



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Сегодня
В НОМЕРЕ:

- Знание экономики — каждому
- Почетные звания лучшим
- Скоро конкурс стюардесс
- Пассажиру — заботу и внимание

ПОБЕДИТЕЛИ

КОНКУРСА

ПРОФЕССИЙ

В летном подразделении Уктусского авиапредприятия подведены итоги конкурса «Лучший по профессии». На протяжении длительного времени конкурсная комиссия внимательно следила за производственной деятельностью экипажей, учитывая все показатели их летной работы. И вот победитель назван. Им стал экипаж самолета АН-2 в составе командира В. И. Волгина и второго пилота В. Э. Рыжко. Кроме того, стали известны победители в социалистическом соревновании на звание «Лучший пилот». За успешное выполнение плановых заданий на авиационных работах и обеспечение полной без-

ЗНАКИ ОТЛИЧИЯ ЛУЧШИМ

Для повышения творческой активности, гласности соревнования немало сделано за последние месяцы в Челябинском предприятии. Недавно здесь разработано положение и утвержден нагрудный знак «Отличник качества», которым награждаются лучшие авиатехники за победу в соревновании за качественное обслуживание техники.

На фоне крыльев — символа авиации — ромб с серпом и молотом и инициалами предприятия. Внизу слова — «Отличник качества». Этот нарядный нагрудный значок будет украшать сейчас передовиков труда Челябинского предприятия.

Первыми получили право носить значок Николай Иванович Носов, авиатехник, обслуживающий самолеты ИЛ-18, и Евгений Витальевич Королев, техник-бригадир радиолaborатории.

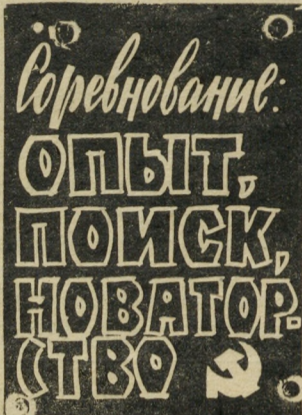
опасности полетов это звание присвоено командирам самолета АН-2 В. Н. Глазкову, обработавшему 30952 гектара, и В. В. Мартюшеву, обработавшему 30056 гектаров.

Проводилось соревнование и среди комсомольско-молодежных экипажей Уктусского предприятия. Победителями стали экипажи А. Н. Анкудинова (второй пилот А. В. Кравченко) и В. С. Пирогова (второй пилот Ю. А. Пушкарев).

Поединок

смекалистых

В АТБ Челябинского предприятия объявлено о проведении конкурса на лучшие рационализаторские работы 1971 года. Жюри рассмотрит предложения рационализаторов, поданные и внедренные в производство в этом году. Победившими будут признаны работы, позволившие получить наибольшую экономию.



Министерство гражданской авиации в целях усиления роли комсомольцев и молодежи в повышении культуры обслуживания пассажиров, росте профессионального мастерства бортпроводников решило провести в 1972 году Всесоюзный смотр-конкурс среди служб бортпроводников предприятий гражданской авиации на звание «Лучшая хозяйка крылатого лайнера».

Эти почетные звания будут присуждены участни-

ЛУЧШАЯ

ХОЗЯЙКА

КРЫЛАТОГО

ЛАЙНЕРА

цам смотра-конкурса, занявшим по сумме набранных баллов первое, второе и третье места.

Победительницы будут награждены дипломами первой, второй и третьей степени, а также ценными подарками и сувенирными наборами Аэрофлота.

Смотр-конкурс состоится с 12 по 14 января в Сухуми. Свердловские бортпроводники активно готовятся к этим своеобразным соревнованиям.

СОБЫТИЯ ФАКТЫ

Г. Г. Борисов — командир летного подразделения самолетов ИЛ-18 в аэропорту Кольцово. Возглавляемый им коллектив — самый передовой в авиапредприятии, не раз выходил победителем в социалистическом соревновании. В коллективе сложилась хорошая традиция — торжественно провожать командиров в первый самостоятельный полет.

На снимке: командир летного подразделения Г. Г. Борисов провожает в полет командира корабля ИЛ-18 Л. С. Петухова.



В едином строю

Недавно в АТБ Челябинского предприятия названы имена лучших производственников. Профсоюзная организация и партбюро приняли решение оформить стенд с портретами передовиков производства.

Стенд украсят портреты ветеранов производства, передовиков соревнования, лучших производственников и комсомольцев. Среди них — портрет Алексея Семеновича Кукарека, авиатехника — бригадира, награжденного по итогам восьмой пятилетки орденом «Знак Почета», Степана Михайловича Пашнина, проработавшего в АТБ Челябинского предприятия 30 лет. Он начал работать здесь до войны, а окончив ее, кавалером многих боевых наград вернулся на свое предприятие. За труд в восьмой пятилетке С. М. Пашнин награжден орденом Трудового Красного Знамени.

На стенде почета появится и портрет С. М. Коскина, участника трех войн, кавалера боевого ордена С. М. Буденного.



