

**НА МАРШЕ-
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

ПОЧИН ПОДХВАЧЕН

Рабочие Магнитогорского металлургического комбината выступили с инициативой и призвали всех горожан бороться за высокую производительность труда, экономию, организованность и дисциплину. Почин подхвачен предприятиями Челябинска и области, авиаторами Челябинского авиапредприятия. 12 августа здесь

начался ударный месячник. Работники службы перевозок взяли обязательство отправить сверх нормы 1,5 тысячи пассажиров, летное подразделение решило сэкономить 11 тонн горючего на самолетах Як-40 и 120 тонн на самолетах Ил-18. На сэкономленном топливе будут выполнены два рейса по маршруту Челябинск—Хабаровск.

В Совете Уральского управления

В Президиуме теркома профсоюза

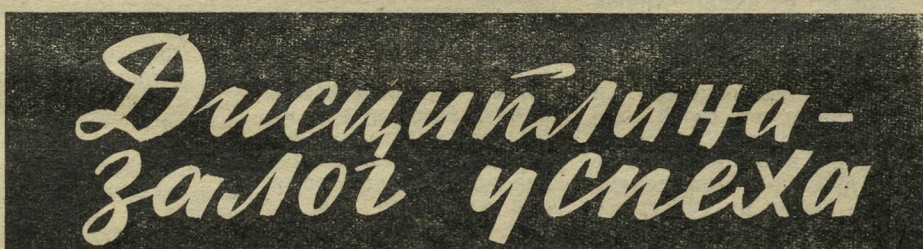
На прошедшей неделе состоялось очередное заседание совета Уральского управления и президиума теркома профсоюза авиарботников. С докладом об итогах выполнения коллективных договоров за первое полугодие предприятиями управления выступил

начальник планово-экономического отдела УрУ ГА Б. Г. Сивашинский. Информации о выполнении требований постановлений коллегии МГА от 29 октября 1970 года сделали на заседании командиры Курганского авиапредприятия А. И. Черняв-

ский, Магнитогорского авиапредприятия В. Г. Бизюков и другие. О совершенствовании системы подготовки летного состава в Уральском управлении ГА был заслушан доклад и. о. начальника УрУ ГА П. Н. Банных.

Главное — безопасность полетов

Личным составом службы движения предприятий управления в первом полугодии 1974 года проделана определенная работа по повышению безопасности полетов при управлении воздушным движением и качества управления полетами. Однако практическая деятельность работников службы движения сопровождается целым рядом упущений, недостатков и нарушений, которые не дают права принять эту работу в качестве хорошего отношения ответственности требованиям постановлений партии и правительства, приказов и директивных указаний Министерства гражданской авиации. За шесть месяцев 1974 года допущено несколько случаев нарушений правил УВД — на четыре меньше, чем за то же время 1973 года. Конкретно они выражаются в следующем: нарушение



Тюменского управления ГА, неудовлетворительно контролировал точность захода, команды и информацию экипажу давал путанно и нечетко, при обнаружении явной ошибки экипажа в направлении захода команды об уходе на второй круг не дал. Кроме того, не доложил руководителю полетов о смене направления ветра и о своем решении посадить самолет на грунтовую ВПП, не обозначенную посадочными знаками. В результате всех перечисленных нарушений диспетчер Береснев не обеспечил экипажу благоприятное завершение полета.

17 марта 1974 года бывший диспетчер аэропорта МВЛ Ныроб (Пермское авиапредприятие) Г. Т. Чепурной неудовлетворительно контролировал наличие условий для принятия решений на вылет командиром вертолета МИ-1 Завескиным, чем не предупредил нарушение последним правил принятия этого решения, сам нарушил НПП ГА-71 и выдал необоснованно диспетчерское разрешение, пасивно руководил движением вертолета. Все это привело к тому, что Завескин полетел в направлении, не предусмотренном заданием. Некоторые диспетчеры службы движения не только сами нарушают условия безопасности полетов, но и попустительствуют нарушениям, допускаемым летным составом.

Кольцово т. Крылов разрешил вылет экипажу самолета ТУ-104 42434 в условиях дождя и скопления воды на ВПП. В результате падения оборотов двигателя взлет был прерван. Подобные случаи для аэропорта Кольцово не единичны, а повторяются из года в год. Они должны были уже давно привести к необходимости производства их глубокого анализа не только для выработки строго определенных и обоснованных действий работников службы движения при принятии решения на выпуск самолетов ТУ-104 в аналогичных условиях, но и, что особенно важно, для определения истинных причин этого явления. Видимо, есть необходимость еще раз поставить вопрос и перед ГОСНИИ ГА, почему именно в аэропорту Кольцово подобные ошибки повторяются наиболее часто, тогда как в других аэропортах при соответствующих и даже худших условиях их не бывает или они бывают редко. Между прочим, такой вопрос возникает у многих командиров кораблей, выполняющих полеты на самолетах ТУ-104.

ских смен и инструктаж; неудовлетворительное состояние и содержание взлетно-посадочной полосы руководства движением, отклонение от действующей методики в использовании средств объективного контроля; несвоевременное поступление информационных сообщений о летных происшествиях и предположениях к ним; несвоевременное продление сроков действия диспетчерских свидетельств, слабый контроль за прохождением переподготовки и практической работой специалистов службы движения; нарушения режима отдыха диспетчерским составом перед заступлением на смену, в том числе и связанные с употреблением спиртных напитков, слабое взаимодействие службы движения с другими службами аэропортов, особенно аэродромной и метеобеспечения; непрохождение медицинского освидетельствования.

(Оконч. на 3 стр.)



