

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРМОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НА ФИНИШЕ
ПЯТЫЙ,
ЗАВЕРШАЮЩИЙ

Соревнованию—
высокую
трудовую
и политическую
активность

11 января 1975 года газета «Правда» опубликовала постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании работников промышленности, строительства, транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1975 год и успешное завершение девятой пятилетки».

В постановлении говорится, что в ответ на решение Пленума Центрального Комитета КПСС, Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу передовые рабочие, коллективы бригад, участков, цехов, предприятий и организаций принимают высокие социалистические обязательства и встречные планы по досрочному выполнению народнохозяйственного плана на 1975 год, завершающий год девятой пятилетки.

Социалистическое соревнование должно, как и в предыдущие годы, проходить под лозунгом — дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами.

В этой связи партийным, профсоюзным, комсомольским организациям наших авиационных предприятий необходимо совершенствовать организацию социалистического соревнования, обеспечить необходимые условия для успешного выполнения всеми коллективами, авиарботниками принятых социалистических обязательств.

Центральный Комитет КПСС, Совет Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ выражают твердую уверенность, что героический рабочий класс, инженерно-технические работники, все труженики промышленности, строительства, транспорта и других отраслей народного хозяйства, активно участвуя во Всесоюзном социалистическом соревновании, обеспечат выполнение и перевыполнение народнохозяйственного плана на 1975 год, успешно завершат девятой пятилетку.

Я ВСТРЕТИЛА его с унтами на перевес. Кыласов отправлялся в зачетный полет с пилотом Владимиром Яцыревым, который переучивался летать на Ми-2. Полет до отказа заполнил скудный в декабре остаток светового дня после двенадцати. А к вечеру он вновь предстал передо мной, молодцеватый с мороза.

Зачетный полет прошел успешно. Но, казалось, Кыласов и здесь, на пороге своего кабинета, все еще не может погасить той скорости, которую они обрели в себе. Эта нерастратенная энергия вырывалась в походке, покоей на легкий бег, в отрывистом разговоре, графической четкости жестов. «Быстрый, бодренький» — такими эпитетами награждают товарищи 52-летнего командира подразделения вертолетов. Выглядит Кыласов нестаро, хоть и сед. А за плечами его — уплотненная не столько событиями, сколько ежедневной, необходимой работой, жизнь.

Многим в Пермском предприятии МВЛ известен тот факт, что Николай Александрович из десятого класса решил добровольцем уйти на фронт. К нему относятся с уважением. Первое самостоятельное решение. Другие отгаживаются на него гораздо позднее семнадцати. Ушли воевать два его брата. Разве он мог остаться? Пришел в военкомат, а там каким-то образом прослышали, что парень мечтает об авиации, направили в летную школу. И позднее, в рассказе Кыласова дело будет представляться таким образом: не он выбирал то, что с ним происходило, жизнь, события, люди выбирали его. И, действительно, он припомнил «классический» случай из своей биографии — вот уж, казалось бы, обстоятельства так назвали — не трепыхайся!

Вернулся он после войны домой. Цел и невредим — повезло. С летной работой расставаться не хотел. А в области устроиться на нее не мог. В обкоме партии, узнав, что кандидат в члены КПСС, летчик Кыласов собирается на поиски в другие края, решили: во что бы то ни

стало удерживать кадр. И приготовили ему должность... заведующего клубом в родном селе Кын. Ему, привыкшему на войне к слову приказа, на сей раз в душе было очень нелегко. Летать он должен. Разлад разладом — а клуб под его началом стал греметь в районе. И вскоре по милости судьбы неприятное слово «бывший» отстало от него. Военная и мирная половинки его летной биографии с той поры сомкнулись навсегда. И оказались равными по своему достоинству. А такое получалось не у всех. Кто вскользь или совсем близко не соприкасался с гру-

растет картошка. Будто и не была та земля усеяна осколками и полита кровью. Осталась память о той, другой картине.

Когда я спросила по заведенной привычке, не было ли у него «случаев», он ответил: «Сам-то я отлетал безо всяких, а вот за подчиненных отвечать приходилось». Распространяться не стал. Когда я разговаривала с человеком, тесно знавшим Кыласова по работе, он признался: «Обидно немного за него. Работать умеет. Одним из первых в авиационном предприятии осваивал вертолет. Ну, и неприятностей ему в это время пришлось хлебнуть».

Судьбою не обижен

Первым быть трудно. А Кыласов много раз был им. Первым в управлении осваивал турбовинтовой реактивный вертолет. Причем, в поразительно короткий срок. И тут же из ученика сам превратился в учителя. Проявленную смелость тягу к самостоятельности никакие неприятности с годами не обломали. И то, что ушел добровольцем, и за вертолет взялся первым, и долгие годы руководил звеном, базировавшимся на севере области, в Ныробе — во всем этом не столько сложившиеся обстоятельства, но и характер, умеющий их создавать.

За то, что отработал безаварийно 25 лет, ему вручен знак «Отличник Аэростата». За производственные показатели восьмой пятилетки — медаль «За трудовую доблесть». У него много достойных учеников. Каждый их «зачет» — наравне с наградами.

Есть у него медаль «За освобождение Варшавы». Но, пожалуй, памянее медали то, что погиб в небе над ней пилот из его звена. Не просто подчиненный и товарищ, а друг. Не успел выскочить из горящего самолета. Раны войны в предчувствии скорой победы болели еще сильнее. Погибнуть накануне ее казалось двойне несправедливым.

