

НА ВСТРЕЧУ XXV СЪЕЗДУ КПСС

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 27 (1992).

СРЕДА,

9

ИЮЛЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIII

Цена 2 коп.

На прошлой неделе состоялся III пленум Уральского теркома профсоюза авиаработников. С докладами на нем выступили первый заместитель начальника УрУ Г. В. Бизюков и председатель теркома Г. В. Сысолятин.

В. Г. Бизюков рассказал об итогах работы коллектива за первое полугодие, о перспективах развития управления в десятой пятилетке, о состоянии политико-воспитательной работы.

Во всех выступлениях, прозвучавших на совещании, речь шла об укреплении дисциплины, о тех резервах, которые необходимо вскрыть, чтобы успешно закончить девятую пятилетку, о том, как коллектив управления встал на трудовую вахту, посвященную XXV съезду КПСС.

В заключение было принято соответствующее постановление.

На днях свердловские авиаторы собрались на митинг, посвященный поздравлению Л. И. Брежневых пилотов и штурманов, инженеров и техников, рабочих и служащих Тюменского управления ГА. Митинг открыл заместитель командира летного под-

НОВОСТИ

СЛОВО УРАЛЬЦЕВ

разделения по ПВР Б. Т. Назаренко.

Командир авианодразделения А. В. Никулин остановился на выполнении летным составом полугодового плана, доложил, что работники подразделения взяли повышенные социалистические обязательства в честь XXV съезда КПСС и включились в соревнование за право называться подразделением, экипажами имени XXV съезда КПСС.

Техник по электроприборам В. С. Русаков в своем выступлении рассказал о работе АТБ в 9-й пятилетке, заверил участников, что работники АТБ сделают все для обеспечения самолетов своих товарищей-летчиков.

Командир корабля Л. Т. Дунаев рассказал собравшимся о работе экипажей Ан-12 по обслуживанию газопроводов и геологов севера Тюменской области.

— Мы и впредь будем оказывать максимальную помощь нашим соседям, — заверил он участников митинга.

С опорой на дисциплину

НА СОВРЕМЕННОМ этапе экономического развития нашей страны, как подчеркнул XXIV съезд КПСС, возрастает роль отраслей народного хозяйства, которые способствуют повышению эффективности общественного производства. В их числе находится и гражданская авиация. Постоянная забота партии, Советского правительства о развитии гражданской авиации, об удовлетворении нужд и запросов авиаработников вызывает у тружеников Аэрофлота прилив трудовой и политической активности, желание ответить на эту заботу новыми трудовыми достижениями.

В 9-й пятилетке в управлении произошли качественные изменения в авиационной технике, возросла материально-техническая база гражданской авиации, шло освоение новой авиационной техники — основы технического прогресса.

В предприятиях управления выросли замечательные кадры, возрос профессиональный и технический уровень летного состава и других авиаспециалистов.

В наших предприятиях развернулось массовое движение за коммунистическое отношение к труду. Коллектив Уральского управления ГА план I полугодия 1975 года выполнил 26 июня, а план II квартала — 28 июня с. г. по всем основным показателям. За полугодие ожидается и выполнение встречного плана. Однако, план основной и встречный не выполнен по ряду главных расчетных показателей: по отправкам грузов и обработке площадей в сельском и лесном хозяйствах. По предварительным данным с полугодием планом по основ-

ным показателям справились все предприятия, кроме Ижевского. Успешное выполнение и перевыполнение плановых заданий 1975 года позволяют сокращать отставание в выполнении директивных заданий 9-й пятилетки. По одному основному показателю — налету приведенных часов по ПАНХ — управлением и большинством предприятий 1 июня с. г. завершено выполнение заданий пятилетки.

В РАБОТЕ Свердловских и других предприятий недостаточное эффективно используется самолетомоторный парк, велики простои самолетов, медленно снижается количество нарушений регулярности движения самолетов по вине личного состава. Предприятиями управления не выполняется плановая производительность полетов по такому типу самолетов, как Ан-24, снижен налет по вертолетам Ми-4.

Учитывая возросшие потребности населения в передвижении авиационным транспортом и проектируемое оснащение новыми типами самолетов, объем пассажирских авиаперевозок возрастает в 1980 году (к 1975 году) в 1,4 раза. Аэропортами управления проектируется увеличение первоначальных отправок: пассажира — в 1,3 раза, почты — в 1,3 раза, грузов — в 1,2 раза.

Объем работ по применению авиации в народном хозяйстве (налет приведенных часов) проектируется с увеличением в 1,3 раза. Для обеспечения планируемых работ проектируется замена старых типов самолетов и вертолетов на более совершенную авиационную технику. Планируется полностью заменить в течение пятилетки самолеты

Ил-18 на самолеты Ту-154, сконцентрировать их в одном предприятии, создав базу их технического обслуживания в аэропорту Кольцово.

НА РЯДУ с освоением новой авиационной техники в управлении будут внедряться новые



инструментальные методы контроля за состоянием узлов, агрегатов, все более широкое применение получат объективные методы непрерывного контроля самолетных систем и двигателей, запись данных этого контроля на магнитную пленку с последующим анализом при помощи электронно-вычислительной техники.

В ЯНВАРЕ и феврале 1975 года при учебно-тренировочном подразделении проведены недельные методические сборы с командно-летным составом по практике обучения и воспитания личного состава.

Ежемесячно проводятся расширенные совещания методического совета управления с привлечением командиров летных подразделений по вопросам: практика обучения на отдельных типах воздушных судов, организации объективного контроля за техникой пилотирования и работой экипажей на оперативных точках, анализ по организации летной работы и безопасности полетов и другие вопросы.

Все кандидаты на командно-летные и командно-руководящие должности предприятий обязательно вызываются на собеседование в аппарат управления, где определяется их профессиональная выучка и организаторские способности.

