успеть сделать все, некоторым коммунистам комитет дает два, а то и три задания, другим же, в силу тех или иных обстоятельств, лишь одно.

В августе позапрошлого года к нам, в Уктус, по окончании Кременчугского вертолетного училища поступил на работу молодой

пилот Владимир Дмитриевич Сыропатов. В прошлом году его приняли в партию, а нынче избрали членом партийного комитета объединенного авиапредприятия.

Его основное партийное поручение — оказывать по-

службам городской партийной организации.

На обсуждения теперь выносятся коренные вопросы деятельности цеховой организации, много внимания уделяется тому, как коммунисты выполняют авангардную роль на про-

изводстве и в быту. Собрания стали живее, они проходят в обстановке свободного обмена мнениями, в атмосфере принципиальности и высокой требовательности друг к другу, что способствует повышению трудовой и общественной активности коммунистов.

## Проверка исполнения

мощь секретарям цеховых организаций в подготовке к проведению партийных собраний.

Поручение весьма ответственное, ибо роль собрания в жизни партийной организации чрезвычайно велика, ведь собрание — одно из важнейших средств воспитания коммунистов, их политической закалки.

Сыропатов успешно справляется с поручением, используя опыт проведения партийных собраний в Яро-

славской городской партийной организации. В настоящее время Сыропатов временно исполняет обязанности командира звена, которое обслуживает буровиков в Соликамске. Звено, члены которого

не имеют нарушений трудовой дисциплины, систематически выполняет производственный план и занимает одно из ведущих мест в предсъездовском соревновании.

Являясь членом постоянно действующего произ-

водственного совещания, где отчитываются товарищи, ответственные за использование резервов производства и внедрение новой техники, Владимир Дмитриевич имеет и еще одну партийную нагрузку — он пропагандист, а недавно его избрали редактором стенгазеты «Вертолет».

Как видите, ситуация почти адекватна той, что описана в статье «Партийное поручение», в которой рассказывалось о коммунисте,

## ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ВСЕОБУЧ

поставленном в положение шведа и жнеца. Однако Сыропатову нет нужды, подобно «героям» В. Маяковского, разрываться — «одна половина здесь — другая там».

Благодаря умелому планированному времени, организаторским способностям и инициативе все возложенные на него обязанности он выполняет хорошо.

Вот, например, его реакция на такое поручение, как редактирование стенгазеты.

В преддверии съезда, — считает он, — когда соревнование за досрочное выполнение социалистического обязательства с каждым днем набирает темпы, стенная печать может и должна оказать помощь коллективу в повышении эффективности производства.

В статье «Партийное поручение» («Авиатор Урала» № 1) автор не коснулся этого вопроса, а зря.

По-моему, проявляя заботу о коммунистах, их идейном росте, воспитании, нужно и строго спрашивать с тех, кто не выполняет требований Устава КПСС. Нужно практиковать все формы воздействия, добиваясь неуклонного соблюдения норм партийной жизни, создавать атмосферу высокой требовательности друг к другу.

И. ПЫЖЬЯНОВ, секретарь партийной организации

поставленном в положение шведа и жнеца.

Однако Сыропатову нет нужды, подобно «героям» В. Маяковского, разрываться — «одна половина здесь — другая там».

Благодаря умелому планированному времени, организаторским способностям и инициативе все возложенные на него обязанности он выполняет хорошо.

Вот, например, его реакция на такое поручение, как редактирование стенгазеты.

В преддверии съезда, — считает он, — когда соревнование за досрочное выполнение социалистического обязательства с каждым днем набирает темпы, стенная печать может и должна оказать помощь коллективу в повышении эффективности производства.

В статье «Партийное поручение» («Авиатор Урала» № 1) автор не коснулся этого вопроса, а зря.

По-моему, проявляя заботу о коммунистах, их идейном росте, воспитании, нужно и строго спрашивать с тех, кто не выполняет требований Устава КПСС. Нужно практиковать все формы воздействия, добиваясь неуклонного соблюдения норм партийной жизни, создавать атмосферу высокой требовательности друг к другу.

