

XXV СЪЕЗДУ
КПСС—
ДОСТОЙНУЮ
ВСТРЕЧУ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 34 (1999).

СРЕДА,

17

СЕНТЯБРЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIV

Цена 2 коп.

Поздравляем
с наградой!

Указом Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями СССР мастеров производственных участков предприятий и организаций Министерства гражданской авиации СССР за достижение наиболее высоких показателей в выполнении плановых заданий и социалистических обязательств орденом Трудового Красного Знамени награжден старший мастер завода № 404 гражданской авиации Виктор Сергеевич Питиримов.

Поздравляем вас, Виктор Сергеевич, с высокой наградой, желаем новых трудовых успехов!

«Мартюшевы
становятся
на крылья»

Так названа выпущенная недавно Средне-Уральским книжным издательством в серии «Биография рабочих династий», брошюра, рассказывающая о жизненном пути основателя авиационной династии Мартюшевых Василия Михайловича Мартюшева, заместителя начальника аэропорта Кольцово по движению. Связали свою судьбу с авиацией и брат Мартюшева и сын его, также работающие в Уральском управлении гражданской авиации. Автором выпущенной брошюры является В. Дебердеев.

Опыт передовых коллективов — достояние всех

В Свердловске состоялся семинар руководящих работников инженерно-авиационной службы управлений, учебных заведений и директоров заводов гражданской авиации, на котором были обсуждены задачи подготовки к осенне-зимней навигации 1975/76 года.

Семинар открыл заместитель министра гражданской авиации Ю. Г. Мамсуров. С докладом «Задачи ИАС в период подготовки к осенне-зимней навигации 1975/76 года» выступил начальник ГУЭРАТ МГА В. П. Степаненко, который отметил, что в 1975 году значительно повысилась исправность самолетов и вертолетов, снизился их простой на техническом обслуживании, уменьшилось количество задержек рейсов из-

за неисправности авиационной техники. Ряд управлений — ЦУМВС, Ленинградское, Азербайджанское, Уральское, Магаданское и другие — уже четко организовали выполнение директивы МГА № 1—1974 года и в прошлом зимнем периоде работали без летных происшествий.

Об особенностях эксплуатации авиационного и радиоэлектронного оборудования в осенне-зимний период рассказал заместитель начальника ГУЭРАТ МГА П. А. Иванов.

В некоторых аэропортах при резких изменениях температуры происходят массовые задержки рейсов, поэтому особенно ценным является опыт работы при особо низких температурах, которым поделился главный инженер Якутского УГА С. И. Городницкий.

Интересным было выступление главного инженера Ленинградского УГА В. В. Ярославцева об опыте подготовки к зимней навигации по сетевым графикам. Главный инженер Дальневосточного управления Е. П. Юхновский рассказал об опыте работы университета технических знаний.

Участники семинара ознакомились с тематическими выставками, показывающими передовой опыт работы и достижения инженерно-авиационной и других служб Уральского управления по эксплуатации авиатехники в осенне-зимний период, а также с образцами экспонатов для оборудования технических классов АТБ.

В заключительном слове заместитель министра гражданской авиации

Ю. Г. Мамсуров подчеркнул, что главной задачей инженерно-авиационной службы продолжает оставаться исключение характерных и повторяющихся из года в год отказов авиационной техники и ошибок летно-технического состава при ее эксплуатации в зимний период. Кроме того, зимой необходимо проделать максимальный объем трудоемких и ремонтных работ, что позволит заложить основу успешного проведения летней навигации 1976 года.

Участникам семинара было вручено необходимое количество экземпляров директивы МГА № 5—75 г., в которой наглядно и убедительно показано, какими путями и методами решать главную задачу — обеспечение безопасности полетов в зимний период.

КАЧЕСТВО РАБОТЫ

отвечает не только за себя — за всех четырех членов бригады. Есть в ней и люди со стажем, как, например, Василий Овчинников, «человек трудолюбивый, не гнушающийся никакой работой».

ность обработки поверхности, достигаемая шлифованием и хонингованием, позволяет бригаде Сташкова работать без брака. Никаких претензий по качеству не имеет бригада от мастера ОТК

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ

ГОРДОСТЬ

На заводе Александр Романович как раз отработал годы девятой пятилетки, сумев обогнать время на полтора года. В 1974 году он получил значок ударника девятой пятилетки. Вот как проявил себя «новичок» на заводе. Каковы его рабочие принципы? Они всегда неизменны, где бы Сташков ни трудился: работать честно, каждому дню отдавая весь запас сил физических и духовных.

Оставлять их «впрок» он не любит — новые силы накапливает. Не знаю, известно ли его товарищам по работе, что за шоферский труд фотография Сташкова была помещена на областную доску Почета в Кургане, что газета «Советское Зауралье» писала о нем. Наверное, не рассказывал он об этом из скромности.