ние рубежей и высот передачи управления; нарушение технологии работы; нарушение взлета без знания соответствия и готовности взлетно-посадочной полосы; нарушение установленных требований при выдаче диспетчерских разрешений; нарушение табеля сообщений; оставление рабочего места без подмены. Перечисленные нарушения в большинстве своем тают в себе потенциальную возможность перерастания в летные происшествия.

Так, 16 июня с. г. диспетчер аэропорта Курган С. В. Береснев проявил пассивность при руководстве заходящим на посадку самолетом АН-2

В том же аэропорту случай пассивного руководства были и ранее. 23 апреля 1974 года диспетчер РДП Н. П. Сеницын при уклонении от трассы находящегося в зоне его ответственности самолета Як-40 ограничивался информацией о месте самолета, конкретных указаний о выходе его на трассу не давал, при передаче управления смежному диспетчерскому пункту не проинформировал диспетчера последнего об уклонении самолета влево от трассы на 30 километров. Результат — самолет в пункт назначения не прибыл, а был посажен в аэропорту Тюмень. К сожалению, указанный случай не заставил руководящий состав службы движения аэропорта Курган (бывший ЗНА по движению Г. С. Багиев) глубоко вникнуть в причинность подобных нарушений и ничему не научил диспетчерский состав.

Подтверждением этому служит тот факт, что в марте этого года диспетчеры АДП аэропорта Киров Бедрин и Лебедев оформили в полетном задании выполнявшему тренировочные полеты экипажу самолета АН-24 заходы на посадку при заниженных, против фактически имевших место, метеоусловиях. Нет нужды в доказательстве точности подобных действий диспетчерского и летного состава и их пагубном влиянии на качество подготовки экипажей, воздушных судов и, следовательно, на обеспечение безопасности полетов.

22 июня с. г. руководитель полетов аэропорта

НА ОБЩЕЕ состояние и качество управления воздушным движением, равно как на обеспечение безопасности полетов при руководстве ими отрицательно сказывались и другие недостатки и упущения в работе как специалистов службы движения, работников, обеспечивающих полеты служб аэропортов, так и руководящего состава предприятий. К ним относятся: слабая постановка технической учебы диспетчерского состава; невысокое качество разборов работы диспетчер-

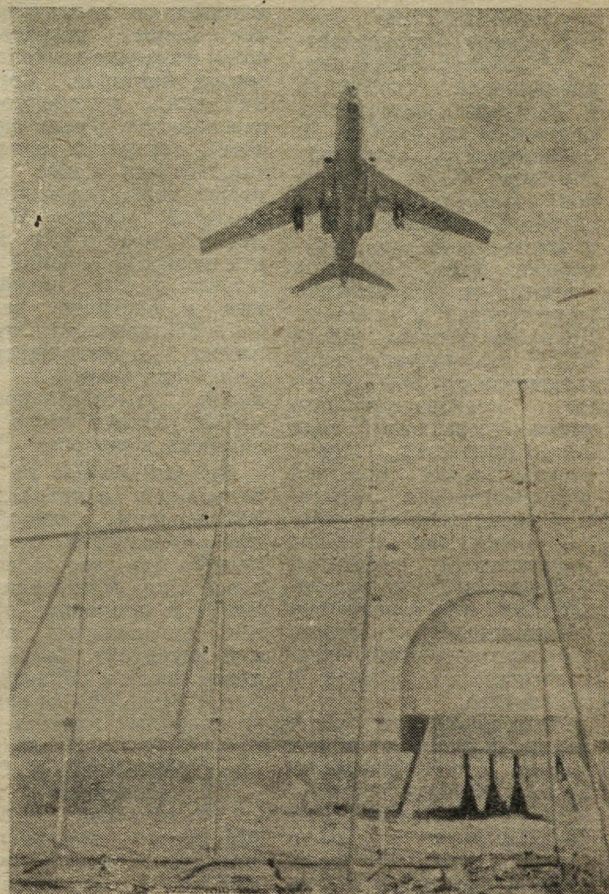


СНОВА ПЕРВЫЙ

У Виталия Алексеевича Белякова за летную практику много первых вылетов — командиром Ан-2, Ан-24... Недавно, накануне праздника авиаторов, он снова совершил первый вылет, теперь — в качестве командира корабля Ил-18. Наверное, в нем, как и в предыдущих, не обошлось без волнений, хотя рейс по маршруту Пермь—Москва был выполнен грамотно, образцово.

ФИЛЬМ СНИМАЕТСЯ В УКТУСЕ

С киностудии «Мосфильм» в Свердловск прибыла съемочная группа фильма «От зари до зари». В съемках будет участвовать вертолет Ми-4 Уктусского аэропорта. Авиаторы помогут операторам снять необозримые поля пшеницы.



Снова взлет.

Фото В. Ветлугина

В ЖИЗНИ трудовых коллективов морально-психологический климат и дисциплина находятся в диалектическом единстве, во взаимосвязи. В социалистическом обществе сочетание демократизма и творчества со строгой исполнительностью превращает дисциплину в нравственную проблему. Не случайно наши психологи и педагоги сегодня делают упор на то, что дисциплинированность — это нравственное и политическое качество человека. А. С. Макаренко говорил, что можно предъявлять как можно больше требова-

и принуждения, правильные взаимоотношения с партийной и общественными организациями. Здесь любой случай недисциплинированности становится предметом обсуждения общественности, товарищей по работе. В то же время добросовестные люди (а их абсолютное большинство) окружаются ореолом почета и уважения. Вечера трудовой славы, такие как «Пилот — профессия крылатых», «Вечера встреч пилотов трех поколений», чествование победителей социалистического соревнования, посвящения в командиры самолетов и многие дру-

производства, высококвалифицированным специалистом, но и снискал уважение в коллективе своей добротой, отзывчивостью, заботой, справедливостью в отношениях с людьми. Работая в должности главного инженера управления, И. Е. Машкинский развил еще больше эти положительные качества. Высокая требовательность, принципиальность, нетерпимость к недостаткам в сочетании с заботой, справедливым отношением к людям, простота, душевность в общении с работниками независимо от их служебного ранга — харак-

РЕШЕНИЯ XXIV СЪЕЗДА В ЖИЗНЬ!