Успешно несет ударную вахту коллектив ордена Трудового Красного Знамени Тюменского управления, выполнивший десятимесячную программу. Высоких технико-экономических показателей за этот период добились также ЦУ МВС, Азербайджанское, Туркменское и Эстонское управления, заводы № 400, 402, 405 и 408. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за третий квартал отмечена хорошая работа Абаканского авиапредприятия, Канского и Ачинского авиаподразделений Красноярского управления.

ВСЕ РЕЗЕРВЫ — В ДЕЙСТВИЕ!

Лозунг «Все резервы — в действие!» стал повседневным девизом этих коллективов, важнейшим ориентиром в соревновании.

Возможности для выполнения напряженных плановых заданий 1971 года есть во всех авиапредприятиях, но используются они еще не в полной мере.

Об этом говорит, в частности, невыполнение плана десяти месяцев некоторыми управлениями гражданской авиации по ряду основных показателей. В числе управлений, не справившихся с выполнением плана по ряду показателей, — Московское

транспортное, Белорусское, Украинское, Северное, Якутское, Дальневосточное, Северо-Кавказское, Магаданское, Молдавское и другие.

Анализ их производственной деятельности показывает, что основными причинами отставания является слабая организаторская работа по изысканию и приведению в действие внутренних резервов и отсутствие повседневного контроля за ходом выполнения планов. В отдельных управлениях гражданской авиации имеют место факты бесхозяйственности, нарушения финансовой дисциплины, задержки и отмены рейсов по вине

личного состава. Так, в Уральском управлении смета расходов превышена на 474 тысячи рублей, в Украинском — на 553 тысячи. В Якутском управлении за прошедшие три квартала по всем статьям затрат допущен перерасход в сумме 2,5 миллиона рублей, в том числе по фонду заработной платы — 532 тысячи. Не выполнен план по производительности труда. Нарушено соотношение между ростом производительности труда и средней заработной платы. По основным типам самолетов не выполнен план по коммерческой нагрузке ИЛ-18 — на 70 кг, АН-10 — на 378, АН-24 —

на 87, ЛИ-2 — на 149 кг. В Якутском и Магаданском управлениях заметно ухудшилось использование самолетного парка по налету часов, особенно самолетов АН-12.

ПЛОХО обстоит дело с регулярностью движения самолетов в Дальневосточном управлении. Из-за неудовлетворительной организации погрузочно-разгрузочных работ службой перевозок за девять месяцев этого года задержано 329 рейсов, по вине аэродромной службы — 326. Нет надлежащего контроля за использованием пассажирских мест. Только в июле — августе в период

наиболее интенсивного спроса на перевозки, на самолетах ИЛ-62 и ТУ-114, отправленных из Хабаровска, было свыше 14 тысяч свободных кресел. И это при наличии большого пассажирского потока.

Имеются и другие существенные недостатки, которые отрицательно сказываются на выполнении плана перевозок пассажиров. В результате неудовлетворительного обеспечения работы аэропортов в сложных метеорологических условиях, задержек и отмены рейсов, плохой информации и низкой культуры обслуживания многие пассажиры отказываются от услуг Аэрофлота. Например, в кассы аэропортов Украинского управления за девять месяцев текущего года было (Начало. Окончание на 2-й стр.)



Аэропорт Уктус. Только что прибыл самолет АН-2, только что умолк двигатель. Пассажиры спешат в город.

На снимке: пассажиры в Уктусском аэропорту.

БОЕВОЙ ПОМОЩНИК АВИАТОРОВ

Недавно в Челябинском предприятии состоялась конференция читателей журнала «Гражданская авиация». Идея провести такую конференцию была высказана читателями в ходе подписки на журнал на 1972 год.

И вот в конце прошлой недели в красном уголке АТБ собрались техники, радисты и механики, секретари первичных партийных организаций, комсорги. Всех их объединила любовь к журналу, желание видеть его в новом году еще лучшим.

Общий обзор журнала за 1971 год сделал заместитель командира по политчасти А. И. Власов. Он отметил удачу журнала в освещении работы партийных организаций Аэрофлота, пропаганде решений XXIV съезда КПСС. Затем слово взял зам. командира летного коллектива В. Н. Сатонин.

Журнал неплохо освещает жизнь и быт пилотов. Условия нашей жизни, учебы, полетов, отдыха — материалы на эти темы регулярно печатаются на страницах журнала. В связи с приближением 50-летия Аэрофлота хочется пожелать журналу печатать побольше материалов, рассказывающих о героических годах становления авиации.

Виктор Григорьевич Васильев, главный инженер АТБ, отметил материалы, рассказывающие об опыте эксплуатации системы автоматического захода на посадку. Эти материалы оказали несомненную помощь специалистам АТБ.

Своими мыслями о журнале поделился и командир корабля Н. В. Хотынский. Он высказал желание создать техническое приложение к журналу.

О зарубежной авиационной технике и освещении на страницах журнала работы иностранных авиакомпаний высказал мнение пилот-инструктор А. Г. Мирсков, посетивший выставку авиационной техники в Париже. О работе литературно-художественного отдела журнала поделилась мнением заведующая библиотекой М. А. Матвеева.

Хотелось бы видеть на страницах журнала, — сказала она, — больше стихов, песен, сценариев, посвященных 50-летию Аэрофлота.