Но он-то все помнит, и здесь, на заводе, старается работать не хуже. Он бригадир, и значит,

как сказал о нем бригадир. Есть и молодежь, пришедшая на завод сразу после службы в армии, например, Александр Кузнецов. Таким поначалу было нелегко, цилиндрический участок один из самых трудоемких в цехе. Но вся бригада им помогает, учит.

Задача бригадира — всех поровну загрузить работой, обеспечить нужным инструментом — микрометрами, штангенциркулями, глубомерами, абразивным материалом — всем, что нужно для шлифовки и хонингования деталей двигателя самолетов и вертолетов.

Самое главное для шлифовальщика — точность. У него счет идет на сотые доли миллиметра — будь то маленькая деталь или до 30 сантиметров в диаметре, самая крупная. Высокая точ-

Леонида Дробинина за многие годы работы. Видимо, во многом сказалась здесь личный пример Сташкова, взыскательного прежде всего к себе. Движет работу и социалистическое соревнование, итоги которого подводятся ежемесячно. У каждого члена бригады свои индивидуальные социальные обязательства на пятилетку. Как профторг, Александр Романович отвечает за его организацию.

Я спросила Сташкова, как он, шлифовальщик, ощущает связь своей профессии с авиацией.

Вот что он ответил: — Авиация — это не только «наземка», где, например, работаем мы. Это воздух. От качества нашей работы зависит, будут ли люди чувствовать себя вне опасности в самолете. Вот и ощущаешь эту связь, гордость, что ли, за свою профессию испытываешь. Эта самая рабочая гордость и велит бригадиру работать на совесть, отдавая Родине все силы.

Т. АЛЕКСАНДРОВА.

Навстречу

осенне-

зимней

навигации

СОРОКАЛЕТНИЮ
СТАХАНОВСКОГО
ДВИЖЕНИЯ

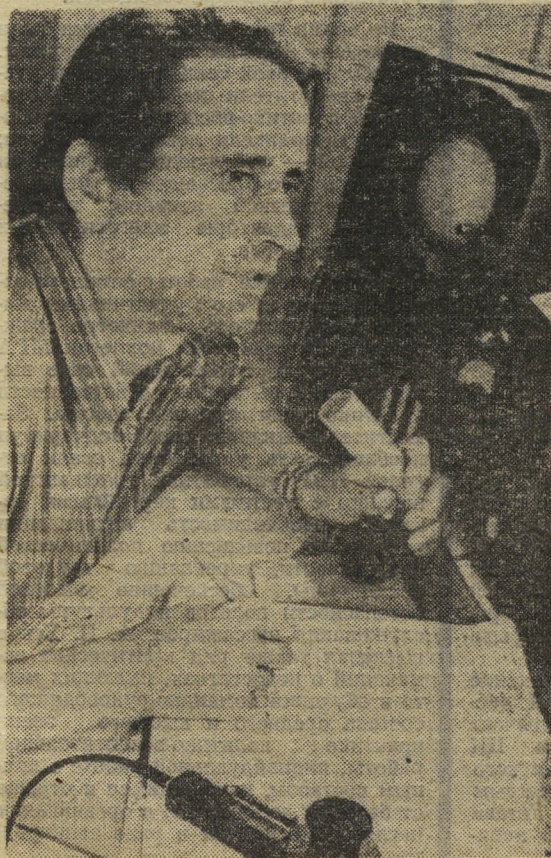
Чтобы качественно подготовить всю авиационную технику к работе в сложный период осенне-зимней навигации, работники авиационной базы Курганского авиапредприятия своевременно улучшают производственные условия, повышают свой профессиональный уровень.

Полностью готов к встрече зимы ангар для самолетов Ан-24, заасфальтирована приангарная дорожка. Готова и вторая очередь централизованного подогрева на участке обслуживания самолета Ан-2.

Несколько самолетов Курганского авиапредприятия полностью подготовлены авиатехниками к зиме.

Работа инженерно-технического состава и авиационной техники в зимних условиях, в особенности в осенне-зимней навигации в этом году, была предметом разговора на недавно прошедшей конференции работников авиатехнической базы и летного подразделения. Были выявлены и проанализированы все «узкие места», которые предстоит ликвидировать ведущим службам в период подготовки.

Успешному ходу подготовки к осенне-зимней навигации способствовало хорошо организованное в коллективе АТБ социалистическое соревнование в честь сорокалетия стахановского движения. Подведены его итоги. На первое место вышли работники участка технического ремонта. Этому коллективу присуждены памятный вымпел и денежная премия.



Туринский аэропорт уже к концу августа выполнил пятилетку по отправке пассажиров и по выручке. Здесь трудится небольшой, всего 18 человек, но дружный коллектив.
НА СНИМКЕ: диспетчер по управлению воздушным движением А. Ф. Ползунов.

