



# Авиатор

# УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пятьдесят четыре года назад славными победами под Псковом и Нарвой было отмечено рождение Вооруженных Сил молодой Республики Советов.

С той поры минуло больше полувека. Неизменно изменились наша Армия и Флот. Человека с ружьем на боевом посту сменил ракетчик, и легендарная тачанка заняла по праву свое место в музее... Но одно оружие передается в наших Вооруженных Силах из поколения в поколение — революционный дух, верность делу коммунизма.

- ПОД КРАСНЫМ ЗНАМЕНОМ РОЖДЕННАЯ
- НЕ СТАРЕЮТ ДУШОЙ ВЕТЕРАНЫ
- АЭРОФЛОТ ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА
- ПОДВИГ ЭКИПАЖА
- ФОТОРЕПОРТАЖ
- ПЕРЕДОВАЯ ЧИТАТЕЛЯ

## ЗА СТРОКОЙ ПРИКАЗА

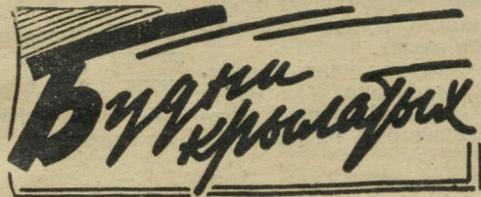
«О подведении итогов работы в социалистическом соревновании за четвертый квартал 1971 года» — так называется приказ командира Уктусского авиапредприятия. В нем, в частности, говорится: «Подведя итоги выполнения производственного плана и социалистического соревнования, командование и объединенный комитет профсоюза решили: вручить переходящий вымпел и денежную премию И. А. Булатову».

Ивана Афанасьевича Булатова хорошо знают в поселках и деревнях на-

шего уральского края. Он более двадцати лет летает на самолете ЯК-12 в самую «глубинку», таежные поселки. И обычно возит санитарных врачей. Поэтому повсюду его зовут «крылатым доктором». Он готов отправиться на помощь людям в любую минуту.

Иван Афанасьевич — участник Великой Отечественной войны, офицер запаса. Ветеран войны, ветеран неба всегда в строю.

На снимке: пилот самолета ЯК-12 И. А. Булатов.



## Воздушный мост Свердловск — КамАЗ

В сооружении Камского автомобильного гиганта участвуют многие предприятия и организации Среднего Урала. По их просьбе с 21 февраля открылся прямой авиарейс Свердловск—Набережные Челны. В 9 часов 30 минут самолет АН-24 берет курс к берегам Камы. Доставка пассажиров и грузов на крупнейшую стройку пятилетки значительно ускорится.

В связи с увеличением пассажирского потока свердловские авиаторы ввели с 11 февраля дополнительный рейс на Москву, а с 15 февраля — новый рейс на Архангельск с посадкой в Сыктывкаре.

## НОВОЕ В РАСПИСАНИИ

Уктусские авиаторы уже не в первый раз расширяют зимнее расписание пассажирских рейсов. Так, с 15 февраля начались дополнительные регулярные по-

леты по аэропортам между в первый раз расширили зимнее расписание пассажирских рейсов. Так, с 15 февраля начались дополнительные регулярные по-

## ОТКРЫТ СЪЕЗД ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

21 февраля в Москве открылся XIV съезд профсоюза авиарботников. Уральское управление гражданской авиации на съезде представляют начальник политотдела УрУ ГА В. И. Большаков, председатель объединенного комитета профсоюза авиарботников Урала Г. В. Сысолятин.

Представители профсоюзных организаций аэрофлота отчитаются перед съездом о проделанной работе, наметят задачи на предстоящий период.

## Хроника НЕДЕЛИ

### ПЛАН — ЗАКОН ПРОИЗВОДСТВА

21 февраля в Уральском управлении гражданской авиации состоялось совещание руководителей отделов перевозок, служб борпроводников авиапредприятий и ЦАВС, посвященное итогам прошлого года и задачам на второй год пятилетки.

С докладом выступил заместитель начальника управления по перевозкам и коммерческой эксплуатации Г. Н. Пахомов. Он подчеркнул напряженность новых плановых заданий и указал на наиболее ответственные пункты, дав ряд рекомендаций по их выполнению.

Анализу итоговых цифр посвятила свое выступление старший экономист УрУ ГА Л. Д. Большакова. Кроме того, отчитались начальники отделов перевозок авиапредприятий.