И вот уже Берлин. Звено Кыласова бомбит сквер у рейхстага, расчищая путь штурмовикам Ил-2. Было за неделю до Победы. В 1946, проезжая вновь через этот город, он увидел, что на месте их боя мирно

под девизом: «Зовут рубли завершающего года пятилетки».

Выполнение плана этого года курганцы решили добиться за счет вскрытия резервов производства.

Авиаторы Кургана работали в свете этого документа план мероприятий.

Л. ТИМОФЕЕВ, заместитель командира авиационного предприятия по политико-воспитательной работе.

В ответ на Обращение

Коллектив службы перевозок аэропорта Кольцово с честью выполнил свои повышенные обязательства. Годовой план по основным и учитываемым показателям выполнен к 25 декабря. Сверх плана получено 2 000 000 рублей дохода, 9 132 000 общих участковых тонно-километров, 12 070 000 пассажирских участковых тонно-километров. Отправлено сверх плана 83 083 человека первоначальных пассажиров и 117 тонн почты.

В 1974 году отлично потрудились коллективы смен: № 3 — (где начальник смены пассажирской службы М. Е. Кужарова, начальник смены почтово-грузовой службы В. Ф. Субботина), № 2 (где начальник смены пассажирской службы М. П. Семенов, начальник смены почтово-грузовой службы В. П. Томиловских). Эти смены выполнили свои годовые планы по всем, без исключения показателям.

Отвечая на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу, личный состав службы перевозок аэропорта Кольцово включился в социалистическое соревнование за досрочное и высококачественное выполнение государственного плана 1975 года и взял на себя следующие обязательства:

В ознаменование 30-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне план 4 месяцев 1975 года выполнить к 27 апреля 1975 года.

Годовой план 1975 года перевыполнить со следующими показателями: а) дать сверх плана: пассажирооборот — 42 000 000 тонно-километров, доходов — 545 000 рублей, прибыли — 545 000 рублей, участковых тонно-километров — 5 200 000; б) отправить сверх плана: пассажиры — 21 000 человек, грузов — 190 тонн.

Это перевыполнение годового плана и будет являться «встречным планом» нашего коллектива в 5-м завершающем году 9-й пятилетки. Для выполнения взятых обязательств службе перевозок необходима постоянная помощь со стороны командования САО и Уральского управления в обеспечении грузовым транспортом и укомплектовании личным составом почтово-грузовой службы.

В. КРЫЛОВА,
пр. и. о. начальника службы перевозок
Свердловского авиационного предприятия,
М. СЕМЕНОВ,
секретарь парторганизации,
Н. БГАШЕВ,
председатель МК СП.

Р. ТАНИНА,
Пермь.



ИДЕТ ПРИЕМКА САМОЛЕТА ПОСЛЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ФОРМЫ № 3
НА УЧАСТКЕ ТРУДОЕМКИХ РЕГЛАМЕНТОВ.
ПРИНИМАЕТ РАБОТУ ИНЖЕНЕР ОТК ПЕРМСКОГО АВИАПРЕД-
ПРИЯТИЯ Ю. А. ПОСТНИКОВ.

В свете документа

Митинг и рабочие собрания по обсуждению Обращения Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу прошли в Курганском авиационном предприятии.

Обсуждение этого важного документа, мобилизующего авиаторов на ударный труд, проходило



РАБОЧИЙ ЗАРЯД

Вчера взяло старт Всесоюзное комсомольское собрание «Родина, партии — ударный труд, отличную учебу». Такая повестка собрания настроила на серьезную подготовку к нему. И хотя итоги года были подведены совсем недавно, комсомольцы Магнитогорского авиапредприятия вновь обратились к ним. В цеховых комсомольских организациях идет разговор о неиспользованных возможностях, намечаются планы работы. В службе связи и службе движения решено создать комсомольско-молодежные коллективы, которые в других службах зарекомендовали себя неплохо. Улучшение культуры обслуживания — тоже комсомольская забота. Для более полной и точной информации пассажиров, например, ребята сами нарисовали карты маршрутов из Магнитогорска.

Собрание даст хороший рабочий настрой молодежи в завершающем году пятилетки.

К ДНЮ ПОБЕДЫ

В Курганском авиапредприятии началась активная подготовка к празднованию тридцатилетия Победы.

На заседании партийного комитета утверждён план мероприятий, создана партийная комиссия по подготовке к празднику. Важную роль в этой подготовке выполняет совет ветеранов авиапредприятия. На нем регулярно обсуждаются вопросы подготовки к тридцатилетию Победы, проводятся беседы с молодыми специалистами, встречи с членами юношеского клуба «Вертолет», подготовка стенда наглядной агитации.

Л. ИВАНОВ.

Совещание

в Москве

В Москве состоялось Всесоюзное учебно-методическое совещание начальников служб бортпроводников ГА.

С докладом выступил начальник управления перевозок и коммерческой эксплуатации МГА В. Е. Паников. Была поставлена главная задача авиаторов — обеспечить выполнение государственного плана авиаперевозок нынешнего года, улучшить организацию и повысить культуру обслуживания пассажиров.

С докладами, где говорилось о проделанной работе, о новых формах обслуживания пассажиров, выступили начальники служб бортпроводников из Москвы, Ленинграда, Свердловска, Алматы, Красноярска и других крупнейших авиапредприятий страны.