СЕМИНАР-СОВЕЩАНИЕ ИДЕОЛОГИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ДЕЛА и помыслы работников Аэрофлота направлены сейчас на досрочное завершение плановых заданий 1975 года и девятой пятилетки в целом, пятилетки, которая является важным этапом развития воздушного транспорта СССР.

Успешное решение задач, стоящих перед гражданской авиацией, требует от каждого авиаработника большого напряжения сил, знаний, мастерства, высокого уровня дисциплины и организованности.

Важную роль в мобилизации тружеников Аэрофлота на претворение в жизнь решений партии и правительства призван сыграть большой отряд идеологических работников предприятий, учреждений и учебных заведений гражданской авиации.

О том, как приумножить достигнутые успехи, как усилить действенность идеологической и политико-воспитательной работы в трудовых коллективах, направленной на повышение эффективности производства, ускорение научно-технического прогресса в гражданской авиации, укрепление социалистической дисциплины труда, обеспечение безопасности и регулярности полетов, на широкое развертывание социалистического соревнования за досрочное выполнение заданий девятой пятилетки и достойную встречу XXV съезда КПСС, шел деловой, обстоятельный разговор на семинаре-совещании идеологических работников Аэрофлота, проходившем в Ленинграде с 22 по 25 июля с. г.

С докладом о состоянии и мерах усиления идейно-политического воспитания авиаработников, повышении действенности идеологической работы в коллективах гражданской авиации выступил начальник Управления по политико-воспитательной работе МГА, член коллегии МГА Г. И. Полежаев.

Докладчик высоко оценил повседневный трудовой героизм авиаработников, постоянное стремление к совершенствованию знаний и профессионального мастерства, достигшему высоких показателей в выполнении производственных заданий и социалистических обязательств, которые убедительно свидетельствуют о высоком политическом сознании, безграничной любви и преданности социалистической Родине, о горячем и единодушном одобрении политики КПСС и Советского правительства. Идеологическую работу можно считать эффективной только тогда, когда она с наибольшей полнотой способствует формированию у авиаработников научно-марксистско-ленинского мировоззрения, глубокой идейной убежденности, высоких нравственных идеалов, проявляющихся в поведении, реальных делах, поступках.

В любой сфере идеологической деятельности важнейшее значение должно занимать качество проводимой работы, забота о повышении эмоционального воздействия на личный состав идейно-воспитательной работы, стремление изживать в ней шаблон, проявлять постоянный творческий поиск. В этом направлении в авиапредприятиях, учреждениях и учебных заведениях гражданской авиации накоплен определенный положительный опыт.

МИНИСТЕРСТВОМ гражданской авиации и на местах партийными организациями, командно-руководящим составом и отделами ПВР проведена значительная работа по дальнейшему совершенствованию политического воспитания личного состава.

Создана стройная система политического и экономического образования авиаработников, обучения командно-руководящего состава авиапредприятий практике политико-воспитательной работы. Улучшилась массово-политическая и культурно-просветительная работа среди личного состава, повысилась ее действенность в решении практических задач, стоящих перед коллективами авиаработников.

Вопросы идейно-политического воспитания являются предметом постоянной заботы местных партийных органов, партийных организаций предприятий и предприятий.

ЦК компартий союзных республик,

обкомы, горкомы, райкомы партии неоднократно рассматривали важнейшие вопросы идейно-политического воспитания личного состава авиапредприятий.

В 1974 году в Украинском управлении состоялся семинар командно-руководящего состава, политработников, секретарей первичных партийных организаций, на котором с докладом «Политико-воспитательную работу — на уровень современных задач» выступил секретарь ЦК КП Украины Я. П. Погребняк. Такие же семинары состоялись в Уральском, Восточно-Сибирском и некоторых других управлениях.

В ГРАЖДАНСКОЙ авиации выросли и окрепли замечательные кадры командиров-организаторов производства, опытных воспитателей личного состава. Повысилась активность командных кадров в массово-политической и агитационно-пропагандистской работе. В текущем году более 50 проц. общего числа пропагандистов составляют работники командно-руководящего состава. Начальники управлений А. М. Горяшко, Н. А. Кузнецов, Н. В. Буров, И. Е. Лаптев, А. А. Конов и другие показывают пример активного участия в идейно-политическом воспитании авиаработников. Личное участие командных кадров в идеологической работе способствует повышению ее эффективности, действенности. В то же время это имеет большое значение для более глубокого овладения командными кадрами марксистско-ленинской теорией, сближения с подчиненными, изучения их настроений и запросов, укрепления авторитета командира-единоначальника.

