

НА МАРШЕ- ЧЕТВЕРТЫЙ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

СОБЫТИЯ ФАКТЫ

Принят

встречный

На общем собрании, состоявшемся в конце августа, авиаторами Курганского предприятия принят встречный план, цель которого — досрочное выполнение годового производственного плана службами предприятия. Собрание решили дополнительно к обязательствам перевезти пять тысяч пассажиров, дополнить налет приведенных часов составит две тысячи. Запланировано увеличить доходы авиационного предприятия на 420 тысяч рублей.

С. КУТЕНКОВ,
председатель комитета профсоюза
Курганского авиационного предприятия.

Претворим в жизнь намеченное партией!

С собрания партийно-хозяйственного актива УрУ ГА

Как уже сообщала наша газета, в Свердловске состоялось собрание партийно-хозяйственного актива Уральского управления гражданской авиации. С докладом «Итоги работы Уральского управления за семь месяцев 1974 г. и задачи партийных организаций, командно-руководящего состава авиационных предприятий по выполнению требований партии и правительства о дальнейшем развитии гражданской авиации» выступил начальник УрУ ГА В. А. Уткин.

В работе партийно-хозяйственного актива участвовали работники обкомов КПСС зоны Урала, представители Приволжского управления, с которыми соревнуются уральские авиаторы.

Сегодня мы публикуем выдержки из доклада начальника управления и некоторых выступлений участников партийно-хозяйственного актива.

Успех — в четкой работе всех служб

В. УТКИН, начальник УрУ ГА.

Прошло более трех лет и семи месяцев, как XXIV съезд КПСС определил важнейшие задачи партии и народа по созданию материально-технической базы коммунизма. Принятая съездом социально-экономическая программа успешно претворяется в жизнь. Вдохновенный труд советских людей увенчался новыми трудовыми успехами в развитии промышленности, сельского хозяйства, науки и культуры нашей страны, о чем убедительно свидетельствуют итоги выполнения государственного плана развития народного хозяйства в первом полугодии.

По достижению оценивая успехи, партия вместе с тем отчетливо видит нерешенные проблемы, принимает меры к повышению эффективности общественного производства.

Выступая перед избирателями Бауманского округа г. Москвы, Л. И. Брежнев говорил: «В перспективные планы будет заложено решение многих крупных проблем коммунистического строительства, что позволит далеко продвинуться по пути создания материально-технической базы коммунизма и поднять жизнь народа на качественно новый уровень».

Преобразований такого размаха, какие намечаются партией на последующие пятилетки, еще не знала история. Успешное решение этих задач зависит от личного вклада каждого труженика, от успехов промышленности, сельского хозяйства, транспорта, науки и техники, от дальнейшего роста производительности труда и эффективности экономики.

На декабрьском (1973 г.) Пленуме ЦК КПСС было подчеркнуто, что задания четвертого, определяющего года пятилетки весьма напряженные, но они должны быть выполнены, ибо от их выполнения зависят темпы дальнейшего движения вперед.

Работники гражданской авиации, как и весь советский народ, единодушно

поддерживают внутреннюю и внешнюю политику Коммунистической партии. Личный состав гражданской авиации с большим воодушевлением встретил обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу, постановление о разрывании социалистического соревнования за досрочное выполнение заданий определяющего года девятой пятилетки. Коллективы Аэрофлота дали слово партии и правительству, что с честью решат стоящие перед ними задачи, успешно выполнят социалистические обязательства, принятые на 1974 год. Самое активное участие в выполнении этих больших задач должны принять работники нашего управления.

Мы должны глубоко проанализировать итоги работы за 7 месяцев текущего года, принять меры для повышения темпов работы на всех участках нашего производства, укрепления дисциплины и организованности, с тем чтобы достойно закончить 1974 год и девятую пятилетку.

Как вам известно, объем транспортной работы по управлению за пятилетие должен возрасти в 1,7 раза. За пятилетие из аэропортов управления предстоит отправить около 24 миллионов пассажиров, 567 тысяч тонн грузов и почты, выполнить авиационные работы на площади 11,8 млн. га. Государственный план трех лет пятилетки коллективом управления по основным показателям выполнен. Отправлено 12 млн. пассажиров, 313 тыс. тонн грузов и почты, обработано авиационным способом 6,3 миллиона гектаров площадей в сельском хозяйстве.

Однако, оценивая достигнутое с позиций качественного выполнения плана за три года и всей пятилетки в целом, не все показатели можно признать удовлетворительными. В управлении еще далеко не полностью используются имеющиеся возможности, ре-

зервы по повышению экономической эффективности работы воздушного транспорта в свете требований декабрьского (1973 г.) Пленума ЦК КПСС. Так, например, не выполнен в целом по управлению за три истекших года на 0,9 процента план по производительности труда. Этот важный показатель не выполнили предприятия: Свердловское, Челябинское, Ижевское, Магнитогорское.

Декабрьский (1973 г.) Пленум ЦК КПСС указал, что выполнение заданий по производительности труда надо рассматривать как важнейший критерий деятельности предприятия. Именно с таких позиций следует подходить и к оценке работы соответствующих хозяйственных руководителей, партийных и общественных организаций.