В целом, отмечалось на конференции, журнал стал боевым помощником партийных организаций в мобилизации авиарботников на выполнение решений XXIV съезда КПСС.

Отзывы и критические замечания читателей, высказанные на конференции, посланы в редакцию журнала «Гражданская авиация».

И. МАТВЕЕВ.

...Зимой 1942/43 года Красная Армия нанесла немцам ряд тяжелых поражений на Северном Кавказе, в районе Верхнего и Нижнего Дона, под Ворожежом, на центральном участке советско-германского фронта, а в начале 1943 года нашей армии удалось пробить брешь в кольце немецких войск, блокировавших Ленинград. Под Тихвином образовался «коридор», связывающий город с большой землей.

Разведка доносила, что немцы готовятся ликвидировать «коридор».

Срочным порядком из под Москвы была переброшена гвардейская дивизия «Катюши». Дивизия заняла позиции у Синявинских болот. Рыли блиндажи, тянули связь, готовились к контрудару.

— Вой были упорными, непрерывными, с середины мая до конца ноября, — вспоминает Иван Федорович Грехов. — Пехота, поддерживаемая мощным минометным огнем, беспре-

СОЛДАТСКАЯ НАГРАДА

ЭСТАФЕТА ПОКОЛЕНИЙ

ривно атаковала неприятеля.

Обескровленный противник выдохся, и к началу зимы под Тихвином наступило относительное затишье. Затишье перед окончательным разгромом немцев под Ленинградом.

Гвардейцы - минометчики дивизии Соловьева, а в их числе и рядовой Грехов, были награждены медалями «За оборону Ленинграда».

Это была первая правительственная награда 19-летнего бойца, который на фронт ушел добровольцем, а демобилизовался

лишь в 1947 году. С тех пор работает на авиаремпредприятии.

С 1964 года Иван Федорович — старший инженер ОМТС.

Хлопотная, трудная у него должность. Длительные командировки, которые требуют энергии, находчивости, специальных знаний.

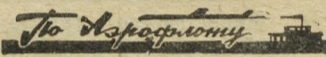
— Шестой год подряд коммунисты отдела материально-технического снабжения и автохозяйства авиаремпредприятия выбирают Грехова парторгом. Он отвечает за воспитательную и агита-

ционно-массовую работу в отделе.

Своевременно донести до людей решения партии — задача, при его должности, тоже не из легких. Однако Иван Федорович справляется с ней успешно.

Почти 30 лет прошло с того памятного для Ивана Федоровича дня, когда он в составе гвардейской дивизии сражался под Тихвином. Есть у него и другие правительственные награды, но больше других дорожит он той, которую получил в боях за освобождение города, носящего имя великого вождя.

И. СЕМЕНОВ.



Взлетный вес ИЛ-76 более 150 тонн, высота полета 13 километров, скорость 850—900 км в час.

В грузовой кабине самолета можно размещать различные грузы в контейнерах. Специальные средства механизации, которыми оснащен самолет, значительно сокращают время его стоянки в аэропортах. Вместительная грузовая кабина герметична. В ней можно доставлять по воздуху ранние фрукты, свежие овощи, живую рыбу. Самолет способен перевозить и разнообразное оборудование, крупногабарит-

ную технику. Он поможет труженикам сельского хозяйства, строителям газопроводов, добытчикам нефти в отдаленных районах страны.

У самолета экономичные, с новейшей системой реверса турбовентиляторные двигатели, с большой энерговооруженностью, мощная механизация крыла. ИЛ-76 имеет малые скорости взлета и посадки, многоколесные шасси повышенной проходимости. У самолета не большой разбег при взлете и короткий пробег при по-

садке. ИЛ-76 можно эксплуатировать как с бетонных аэродромов ограниченных размеров, так и с обычных грунтовых площадок.

Совершенный комплекс пилотажно-навигационного и радиосвязного оборудования позволяет самолету летать на самых различных трассах в любое время года и суток, в любых метеорологических условиях. Бортовая вычислительная машина помогает совершать автоматический полет по маршруту и автоматический заход на посадку.

У ИЛ-76, современной высокоэкономичной транспортной машины, — отличные перспективы для широкого применения в народном хозяйстве страны.

В Кольцово после рабочей смены многие авиаторы надевают красные повязки — следят за общественным порядком, строго спрашивают с нарушителей.

На снимке: идет народный патруль.



ВСЕ РЕЗЕРВЫ — В ДЕЙСТВИЕ!

(Окончание.)

Нач. на 1 стр.)

возвращено более 400 тысяч авиабилетов на сумму около 6 миллионов рублей, в Северном управлении — 120 тысяч билетов на сумму 2,3 миллиона рублей.

Другой пример. В октябре ввиду неподготовленности наземных служб аэропортов Домодедово и Внуково к борьбе со снегопадом был нанесен большой ущерб выполнению плана пассажирских перевозок Московскому транспортному и другим управлениям гражданской авиации, самолеты которых осуществляют полеты в Москву.