Как известно, сердцевинной всей идейно-воспитательной работы является формирование у трудящихся коммунистического мировоззрения. Важнейшее место в этом процессе занимает политическая и экономическая учеба личного состава.

Командно-руководящий состав и политработники совместно с партийными организациями настойчиво работают над повышением идейно-теоретического уровня марксистско-ленинской учебы, усилением ее эффективности. Из года в год расширяется сеть политической учебы, охватывая основные кадры авиапредприятий. В настоящее время во всех ее звеньях работает свыше 615 начальных школ, более 1020 школ основ марксизма-ленинизма, 25 вечерних университетов марксизма-ленинизма и их филиалов, 965 теоретических проблемных семинаров. Заметно возрос удельный вес высшего и среднего звеньев политической учебы. В ряде управлений значительная часть руководящего состава учится в вечерних университетах марксизма-ленинизма, где они получают высшее политическое образование.

ХОРОШО работает вечерний университет марксизма-ленинизма ЦУМВС. К чтению лекций и проведению семинарских занятий здесь привлекаются высококвалифицированные специалисты, научные работники, опытные лекторы. В 1974/75 учебном году на трех факультетах университета (общий, экономический, международных отношений) занималось 885 слушателей, из них 524 человека — это командиры и начальники служб подразделений. В этом году 269 человек получили дипломы об окончании вечернего университета. Опыт организации и проведения занятий и вечернем университете марксизма-ленинизма при ЦУМВС заслуживает широкой поддержки и распространения.

Важное место в идейно-политической работе занимает воспитание молодежи. Молодежь Аэрофлота совершенствует свою идейно-политическую подготовку, в основном, в сети комсомольской учебы, а наиболее подготовленная часть — в системе партийного просвещения. Для занятий с молодыми авиаработниками в предприятиях выделяются, как правило, опытные наставники-пропагандисты. Например, в Приволжском управлении более ста подготовленных коммуни-

стов было направлено для проведения воспитательной работы с молодежью. Это положительно сказалось на организации и содержании политических занятий.

Составной частью идейно-политического воспитания личного состава является экономическое образование. В настоящее время в гражданской авиации экономической учебой по типовым программам охвачено свыше половины личного состава. За три последних года система экономического образования окрепла организационно, повысилась ее идейный уровень. Экономическое образование стало одним из важнейших направлений коммунистического воспитания, идейной закалкой авиаработников, их подготовкой к высокопроизводительному труду.

Характерной особенностью идейно-политической работы в Аэрофлоте за последние годы является повышение роли массово-политической пропаганды.

В ГРАЖДАНСКОЙ авиации сейчас работает 70 народных университетов, 1091 школа коммунистического труда, 432 лектория и кинолектория, имеется 104 Дворца и Дома культуры, 94 клуба, 242 библиотеки с фондом 2,5 млн. книг, 80 музеев и комнат трудовой и боевой славы, 1350 ленинских комнат и красных уголков, издается 24 многотиражных газеты.

Повысилось качество и улучшилось содержание лекционной пропаганды, в основе которой находятся труды классиков марксизма-ленинизма, материалы и решения XXIV съезда КПСС, выступления Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева.

Массово-политическая и культурно-просветительная работа среди личного состава становится более богатой по содержанию и разнообразной по форме. Получили распространение Ленинские чтения, тематические вечера, встречи с ветеранами Великой Отечественной войны и Аэрофлота, передовиками производства. «Повысилась активность в работе политинформаторов и агитаторов.

Предметом особой заботы и внимания партийных организаций, отделов по политико-воспитательной работе, командиров и начальников являются вопросы подбора, подготовки и воспитания кадров идеологических работников. С выходом в свет постановления ЦК КПСС по Белорусской партийной организации эта работа значительно активизировалась. В большинстве управлений заметно улучшилась подготовка идеологических кадров, сложилась определенная система работы с ними.

Наиболее квалифицированно эта работа поставлена в Украинском, Приволжском, Северо-Кавказском, Ленинградском, Московском транспортном управлениях, ЦУМВС: улучшили работу с пропагандистами в Грузинском и Западно-Сибирском управлениях.

В последние годы активизировалась также и работа кабинетов политического просвещения. Сейчас в предприятиях Аэрофлота функционируют 254 штатных и 150 внештатных кабинетов.

Вместе с тем возможности дальнейшего улучшения идейно-политической работы используются далеко не полностью.

ЕЩЕ недостаточно эффективна действенность отдельных мероприятий по идейно-политическому воспитанию, не уделяется должного внимания индивидуальной воспитательной работе, особенно среди экипажей, находящихся в отрыве от баз, и среди молодежи.

Несмотря на некоторое снижение количества грубых нарушений дисциплины, ее уровень еще не отвечает в полной мере требованиям ЦК КПСС. Необходимо добиться четкого и безупречного выполнения каждым авиаработником требований Устава о дисциплине в гражданской авиации.