Все лица летно-подъемного состава, у которых ранее были изъяты из свидетелей талоны нарушений № 1, и они отработали установленный срок без замечаний, вызываются на собеседование для опреде-

ления их профессиональных знаний, уровня дисциплины и возможности восстановления талона № 1 в установленный срок.

В I квартале 1975 года летных происшествий по техническим причинам и вине личного состава АТБ не было.

Во всех АТБ внедрена система бездефектного технического обслуживания, что позволило также в два раза снизить количество задержек рейсов по вине технического состава.

Во всех предприятиях, где базируются транспортные самолеты, созданы группы по расшифровке и анализу данных бортовых самописцев, что позволило значительно уменьшить количество ошибок в технике пилотирования на транспортных самолетах.

Успешное решение задач, поставленных ЦК КПСС и Советом Министров СССР перед гражданской авиацией в значительной мере зависит от четкой организованности, дисциплины, ответственности всего личного состава за порученное дело.

В АВИАПРЕ Д П Р И ЯТЯХ на партийных, рабочих собраниях с участием работников местных партийных, советских органов, аппарата управления были всесторонне и самокритично проанализированы имеющиеся достижения и недостатки в работе 1974 года и с их учетом разработаны и осуществляются практические меры по выполнению и перевыполнению плана 1975 года и заданий пятилетки.

В коллективах регулярно подводятся итоги соревнования, полное стали использоваться различные формы морального и материального стимулирования. Победителям вручаются переходящие вымпелы, выпускаются «молнии», поднимаются «флаги почета» в честь коллективов-победителей соревнования. Передовики производства, лучшие коллективы чествуются на вечерах трудовой славы, в их семьях направляются поздравительные письма, адреса.

27 марта с. г. в управлении проведен семинар-совещание политинформаторов, агитаторов, заместителей секретарей парторганизаций по идеологической работе на тему: «Масштабы политической работы — на уровень современ-

ных задач». На конференции были обсуждены состояние и меры по дальнейшему усилению идеологической, политико-воспитательной работы среди личного состава, повышению ее роли в воспитании у авиаработников глубокого понимания внутренней и внешней политики КПСС, высокой идейности и патриотизма, коммунистического отношения к труду, чувства ответственности за выполнение служебного долга, принятых социалистических обязательств, строгого соблюдения социалистической дисциплины труда.

Приняты дополнительные меры по активизации в укреплении дисциплины и обеспечении безопасности полетов советов общественных инспекторов, советов командиров кораблей (самолетов), групп и постов народного контроля, «Комсомольского прожектора», товарищеских судов, рабочих собраний. С этой категорией актива проведены семинары-совещания, на которых рассмотрены задачи общественной работы по дальнейшему укреплению дисциплины среди летного состава, повышению уровня безопасности полетов.

В результате принятых мер в целом по управлению состояние дисциплины в I квартале с. г. по сравнению с IV кв. 1974 г. несомненно улучшилось.

Произошло сокращение прогулов на 60 процентов, нарушений правил воздушных перевозок — на 35. Общее количество грубых проступков уменьшилось на 11 процентов. Убытки за полугодие снизились до 45 тыс. руб.

ЗАДАЧА командно-руководящего состава, партийных организаций состоит в том, чтобы принять и осуществить более действенные меры по укреплению дисциплины в коллективах авиаработников. Необходимо добиться, чтобы политико-воспитательная работа была четко организована непосредственно в экипажах, сменах, бригадах, на участках, чтобы командиры, начальники, руководители всех рангов и степеней, опираясь на партийные, общественные организации, постоянно занимались воспитанием подчиненных, знали их настроения, запросы, в полной мере использовали права, предоставленные новым Уставом о дисциплине работников гражданской авиации.

В. БИЗЮКОВ,
первый
заместитель
начальника УрУ ГА.

Наставником молодежи является в Пермском авиапредприятии штурман Алим Юрьевич Коваленко. Вы его видите на снимке вместе со штурманом летного подразделения Георгием Сергеевичем Лоскутовым.

Фото А. Нагибина.



КРИТЕРИЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

П ОСТОЯННЫМ рост интенсивности воздушного движения предъявляет повышенные требования к диспетчерскому составу службы движения. От правильного подбора, расстановки и стимулирования труда работников службы движения в этих условиях зависит выполнение основного качественного показателя работы воздушного транспорта — обеспечение безопасности полетов.

Оценка работы диспетчеров службы движения есть составная часть общего процесса управления воздушным движением. Она выступает составным элементом одной из функций УВД, а именно функции контроля.

Основными целями деловой оценки диспетчеров службы движения являются:

- 1 — правильный подбор и расстановка кадров по диспетчерским пунктам;
- 2 — правильная оплата и стимулирование их деятельности;
- 3 — применение санкций по отношению к нерадивым;
- 4 — организация соревнований;
- 5 — переподготовка диспетчеров и повышение их квалификации.

Эти цели входят в общий процесс управления службой, и деловая оценка работы диспетчеров при этом выступает важнейшим инструментом, направленным на повышение качества их труда.

Практический опыт работы службы движения показывает, что чем выше уровень деловых качеств диспетчеров, тем лучше конечные результаты их работы по УВД. Так, в службе движения базового аэропорта Уктус работают в основном опытные, знающие свое дело диспетчеры. Коллектив слажен. Ветераны умело передают свой опыт молодым. Общий уровень деловых качеств работников выше, чем в других предприятиях. Не случайно, здесь около 10 лет работают без предосторожностей и серьезных нарушений правил УВД по их вине.

ВЫСТУПАЯ на коллегии 15 мая 1975 г., министр гражданской авиации Б. П. Бугаев говорил, что премиальная система в ГА введена для безопасности полетов. Она должна распределяться с учетом доли вклада каждого в это важное, государственное дело. Это высказывание должно служить программой наших действий в данном вопросе.