Каковы результаты выполнения государственного плана за семь месяцев 1974 года?

По основным показателям производственный план управлением выполнен:

- по пассажирообороту на 104,5 процента, по налету приведенных часов на ПАНХ — на 115,5, по доходам — на 105,3, по прибыли — на 122,9 процента.

По всем этим показателям достигнут значительный прирост к соответствующему периоду прошлого года от 8 до 17 процентов. Уровень производительности труда вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2,2 процента. За счет роста производительности труда обеспечено 85,7 процента прироста объема работы.

За этими цифрами и процентами выполнения плана стоят коллективы предприятий, организаторская и политическая работа командно-руководящего состава, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, высокое сознание своей ответственности перед пар-

тией и государством каждого работника Уральского управления. Государственный план 7 месяцев с лучшими показателями выполнили: Свердловское, Пермское, Курганское, Уктусское предприятия.

Для более полного удовлетворения потребностей населения в авиатранспорте в этом году на собственном парке введено 20 новых рейсов и на 30 рейсах увеличена частота движения. Были приняты меры по улучшению использования пассажироместности самолетов. Процент коммерческой загрузки по сравнению с прошлым годом увеличился на 2,6 процента, занятости кресел — на 2,7 процента. Значительно повысилась производительность полетов на самолетах Ил-18 (на 6,2 процента) и на Ан-12 (14,5).

Поднялась регулярность движения по центральному расписанию, относительно прошлого года на 1,6 процента, и составила 92,1 процента, при этом нарушения регулярности по вине личного состава сократились на 25 процентов. Выполнен план и по общим капложениям на 105 процентов, по строительству — монтажным работам — на 116. По результатам работы в I-м полугодии во Всесоюзном социалистическом соревновании награждались денежными премиями коллективы Свердловского и Ижевского предприятий. Однако мы не вправе успокаиваться на достигнутом. Партия учит нас концентрировать внимание и усилия коммунистов, всех работников на нерешенных проблемах.

(Окончание на 2 стр.)



Командир самолета Ан-2 Леонид Александрович Богданов — один из лучших пилотов Уктусского авиационного предприятия.

Требовательный командир, хороший воспитатель, он не раз был победителем конкурса «Лучший по профессии».

За мужество, выдержку, летное мастерство, проявленные в сложной обстановке, он награжден начальником Уральского управления гражданской авиации именными золотыми часами.

На снимке: командир самолета Ан-2 Л. А. Богданов.



Претворим в жизнь намеченное партией!

Успех — в четкой работе всех служб

С собрания партийно-хозяйственного актива УрУ ГА

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

В деле выполнения государственного плана, в хозяйственной деятельности у нас имеются существенные недостатки, используются далеко не все резервы производства. Так, план семи месяцев не выполнили: по отправке пассажиров — Кировское, Уктусское; по отправке почты — Курганское, Кировское и Ижевское предприятия. По обработке площадей в сельском и лесном хозяйствах — Челябинское, Курганское, Магнитогорское. Челябинским предприятием не выполнено задание по росту производительности труда.

В этом году все предприятия управления ухудшили использование самолетов Ан-24 по производительности полетов. Ниже плановой производительности полетов использовались самолеты Як-40, в Свердловском и Кировском предприятиях, самолеты Ан-2 — в Магнитогорском, Челябинском и Курганском предприятиях.

Ухудшили по сравнению с прошлым годом использование самолетов Ан-24 по налету часов Пермское и Кировское предприятия; самолетов Ан-2 — Курганское, Челябинское, Пермское, Магнитогорское, Кировское и Ижевское предприятия; использование вертолетов Ми-4 — Уктусское.

В ряде предприятий — Свердловском, Челябинском, Кировском — регулярность полетов по местному расписанию по сравнению с прошлым годом снизилась. Продолжают иметь место нарушения регулярности полетов по вине личного состава. Из 580 нарушений регулярности за 7 месяцев в целом по управлению 195 нарушений допустил коллектив Свердловского, 191 — Челябинского, 69 — Кировского, 60 — Магнитогорского предприятий.

горского предприятий. По этим и другим причинам в кассы Уральского управления за полгода возвращено 101 тысяча билетов на сумму 1 миллион 760 тысяч рублей. Оценкой качества работы Аэрофлота являются также и отзывы пассажиров. За семь месяцев текущего года поступило 229 жалоб, их количество возросло в Свердловском и Кировском предприятиях. Более половины из них вызваны опять-таки нарушением регулярности движения.

В чем же причины того, что регулярность полетов остается неудовлетворительной? Главная причина заключается в недостатках организации работы и плохом взаимодействии служб аэропортов. И в этой работе не видно настоящей организующей роли ЦДА. Руководители предприятий уделяют мало внимания комплектованию этих служб подготовленными кадрами и не сделали еще их органами оперативного руководства производством.

