

НА ФИНИШЕ
ПЯТИЛЕТКИ —
ПЯТЫЙ,
ЗАВЕРШАЮЩИЙ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ



В 1975 ГОДУ партии и народу предстоит большая работа, связанная с решением текущих задач и подготовкой новых планов развития народного хозяйства. Она связана также с тем, что приближается время практической подготовки к XXV

ально-экономических целей. Задача массово-политической работы — реализовать в полной мере наши хозяйственные и политические возможности, добиться успешного завершения пятилетки. Для активизации этой работы, повышения ее

тута политинформаторов и агитколлективов, вопросы методики, обобщен опыт передовой работы. Вопросам повышения ответственности на всех участках хозяйственного строительства, развитию инициативы, деловитости, социалистической предприимчивости, нетерпимости к недостаткам, вопросам внешней и внутренней политики КПСС, итогам декабрьского (1974 г.)

тайских отношений было посвящено выступление кандидата исторических наук Ю. С. Кирьякова. Начальник планово-экономического отдела УрУ ГА Б. Г. Сивашинский подвел итоги работы авиапредприятий за I квартал, сориентировал политинформаторов и агитаторов по вопросам организации производственной деятельности во II квартале 1975 года.

Донести

съезду партии — пора ответственной политической работы, которая в решающей степени определяет характер и ритм всей общественной жизни нашей страны в этом году. Декабрьский (1974 г.) пленум ЦК КПСС потребовал всю массово-политическую работу нацелить на то, чтобы закрепить и развить подъем трудовой активности, придать еще большее значение распространению передового опыта, встречным планам, направить социалистическое соревнование на достижение главных соци-

эфективности отдел политико-воспитательной работы УрУ ГА провел методический семинар политинформаторов и агитаторов о задачах массово-политической работы. О роли политинформаторов и агитаторов в мобилизации авиаработников предприятия УрУ ГА на перевыполнение планов пятилетки рассказал в докладе участникам семинара заместитель начальника отдела по политико-воспитательной работе М. И. Новиков. В докладе освещены основные направления деятельности инсти-

Слово партии

Пленума ЦК КПСС было посвящено выступление кандидата исторических наук В. И. Шихова.

Лектор общества «Знание» Н. Е. Филоненко рекомендовал участникам семинара методику проведения агитационно-массовой работы по постановлению ЦК КПСС «О 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов».

Вопросам советско-ки-

Состоялся обмен опытом работы политинформаторов, агитаторов, партийных и политических работников авиапредприятий. Приказом начальника управления большой группы политинформаторов и агитаторов были вручены почетные грамоты и объявлена благодарность.

В. ЧЕРНОВ,
заведующий кабинетом политпросвещения УрУ ГА.

Славный боевой путь за плечами старшего инженера-инспектора по безопасности полетов Николая Григорьевича Смирнова из Курганского предприятия. Он, бывший фронтовик, совершил немало вылетов на уничтожение вражеской силы и техники. В мирное время он так же достойно выполняет свой долг. Его трудовая книжка испещрена записями благодарностей за отличную работу.

На вахте Победы

В подразделениях, службах, цехах, участках, бригадах и сменах Челябинского авиапредприятия идет социалистическое соревнование за достойную встречу 30-летия Победы. Оно позволяет нашему коллективу успешно выполнять встречный план и взятые на 1975 год социалистические обязательства. Встречный план четырех месяцев нынешнего года за 80 дней квартала выполнен: по налету приведенных часов ПАНХ — на 100 проц., значительно перевыполнен по доходам, по прибыли, по отправке пассажиров. Производительность труда повышена на 5,5 проц. к уровню 1974 года, а коммерческая загрузка самолетов — на 3,8. **А. РЫБИНА,** начальник планово-экономического отдела.

Весенние рейсы над полями

Химия. Авиация. Урожай

Сверху поля, перемежающиеся колками леса, выглядят треугольниками и квадратами. На многих еще лежит снег.

Самолет сделал крутой вираж и пошел на посадку. За иллюминатором промелькнула полевая стан, заправочная машина и немало в стороне — «Ан».

Я прилетел на базу (или оперативную точку, как говорят в аэропорту) вместе с командиром подразделения Владимиром Игнатьевичем Сергеевым и командиром звена Анатолием Кузьмичом Никитиным. Пилоты и механики обступили командиров. Расспрашивают о новостях в аэропорту, о семьях. Чувствуется, что люди соскучились по «большой земле».

Уже полмесяца экипажи самолетов Сергея Данилюкова и Владимира Бухина трудятся в совхозе «Кулу-

евский» — с воздуха «кормят» землю химическими удобрениями.

— Четыре года подряд наш экипаж с весны до осени работает на полях области, — говорит Сергей Данилюков. — Весной распыляем удобрения, летом — гербициды.

Владимир Бухин подрулил самолет к розовой куче удобрений, и погрузчик засыпал в химический бак порцию «витаминов» для будущих посевов. Короткий разбег — и машина уже над полем. За ней, раздвигаясь, тянутся легкие шлейфы — распыляются удобрения. Десятиминутный полет, пять минут под погрузкой, и самолет снова в воздухе, уходит все дальше и дальше.

— В день приходится де-

лать до 50 вылетов, — продолжает Сергей. — Но часто приходится вставать еще ночью, чтобы подготовиться и с рассветом начать полеты.