Важное значение имеет социалистическое соревнование диспетчеров как средство повышения трудовой дисциплины, организованности, инициативы и творческой активности каждого диспетчера. Здесь, среди основных принципов соревнования, сформулированных В. И. Лениным, важное место занимает сопоставимость результатов. Практическое осуществление этого принципа — определение победителей и отстающих, невозможно без четкой оценки личного вклада соревнующихся в результаты коллективного труда.

Н А практике в большинстве случаев под качеством работы диспетчера понимаются не конкретные показатели, а такие абстрактные понятия, как «оперативно руководит», «развита речь», «нарушений не имеет». Такая оценка не раскрывает индивидуальные черты диспетчера. Здесь учитываются не столько достигнутые результаты, сколько потенциальные способности человека, которые к тому же оцениваются разными людьми с разных точек зрения. Естественно, что «хорошие» способности работника с точки зрения одного руководителя в силу чисто психологических причин могут оказаться «плохими» с точки зрения другого. Каким же путем следует идти для того, чтобы каждый диспетчер в процессе трудовой деятельности получал всегда такую оценку, которая характерна для него, выделяет его индивидуальность среди других? Для этого необходимо объективно оценивать работу каждого по определенным критериям.

обеспечения безопасности полетов.

В физическом смысле цикл работы диспетчера и выработка им команды состоит из следующих процессов:

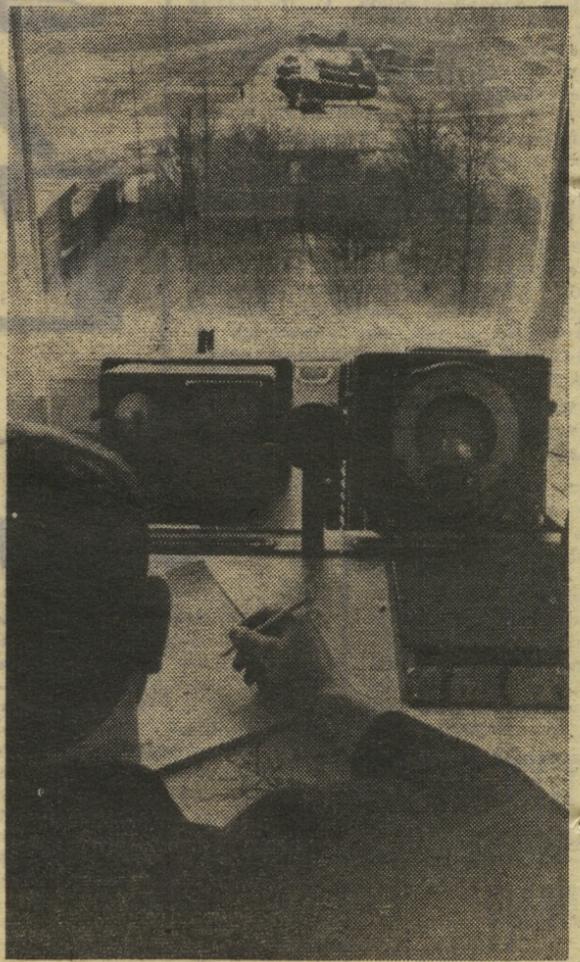
1. Получение радионформации в виде доклада с борта и наземных корреспондентов по средствам наземной связи.
2. Фиксация этой информации в памяти, на диспетчерском графике, на табло и на индикаторе радиолокатора.
3. Анализ данных, полученных информации, сопоставление их с данными других бортов и наземных корреспондентов, оценка обстановки и принятия решений.
4. Передачи принятого решения в виде команды на борт.

Рассмотрим более подробно эти процессы.

1. КАК правило, в управляемой зоне диспетчера находится одновременно несколько самолетов с разными летно-техническими данными. Недостаточность информации, ее отсутствие и несвоевременность поступления, как

грамотного решения при УВД. Ошибки диспетчера в данном процессе также прямо или косвенно способствуют возникновению опасных ситуаций в воздухе. Достаточно здесь привести пример опасного сближения самолетов Ту-134 и Ан-24 в Пермском РДС 2 апреля с. г. Диспетчер РДП Б. М. Леонтьев, получая информации с бортов самолетов о входе в зону РДС, ограничился данными об их выходе на РНТ с разницей по времени 5 минут. Зафиксировав эти данные, не учел летно-технические данные самолетов, ветровой режим в воздухе, не учел развитие воздушной обстановки и разрешил самолету Ту-134 пересечение занятой самолетом Ан-24 высоты, а вдобавок дал команду самолету Ту-134 отворот «влево» вместо «вправо» в сторону на сближение с самолетом Ан-24... Этот процесс в работе диспетчера также можно оценивать:

- контролем работы диспетчера на рабочем месте;
- проверкой ведения диспетчерских графиков и



4. ПРОЦЕСС передачи принятого решения в виде команды на борт прежде всего исполнительный, вытекающий как следствие выполнения предшествующих процессов. Качество данного процесса определяется своевременностью, точностью, краткостью и интонацией, не допускающей возражения, а так же дикцией. История УВД знает немало примеров, когда несвоевременная команда, неточная информация, команда, данная скороговоркой, приводили к возникновению конфликтных ситуаций. 16.09.74 г. в аэропорту Курган самолет Ан-2 Тюменского управления ГА потерпел поломку только из-за того, что диспетчер СДП Берснев С. В. одновременно не дал команду об уходе его на второй круг. Безусловно, работа диспетчера сложная, умственная работа. Сложность ее обуславливается дефицитом времени.

Как видно из сказанного, что все процессы в рабочем цикле диспетчера контролируемы. Это приемлемо для диспетчерского состава всех диспетчерских пунктов. Отсюда вывод: Возможно и нужно оценивать качество работы каждого диспетчера при УВД ежедневно, постоянно для того, чтобы психологически настроить его на борьбу с имеющимися недостатками. Это верный способ поднятия общего качества УВД в предприятиях.