И. ПЫЖЬЯНОВ, секретарь партийной организации

## Реплика

В АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЕ Челябинского объединенного авиапредприятия до недавних пор работала ленинская комната.

Была она хорошо оформлена, уютна.

Там был оборудован стенд «Люди трудовой славы», стол с подшивками многих газет и журналов, удобная мебель, радиоприемник.

## КТО

## ВИНОВАТ

В обеденный перерыв после напряженного труда на жгучем морозе, или под палящим солнцем приятно было отдохнуть здесь несколько минут авиационным техникам и инженерам.

В этой комнате проводились политинформации, занятия в системе партийного просвещения, смотрели стенной печати... И вдруг она оказалась закрыта в угоду размещения нескольких счетных работников АТБ.

Трудно найти оправдание действиям начальника АТБ тов. Мачуского В. И., взявшего на себя смелость единолично закрыть ленинскую комнату. Почему согласилась с таким решением партийная организация?

Не сказали своего веского слова заместитель командира по политической части А. И. Власов и члены парткома предприятия. В. ВЕТРОВ.

## ПО БОЛЬШОМУ СЧЕТУ

В партийной организации Уктусского аэропорта на учете стоят более пятидесяти коммунистов, люди разных возрастов и профессий — электрики, шоферы, диспетчеры, медики, поэтому, когда бюро дает человеку поручение, оно прежде всего учитывает уровень профессиональной подготовки каждого, особенности характера человека, заботится о том, чтобы коммунист хорошо уяснил се-

бе значение порученного ему дела.

Разумеется, смысл поручения совсем не в том, чтобы воспитать только послушного исполнителя; поручение должно пробуждать в человеке творческий подход к делу, умение проявлять инициативу.

Большим авторитетом как пропагандист и агитатор пользуется в нашей партийной организации

начальник аэропорта И. Л. Шмальц.

Интересно и доходливо ведет он политзанятия, используя богатый фактический материал из истории развития Гражданской авиации на Урале. Часто выступает с докладами, в которых анализирует производственную жизнь аэропорта, вскрывает недостатки, критикует нерадивых.

В этом году он ведет кружок по изучению политэкономии. Трудность преподавания этой дисциплины заключается в том, что слушатели кружка — люди с различным уровнем образования. Однако И. Л. Шмальц каждый раз строит свое выступление так, что бывает понятен всем.

ТЕМАТИЧЕСКУЮ ПОЛОСУ «С ЧЕМ ТЫ ИДЕШЬ К СЪЕЗДУ» ПОДГОТОВИЛИ СОТРУДНИКИ НЕШТАТНОГО ОТДЕЛА ПАРТИЙНОЙ ЖИЗНИ ГАЗЕТЫ «АВИАТОР УРАЛА». ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА ВЫПУСК Р. КУДРЯШОВ.



**КОГДА** в комсомольских организациях области начинали Ленинский урок, в областной молодежной газете было опубликовано письмо - обращение комсомольских активистов: «Кто же, если не мы!» В письме говорилось о том, что в центре внимания комсомольской работы должна быть группа, и дело каждого активиста, члена горкома, райкома, комитета ВЛКСМ — взять под свой контроль хотя бы одну группу, непосредственно помочь ребятам в проведении Ленинского зачета.

Сегодня мы публикуем рассказ одного из авторов письма-обращения к делегатам XVI съезда ВЛКСМ, секретаря комсомольской организации службы бортпроводников Свердловского объединенного авиаподразделения Евгении Кирилловой о своей группе, о том, как идет Ленинский зачет в их организации.

У нас, в службе бортпроводников, 150 комсомольцев, 6 комсомоль-

ских групп. За каждой из них закреплен член комитета. Я, например, взяла под свой контроль группу инструктора Л. А. Горюновой, где комсоргом Владимир Прибавкин, члены бюро Софья Корзунина и Магда Бобровская помогают проводить Ленинский зачет в группе инструктора Т. И. Сысковой (комсорг Алла Бурдукова). В этой груп-

Мне, как секретарю организации, приходится бывать во всех группах, но то, что с одной из них меня связывают какие-то более тесные отношения, не мешает, напротив, помогает глубже вникнуть в комсомольскую работу. Раз в неделю у нас бывает разбор полетов, что-то вроде оперативной летучки, в другое время собрать бортпроводников