Второе полугодие для работников Уральского управления является наиболее напряженным и сложным. Достаточно сказать, что объемы работ 2-го полугодия составляют 53—55 процентов от годового плана, а объемы работ 3-го, самого напряженного и ответственного квартала 32—34 процента. Успех в выполнении государственного плана зависит от четкой работы всех служб, обеспечивающих перевозку: летной, инженерно-авиационной, наземной и других. И тем не менее, как отметил на совещании министр гражданской авиации Б. П. Бугаев, ведущая роль в вопросах повышения регулярности полетов, эффективного использования самолетного парка, координации работы всех служб по праву должна

принадлежать службе перевозок управления и на местах. Командиры предприятий должны уделять самое пристальное внимание службе перевозок и оказывать ей необходимую помощь.

В этом году службы перевозок управления и в предприятиях заметно улучшили организаторскую работу по улучшению коммерческой деятельности и повышению культуры обслуживания пассажиров. Так, увеличению коммерческой загрузки способствовало предварительное комплектование грузов по направлениям и рейсам, что сократило количество задержек рейсов и улучшило оборот самолетов.

В вопросах организации заправки самолетов в Нижневартковске большую помощь оказало Министерство ГА, что позволило увеличить коммерческую загрузку самолетов Ан-12 при полетах на Самолет с 10 до 13,5 тонны. Для повышения регулярности полетов и улучшения культуры обслуживания пассажиров откорректированы расписания движения самолетов по линиям союзного значения и по МВЛ и стыковки оборота самолетов. В результате повысилась регулярность рейсов и уменьшилось количество жалоб пассажиров по этой причине.

У нас все еще не изжиты случаи грубого, недоброжелательного отношения к пассажиру, что вызывает нервность и жалобы пассажиров. Пора командирам совершенно конкретно и в кратчайший срок решить вопрос с буксировкой самолетов, чтобы создать благоприятную обстановку для обслуживания пассажиров и условия труда для личного состава. До сего времени не отработана технология выдачи багажа прибывшим пассажи-

рам из-за отсутствия необходимого количества автомашин и замены ими существующих электрокар, которые в зимнее время вызывают значительные трудности в работе службы перевозок. Наряду с развитием крупных аэропортов Уральского управления командиры предприятий недостаточно уделяют внимания развитию МВЛ, удовлетворению в полном объеме спроса на воздушный транспорт тружеников Урала, оснащению аэропортов радиосредствами, улучшению информации и повышению культуры обслуживания пассажиров.

До сих пор у нас на Урале, особенно в Свердловске, плохо внедряется передовой метод обслуживания пассажиров по схеме «городской аэровокзал — самолет». И только потому, что помещение, в котором находится ЦАВС, ни в коей мере не удовлетворяет современным требованиям.

Вместе с командно-руководящими кадрами следует организовать работу так, чтобы в этом году максимально сократить отставание от темпов, определенных гражданской авиации Директивами XXIV съезда партии.

Жизнь убедительно показывает, что там, где парткомы, партбюро держат вопросы производственной деятельности, тех-

нического прогресса под своим контролем, неуклонно повышается эффективность производства, выполняются производственные планы. К сожалению, некоторые партийные организации слабо используют право контроля деятельности администрации за ходом выполнения государственного плана, за качественным выполнением таких важных показателей, как внедрение новой техники, повышение производительности труда, прибыль, рентабельность, фондоотдача и правильное соотношение темпов роста заработной платы и производительности труда. Парткомы свердловских, да и других предприятий, как правило, обсуждают ход выполнения плана в целом, но крайне недостаточно рассматривают конкретные участки экономической деятельности, не всегда вскрывают глубинные причины, которые отрицательно влияют на реализацию плановых заданий, не вырабатывают своевременно меры по изысканию резервов обеспечения плана.

Позвольте мне от вашего имени заверить обком КПСС, министерство в том, что работники управления с честью выполняют государственное задание и социалистические обязательства 1974 года и девятой пятилетки.

транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана 1974 года» широко развернули социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана четвертого, определяющего года девятой пятилетки. Во всех службах и подразделениях на собраниях коллективы брали повышенные обязательства. Понимая важность высокой производительности

Г. БОРИСОВ,
командир Кольцовского авиапредприятия

В докладе в адрес Свердловского авиапредприятия, его коллектива был высказан ряд критических замечаний, которые мы имели в первом полугодии 1974 года. Хочу заверить партийно-хозяйственный актив, что коллектив Кольцовского авиапредприятия способен устранить эти

Почин подхвачен

недостатки и сделать все необходимое, чтобы план 1974 года выполнить. Для коллектива предприятия, как и для всего советского народа, 1974 год является годом огромного политического и трудового подъема, вызванного Обращением ЦК КПСС к партии, к советскому народу.

Понимая важное значение призыва партии, коллективы служб и подразделений Свердловского предприятия в свете постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК комсомола «О Всесоюзном социалистическом соревновании работников промышленности и строительства и

полетов, от чего зависит выполнение плана 1974 года в целом всем предприятием, коллектив подразделения самолетов Ан-12, где командиром т. Зайков, секретарем парторганизации т. Абдулин, выступил инициатором социалистического соревнования за высокую производительность каждого рейса и взял на себя дополнительные повышенные обязательства за счет высокой производительности каждого рейса дополнительно дать 100 тысяч рублей прибыли. Этот почин был подхвачен всеми коллективами служб предприятия.