Какие же существуют методы деловой оценки работников?

- К таким методам относятся:
- биографический метод;
- система письменных характеристик;
- эталонный метод;
- метод, заданный балльной оценкой;
- коэффициентная оценка и др.

Всего таких методов в науке управления определено 17. Но все эти методы, за исключением коэффициентной оценки, обладают сравнительно низкой степенью надежности, что подтверждается отечественными и зарубежными данными о степени надежности тех или иных методов оценки.

Наивысшую степень надежности имеет метод коэффициентной оценки. Вот почему этот метод взят в «системе бездефектного труда», несмотря на некоторую трудоемкость его. Но в то же время данный метод отличается относительной простотой. В нем все коэффициенты идентичны друг другу (единица — норма. Меньше единицы — отрицательное явление, больше единицы — положительное явление).

Система коэффициентов носит стимулирующий характер, поскольку они очень чувствительны к малейшим изменениям и заставляют работников повышать свои деловые, политические и личные качества. Таким образом, внедрение «Системы бездефектного труда» в службе движения и коэффициентная оценка качества являются, по сути дела, изменением существующего стиля и метода работы, которые направлены на резкое улучшение качества работы службы движения по обеспечению безопасности полетов при УВД.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник отдела движения УрУ ГА.

Соревнование

Опыт · Поиск

Новаторство

На современном этапе существует семь основных критериев для деловой оценки специалистов, а именно:

- 1 — идейно-политические качества;
- 2 — профессиональная компетентность;
- 3 — творческая активность;
- 4 — полнота, оперативность и качество выполнения должностных обязанностей;
- 5 — трудовая дисциплинированность;
- 6 — общественная активность;
- 7 — психологическая совместимость в коллективе.

XXIV съездом нашей партии взят курс на всемерное повышение качества выпускаемой продукции. В связи с этим для работников службы движения приобретает особое значение четвертый критерий — полнота, оперативность и качество выполнения должностных обязанностей.

Из таких же составных элементов состоит продукция труда диспетчера, например, команда? Попробуем разобраться в этом. Обычно говорят: подумаешь, команда, что здесь сложного? Запрашивает борт, так разрешай, поменьше запрещай, жалоб не будет. Конечно, такой подход к командам при УВД не выдерживает никакой критики и наносит непоправимый вред делу

правило, приводит к принятию диспетчером неверных решений. Так, в октябре 1972 года старший диспетчер ДПП аэропорта Кольцово А. Г. Крылов невнимательно следил за поступающими информацией с бортов самолетов, перепутал на индикаторе радиолокатора метки самолетов Ил-18 и Як-40, в результате чего в зоне взлета и посадки произошло опасное сближение последних. К сожалению, такие примеры не единичны. Данный процесс в деятельности диспетчера можно оценивать тремя путями, а именно:

- непосредственным наблюдением за действиями диспетчера на рабочем месте;
- прослушиванием переговоров диспетчер — экипаж, записанных на магнитофонную ленту;
- проверкой занесения поступивших данных на графике движения самолетов.

2. ТОЧНОСТЬ фиксации положения самолетов в памяти диспетчера в управляемой зоне в данный момент и представление о будущей воздушной обстановке, а также учет этого изменения, в зависимости летно-технических характеристик самолетов и метеорологической обстановки, правильная фиксация этой обстановки в любой данный момент является исходным данным для выработки

соответствия их установленной технологии;

— косвенным способом по конечным результатам. То есть по выполнению последующих процессов.

3. В ПРОЦЕССЕ анализа данных, полученных с бортов самолетов информации, сопоставления их, оценки обстановки и принятия решения заключается рациональное зерно управления воздушным движением. Все предыдущие работы диспетчера нужны в основном для качественного анализа поступающей информации. 14 мая 1975 г. ст. диспетчер подхода аэропорта Пермь Маклаков А. Ф. плохо анализировал воздушную и метеорологическую обстановку в районе подхода, в результате допустил приближение и вход самолета Ан-24 в зону с интенсивной грозовой деятельностью, который при направлении на запасной аэродром получил атмосферный электрический разряд, выведший из строя все средства связи. Анализ данных, оценка обстановки наиболее сложный и объемный процесс в деятельности диспетчера. Более 40 процентов рабочего времени у него тратится на этот процесс. Однако это время обратно пропорционально зависит от интенсивности воздушного движения. Чем она больше, тем меньше времени остается у диспетчера на анализ.

Забота и требовательность

БОРЬБА за улучшение трудовой дисциплины стала предметом серьезного обсуждения на прошедшем заседании расширенной коллегии МГА 19 июня и заседании президиума ЦК профсоюза авиаработников 20 мая. Как на заседании коллегии, так и президиума ЦК профсоюза Уральское управление подверглось справедливой критике за недостаточный уровень проведения воспитательной работы и укрепления трудовой дисциплины.

Решающую роль в воспитании сознательной дисциплины играют производственные коллективы. Именно в коллективе протекает трудовая и общественная деятельность людей, формируются их моральные качества, складываются социальные отношения, здесь непосредственно решается успех всех больших и малых начинаний, выполнение планов и обязательств. В практике нашей работы применяется много испытанных средств и методов воздействия коллективов на повышение сознательности и дисциплины людей.

КОЖАЛЕ НИ Ю, так бывает далеко не всегда и не везде. В Свердловском, Ижевском, Пермском предприятиях МВЛ роль рабочих собраний принята. Проводятся они редко, часто подменяются командирскими разборами. Слабо работают товарищеские суды, за что справедливой критике терком подвергся в выступлении тов. Зуева на коллегии МГА.