Но как бы ни были различны обязательства комсомольцев, в них обязательно присутствуют такие пункты, как отличное обслуживание пассажиров, соблюдение трудовой дисциплины, знание должностных документов. Потому что это — основа нашей работы, работы, которую мы все очень любим. Каждый из нас обязался участвовать в суб-

лете хорошее настроение людям, отличная дикция, манера держаться. И в этом большую помощь оказывают нам артисты города. С ними нас связывает давняя дружба. Сколько радости приносит подготовка очередного «огонька», творческие вечера, встречи на репетициях и спектаклях.

Конечно, театральная школа очень поможет нам в проведении конкурса на самую обаятельную хозяйку салона. Конкурс объявлен по всему Уральскому управлению, и в нем примут участие бортпроводники 5 аэропортов Урала.

Много интересных дел у наших комсомольцев в каждой группе особенно сейчас, в канун партийного съезда. В ходе второго этапа Ленинского зачета дружба между членом комитета и «его» группой становится еще прочнее.

Но самая большая радость для нас, если пассажиры остаются довольны рейсом и в книге отзывов появляются стихи: «Хорошо в салоне мне, Лучше, чем в квартире, И на облачной волне, Как в волшебном мире».

Эти стихи пассажиры посвятили одной из наших лучших комсомолок — Кате Ионовой.

**Е. КИРИЛЛОВА,** секретарь комсомольской организации службы бортпроводников Свердловского объединенного авиаподразделения.

## «Как в волшебном мире...»

не систематически проходят Ленинские чтения, а на своем собрании ребята приняли обращение ко всем комсомольцам Уральского управления по достойной встрече XXIV съезда КПСС.

В каждой группе комсомольцы находят что-то свое, и мы стараемся помочь им в этом. Парни и девчата «моей группы», например, писали рефераты по теме «Задачи союзной молодежи». А по тому, как активно все принимали участие в Ленинском уроке, обменивались своими мыслями, представлениями о коммунистической морали, о том, как по-настоящему учиться коммунизму, связывая свои рассуждения с нашей работой, было видно — Ленинский урок не прошел даром.

вместе всегда трудно. Вот почему сразу после разбора проводятся групповые комсомольские собрания. И я всегда бываю на собраниях в группе Прибавкина.

Члены комитета вместе с комсоргами помогли каждому комсомольцу разработать личные обязательства по достойной встрече съезда партии.

Причем обязательства не похожи одно на другое. Для одного главным становится учеба, для другого — помощь товарищу, а для Любы Евтушенко, например, шефство над ребятами из Малоистокского детского дома. Имитация полетов, концерты, коллекции открыток из разных городов — да мало ли нитей дружбы связывает стюардесс и их маленьких подшефных.

ботниках — на строительстве спортивного комплекса. Также решили создать комсомольский фонд экономии. Только за три месяца прошлого года экономия составила 700 рублей. Большое значение имеют и полная загрузка самолетов, занятость кресел.

Сейчас идет второй этап Ленинского зачета — мы готовимся к технико-экономическому экзамену. Занятия в группах ведут экономисты. Они читают лекции об основах экономики рентабельности, прибыли. Проходят и семинарские занятия.

Увлечение экономикой сочетается с изучением работ Ленина.

В каждой группе есть кружок политести.

Нам, стюардессам, нужно и умение создать в по-

## ДИАЛОГ С СИСТЕМОЙ

### «Сирена» в действии

Не без боя удалось мне раздобыть места на дефицитный самолетный рейс. Торжествуя, пробирался я с заветным билетом через рой неудачников, осаждавших кассу. Но ни радость личной победы, ни комфорт сверхсовременной машины, ни разоружающие улыбки стюардесс не могли примирить с огорчительной бесмыслицей итога: самолет улетел недогруженным. Где-то там у кассы за места сражались люди, а в заветном салоне оставались свободные кресла.

