



**НА МАРШЕ-
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

ПОБЕДНОЕ ПОЛУГОДИЕ СВЕРДЛОВЧАН

1 августа утром с аэропорта Уктус вылетел самолет Ан-2 специальным рейсом. На борту самолета была делегация Уктусского авиапредприятия в составе: командир самолета В. Г. Поспелов — он же председатель местного комитета летного подразделения, второй пилот В. Д. Шурло, Н. А. Шишкин — начальник отдела перевозок, А. Ф. Позднышев — заместитель председателя объединенного комитета профсоюзов (Уктус), Ф. В. Шакиров — начальник самолетного цеха АТБ.

Целью полета было подведение итогов за первое полугодие 1974 г. двух соревнующихся предприятий — Уктусского и Пермского авиапредприятия



МВЛ. Сразу после посадки в аэропорту делегацию радушно встретили пермские авиаторы во главе с командиром авиапредприятия И. С. Воробьевым и заместителем командира по политико-воспитательной работе В. А. Мяловым. Для оценки результатов соревнования участники комиссии разделились на подгруппы: летная, отдел перевозок, АТБ, служба движения, радиосвязь и другие. После работы по раз-

ным службам делегаты собрались на совместное заседание для подведения окончательных результатов за первое полугодие 1974 года.

В заключенные работы делегатам из Свердловска были вручены сувениры, на автобусе они совершили увлекательную прогулку по городу и ознакомились с его достопримечательностями. В качестве пожелания на будущее хочется сказать: подобные делегации должны быть более представительными и иметь в своем составе посланцев из всех соревнующихся групп. В этой же поездке не принимали участия службы УВД, радиосвязи и навигации. Присутствие на подведе-

нии итогов представителей из всех подгрупп может не только полнее отразить все стороны деятельности соревнующихся предприятий, но и выявить то новое, хорошее, что можно для себя взять на вооружение, что принесет пользу в работе.

Итак, рейд окончен, поздно вечером того же дня самолет приземлился в родном Уктусе, привезя известие о том, что Свердловское авиапредприятие заняло первое место за первое полугодие 1974 года в упорном и почетном соревновании пермских и уктусских авиаторов.

В. ЖУРАВЛЕВ,
командир самолета Ан-2
(наш нешт. корр.)

Двери аудитории распахнулись, выпуская шумную толпу абитуриентов.

Закончился первый экзамен — математика письменно — в выездной приемной комиссии Рижского Краснознаменного института инженеров гражданской авиации. Ежегодно в учебно-тренировочное подразделение

Идут экзамены

Забирают документы. Этим ребятам тоже от души стараются помочь: предлагают поступать в технические авиационные училища, рассказывают о правилах приема на под-

ционный девушек принимают только на два факультета — автоматики и вычислительной техники и инженерно-экономический).

ФАВТ выделил на

Совещание в Челябинске

В Челябинске состоялось совещание хозяйственных, партийных, профсоюзных и комсомольских руководителей подразделений и служб авиапредприятия. Эта форма работы позитивна у Челябинского металлургического завода.

На совещании освещался анализ безопасности и регулярности полетов, выполнения производственного плана, дисциплины за июль и координировалась работа общественных организаций на август.

Отныне решено такие совещания проводить ежемесячно.

В. БЕЛЯЙ,
секретарь парткома.

ПЯТЬ ДОРОГ В АВИАЦИЮ

Уральского управления гражданской авиации приезжают сотни юношей со всего Урала и соседней Тюменской области. Здесь каждое лето работают приемные комиссии технических авиационных училищ, Ленинградской авиационной академии, Рижского авиационного института.

РКИИГА предлагает пять дорог в авиацию: механический факультет, электротехнический, радиотехнический, инженерно-экономический и факультет автоматики и вычислительной техники.

Помочь каждому поступающему выбрать именно свою дорогу, не ошибиться, не заплутать — задача приемной комиссии. Конечно, есть среди абитуриентов люди опытные, за плечами которых армия, самостоятельная работа, но большинство — выпускники школ. У них порой смутные представления о своей будущей профессии.

Работники приемной комиссии РКИИГА М. П. Леонтьев, В. П. Зыков, председатель комиссии В. С. Мухомов, принимая документы, подолгу беседовали с поступающими, рассказывали о профессиях, которым обучают на факультетах института.

Сейчас, после первого экзамена, в приемную комиссию приходят те, кому он оказался не по силам.

готовительное отделение РКИИГА.

Правда, порой и председатель комиссии бывает бессилён. Первый же экзамен принес «девичью драму» (в Рижский авиа-

Свердловск только одно «девичье» место. На него было подано 15 заявлений. И вот девушка-медальстка получила заветную пятерку. Остальные претендентки и их мамы —

безутешны.