К нам подходит авиатехник Валерий Чванов.

— Машина готова, — говорит он. И Данилюков идет к самолету. Один за другим крылатые хлеборобы уходят в небо — в бой за будущий урожай.

— Уже много лет пользуемся мы услугами авиации, — рассказывает агроном совхоза «Кулуевский» Михаил Алексеевич Абакумов. — Урожай растут. В прошлом году получили по 24,7 центнера зерна с гектара.

Перед вылетом в Кулуево я встретился с инженером

Челябинского аэропорта по применению авиации в народном хозяйстве Владимиром Павловичем Близнецовым.

— Около двадцати лет наши экипажи работают в союзе с хлеборобами области. И содружество это крепнет год от года. Если в 1964 году коллективами Челябинского и Магнитогорского аэропортов были выполнены авиационно-химические работы на площади

в 138,5 тысячи гектаров, то в 1974 году — на площади в 548 тысяч гектаров. Основные виды работ — это внесение удобрений, борьба с сорняками, борьба с вредителями и болезнями растений. В 1975 году намечено провести авиационно-химические работы на площади в 622 тысячи гектаров.

Сейчас на полях совхозов «Кулуевский» и «Буринский» трудятся комсомольско-молодежные экипажи командиров С. Д. Данилюкова, В. А. Бухина, А. М. Васильева и Б. К. Андреева. Они уже внесли удобрения на площади более трех тысяч гектаров.

А. ХЕРСОНСКИЙ.



ПРИЗЫВНЫЕ ОГНИ АГИТПУНКТОВ

предприятия по вопросу подготовки к важной политической кампании.

Уктус

«Добро пожаловать!» — приглашает своих избирателей агитпункт, открытый в клубе аэропорта Уктус. Здесь с 1 апреля установ-

лено четкое дежурство агитаторов.

Для избирателей была организована встреча с участником Великой Отечественной войны А. И. Хабаровым. В честь выборов проводится шахматный турнир. С 6 апреля в клубе идет кинофестиваль фильмов военных лет. В ближайшие дни в агитпункте будет проведен библиографический обзор по литературе о Великой Отечественной войне, состоится встреча с уральскими писателями.

Магнитогорск

МАГНИТОГОРСК. Здесь закачивается оборудование агитпункта. На видном месте вывешен большой календарь «До выборов осталось...»

Выдвинуты кандидатуры в районную и областную избирательные комиссии. Через неделю состоится заседание партийного бюро

Бригада предварительного монтажа двигателей по итогам 1974 года признана лучшей в цехе № 1 АТБ г. Сыктывкара.



Личные творческие планы ИТР являются как резервом повышения производительности труда. Они учат, как правильно использовать инженерные знания и наиболее эффективно применить их в производстве.

Когда мы в 1973 году получили решение термина профсоюза о личных

ИТР в личных творческих планах.

Во время проверки было установлено, что еще не полностью охвачены работники — 60—70 процентов. Персонально каждый из имеющих план выполнил по нему от 45 до 65 процентов всех мероприятий. Повышают свои экономические знания в системе пол-

и применять инженерные знания.

В частности, в личном творческом плане Борисов предусмотрено повышение плановой исправности вертолетов и самолетов. При проверке обнаружилось, что возросла плановая исправность и в целом по АТБ, план был выполнен раньше на месяц.

Можно и еще ряд подобных примеров привести. Но у нас есть еще

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС

По личным творческим

творческих планах, то конкретно не представляли себе, что это такое, какие пункты нужно включить в личный творческий план, как добиться главной цели — наиболее эффективно использовать инженерные знания.

Мы сами предложили форму плана. В первый пункт входило повышение экономических и политических знаний. Товарищи откликнулись, оставили личные творческие планы, чувствовали органическую необходимость в этом. Они включали в планы углубление своих профессиональных знаний, самостоятельное изучение тем. Некоторые товарищи включили в план изучение иностранных языков, а также обязались закончить курсы патентоведения, участвовать в научно-техническом творчестве, в разработке мероприятий, изыскании средств на устранение отказов неисправностей авиатехники, бездефектное обслуживание, внедрение сетевого графика.

Вот основные мероприятия, которые взяли

В Фонд мира

По приказу командира Утусского авиационного предприятия создан штаб по проведению Ленинского субботника. В состав штаба вошли начальники всех

планам

заняты шесть человек, специальные профессиональные знания повышают семь человек, самостоятельно изучают материальную часть вертолета четыре человека.

Инженер участка трудовых работ Коновалов в личном творческом плане принял обязательство по совершенствованию трудовых процессов и организации работы, благодаря чему после усовершенствования трудовых приемов и методов на техническом обслуживании повысилась производительность труда на 20 процентов.

Производственный опыт по технике обслуживания участка был передан Пермскому предприятию. В частности, этот опыт передавал инженер самолетного цеха тов. Шакиров.

Повышение плановой исправности самолетов. Здесь людей подтолкнули думать не просто по долгу службы, а изыскивать дополнительные резервы

службы и подразделений, секретарь комитета комсомола авиационного предприятия С. Брехов. На заседании комитета комсомола было предложено провести субботник на рабочих местах, а средства, заработанные на субботнике, отправить в Фонд мира.

недоработка, которая состоит в том, что не все окончательно охвачены творческими планами. Но эта работа завершается.

А. ПЕТРОВ,
инженер
по рационализации
и изобретательству
Утусского
предприятия.