И. ЧАНОВ,
секретарь Уральского теркома профсоюза авиаработников

Среди коллективов авиаработников широко развернулось социалистическое соревнование и его высшая форма — движение за коммунистическое отношение к труду. В социалистическое соревнование вовлечено 90 процентов работающих. 55 процентов авиаработников участвуют в движении за коммунистическое отношение к труду.

КРЕПИТЬ

СОРЕВНОВАНИЕ

В ответ на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу коллективы Челябинского, Магнитогорского, Ижевского, Уктусского авиапредприятий взяли встречные планы на 1974 год и неплохо с ними справились.

16 августа коллектив летного подразделения Уктусского авиапредприятия рапортовал о выполнении основных показателей планового задания четырех лет девятой пятилетки к Дню Воздушного Флота СССР. В этом подразделении коллектив, где командиром Курашев, председателем цехкома профсоюза Ю. Н. Полишин, изучив свои возможности, выступил с инициативой о выполнении плана пятилетки к Дню Воздушного Флота СССР в 1975 году. У авиаработников нашло признание соревнование по профессиям, соревнование на договорных началах и по личным творческим планам инженерно-технических работников.

Вместе с тем в работе комитетов профсоюза и хозяйственных руководителей имеют место еще многие недостатки. В организации и руководстве социалистическим соревнованием не изжиты факты формализма, не всегда социалистические обязательства, как индивидуальные, так и коллективные, экономически обосновываются и подкрепляются необходимыми условиями.

В Уктусском, Курганском, Магнитогорском авиапредприятиях фактическое выполнение многих показателей плана превышает взятые годовые обязательства, но, несмотря на это, они своевременно не пересматриваются. До сего времени среди наших коллективов не организовано соревнование «За отличный сервис», «За образцовую авиатрассу».

Движущей силой в решении поставленных задач по-прежнему остается социалистическое соревнование. Нужно посчитать резервы, изучить все возможности для увеличения социалистических обязательств этого года и проработать социалистические обязательства по досрочному выполнению производственного плана 1975, завершающего года девятой пятилетки.

Наши резервы

И. МАШКОВСКИЙ,
главный инженер УрУ ГА

В своем коротком выступлении хотелось бы затронуть вопросы использования внутренних резервов производства. У нас неиспользованных резервов еще очень много. В чем же они заключаются? В первую очередь, в четком планировании использования сил и средств для выполнения поставленных задач, образно выражаясь, в отражении выполнения производственного плана.

В первом полугодии 1974 года сложились тяжелые условия для выполнения производственного плана, в основном из-за необеспечения сроками для капитального ремонта самолетов Ил-18 и большими сверхплановыми их простоями в ремонтных предприятиях.

В этих условиях было принято единственно правильное направление — планировать полеты в строгой зависимости от планируемого процента исправности самолетов на каждый отдельный период. Нужно отметить, что наши экономисты и

перевозчики совместно с АДС, глубоко проанализировав все возможные варианты, внесли предложения о пересмотре расписания с таким расчетом, чтобы за счет высвобождения самолетов с незагруженных направлений, повышения коммерческой загрузки и в виде дополнительных рейсов на линиях, пользующихся большим спросом у пассажиров, обеспечить выполнение производственного плана без срывов рейсов.

Были снижены простои на техобслуживании по сравнению с плановыми на всех типах самолетов, кроме Ан-2, по которым большой сверхплановый простой допущен в Челябинске и Ижевске.

Впервые в нашем управлении широкое распространение получил поэтапный метод выполнения регламентных работ на самолетах Ан-24 в Пермском авиапредприятии.

Показательным является и тот факт, что применительно к этому методу составляется и расписание движения самолетов, что дает наибольший эф-

фект. Плохо у нас внедряется метод сетевого планирования и управления (СПУ), многие руководители не понимают громадных скрытых резервов, заложенных в этом методе. Уже сама разработка графика помогает найти скрытые резервы и использовать их так, чтобы обеспечить выполнение работ в кратчайший срок при заданных ресурсах.

Из имеющегося опыта известно, что внедрение сетевых графиков без всяких затрат позволяет сократить простои на техобслуживании на 25—30 процентов. Конечно, внедрение СПУ требует от руководства коренной перестройки методов и стиля работы.

Нужно заставить руководителя вникать во все звенья хозяйства, а это как раз отпугивает тех, кто работает по старинке. Но несмотря на имеющиеся трудности и недостатки, в ответ на заботу партии и правительства инженерно-технический состав приложит все силы, чтобы выполнить план девятой пятилетки.





У авиаторов Коми управления

С партийно-хозяйственного актива

Планы авиаторов Севера

Недавно в г. Сыктывкаре состоялось собрание партийно-хозяйственного актива авиаторов республики. В работе собрания участвовали члены и кандидаты в члены обкома КПСС, члены ревизионной комиссии областной партийной организации, секретари парткомов и райкомов КПСС, председатели исполкомов городских и районных Советов депутатов трудящихся, руководители министерств, управлений, объединений, комбинатов, предприятий республики, партийный и хозяйственный актив Коми управления гражданской авиации.