## СОВЕДУЮТСЯ ИНЖЕНЕРЫ

Недавно в Пермском авиапредприятии состоялось собрание руководящих работников авиатехнических баз предприятий управления. С докладом «Об итогах работы за 1971 год и задачах на 1972 год» выступил главный инженер управления И. Е. Машкинский. В обсуждении доклада приняли участие начальник АТБ Кольцово Я. М. Ярошевич, начальник АТБ Челябинского предприя-

тия Мачусский и другие. Рассматривались вопросы научно-технического прогресса в предприятиях нашего управления, организации соревнования, улучшения условий труда работников АТБ.

Намечены конкретные меры для улучшения использования самолето-моторного парка, успешного выполнения плановых заданий 1972 года.

С праздником,

друзья-

однополчане!



Всякий раз, когда наступает очередная годовщина наших Вооруженных Сил, неизменно снова и снова мысленно просматриваешь и восстанавливаешь в памяти историю рождения, становления нашей Армии, и, конечно, авиации, служению которой, по существу, отдана вся жизнь.

Повседневная забота Коммунистической партии об укреплении оборонного могущества Советского государства сделала наши Вооруженные Силы образцом защиты завоеваний Октября. Неувядаемой славой покрыли себя советские воины в грозные годы великих испытаний.

За 40 лет службы в авиации (военной, спортивной, гражданской) вспоминается, как год от года крепла она, оснащалась, воспитывала людей.

Еще в 30-х годах был брошен лозунг «Молодежь — на самолет!» В то время (1932—1941 гг.) мне пришлось по направлению партийных органов работать по организации аэроклубов на Урале — в Свердловске, Н. Тагиле, Челябинске, Магнитогорске, Перми, Серове, Кургане. До начала Великой Отечественной войны занимался с молодежью, которая шла с заводов, из вузов, колхозов сотнями и тысячами, чтобы овладеть планером, парашютом, самолетом и через авиационный спорт готовить себя к службе в военно-воздушных силах Советской Армии.

И ныне здравствует свердловчанин Владимир Иконников, Герой Советского Союза, заслуженный летчик СССР, продолжающий службу в авиации. Григорий Речкалов, генерал-майор в отставке, дважды Герой Советского Союза и многие, многие другие воспитанники аэроклубов. Их приходилось встречать в годы войны под Москвой и в Сталинграде, на Курской дуге и под Будапештом, в Вене и в Берлине — на всех фронтах, где они проявляли беззаветность, отвагу, мужество, мастерство асов.

Но не всем им суждено было дожить до нашей Победы. Любимцы аэроклубов Женя Пильщиков, Юра Козлов, Гриша Стафеев и многие другие, подготовившие немало летных кадров и ушедшие вместе с ними на фронт, отдали свои жизни за наше сегодня. И мы склоняем головы перед их памятью в день юбилея Советских Вооруженных Сил, сынами которых они были и останутся навсегда.

Хочется сказать и о тех, кто в послевоенное время продолжал и продолжает служить любимому делу авиации. Это известный всем нам В. А. Деменев, ныне пенсионер, он долгие годы обучал молодежь в аэроклубе, потом в ГВФ; В. А. Мочалов — главный инженер Свердловского авиапредприятия — бывший преподаватель аэроклуба; Н. П. Мельников — заслуженный пилот СССР.

**В. КИЗИКОВ,**  
гвардии майор в отставке,  
ст. инженер по рационализации  
ИАС УрУ ГА.



### ГЛАВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ — СОРЕВНОВАНИЕ

В Уктусском предприятии состоялось подведение итогов выполнения условий колдоговора. Главными направлениями в организации социалистического соревнования было: соревнование в честь XXIV съезда партии и досрочное выполнение производственного задания первого года девятой пятилетки.

На сегодняшний день в социалистическом соревновании участвуют сотни авиаторов Уктуса.

Среди лучших — летное подразделение, которым руководит В. Савичев, коллектив аэропорта местных воздушных линий Туринская, который возглавляет А. П. Алферов, среди вертолетчиков — коллектив, руководимый В. Сыропятовым.

Успех любого соревнования зависит от ясности, оперативности и регулярности в подведении итогов. Поэтому наглядной агитации профсоюзная организация Уктуса придает большое значение. Причем, это не только сводки о ходе соревнования, но и специальные стенды о передовиках.

И. ВОРОПАЕВ.

### МАСТЕР С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ

На столе начальника ремонтной бригады А. Г. Кобринца лежит пачка заполненных содобрательств. Внимательно читая их, он одобрительно кивает головой. — Вот, познакомясь с этим, — говорит он и протягивает одно из них.