Коллектив и общественная работа

Трудовой коллектив формирует многие стороны характера людей, занятых в социалистическом производстве, создает отношения дружбы и товарищеской взаимопомощи. Не пророг работать на одном участке, в одном цехе еще не значит быть коллективом.

На заводе 404 ГА большая часть работников цеха № 2 занята общественной работой. Многие не мыслят себе жизни в своей «скорлупе», болеют за работу, за свой цех, живут общим настроением. Их интересует все, что происходит в цеховой жизни. К таким людям относятся слесари-сборщики агрегатов В. Ф. Лохнев, В. И. Баледин, В. К. Третьяков и другие.

Практика показывает, что общественная работа помогает лучше справляться с производственным заданием, полнее раскрывать возможности каждого в интересах общего дела, учит шире видеть задачи всего коллектива. Наша цеховая профсоюзная организация концентрирует свою работу на том, чтобы эффективно использовать резервы производства, настраивает коллектив на выпуск продукции высокого качества и соблюдение дисциплины труда. Эти задачи и решает коллектив цеха № 2 в ходе выполнения социалистических обязательств, взятых на 1975 год.

Н. СУТОРМИН,
председателя цеха № 2 завода 404 ГА.



Отлично трудятся в аэропорту Мольдово экипаж Ил-18 коммунистического труда командира Юрия Георгиевича Кузнецова.

ПРЕСС-СЛУЖБА

Трудовая доблесть — славному юбилею

Славными делами, трудовым вдохновением встречают 30-летие Победы челябинцы. В АТБ Бригада авиатехников, возглавляемая А. Рейманом, выступила с починном отработать по 11 часов в Фонд мира. Техники вышли на работу в свое личное время. Бригада от-

лично потрудились — президе замену двигателя на самолете Ил-18.

У знамени Победы

В группе лучших комсомольцев Челябинска, героев стоевннх чести сфотографироваться у знамени Победы, едлин в Москву молодые аэрофотоцены Сергей Данилюков и Лидия Яброва. Сергей — командир самолета Ан-2. По итогам минувшего года его экипаж стал победителем социалистического соревнования по авиационным работам. И хотя это был первый год его командирства,

Данилюкова считают очень знающим пилотом, требовательным к себе и подчиненным. Сергей активный общественник, член бюро ВЛКСМ летного подразделения. Лидия Яброва — дежурная по встрече и регистрации пассажиров, тоже активистка, член бюро службы перевозок. В своей службе Лидия может трудиться на любом рабочем месте — комсомолка освоила семь профессий.

Видно, военные годы оставили особый отпечаток в характере людей, прошедших через огонь и дым боевых событий.

Работают в Коми управлении гражданской авиации три ветерана войны — три бывших военных летчика. Многие сыктывкарцы знают в лицо Семена Ивановича Кирикова, Якова Алексеевича Троинова и Николая Дмитриевича Стародумова, но немногие знакомы с их боевым прошлым.

Семен Иванович Кириков по своей натуре человек спокойный, и работа у него до войны была мирная: возил по трассам гражданской авиации пассажиров и почту, летал на санитарные задания, на обработку колхозных полей.

И все нарушила война. Сборы были несложными. Уже в поле — он, пилот Московской отдельной авиационной группы ВВС, командир бомбардировщика Ил-4, участвует в бомбардировках наступающего врага, выброске на парашютах оружия и боеприпасов советским войскам.

«...Какие это были полеты? — вспоминает Семен Иванович. — Их приходилось выполнять днем без достаточного авиационного прикрытия, а полет и совершенно без него.

Летали за сотни километров в тыл врага, чтобы разгромить объекты противника, доставить боеприпасы, а на обратном пути произвести разведку тылов противника.

В сентябре 1941 года Семен Иванович Кириков за умелое выполнение заданий и проявленную отвагу был награжден орденом Красной Звезды. И хотя смерть его обходила стороной, но с пробитыми бензобаками и продырявленными фюзеляжем приходилось приземляться неоднократно.

Затем труд Семена Ивановича украсили медали «За оборону Сталинграда» и «За оборону Ленинграда».

«...В один из октябрьских дней 1942 года степняк привез уничтожить железнодорожную станцию под Смоленском. По данным авиационной разведки, там скопилось большое количество вражеской техники. Погода в этом районе стояла плохая, враг летал мало, это в на-лю-то степени облегчало выполнение задания. И вот наша группа вылетела.

И хотя к Смоленску подошли с фланга, нас обнаружили фашистские зенитчики. К тому же не видно и станцию, немцы хорошо ее замаскировали, и погода ухудшилась, а цель уже рядом. Вот тогда понадобилась выдернина и хладнокровие! Экипаж не дрогнул. Не меняя курса, вышли на цель и сбросили всю бомбовую нагрузку на противника. Ну, была высота, а самолет ее почти не набирал, один двигатель горел. Рисковать дальше было опасно, и я приказал экипажу покинуть самолет с парашютом.

И хотя к Смоленску подошли с фланга, нас обнаружили фашистские зенитчики. К тому же не видно и станцию, немцы хорошо ее замаскировали, и погода ухудшилась, а цель уже рядом. Вот тогда понадобилась выдернина и хладнокровие! Экипаж не дрогнул. Не меняя курса, вышли на цель и сбросили всю бомбовую нагрузку на противника. Ну, была высота, а самолет ее почти не набирал, один двигатель горел. Рисковать дальше было опасно, и я приказал экипажу покинуть самолет с парашютом.