До сих пор не изжиты случаи пьянства и аморальные поступки со стороны отдельных авиаработников.

В некоторых авиапредприятиях отсутствует должное внимание к содержанию и качеству марксистско-ленинской учебы и экономического образования, в организации учебы проявляется формализм.

Отделам по политико-воспитательной работе, кабинетам политического просвещения, методическим советам по экономическому образованию совместно с партийными организациями следует повысить контроль за этим важнейшим участком идеологической работы.

Необходимо улучшить воспитательную работу в молодежных объединениях и с семьями личного состава.

На семинаре-совещании выступил заместитель министра гражданской авиации, начальник управления летной службы, член коллегии МГА Б. Д. Грубий. Он подробно остановился на вопросах состояния безопасности полетов в гражданской авиации и мерах ее повышения в свете требований партии и правительства.

Борьбу за высокую безопасность полетов и укрепление трудовой дисциплины необходимо рассматривать как важнейшее направление всей массово-политической работы в гражданской авиации.

В работе семинара-совещания приняли участие и выступили: инструктор отдела пропаганды ЦК КПСС И. А. Зеленков, лекторы ЦК КПСС В. А. Белянов и В. И. Кузовкин, секретарь ЦК профсоюза авиаработников В. Г. Никитин, начальник юридического отдела МГА С. М. Ефимуркин и другие товарищи.

СОВЕЩАНИЕ прошло в обстановке высокой политической активности и деловитости.

Участники совещания обменялись опытом политико-воспитательной работы, обсудили меры дальнейшего повышения ее идейного уровня и эффективности.

Интересными и содержательными были выступления заместителя начальника отдела ПВР Тюменского управления А. П. Коробейникова, заместителя начальника отдела ПВР Дальневосточного управления В. К. Белоглазова, заведующей кабинетом политического просвещения Московского транспортного управления Т. М. Черновой, инструктора отдела ПВР Азербайджанского управления А. А. Лысенко, редактора многотиражной газеты «Северная трасса» Якутского управления Ю. А. Остапенко и других участников семинара-совещания.

Во время семинара-совещания были проведены занятия по трем секциям. В работе первой секции приняли участие заместители начальников отделов по политико-воспитательной работе и руководители лекторских групп; во второй — заведующие кабинетами политического просвещения управлений гражданской авиации; в третьей — редакторы многотиражных газет Аэрофлота.

В заключение работы семинара-совещания перед его участниками выступил заместитель министра гражданской авиации член коллегии МГА А. П. Усков, посвятивший свое выступление повышению действенности политико-воспитательной работы. Заместитель министра особо подчеркнул необходимость укрепления связи отделов ПВР управлений гражданской авиации с местными партийными органами, необходимость активизации работы по повышению политической бдительности, укреплению трудовой дисциплины, обеспечению высокой безопасности полетов и культуры обслуживания пассажиров. А. П. Усков высказал также ряд критических замечаний о недостатках, имеющих место в обучении командно-руководящего состава среднего и высшего звена практике политико-воспитательной работы, индивидуальной работе с личным составом, находящимся в отрыве от базовых аэропортов, в организации наглядной агитации в ряде авиапредприятий.



В ночном небе

Идет подготовка к осенне-зимней навигации. Все чаще в ночном небе Туринска можно видеть легкокрылые Ан-2. Здесь проводятся тренировочные ночные полеты уктусских авиаторов. Командир летного подразделения Ан-2 А. Г. Бессонов, весь командный состав и 50 процентов летного состава уже прошли тренировки.

Самых достойных

Идут отчетно-выборные собрания в комсомольских организациях цехов, служб, участков Уктусского авиапредприятия. Самых активных, примерных работников выбирают своими вожаками комсомольцы. Ю. Меньшенина, инженера, избрали секретарем комсомольской организации управления.

Что общего между птичкой синицей и руководством Кольцовского авиапредприятия? Спроси любого — вряд ли ответит, скажет: «Шутки шутите. Что ж тут общего может быть? Крылышки?»

Но оказывается, кое в чем они очень даже похожи. Синица из крылов-

матывают. Понравилось им, к примеру, кольцовское автохозяйство — чистота, смотровые ямы хорошо освещены, за каждым работником закреплен участок пожарной безопасности. Как только вернулись домой, занялись

он, действует всюю. Не помешало бы посмотреть лаборатории и бытовки в АТБ. Да мало ли еще что! Волжане знай придумывают, как соревнование лучше сделать. То балльную систему разрабатывают, чтоб итоги быст-

Фельетон

В роли синицы



своей автобазой, смотрей устроили.

— Ну, — говорят шоферам, — вот приедут уральцы, они с вас спросят. Учитесь, перенимайте.