С докладом о мерах по дальнейшему развитию гражданской авиации в республике выступил член обкома КПСС, начальник Коми управления гражданской авиации Н. В. Рыжаков. В прениях по докладу выступили: первый секретарь Сыктывкарского горкома КПСС А. В. Нексин, первый секретарь Удорского райкома КПСС А. К. Вахненко, командир Ухтинского авиапредприятия Л. В. Ильчук, заместитель командира Печорского

авиапредприятия по политико-воспитательной работе И. М. Тряпкин, начальник объединения «Комигазпром» С. И. Юдин, первый секретарь Ижевского райкома КПСС А. Н. Изъяров, командир вертолета Ми-6 Ухтинского авиапредприятия В. М. Андреев, начальник управления Министерства ГА В. С. Соколов.

На собрании актива с большой речью выступил кандидат в члены ЦК КПСС, первый секретарь Коми обкома КПСС И. П. Морозов.

В принятом постановлении партийно-хозяйственного актива отмечается, что партийными, профсоюзными, комсомольскими организациями, руководством управления и авиапредприятий проведена определенная организаторская и политическая работа по мобилизации личного состава на успешное выполнение решений XXIV съезда КПСС, государственного плана и социальных обязательств, по обеспечению безопасности и повышению регулярности полетов, улучшению использования авиационной техники, укреплению

трудовой и производственной дисциплины.

В результате проделанной работы коллектив авиапредприятий управления досрочно, к Дню Воздушного Флота СССР—16 августа, выполнил план восьми месяцев по всем основным технико-экономическим показателям. Производительность труда возросла по сравнению с соответствующим периодом 1973 года на 12 процентов. Получено 2 млн. 400 тысяч рублей сверхплановой прибыли. Освоены и введены в эксплуатацию новые самолеты Ту-134 и Як-40.

Вместе с тем авиационный транспорт еще не получил должного развития в республике, не полностью удовлетворяются нужды народного хозяйства, слабо развиваются местные воздушные линии. Собрание партийно-хозяйственного актива наметило практические меры по дальнейшему развитию гражданской авиации в Коми АССР.

А. ШИШИН,
начальник отдела политико-воспитательной работы КУГА.



Вертолетчики Коми управления принимают активное участие во всех отраслях народного хозяйства края.

УХТИНСКИЙ аэропорт — хозяйство большое. Здесь самые современные средства полетами, мощная техническая база, повседневная эксплуатация самых различных самолетов и вертолетов.

...На вертолетную стоянку направляется экипаж Ми-6 во главе с командиром В. М. Андреевым. Очередной маршрут на Четлас. Нужно доставить бурильные трубы разведчикам этого бокситоносного месторождения.

Сейчас эту машину осваивает экипаж во главе с заслуженным работником народного хозяйства Коми АССР коммунистом Владимиром Семеновичем Суменковым. Он тоже один из ветеранов-вертолетчиков УХТЫ, помогавший осваивать богатейшие газовые и нефтяные кладовые Севера.

— Машина отличная, надежная, — говорит командир. — Члены экипажа — второй пилот Василий Федорович Кура-

Сентябрьский номер журнала

Вышел в свет очередной, сентябрьский номер журнала «Гражданская авиация». Он открывает фоторепортажем со строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. В репортаже рассказывается о большой помощи, которую оказывают строителям экипажи вертолетов и самолетов Дальневосточного, Восточно-Сибирского, Якутского и других управлений гражданской авиации.

Как известно, в июне этого года состоялись выборы в Верховный Совет СССР. Об избранных народа, депутатах — авиаторах С. Иванове, командире вертолета Ми-6 Якутского авиапредприятия, М. Стрельневе, командире летного подразделения Архангельского авиапредприятия, рассказывается в очерках журналистов Ю. Остапенко и Л. Цветкова.

В номере публикуется подборка материалов, посвященных проблемам обучения и воспитания пилотов, инженеров и техников. В статье начальника управления учебными заведениями МГА А. Назарова «Штурвал доверять достойным» подводятся итоги дискуссии о совершенствовании профессионального отбора и улучшения качества подготовки летного состава на основе достижений современной науки и техники. В ряде корреспонденций обобщается опыт воспитания летных и командирских навыков у молодых пилотов.

Номер богато иллюстрирован. Публикуются фоторепортажи о жизни и быте студентов крупнейшего в стране Киевского института инженеров гражданской авиации, о заключительном этапе Всесоюзного курса «За отличнейшим авиасервисом», о пионерском лете детей авиаторов в здравнице «Якорная цепь» на Черноморском побережье Кавказа.

Вертолетчики

Командир корабля представляет экипаж. Второй пилот Виктор Михайлович Тверяхин, штурман Геннадий Сергеевич Хаджибеков. Оба коммунисты. Вместе с командиром они составляют партийное ядро дружного экипажа, в состав которого входят еще бортмеханик Александр Сергеевич Выростков и бортрадист Владимир Васильевич Казин.