Возникает естественная мысль — поручить распределение авиационных билетов какой-нибудь электронной вычислительной машине. Но это было бы слишком легковесным решением. Ни одной из существующих машин такая сложная задача оказалась бы не по плечу. Нужно нечто более монументальное — целое содружество, иерархия ЭВМ, объединенных в систему.

Система располагается в одном из обширных крыльев гигантского Центрального аэровокзала в Москве и была окрещена именем «Сирена».

Система будет оперативно контролировать места на 1100 рейсов в перспективе 30 дней предварительной продажи и способна обрабатывать в «пиковые» сутки до четверти миллиона запросов, поступающих из нескольких сот пунктов.

С системой, как когда-то с Бетховеном, ведут диалог при помощи «разговорных тетрадей». Страницей такой тетради служит маленький, вроде телевизионного, экранчик, стоящий на опе-



раторском пульте в билетной кассе. На нем не пишут пером, но печатают запрос, как на пишущей машинке, нажимая на клавиатуру, и все, что вы напечатаете, загорается светящимся шрифтом на экране.

Я уселся за клавиатуру, чтобы заказать билет. Положение облегчилось тем, что система работала применительно к свободной, и я бы даже позволил выразиться, к «склеротической форме» заказа. Это означало, что запрос мог быть сформулирован непринужденно и не требовалось никакой стандартной последовательности в порядке изложения условий заказа.

Нажимая на алфавитные клавиши, я сначала потребовал один (1) билет, затем вспомнил, что лечу с БР, то есть с довольно уже взрослой племянницей (Большим Ребенком), что мне надо вылететь 25 января и хотелось бы улететь таким-то рейсом в 12.30. Тут только я спохватился, что забыл указать куда, и поспешно набрал слово «Уфа». Все это требование, выраженное в столь неловкой форме, отпечаталось светящимися буквами на экранчике. Я нажал оперативную клавишу и тем самым послал заказ в центр, в

систему. Через три секунды текст вернулся на экранчик, но уже отредактированный в той стандартной последовательности, в которой должен быть отпечатан на билете.

О, конфуз! Внизу сияло недвусмысленное примечание, из которого следовало, что, хотя одно место имеется, но ошибочной с точки зрения коммерческих правил Аэрофлота является попытка улететь по одному билету вместе с БР (Большим Ребенком). Для БР требовался еще один, правда, льготный, детский билет.

Тут мне указали на светлую прыгающую марочку на экране, немудрено управляемую при помощи двух клавиш. Она играла

роль электронного «ластик». Я легко совместил ее с ошибочной цифрой (1), и злополучная цифра сгинула с экрана. В ошарашивший интервал я впечатал двойку, что означало 2 билета. Все опять ухнуло в систему, и опять на экран вынырнул текст. В примечании обозначилось, что двух мест в желаемом самолете нет, но что в следующем остались два места под номерами 1а и 1б. Что ж, места завидные. Первый ряд — можно вытянуть ноги... Я скорректировал заказ, спустил его в систему и получил на экране приемлемую для всех формулировку. Теперь над ней, как в кассовом аппарате, светилась сумма стоимости двух неравноценных билетов — для меня и БР...

Не нужно быть специалистом, чтобы сообразить, что системе придется работать в «пиковом» режиме, и высокая волна заказов, осаждающая ее днем, схлынет к ночи. Что же она будет делать ночью? Как и всякий большой вычислительный центр, ее переключат частично на иные программы, разрешающие планово-экономические проблемы Аэрофлота. Еще больше удобств получит от соприкосновения с кибернетикой рядовой советский человек: ведь мороза с заказом авиационных билетов сократится в десятки раз! Предстоит еще большая, ответственная работа, прежде чем система выйдет в окончательный полет.

**В. ОРЛОВ.**

## По следам наших выступлений

В ЗАМЕТКЕ И. КРИВОНОГОВА «АЭРОПОРТ НА ЗАДВОРКАХ», НАПИСАННОЙ ПО ПОРУЧЕНИЮ ПассажиРОВ И ОПУБЛИКОВАННОЙ В ПЕРВОМ НОМЕРЕ НАШЕЙ ГАЗЕТЫ, РАССКАЗЫВАЛОСЬ О СИСТЕМАТИЧЕСКОМ НАРУШЕНИИ РАБОТНИКАМИ КУРГАНСКОГО АЭРОПОРТА РАСПИСАНИЯ ДВИЖЕНИЯ САМОЛЕТОВ АН-2 ПО МАРШРУТУ КУРГАН — БОЛЬШЕКАМЕННОЕ.