И хотя к Смоленску подошли с фланга, нас обнаружили фашистские зенитчики. К тому же не видно и станцию, немцы хорошо ее замаскировали, и погода ухудшилась, а цель уже рядом. Вот тогда понадобилась выдернина и хладнокровие! Экипаж не дрогнул. Не меняя курса, вышли на цель и сбросили всю бомбовую нагрузку на противника. Ну, была высота, а самолет ее почти не набирал, один двигатель горел. Рисковать дальше было опасно, и я приказал экипажу покинуть самолет с парашютом.

И хотя к Смоленску подошли с фланга, нас обнаружили фашистские зенитчики. К тому же не видно и станцию, немцы хорошо ее замаскировали, и погода ухудшилась, а цель уже рядом. Вот тогда понадобилась выдернина и хладнокровие! Экипаж не дрогнул. Не меняя курса, вышли на цель и сбросили всю бомбовую нагрузку на противника. Ну, была высота, а самолет ее почти не набирал, один двигатель горел. Рисковать дальше было опасно, и я приказал экипажу покинуть самолет с парашютом.

И хотя к Смоленску подошли с фланга, нас обнаружили фашистские зенитчики. К тому же не видно и станцию, немцы хорошо ее замаскировали, и погода ухудшилась, а цель уже рядом. Вот тогда понадобилась выдернина и хладнокровие! Экипаж не дрогнул. Не меняя курса, вышли на цель и сбросили всю бомбовую нагрузку на противника. Ну, была высота, а самолет ее почти не набирал, один двигатель горел. Рисковать дальше было опасно, и я приказал экипажу покинуть самолет с парашютом.

И хотя к Смоленску подошли с фланга, нас обнаружили фашистские зенитчики. К тому же не видно и станцию, немцы хорошо ее замаскировали, и погода ухудшилась, а цель уже рядом. Вот тогда понадобилась выдернина и хладнокровие! Экипаж не дрогнул. Не меняя курса, вышли на цель и сбросили всю бомбовую нагрузку на противника. Ну, была высота, а самолет ее почти не набирал, один двигатель горел. Рисковать дальше было опасно, и я приказал экипажу покинуть самолет с парашютом.

настигали напряженные минуты. Крутой разрыв от зенитки, даже слышно, как осколки шлепаются по фюзеляжу, а штурман все молчит, не может обнаружить станцию. И по этому от получив сильные ожоги и ранения, услышал его возглас: «Я сам продолжал бороться за сохранение самолета».

Машину с трудом удалось перетянуть через линию фронта и послать. И по этому от получив сильные ожоги и ранения, услышал его возглас: «Я сам продолжал бороться за сохранение самолета».

Активные боевые полеты начались для него в августе 1941 года в штурмовом авиационном полку. Тогда только что начал поступать в штурмовики Ил-2, и переводиться пришлось в срочном порядке, прямо на авиационном заводе в Воронеже. И эскадрилья Ил-2 вылетев с заводского аэродрома, на второй

день «утожила» части наступавшего противника. «Но, — рассказывает Яков Алексеевич, — я не успел тогда больше потрудиться. Тем более первые Ил-2 были без стрелковых рапелтов, и к концу года я остался без машины.

Пролетавший через наш аэродром командир связи авиаснарядов Ил-2 узнал, что я «безлошадный», добился моего перевода в 362-ю отдельную авиаснарядную эскадрилью, а затем через некоторое время я был переведен в 844-й транспортный авиационный полк».

И снова полеты днем и ночью, в мороз и сыпучку, на стареньких, но несильно раз отработанных моторах Ут-2. В эти трудные месяцы войны Яков Алексеевич сделал 142 боевых вылета в тыл противника на связь, доставку боеприпасов и медикаментов.

За выполнение этих боевых заданий командование в 1942 году наградило Троинова орденом Красного Знамени.

Почетом и уважением в коллективе пользуется инструктор тренажера Ан-2 Николай Дмитриевич Стародумов, бывший воин.

А когда началась историческая операция по овладению Кенигсбергом советскими войсками, мне и моим товарищам пришлось на своих легких По-2 подвозить боеприпасы чуть ли не на самую передовую, а в обратный рейс забирать раненых. За эти боевые полеты труды Николай Дмитриевича украсили боевые награды, в том числе медаль «За звание Кенигсберга».

Войну он закончил в Берлине.

Три судьбы, три характера. В тяжелые дни испытаний нашей Родины встали без колебаний на ее защиту, и куда бы судьба их ни забрасывала, они до конца оставались верными своему долгу, преданными сынами России.

Заслуженный пилот СССР С. И. Кириков работает старшим инструктором тренажеров, Я. А. Троинов — инструктором тренажера Ил-14. Н. Д. Стародумов инструктором тренажера Ан-2 в учебно-тренировочном подразделении.

«Нет, что-то в этих людях есть особое, величавое. Пусть годы будут свои, но в характере этих людей продолжает гореть огонь борьбы и труда...»

С. СЕБЬКО,
штурман-инструктор учебно-тренировочного подразделения.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник отдела движения УрГА.

и, а сам продолжал бороться за сохранение самолета».