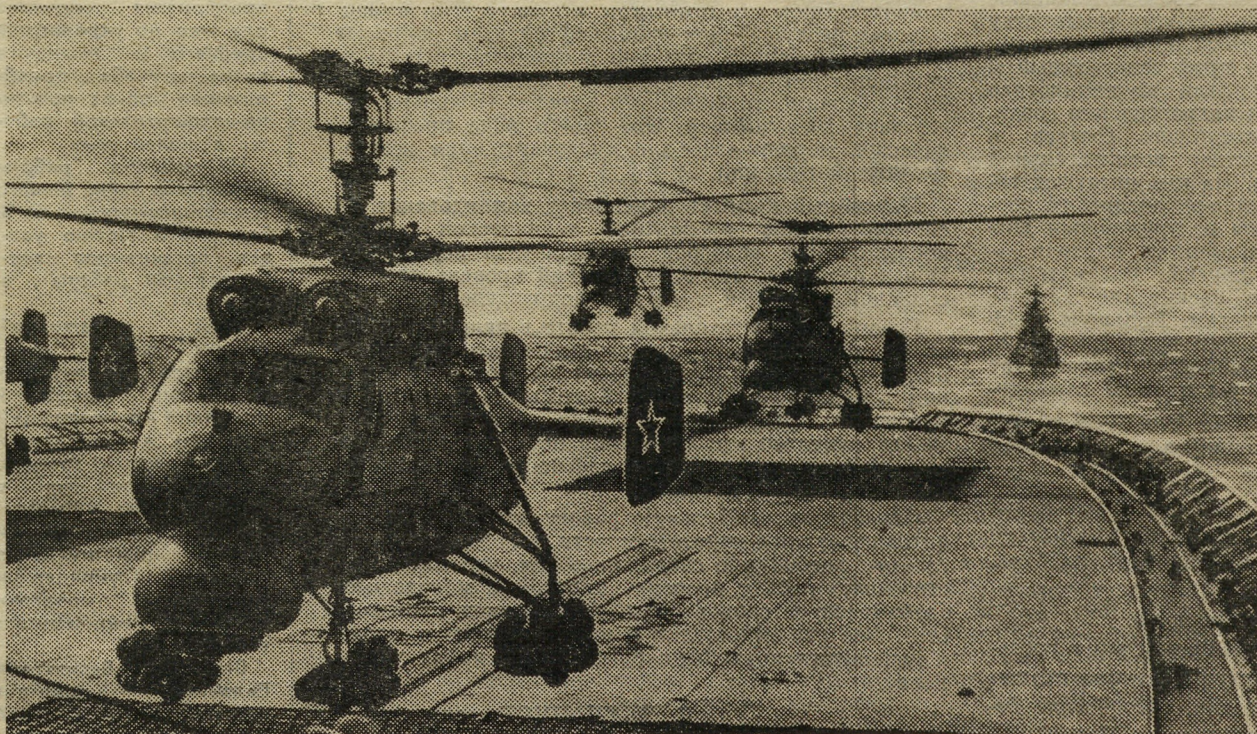
Разные ребята поступают в Рижский авиационный. Одни, как Сергей Перевалов и Александр Говорин из Свердловска, Владимир Чернышев из Челябинска, идут

в авиацию по следам отцов. Другие, возможно, сами положат начало авиационным династиям.

У всех впереди три экзамена. Ни пуха вам ни пера!

П. ДЕМЕНЦЕВА.

Навстречу Дню Воздушного Флота СССР



НА ПРОСТОРАХ РОДИНЫ.



Растет каркас

В авиационно-технической базе Кировского авиапредприятия своими силами ведется монтаж дока для ремонта самолетов Ан-2. Установку каркаса производит бригада авиатехников и рабочих под руководством Василия Смирнова. Сооружение позволит намного улучшить условия труда в выполнении регламентов.

М. ОКУЛОВ,
заместитель командира авиапредприятия по политико-воспитательной работе.

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Первый самостоятельный полет совершил недавно введенный в строй командир корабля Ил-18 М. И. Панов по маршруту Свердловск — Москва — Киров — Свердловск.

По традиции, его встречали представители командования, тепло поздравившие нового командира с первым самостоятельным рейсом.

Большую помощь ему оказали товарищи по летному подразделению — хорошую школу М. И. Панов прошел будучи вторым пилотом в экипаже Г. Н. Крупени, тренировка на слетанность экипажа — у командира В. И. Дубовика, а в строй его вводил внештатный пилот-инструктор Г. А. Борцов.

Б. НАЗАРЕНКО,
заместитель командира летного подразделения по политико-воспитательной работе Свердловского авиапредприятия.

СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ПАРТИЙНО-ПОЛИТИЧЕСКУЮ РАБОТУ В СВЕТЕ РЕШЕНИЙ XXIV СЪЕЗДА КПСС

ПАРТИЙНОЕ РУКОВОДСТВО СОЦИАЛИСТИЧЕСКИМ СОРЕВНОВАНИЕМ

(Окончание. Нач. в № 29).