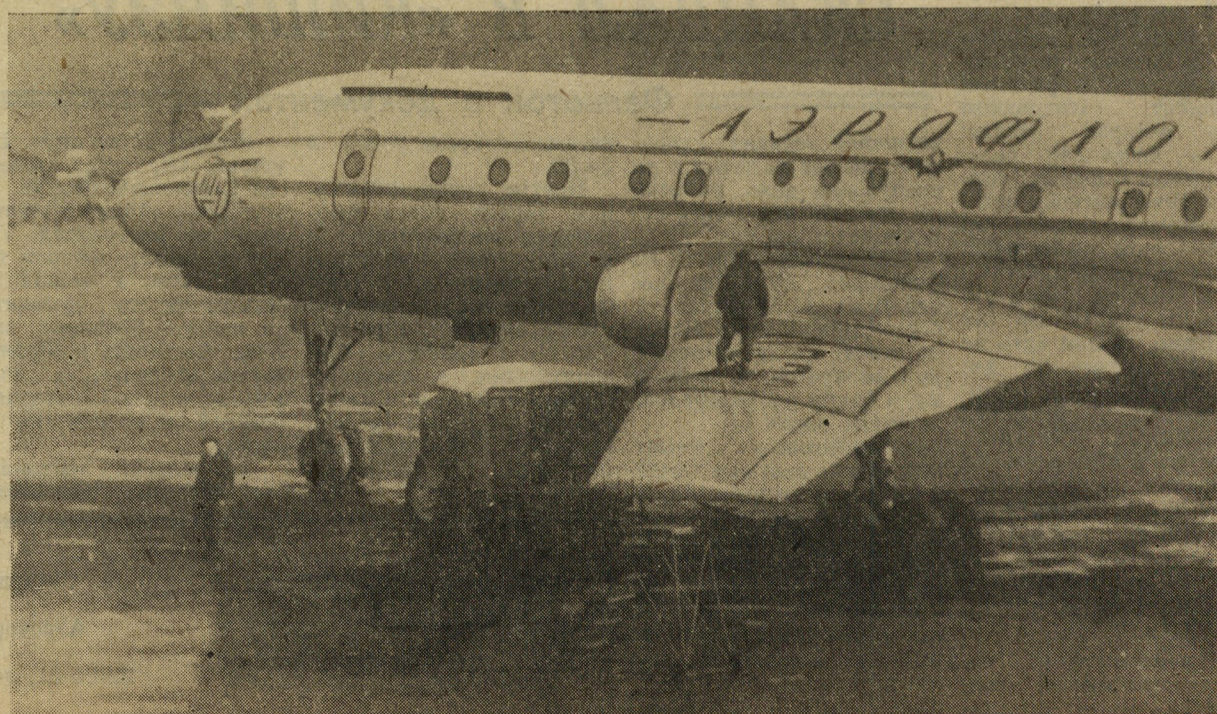
ПО ФАКТАМ, УКАЗАННЫМ В ЗАМЕТКЕ, ПРОВЕДЕНО РАССЛЕДОВАНИЕ. ФАКТЫ ЗАДЕР-

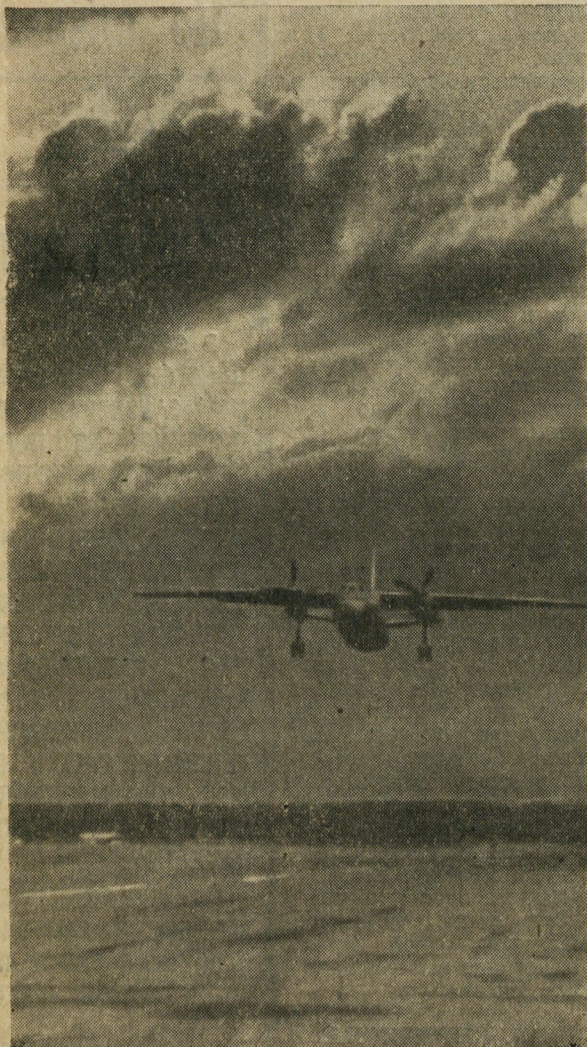


ЖЕК РЕЙСОВ Щ-263 7 И 10 ДЕКАБРЯ ПОДТВЕРДИЛИСЬ.

— Рейсы задерживались по метеоусловиям Кургана, — сказал начальник Курганского аэропорта Г. Багаев. С 5 января рейс Щ-263 выполняется согласно расписанию, независимо от наличия обратной загрузки. В ноябре—декабре практиковалось совмещение рейсов ввиду нестабильной загрузки из аэропорта Б. Каменное.

Начальник аэропорта З. Колупаев предупреден в связи с недостаточной работой по привлечению пассажиров и неправильной информацией при задержках рейсов по метеоусловиям.





ТО ВЗЛЕТ, ТО ПОСАДКА...  
Фотоэтиюд С. Савина.

**В НАЧАЛЕ** на телестудии были озадачены заказом Аэрофлота.

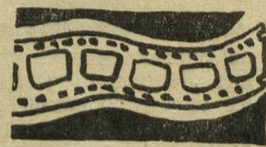
— Пленку-то мы смонтируем, но вот ведущую

которая предстала перед камерами в необычной для себя роли ведущей программы фильма-концерта. Своеобразная его премьера состоялась в по-

новленный в багажном отсеке корабля, рядом с пилотской кабиной. — Это видеоманитофон «Малахит», при помощи которого можно воспроизводить запись концертов, фильмов, различных передач.

Телеустановка может принимать передачи телестудий, находящихся в зоне полета лайнера. В воздухе мы уже смотрели программы Центральной, Ленинградской и других студий страны. Качество приема отличное.

Г. ИВАНОВА.  
Л. ФРОЛОВ.



## ТЕЛЕСАЛОН В ТУ-134

фильма-концерта нам не найти, — говорили работники телевидения. — Вам надо, чтобы программа велась и на английском языке, а наш диктор, который им владеет, как раз в отпуске.

Но авиаторы, — а это были работники Ленинградского объединенного предприятия, — быстро нашли выход. На телестудию вызвали бортпроводницу Риту Березовскую,

лете во время рейса 1163 Ленинград — Москва.

Один из создателей экспериментального телевизионного комплекса старший инженер Всесоюзного научно-исследовательского института телевидения М. Л. Зарин рассказывает:

— Наша телеустановка универсальна и компактна. Посмотрите, — Марат Людвигович показывает на прибор, уста-

**ИНЖЕНЕРЫ** Германской Демократической Республики изобрели совершенно новое авиатранспортное средство — воздушный корабль, который назвали «летающим дельфином». Он может бесшумно взлетать и садиться совершенно вертикально, поворачиваться, смещаться вбок или возвращаться назад.