Общезвестно, что большинство летных происшествий происходит не по стечению обстоятельств, а вследствие недостатков в воспитании и обучении летных кадров. Почему в некоторых летных подразделениях управления долгие годы нет ни одного тяжелого летного происшествия, а в других они бывают? Почему один экипаж с честью выходит из самой сложной ситуации, а другой теряется в сравнительно простой? Сказывается дефицит времени. Отсутствие теоретической подготовки и нетренированность экипажа — основные причины, которые приводят к различным ЧП.

Одной из форм и методов обучения и подготовки кадров является создание летно-методического совета и летно-методического кабинета управления, а при летных подразделениях летно-методического совета и летно-методического класса. Практика работы летно-методического совета Уральского гражданского управления гражданской авиации показала большую заинтересованность и активность командного состава летных подразделений в решении

и оказании помощи в вопросах организации, воспитания и методике летного обучения, а также в обмене опытом работы в подразделениях УрУ Га. Но порой командно-руководящий состав не совсем четко представляет требования, предъявленные МГА в вопросах организации летно-методической работы в летных подразделениях.

Для начала необходимо составить в каждом лет-



нением прохождения летным составом календарных сборов при учебном подразделении по сокращенной программе, перед летными подразделениями возникает серьезный вопрос — обеспечение летного состава всеми руководящими документами и технической литературой. Нужно, чтобы каждый член экипажа мог получить полный ответ на интересующий его вопрос в подготовке на класс при

находясь у начальника штаба и командиров подразделений под замком в сейфах.

В отдельных подразделениях имеется всего лишь по 1—3 экземпляра (основные правила полета) дисциплинарного устава, Воздушного кодекса СССР, наставлений ИТЭВС-71 и технической литературы.

Необходимо срочно ввести порядок с учетом и доступностью к книгам. Ссылка отдельных командиров на нехватку средств для создания и приобретения оборудованных летно-методических классов несостоятельна. Вопросы на эту тему перед командованием предприятий и управлением порой даже не ставились.

Высокая летная подготовка — это важнейшее условие обеспечения безопасности полетов. Выполнение этой задачи зависит от руководящего состава всех звеньев, который должен уметь обучать и воспитывать летный состав.

А. ХАРИТОНОВ, зав. летно-методическим кабинетом Уральского управления ГА.

Чтобы избежать «ЧП»

ном подразделении план работы летно-методического совета летного подразделения, тематический план занятий с командно-летным составом, план семинарских занятий с командирами кораблей, план организации работы летно-методического класса согласно положению и перечню. На все выше указанные планы должна быть введена соответ-

ствующая отчетность.

Не во всех подразделениях выполнен приказ МГА по организации и оборудованию летно-методических классов. А кое-где придумали еще проще — повесили вывеску класса по технической учебе на летно-методический класс, не делая серьезной попытки хотя бы создать что-то похожее.

В связи с новым поло-

самостоятельной учебе. Большую помощь в этом окажет как раз летно-методический класс с его библиотекой. Он должен быть обеспечен методической литературой.

С технической литературой в летных подразделениях — сложно, она, если есть, то вся, без учета, находится на руках. А контрольные экземпляры

За высокую культуру обслуживания

Как работают в ЦАВСе



В НАШЕЙ газете было опубликовано совместное постановление совета Уральского управления ГА, президиума термина профсоюза авиарботников и Свердловского обкома комсомола, главной целью которого является улучшение культуры обслуживания на авиалиниях. Подошло время посмотреть, что дало это постановление, как оно внедряется на местах.

Наш корреспондент встретился с заместителем начальника ЦАВС А. Н. Цибулиной и задал ей несколько вопросов.

— Ада Николаевна, прежде всего хотелось бы знать, как руководство ЦАВСа и городских агентств Аэрофлота восприняло это постановление? Как восприняли его общественные организации?

— Оно не было для нас неожиданным. Вопрос об улучшении культуры обслуживания у нас никогда не снимается с повестки дня, а это постановление послужило лишь новым толчком к улучшению качества работы. В каждом предприятии управления прошли производственные совещания,

на которых постановление было доведено до сведения всех работников.

Вскоре после его появления прошли в сменах собрания, на которых обсуждены вопросы подготовки конкурса «За высокую культуру обслуживания». Конкурс будет проходить в марте в ЦАВСе. В нем примут участие представители всех агентств управления. В его условия будет входить скорость продажи билетов, наиболее рациональный выбор маршрута, внешний вид кассира и т. д.

Центральное агентство выступило с инициативой — объявило тридцатилетнюю ударную ваху в честь 30-летия Победы в Великой Отечественной войне.

— Для того, чтобы справиться со всем комплексом задач, возложенных на работников агентств, они, несомненно, должны обладать знаниями, необходимыми для наиболее рационального выбора маршрута, расчете с пассажиром и т. д. Поэтому хотелось бы услышать, что делается в агентстве для повышения

как профессионального, так и общеобразовательного уровня работников.

Во всех службах ЦАВС проводятся занятия с личным составом, на которых разъясняются приказы Министерства ГА. К чтению лекций привлекаются наиболее квалифицированные специалисты. Для более глубокого изучения курса кассиры готовили некоторые темы сами. После того как курс лекций прослушан, все сотрудники агентства сдают зачеты. Кассиры, которые не смогли сдать зачет с первого раза, прослушивают дополнительный курс лекций, посещают семинарские занятия. Наша задача — дать хорошую теоретическую подготовку всем сотрудникам. В ответ на постановление об улучшении культуры обслуживания мы включили этот пункт в план учебы.