Командир корабля должен повседневно следить, чтобы члены экипажа регулярно повышали свои специальные знания и политический уровень — это благотворно сказывается на выполнении ими своих обязанностей.

Командир сам должен повышать летное мастерство и понижать минимум погоды — это способствует регулярности выполнения рейсов.

Так решает вопросы организации социалистического соревнования экипаж В. А. Прокудина. Так работают многие экипажи.

ОДНАКО было бы неправильно думать, что в этом важном деле не было ошибок и промахов. На ряде предприятий, участков новое движение прокладывало себе — путь, преодолевая трудности. Главным недостатком в соревновании был формализм в различных его проявлениях. Он проявляется в принятии обязательств, проверке их выполнения, порядке присвоения звания коллектива

коммунистического труда. Имеют место случаи, когда отдельным рабочим, бригадам присваивается почетное звание без проверки выполнения обязательств.

В результате равнодушного отношения к соревнованию, ослабления партийного, профсоюзного руководства допускаются грубые ошибки при разработке условий соревнования (Магнитогорское предприятие ГА).

Серьезными помехами в соревновании в ряде коллективов является также отсутствие четких, конкретных обязательств, в результате чего работники не имеют полного представления, за какие показатели они борются. Во многие обязательства включаются только производственные вопросы, а учеба, быт в них не отражаются. В обязательствах нередко встречаются расплывчатые, ничего не говорящие пункты, вроде: «активно участвовать в рационализации», «повышать производительность труда», «участвовать в добровольной пожарной дружине» и ряд других. Остается низким охват

работающих социалистическим соревнованием по индивидуальным обязательствам и бригадным социалистическим соревнованием в Уктусском предприятии (секретарь парткома Пиньженин), где 393 человека не охвачены никакой формой соревнования.

Недостаточно проводится работа по организации соревнования за коммунистическое отношение к труду среди экипажей и бригад в Кировском и Пермском предприятиях, Свердловском предприятии ГА.

Слабо проводится работа по обобщению и распространению передового опыта в Свердловском предприятии ГА, Магнитогорском, Ижевском предприятиях.

ДАЛЬНЕЙШЕЕ совершенствование социалистического соревнования неразрывно связано с умелым применением материальных и моральных стимулов.

Во многих коллективах предприятий Уральского управления ГА хозяйственные руководители и комитеты профсоюза неохотно

идут на увеличение суммы фонда материального поощрения на развитие социалистического соревнования, эта сумма не превышает 5 процентов, хотя она должна быть в пределах от 5 до 10 процентов, а партийные организации в эти вопросы не вникают.

Зачастую при распределении премий допускается уравниловка (служба перевозок Свердловского предприятия ГА) почти во всех предприятиях премии выдаются вместе с зарплатой, все это принижает ответственность моральных и материальных стимулов.

Мало еще у нас придается значения сохранению и развитию лучших традиций коллективов.

Видимо, пора партийным, профсоюзным организациям, хозяйственным руководителям подумать об организации коммат трудовой славы коллективов, где можно разместить почетные награды коллектива, фотографии ветеранов, передовиков производства, династии авиаторов, чтобы на их примерах воспитывать молодые поколения авиарботников.

Г. СЫСОЛЯТИН.



В НЕБЕ КОЛЬЦОВО

ОВЛАДЕВАТЬ НАУКОЙ И МАСТЕРСТВОМ ВОСПИТАНИЯ

РУКОВОДИТЕЛЬ, ОРГАНИЗАТОР И НАСТАВНИК

ПРЕДМЕТОМ особой заботы командования стало комплектование летных экипажей. Экипаж — это слаженный коллектив. Перед ним, его членами стоят задачи не только по выполнению государственного задания, но и по обеспечению безопасности полетов. Это может быть достигнуто лишь при четком взаимодействии, глубоком знании своего дела, ответственности и принципиальности каждого члена коллектива. Коллектив немалым без лидера. А в экипаже лидер — командир. Необходимость сочетания в себе определенности решений, непоколебимая ответственность за них, высокая идейность, умение постоянно поддерживать работоспособность коллектива — все это предъявляет к командиру корабля, как к воспитателю, высокие требования. Для того чтобы создать в экипаже деловую обстановку, учесть его летному мастерству и политической зрелости, необходимо и самому командиру корабля повышать профессиональный и идейный уровень. Для этой цели по инициативе партийного комитета в летном подразделении созданы семинары командно-руководящего состава и командиров кораблей по практике воспитательной работы среди летного состава. На них читаются такие лекции, как «Роль командно-руководящего состава в укреплении дисциплины и применении дисциплинарной практики». «Командир корабля — руководитель экипажа» и другие. Рассматриваются вопросы эстетического воспитания летного состава, происходит обмен опытом. Большую работу по проведению воспитательного процесса осуществляет совет командиров. Основное направление деятельности совета — оказание помощи командованию в обеспечении безопасности полетов и укреплении дисциплины. Совет командиров разрабатывает рекомендации по организации технической учебы летного состава, обсуждает вопросы безопасности полетов, проводит работу по подбору кандидатур для ввода в строй командирами кораблей, разбирает дисциплинарные проступки, утверждает методические разработки для летного состава.