Давно это было. Пожали тогда волжане и уральцы друг другу руки, подписали договор о соцсоревновании на 1974 год и решили после каждого квартала встречаться, чтобы итоги подвести, победителя наградить, а главное, чтоб хорошему поучиться. По такому случаю изготовили куйбышевцы роскошный переходящий вымпел и стали на Урал наведываться. Как только кончится квартал — командир Куйбышевского авиапредприятия М. А. Дубровский посылает делегацию и сам вместе с нею летит.

Смотрят волжане, как в Кольцово работают, сравнивают да на ус на-

Только напрасно шоферы волновались. Уральцы так и не собрались к друзьям по соревнованию. На 1975 год заключен новый договор о соцсоревновании предприятий. Под ним снова стоят подписи Г. Г. Борисова, А. П. Огданского и В. П. Бродовикова, но за два года ни один представитель Кольцовского авиапредприятия так и не побывал у друзей-соперников.

А было чему поучиться у волжан. Ангар для Ту-154 в Кольцово — будущее, а в Курумоче вот

рей и объективной подводить, то предложат: «Пусть лучшие авиаторы к товарищам по профессии ездят опытом делиться».

Но уральцам это — как об стенку горох. От волжан, как от назойливых мух, отмахиваются да обещают: «Уж в этом-то году непременно подождем море. В первом же квартале».

«И чем же кончились затеи величавы?» Снова на Волгу никто не поехал, а в Куйбышев пошло... приглашение. «Прилетайте, мол, сами, — зазывали кольцовцы, — а мы когда-нибудь прибудем». Да никто теперь их синичьим словам не верит.

Не выполнившая своих обещаний синица с позором улетела восвояси, а домоседливые кольцовские руководители получили заслуженную репутацию пустобаев. На 1976 год куйбышевские авиаторы подыскивают себе другого партнера.

П. ДЕМЕНЦЕВА,
наш спецкор,
г. Куйбышев.

Ту-144 — самолет Аэрофлота

Пилоты гражданской авиации нашей страны приступили к учебно-тренировочным полетам на сверхзвуковом пассажирском самолете Ту-144.

Ниже публикуется интервью с командиром корабля Ил-62 Московского транспортного управления гражданской авиации В. П. Ворониным, который первым начал осваивать Ту-144.

В чем заключалась наземная подготовка гражданских летчиков сверхзвуковой авиации, отличалась ли она от обычного переучивания пилотов, переходящих с одной машины на другую?

— Как правило, «пересаживаясь» на другую, более новую машину, мы встречались как бы с естественным продолжением одной конструкции летательного аппарата в другой. А Ту-144 — принципиально новый самолет, и, естественно, в процессе его освоения приходилось сталкиваться с вещами, нам до сих пор неизвестными. Вот первое — в Аэрофлоте не было еще самолетов, созданных по схеме «бесхвостка». Мы привыкли к тому, что рули глубины находятся на стабилизаторе самолета, а у Ту-144 стабилизатора нет, рули расположены на крыльях. Пришлось осваивать не только новую аэродинамику это-

го лайнера, не только особенности его поведения в воздухе, но и вырабатывать в себе новую психологию «воспитания» этой машины с большим диапазоном скоростей — до 2500 километров в час, большими высотами полета — до 20 километров. На Ту-144 установлено много агрегатов, систем, которых нет на других самолетах. Например, цифровая вычислительная машина, в которой заложена программа полета. Эта машина ведет самолет строго по заданному курсу, исправляя все отклонения...

— На каких трассах вы и ваши товарищи будете летать после переподготовки?

— Прежде всего это будут внутрисоюзные трассы Аэрофлота. Именно здесь предстоит «обкатать» Ту-144.

Полет длился 45 минут. Мы знакомились, как ведет себя машина на различных скоростях.

— Сколько времени будут продолжаться учебно-тренировочные полеты?

— Полтора-два месяца. — Пожалуй, для такой сложной машины это не так много!

— Самолет сконструирован так, чтобы максимально облегчить работу летчиков.

[Газета «Труд»].