Еще в 1909 году профессор Кноллер, а за ним профессор Бетц указывали, что свободный планирующий полет птиц можно объяснить длительным обтеканием крыла воздушным потоком попеременно сверху и снизу, то есть возникающим волновым течением.

А теперь о «летающем

## «ЛЕТАЮЩИЙ ДЕЛЬФИН»

дельфине». Те же законы природы могут быть использованы в технически переработанной форме для создания воздушного корабля. Опираясь на исследования дрезденского инженера и доктора В. Шмидта по волновому приводу, инженер Ульрих Квек предложил проект «летающего дельфина» с крейсерской скоростью более 500 километров в час.

Испытания, проведенные доктором, показали, что толстое крыло с дисками на концах в волновом потоке эффекту Кноллера-Бетца создает мощный импульс движения. Чтобы добиться повышенной частоты ударов, доктор В. Шмидт сделал ударные лопасти (крылья) вращающимися — так родился волновой пропеллер. Если на корпусе крыла в носовой и кормовой части установить по волновому пропеллеру, то получится совершенно новый воздушный корабль. В нем заложены все функциональные принципы быстрого плавания настоящего дельфина, но преобразованные технически: «Летающий дельфин» объединит маневренность вертолета, дозвуковую скорость самолета, грузоподъемность и комфорт морского корабля. Он безопасен в пожарном отношении благодаря тому, что наполнен

гелием; падение и разрушение его практически исключается благодаря разделению корпуса с гелием на множество отсеков.

«Воздушный дельфин» с атомным двигателем мог бы стать массовым транспортным средством будущего, например, в виде своеобразного «летающего отеля» для туристов, путешествующих между центрами городов: форма его несущих крыльев и плоская нижняя сторона позволяют ему садиться на крыши высотных домов, на луг и поляну, заводскую площадку и на поверхность воды. Погрузка и разгрузка его значительно проще, чем самолета. Со скоростью 500 километров в час он сможет пролететь без посадки до 4000 километров почти за то же время, что и самолет, так как крупные аэропорты обычно расположены довольно далеко от города, а «летающий дельфин» может сесть на крышу высотного дома в центре города.

«Летающий дельфин» — изобретение ГДР, заявленное патентом во всех промышленно развитых странах. Об этом недавно сообщил журнал «Вохенпост».



Пилот-инструктор Золотарев, командир корабля Шардаков с занимаемых должностей освобождены и назначены вторыми пилотами, у них изъят талон нарушения № 1. Бортмеханик Ремез также освобожден от должности и назначен авиатехником по обслуживанию самолетов. Такова расплата за один веселый вечер во время предполетного отдыха. Суровый урок, предупреждение другим!

К. ЮРЬЕВ.

## «ОГОНЕК» ДРУЖБЫ

В последний рабочий день прошедшей недели в «Лайнере» — ресторане аэропорта Кольцово вспыхнул «Огонек» — огонек дружбы свердловских стюардесс и молодых артистов города. Организаторами его были комсомольцы службы бортпроводников. Они знают цену искусству — здесь ведется большая воспитательная работа. Стюардессы прививают любовь к прекрасному, воспитывают в каждом человеке большое эстетическое чувство.

Перед стюардессами с большой концертной программой выступили артисты Н. Энгель-Утина, О. Агафонов, Л. Правдина, А. Рябов, композитор Родыгин.

В торжественной обстановке начальник службы бортпроводников П. А. Короткова подвела итоги прошлого года. По итогам социалистического соревнования, — отметила она, — первое место заняла группа Валентины Сергеевны Вековой. На тридцать одного человека прибавилось в службе ударников коммунистического труда. Им были вручены грамоты, удостоверения и значки; ударникам предсезонной вахты объявлены благодарности. П. А. Короткова выразила уверенность, что повышенные предсезонские обязательства будут выполнены.



## Пятый год подряд

В Кольцово взяла старт зимняя спартакиада. Она проводится по четырем видам спорта: баскетболу, лыжам, волейболу и настольному теннису.

Проведено первенство Свердловского авиапредприятия по баскетболу в зачет зимней спартакиады. В соревнованиях участвовало десять команд. Победителями среди мужчин пятый год подряд стали спортсмены АТБ, на втором месте — учащиеся школы № 92, на третьем — баскетболисты службы бортпроводников.