Основной задачей партийной организации постоянно остается мобилизация личного состава на выполнение производственного плана, обеспечение безопасности полетов, летной дисциплины. Партийный комитет добивается от каждого коммуниста повыше-

ния личной ответственности за образцовое выполнение своих служебных обязанностей. Партийный комитет летного подразделения на своих заседаниях постоянно заслушивает командиров по вопросам выполнения производственного плана, укомплектованности кадрами. С целью более глубокого изучения деловых и моральных качеств будущих командиров каждый кандидат на ввод в строй обсуждается на заседании парткома. Только за этот год на командные должности было выдвинуто восемь человек. Это коммунисты, достойные высокой профессиональной оценки, политически подкованные, способные продолжать лучшие традиции летного подразделения. Партийный комитет летного подразделения, партийное бюро широко практикуют на совместных заседаниях с местным комитетом в присутствии командования заслушивание экипажей по всем вопросам летной практики, требований документов, регламентирующих летную работу, по вопросам отдыха экипажей, взаимоотношений их членов. С января заслушано 14 экипажей. Это своего рода профилактическое мероприятие для предотвращения всевозможных нарушений.

Партийный комитет нацеливает командование на систематическое проведение технической учебы, послеполетных разборов, предполетной подготовки. И как результат этого — высокий уровень профессиональных знаний в летном подразделении.

Говоря о воспитательной работе в экипаже, нельзя не отметить роль социалистического соревнования в обеспечении безопасности полетов и укреплении дисциплины. Партийный комитет совместно с месткомом разработал условия соцсоревнования между экипажами и постоянно подводят итоги выполнения, применяя методы гласности, наглядности, сравнительности результатов.

Отмечая положительную работу парткома по воспитанию чувства ответственности и долга у летного состава, необходимо сказать и о том, что еще недостаточную работу проводит партком с молодежью, слабо распространяет опыт передовиков производства. Все эти недостатки партийный комитет видит и нацеливает партийную организацию на их устранение.

В. ЧЕРНЫШОВ, секретарь
партийного комитета летного подразделения.
Кольцовского авиапредприятия.

О РОЛИ КОМАНДИРА ЗВЕНА

Практика партийно-политической работы с личным составом, находящимся на авиационно-химических работах в отрыве от базы, имеет определенную сложность.

Периодические посещения «точек», как бы они ни были длительны, не могут обеспечить надлежащего контроля за организацией работы экипажа и проведением политико-воспитательной работы.

Партийное бюро авиапредприятия приняло ряд мер по укреплению среднего и младшего звена, их учебе и приобретению опыта политической-воспитательной работы в коллективе.

На примере работы командира звена нашего авиапредприятия В. В. Евданского можно увидеть организацию воспитательной работы в звене.

Этой налаженной, сложной работе предшествовала кропотливая подготовка экипажей командно-руководящим составом, в том числе и командирами звеньев. Роль командира звена в методической подготовке, совершенствовании техники пилотирования экипажей, укреплении дисциплины, создании рабочего микроклимата велика.

Владимир Васильевич Евданский работает командиром звена ПАНХ почти два года. Он уделяет большое внимание

разносторонней подготовке экипажей.

Задолго до первых вылетов он проводит с личным составом занятия и беседы, рассказывает каждому члену экипажа о предстоящих работах, о том как их лучше выполнить. Особенно много индивидуальных бесед он проводит с «химиками»-первогодками.

Нынче впервые на авиационной работе отпраздновался экипаж А. А. Григорьева (второй пилот П. И. Кадошников). Сейчас экипаж выполнил уже большой объем работ без замечаний. Этому экипажу В. В. Евданский уделял особое внимание во время работы, бывал у него чаще, чем у других.

Воспитательная работа в звене не прекращается и в разгар авиационных работ. Все новости подразделения, всю информацию командир звена доводит до экипажей в течение двух дней.

Внимателен и требователен к своим подчиненным этот командир. За первый тур авиационных работ по внесению минеральных удобрений звено, руководимое В. В. Евданским, признано лучшим. А экипаж Г. П. Науменкова (второй пилот С. В. Юдин) является победителем в социалистическом соревновании авиапредприятия.

В. ПОЗДНЯКОВ,
секретарь партбюро.
Магнитогорск.