Мы читаем лекции на эту тему. Правда, здесь есть у нас замечания. Не всегда мы имеем интересный, квалифицированный материал по культуре обслуживания, поэтому строить его приходится лишь на разборе

негативных факторов, без углубления в теорию. Хотелось бы, чтобы разработки лекций нам присылали из министерства, чтобы мы их имели заранее.

Наиболее увлеченные своей профессией продолжают образование в учебных заведениях Аэрофлота, на факультетах, готовящих перевозчиков. У нас сейчас учатся заочно пять человек.

— Как осуществляется в агентстве внедрение современных методов организации труда?

— Одним из самых интересных новшеств, внедренных в наше агентство, я считаю перенаправление потока пассажиров. Чтобы это было более понятно, объясню на примере. Допустим, в Свердловске нет мест на рейс Свердловск — Симферополь, в то же время эти места есть в Челябинске. Пассажирам бронируются места в Челябинском аэропорту, и они вылетают из Челябинска.

Это хорошо освоили наши кассиры в особенно напряженное летнее время. В каждой смене выделен дежурный, который

держит постоянную связь со всеми портами управления, находится в курсе всех событий.

— Как используется в агентстве зрительная и радионформация?

— Можно сказать, что используется неплохо. Прежде всего, оформлено в агентстве большое расписание самолетов, в которое оперативно вносятся все изменения. Увеличился в полтора раза и выпуск настенных расписаний, которые расклеиваются в предприятиях, институтах, общественных местах. В ближайшем времени оно появится в театрах, клубах, Домах культуры, то есть местах, где бывает большое количество наших будущих пассажиров.

Сейчас такое расписание есть в областной больнице, и, знаете, оттуда поступает очень много заявок на билеты.

Для того, чтобы все сведения о новых рейсах быстро дошли до жителей города и области, мы за несколько дней до их открытия сообщаем о них по радио и телевидению, даем рекламу через областные газеты. О новостях внутри агентства сообщает местное радио. Кроме того, здесь оформлена доска «Новости Аэрофлота», к услугам пассажиров — наши справочные бюро. Действует у нас безотказно и такой вид услуг, как доставка билетов на дом.

— И последний вопрос. Каковы перспективы развития центрального агентства?

— Мы будем прежде всего расти за счет расширения касс на комбинированных началах. Ведутся переговоры по открытию касс в Центральной гостинице, на камвольном комбинате и т. д. Для тружеников предприятий это очень удобно. Будем развивать и такую форму работы с населением, как доставка билетов на дом.



ВЕЧЕР. ПОЛЕТЫ ЗАКОНЧЕНЫ.

Фото В. СТЕПАНОВА.

Из зала

суда

РЕВИЗОР Л. С. Файзулина и кассир аэропорта З. В. Винокурова на протяжении трех лет занимались хищением государственных денег. Билет продадут до Пензы, а в копии напишут Глазов. Разница в десять рублей в кармане.

В июле 1973 года Файзулина выкрасила из кладовой 25 чистых бланков билетов. Через два месяца подвернулся другой случай. Кладовщица Г. В. Алексеева оставила в открытом столе семь бланков. Файзулина их тоже выкрасила. Теперь у нее было 34 чистых бланков. Надо же их сбыть! Но как, на кого положиться, кого взять в напарники? И Файзулина вовлекла в махинации инженера-экономиста Г. А. Степанова и старшего инженера Т. И. Трухину, работниц Ижевского льнотреста.

И пошло-поехало! Файзулина, Степанова и Трухина заполняли билеты на различные фамилии — родственников, соседей, вымышленных лиц. Оформленные на дальние

рейсы авиабилеты под предлогом отказа от полета или опоздания к рейсу сдавали в кассы аэропорта и получали деньги. Они успели присвоить 1095 рублей.

Но Файзулиной этого было мало. В конце декабря 1973 года вместе с Винокуровой она похитила из выручки 300 рублей. Все было при этом, как говорится, шито белыми нитками. Но вместо бухгалтера отчет Винокуровой проверяла... сама Файзулина, и триста рублей были просто списаны.

Дальше в лес — больше дров. В январе 1974 года Файзулина из архива изъяла все семь отчетов Винокуровой за декабрь прошлого года, передала их снова Винокуровой и сказала:

— Исправь все даты на февраль.

По 49 авиабилетам, якобы возвращенным пассажирами, они присвоили еще 493 рубля.

Но сколько веревочке ни виться, конец найдется. Преступники получили по заслугам. А что с теми, кто был рядом и

прямо или косвенно способствовал жуликам? Они остались в стороне.

Возьмем, к примеру, начальника финансового отдела Т. С. Федченко. Об исчезновении семи бланков авиабилетов кладовщица Алексеева доложила ей как непосредственному начальнику. Но Федченко никаких мер к выявлению виновных не приняла, а заставила сфабриковать акт, списать и счесть бухгалтерские документы строгой отчетности до 1971 года. Вместе с ними оказались «сожженными» и похищенными бланки. Они, дескать, были старого образца, ветхие, заплесневевшие и отсыревшие. Липовый документ подписал один из руководителей аэропорта В. Н. Одновкин. Теперь он говорит, что ему акт принесли в кабинет и он его подписал, но не видел, как уничтожали документы. Акт между тем никем не утвержден, о создании комиссии никакого приказа нет.