Назимовым. Аморальное поведение, личная недисциплинированность, грубость с подчиненными в конечном итоге лишают его права руководить людьми.

Каждый коллектив имеет две системы отно-

В. А. Прокудин зарекомендовал себя требовательным, принципиальным и справедливым командиром. В проведении кропотливой летно-методической, воспитательной работы с членами экипажа применяет, главным образом, метод

методов их работы, обучение их практике организации обучения, воспитание летного состава экипажей является одной из главных задач в работе летных командиров, партбюро, политработников. Командир корабля (самолета) дает путевку в жизнь вторым пилотам — будущим командирам. А они, как правило, наследуют от своего наставника его приемы, методы работы с людьми, в том числе и отрицательные. Не случайно на заседании парткома летного подразделения в Кольцово командир корабля Ил-18 В. М. Сусликову, который летал вторым пилотом с тов. Чухно, было строго указано на недопустимые методы работы в экипаже — грубость, несправедливость.

В работе по созданию здорового психологического климата, укреплению дисциплины в коллективе решающее значение имеет изучение, знание индивидуальных особенностей личности.

Есть люди сангвинического темперамента. Это общительные, веселые люди, они быстро забывают огорчения и неприятности, оптимисты по природе. На таких людей окрик, грубость действуют менее пагубно. В то же время на человека холерического характера это действует чрезвычайно отрицательно. А с меланхоликами, людьми слабыми, такие методы воздействия приводят к тому, что они становятся приспособленцами.

Важно обращать внимание на людей с повышенной эмоциональной неустойчивостью. Специальные исследования показывают, что они отличаются чувством тревоги за свое здоровье, за дела, продвижение по службе. Эти люди требуют к себе очень чуткого, внимательного отношения.

Другая категория людей — это экстремеры, люди общительные, открытые. Но они очень любят рисковать. Часть из них — это лихачи, потенциальные носители ЧП, они опасны в авиации. Выявляя индивидуальные особенности людей, мы должны анализировать, изучать, как они «преломляются» в коллективе. Если эти особенности не учитываются, то политико-воспитательная работа не достигает цели.

М. НОВИКОВ,
заместитель начальника отдела политической работы Уральского управления.

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ КЛИМАТ, ОТНОШЕНИЯ В КОЛЛЕКТИВЕ

ний к человеку и проявлять как можно больше уважения к нему. В этом он усматривал важнейшее звено в системе ответственных зависимостей, существующих в коллективе.

В формировании системы ответственных зависимостей, высокой сознательной дисциплины огромную роль играет психологический климат в данном коллективе. Понятие «психологический климат» — очень широкое и содержит много элементов. Это и принципиальные, товарищеские отношения в коллективе, и правильный стиль руководства, и широта интересов коллектива, и привязанность работников к своей профессии, и рациональное использование рабочего времени, и предметное окружение человека, и условия, в которых он работает.

НО СТЕРЖНЕВОЙ ВОПРОС — ЭТО ВЗАИМОТНОШЕНИЯ В КОЛЛЕКТИВЕ, УЛУЧШЕНИЕ КОТОРЫХ ПРИВОДИТ К ТОМУ, ЧТО ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ КЛИМАТ СПОСОБСТВУЕТ РАЗВИТИЮ ЛЮДЕЙ, В ЧАСТНОСТИ, ИХ ДИСЦИПЛИНЫ.

КОЛЛЕКТИВУ летного подразделения предприятия (командир Б. И. Косых, заместитель командира по ПВР В. Л. Деревяченко, секретарь партбюро Л. А. Кузнецов) присуща высокая дисциплинированность, ответственность за порученное дело, высокая трудовая и общественно-политическая активность. День Воздушного Флота СССР это подразделение ознаменовало выполнением производственного плана четвертого года 9-й пятилетки. Этому способствовали большая организаторская, политико-воспитательная работа, проводимая летными командирами, партийной и общественными организациями по укреплению дисциплины, созданию здорового морально-психологического климата в коллективе.

Характерным в работе командно-руководящих кадров этого подразделения является умелое сочетание высокой требовательности и принципиальности с чуткостью и заботой о подчиненных, разумное сочетание в воспитании работников методов убеждения

и мероприятия наполнены большим эмоциональным, политическим содержанием, они способствуют утверждению духа добродетельности, уважения, сплоченности коллектива, воспитанию людей на положительных примерах.

«Мы хорошо понимаем, — говорит заместитель командира летного подразделения В. Л. Деревяченко, — что добродетельность, справедливость и внимательное отношение к каждому члену коллектива — это те предпосылки, без которых здоровая, деловая и товарищеская атмосфера в летном коллективе немислима, и стремимся, чтобы наши летные командиры постоянно овладевали основами педагогики и психологии и применяли их в повседневной работе с людьми».