ИНЕРЦИЯ МЕДЛИТЕЛЬНОСТИ

Как известно, в Кольцово строится — увя, далеко не первый год — клуб на 600 мест с комплексом — спортивным залом, комнатами для кружковой работы и т. д. Для более оперативного решения вопросов, координации и контроля за ходом работ по возведению очага культуры в поселке приказом начальника Уральского управления гражданской авиации создан штаб под председательством М. И. Новикова, заместителя начальника отдела политико-воспитательной работы управления. Его заместители — командир Кольцовского предприятия Г. Г. Борисов, начальник СМУ-8 В. Д. Ярушкин, в состав штаба вошли представители отделов и служб управления и предприятия. Штаб разработал план мероприятий на август, который утвержден управлением. А в первый день месяца решили провести первое заседание штаба.

Надо сказать, что оно началось с опозданием, так как некоторые представители от Кольцово, к сожалению, явились не совсем в срок. Уже в этой «мелочи» промелькнули первые наметки некоторой несерьезности, малой ответственности к очень важному пусковому объекту, который должен вступить в строй в этом году.

М. И. Новиков выступил

с информацией о плане работы на август, задачах, стоящих перед строителями, заказчиком. Он отметил, что строительство клуба вступает в завершающую стадию. На объекте довольно сложная обстановка, созданная в основном не по вине подрядчика, а по вине заказчика. 60 процентов работ готовы к монтажу, но почти ни одна позиция по поставке оборудования заказчиком не выполнена. Позиция в предприятии довольно пассивная...

Начальник СМУ-8 В. Д. Ярушкин доложил о ходе выполнения плана-графика и качестве строительно-монтажных работ на объекте. Он рассказал, что коробка здания в основном готова, хотя в графике строительно-монтажных работ есть небольшое отставание. Закончена кладка, подготовлены к настилке полов все помещения клуба. Работ много, работы большие. Ощущается сдерживание работ из-за того, что нет многих видов оборудования, в частности из-за этого нельзя настить полы.

Если закончим коробку здания, сказал В. Д. Ярушкин, все остальное связано с оборудованием — вентиляторами, светильниками, калориферами. Надо весь монтаж закончить в октябре, чтобы два месяца ушло на доделки. Если в

течение двух месяцев не обеспечат клуб оборудованием, мы его не сдадим. Коллектив строики хочет сдать клуб, настроение боевое, рабочее. Но есть сдерживающие моменты. На сегодня по клубу привезен один (!?) вентилятор, кабельной продукции, трансформаторов, низковольтного оборудования на подстанцию нет. Нам нужно электрооборудование — вводной щит, распределительные щиты...

Члены штаба задают начальнику СМУ-8 вопросы — о качестве работ, есть ли сейчас на стройке недостаток в механизмах, в людях, прочен ли контакт с заказчиком, хватит ли отделочников?

Выясняется, что фасад будет выглядеть неплохо, недостатка в механизмах и людях на объекте нет, контакт с заказчиком есть, но нет полного списка, какое оборудование у заказчика есть в наличии — нужна полная инвентаризация, до последнего винтика и болтика. Отделочников хватит, если не будет аврала.

Заместитель командира авиапредприятия по общим вопросам Ю. П. Воробьев доложил штабу о состоянии и мерах по обеспечению объекта необходимым оборудованием и вынужден был признать: дело находится в неважном состоянии и «кое

в чем мы бессильны». По электрооборудованию нужно 8 щитов, заказы отдали заводу-изготовителю в Алма-Ате и обещают в третьем квартале. Просим отпустить в августе. По главному распределительному щиту это девять панелей — по линии министерства должен получить ОМТС управления — пока никаких сдвигов. Магнитные пускатели — нужно их семь, есть только три, три обещают еще до 1 сентября. По трансформаторам заявку не приняли. Нет оборудования для освещения сцены и другого.

Тут выяснилось, что, к глубочайшему сожалению, многие заявки на оборудование поданы не в конце прошлого года и даже не в начале 1974 года, а только в мае — июне. Поэтому, скажем, кинооборудование и некоторую аппаратуру кольцовцам обещают лишь... в 1975 году. Нет полной гарантии — если не будет проявлена срочно огромная энергия, инициатива и настойчивость, — что многие виды оборудования будут поставлены в срок.

Члены штаба не стали дотошно выискивать виновных в задержке поставок различных — в том числе сложных — позиций для клуба, чтобы воздать каждому по заслугам за инерцию безответственности, проявленную в Кольцово

за последние месяцы, да и годы возведения клуба. Не драматизируя излишне положение дел, они отметили, что нужно проявить немало беспокойства, проявить максимум усилий, чтоб не сдерживать строителей, добыть необходимое оборудование, завершить работы. Клуб нужно сдать в этом году, и он должен быть сдан. Это дело чести руководителей управления, строителей, авиапредприятия, партийных, общественных организаций.

Штаб определил объемы работ членов штаба. В частности, скорректировать план-график строительства клуба, составить график поставки оборудования и другие. С коллективом СМУ-8 решено провести собрание о том, чтобы стать на ударную вахту за досрочный ввод объекта, организовать на стройке наглядную агитацию, оборудовать доску показателей выполнения производственного плана бригадами, участками по декадам и т. д.