Вячеслав Митрофанович Андреев — один из самых опытных вертолетчиков Ухтинского авиапредприятия, налетал около 9000 часов. Отличник Аэрофлота, партгрупорг подразделения, кавалер ордена Октябрьской Революции и «Знак Почета».

— Куда больше летает? — улыбается он в ответ на вопрос. — Мы вообще в Ухте бываем, как в гостях. А наши «точки» — Надым, Пунга, Сургут, Лабитнанги, Тазовское, Каменный мыс. Там и работали последние годы. Внесли свою лепту и в освоение крупнейшего в мире газового месторождения — Уренгоя. А до этого основной трассой были полеты на Вуктыл, к строителям газопровода «Сияние Севера».

Экипаж, возглавляемый В. М. Андреевым, — один из лидеров социалистического соревнования. В этом месяце он будет рапортовать о досрочном выполнении пятилетнего плана.

Взрели турбины. Через несколько минут Ми-6, получивший в наших широтах прозвище «Мишка на Севере», взял курс на запад.

Недавно в Ухту поступил первый усовершенствованный вертолет Ми-6а.

нов, штурман Владимир Иванович Воронин, бортмеханик Павел Ефимович Николаев и бортрадист Константин Федорович Лозовой — понимают, что этот вертолет доверен им не случайно, и с каждым вылетом они набираются опыта. Сейчас летим недалеко, в район Яреги. Уже не первый день мы помогаем строителям линии электропередачи Ухта-Микунь. На объекте поднимаем на подвеске многотонные опоры и устанавливаем их на трассе.

Известно, какое значение имеет в авиации служба технического обслуживания. Инженеры, техники, механики, мотористы изо дня в день ведут кропотливую профилактическую работу, проводят сложные ремонтные операции. Мы застали за заменой двигателей вертолета бригаду Юрия Николаевича Московского.

Так и работают обычно в отдаленных точках 5 человек экипажа и пятеро из технической службы.

Недавно в Ухтинском аэропорту появилась еще одна новинка — самолет Як-40. Экипаж его, включая бортпроводницу, — четыре человека. Возглавляет его коммунист Владимир Михайлович Лукашев. Сейчас этот самолет уже выполняет рейсы по маршруту Ухта—Сыктывкар — Печора — Ухта. Крейсерская скорость этого воздушного корабля — 510 километров в час, на борт берет около 30 пассажиров. Преимущество машины в условиях Севера — сравнительно небольшой разбег при взлете — 600—650 метров.

Ю. СЕМЕЙКИН.
(Наш внешт. корр.).
Ухта.

По Аэрофлоту Когда побеждает мужество

Ми-2 вылетел в свой обычный рабочий рейс в 11 часов 50 минут по московскому времени. Управлял вертолетом молодой пилот Тюменского авиапредприятия Георгий Агапов. Маршрут полета Шугур — Луговая. Привычные движения пилота, и вертолет поднялся в воздух.

Прошло семь минут полета, поселок остался позади, как вдруг справа из отсека двигателя послышались резкие удары и скрежет металла.

Стрелка указателя оборотов резко пошла вниз: отказал двигатель.

На приборной доске загорелось табло «пожар!». Автоматически включилась противопожарная система. Пилот выключил правый двигатель и перекрыл пожарный кран. Затем раздельным управлением дал левому взлетный режим.

Нелегко было посадить винтокрылую машину на одном двигателе. Тем более в жару, когда уменьшается плотность воздуха, а следовательно, требуется большая мощность двигателя. В таких условиях вообще усложняется посадка вертолета.

Приняв решение о возврате, Агапов сообщил через пролетающий самолет свои координаты, доложил об отказе двигателя, о том, что возвращается в Шугур. Это стоило ему немалых усилий, так как вертолет шел на малой высоте, не имея возможности сесть, а слышимость была плохая. А вскоре машина уже стояла на посадочной площадке в поселке Шугур.

Как выяснилось позже, в полете произошло разрушение свободной турбины правого двигателя.

О. ИВАНОВА.

Первый реактивный самолет

В один из летних дней 1886 года манеж кавалергардского полка в Петербурге был свидетелем рождения принципа современной реактивной авиации.

Собравшиеся в манеже члены Русского технического общества с изумлением наблюдали полет первой в мире модели реактивного самолета русского инженера Аркадия Эвальда.

Инженер вложил ракетный заряд в гильзу, заклепанную внизу модели, и поджег его. Из гильзы вырвалось пламя, послышалось громкое шипение. Самолет вздрогнул и покотился по деревянному настилу. Короткая пробежка — и он стремительно взмыл под самую крышу манежа. Круто развернувшись, самолет пошел вниз. За несколько метров до земли он снова развернулся и снова устремился ввысь.

Свои опыты А. Эвальд повторял неоднократно. Окончательный вариант модели реактивного самолета-моноплана имел весьма большие размеры. Площадь его крыльев достигала более 4 квадратных метров.