В настоящее время нашим кадрам, как никогда, необходимо органически сочетать в себе роль администратора, организатора и воспитателя масс. Ибо в решении производственно-политических задач главная роль принадлежит коллективам. Во взаимоотношениях между руководителем и коллективом все более возрастает роль морально-психологических факторов. Сегодня для руководителя очень важно уметь сплести трудовую коллектив, создать в нем здоровый морально-психологический климат. И самое главное, чтобы весь дух взаимоотношений исключал факты невнимания к человеку, делал бы естественными отношения товарищества, добродетельности, деловой выскательности, чтобы людям легко работалось и жилось.

Каждый из нас не раз встречался с человеком, обладающим способностью привлечь к себе людей. Что это за качество? Оно многообразно. Здесь и природное обаяние, отзывчивость, высокий интеллект. Такой человек прост в обращении. Это и есть одно из самых драгоценных качеств.

НАЧАЛЬНИКОМ авиационно-технической базы Пермского предприятия длительное время работал И. Е. Машкинский. Иван Ефремович проявил себя не только способным организатором

терные черты стиля, методов работы И. Е. Машкинского.

С другой стороны, видимо, каждому встречались люди и другого склада, которые отталкивают от себя. Порой они неглупы и даже вполне порядочны, но высокомерие и переоценка способностей и возможностей своей личности, резкость, бестактность в отношениях с людьми — определяющие черты их характера. Как говорится, не лежит к ним душа. На ваше приветствие при встрече они отвечают так, как будто делают вам одолжение. Не всегда объективны в суждениях, свое мнение считают единственно правильным. Как правило, такие руководители нагнетают психологически нездоровый климат.

На партбюро аппарата управления недавно слушался отчет начальника ЦАВС Н. В. Новикова «О стиле, методах работы руководства ЦАВС по подбору, расстановке, воспитанию кадров в коллективе». При обсуждении этого вопроса было отмечено, что Н. В. Новиков инициативен, энергичен, трудолюбив, проводит большую работу по укреплению дисциплины в коллективе. Однако его стиль, методы работы с людьми не всегда соответствуют духу времени, требованиям, предъявляемым нашей партией к руководящим кадрам. В обращениях с подчиненными и пассажирами Н. В. Новиков допускал резкость, граничащую с грубостью, не всегда был внимателен к старым кадровым работникам, в ряде случаев не проявлял внимания к нуждам работников, не сумел установить должные взаимоотношения с местным комитетом профсоюза. Хотелось надеяться, что тов. Новиков критически проанализирует свои ошибки и сделает для себя правильные выводы. Это тяжкое «заболевание», хотя и трудно, но все же поддается лечению.

К сожалению, бывает и так, что лишь сильная жизненная встряска заставляет такого «больного» понять, что его поведение неправильно, как это произошло с бывшим начальником отдела перевозок Магнитогорского предприятия А. И.

ДЕЛОВЫЕ, которые регламентируются штатным расписанием, уставом, инструкциями, наставлениями, системой «начальник — подчиненный», и ЛИЧНЫХ отношений, месочальных отношений.

Взаимоотношения между ними создают определенный психологический климат. Если между ними имеется большой разрыв — психологический климат не может быть здоровым. Так, если руководитель — командир летного подразделения, начальник службы, бригадир, командир корабля, начальник смены и т. д. — понастоящему не пользуется симпатией, уважением, авторитетом, а кто-то другой всеми этими качествами обладает, то в коллективе появляется неофициальный лидер — и тогда ухудшается психологический климат. Если руководитель пользуется приемом окрика, голого администрирования, это также ухудшает психологический климат.

ОСОБУЮ роль имеет психологический микроклимат в экипаже. Известно, какое огромное нервное и эмоциональное напряжение испытывают члены экипажа в полете. Бывают ситуации, когда один человек (командир корабля, самолета) должен принять быстрое, молниеносное решение, и все должны безоговорочно его выполнять, так как от этого зависит судьба и жизнь многих людей. Естественно, в таких условиях особое значение приобретают добрые взаимоотношения членов экипажа, добродетельность, взаимное доверие и принципиальность. Важно, чтобы командир корабля (самолета) пользовался авторитетом и доверием экипажа. В этой связи приведу в качестве примера два экипажа самолетов Ил-18 Свердловского предприятия, где командирами Н. М. Чухно и В. А. Прокудины. Оба командира опытные, первоклассные пилоты, с отличной техникой пилотирования, но формы, методы их работы с членами экипажа различны.

убеждения, во взаимоотношениях с людьми не допускает повышенного тона, тем более грубости и резкости. Хороший методист и психолог, он настойчиво изучает характеры, положительные и отрицательные стороны членов экипажа, развивая положительные черты, устраняя недостатки. В его экипаж были назначены штурман из ШВЛП Б. Н. Касаткин и бортрадист И. И. Еманов, к стати, Еманов не отличался дисциплинированностью (многие командиры отказались взять его в экипаж). Прокудин проявил отеческую заботу о становлении штурмана, ввел его в строй, довел, как говорят, до профессиональной «кондиции», сумел изменить и психологию, отношение его к дисциплине. В настоящее время этот экипаж, дружный, сплоченный и дисциплинированный, один из лучших в подразделении. Опыт его работы обобщен и распространен в летном подразделении.

ПРОТИВОПОЛОЖНЫЙ микроклимат сложился в экипаже Н. М. Чухно, где основной мерой воспитания командира были придирчивость, резкость, бестактность. Постепенно в этом коллективе создавалась обстановка предвзятости и неэффективности, подмены добродетельности, подлинной принципиальности мелкими придирками, настороженным отношением к любому критическому замечанию. В конечном итоге недоверие и неуважение к людям вызвало противодействие, вылилось в открытый конфликт. Экипаж отказался летать с тов. Чухно и, к чести командования, был своевременно расформирован.