Другой пример. Бухгалтер В. К. Красильникова при проверке отчетов

Винокуровой обнаружила исправления и писала об этом докладные начальнику отдела перевозок Ф. А. Ключину и начальнику финотдела Т. С. Федченко. Но на это никто никак не реагировал, а Красильникова прослыла клязницей. Попустительствовали хищению диспетчеры В. А. Кассихина, А. А. Кремлева, Л. П. Афанасьева. Они без оглядки подписывали возвращенные к оплате авиабилеты.

Некоторые начальники местных аэродромов тоже содействовали махинациям ревизора Файзулиной. Так, в Ермолаеве (Киясовский район) она провела махинацию, в результате которой сумела получить из кассы деньги. Начальник аэродрома А. А. Беллев все это видел, но промолчал. Начальник Граховского аэродрома А. Е. Батохин по подсказке Файзулиной брал из кассы деньги, тратил их на покупку мяса для работников бухгалтерии.

А в народном суде Первомайского района на очередей еще одно уголовное

дело, тоже связанное с аэропортом. Кассир аэропорта Л. И. Останина и В. М. Закирова, инженер-технолог отдела № 130 З. Г. Пушина и старший бухгалтер отдела № 6 Ижевского машиностроительного завода И. Н. Исмагилова избрали другой способ хищения. «Первую скрипку» здесь играла Останина. Воспользовавшись бесконтрольностью бухгалтерии и начальника финансового отдела, она в течение двух лет подделывала документы. 21 раз она благополучно, без каких-либо подозрений, сдавала поддельные отчеты в финотдел, через Пушину и Исмагилова сумела воспользоваться чековыми книжками завода. Обнаружено 46 авиабилетов, по которым кассиры получали с пассажиров наличные деньги, но в копии оформляли их так, будто бы билеты приобретены по чекам завода. Там Останина и ее соучастники присвоили 3174 рубля.

Читателю уже ясно, что творилось в финансовом отделе аэропорта: полное отсутствие контроля, потеря чувства ответственности, халатность, злоупотребление служебным положением.

Р. ВАСИЛЬЕВ.

«Деликатность»

Январский номер журнала

Вышел в свет январский номер журнала «Гражданская авиация». Он открывается статьей маршала авиации министра гражданской авиации Б. П. Бугаева «К новым свершениям». В статье подводятся предварительные итоги работы коллектива Аэрофлота за 1974 год и ставятся задачи на завершающийся год девятой пятилетки. «Чтобы достигнуть рубежей, намеченных партией на конец пятилетки, каждому из нас надо трудиться еще более настойчиво и продуктивно, с еще большей инициативой и активностью; — говорится в статье. — Следует подчеркнуть, что государственный план 1975 года весьма напряженный. Для его выполнения требуются большие усилия авиаторов, постоянная организаторская и политико-воспитательная работа командного состава, партийных и общественных организаций. Но он вполне реальный, поскольку составлен с учетом наших резервов и возможностей, с учетом имеющейся материально-технической базы».

Как развернутую программу совершенствования и углубления идейно-политической деятельности восприняли коммунисты Аэрофлота постановление ЦК КПСС «О работе по подбору и воспитанию идеологических кадров в партийной организации Белоруссии». Об опыте работы с лекторскими кадрами, создании в коллективах здорового психологического климата рассказывает в корреспонденциях начальника отдела ПВР Ленинградского управления В. Семенова и заместителя начальника отдела ПВР Уральского управления М. Новикова.

В традиционном разделе «Слово о коммунистах» печатается очерк о заслуженном пилоте СССР, заместителе командира летного подразделения Куйбышевского авиапредприятия К. К. Васильеве.

Под рубрикой «На карте нечерноземья» в номере публикуется статья первого секретаря МК КПСС В. И. Конотова. В статье освещаются вопросы эффективного проведения авиационно-химических работ в Московской области. Этой же теме посвящено интервью Героя Социалистического Труда И. В. Антонова, председателя подмосковного колхоза «Борец», данное корреспонденту журнала.

«Анализ, исполнение, контроль», «Расчет рубежа возврата», «Строгий проверяющий» — под такими заголовками публикуются статьи, посвященные обеспечению безопасности полетов. А под рубрикой «Экономический лекторий» помещены статьи «Задачи авиационной статистики» и «План капитальных вложений».

В январском номере печатаются также репортажи «Ночная смена» и «Из Канады на Таймыр», подборка из истории Великой Отечественной войны «В битве за Москву», информация.

ГЛАВНОЙ задачей нового учебного года всех звеньев гражданской обороны является решительное улучшение качества подготовки личного состава невоеннообразованных формирований для ведения спасательных и неотложных аварийно-восстановительных работ (СНАВР), а всего населения — к проведению мероприятий по защите от современного оружия в условиях ограниченного времени. Формирование должны быть не только хорошо сколочены, но и уметь быстро готовиться к действиям. Нынче штабы и службы гражданской обороны имели условия для того, чтобы своевременно спланировать учебный процесс, создать учебно-материальную базу и 1 декабря организованно начать учебу, причем руководствоваться следует тем, что будь то начальник, командир подразделения или формирования, каждого из них надо научить уверенно управлять своими подчиненными в любой сложной обстановке. Принцип «Начальник учит подчиненного» требует от нас, чтобы весь руководящий состав со знанием дела разбирался в обстановке, владел приемами и способами работы в сложнейших условиях.