СЕГОДНЯ для Аэрофлота характерны постоянный рост перевозок, ускоренные темпы научно-технического прогресса во всех подразделениях и службах, широкое внедрение научной организации труда и управления производством. «Учитывая размеры нашей страны, — говорил на XXIV съезде КПСС товарищ Л. И. Брежнев, — все большее значение приобретает дальнейшее развитие воздушного транспорта. Аэрофлот, который уже сегодня стал крупнейшей авиационной страной, перевозит в нашей пятилетке почти 500 миллионов пассажиров и 11 миллионов тонн груза. Растет значение и таких видов деятельности нашей гражданской авиации, как помощь сельскому хозяйству и медицине, охрана лесных богатств, участие в геологоразведочных работах».

## ПОЛЕТЫ НАЧИНАЮТСЯ С ЗЕМЛИ

Наша гражданская авиация первой в мире перешла к эксплуатации реактивной техники. Совершают полеты различные машины конструкторов Туполева, Ильюшина, Антонова, Яковлева, вертолеты Миля и Камова. Недавно вышел на линии новый Ту-154, который в последующем заменит несколько типов самолетов. Удачно сочетая в себе скорость Ту-104, экономичность ИЛ-18 и взлетно-посадочные характеристики АН-10, Ту-154 станет в ближайшем будущем основным гражданским самолетом. Эта машина оснащена автоматической системой посадки при любой по-

годе. Ее пассажирские салоны вмещают 164 пассажира. Недалеко время регулярных полетов сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144, который откроет новую эпоху в гражданской авиации. Он сможет доставить пассажиров из Москвы в Хабаровск за 3—3,5 часа. Создается и самолет-автомобиль, рассчитанный на перевозку 300—350 человек. Он позволит не только увеличить перевозки, но и внедрить более прогрессивный метод обслуживания пассажиров по принципу «багаж при себе».

Высокую оценку авиационных специалистов получили и новый реактивный транспортный самолет ИЛ-76. Ожидается поступление новых вертолетов. Парк Аэрофлота пополнится модифицированными ИЛ-62, Ту-134, Як-40. Разрабатывается машина и для местных воздушных линий. Существенные изменения произойдут и в наземном хозяйстве. В девятой пятилетке войдут в строй вокзальные комплексы в Ленинграде, Алма-Ате, Сочи, Днепрпетровске, Донецке, Челябинске, Риге, Кишиневе, Анапе, Мурманске, Оренбурге и многих других городах.

Новые и реконструированные аэропорты оснащаются современными средствами управления воздушным движением. На трассах Москва—Ленинград, Москва—Ульяновск, Москва—Киев, Москва—Хабаровск и ряде других уже освоены системы автоматического управления заходом на посадку. Благодаря этому значительно повысилась регулярность полетов. А это — главный элемент высокой культуры обслуживания пассажиров.

Своеобразным экспериментальным приемом, где отработаны более прогрессивные методы обслуживания пассажиров, является Центральное агентство воздушных сообщений в Москве, работники которого внедряли для бронирования мест в самолетах и выдачи справок электронно-вычислительную машину «Минск-23». Сейчас там монтируется уникальный комплекс ЭВМ «Сирена-1», который позволит полностью автоматизировать бронирование мест и продажу билетов. Кассир, находящийся в любом городе страны, сможет в считанные секунды получать сведения о наличии мест на тот или иной рейс.

Разработана автоматическая система, которая сможет постоянно контролировать расход топлива в 300 крупных аэропортах страны. В аэропортах Домодедово, Борисполь и Сочи успешно применяется система централизованной заправки самолетов, которая сокращает необходимое для этого время. Создаются комплексы автоматизированных систем и для руководства хозяйственной деятельностью предприятий.

За годы девятой пятилетки вклад авиаторов в развитие народного хозяйства страны возрастает. Намечается обработка в воздухе более 450 миллионов гектаров земельных угодий, оказание помощи геологам, нефтяникам, строителям. Лишь в одной Тюменской области перевозка народнохозяйственных грузов увеличивается в 1,6 раза. В стране имеется 199 санитарно-авиационных станций экстренной помощи, в штате которых более 20 тысяч медиков. Они ежегодно оказывают помощь более чем 200 тысячам больных, ведут большую профилактическую работу среди населения.