В целом по теркому рассматривается каждый 14-й нарушитель на товарищеском суде, если по ЦК профсоюза каждый 6-7-й. Особенно неблагоприятно обстоит дело с рассмотрением дел в товарищеских судах в Свердловском предприятии и заводе 404 ГА.

ПАРТИЯ и правительство не только предъявляют высокие требования к Аэрофлоту, но и вместе с тем постоянно проявляют большую заботу о дальнейшем развитии гражданской авиации, о повышении благосостояния авиаработников, об улучшении их труда и отдыха. Об этом красноречиво свидетельствует введение выплаты за выслугу лет, расширение льгот по пенсионному обеспечению.

Охрана здоровья трудящихся, обеспечение безопасных условий труда, ликвидация профессиональных заболеваний и производственного травматизма, составляет одну из главных забот партии и правительства.

За 1974—1975 годы в предприятиях введено в строй тысячи кв. метров производственных площадей, капитально отремонтировано более 50 производственных объектов.

Обеспечение санитарно-бытовыми помещениями за 1974—1975 гг. увеличилось на 7 процентов, расширены гардеробные в Свердловском, Угтусском предприятиях. Работники

в основном обеспечены всеми видами спецодежды и спецобувью, а также индивидуальными средствами защиты. Наряду с проведенными мероприятиями коми-

ХОТЕЛОСЬ БЫ остановиться на условиях труда летного состава. Справедливо вызывает нарекания со стороны летного состава тот факт, что более 60

распределения рейсов в течение суток. Не все благополучно обстоит с организацией питания летного состава. В Кировском предприятии отсутствуют талоны для летного состава. Более 3-х месяцев осуществляется ремонт цеха бортипитания в Свердловском предприятии, в результате чего экипажи вынуждены получать на борту сухой паек.

НАДО и впредь острее ставить вопросы об искоренении недостатков. Они не должны мешать выполнять наши планы.

В эти дни с новым размахом развернулось социалистическое соревнование по достойной

встрече XXV съезда КПСС. По инициативе коллектива Челябинского авиапредприятия встали на ударную вахту, новыми успехами встречая XXV съезд нашей партии, все коллективы Уральского управления. Как и в соревновании в честь 30-летия Победы советского народа над фашистской Германией, рождаются в коллективе новые починны по досрочному выполнению завершающего года девятой пятилетки, приняты повышенные социалистические обязательства в честь XXV съезда КПСС.

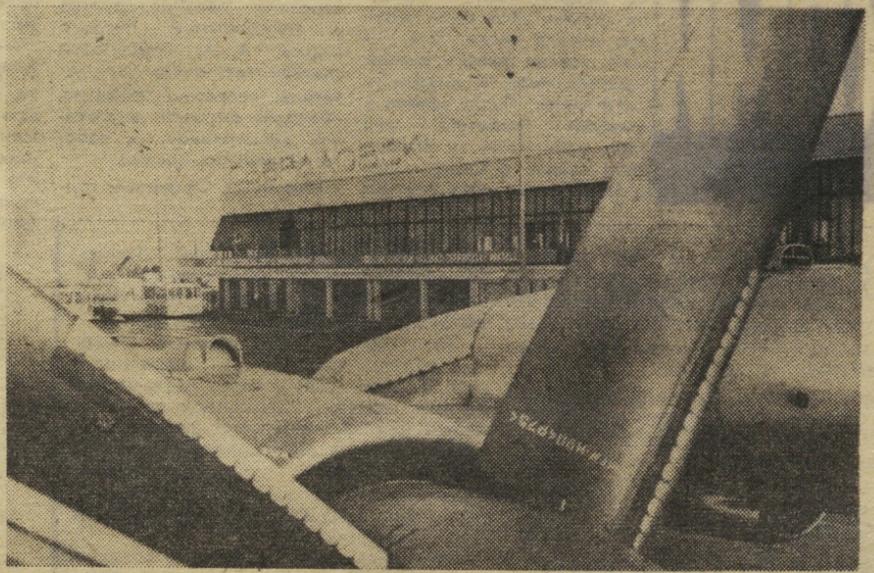
Г. СЫСОЛЯТИН, председатель Уральского территориального профсоюза авиаработников.

Воспитывать, учить, убеждать

теты профсоюза и хозяйственные руководители еще недостаточно занимаются вопросами улучшения условий труда.

В отдельных предприятиях израсходовано средств на номенклатурные мероприятия по охране труда в расчете на одного работника в несколько раз меньше, чем в среднем по теркому. Среди них Ижевское, Кировское, Свердловское предприятия, СМУ-8 и другие. Со стороны комитетов профсоюза не осуществляется должный контроль за применением сверхурочных работ, а порой комитеты профсоюза грубо нарушают существующие правила. Так, в Свердловском предприятии (председатель Бродовников В. П.), как правило, согласно на сверхурочные часы дают после фактической отработки, а за работу в выходные дни дают согласие на оплату в двойном размере, тогда как такая работа должна быть разрешена только вышестоящими органами и компенсироваться отгулами.

процентов летного времени приходится на ночной период (Свердловское, Челябинское предприятия). Комитеты профсоюза предприятий не принимают участия при составлении расписания движения самолетов, не требуют от руководителей предприятий равномерного



ПРИНЯТО ЕДИНОГЛАСНО

Воодушевленные решением апрельского Пленума ЦК КПСС и письмом Л. И. Брежнева тюменским авиаотрядам, коллектив нашего подразделения, изучив свои возможности и резервы по досрочному выполнению плана 9-й пятилетки, берет на себя дополнительные социалистические обязательства в честь XXV съезда КПСС: выполнить задания 9-й пятилетки к 15 ноября 1975 года, обеспечить полную безопасность полетов, за счет перевыполнения плана 9-й пятилетки: налетать 40 миллионов тонно-километров, увеличить производительность полетов против плановой, за счет качества полетов дать дополнительно 19 миллионов тонно-километров.