В этих целях большее внимание в новом учебном году следует уделить подготовке и проведению танкисто-специальных и командно-штабных учений. Именно при этих учениях командно-руководящий состав приобретает умение управлять своими подразделениями и расчетами. Начальников штабов объектов учить практике ведения мероприятий, больше им помогать, проявлять о них постоянную заботу, создавать и оберегать их авторитет, повышать их роль в обучении населения. Что касается учебно-материаль-

ной базы, без нее и речи не может быть о каком-то практическом обучении формирований подразделений гражданской обороны. Не случайно оборудование их должно идти сейчас повсеместно, на всех объектах. Поэтому со стороны штабов всех

объектов требуется вдумчивая и кропотливая работа, особенно в планировании строительства учебных городков и инженерных сооружений. Сдача нормативов — 20-часовой программы обязательного минимума и комплекса ГТО — первая ступень массового освоения современных средств и способов защиты. И надо, чтобы эта работа проводилась на местах в неразрывном сочетании со спортивными мероприятиями, составляла единое целое в подготовке всего населения к труду и обороне. В системе гражданской обороны строительство защитных сооружений надо вести постоянно, со временем оснащать, совершенствовать и постепенно превращать в капитальные защитные сооружения. Население должно эвакуироваться комбинированным способом — пешим порядком, различными видами индивидуального и общественного транспорта, сосредотачиваться на сборных пунктах или следовать в указанные им районы. И даже работающая смена, если нет необходимого количества транспортных средств, может вместе с семьями эвакуироваться из городка комбинирован-

ным способом. Задача органов гражданской обороны в этом случае — обеспечить порядок, организованность, дисциплину.

Особое внимание в боевой подготовке следует уделять вопросам морально-политической и

обладание, стойкость и отвагу в критические моменты — одна из важнейших задач партийных организаций, всего руководящего состава гражданской обороны объектов. Потому и требуется сейчас, чтобы на каждом занятии, на любом учении

ставились определенные задачи по воспитанию у личного состава подразделений и формирований этих драгоценных качеств, создавалась бы и соответствующая тактическая обстановка. Боевая подготовка и воспитание морально-политических качеств у всего личного состава гражданской обороны — неразрывное целое, единый процесс.

Сейчас, когда мы сосредоточиваем свое внимание на резком повышении качества практиче-

ского обучения и боевой готовности сил гражданской обороны, как главной задаче в новом учебном году, контроль со стороны вышестоящих органов управления и оказания помощи на местах приобретают особое значение. Хорошо зарекомендовали себя такие формы контроля на объектах, как заслушивание руководителей формирований о выполнении мероприятий гражданской обороны на оперативных совещаниях, обсуждение вопросов гражданской обороны на партийно-хозяйственных активах, проведение смот-

ров. Ответственные задачи поставлены перед объектами гражданской обороны на 1975 учебный год, и решить их успешно мы сможем только под руководством партийных органов, опираясь на многочисленный актив, профсоюзные, комсомольские и другие массовые организации. Это будет залогом того, что в новом учебном году личный состав гражданской обороны внесет достойный вклад в дальнейшее улучшение защиты населения от современного оружия.

П. ЗЫКОВСКИЙ.

Повышать систему готовности

Изыщем резервы

В предприятиях Ур ГА продолжают митинги и собрания, посвященные Обращению ЦК КПСС к партии, и советскому народу. В Кировском авиапредприятии в авиаподразделении, где командиром тов. Попов А. В., состоялся митинг. Выступавшие тт. Малыш Г. А., В. Н. Глушков, Н. В. Кривеня призвали всех авиаработников авиапредприятия к активному участию в социалистическом соревновании. Поступили конкретные предложения повысить производительность полетов, экономить горючее и электроэнергию.

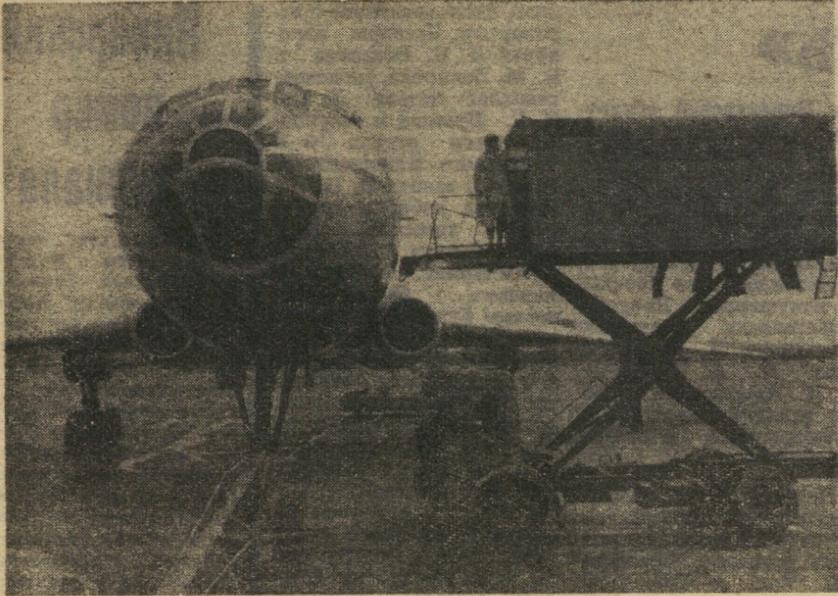
ВЕРТОЛЕТ

БЕЗ ГОРЮЧЕГО

Вертолет с электродвигателем, который питает электроэнергией электромагнитный луч сверхвысокой частоты, успешно прошел испытания в США. Передача энергии без проводов теоретически выглядит весьма просто: энергия постоянного электрического тока преобразуется в сверхвысокочастотные электромагнитные колебания, которые излу-

чаются антенной в направлении потребителя, затем они «собираются» приемной антенной и вновь преобразуются в постоянный ток.