Эти факты свидетельствуют о том, что в отдельных авиапредприятиях не проявляется должной заботы о выполнении производственного плана. Анализ их производственно-финансовой деятельности со стороны командно-руко-

водящего состава носит подчас неглубокий характер и не направлен на своевременное выявление и устранение причин, вызывающих отклонения от плановых заданий.

Чтобы исправить создавшееся положение, в министерстве и управлениях гражданской авиации разработаны конкретные мероприятия, цель которых обеспечить выполнение плана первого года девятилетки. Вниманию командно-руководящего состава, партийных и общественных организаций, всех авиарботников сосредоточено на дальнейшем развитии социалистического соревнования, мобилизации внутрипроизводственных резервов, улучшении использова-

ния авиационной техники, комплексной механизации и автоматизации трудоемких процессов, проведении строжайшего режима экономии и укреплении дисциплины.

У тружеников Аэрофлота есть все возможности успешно взять намеченные рубежи первого года новой пятилетки и с честью выполнить принятые на себя социалистические обязательства. Задача сейчас состоит в том, чтобы командование, партийные организации, авиапредприятия направляли усилия авиарботников на выполнение плановых заданий 1971 года. Главное — эффективнее распространять и внедрять опыт передовиков и новаторов производства, активно пропаганди-

ровать и использовать научно-технические и экономические достижения, хорошо зарекомендовавшие себя общественные смотры резервов, взаимные проверки выполнения обязательств и практическую взаимопомощь.

Хозяйственные руководители призваны на основе детального анализа и повседневного контроля за ходом выполнения плана принимать все меры к тому, чтобы обеспечить регулярность и безопасность полетов и постоянную готовность аэродромов к эксплуатации, не допуская производственных потерь, изо дня в день добиваясь повышения использования самолетного парка по коммерческой грузоподъемности, опера-

тивно регулировать частоту движения самолетов в зависимости от спроса пассажирских и грузовых перевозок.

Большие требования предъявляются к работникам планово-экономических отделов. Они должны систематически анализировать ход выполнения плана по авиапредприятиям, подсказывать практические пути лучшего использования резервов, экономии материальных и трудовых ресурсов, строго соблюдать финансовую дисциплину, следить за использованием и не превышением сметы расходов по авиаподразделениям, службам, участкам. Важно, чтобы

каждый коллектив знал план своей работы на каждый день и мог трудиться с полной отдачей сил. В целях повышения производительности труда следует шире использовать экономические рычаги, заложенные в новой системе планирования и экономического стимулирования. Вместе с тем необходимо настойчиво повышать ответственность работников за выполнение государственных планов.

В оставшиеся дни года гражданской авиации предстоит выполнить огромный объем работ. И надо сделать все, чтобы задания первого года пятилетки были успешно выполнены во всех авиапредприятиях. И. СПОТКАЙ, зам. начальника Центрального планово-экономического управления МГА.

КРАСНЫЕ ЗВЕЗДЫ ГЕРОЯ

В книжном издательстве «Удмуртия» недавно вышла в свет книга Ю. Ф. Кедрова и Г. К. Перевощикова «В воздухе Меркушев».

Это документальная повесть о военном летчике-уральце Василии Афанасьевиче Меркушове, чей жизненный путь начинался на севере Удмуртии, в старинной деревеньке Кучей. Его отец в годы гражданской войны ушел к партизанам, сражался в их рядах за Советскую власть и был расстрелян колчаковцами.

После гибели отца Василий вместе с сестрой «христардничал» по близким деревням, затем батрачил у кулака. По вечерам Вася бегал в сельскую избу-читальню, учился читать и писать. Комсомол помог найти ему верную дорогу в жизни. Меркушев окончил советскую партийную школу, а вскоре комсомольцы Ижевска избрали его своим вожаком. Но недолго «секретарил», в горьком комсомоле Василий Меркушев. Давно он мечтал о небе и в 1931 году по кличу «Комсомолец — на самолет!» поступил в авиа-

На вашу книжную

полку

ционное училище. Успешно закончил его и стал военным летчиком Страны Советов.

В первые дни войны В. Меркушев занимается комплектованием авиационных частей в тылу. Семь полков проводил он на фронт. А с восьмым улетел сам, став его комиссаром, а со временем и командиром.

В июле 1944 года машина Меркушева в одном из воздушных боев была подбита и отважный летчик попал в плен. Но он приложил все усилия и во время одного из полетов авиации союзников с группой военнопленных совершил побег из концлагеря.

Воину Герой Советского Союза В. Меркушев закончил заместителем командира дивизии на Дальнем Востоке.

Сейчас Василий Афанасьевич на заслуженном отдыхе. Нередко его можно встретить среди молодежи, которой он рассказывает о делах комсомольцев тридцатых-сороковых годов, о своем боевом пути. Поэтому в первую очередь на молодых рассчитана книга «В воздухе Меркушев», так как жизнь ее героя являет собой яркий пример беззаветного служения Родине.

Ф. КРАВЦОВ.