Машину с трудом удалось перетянуть через линию фронта и послать. И по этому от получив сильные ожоги и ранения, услышал его возглас: «Я сам продолжал бороться за сохранение самолета».

Активные боевые полеты начались для него в августе 1941 года в штурмовом авиационном полку. Тогда только что начал поступать в штурмовики Ил-2, и переводиться пришлось в срочном порядке, прямо на авиационном заводе в Воронеже. И эскадрилья Ил-2 вылетев с заводского аэродрома, на второй

день «утожила» части наступавшего противника. «Но, — рассказывает Яков Алексеевич, — я не успел тогда больше потрудиться. Тем более первые Ил-2 были без стрелковых рапелтов, и к концу года я остался без машины.

Пролетавший через наш аэродром командир связи авиаснарядов Ил-2 узнал, что я «безлошадный», добился моего перевода в 362-ю отдельную авиаснарядную эскадрилью, а затем через некоторое время я был переведен в 844-й транспортный авиационный полк».

И снова полеты днем и ночью, в мороз и сыпучку, на стареньких, но несильно раз отработанных моторах Ут-2. В эти трудные месяцы войны Яков Алексеевич сделал 142 боевых вылета в тыл противника на связь, доставку боеприпасов и медикаментов.

За выполнение этих боевых заданий командование в 1942 году наградило Троинова орденом Красного Знамени.

Почетом и уважением в коллективе пользуется инструктор тренажера Ан-2 Николай Дмитриевич Стародумов, бывший воин.

А когда началась историческая операция по овладению Кенигсбергом советскими войсками, мне и моим товарищам пришлось на своих легких По-2 подвозить боеприпасы чуть ли не на самую передовую, а в обратный рейс забирать раненых. За эти боевые полеты труды Николай Дмитриевича украсили боевые награды, в том числе медаль «За звание Кенигсберга».

Войну он закончил в Берлине.

Три судьбы, три характера. В тяжелые дни испытаний нашей Родины встали без колебаний на ее защиту, и куда бы судьба их ни забрасывала, они до конца оставались верными своему долгу, преданными сынами России.

Заслуженный пилот СССР С. И. Кириков работает старшим инструктором тренажеров, Я. А. Троинов — инструктором тренажера Ил-14. Н. Д. Стародумов инструктором тренажера Ан-2 в учебно-тренировочном подразделении.

«Нет, что-то в этих людях есть особое, величавое. Пусть годы будут свои, но в характере этих людей продолжает гореть огонь борьбы и труда...»

С. СЕБЬКО,
штурман-инструктор учебно-тренировочного подразделения.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник отдела движения УрГА.

и, а сам продолжал бороться за сохранение самолета».

Машину с трудом удалось перетянуть через линию фронта и послать. И по этому от получив сильные ожоги и ранения, услышал его возглас: «Я сам продолжал бороться за сохранение самолета».

Активные боевые полеты начались для него в августе 1941 года в штурмовом авиационном полку. Тогда только что начал поступать в штурмовики Ил-2, и переводиться пришлось в срочном порядке, прямо на авиационном заводе в Воронеже. И эскадрилья Ил-2 вылетев с заводского аэродрома, на второй

день «утожила» части наступавшего противника. «Но, — рассказывает Яков Алексеевич, — я не успел тогда больше потрудиться. Тем более первые Ил-2 были без стрелковых рапелтов, и к концу года я остался без машины.

Пролетавший через наш аэродром командир связи авиаснарядов Ил-2 узнал, что я «безлошадный», добился моего перевода в 362-ю отдельную авиаснарядную эскадрилью, а затем через некоторое время я был переведен в 844-й транспортный авиационный полк».

И снова полеты днем и ночью, в мороз и сыпучку, на стареньких, но несильно раз отработанных моторах Ут-2. В эти трудные месяцы войны Яков Алексеевич сделал 142 боевых вылета в тыл противника на связь, доставку боеприпасов и медикаментов.

За выполнение этих боевых заданий командование в 1942 году наградило Троинова орденом Красного Знамени.

Почетом и уважением в коллективе пользуется инструктор тренажера Ан-2 Николай Дмитриевич Стародумов, бывший воин.

А когда началась историческая операция по овладению Кенигсбергом советскими войсками, мне и моим товарищам пришлось на своих легких По-2 подвозить боеприпасы чуть ли не на самую передовую, а в обратный рейс забирать раненых. За эти боевые полеты труды Николай Дмитриевича украсили боевые награды, в том числе медаль «За звание Кенигсберга».

Войну он закончил в Берлине.

Три судьбы, три характера. В тяжелые дни испытаний нашей Родины встали без колебаний на ее защиту, и куда бы судьба их ни забрасывала, они до конца оставались верными своему долгу, преданными сынами России.

Заслуженный пилот СССР С. И. Кириков работает старшим инструктором тренажеров, Я. А. Троинов — инструктором тренажера Ил-14. Н. Д. Стародумов инструктором тренажера Ан-2 в учебно-тренировочном подразделении.

«Нет, что-то в этих людях есть особое, величавое. Пусть годы будут свои, но в характере этих людей продолжает гореть огонь борьбы и труда...»

С. СЕБЬКО,
штурман-инструктор учебно-тренировочного подразделения.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник отдела движения УрГА.



Демобилизовавшись по ранению, С. И. Кириков с первых дней окупился в кипучую деятельность по восстановлению народного хозяйства и развитию гражданской авиации. Будучи командиром подразделения в Сыктывкарском авиационном училище, С. И. Кириков много сделал для развития авиации в этом северном краю.