До конца года осталось менее пяти месяцев. Но если будет в срок поставлено все оборудование, строители должны справиться со своей задачей. Следующее заседание штаба стройки состоится 15 августа. «Авиатор Урала» будет регулярно освещать ход дел на возведении клуба.

Ю. КАРЛОВ.

(Наш спец. корр.)

ЭЛЕКТРОНИКА В АВИАЦИИ

Внедрению автоматических систем управления в гражданской авиации была посвящена пресс-конференция, на которой выступил начальник Главного вычислительного центра доктор технических наук, профессор А. К. Айламазян. Он сказал, что разработка и внедрение АСУ в авиации охватывает десятилетний период, что за это время в Аэрофлоте разработано и внедрено десять отраслевых подсистем, две автоматизированные системы для территориальных управлений, хорошо зарекомендовала себя «Сирена» — автоматизированная система резервирования и продажи билетов.

— Сейчас совместно с Научно-исследовательским институтом гражданской авиации разрабатываются новые электронные системы на основе машин третьего поколения, — сказал Айламазян. — Они позволят нам прогнозировать пассажиропотоки, более точно составлять расписания движения самолетов, увеличить безопасность полетов.

В КОМИ АССР

Лето — жаркая пора для транспортников Коми АССР. Авиаторы возят срочные грузы, патрулируют леса. Ни днем ни ночью не умолкает жизнь в речном порту города Сыктывкара. На снимке нашего специального фотокорреспондента:

В Сыктывкарском порту.



Фото В. Степанова.

(Оконч. Нач. в № 29).

Уже сегодня Шереметьевский аэропорт ежедневно принимает и отправляет в рейс 70—75 пар самолетов. Интенсивность воздушного движения все время возрастает. Открываются новые авиатрассы, увеличивается частота полетов по существующим маршрутам. Около года назад

К этому беспосадочному полету за 8 тысяч километров советские экипажи готовятся в штурманской комнате, над картами, графиками, метеобюллетенями «колдуют» со счетными линейками навигаторы.

— За 30—40 минут нужно было произвести множество вычислений, учесть все слагаемые

лучать советские экипажи, отправляющиеся в трансатлантические перелеты — до Гаваны, Монреала, Нью-Йорка.

Реконструкция Шереметьева рассчитана на несколько лет и предусматривает возведение ряда новых сооружений — служебного здания с командно-диспетчерским пунктом на высотной

павильона. Оттуда чемоданы и сумки по вертикальным подъемникам и круговым ленточным транспортерам «поплывут» прямо в руки своих владельцев. За час через павильон проследуют 1200 пассажиров.

Архитекторы института «Аэропроект», подготовившие всю документацию, необходимую для

торов Моспроекта, 30-этажное здание оригинальной, запоминающейся формы, издали похожее на шахматную ладью. Одновременно здесь смонтированы более 700 гостей столицы.

Если проследовать далее от центра столицы в сторону Шереметьева, то в начале Ленинградского шоссе поднимаются

ШЕРЕМЕТЬЕВО: СЕГОДНЯ, ЗАВТРА...

Боинг-707 западногерманской компании Люфтганза и Ил-62 Аэрофлота начали курсировать из Франкфурта-на-Майне в Токио через Москву по Транссибирской магистрали. «Сегодня этот кратчайший воздушный маршрут из Европы к Тихому океану стал необыкновенно популярен у наших пассажиров, — отмечает генеральный представитель Люфтганзы в Советском Союзе В. Мюллер. — Многоместные лайнеры Аэрофлота и Люфтганзы дважды в неделю отправляются в этот рейс — и всегда билеты бывают распроданы!»

предстоящего рейса Москва—Токио, — говорит главный штурман Н. Гроховский. — Месяц назад мы после опытной проверки полностью доверили эту кропотливую работу электрикам и вычислителям на машинах Гидрометцентра СССР. Два раза в сутки они готовят для нас необходимые данные по специальной программе, с учетом самых последних сообщений по погоде по всей трассе, а также сведений, передаваемых спутниками.

Такие предварительные аэронавигационные данные, составленные ЭВМ, будут в дальнейшем по-

башне, специального цеха для приготовления тысяч завтраков, обедов и ужинов, которые предлагаются во время рейса пассажирам.

На днях рядом с существующим аэровокзалом строители из Зеленограда приступили к возведению отдельного павильона для прилетающих пассажиров. Возводимый из стекла и бетона, он запроектирован с учетом максимального использования различных средств механизации. Транспортные тележки с багажом, принятым у самолета, спускаются по наклонному пандусу в подземный этаж

расширения Шереметьевского аэропорта, позаботились и о тех, кому потребуется сделать здесь кратковременную остановку, дожидаясь следующего рейса. К услугам таких пассажиров — комфортабельная гостиница, три корпуса которой объединены общим основанием — стилобатом, поднимутся напротив аэровокзала.