К сожалению, не везде летные командиры, политработники, партбюро своевременно обращают внимание на морально-психологическую совместимость членов экипажей, особенно на повышение роли, ответственности командиров кораблей (самолетов) в воспитании, обучении подчиненных.

СЛЕДУЕТ заметить, что подбор командиров кораблей (самолетов), формирование стиля,

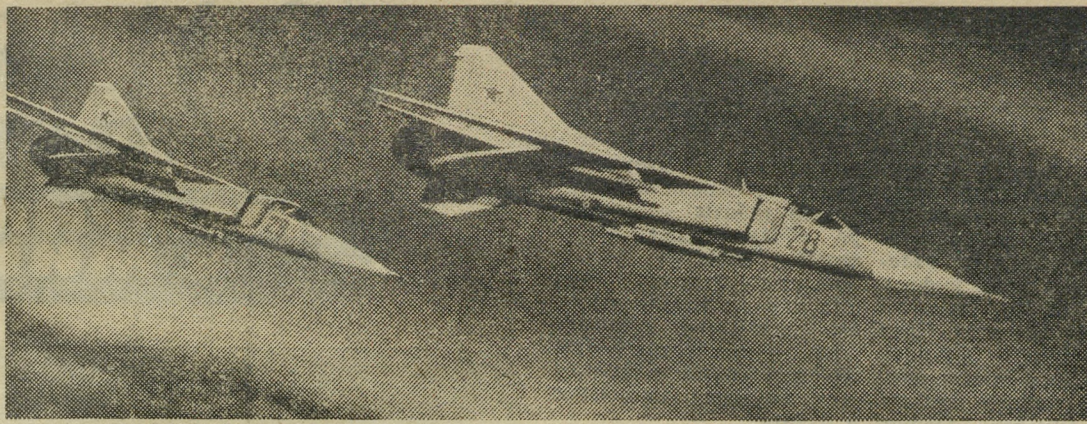
С ТВОРЧЕСКИМ ПОДЪЕМОМ

В честь Дня Воздушного Флота СССР служба горюче-смазочных материалов Магнитогорского авиапредприятия добилась высоких показателей в труде. Своевременно, с высоким качеством обеспечивалась регулярность полетов. За истекшее полугодие сумма экономии в службе составила две тысячи рублей. Успешно выполняются в коллективе социалистические обязательства определяющего года пятилетки. Хорошо справляется со своими обязанностями техник-лаборант Ж. А. Внучкова. От ее работы зависит качество топлива, подаваемого на заправку самолетов. В совершенстве владеет техническими навыками, она всегда качественно и в срок проводит анализы топлива.

Слаженно работает коллектив прирельсового склада. Здесь исключены случаи простоя вагонов под разгрузкой. С честью справились работники склада с отпуском горючего на авиахимработы. Техник А. Е. Маркина, слесарь Г. И. Порошин, кладовщик В. И. Прокопюк с чувством ответственности выполняют порученную работу.

Во многом работа службы ГСМ зависит от своевременной и организованной заправки самолетов.

Е. БЕЛОНОВ,
ст. техник ГСМ,
г. Магнитогорск.



«ВЫШЕ, ДАЛЬШЕ, БЫСТРЕЕ»

Завершилась неделя Воздушного Флота СССР

Закончилась неделя Воздушного Флота СССР, посвященная традиционному празднику советских авиаторов. В эти дни молодежь встречалась с ветеранами авиации и самолетостроения, героями войны, отличниками боевой и политической подготовки, лучшими людьми Аэрофлота, спортсменами ДОСААФ. В парках и садах организованы выстав-

ки авиационной техники, подготовлены специальные фотовитрины. Над аэродромами и на стадионах продемонстрировали свое мастерство авиационные спортсмены: летчики, парашютисты, планиристы, строители малой авиации.

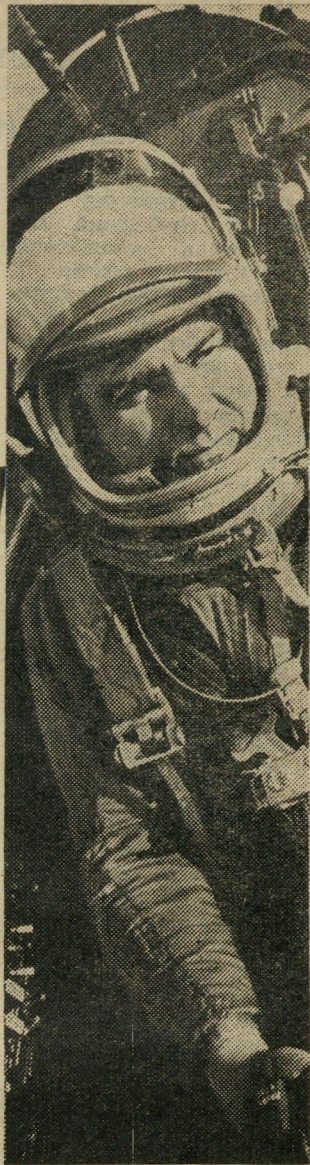
«Правда» уже сообщила об агитперелете, посвященном 30-летию победы советского народа над фашистской Германией. Он

тоже входил в программу недели. Цель агитперелета — рассказать молодежи об истории авиации, шефстве комсомола над военно-воздушными силами, о массовом героизме советских людей на фронте и в тылу. Встречи участников перелета с молодыми производственниками, героями битвы за хлеб, воинами, допризывниками еще раз показали

горячую любовь нашего народа к славным соколам Страны Советов.

Готовят достойную встречу празднику и военные летчики. Штурмуют новые высоты, дальности и скорости полета, они соревнуются в выучку, крепят оборонную мощь страны.