НАВСТРЕЧУ СЪЕЗДУ

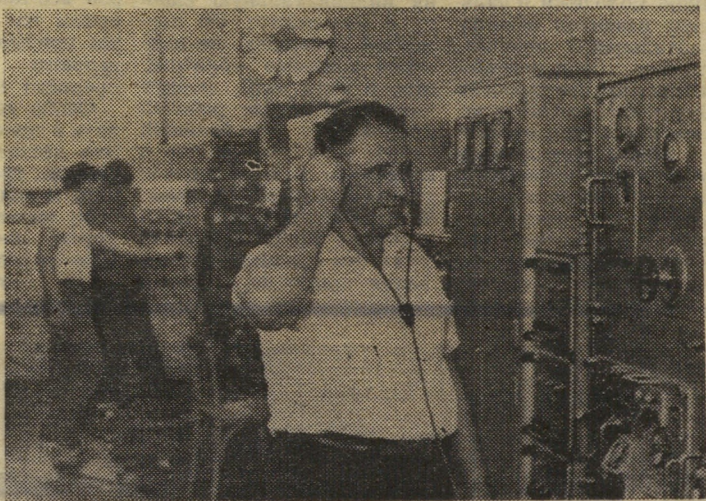
«ГЛАЗА» И «УШИ» КУРГАНА

Коллектив службы радионавигации и связи Курганского авиапредприятия решил до начала работы XXV съезда КПСС значительно улучшить радиосвязь экипажей самолетов с диспетчерами службы движения. Для этого нужно было установить новую антенну и аппаратуру. Трудоемкую и кропотливую работу было решено провести личным составом службы РиС. Позади месяцы напряженного труда. Антенна поднялась ввысь. И пилоты, и диспетчеры по достоинству оценили связь в новом для них диапазоне.

Большой вклад в выполнение важного пункта обязательств внес радиотехник Петр Иванович Казанцев. Больше тридцати лет работает в авиации Петр Иванович. За это время он воспитал не одно поколение специалистов своего дела. В соревновании в честь 30-летия Победы он стал победителем в своей службе. Вот и теперь коммунист Казанцев показывает пример тем, кому дал путевку в жизнь.

НА СНИМКАХ: П. И. Казанцев; «глаза» Кургана; начальники узла связи В. И. Безрода, старший инженер системы посадки П. М. Звягин отчитываются о проделанной работе перед секретарем парткома предприятия А. А. Войновым.

Фото А. Нагибина.

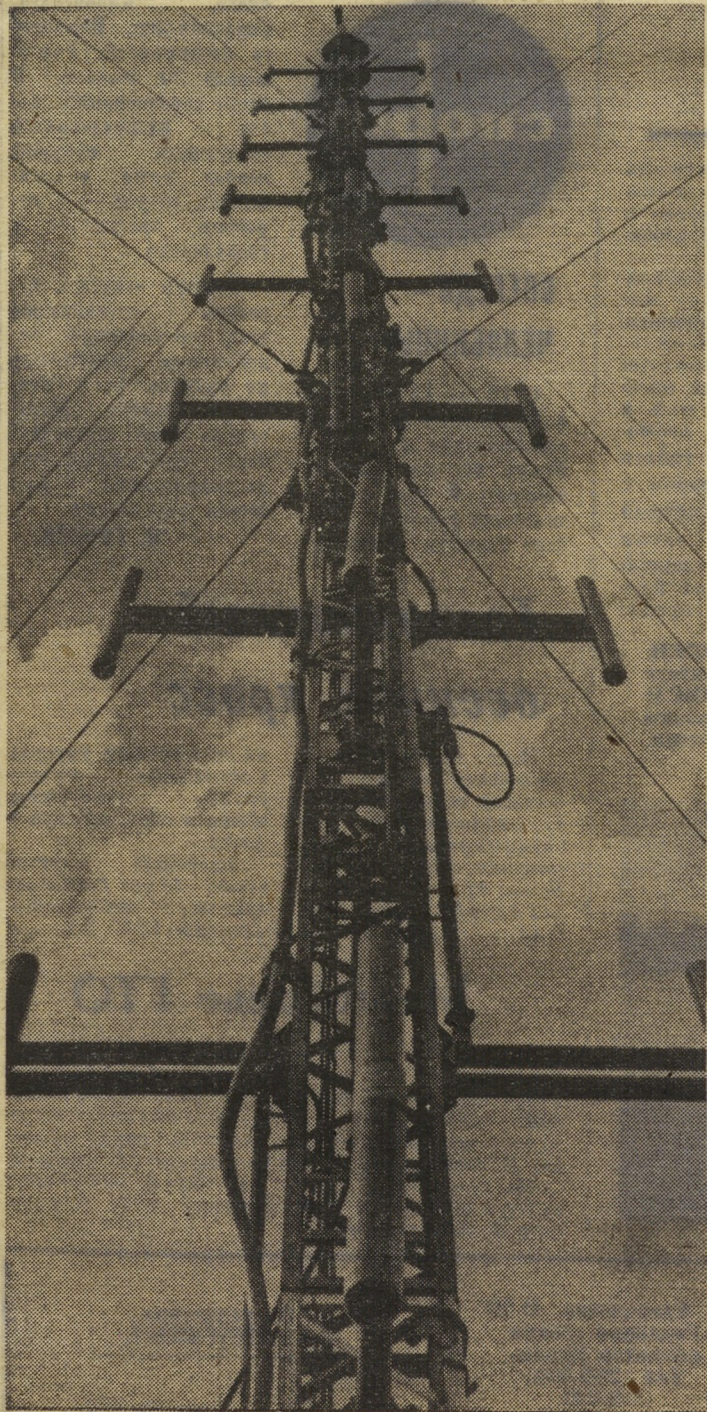


Учеба

В ПОЛИТСЕТИ

В Челябинском авиапредприятии укомплектовано 12 кружков политсети на 1975/76 учебный год. В девяти кружках слушатели будут изучать «Основы коммунистической морали», три кружка объединены общим названием «Молодежи — о партии».