Еще один — высотный — отель для транзитных авиапассажиров международных линий появится у пересечения Ленинградского проспекта и Беговой улицы. Это будет, по замыслу архитек-

четыре дома-башни микрорайона «Ледбедь», соединенные между собой крытыми галереями. «Подножия» этих башен, а точнее — их вторые этажи, после завершения строительства всего комплекса превратятся в служебные помещения и кассовые залы центрального агентства международных воздушных сообщений.

Отсюда, из тихих уютных холлов, декорированных яркими витражами, будет начинаться тысяча увлекательнейших путешествий.

В. БЕЛИКОВ.

ДАЛЕКО ЗА ЭКВАТОРОМ

Даже для быстрокрылого флагманского корабля ИЛ-62М новая трасса Аэрофлота, открывшаяся недавно, станет поистине марафонской дистанцией.

Начинается регулярное движение по маршруту Москва — Франкфурт-на-Майне — Ратат — Гавана — Лима. Другими словами, это полет через три материка и один океан. Самолет окажется далеко за экватором, в столице Перу, через 21 с половиной часа после вылета из Москвы. Протяженность воздушного пути превысит 16 тысяч километров!



СОВЕСТЬ БРИГАДИРА

Высокий, формой напоминающий коттедж, из металлических пластин дом — это их дом. Рядом — такого же серебристо-серого цвета самолет. К вечеру его откатят. И как врач, расстающийся с выздоравливающим больным, но не вслух, а про себя, они пожелают ему долгой жизни. В небе.

Вся любовь авиатехника к машине в том, чтоб поскорее расстаться с ней, помочь самолету быстрее взлететь в полной исправности. Дорого — в 150 рублей — обходится каждый час простоя Ан-2 на земле. Бригада Виктора Леонидовича Волкова, сохраняя высокое качество работ, время на ремонт расходует очень экономно. Именно по этому поводу собираются приехать к ним, в Пермское предприятие МВЛ, кировчане. Посмотреть своими глазами, как бригада Волкова удаётся самолет, налет часов которого — 100, вернуть в строй через день, а налетавший 300 — через два. Ведь у них на выполнение этих регламентов пока затрачивается два-четыре дня.

Мы назвали одну из главных особенностей работы бригады — оперативность. Теперь о второй — высоком качестве. При подведении итогов социалистического соревнования среди бригад АТБ за июль было отмечено, что в бригаде Волкова коэффициент качества самый высокий. То есть строгий осмотр ОТК часть самолетов проходит без единого замечания. Разумеется, это не предел. Задача обеспечения безопасности полетов требует

полного устранения мельчайших недостатков и недоделок. Но на сегодня в коллективе АТБ эта цифра у соперников по соревнованию исторгает чувства «белой» зависти. И является весьма сильно действующим стимулирующим средством. Например, у авиатехников четвертого дока коэффициент качества работ держался низким. Было много повторных записей по ремонту оборудования. При подведении итогов одного из месяцев за низкое качество работ четвертый лишился высокого места и денежной премии. Бригада Волкова получила и то и другое. Как отмечает Волков, после постигнувшего «бесславия» в четвертом люди поднялись работать. На то и соревнование, чтобы подтягивать до уровня передовых всех его участников.

Познакомимся с бригадой. Виктор Леонидович, бригадир, с быстрой речью и такими же быстрыми, веселыми глазами человек, награжден знаком «Отличник Аэрофлота». Не будем подробно вдаваться в его трудовую биографию, отметим только, что почти вся она, с 1947 года по сей день, связана с АТБ. Волков из тех счастливых людей, о которых без колебания можно сказать: человек на своем месте. Любая его команда и каждое бригадирское «взывание к совести» — в случае опоздания или небрежности в работе — попадают в цель. Обладая развитым чувством справедливости, он еще и не лишен талан-

та проявлять его в форме мягкой, юмористической. Поэтому если и приходилось частенько, особенно поначалу, делать замечания пришедшему в бригаду после училища Володе Смирнову, то обид тот на бригадира не держал. «Трудолюбивый паренек», — отзывался о нем Волков. В работе с молодежью, считает бригадир, главное — доверие. И контроль. «Раз за ним посмотришь, другой — чисто работает. Лишней опеки не надо, пусть привыкает к самостоятельности». А вообще, излюбленный метод воспитания бригадира — неуклонное требование работать на совесть. К ней старается апеллировать бригадир в особенных трудных случаях. Если же совесть не отзывалась, значит в человеке что-то безвозвратно потеряно. Бригадир обращает внимание провинившегося на то, что не сделанная им работа перекладывается на плечи товарищей, а у каждого много своей работы, машину надо сделать вовремя. Редки такие промахи в коллективе этой бригады.