На снимках: боевой курс; к взлету готовится военный летчик I класса офицер Н. Сверчков.



Главное — безопасность полетов

ДИСЦИПЛИНА — ЗАЛОГ УСПЕХА

(Окончание.
Нач. на 1 стр.)

вания диспетчерского состава перед заступлением на смену; недостаточное изучение деловых и морально-политических качеств работников службы движения; отсутствие необходимых условий на диспетчерских пунктах для выполнения функциональных обязанностей диспетчерами службы движения в полном объеме; отсутствие ориентиров видности, соответствующих взлетно-посадочным минимумам, низкий уровень работы с общественными инспекторами по безопасности полетов и многие другие.

Для устранения этих недостатков и нарушений в работе издавались приказы начальника управления, давались устные указания и оставались инспекторские предписания, определялись конкретные сроки исполнения. Тем не менее всякая последующая проверка обязательно выявляет ряд нарушений и недостатков, которые были указаны при предыдущих проверках. Это свидетельствует о том, что у ряда работников нет необходимой принципиальности, высокого чувства ответственности, элементарной исполнительности, и подтверждает отсутствие хорошо поставленной профилактической работы.

В целом необходимо признать, что отношение ряда руководителей предприятий и служб к выполнению указаний и инспекторских предписаний остается еще недостаточ-

ным, а в ряде случаев формальным. Выполняются, как правило, те указания и пункты предписаний, которые не требуют дополнительных организационных мер, некоторых финансовых затрат и более или менее ощутимых усилий. В тех же случаях, когда для реализации предписаний необходимо организовать людей, взять на себя смелость пойти на некоторые финансовые затраты, дело обычно заканчивается отписками, ссылками на объективные причины. Вот один из примеров, подтверждающих это. Длительное время в аэропорту МВЛ (Уктусского предприятия) Ивдель, где производятся полеты воздушных судов по правилам визуального полета, отсутствуют ориентиры видности, соответствующие взлетно-посадочным минимумам, на 2 и 3 километра. Здесь же годами, а точнее десятилетиями, диспетчер КДП МВЛ лишен возможности выполнять свои обязанности, предусмотренные технологией работы и другими руководящими документами, так как с его рабочего места ничего не видно. Визуальное наблюдение за взлетающими, производящими посадку и находящимися на кругу воздушными судами не только крайне затруднено, но и в большинстве случаев невозможно. В силу этого само управление воздушным движением в зоне взлета и посадки превращено в пустую формальность, из него выхолощена активная часть руководства полетами. Нетрудно предста-

вить себе, какую опасность для выполнения полетов представляет такое положение. Однако ни командование аэропорта, ни руководство Уктусского авиапредприятия не только по своей личной инициативе, но даже при наличии многократных указаний и инспекторских предписаний до сих пор ничего не сделало для того, чтобы исправить это нетерпимое положение. Что это — заблуждение, непонимание или нежелание работать, строго руководствуясь законами летной службы и движения, и, тем самым, обеспечивать полную безопасность полетов?

Наличие большого количества недостатков в работе службы движения в значительной степени объясняется снижением уровня дисциплины некоторой части личного состава этой службы. Это подтверждается целым рядом фактов. 14 января 1974 года диспетчер Ивдельского В. Б. Суздальцев без разрешения РДП ушел на ужин и в результате УВД рейсовым самолетом СУ-582 не осуществлялся. Буквально на другой день, 15 января, диспетчер этого же ВРДП В. Г. Снытко допустил аналогичный случай, и рейс СУ-576 вошел в зону в его отсутствие. Он же опаздывает на работу 19 февраля и 17 июня, 6 и 7 января прогуливает дежурный по сопровождению и установке самолетов аэропорта Кольцово Зубахин.

Перечисленные факты нарушений дисциплины рядом работников служ-

бы движения в первом полугодии 1974 года позволяют сделать вывод о крайне неблагоприятном состоянии дисциплины и воспитательной работы в ряде предприятий. Совершенно очевидно, что без решительного укрепления дисциплины, в первую очередь за счет повышения уровня воспитательной работы с личным составом нельзя рассчитывать на повышение качества управления воздушным движением и уровня безопасности полетов. Руководство полетами без летных происшествий и предпосылок к ним можно обеспечить только повседневной целеустремленной работой комплексного порядка в направлении дальнейшего повышения политических и профессиональных знаний и практического опыта специалистов службы движения, повышения принципиальной требовательности к работникам в сочетании с проявлением постоянной заботы об улучшении условий их труда и быта, жесткой и бескомпромиссной борьбы с такими позорными явлениями, как пьянство, равнодушие, беспринципность, неисполнительность. Предлагаю командирам предприятий:

1. Проанализировать состояние дисциплины, дисциплинарной практики, учебной и воспитательной работы в подчиненных службах движения и принять меры к устранению недостатков. В связи с этим рассмотреть вопрос о соответствии занимаемым должностям заместителей начальника

аэропорта по движению и руководителей полетов в тех службах и сменах, в которых неблагоприятно с указанными вопросами.

2. Проверить и установить наличие соответствующих условий для качественного выполнения диспетчерским составом своих функциональных обязанностей на всех диспетчерских пунктах, в том числе и в аэропортах МВЛ, где имеется диспетчерская служба. В случае обнаружения недостатков немедленно спланировать и начать работу по созданию таких условий, имея в виду как крайний срок их окончания начало осенне-зимней навигации 1974/75 г.