- У ДРУЗЕЙ ПО СОРЕВНОВАНИЮ
- СТРОИТСЯ АЭРОВОКЗАЛ
- МАЙКУ УКРАШАЕТ ГЕРБ
- ЭСТАФЕТА КОМСОМОЛЬСКИХ НОВОСТЕЙ

НОВОСТИ

НА ФИНИШЕ ГОДА

На финише принято подводить итоги. С неплохими результатами завершают год спортсмены Уктусского предприятия. Они хорошо выступили в соревнованиях по плаванию. Радует и таковой спортивный показатель, как массовость. В течение полутора месяцев в общефизическую подготовку и соревнования по различным видам спорта вов-

лечено более 60 процентов личного состава предприятия.

Растет и мастерство спортсменов. В течение года два человека получили звание мастера спорта. А сейчас в Уктусском предприятии — семь мастеров спорта, 35 человек защитили первый спортивный разряд, 23 — второй и 33 — третий.

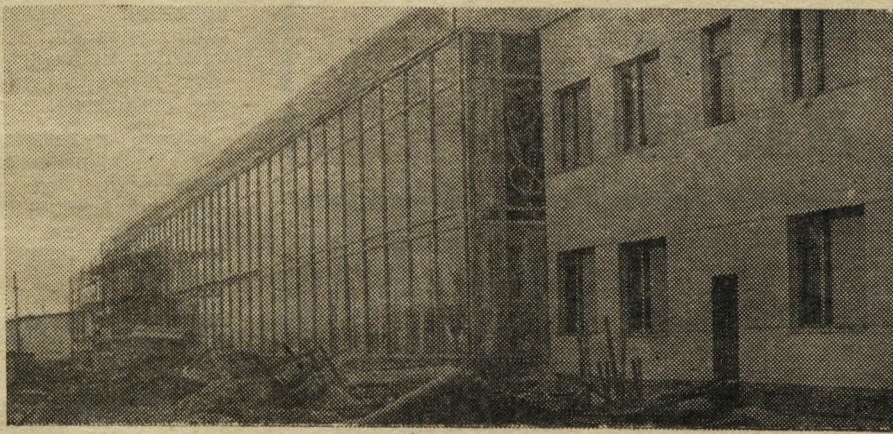
АВИАХИМИКИ УЧАТСЯ

Еще не окончился нынешний сезон авиахимработ, а пилоты уже готовятся к следующему сезону. В учебно-тренировочном подразделении начались занятия с летным составом

Ленинградского предприятия спецприменения. Летчики изучают агротехнику возделывания сельскохозяйственных культур, организацию авиахимработ. Пилоты на занятиях познакомились с технологией внесения в почву ядохимикатов, методами и сроками внесения удобрений.

Давно уже курганцы сетовали на отсутствие в своем аэропорту пассажирского вокзала. И вот в приближающемся 1972 году строители обещают сделать горожанам весомый подарок — в мае сдать в эксплуатацию новое, современное здание аэровокзала.

На снимке: контуры новых «воздушных ворот» Кургана уже вполне определились.



Наша ДЕТЬ

До сих пор были известны три вида хоккея: с шайбой (родина — Канада), с мячом (родина — Россия) и хоккей на траве (кто его знает, где он родился). Но с недавних пор появился еще один вид хоккея, и уж его-то родиной стал не кто иной, как Уктус. Вернее, Уктусский аэропорт.

Едва легкий морозец сковал небольшую лужицу в Уктусском аэропорту, как множество мальчишек со всех концов микрорайона потянулись плотной верени-

цей к болотцу с клюшками наперевес.

И грянул бой от рассвета до поздней ночи. Играют поклонники шайбы в десять очередей — болотце то маленькое, враз больше трех-четырёх хоккеистов не вмещает. Поэтому и занимают мальчишки очередь, а потом ждут, ждут...

Другого им ждать не приходится, ибо руководитель Уктусского предприятия и домоуправления аэропорта о ребятах не думают. Где там, у них заботы посерьезнее. Вот и пере-

биваются подростки микрорайона как придется. Летом в футбол гоняют на неблагоустроенной поляне около дома № 250в по улице Белинского, а сейчас вот на хоккей перешли.

Но радости от этого мало. Особенно ребятам. Потому что о хороших хоккейных кортах, о ледяных городках им приходится только мечтать, ведь без помощи старших они ничего сделать не могут. А взрослые дяди, у которых есть все необходимое для заливки катка — техника, горячая вода, шлан-

ги, страдают одним, но, пожалуй, самым важным недостатком — отсутствием желания помочь ребятам. Это относится к командиру авиапредприятия А. И. Ермолаеву, начальнику аэропорта И. Л. Шмальцу, председателю профкома А. И. Вейсу, а ведь речь идет в большинстве своем о детях работников авиапредприятия, аэропорта и авиапредприятия.

Гоняют шайбу ребята на пяталке. Гоняют так просто, даже без ворот, и не знают, кто бросит шайбу по воротам безопасности хозяев Уктусского аэропорта. Вот наверняка был бы гол!

Ф. ВИКИН.
(Наш спортивный обозреватель).

АЭРОПОРТ ГЛАЗАМИ ПАССАЖИРА

Каждый из нас время от времени становится пассажиром. И уж если человек обращается к услугам Аэрофлота, то движет им отнюдь не «охота к перемене мест». У кого-то «горит» путевка, другой спешит в служебную командировку.