Решение больших и ответственных задач, поставленных перед нами, немалозначимо без последовательного роста кадров — от рядовых авиаторов до командиров производства. В гражданской авиации трудится более двухсот Героев Советского Союза и Социалистического Труда, 235 заслуженных пилотов и штурманов СССР, тысячи отличников Аэрофлота и ударников коммунистического труда. Только за минувшую пятилетку почти две с половиной тысячи авиаторов удостоены высоких правительственных наград. В подразделении гражданской авиации хорошо знают А. Антипову, Г. Быкова, Г. Бенчикинского, В. Трафеского, Н. Усанова, Н. Шапкина, чей самоотверженный труд — пример беззаветного служения Родине.

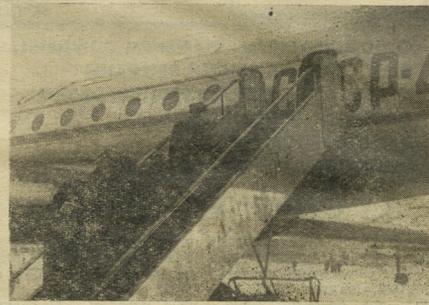
В работе Аэрофлота еще немало трудностей и трудностей. Людей справедливо раздражает задержка и даже отмены рейсов по техническим причинам. Да, самолет машина сложная, и неполадки возможны, но часто не проявление здесь нужной расторопности наших технических и диспетчерских служб. Они долго устраняют неполадки, а другие не информируют своевременно и точно, на сколько переносится вылет. Пассажир, оставшийся в аэропорту по вине работников Аэрофлота, если вылет надлежит задерживаться, должен быть (как правило) устроен в гостиницу и точно осведомлен, когда будет готова машина к полету. К сожалению, такой четкости добились еще не везде. Много нареканий и на обслужи-

### РАССКАЗЫ О ФРОНТОВИКАХ

Степановича на Прибалтийском фронте — преподавателем артиллерийской стрелковой подготовки полка резерва офицерского состава. Войну закончил в звании капитана, кавалером ордена Красной Звезды, медали.

После победы служил год командиром роты минометчиков, преподавателем военного дела и черчения, техником-конструктором. В последнее время В. С. Забужин работает в Уральском управлении гражданской авиации.

Василий Степанович.



### БРИГАДИР КОМБАРОВ

Николай Васильевич Комбаров, бригадир АТБ Уктусского предприятия, поролдился с авиацией двадцатидвухлетним парнем, когда в 1936 году, призанный в армию, поступил в военную авиационную училище.

В Отечественную воевал в бомбардировочной авиации на Брянском и Прибалтийском фронтах, дошел до Берлина и только в 1947 году в должности младшего техника-лейтенанта уволился в запас.

Награжденный орденом Красной Звезды, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги» и «За победу над Германией», он пришел в гражданскую авиацию.

Ветераны Уктусского предприятия рассказывают, что в пятидесятых годах, за каждым техником закреплялся самолет. Николай Васильевич первым взял самолет на социалистическую сохранность.

Сам Комбаров не рассказывает о том, что оказывал помощь не только авиатехникам, но даже инженерам предприятия своими квалифицированными советами, — об этом говорят другие. Его характеризуют так:

— За время работы в АТБ Николай Васильевич Комбаров не допустил по своей вине ни срыва вылета, ни задержки. За отличные показатели в труде награжден Почетной грамотой министерства, как лучший по профессии неоднократно заносился на Доску почета.

В числе лучших бригадиров АТБ Комбаров закончил восьмую пятилетку и первый год девятой. И во втором году этой пятилетки его бригада — в числе передовых.

И. СЕМЕНОВ.

### КОМПРОТЫ МИНОМЕТЧИКОВ

Василий Забужин начал свой трудовой путь на Северо-Западном фронте. Стал заместителем командира, а затем командиром минометной роты. А в марте 1944-го снова неудачно ранение, двухмесячное пребывание в госпитале.

В мае Василий Степанович Забужин вновь приступил к исполнению обязанностей командира минометной роты.

Фронтная судьба не баловала уральца. Не провоевал он и полгода — снова попал в эвакуационный госпиталь. А как вышел из него, направили Василия

на место нынешней взлетной полосы было изрытое колеями поле, пришли строители. В гуде и грохоте механизмов, в суете людей даже опытному человеку легко растеряться. Но паренек из далекого украинского села прижился на стройке. Там, откуда поступал цемент, находилось рабочее место Ивана Власова, и не раз от его инициативы, наход-

чивости и быстроты зависел ритм работы всей стройки. Еще тогда, на строительстве, Ивану Захаровичу было присвоено звание «Ударник коммунистического труда». А потом пришел он работать на ремонтный участок. Нелегко было ему, деревенскому паренку, с начальным образованием.