При испытании вертолет с автопилотом висел в воздухе на небольшой высоте. Однако расчеты показывают, что с помощью сверхвысокочастотного луча вертолет можно месяцами удерживать на высоте до 16 километров. Причем затраты будут меньше, чем при полете с обычным горючим.



СКОРО ЗАКОНЧИТСЯ ЗАГРУЗКА ТУ-104. ВПЕРЕДИ — ДАЛЬНЯЯ ДОРОГА НАД ПРОСТОРАМИ НАШЕЙ РОДИНЫ.



Дорогая редакция!

Пишет вам работница Пермского предприятия кассир гостиницы «Полет» Еланская Раиса Васильевна. Я хотела бы через газету «Авиатор Урала» поблагодарить нашего врача Надежду Васильевну Баталову. В течение полугода лет меня лечит Надежда Васильевна. Она сделала все возможное, чтобы как-нибудь облегчить мое состояние.

В ноябре прошлого года я простыла и заболела воспалением легких. Мест в стационаре не было. Надежда Васильевна, человек большой и доброй души, помогла мне. Она обзвонила все больницы и добилась, чтобы меня приняли в районную Муллинскую больницу. В стационаре не оказалось нужного лекарства, и здесь опять помогла мне наш врач Баталова.

Дорогая редакция, прошу передать ей мое сердечное, большое спасибо!

Р. ЕЛАНСКАЯ.

г. Пермь.



Рассеянный Дед-Мороз

Накануне каждого Нового года детвора, замая от восторга, ждет сказочного Деда-Мороза. И он приходит, всемогущий и щедрый, с полным мешком подарков. Но в нынешний праздник Дедушка Мороз позабыл о детях авиаторов Ныроба. Ждали ребята, ждали, а получили кульки с новогодними гостинцами... Кто — второго, а кто и третьего января. И вид у подарков был совсем не волшебный, не сказочный и даже не праздничный.

Из 39 подарков прямым путем и в «первозданном» виде до Ныроба долетели только десять. Остальные «сплыли» после долгих и упорных поисков, организованных начальником аэропорта Ныроб В. В. Миклиным. Оказалось, что нерадивые помощники Деда-Мороза забросили подарки в Соликамск, от туда — в Чердынь. В Чердыни кульки до вечера валялись среди поля в ожидании вертолета.

Пропажна нашлась в плачевном состоянии. Конфеты, апельсины, шоколадки высыпались из красивых сумочек, перемешались со снегом, часть вообще потерялась. В Ныробе пришлось снова раскладывать уцелевшие гостинцы по пакетам. Радость у ребят была украдена.

А все потому, что Дед Мороз из комитета профсоюза Пермского авиапредприятия МВЛ выполнял и нес свой праздничный мешок спустя рукава

Л. БОРОВИК,
инженер-сигналист
АМСГ.

Ныроб. Пермская область.

Фирменный бланк, пришедший на днях в редакцию, имел предлинный гриф: «Уральское общественное конструкторское бюро дирижаблестроения и пневмоконструкций...» Одно слово в нем, на первый взгляд, выглядело совершенным анахронизмом. Ведь дирижаблями увлекались в далекие тридцатые годы. Газета «Уральский рабочий» регулярно сообщала тогда о сборе денег на эскадру летательных аппаратов легкой воздушности. Журнал «Уральский следопыт» поместил на обложке изображение аэростата с мотором. Наконец, настоящий дирижабль видели и в небе Свердловска.

После Великой Отечественной войны в связи с бурным развитием авиации от девяти существовавших

дирижаблей осталось одно воспоминание. И все же уже в наши дни суждено было родиться десятому по счету, названному «Урал».

Его создала именно упомянутая организация (сокращенно УОКБД и ПК), которую возглавил свердловчанин Д. З. Бимбат, выпускник авиационного института.

Случилось это так. Центральная студия детских и юношеских фильмов имени Горького снимала фильм «Гиперболоид инженера Гарина» по популярному фантастическому роману Алексея Толстого. А в нем есть такой эпизод: «Вторые сутки огромный дирижабль висел над поляной, пришвартованный носом к причальной мачте. Сигарообразное тело раскачивалось, и снизу

на и в основу следующего разработанного аппарата «Известия».

Великий К. Э. Циолковский когда-то недаром заявил: «Уверен, знаю, советские дирижабли будут лучшими в мире». Уральским конструкторам об этом завете никогда не давали забывать еще и книги с автографами отца космонавтики. Они их получили в подарок от Б. Н. Воробьева — бывшего начальника «Дирижаблестроения», ученого секретаря комиссии Академии наук СССР по изданию трудов Константина Эдуардовича.

А «дирижаблями на земле» стоило бы образно называть различные пневматические конструкции, которыми много занимаются

Это прежде всего надувной зерносклад для целинного совхоза «Октябрь» и такой же гараж, весящий всего тонну, для хозяйства «Зауральский». Три месяца они проходили испытания под натяжением и успешно их выдержали. Это емкость (причем изменяющегося объема) под горячее для нефтяников Татарии и пластыри нескольких типов для моряков Дальнего Востока, это лодки-палатки для туристов и аэростаты.

Тесная дружба у дирижаблестроителей с кафедрой конструкции зданий и сооружений Свердловского архитектурного института. Ее заведующий Ю. Лукоянов, сотрудники кандидаты наук А. Трущев и В. Поздников, ассистент О. Шока исполня-

Дирижабль в небе...