3. Лично глубоко вникнуть в работу подчиненной службы движения, еще раз проверить фактическое выполнение указаний комиссий МГА, управления и инспекторских предписаний, данных в течение 1974 года для устранения недостатков, выявленных при различных проверках состояния организации и осуществления УВД и обеспечения безопасности полетов.

4. Настоящий анализ изучить со всем руководящим, летным и диспетчерским составом службы движения с более детальной иллюстрацией его примерами, имевшими место в своем предприятии. О выполнении настоящих указаний доложить начальнику управления 20 августа 1974 года.

В. РЯБКОВ,
старший
инспектор
Уральского
управления.

Автоматические системы управления сейчас, в условиях современной научно-технической революции, широко применяются в промышленности, они используются для управления и организации работы целых отраслей, в космонавтике, медицине, на транспорте, в криминалистике, авиации.

— АСУ широко внедряется в Аэрофлоте, — сообщил на пресс-конференции начальник Главного

АСУ

В

Аэрофлоте

вычислительного центра гражданской авиации А. К. Айламазян. — Такие системы действуют в аэропортах Внуково, на Украине, в Узбекистане, на ремонтных заводах. У АСУ много «професий». Она ведет резервирование мест и продажу билетов («Сирена»), прогнозирует пассажиропотоки, составляет расписание движения самолетов, планирует снабжение предприятий авиатехническим оборудованием.

Применение АСУ помогает повысить регулярность полетов, увеличивать коммерческую загрузку самолетов, сокращать сроки ремонта машин. В среднем общий годовой экономический эффект от внедрения АСУ на заводах гражданской авиации составил около 2,2 миллиона рублей.

За высокую культуру

обслуживания авиапассажиров

С ВЫСОКИМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ

В кассовых залах Центрального агентства воздушных сообщений все еще очень оживленно: летний сезон в разгаре. К празднику, Дню Воздушного Флота СССР, коллектив агентства подошел с хорошими результатами, заняв в социалистическом соревновании среди авиапредприятий Уральского управления гражданской авиации второе место.

Конкретные цифры нынешнего плана гораздо выше прошлогодних, и они требуют от работников всех служб агентства большей отдачи. Сейчас, в летнее время, увеличена

нагрузка на всех сотрудников, но особенно много работы ложится на плечи кассиров. Чтобы представить себе объем их работы, возьмем две цифры: за июль было продано 150 тысяч билетов. Одна только Надя Храмых, кассир первой смены, продала без малого четыре тысячи билетов. Отличный производственный показатель!

Напряженно трудятся дежурные группы комплектации В. М. Казакова, В. М. Загородских, Нина Зубарева, Надежда Романова и другие. Но не только количеством проданных билетов измеряют производствен-

ные успехи в агентстве. Здесь начал разговор о качестве работы — культуре обслуживания пассажиров. Культура обслуживания должна стать для нас не только этической категорией, а прежде всего — конкретным производственным показателем, ведущим элементом в работе.

Качество обслуживания — вопрос серьезный, во многом зависящий не только от профессиональной подготовки, исполнительности, добросовестности работников, но и от их индивидуального культурного уровня.
Л. МАСЛЮКОВА.

ТВОЯ КНИЖНАЯ ПОЛКА

«Все небо в наследство» — так называется книга М. Л. Львова, выпущенная в издательстве ДОСААФ в серии «Чемпионы СССР, Европы и мира». Она знакомит читателя со спортивной биографией одной из самых

как летчик, мастер высшего пилотажа и воздушного боя служил образцом для подчиненных.

В годы Великой Отечественной войны Е. Я. Савицкий храбро сражался с немецко-фашистскими захватчиками, сбил двадцать два вражеских самолета. После войны дважды Герой Советского Союза маршал авиации Савицкий, находясь на

во многих всесоюзных и международных соревнованиях. Великолепный каскад сложнейших фигур высшего пилотажа принес молодой летчице Светлане Савицкой звание абсолютной чемпионки на шестом чемпионате мира в Англии.

В дни, когда наша страна отмечала 50-летие со дня образования Союза ССР, она самостоятельно

«Все небо — в наследство»

молодых советских летчиц Светланы Савицкой.

Вначале автор рассказывает о ее отце, прославленном асе Евгении Яковлевиче Савицком. Он не миновал ни одной ступени командной работы. Был рядовым пилотом, командиром звена, эскадрильи, полка, командовал крупными соединениями. Всегда стремился к личному совершенствованию, постоянно тренировался, и

различных командных должностях, продолжал осваивать новую авиационную технику.

По стопам отца пошла его дочь Светлана. Она поступила в Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова в Тушино, обучалась парашютному спорту, совершила целый ряд прыжков. Став мастером спорта, мировой рекордсменкой, переучилась на летчика, участвовала

вылетела на реактивном самолете.

В конце книги автор пишет: «Комсомольцы тридцатых годов, в том числе маршал Савицкий, передали все наше небо в наследство Светлане и тысячам других юных патриотов. И они с честью продолжают над просторами Родины эстафету мужества, мастерства, верности Советской Отчизне».
Ф. КРАВЦОВ.

Конкурс стенгазет

Смотр стенной печати проходил недавно в Магнитогорском авиапредприятии. В нем участвовали редколлегия стен-

ных газет всех служб. Первое место за содержательность, оперативность материалов и хорошее внешнее оформление

присуждено газете авиатехнической базы «Авиатор». Второе место завоевала газета «За культуру обслуживания», выпускаемая в службе движения. Смотровой комиссией была отмечена работа редколлегии газеты «В полет» летного подразделения.

Редколлегия лучших газет награждены призами.

К. ИВАНОВ.