Яков Алексеевич Троинов закончил войну в Польше, и ему, как опытному летчику, была предложена инструкторская работа в школе Высшей летной подготовки ГВФ. А затем начался его трудная деятельность в Коми управлении гражданской авиации. Подготовил молодых летчиков, освоение новых трасс — вот этапы его трудового пути в Аэрофлоте.

Третий ветеран, Николай Дмитриевич Стародумов, за свою летную деятельность подготовил десятки квалифицированных летчиков, многие из них занимают в настоящее время большие командные должности в управленческих должностях гражданской авиации.

За свой мирный труд в гражданской авиации Николай Дмитриевич награжден орденами и медалями.

Теперь все они на пенсии, но с авиацией не расстаются. Годы не те, здоровье не то, но по-прежнему они отдали свою богатый опыт молодежи. Сейчас они учат летать пилотов на земле.

Заслуженный пилот СССР С. И. Кириков работает старшим инструктором тренажеров, Я. А. Троинов — инструктором тренажера Ил-14. Н. Д. Стародумов инструктором тренажера Ан-2 в учебно-тренировочном подразделении.

«Нет, что-то в этих людях есть особое, величавое. Пусть годы будут свои, но в характере этих людей продолжает гореть огонь борьбы и труда...»

С. СЕБЬКО,
штурман-инструктор учебно-тренировочного подразделения.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник отдела движения УрГА.

Еще раз о системе



Смысл его заключается в том, чтобы труд каждого диспетчера в отдельности, в целом смены, службы был бездефектным, качественным, то есть без нарушений установленных требований УВД и в максимальной мере содействовал обеспечению безопасности полетов.

Как сказано в методической рекомендации по внедрению этой системы, продукт труда диспетчера в одном случае предупреждает летное происшествие и обеспечивает благоприятный исход полета, а в другом случае способствует происшествию или является его причиной. Именно так и происходит на практике. 21 ноября 1974 года диспетчер СДП аэропорта Пермь М. Н. Рябов, заметив дым на правой тележке рулящего на исполнительный старт самолета Ан-12, запретил ему дальнейшее руление, чем предотвратил

возможное летное происшествие.

Другой пример. 9 июня диспетчер СДП аэропорта Курган С. В. Береснев нечетко руководил самолетом Ан-2, не дал ему своевременно команду об уходе во второй круг, чем способствовал его полному при посадке. Диспетчер эти свел на нет положительные стороны работы коллектива.

Таким образом, задача заключается в том, чтобы у каждого работника службы движения выработать четкую, до автоматизма, правильную установку и светности на летную работу, необходимость, необходимость. Нужно, чтобы действия диспетчера при любых условиях были правильными, учитывающими воздушную и метеорологическую обстановку и чтобы при всех условиях он мог принимать наиболее грамотное решение, обусловленное интересами обеспечения безопасности полетов.

Этого невозможно достичь только за школьной партой, а можно воспитать кропотливой практикой и постоянной работой над собой, над повышением своих профессиональных знаний. Но практика, какой бы она ни была продолжительной, не дает желаемого результата, если проводить ее

бессистемно, без руководства и контроля. Нередки случаи, когда у отдельных диспетчеров отступления от установленной фразеологии и технологии работы входят в привычку и, если их своевременно не поправлять, не контролировать, они могут дать нам «плоды» в виде предположений к летным происшествиям.

Каким же образом следует идти к тому, чтобы, с одной стороны, у каждого диспетчера до автоматизма выработать точное соблюдение установленных фразеологии и технологии работы и других регламентирующих УВД документов, с другой — не дать развиться «дурным» привычкам, затрудняющим работу!

Для этого необходимо усилить постоянный квалифицированный контроль за работой диспетчеров, своевременно вскрывать недостатки, упущения, доводить их до личного состава, учить людей на этих примерах. Причем контроль должен быть постоянно действующим не только со стороны руководителей службы, но и друг за другом, чтобы любые отклонения от правил не оставались незамеченными, память о том, что всякое незначительное нарушение является на де-

ле потенциальной предпосылкой к летному происшествию.

При этом очень важно, чтобы оценка работы диспетчера со стороны руководителя полетов или других старших начальников, а также со стороны товарищей по работе была бы объективной, соответствовала бы требованиям регламентирующих УВД документов ИГА.

Что может дать, к примеру, такая проверка работы диспетчера подхода А. Ф. Маклакова с использованием выписки из магнитофонной ленты, которую проводил руководитель полетов аэропорта Пермь Дремин 21.11.74 г. Проверка работы диспетчера ни произведена на глазок, без сверки фактической работы с терминологией и установленной фразеологией. В результате М. И. Дремин не заметил грубых ошибок диспетчера и выставил ему хорошую оценку. Фактически нарушение установленных правил приема и передачи управления воздушным движением с одного диспетчерского пункта к другому, М. И. Дремину следовало бы указать диспетчеру Маклакову на эту грубую ошибку и оценить

ее работу как неудовлетворительную. Однако от этого не сделал. Безусловно, такая оценка со стороны руководителя полетов играет не воспитательную, а негативную роль. Вместо совершенствования мастера у диспетчера укореняются в действиях нерышительность, игнорирование требований документов, незнание, так как он считает, что если руководитель полетов оценивает его работу хорошо, значит, он делает все верно. Нужно полагать, что у Маклакова аналогичные нарушения были и раньше.