Конечно, регулярность полетов во многом зависит от погоды. Как ни совершенствуется техника, а взлетать и садиться в сплошной туман самолеты еще не могут. Бывает нередко и так, что рейсы задерживаются в порту по чьей-то нерасторопности, халатности, бесхозяйственности. Это как раз те «технические причины», на которые ссылаются дикторы аэропорта. К этому мы еще вернемся, так что разговор о «скорости» впереди. А сейчас о том минимуме услуг, которые предоставляет аэропорт пассажиру.

Итак, вечер восьмого — утро девятого декабря. В аэропорту Кольцово обычный рабочий день. В аэропорту садятся самолеты, летевшие в Курган, Челябинск, Магнитогорск: над Южным Уралом туман. Транзитные пассажиры заполняют залы ожидания, вырастают очереди у касс, у буфетных стоек, у справочного бюро...

Справедливости ради, надо сказать, что за последний год в аэропорту Кольцово немало сделано для таких вот застрявших пассажиров. Установлено четыре кабины междугородной телефонной связи и три междугородных телефона-автомата, в зале ожидания работает часовой мастер, горячие закуски продают два продавца, вечером можно посмотреть телевизор. Здесь же, рядом с ним, белеет полотно экрана — иногда киномеханик из клуба «крутит» фильмы о летчиках, рекламные «ролики» Аэрофлота.

Ни одной жалобы от пассажиров нет и на работу бытовой комнаты. Здесь есть все, что может понадобиться человеку, чтобы быстро привести себя в порядок: утюги, нитки, иголки, гвозди, молотки и т. д. Душ? «Недалеко здесь, в парашютной службе можно помыться», — объясняет дежурная. — Мы договорились».

Весной, вскоре после рейда «Уральского рабочего» («Приключения человека с чемоданом») в аэропорту появилась диспетчерская такси. Благоими намерениями руководствовались ее создатели: предполагалось принимать заявки пассажиров с борта самолета, отмечать путевки водителям, оформлять междугородные рейсы и т. д. Все это, однако, осталось на бумаге. То ли потому, что пассажиры не знают, что такси можно заказать еще в полете, то ли слишком уж хорошо знают, что такое свердловское такси, но заявок нет. Таксисты по-прежнему сами «приглашают» пассажиров. Где угодно, но не на стоянке.

Вечером 10 декабря я был свидетелем такого разговора. Пожилая женщина с ребенком на руках упрощала диспетчера:

— Отправьте меня в Сысерть.
— Я же путевки не отмечаю, не могу шофера послать. Вдруг у него смена кончается, — оправдывалась Светлана Анатольевна Голосова.
Наконец нашлась машина (№ 34-43).
— Я свезу, пожалуйста, — согласился шофер, — только вам придется оплатить обратную дорогу.
— Почему это? — удивилась женщина.
— А как же! Обрато ведь пассажиров не будет...
— А сколько до города возьмете? Может, на автобус успею? — робко спросила женщина.
— Три рубля...

Диспетчер С. А. Голосова прокомментировала этот факт так:

— Ну, за всеми не уследишь. А отмечать путевки... Даже штамп и журнал начальник эксплуатации велел отвезти в город.

И усталая женщина с ребенком и чемоданами в руках отправилась искать детскую комнату. Когда-то комната матери и ребенка находилась на втором этаже, в первом зале. Удобно было. Кассы близко, буфет. Нянечка водится с ребенком, а мать может быстро зарегистрировать билет, выпить кофе. Сейчас в этих двух комнатах расположилась диспетчерская служба, а детскую комнату перевели в маленький закуток на втором этаже четвертого зала. Конечно, администрации виднее, где и как разместить службы аэропорта, но при этом надо руководствоваться соображениями удобства для пассажиров, а тем более самых маленьких. Сейчас в этой комнатке стоит только шесть кроваток, вентиляции нет, ванночек тоже, уложив ребенка, мать не может отдохнуть хотя бы в кресле — негде поставить.

Иван Егорович Котленко, работавший летом заместителем начальника аэропорта по работе с пассажирами, клятвенно обещал, что это временно, что скоро переведут в другое место парикмахерскую и тогда станет просторнее. Несколько раз назначались «окончательные» сроки, но сейчас он снова перенес... на конец года.

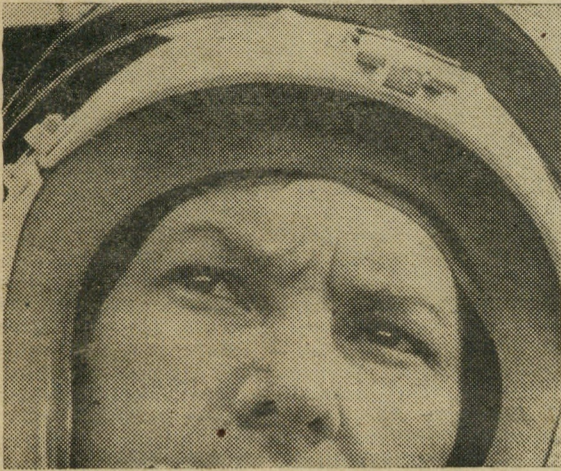
Утром погода на Южном Урале улучшилась. Началась отправка пассажиров, и нельзя было не заметить, что и кассиры, и диспетчеры по транзиту предпочитают отправлять «местных» пассажиров, чем тех, кто просидел ночь в аэропорту, ожидая погоды.