Все в бригаде Волкова — ударники коммунистического труда, специалисты широкого профиля, умеющие классно произ-

водить обслуживание и мотора, и планера. Почти неизменно бригада держит первенство в соцсоревновании среди бригад УТР. У них — грамота за лучшую подготовку к осенне-зимней навигации в прошлой году. А работа авиатехника не из легких. Мороз 40 градусов, он «висит на хвосте» и останется там, пока машина не будет сделана.

Надо сказать, Виктор Леонидович очень помог своим работникам «вписаться» в коллектив. У него в бригаде, например, бояндинской расеежности и несобранности, от которой чуть не плакали на прежнем месте его работы, как не бывало. Виктор Бояндин — опытный техник, активный рационализатор, общественник. Отлично поработал в этом году на обслуживании самолетов на оперативных точках. Горячо поддерживает Волков другого члена бригады, Юрия Рудакова, в учебе, практически помогает в этом ему. Юрий — третьекурсник механического факультета университета.

Говорят, борьба с недостатками других — лучший способ демонстрации своих достоинств. Но не из тщеславного намерения показать себя, а из правильно определенной ме-

ры ответственности за товарищей как руководителя и коммуниста вникает Волков столь подробно во все, что касается каждого из его бригады. Ведь он постоянно рядом с ними, и все у него на виду.

Я уже упоминала о тяге членов бригады Волкова к рационализации и изобретательству. Виктор Леонидович и в этом тоже задает тон. Взятый в начале года план по рационализации бригады уже сейчас перекрыт. Цель всех усовершенствований — повышение темпов и качества работы, обеспечение безопасности полетов. К примеру, сконструированное в бригаде приспособление, по которому теперь скользит фильтр заправочных горловин бензобаков, предохраняет сетку от обрыва. Есть прочная гарантия того, что горючее будет чистым, никаких неполадок в полете с поступлением его к мотору не будет. Как и не должно быть.

Проверенная надежность человеческих характеров и поступков — это безотказность металла и техники. Не столь прямая, но все же видимая связь.

Р. ТАНИНА.
Пермь.



Августовский номер журнала «Гражданская авиация», недавно вышедший в свет, по-настоящему праздничный. Он открывается галереей портретов передовиков производства, которые за трудовые успехи в 1973 году удостоены

«ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»

правительственных наград и продолжают успешно работать в четвертом, определяющем году пятилетки. Эту своеобразную доску Почета дополняют рапорты о трудовых подарках авиаторов своему празднику — Дню Воздушного Флота СССР.

В номере есть статья по актуальной проблеме организации полетов в современных условиях — взаимодействие системы «пилот — самолет — среда». В ней используется большой научно-практический материал, на основе которого даются ценные рекомендации авиационным специалистам. Автор статьи — министр гражданской авиации, маршал авиации Б. П. Бугаев.

О новом самолете Аэрофлота, «воздушном фотографе» Ан-30, рассказывает ведущий конструктор В. Небаба.

Перу писателя Александра Остаповича Авдеенко принадлежат книги «Над Тиссой» и «Горная весна», «Дунайские ночи», «По следам невидимок» и многие другие, известные в нашей стране и за рубежом. С августовского номера журнал начинает публиковать новую повесть А. Авдеенко «Татьянино небо».

В журнале есть подборка стихов, изорепортаж, фотоочерки. Советуем непременно ознакомиться со всеми материалами этого номера.



ИДЕТ XXV ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА



Спортсмены - авиаторы уже померились силами в комбинированной легкоатлетической эстафете на приз Героя Советского Союза, первого летчика-испытателя реактивных самолетов Г. Я. Бахчиванджи. Убедительную победу одержал спортивный коллектив Курганского авиапредприятия. На втором месте могла быть команда Кольцова — ее результат 14.00,8, но увы! — из-за грубого вмешательства инструктора М. Гуч-

кова в «коридоре» передачи эстафеты велосипедного этапа — команда с соревнований. На втором месте — коллектив Челябинска и на третьем — Магнитогорска. Разыгран кубок по легкой атлетике, «королеве спорта», и здесь с большим упорством, настойчивостью и целеустремленностью победила дружная команда авиаторов Зауралья. Победа этого коллектива в двух видах программы не случайна. К

спартакиаде готовились заранее, в этом заслуга и комитета ВЛКСМ и совета физкультуры, а главное, хорошее, теплое пожелание командования авиапредприятия.

Сравнивая результаты спартакиады 1973 года с нынешним, можно отметить: побит рекорд у мужчин в прыжках в длину.

Недосягаемыми остались рекорды прошлого года в беге на 800 метров, в толкании ядра у мужчин и у женщин по прыжкам в длину. Женщины побили почти все рекорды 1973 года, за исключением прыжков в длину, мужчины не побили четыре рекорда 1973 года. В общей сложности результаты намного лучше предыдущей спартакиады.

М. ГОРЮКОВА,
старший инструктор физкультуры и спорта УрУ ГА.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295-461.
295-496.

И. о. редактора
Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 12750. Заказ № 9921.

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