Для того чтобы не было таких ошибок у диспетчера, руководителя полетов, контрольного его работу, рекомендовано внедрение в службу движения системы бездефектного труда. Рациональное зерно в системе бездефектного труда заключается в систематической оценке качества работы каждого через количественные показатели. Именно количественные показатели качества являются наиболее доходчивыми для психологического восприятия личностью, наиболее верно отражают качество работы того или другого диспетчера, могли бы всегда выявлялись недостатки и объективности

бездефектного труда

внужительную оценку, которую необходимо учитывать при распределении премиальной вознаграждений. В этом вопросе не должно быть уравниловки. Каждый должен получить моральное и материальное вознаграждение с учетом качества работы, как это предусмотрено в методических рекомендациях. Премия, предусмотренная общим положением, должна начисляться в полном размере только при достижении работником оценки качества УВД за месяц 90—100 процентов. Во всех других случаях она должна снижаться. Порядком и размером снижения должен быть установлен решением общего собрания коллектива.

Для лучших работников размер премии может быть увеличен в соответствии с директивой ИГА № 35—61 от 17 мая 1972 года.

Все это является стимулирующим фактором в улучшении качества работы движения.

Выступая в Кишиневе на праздновании 50-летия Молдавской ССР, Л. И. Брежнев отмечал, что «основная особенность нынешнего этапа нашего развития состоит в том, что на первый план все более и более выдвигаются наряду с количественными качественными

факторы экономического роста. Каким же образом можно улучшить качественную сторону работы диспетчера! Безусловно, этот процесс не может происходить сам собой. Из вышеприведенных примеров ясно, что и диспетчеры, имеющие солидный опыт, допускают нарушения. Поэтому для повышения качества необходимо постоянный и действенный контроль.

Контроль, сравнение, оценка — вот что является движущим фактором в улучшении качества работы. Для широкой гласности оценки качества работы каждого диспетчера за смену необходимо вывешивать на видном месте специальный стенд-график, куда необходимо регулярно заносить количественную оценку качества работы через соответствующие коэффициенты. При этом самое главное, чтобы эти количественные показатели качества были признаны правильными всеми работниками. В противном случае они желаемого результата не дадут. Поэтому важно, чтобы руководители, которые наделены правами оценки качества работы того или другого диспетчера, могли всегда объяснить лично составу объективность

оценки. Для того, чтобы оценить качество работы диспетчера, нужно сравнить его работу с эталоном. Таким эталоном в службе движения является технология работы диспетчера, установленная фразеология, ведение диспетчерской документации и выполнение других регламентирующих УВД документов.

Однако простое сравнение не дает еще полной оценки качества работы. Диспетчер может в точности выполнять установленные законы УВД, но не проявляет при этом деловой и разумной инициативы. Поэтому надо постоянно развивать в каждом работнике чувство ответственности за работу с профессиональным патриотизмом. Для этого необходимо уже сравнивать его работу с работой других производственных предприятий. Однако производственные показатели качества работы диспетчера не ограничиваются. Ни для кого не секрет, что моральный облик диспетчера за сферой производства непосредственно влияет на его общее состояние и качество трудовой деятельности. Поэтому руководители любого ранга не могут не считаться с этим фактором.

Внедрение системы бездефектного труда предполагает проведение именно всего этого комплекса работ на подготовительной стадии, затем уже можно переходить к оценке качества труда каждого через количественные показатели. Есть еще отдельные руководители, которые думают, что внедрение системы бездефектного труда обязательно должно сопровождаться выделением дополнительных материальных средств для поощрения работающих бездефектно. Это совершенно неверно. Долг советского человека обязывает его всегда за установленную плату работать бездефектно. Но беда в том, что иногда то ли из-за низкой сознательности работника, то ли из-за низкой его квалификации происходит нарушение. Повышение сознательности и профессиональных навыков — именно эти стороны личности в каждом работнике службы движения и призвана развивать система бездефектного труда.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник отдела движения УрГА.



НЕ ПЕРВЫЙ ГОД ВЕДУТ КУРГАНСКИЕ АВИАТОРЫ ЗАНЯТИЯ В ПОДШЕФНОЙ ШКОЛЕ, ГДЕ ОРГАНИЗОВАН КЛУБ ЮНЫХ ЛЕТЧИКОВ.

На снимке: курсанты клуба.

НЕДЕЛЯ ОБЩЕЖИТИЯ

Этим названием были объединены семь мероприятий, которые проводились комитетом комсомола в общежитии поселка. В понедельник состоялась встреча молодежи с командованием авиапредприятия. На ней обсуждалось, как улучшить работу общежития. Вторник был днем боевой славы. К молодым авиаторам пришли ветераны, они рассказали о своем боевом пути, звучала радиоконпозиция о войне, подготовленная заведующей аэропортовской библиотекой М. А. Матвеевой и комсомольцами. Спортивный день познакомил юношей и девушек с заслу-

женным тренером РСФСР по лыжам Н. П. Чепелевым. А вечер следующего дня они провели на субботнике. «Ты на подвиг зовешь, комсомольский билет!» — такое название носил вечер встречи с ветеранами комсомола.