Развернуть социалистическое соревнование среди авиаподразделений за право называться «Коллектив имени XXV съезда КПСС» и среди экипажей за право называться «Экипаж имени XXV съезда КПСС».

В. НАЗАРЕНКО, заместитель командира подразделения по ПВР.



Доска почёта

САМЫЙ молодой коллектив Магнитогорского авиапредприятия — коллектив авиационно-технической базы, где средний возраст работающего — 23 года. Большим стажем (8—10 лет) похвалиться могут немногие. Вот и авиатехник — бригадир Геннадий Петрович Рашевский, о котором пишу, работает у нас с 1971 года. Когда его просят рассказать автобиографию, он думает, о чем рассказать, так как его жизнь похожа на жизнь многих молодых людей. После окончания школы учился в Троицком авиационно-техническом училище, закончив его, работает в АТБ Магнитогор-

ского авиапредприятия. На этом он обычно заканчивает, представляя другим говорить о своей трудовой деятельности, где с самого

ЛЕТАТЬ ДОСТОИН

начала Геннадий зарекомендовал себя как грамотный, трудолюбивый и исполнительный специалист. За короткое время Рашевский освоил и получил до-

пуск к самостоятельному обслуживанию самолетов Ан-2 и Ан-24. Умело применяя теоретические знания в практической работе, он творчески подходил к выполнению порученного дела. Наилучшие результаты в работе Геннадий показывал при обслуживании двигателей АШ-62ИР. Его

ставят техником — бригадиром участка предварительного монтажа двигателей, где он раскрыл себя не только как грамотный специалист, но и как хороший организатор, который быстро ориентируется и умело действует в создавшейся обстановке, проявляя самостоятельность и инициативу. Качества руководителя и организатора у Рашевского еще ярче проявились, когда его назначили руководителем бригады, выполняющей трудоемкий регламент на самолетах Ан-24.

На долю бригады, возглавляемой Геннадием, выпала честь первыми в Магнитогорске осваивать форму 5 и смену двигателей на самолете Ан-24, и бригада с этой трудной и новой для нее, но и для всей АТБ, задачей справилась успешно. Бригадир никогда не воздерживался на подчиненных окриком, нажимом, так как он обладает убежденностью в правильности своего дела, умеет увлечь людей, а если понадобится, то и показать еще и еще раз, как надо работать. Каждую операцию на любой системе, будь то планер или шасси, двигатель или бытовое оборудование, он мо-

жет выполнить быстро и качественно. Бригада, руководимая Рашевским, стала ведущей в АТБ по самолету Ан-24, это его бригада добилась того, что простой самолетов Ан-24 на периодических видах обслуживания сократился почти вдвое.

Здесь дело не только в темпах работы, но и в качестве. За все время работы бригады не было браков по ее вине, крупных просчетов, приводящих к задержкам рейсов. Отличительной особенностью работы бригады является ритмичность. Увеличение самолетного парка не повлияло на темпы и качество работ. В этом немалую роль сыграли знания техосмотров эксплуатационной техники, навыки практической работы, полученные ранее, а также умелое руководство бригады. Рашевский не забывает и о подготовке молодых специалистов, учит их бережному отношению к социалистической собственности.

За короткий период через его «руки» прошло много молодых специалистов, которые в настоящее время хорошо, качественно работают и с благодарностью вспоминают своего учителя.

Кроме основной работы, Рашевский много времени уделял и работе общественной. Его не раз избирали членом комсомольского бюро АТБ, в 1973 году он был избран депутатом Правобережного районного Совета депутатов трудящихся Магнитогорска.

Работая на земле, Рашевский мечтает о небе. Скоро его мечта осуществится, и ряды бортехаников пополнит еще один способный, ищущий специалист.

Б. МУРЫГИН, старший инженер ОТК по авиационному и радиоэлектронному оборудованию, секретарь партбюро АТБ Магнитогорского авиапредприятия.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

ЗА ВЫСОКОЕ ЗВАНИЕ

Комсомольцы Магнитогорского авиапредприятия собрались на конференцию и обсудили задачи комсомольцев и молодежи по достойной встрече XXV съезда КПСС. Выступившие — старший инженер службы РИС Р. Фролов, старший инженер по безопасности полетов А. А. Григорьев, авиатехник Н. Слюнин и другие товарищи остановились на недостатках, мешающих выполнению годового плана и девятой пятилетки в целом. От имени комсомольской организации имени XVII съезда ВЛКСМ, конференция молодых магнитогорцев приняла обязательство: вместе со всем коллективом добиться выполнения плана 9-й пятилетки по пассажирообороту к 20 декабря.

План 1975 года по всем основным показателям выполнить к 27 декабря.

Все комсомольско-молодежные смены и экипажи будут бороться за право носить имя XXV съезда КПСС.

Аэропорты местных воздушных линий — важное звено в цепи предприятий, борющихся за достойную встречу XXV съезда КПСС. От их четкой работы во многом зависит, получит ли пассажир обещанное Аэрофлотом комфортабельное путешествие к месту отдыха или командировки.

Радиооператор Красноуфимского аэропорта Виктор Садриев — один из тех, кто четко выполняет свои обязанности.



ВЫЛ поздний вечер, и Александра Александровна заметно тревожилась, то и дело поглядывая в окно: Саша, младший сын, что-то долго не возвращался.

— Дети, хоть и взрослые для матери все равно дети, — словно извиняясь, сказала она. — Волнуюсь, так и буду выглядывать, пока не придет.

Трудно представить, что эта красивая, еще такая молодая женщина — солидная мама троих взрослых детей. Впрочем, солидность — это совсем не ее черта. В Александре Александровне живет, что-то от девочки: порывистость, доверчивая искренность, эмоциональность.