В. Г. Глухова, диспетчер по транзиту, пояснила: — Мы должны в сутки отправлять 1200 первоначальных пассажиров, чтобы выполнить план. Отправляем, конечно, и транзитных пассажиров, но ведь не всех сразу. План ведь тоже надо выполнять.

Понятно, план выполнять необходимо. Но во главу угла всей деятельности аэропорта должен быть положен принцип: все для пассажира. Не пассажир для предприятия, а предприятие для пассажира — только так надо рассматривать и оценивать деятельность коллектива.

И. БУРКО.

И СНОВА ПОДЪЕМ



Высота 500 метров, 1000, 1500, 2000. «Давление падает. Стрелка вариометра показывает скорость подъема — 15 метров в секунду. Пилоты в ларингофонах, в кабине, мало похожей на кабину самолета, спокойно сидят в креслах и только кислородные маски, лежащие перед ними, и электродатчики, прикрепленные на груди, говорят, что идет испытание...

— Возможно ли, не отрываясь от земли уральской, подняться и опуститься за какой-нибудь час на высоту нескольких километров, скажем, на пик Победы?

— Почему же нет, — говорит врач-барометрист Юрий Евгеньевич Синецкий. Человек это серьезный, поэтому нет оснований не верить ему. — У нас в авиации все возможно. На что опытные альпинисты тратят недели, мы делаем намного быстрее. Правда, цели у нас другие: не рекорды, а изучение влияния изменений барометрического давления на организм, реакцию, психику пилота...

Маленькое кирпичное здание в аэропорту Кольцово известно всем пилотам Уральского управления. Именно здесь находится тот уникальный «лифт» — барокамера, камера тяжести, в которой проходит подъем и обследование. Обследова-

ние — это метод специальной функциональной диагностики для определения переносимости пилотом снижения частичного давления кислорода во вдыхаемом воздухе и резкого изменения бародавления.

Сидя в креслах современного лайнера, мы дышим легко и свободно — мощные компрессоры стараются поддерживать определенную легкую переносимую любым человеком плотность воздуха. А если разгерметизация? Если нарушится равновесие внутреннего и внешнего давления где-нибудь на высоте 8—10 километров и наступит кислородное голодание? Правда, ничего страшного не произойдет: самолет за несколько секунд снизится до безопасной для организма высоты, — ничего страшного, если с членами экипажа все будет в порядке. Поэтому испытание на переносимость проходят все: и те, кто только учится летать, и те, кто летает уже давно. Как говорится, «через тернии барокамеры — к звездам».

Стальная герметическая коробка, похожая на сейф. Распределительный щит с вентилями. «атмосферное давление», «вакуум», осциллограф, электрокардиограф для снятия кардиограммы, несколько навигационных приборов, контролирующих

скорость поднятия и высоту. Внутри испытываемые — пилоты из Кирова, те, кому придется подниматься сегодня. Юрий Евгеньевич, дав последнее указание, выходит, закрывая дверь: счастливо оставаться.

Заработали водяные насосы, откачивающие воздух камеры, — подъем начался. Каждые 100 метров высоты ртутный столбик падает на десять делений. 4000, 4500... «Стоп!» — говорит врач. Высота пять километров. Давление внутри камеры упало почти наполовину — 405 мм рт. ст. Это площадка, экспозиция, 30-минутный «полет», в течение которого и проходит обследование каждые пять минут. Включается ЭКГ, измеряется пульс и давление. Близко в иллюминаторе видны лица людей, спокойно сидящих на 5-километровой «горке». Можно подняться и выше: до 20 километров — но это уже в масках, да так высоко пассажирские самолеты еще не летают. Врач следит за состоянием пилота, зеленая кривая на экране осциллографа показывает работу сердца.

«Как самочувствие?» — «Нормально».

Чуткие приборы регистрируют все отклонения. Когда сердцу не хватит кислорода, когда пульс станет биться реже и давление упадет — это покажут приборы. Пока все хорошо.

— Оденьте кислородные маски, — через СПУ командует врач, — дышите спокойно, как обычно.

...Тридцатая минута. Последний раз записи электрокардиографа. Спуск! И насосы проделывают обратную работу: опускают экипаж из облачных высот на землю. Испытание-тренировка закончено. Но работы врачу еще хватает: надо наклеить карточки, сравнить показания, поставить оценку переносимости. И снова — подъем.

А. НОВИКОВ.
(Наш рабкор).



На фотоохоте.
Фото пилота
Б. ИВАНОВА.

Вертолет-ремонтник

ЭТО интересно!

Летчик в вертолете вместо трубочиста... Вот уж, действительно, невиданное дело! Однако только с помощью вертолета можно было добраться до 70-метровой фабричной трубы, на которой лопнул один из обручей, опоясывающих конструкцию, и буквально повис в воздухе, угрожая ховившим внизу людям.