З. БУРЦЕВА.

## НЕ ПРОЩАЯСЬ С АВИАЦИЕЙ

В один из последних январских дней пассажиры, улетающие из Кировского аэропорта, обратили внимание на группу людей в синей аэрофлотской форме. Здесь были летчики, работники службы перевозок, бортпроводники. Девушки держали цветы.

— Не иначе встречают какое-то важное лицо, — гадали невольные свидетели. Ждали в самом деле человека, которого уважают кировские авиаторы, ветерана предприятия Александра Федоровича Задорожного. В этот день он отправился в свой последний рейс.

Двадцать лет трудится он в Кировском предприятии, пробыл в воздухе 15100 часов. По налету часов Александр Федорович стал своего рода чемпионом, такой цифры не достиг пока ни один кировский летчик. Старейшего пилота предприятия знают в любом уголке области. Его небесная до-

рога протянулась на три миллиона километров.

Летал Задорожный на самолетах ПО-2, АН-2 и ЛИ-2, подготовил немало командиров кораблей, которые сейчас летают по разным трассам Союза.

К самолету, прибывшему из Уржума, поспешили командиры предприятия А. Ф. Смирнов, командир летного подразделения В. Г. Селецкий, товарищи по работе, с кем проработал Александр Федорович бок о бок несколько лет. Последний рейс ветерана — прощание с небом, но не с авиацией. Александр Федорович будет по-прежнему работать в предприятии, только теперь на земле. Служба его не кончается.

М. ОКУЛОВ,  
зам. командира по  
политчасти Кировского  
предприятия.

## СКАНДАЛ В «КИШИНЭУ»

Фельетон в документах

**НАЧАЛЬНИКУ** аэропорта Аллеву. 20.XII.70 года сидя в ресторане «Кишинэу» со своими знакомыми произошел неприятный инцидент (сохраняем стиль авторов заявления) — несколько человек одетых в форму летчиков гражданской авиации сидевших за соседним столом вели себя недостойно, то есть приставали к нашей компании. Когда им указали на их поведение, то они чуть не угрожая пригласили нас «поговорить» — сообщили граждане А. Дулеску и А. Китаев. Душевного разговора в этот вечер не получилось, а состоялся он позже с инспектором Молдавского управления ГА, да и то не сразу. А скандал в благородном ресторане чуть-чуть не закончился дракой.

Но расскажем по порядку. Челябинский самолет ЛИ-2 прибыл в столицу солнечной Молдавии,

выполняя задание — спецрейс. Вылет намечался на следующий день, но рейс по просьбе заказчика перенесли на два дня.

Пилот-инструктор Г. Я. Золотарев, командир корабля Ю. А. Шардаков и бортмеханик А. С. Ремез отдыхали в профилактории не просто, а по-своему. Сидели в ресторане, заказали водки.

«Бортмеханик Ремез подошел к девушке Свете и стал ее приглашать танцевать, но так как она была со своим другом, в танце ему отказала. Повторялось 2—3 раза, за что она обиделась, а затем сообщила о недостойном его поведении», — это цитата из второй объяснительной. В профилакторий друзья веселыми

ногами прибрели ровно в 24.00.

Наутро маловеликолепная тройка перед молдавским инспектором, а позже — перед товарищами, прибывшими из Челябинска, пыталась замести следы, отрицать мини-карнавал в «Кишинэу». Мужественным и чистосердечным оказался Золотарев, он рассказал все как было. Оригинальные объяснительные Ремеза. В первой:

«Спиртных не пил». Во второй: «Я, Ремез Алексей Семенович, будучи в ресторане, зайдя покурить водки не употреблял. Утром выпили (!) вечером не пил. Днем я выпил (!), больше ничего добавить не могу». Добавим: мы тоже. Честность у бортмеханика оказалась за бортом, да и с элементарной логикой он крепко не в ладах.

Нарушители дисциплины серьезно наказаны.



г. Свердловск, И-20,

Аэропорт Уктус.

22-05-21, доб. 1-96, 1-61

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 20048. Заказ № 2999.

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