Она рано вступила во взрослую жизнь, вышла замуж за военного летчика и уехала на Дальний Восток. Мечты о пединституте пришлось оставить, но ее педагогический талант не пропал. Все силы души она отдала детям. Для них мать всегда была и единомышленником, и другом, и советчиком. Пусть теперь у старшей, Людмилы уже свои ребята, у Володи своя семья, и Саше уже девятнадцать, мама для них

по-прежнему самый близкий друг.

— Все-таки они меня ослушались, — вздыхает Александра Александровна. — Володя учился в консерватории, бросил. Стал пилотом. Теперь Саша забрал

глубоко чувствующий человек — и человек расщудочный, рациональный, углубленный в свою в общем-то однообразную работу. Но это только кажущееся противоречие. Прежде всего надо узнать, как она

ответственность. Каждую телеграмму ждут люди. От коротенького метеопредупреждения может зависеть чья-то жизнь. Авиация — это люди. Бывает, нет погоды. И вдруг приходит хорошее метео. Сразу невольно радуешься, значит, полетят в свои города пассажиры, которые уже много часов устальные ждут самолет в порту. Я всегда людей невольно представляю, поэтому и работать интересно.

Александра Александровна и на рабочем посту все такая же — тревожащаяся за кого-то, сердцем болеющая за людей. Отсюда ее жесткая дисциплинированность, точность и другие «сухие» качества.

Желание помочь кому-то — свойство ее души. Пришел к ним в службу молодой парень, бывший радист. А с телетайпами дело у него не ладилось, трудно давалась технология работы. Бригадир был им очень недоволен. Горбунова сама вызвалась в помощники, повторила с незаданным телеграфистом кодовые обозначения, учила ориентироваться, контролировала. Через 20—25 дней на подполечного Горбуновой перестали жаловаться.

Трудится она творчески. В этом помогает и одиннадцатилетний опыт, но главное, интерес к общему делу. Например, запрашивают прогноз погоды в Воркуте. Можно четко, механически передать телеграмму в Воркуту, потом ждать ответ. Александра Александровна сначала пытается вспомнить: может, уже был сегодня Воркутинский прогноз? Точно, был! И телеграмма передана в минуту. Для телетайпных информационных установок серии срочности, существует строгий порядок их последовательности, который нарушать нельзя. Но случается, идет под одной серийой две телеграммы, скажем, «вылетная» и метеопрогноз. Телеграфист Горбунова первой передаст ту, что сейчас важнее.

Александра Александровна Горбунова признана победителем во Всесоюзном социальном соревновании среди работающих по профессии в отрасли по итогам 1974 года и награждена почетным дипломом Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников.

П. ДЕМЕНЦЕВА,
Сыктывкар.

РЯДОВАЯ АЭРОФЛОТА

документы из Рижского авиационного института — решил поступать в летную школу. Наверное, так и не научусь спокойно ждать Володино прилета. Всегда тревожусь.

Такова она в жизни. А на работе, в службе радионавигации и связи Сыктывкарского авиапредприятия о телеграфисте первого класса А. А. Горбуновой сказали так: очень внимательна, серьезна, собранна, обладает высокой внутренней дисциплиной, в работе — никаких срывов.

Парадокс? Открытый, тон-

сама понимает смысл работы телеграфиста. Постоянный поверхностный взгляд этого глубинного смысла не увидит. Ну стучат телетайпы, ну ходят между ними телеграфисты, кодируют на перфоленду, принимают и передают телеграммы, много — полтора миллиона в год. Трудно, однообразно, скучно.

— Трудно? Да, — говорит Александра Александровна, — у меня пять каналов, всю смену на ногах, напряжение рабочего дня очень чувствуется. А вот с тем, что скучно, — не соглашусь. Мы работаем в Аэрофлоте, а это огромная от-

ЗНАЕТЕ ли вы, что каждый день над нашей планетой гремит сорок тысяч гроз, что каждую секунду вспыхивает почти сто молний? Гроза доставляет много неприятностей авиации.

При полете в грозовой деятельности экипажи воздушных судов рискуют встретиться не только со штормовыми ветрами в самом кучевом дождевом облаке, электрическими

пературы 20 000 градусов. Многократность молнии объясняется тем, что в облаке возникает несколько областей концентрации зарядов.

Воздушное судно, проходя грозовое облако, способствует выравниванию потенциалов, и через него может пройти молния. Тянущийся за самолетом шлейф выхлопных газов является хорошим проводником электричества. Молнии проникают внутрь самолета в местах наибольшего разрыва или плохого контакта проводящих поверхностей.

При попадании молнии в воздушное судно в первую очередь страдают антенны и обтекатели. Антенна притягивает к себе «лидера» молний и после разряда выходит из строя радионавигационное оборудование самолета, ослабляется прочность конструкции узлов, в отдельных случаях вспыхивает пожар.

Само грозовое облако представляет наибольшую опасность в стадии максимального развития, которая длится от 20 до 40 минут, хотя жизнь самого кучево-дождевого облака продолжается несколько часов. Полеты в грозовой деятельности весьма сложны и требуют от всех членов экипажа большого самообладания, выучки, осмотрительности и грамотной оценки создавшейся метеорологической обстановки.

При принятии решения на вылет в зоне грозовой деятельности командир и экипаж воздушного судна должны хорошо уяснить себе не только характер гроз, их перемещение, но и синоптическую обстановку, обуславливающую грозовую деятельность. Синоптики, летный и диспетчерский состав службы движения должны уделять больше внимания анализу развития грозовой деятельности, используя для этой цели не только приземные, но и высотные карты погоды, вертикальные разрезы, радиолокационные карты погоды.

Лишь строгое выполнение наставления по метеорологическому обеспечению полетов со стороны летного, диспетчерского состава и работников АМСГ позволит обеспечить безопасность полетов в зоне с грозовой деятельностью.

Б. ПОДСЕКИН,
ст. инженер-инспектор
по метеобеспечению полетов
Комму управления ГА.