Синоптики раскладывают карты

ЭКИПАЖ накануне вылета. Но прежде чем занять свои рабочие места в кабине самолета, пилоты непременно зайдут к нам, в службу погоды. Здесь их ждет дежурный инженер-синоптик. Он даст экипажу метеоконсультацию, особенно обратив его внимание на те процессы, которые могут вызвать на маршруте его полета ухудшение погоды.

Авиационно-метеорологическая станция Магнитогорского аэропорта, как и другие, обслуживает союзные авиатрассы, местные воздушные линии, авиационные работы, а также спецрейсы. В связи с увеличением числа полетов увеличивается и число встреч с опасными для авиации явлениями погоды. Их количество может быть уменьшено, если будет известно, как часто наблюдается сложная метеорологическая обстановка. Высокая оправдываемость прогнозов погоды — один из основных факторов в обеспечении безопасности полетов. За отличное метеорологическое обеспечение полетов экипажей воздушных судов борется весь инженерно-технический коллектив нашей станции.

Сегодня дежурит смена инженера-сноптика Татьяна Васильевна Собя-

ниной. Приняв смену, она дает оперативные указания, нацеливая техников-операторов на выполнение задачи обслуживания полета в данной синоптической обстановке. Оператор первого класса Клара Николаевна Алферова, проработавшая на станции более 20 лет, приносит синоптические карты, принятые по фототелеграфу из Свердловска и Москвы. Инженер-синоптик Надежда Петровна Моеровская, имеющая тридцатилетний опыт работы, консультирует командира корабля Б. И. Калугина об ожидаемых условиях полета по трассе Магнитогорск — Симферополь. По маршруту ожидается сильная «болтанка» и внутримассовые грозы. Штурман В. П. Палихов внимательно прослушивает консультацию о ветре на маршруте полета. Эти данные ему нужны для вычисления расчетного времени прибытия в аэропорт и расчета расхода горючего. Вот техник Лидия Мефодиевна Верещагина приносит штормовое оповещение о возникновении грозы на юго-западе области и усилении порывистого ветра. Оба эти явления опасны для авиации и, несмотря на то, что они предусмотрены прогнозом, штормоповещение немедленно передается во все

заинтересованные службы аэропорта. Техники метеостанции, наблюдающие за всеми изменениями погоды, регулярно два раза в час сообщают эти сведения в другие аэропорты. Все экипажи, находящиеся в воздухе в районе Магнитогорска, в любое время могут прослушать эти сведения и в соответствии с ними принять решение о возможности продолжения полета.

Коллектив метеослужбы работает довольно четко. С 1971 года не было ни одного случая вынужденной посадки из-за неоправдавшихся прогнозов. Оправдываемость их составляет 93—98 процентов. Во втором квартале мы завоевали переходящее Красное знамя по третьей группе соревнующихся.

Наряду с опытными работниками, такими, например, как настоящий ас метеорологии, старший техник Валентина Васильевна Головина, за 20 лет работы изучившая свое дело до тонкостей, в коллективе много молодежи, новичков. Их надо обучить профессии, все показать на практике. Ведь та доля интуиции, которой может похвастаться опытный синоптик, складывается из тысяч различных ситуаций, в которых надо было принять единственное решение. А метеоусловия в

Магнитогорском аэропорту довольно сложные. Скаывается близость гор. Из-за них приходится делать коррективы стандартных ситуаций. К. Н. М. Маляниной, старшему технику станции, молодежь всегда сама просится на обучение. Наряду с высокими профессиональными навыками — хорошим качеством прогнозов, грамотной обработкой аэросиноптического материала, логичным анализом разборов неоправдавшихся прогнозов, она обладает талантом педагога. Пришедшие после школы Ольга Вдовина и Ирина Рязанова, стажировавшиеся у ней, быстро овладели профессией, полюбили ее.

О Валентине Ериклиной, занимающейся эксплуатацией метеорологических приборов, в коллективе говорят: «Человек на глазах вырос». Недавняя выпускница Харьковского гидрометеорологического техникума, она освоила все виды работ: наблюдение, обработку материала, оформление предполетной документации, в трудный период хорошо зарекомендовала себя, работая на инженерной должности. Валентина — ударник коммунистического труда, член профкома.

Многие в службе завоевали звание лучших по профессии. А

профессия синоптика — это нагрузка на все шесть органов чувств. Особенно ответственна работа ночью. Если обстановка сложная, начальник смены строго настраивает коллектив на внимательную и оперативную работу, профилактический осмотр приборов — сбой в ритме работы допустить нельзя. У нас налажена четкая координация действий службой движения и аэродромной службой, — звеньями в сложной цепи обеспечения безопасности полетов. Иногда летчики, особенно пилоты Ан-2, самолета, самого чувствительного к капризам погоды, полуслушливо говорят нам: «Спасибо, помогли нам полетать, план выполнить!»

Действительно, в руках человека еще далеко недостаточно средств активного воздействия на погоду, ее власть над авиацией по-прежнему могущественна. Но вовремя предупредить и «схватить на лету» самое бурное развитие атмосферного процесса — это по силам метеорологу, а силы наши растут. И все реже видит летчик смущенное лицо синоптика, все увереннее он полается в своем воздушном пути на наши прогнозы.