Сейчас нет на ремульчатке лучшего специалиста по обслуживанию коллекторов и цилиндров двигателей, чем Иван Захарович Власов. Свою горючку он сдает с первого предъявления.

Товарищи по работе неизменно оказывают ему доверие, избирают в общественные органы: сейчас Иван Захарович — профгруппорг участка текущего ремонта самолетов.

В своих соподобительств Иван Захарович писал: «ДОСРОЧНО, С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ ВЫПОЛНИТЬ ДНЕВНОЕ ЗАДАНИЕ, ПОДНЯТЬ НА НОВУЮ СТУПЕНЬ ПРОФСОЮЗНУЮ РАБОТУ».

Многолетним трудом на ремульчатке Власов доказал, что его слова с делом не расходятся.

Б. БЕЛОДУБОВСКИЙ, рабкор. На снимке: слесарь-коллекторщик И. З. Власов за сборкой коллектора.

### ЦЕЛЬ — НРАВСТВЕННОЕ ВОСПИТАНИЕ

КАФЕДРА АКТИВНОСТИ

Под рубрикой «Кафедра активности» наша газета в номере от 12 января с. г. поместила статью старшего преподавателя Свердловского подразделения Б. С. Фридына, посвященную новой программе и новым формам проведения политподготовки со слушателями. Сегодня редакция продолжает публикации под этой рубрикой.

Грандиозны планы развития гражданской авиации в новой пятилетке: 500 миллионов пассажиров, 11 миллионов тонн грузов... Достаточно сказать, что за годы 9-й пятилетки услугами Аэрофлота воспользуются почти 24 млн. уральцев. Но значительное увеличение объема перевозок воздушных путешественников не временно должно соответствовать эквивалентному повышению культуры их обслуживания. Это накладывает дополнительные обязанности на бортовых работников, находящихся на «переднем крае» обслуживания пассажиров, на тех, кто обязан создавать воздушный сервис. В первую очередь это относится к сотрудникам службы перевозок и особенно к «хозяйкам воздушных кораблей» — бортовым проводникам. Борпроводники воздушных лайнеров — этот многочисленный (и в основном, молодежный) контингент авиарботников требует систематического нравственного и эстетического воспитания, так как именно аэрофлотские молодежь во многом создает «эстетический климат» на борту самолета и в наших аэропортах. Борпроводник самолета связан одновременно с двумя сферами деятельности: непосредственно с воздушнотранспортным производством и с его неотъемлемой частью — сферой обслуживания. Значение ее в наше время резко возросло. Так, говоря об этой области деятельности, Л. И. Брежнев в Отчетном докладе ЦК КПСС XXIV съезду КПСС подчеркнул, что «...надо серьезно улучшить работу всех отраслей сферы услуг! Это... службы, непосредственно имеющие дело с людьми, со всем разнообразием их вкусов, с человеческим настроением». К сожалению, еще имеют место отдельные случаи, когда поступают жалобы на грубость, невнимательность в обращении с пассажирами, отсутствие индивидуального подхода к ним. Отдельные борпроводники недостаточно требовательно относятся к своему внешнему виду, злоупотре-

употребляют косметику, допускают нарушения правил ношения форменной одежды.

Это говорит о том, что мало хотеть создать сервис на борту самолета, нужно еще уметь это сделать. Проблема, видимо, сводится к тому, что прежде всего нужно поднять общую эстетическую культуру самих создателей эстетической атмосферы на борту самолета — борпроводников. С этой целью введен и читается для них курс «Основы марксистско-ленинской этики и эстетики», имеющий большое не только образовательное, но (и это, пожалуй, главное) воспитательное значение.

Вначале слушатели должны уяснить смысл требования Программы КПСС о роли эстетического воспитания трудящихся и значении приобщения борпроводников самолетов к пониманию прекрасного в труде, быту, поведении для повышения культуры обслуживания пассажиров. Затем изучаются основные категории эстетики — прекрасное и безобразное, возвышенное и низменное, красота и

красоты в производственной деятельности человека, эстетика условий труда и эстетика продуктов производства. Ведь наши замечательные воздушные лайнеры, современные аэровокзалы, их внешний вид и интерьеры — продукт эстетического творчества и в то же время они — производственная среда, в которой трудятся авиарботники.