У авиаторов Коми

Абитуриент-74

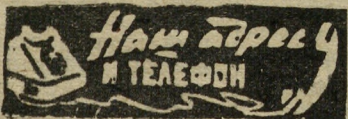
Несколько дней назад в Коми управлении ГА закончили работу по приему курс. Всего принято на влетно-штурманские, технические училища ГА и РКИИГА 173 человека. Представители училищ и институт инженеров ГА. Год 1974-й явился для работы приемной комиссии наиболее горячим, если учесть, что было принято заявлений от 425 человек. Это в 1,5 раза больше, чем в 1973 году. Экзамены показали, что только тот, кто хорошо подготовился и

А. БУШНЕВ,
инструктор отдела политико-воспитательной работы Коми управления.

1 сентября — снова в школу



Первый раз — в первый класс.

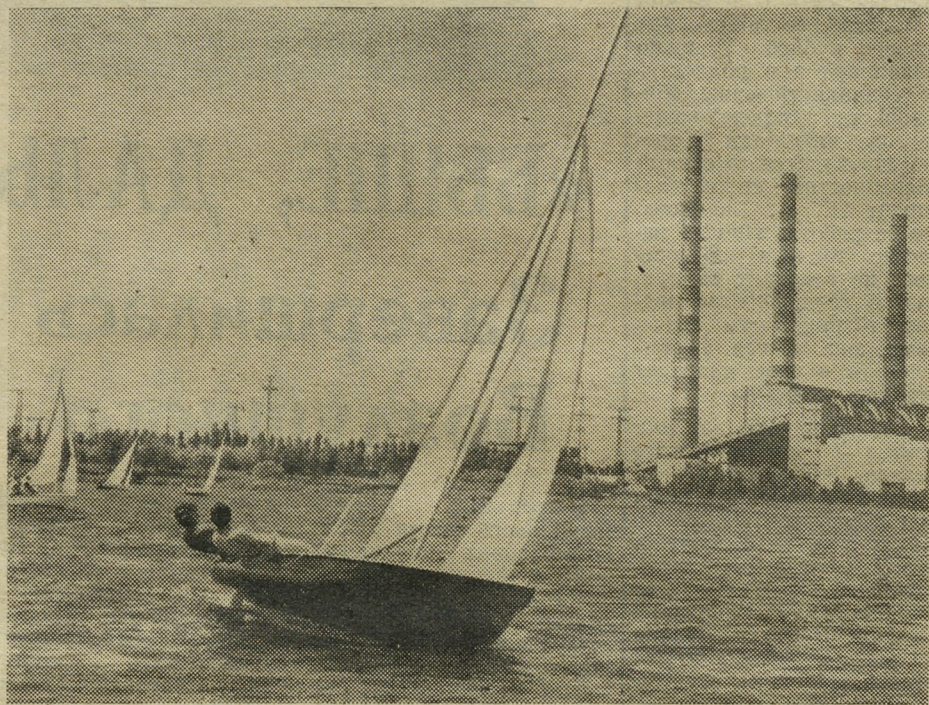


г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295-461.
295-496.

Редактор
Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 12808. Заказ № 10142.

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



Заканчивается уральское лето.

На снимке: парусники на Верх-Исетском пруду в Свердловске.

Фото В. Сочнева.

У наших соседей

ПОД СИЛУ
ТОЛЬКО «АНТЕЮ»

Резкое расширение трубопроводного строительства в Тюменской области вызвало большой приток техники. Перебросить ее на место в короткий срок обычным путем невозможно. На помощь Главсибтрубопроводу р о ю пришли авиаторы.

Экипаж крылатого гиганта Ан-22 за полмесяца сделал двадцать девять рейсов в Салехард, Надым, Сургут, Нижневартовск. Общий вес перевезенных механизмов и оборудования — около тысячи трехсот тонн.

Чтобы переправить такой груз, потребовалось бы сто тридцать рейсов самолетов Ан-12. К тому же крупногабаритные и тяжеловесные экскаваторы и бульдозеры «Катерпиллер» весом в сорок три тонны под силу только «Антею». Он также доставил на стройки блочно-комплектные кустовые насосные и электрические станции.

Командует экипажем Герой Советского Союза Ю. Курлин.

В. ЕРМИЛОВ.

Гиганты

В полете

Один из самых больших самолетов гражданской авиации — 170-местный Ту-114 отправился недавно в очередной рейс из Домодедова на Хабаровск. Перед стартом экипаж, возглавляемый пилотом П. Сычевым, встретился с журналистами, приехавшими проводить воздушный корабль в полет.

Дело в том, что это был 50-тысячный рейс с начала эксплуатации воздушных лайнеров Ту-114 на внутренних и международных трассах Аэрофлота. Самолеты этого типа покрыли расстояние в четверть миллиарда километров!



«Кухонные бдения»

Так называлась заметка, опубликованная в нашей газете 24 июля.

И. о. командира Кольцовского авиапредприятия И. Мазин сообщает редакции: факты, изложенные в газете, имели место. Проверкой установлено, что автобаза в основном выделяет три автолифта для нужд бортового цеха, но из-за недостаточности действенного контроля со стороны диспетчеров по питанию случаются недоразумения. По этому вопросу 12 августа командир авиапредприятия провел совещание с руководством служб авиаотранс-

порта, бортопроводников и ресторана для определения «узких мест» в работе цеха бортового обслуживания.

На совместном совещании даны указания о более жестком контроле за работой автолифтов и четкой диспетчеризации работ в интересах нужд цеха бортового обслуживания. Комитету ВЛКСМ поставлена задача — провести подробный анализ работы служб, обеспечивающих доставку питания на самолет и снятие контейнеров после выполнения рейса, и дать свои рекомендации к 20 августа этого года.