Г. НАЗАРОВА,
начальник АМСГ.
Магнитогорск.



В помощь селу

Вот уже третий месяц на сенокосе и уборке зерновых и картофеля трудится в совхозах области группа авиарботников Кировского предприятия.

В совхозах «Ключевский» и «Черновской» дел хватает всем. А. А. Евсюков, старший инженер технического отдела предприятия, отлично потрудился на зерноточе. Сел за руль комбайна другой работник предприятия, В. Н. Рубцов. Работники бухгалтерии помогли сельчанам на обмолоте хлеба и строительстве детского сада.

Успешно справляясь со своим заданием — убрать 200 тонн картофеля — летчики Кировского аэропорта.

Н. СМЕРНОВ,
главный механик
АТБ.

КИНО

«Новобранцы неба»

Так называется документальный телевизионный фильм, рассказывающий о юношах, только начинающих путь в авиацию. Картина выпущена Горьковской студией телевидения.

Под таким названием выходит скоро на экраны страны художественный фильм, созданный по мотивам романа П. Лебедева «Четвертый разворот».

Имя ростовского писателя Петра Васильевича Лебедева хорошо известно авиационному читателю. Летчик Гражданского воздушного флота, участник Великой Отечественной войны, он напи-

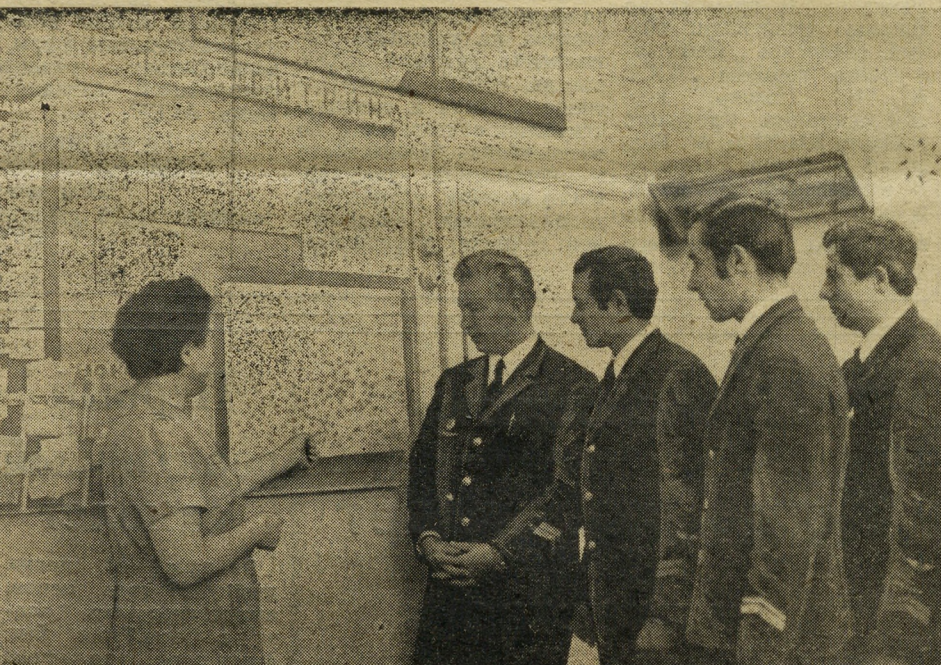
сал несколько книг о людях суровой профессии, крепкой воли — летчиках.

Новая кинокартина — это поэтический рассказ о наших современниках — пилотах Аэрофлота, стюардессах, врачах.

Пером хроникера

Для удобства пассажиров

В течение нескольких лет дирекция западно-германской авиакомпании «Люфтганза» изучала вопрос о том, как лучше разместить курящих и некурящих пассажиров в салоне самолета, чтобы некурящим не мешал неприятный для них дым от сигар и сигарет. В конце концов дирекция авиакомпании установила следующий порядок: места в салоне самолета, расположенные слева от прохода, предоставляются некурящим, а курящие занимают места справа от прохода.



Инженер-синоптик Магнитогорского аэропорта Л. А. Глухова дает метеоконсультацию экипажам перед вылетом.

С борта самолета

Новый вид услуг — заказ такси с борта самолета — стали оказывать пассажирам, прибывающим в Магнитогорск.

Для удобства пассажиров в здании аэровокзала расширено помещение камеры хранения. Увеличены интенсивность движения автобусов по маршруту аэропорт — город.

К. ИВАНОВ.

Футурологи предсказывают

Международная статистика свидетельствует, что больше половины авиапассажиров совершают полеты на расстояние не свыше тысячи километров.

В связи с этим зарубежные футурологи — ученые, рассматривающие проблемы будущего, предполагают, что будущее принадлежит аэробусам.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

«28 сентября 1974 года в 12 часов в вестибюле московской гостиницы «Аэрофлот» состоится встреча выпускников Краснокутского летного училища (выпуск 1954 года).

О своем участии просим сообщить по адресу: Московская обл., аэропорт Быково, до востребования Я. М. Гладковцев».



Эх, прокачусь!

Фото В. Сочнева.



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

Редактор
Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 12862. Заказ № 10483.

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