О своей комсомольской юности рассказали И. П. Петров, И. А. Абрамов, одна из первых секретарей комсомольской организации аэропорта Г. И. Половникова и другие. Вечер отдыха и день искусств состоялись в субботу и воскресенье. Молодые авиаторы слушали пришедших к ним местных поэтов. Челябинск.

НОВОСТИ

В поддержку почина

На прошлой неделе в Курганском авиапредприятии прошел митинг под лозунгом: «Авиаторы! Поддержим передовую почин рабочих завода Курганхиммаш — ознаменовать 30-летие Победы месячником ударного труда!».

Голоса коммунистов, руководителей служб, работников АТБ, отдела перевозок, летнего подразделения прозвучали в поддержку этого почина.



Что?
Где?
Когда?

«Летающий класс»

«Регулировщиков» воздушных перекрестков стала готовить Академия гражданской авиации. Умение руководить взлетом и посадкой самолетов они обретают на первом в стране диспетчерском тренажере.

Учебный командно-диспетчерский пункт имитирует штаб по руководству полетами в границах воздушной гавани.

Диспетчеры пройдут всестороннюю подготовку в условиях, максимально приближенных к реальным. Они «проведут» самолеты в зоне ожидания аэропорта, выведут их на глиссаду и дадут распоряжение на посадку.

В распоряжении слушателей разнообразные наглядные пособия — от самолета Ту-134, который стал «летающим классом», до узлов автотопилота.

ТАНКИ дорог не выжирали, они мчались к победе напрямки. Разве можно счесть, сколько долин, оврагов и рек им пришлось пересечь, сколько сломать оборонительных препятствий, прежде чем знамя Победы взвилось над рейхстагом?

Заместитель командира танковой роты по технической части Дмитрий Иванович Пантелеев в суровых условиях Заполярья готовил танки к бою и принимал самое активное участие в боевых операциях. И на всем своем боевом пути советские танкисты, а вместе с ними и Д. И. Пантелеев, несли свободу советскому народу от «коричневой» чумы. Во многих городах Европы, нашей страны, в том числе и в Перми, «взошли» «тридцатьчетверки» на пьедесталы и застыли в своем величии, как памятники подвигу тех известных и безымянных героев, что обессмертили имя советских танкистов.

Боевые подвиги фронтовика Пантелеева высоко оценены Советскими прави-

тельством. Его грудь украшают орден Красной Звезды, медали «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья» и многие другие.

Свою военную биографию Дмитрий Иванович начал еще в довоенные годы курсантом авиационно-технического училища. Затем —

бранному пути. Пятнадцать лет заслуженный фронтовик остается в боевом строю военно-воздушных сил. Техник авиационного звена, бортовой инженер «летающих крепостей» (так назывались самолеты Ту-4) был верен боевым традициям. На его счету не один десяток обученных военному

Верен боевым традициям

работу авиационным техником в боевых полках. А воевать ему пришлось в качестве танкиста, чему предшествовала переподготовка с одной военной профессии на другую.

Отгремели залпы сражений за освобождение Заполярья от фашистского зверя, и снова пришлось ему сменить профессию. С 1945 года авиатор Пантелеев остается верным из-

искусству авиаторов послевоенных призывов. Десятки поощрений командования, объявленные напиту Пантелееву Д. И., говорят сами за себя.

Сменив военную форму на штатскую, бывший военный авиатор стал трудиться в АТБ Пермского предприятия. И сейчас военная заплата боевого офицера фронтовика сносится на его отношении к выполне-

С любовью к природе

На заводе № 404 гражданской авиации по инициативе администрации создано общество охраны природы. Сначала был избран руководящий орган — совет общества, который и направил свою работу на вовлечение в члены общества рабочих и служащих завода. Чтобы каждого убедить в том, что природа требует человеческой защиты, члены общества прочитали лекции в цехах и на участках завода. Помимо лекций проведены беседы по уставу и положению общества, избраны уполномоченные по вовлечению в общество и сбору членских взносов. В результате проведенной работы рабочие и служащие завода стали активно вступать в общество охраны природы: в течение

трех месяцев в него принято триста восемьдесят человек.

Назначен технический совет охраны природы, председателем которого избран директор завода П. Д. Жильцов. Можно с уверенностью сказать, что с основными задачами общества охраны природы справ-

А. ТОДЯКОВИЧ,
председатель общества
охраны природы.

Объявление

Совет ветеранов 8-го отдельного и 23-го Берлинского орденов Александра Невского и Богдана Хмельницкого полка ГВФ сообщает, что в связи с 30-летием Победы в Великой Отечественной войне над фашистской Германией состоится встреча ветеранов полка 23 мая 1975 года в городе Сочи. За справками обращаться: Ростов-на-Дону-18, ул. Энгельса, 40, СКУ ГА. Отдел РиС, тов. Пузач В. П.

Совет ветеранов.

Вспомни, товарищ.

большая заслуга Дмитрия Ивановича — заслуженного фронтовика, ударника коммунистического труда, в трудовой книжке которого уже не один вкладыш для записи поощрений.

И. КОЛЛЕРОВ,
секретарь партбюро АТБ
Пермского
предприятия.

Спорт



«Последние старты зимы».



Занятия по физической подготовке зачастую у пилотов аэропорта Уктус проходят в плавательном бассейне.

НАШ АДРЕС
И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор
В. С. ГУРИН.

НС 13109. Заказ № 4340.