и на земле

казалось, что в воздухе повисло дмище железной барки...» Режиссер не захотел отступать от текста и обратился за помощью к уральцам.

Скоро первый (и, увы, пока последний) послевоенный дирижабль был готов. Длина его достигала 25 метров, диаметр равнялся восьми, грузоподъемность — 800 килограммов. К оболочке, на сей раз наполненной не водородом, а безопасным гелием, крепились кабина из гофрированного алюминия. В ней-то и поднималась над Химками ради искусства и науки Давид Залманович Бимбат. А после съемок он с коллегами Р. Добровым и В. Кашаповым получил авторское свидетельство на оригинальную безбалластную конструкцию. Она была положе-

изобретатели — общественники. Их всем известно нынче детище — закрытый корт спортбщества «Локомотив». Расположен он на улице Жданова и издали привлекает своей любопытной формой. Это капроновая оболочка размером 66×33 метра, удерживаемая изнутри небольшим избыточным давлением, под которую обыкновенными вентиляторами ежечасно нагнетается до пятнадцати тысяч «кубов» воздуха. Примерно на таком же принципе построили свердловчане производственное помещение для якутских геологов.

Заказов у КБ дирижаблестроения с избытком. Очередные выполненные «работы» ждут отправления на производственной базе в Ново-Березовском поселке.

ют по заказу чертежи. По ним уже сейчас зримо представляется, например, воздушный буксир (наполненные газом баллоны протянут трубы нефтепровода) и капроновый ангар для самолета, надежно перекрытый от непогоды морской порт и палаточный город из пневмоюрт.

По твердому убеждению свердловских энтузиастов, обладающий громадной вместимостью и грузоподъемностью дирижабль в том или ином виде обязательно вернется к жизни. Особенно там, где кончается «власть» авиации, — в болотах, тайге и т. д. Так что хорошо, когда и пневмоконструкция в руках (на земле), и дирижабль в небе.

З. ВАЛИН.

ЭТО интересно

КУИБЫШЕВ. В семье «Туполевых-154» появился младший брат — Ту-154А, новый, реактивный

лайнера Куйбышевского авиационного завода. Это новый самолет, вобравший в себя все лучшие черты предшественника. Оснащенный новейшей техникой, он может летать в самых сложных метеорологических условиях. Двигатели с увеличенной тягой обеспечивают скорость полета свыше 900 километров в час.

АСУ в гражданской авиации

Автоматизированные системы управления все шире внедряются в практику Аэрофлота. Растет число освоенных АСУ авиационных «профессий».

Сейчас с помощью автоматизированных систем ведется резервирование мест и продажа авиабилетов, составляется расписание движения самолетов, осуществляется снабжение авиапредприятий запасными частями, планируется ремонт авиационной техники.

С начала нынешнего года более семи миллионов авиапассажиров приобрели авиабилеты при «содействии» автоматизированной системы «Сирена», установленной в Главном агентстве воздушных сообщений.

В настоящее время, кроме системы «Сирена», в Аэрофлоте действуют автоматизированная система управления Внуковским авиапредприятием и пять систем управления заводами гражданской авиации. Две автоматизированные системы для управления гражданской авиацией работают на Украине и в Узбекистане. В ближайшие годы объем капитальных вложений в дальнейшее развитие АСУ «Аэрофлот» будет значительно увеличен. Автоматизированные системы позволяют успешнее решать задачи обеспечения высокой регулярности полетов, более рационального использования авиационного парка, повышения культуры обслуживания пассажиров.

Памяти товарища

12 января 1975 года после тяжелой и продолжительной болезни скончался ветеран гражданской авиации и ВВС, участник Великой Отечественной войны, член КПСС с 1951 года, подполковник запаса, кавалер многих орденов и медалей, старший диспетчер службы движения Челябинского авиапредприятия товарищ Клинов Виктор Васильевич.

Виктор Васильевич родился 11 ноября 1917 года в городе Златоусте Челябинской области в семье рабочего.

После окончания в 1932 году семилетки поступил работать на Златоустовский завод имени Ленина. В 1934—1938 годы учился в Балашовской летной школе Аэрофлота, после окончания которой до 1943 года работал в Дальневосточном управлении Аэрофлота пилотом, командиром звена, заместителем командира авиаколлектива.

С 1943 по 1960 год служил в авиации дальнего действия, в составе которой принимал участие в Великой Отечественной войне. Правительством высоко оценено ратные подвиги Виктора

Васильевича, наградив его орденами Отечественной войны, Красной Звезды (дважды), медалями «За боевые заслуги», «За взятие Будапешта», «За победу над Германией», «За безупречную службу», «40 лет Советской Армии и Флота» и «50 лет Советской Армии и Флота», орденами Венгерской и Чехословацкой республик.

В Челябинском авиапредприятии Виктор Васильевич работал с 1961-го года до последних дней своей жизни.

Своим отношением к работе и людям Виктор Васильевич заслужил любовь и уважение в коллективе. Коммуниста Клинова можно часто было видеть в рабочих аудиториях, разъясняющим политику партии и правительства, задачи Аэрофлота.

Ушел из жизни человек, который горячо любил Родину, честно служил ей и делу Коммунистической партии. Память о нем надолго останется в наших сердцах.

ГРУППА ТОВАРИЩЕЙ.



Свердловск, И-20

Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295-461.
295-496.

За редактора В. ЧЕРНОВ.

НС 14023. Заказ № 2859.