Пришлось огородить часть заводского двора и прекратить движение в этом месте. Однако для того, чтобы снизу

добраться до повисшего обруча, пришлось бы строить гигантские леса. Решили обратиться за помощью к летчикам, которые и прислали вертолет.

Из кабины вертолета свисала веревка с якорем. После маневров, продолжавшихся 24 минуты, летчику удалось подцепить лопнувший обруч и снять его. Все это время вертолет вела специально настроенная для этой цели наземная радиостанция.

ВАРШАВА —
ИНТЕРПРЕСС.

СКОРО СМОТР



Командование, политический отдел УрУ ГА и терком профсоюза авиаработников решили провести VII смотр коллективов художественной самодеятельности авиапредприятий УрУ ГА, посвященный 50-летию Аэрофлота.

Смотр продлится до марта 1972 года.

Подготовка и проведение смотра возлагается на оргкомитет.

Основные цели и задачи смотра:

— дальнейшее развитие художественной самодеятельности, повышение роли культурно-просветительных учреждений, воспитание у авиаработников высоких моральных качеств, ответственности за порученное дело;

— улучшение учебно-воспитательной работы во всех коллективах авиаработников, регулярное проведение концертов в предприятиях гражданской авиации, подшефных школах, домах пионеров, колхозах, совхозах и т. д.

Смотр художественной самодеятельности проводится под знаком мобилизации авиаработников на успешное претворение в

жизнь решений XXIV съезда КПСС, досрочное выполнение заданий девятой пятилетки, достойную встречу 50-летия Аэрофлота.

В смотре должны принять участие работники всех авиапредприятий УрУ ГА, СМУ-8 и члены семей авиаработников. Могут участвовать агитбригады, драматические, хоровые, музыкальные, танцевальные коллективы, отдельные солисты и другие.

Смотр проводится в два тура.

Первый тур проводится в авиапредприятиях до 1 февраля 1972 года.

Второй тур — заключительный смотр — состоится в марте 1972 г. в г. Свердловске. Участниками заключительного смотра будут лучшие коллективы и отдельные исполнители, отобранные на смотрах в предприятиях.

Для поощрения победителей коллективов и участников художественной самодеятельности установлены дипломы и жетоны лауреатов, почетные грамоты, свидетельства, ценные призы.

Награды ждут победителей.

НЕОБЫЧНЫЙ ПАССАЖИР

Росомаха — редкий гость уральских лесов, а тем более аэропорта. Маленькую хищницу хозяин вел на поводке.

На снимке: росомаха в аэропорту Кольцово.



Спорт

СПОРТУ — МАССОВОСТЬ

Огромное значение для улучшения физкультурно-оздоровительной работы с летно-подъемным составом имеет организация соревнований между экипажами, летными коллективами и подразделениями предприятия.

За 1971 год в летном подразделении Кольцово, где командиром Г. Г. Борисов, проведены состязания по лыжным гонкам, волейболу, стрельбе из пистолета и легкоатлетический кросс. В результате соревнований у пилотов повысился интерес к занятиям физической подготовкой.

Была создана секция общефизической подготовки для пилотов, занятия в которой проводятся два раза в неделю.

По итогам зимней спартакиады в Кольцово 1971 года команды летного подразделения заняли второе место. Стало традицией на эстафету по лыжам на приз имени Г. Я. Бахчиванджи выставлять вместо одной — три или четыре команды. 100 человек участвовало в первенстве по стрельбе из пистолета в упражнении МП-1.

В наступающем году в летных подразделениях Кольцовского предприятия будет проведена спартакиада по пяти видам спорта: лыжным гонкам, волейболу, плаванию, стрельбе и легкой атлетике.

Но для здоровья пилотов, ввиду специфики их работы, большое значение имеют индивидуальные

занятия физкультурой. Отдыхающие экипажи в аэропорту Кольцово привлекаются к индивидуальным занятиям гимнастикой, настольным теннисом, катанию на коньках и лыжах.

К сожалению, некоторые экипажи под руководством своих командиров предпочитают посещать кинотеатры, а не спортивные залы.

Этой малой заинтересованности летно-подъемного состава в физподготовке нельзя не заметить. Следовало бы усилить контроль командно-летного состава за посещаемостью пилотами занятий по физкультуре, считая неявку прогулом.

Ответственность пилотов повысит введение за-

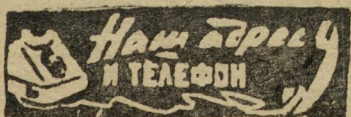
четных книжек по индивидуальным занятиям.

Следует усилить и санитарно-просветительскую работу среди летно-подъемного состава, организовать «группы здоровья».

Мешает нормальной организации спортивных занятий с пилотами отсутствие специальных снарядов для тренировок и отдельной комнаты, где можно было бы хранить инвентарь в неблагоприятную погоду.

Устранение этих недостатков поможет оживить спортивную и физкультурную подготовку в крупнейшем авиационном предприятии Урала.

Г. МАРЬЕВА.



г. Свердловск, И-20.

Аэропорт Уктус.

Редакция газеты

«Авиатор Урала»

22-05-21, доб. 4-96, 4-61.

За редактора Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 31259. Заказ № 7763.

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