На семинарском занятии рассматривается очень важный практический вопрос — эстетика условий труда и процесс труда борпроводника как важный фактор повышения культуры обслуживания авиасажиров.

Воспитание борпроводников — это не только эстетическое воспитание, но и воспитание в духе коммунистической этики и эстетики. Воспитание борпроводников — это воспитание в духе коммунистической этики и эстетики. Воспитание борпроводников — это воспитание в духе коммунистической этики и эстетики.

Итогом курса «Основы марксистско-ленинской эстетики» становится подготовка и защита каждым слушателем реферата на одну из эстетических или эстетических тем. Оценка на зачете складывается из частных оценок и по содержанию реферата, культуре речи, внешнему виду и умение держаться при защите.

Так обстоит дело с преподаванием одного из мировоззренческих предметов. Но идеологическая работа со слушателями на политической подготовке и основах марксистско-ленинской этики и эстетики на этом не ограничивается. Авиаторы всех категорий в той или иной степени овладевают элементами экономического мышления. Во внеурочное время со слушателями проводится соответствующая политико-воспитательная работа. О ней мы расскажем в одном из очередных номеров газеты под рубрикой «Кафедра активности».

Б. ФРИДЫН, старший преподаватель Свердловского подразделения.

Идут занятия борпроводников.

Программа состоит из курса лекций, семинарских занятий, а по некоторым темам — практических занятий.

Большое место занимает изучение категорий марксистской этики: добро, справедливость, долг, честь, совесть, счастье. На семинаре слушатели анализируют эти понятия, связывают их со своими служебными обязанностями, рассказывают о том, как эти нравственные категории сочетаются

изящное, комическое и трагическое и др. Будущим борпроводникам разъясняются понятия «эстетический вкус» и «эстетическая деятельность» и их значение в служебной деятельности.

Рассмотрев вопросы теории, слушатели переходят к изучению отдельных разделов эстетики — эстетика производства, эстетика быта, эстетика поведения, искусство и человек и др.

В теме «Эстетика производства» слушатели знакомятся с сочетанием труда и

Следующий вопрос — «Эстетика быта». Эта тема весьма объемная и многогранная, так же как и само понятие «быт». Это — город и квартал, дом и квартира или комната, в которой живет человек, это — бытовая вещь, одежда, причёска и многое, многое другое. Выясняя социальную сущность понятия «мещанство», слушатели приучаются смотреть на свой быт более самокритично. А в ходе семинарского занятия они, анализируя изученный материал, обмениваются

напряжением, комическое и трагическое и др. Будущим борпроводникам разъясняются понятия «эстетический вкус» и «эстетическая деятельность» и их значение в служебной деятельности.

Рассмотрев вопросы теории, слушатели переходят к изучению отдельных разделов эстетики — эстетика производства, эстетика быта, эстетика поведения, искусство и человек и др.

В теме «Эстетика производства» слушатели знакомятся с сочетанием труда и

есть и благоустроенные аэровокзалы, и взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, и устойчивая связь с городом. Там же, где это внимание ослаблено, терпят неудобства и пассажиры, и авиаторы. Хорошо поставлена работа по развитию аэропортов местных воздушных линий в Украине, в Узбекистане, Казахстане. На Украине, например, ведется активное строительство необходимых сооружений, открыто более 120 автомобильных линий, связывающих аэропорты с населенными пунктами. Это позволило организовать доставку пассажиров на самолет не только из городов, но и прямо из сел и поселков. А вот в ряде областей Российской Федерации не спешат изыскивать средства, проявлять инициативу.

Воздушные путешественники предъявляют претензии и на несвоевременное получение багажа, запаздывание с подачей трапа, перронного автобуса. Пассажир, который за час преодолел тысячекilометровое расстояние, иногда почти столько же времени тратит на получение чемодана. Наша задача — до минимума свести время, затрачиваемое на такие операции. Важную роль здесь призвана сыграть комплексная механизация и автоматизация. Аэрофлот получает самолётные трапы, автолифты, гидронормальники, багажные платформы, современные средства связи, которые позволяют работать более четко и оперативно. Часть подобного оборудова-

ния производится на наших предприятиях, но значительно больше приходится заказывать в других ведомствах. Однако эти заявки выполняются далеко не полностью и не всегда своевременно. Например, Министерство авиационной промышленности по ряду позиций не рассчиталось с нами еще за прошлый год. Есть у авиаторов претензии и к Министерству радиопромышленности. Два года назад этому министерству было поручено разработать авиааэропорт (ларингостроитель, «нашишки и т. д.) для летного состава. Проблема на первом этапе весьма сложная, но от нее во многом зависит уровень труда экипажей и безопасность полетов. 12 тысяч комплектов мы уже должны были получить, но получили только 1740. Неоправданно долго внедряются в серийное производство некоторые образцы другого специального оборудования. Порой путь от конструкторского бюро до поступления на борт самолета занимает несколько лет, что приводит к моральному старению аппаратуры.