Помимо этого, у нас сейчас проходит первенство предприятия по футболу в зачет летней спартакиады УрУ ГА.

М. ГУЧКОВ,
инструктор по физической культуре и спорту.
Свердловск.

Осторожно: гроза



разрядами, но и с сильными завихрениями, хаотическим движением воздуха вблизи грозового облака.

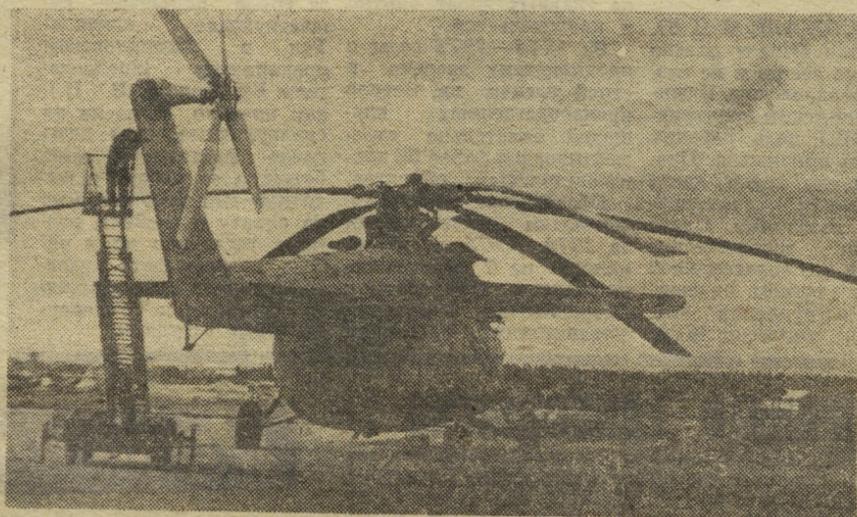
При полетах в грозовой деятельности не исключается возможность попадания молнии в самолет. Считается, что наибольшая вероятность попадания молнии в воздушное судно происходит на высоте от 600 до 4000 метров. Попадание молнии в воздушный корабль происходит чаще при полетах между облаками и реже под облаками. Молния — это не просто электрическая искра, а весьма сложное физическое явление, происходящее в атмосфере. Поскольку кучево-дождевые облака состоят из областей, заряженных разноименным электричеством, то при большой разности потенциалов возникают разряды в виде молний между различными частями облака.

При накопления в облаках большого напряжения начинается процесс пробоя воздуха электрическими лавинами, следующими друг за другом до образования проводящего канала, по которому из облака стекает электричество со скоростью 100 километров в секунду. Через сотые доли секунды разряд достигает земли. Этот первоначальный процесс молнии называется «лидером», он прокладывает путь более мощной части молнии, которую называют «главной». Канал молнии разогревается до тем-

НА ГОЛУБЫХ ДОРОЖКАХ



Озеро Малый Исток давно уже не принимало враз столько авиаторов, сколько пришло на его берег в минувшие субботу и воскресенье. Здесь свердловчане сдавали нормы ГТО по плаванию. Из участвовавших 220 с ними успешно справились 150 человек, в общем-то доказавших, что не только в небе, но и в воде авиаторы чувствуют себя уверенно. В такую жару, что стояла в эти дни, плавание было огромным удовольствием.



Очередной номер журнала

Июльский номер журнала «Гражданская авиация» открывается передовой статьей «XXV съезду КПСС — достойную встречу». В ней подчеркивается, что работники дважды орденосного Аэрофлота полны решимости успешно завершить девятую пятилетку и ознаменовать предстоящий съезд КПСС новыми трудовыми победами.

О роли гражданских авиаторов в развитии производительных сил Тюменщины, в выявлении и использовании ее сырьевых ресурсов, расширении промышленной базы рассказывается в статье

первого секретаря Тюменского обкома КПСС Г. П. Богомякова «Взлет нефтяного края».

Большое место в журнале занимают материалы, посвященные передовикам социалистического соревнования, их опыту

работы в завершающем году пятилетки.

Июль — один из самых напряженных месяцев в работе служб перевозок. О деятельности и задачах этих служб рассказывает в статье члена колле-

гии, начальника управления перевозок и коммерческой эксплуатации МГА Б. Панюкова «С полной загрузкой». Вопросы повышения эффективности рейсов рассматриваются также в статье «Запас топлива и производительность полетов», опубликованной под рубрикой «На экономические темы».

С июльского номера в журнале открывается новая рубрика — «Полет готовится на земле». Здесь будут помещаться материалы об опыте работы инженерно-технического состава, особенностях эксплуатации материальной части в разное время года, рекомендации научно-исследовательских институтов. В первой публикации сосредоточено внимание на мероприятиях по обеспечению высокой исправности и чистоты самолетов.

Публикуются также материалы под постоянными рубриками «Слово о коммунистах», «Слагаемые безопасности полетов», «На стройках Аэрофлота», «Аэрофлот — информация».

Как всегда, журнал хорошо иллюстрирован цветными и черно-белыми фотографиями, рисунками.

Пером хроникера

ТУРНИР РЫЦАРЕЙ КВН

Скептики утверждают, что КВНы — веселые праздники находчивости, изобретательности и остроумия — канули в

прошлое. Молодежь Кольцовского авиапредприятия со скептиками не согласна. Сейчас комсомольцы службы РИС и авиационно-технической базы вместе с комитетом ВЛКСМ готовят к первой встрече команд на турнир клуба веселых и находчивых. Уже внесены первые кандидатуры в списки команд-участниц. Составления связистов и авиатехников состоятся в середине июля, а после пройдут встречи между кавээнщиками всех служб авиапредприятия.

НАШ АДРЕС
И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор
В. С. ГУРИН.

№ 13422. Заказ № 5907.