Министерство понимает, что за все недостатки в работе Аэрофлота в первую очередь отвечаем мы, авиаторы. Наш долг — сделать все необходимое, чтобы воздушное путешествие в любой пункт было приятным и удобным, чтобы, покидая аэропорт, пассажир уносил в своем сердце только теплые воспоминания.

(«Известия».)

АВИА-  
ЛОТО

— Товарищи пассажиры, в нашей стране очень популярна эта игра — лото. Вы помните спортлото и арт-лото? Предлагаем вам принять участие в авиалото. Может быть, это поможет вам скоротать часы полета. Зачеркните на этих карточках названия самолетов, на которых вы летали... или хотели бы полететь. В остальном игра напоминает спортлото. Угадавшему три номера — первый приз...

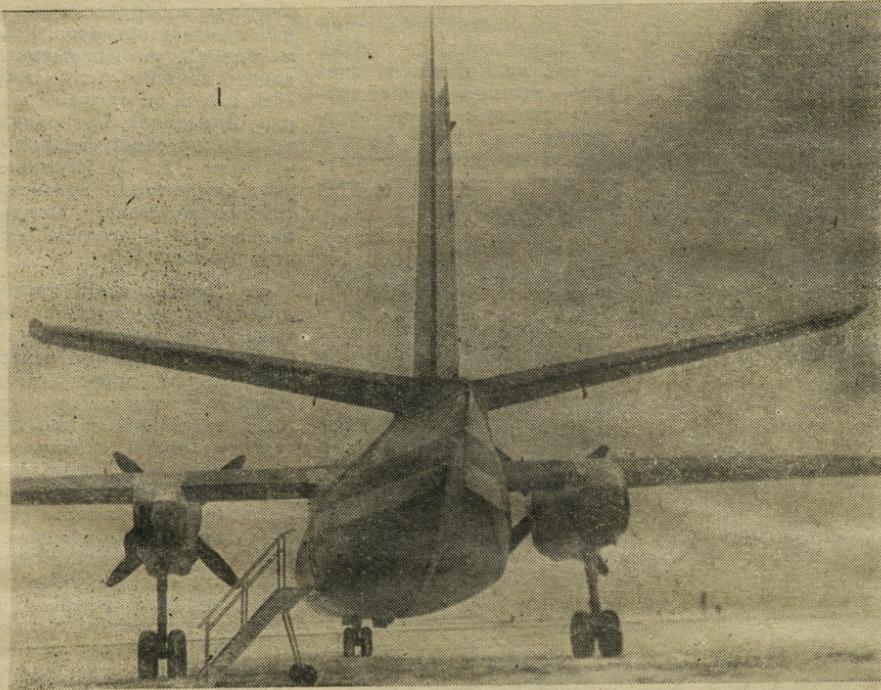
С такими словами обратилась к пассажирам рейса Свердловск—Львов бортпроводница Екатерина Ионова.

Тройка, в которую входили бортпроводницы Е. Кириллова, Е. Ионова и В. Рябова, решила испытать в полете эту новую форму обслуживания пассажиров. И если перед полетом у девчат были сомнения: примут ли пассажиры эту игру, откликнутся ли на их желание сделать полет интересным, то все эти сомнения рассеялись. Для многих пассажиров было неожиданностью объявление стюардессы: «Товарищи, наш рейс заканчивается, через несколько

минут приземлимся во Львовском аэропорту...»

Довольные пассажиры покинули салон во Львове, но еще более довольны были стюардессы: тем, что помогли людям превратить часы полета в часы отдыха.

В. ИВАНОВ.

3988-й ПРИБЫЛ  
ПО РАСПИСАНИЮ

— Пассажиры, следующих рейсом 3988 по маршруту Алма-Ата — Свердловск — Ленинград, просят пройти на посадку, — объявил дежурный.

Короткое пребывание в Свердловском аэропорту закончено. ТУ-104 стремительно пронесется по взлетной полосе и круто уйдет ввысь. Пройдет еще несколько минут, и наземный диспетчер из Свердловска, пожелав счастливого полета, передаст самолет своему коллеге из Перми. Но на этот раз произошло иначе. Вдогонку прозвучало взволнованное предупреждение:

— После вашего взлета на полосе обнаружена реборда (металлическая деталь, удерживающая крышку). Видимо, сорвалось колесо. Прошу внимательно осмотреться!

Сообщение не из приятных. Однако контрольные приборы показывают, что на борту все в порядке, узлы и агрегаты самолета работают в нормальном режиме. Бортмеханик осмотрел фюзеляж и не обнаружил ничего тревожного.

— Осмотрите еще раз

внимательно, — передают делить внимание предлагаемому ужину.

А в это время в Ленинградском аэропорту для аварийной приемки самолета готовится посадочная полоса.

Полет проходит нормально. Вот уже радио доносит голос ленинградского диспетчера. Он предлагает командиру провести самолет с выпущенными шасси над взлетно-посадочной полосой, чтобы специалисты с земли смогли определить неисправность и дать рекомендации. Однако окончательное решение может принять только командир. И он принимает его:

— Считаю целесообразным выпустить шасси и осмотреть их перед подходом к порту, — передает он. Земля отвечает согласием.

Вот он, напряженный момент, которого с тревогой ждал на протяжении всего полета экипаж, и который все-таки наступил неожиданно. Яблоков включает механизм выпуска шасси. Приглушенный удар под ногами, и на приборном щитке ярким глазком вспыхивает зеленая лампочка.

Шасси на месте! Включены мощные лампы-прожекторы. Их яр-

го здания расположилась парикмахерская с мужским и женским залами.

Строительство дома осуществлялось СМУ-8 «Авиастрой» Гражданской авиации.

В настоящее время подрядчик устраняет мелкие недоделки, указанные государственной комиссией. В первых числах марта дом будет заселен.



Стюардесс готовят на земле.

На старте  
«Летающий вагон»

Тюмень. Мощный грузовой самолет АН-22 приземлился на трассе строящегося газопровода Медвежье — Урал. Спецрейсом из Воркуты через Северный Урал он доставил строителям вагон-столовую и другие грузы. Экипаж «Антея» во главе с командиром корабля Б. Степановым перебросит на трассу тяжелые роторные экскаваторы, трубоукладчики, крупногабаритное оборудование для газопромысла.

ВЕРТОЛЕТ  
НАД  
ТУНДРОЙ

Сначала эти воздушные мосты я увидел на карте штурмана Леонтия Афанасьева. Карандашные линии связали кружочки утонувших в сугробах поселков с зимовьями охотников и рыбаков, с чумами оленеводов, соединили базу Уренгойской нефтеразведочной экспедиции с точками на карте, где, как маяки, в тундре стоят буровые вышки. А потом довелось летать по этим дорогам.

Уже много лет прокладывает воздушные пути Афанасьев. После десятилетки он поступил в высшее авиационное училище штурманов, летал, а демобилизовавшись из армии, приобрел гражданскую специальность — закончил Свердловский машино-

строительный техникум. Несколько лет работал на Уральском турбомоторном заводе токарем, мастером, технологом цеха. Но ничего с собой не смог поделаться: тянуло небо.

...Гигантский вертолет МИ-6 завис низко над землей, поднял белую завесу колючего снега. В этой свирепой выюге еле видны фигуры такелажников, сцепляющих к вертолету трактор «Беларусь». И вот трактор, словно игрушка, отрывается от земли. Экипаж торопится: дорога каждая минута светлого времени.

Тяжело летать над тундрой. Белая «скатерть» внизу. Благодаря опыту, привычке к штурманской интуиции Афанасьев всегда находит еле различимые ориентиры — русла рек, гладь озер, шершавую поверхность болот... У северян, будь то геологи или охотники, авиаторы — самые желанные гости.

В. ВЕТЛУГИН.

## Имени Нади Курченко

Именем отважной комсомолки Надежды Курченко назван танкер, приписанный к Грузинскому морскому пароходству. Корабль водоизмещением около трех тысяч тонн построен на Керченской судовой верфи и вошел теперь в состав республиканского транспортного флота.

г. Свердловск, И-20.  
Аэропорт Уктус.  
Редакция газеты  
«Авиатор Урала»

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 07114. Заказ № 3385.

22-05-21, доб. 4-96, 4-61.

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