Занятия в комсомольском молодежном летном подразделении будет вести секретарь парткома В. И. Белая, в кружке работников службы РиС — секретарь комитета комсомола В. Приладышев. В числе руководителей семинаров — 11 коммунистов, 6 человек с высшим образованием, двое с незаконченным высшим, четверо со средним специальным.



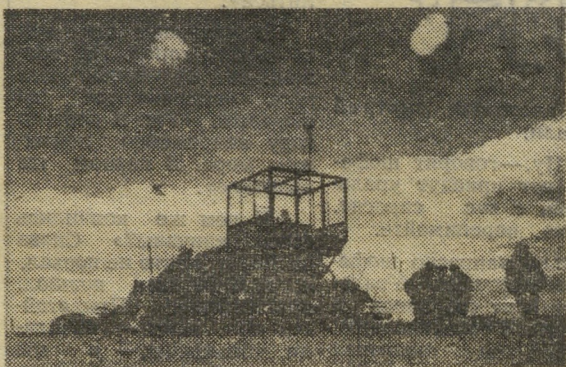
Под голубым куполом неба



Этот снимок сделал в свободном падении Почетный мастер спорта, заслуженный тренер РСФСР Сергей Киселев. Многие уральские авиаторы хорошо знают талантливого спортсмена и педагога: многие из них получили путевку в небо благодаря своему наставнику. Такими, как С. Киселев, гордится Свердловский авиаспортклуб ДОСААФ. И, преемники ветеранов стараются работать так же, как их старшие товарищи.

Из года в год готовит клуб летчиков и парашютистов. Для многих допризывников это учеба служит хорошим подспорьем для подготовки к службе в рядах Советской Армии, для других аэроклуб — начало пути в гражданскую авиацию.

На снимках: в свободном падении; перед первым прыжком; «земля» внимательно следит за своими питомцами.



ЗАКОНОМЕРНЫМ представляется тот факт, что в авиации, с ее сложнейшей техникой, должны работать люди, имеющие как минимум среднее образование. Но проведя анализ общеобразовательного уровня в своем предприятии, мы обнаруживаем не-

мало молодежи, не имеющей среднего образования. Такое положение наблюдается не только в наземных службах, но и в АТБ, ЦДА, службах перевозок и радионавигации и связи.

По результатам 1974/75 учебного года лучшие ученики поощрены приказом командира авиапредприятия. Уже в июне комсомольские организации приступили к комплектованию школы на 1975/76 учебный год. Были составлены списки

Спросите у начальника службы перевозок В. В. Берсенева, и он вам ответит, кто где будет учиться, а кто не сможет и почему. Это говорит о заинтересованности руко-

ДОСААФ повышают классность шоферов, не обращая внимания на образование. Становится понятным нежелание шоферов учиться в ШРМ. Зачем ему «перенапрягаться».



мало молодежи, не имеющей среднего образования. Такое положение наблюдается не только в наземных службах, но и в АТБ, ЦДА, службах перевозок и радионавигации и связи.

В прошлом году в Челябинском авиапредприятии был открыт учебно-консультационный пункт областной заочной средней школы, в котором занимались 42 человека. На 1975/76 учебный год создано 9 классов, в которых начнут учебу 130 человек. 23 авиароботника будут учиться в других школах города и ближайших сел.

Выполняя постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О завершении перехода ко всеобщему среднему образованию молодежи и дальнейшему развитию общеобразовательной школы», учитывая перспективы развития авиапредприятия и авиационной техники, командование авиапредприятия и общественные организации провели большую работу по комплектованию школ рабочей молодежи.

Было проведено три встречи с молодежью, не имеющей среднего образо-

Учеба работает помогает

молодежи до 30 лет, не имеющей среднего образования. Треть этого списка составили фамилии работников служб спецтранспорта, на них и было обращено основное внимание.

Следует отдать должное руководителю службы А. Н. Солохину, который мобилизовал весь инженерно-технический состав на индивидуальную работу с молодежью. 60 процентов молодежи, не имеющей среднего образования, в этом году начнут учиться в школе рабочей молодежи. Это большой успех, если учесть, что в прошлом году в службе училось только 5 человек. В службе ЭРТОС, ЦДА и отряде ВОХР вся молодежь без среднего образования приступит к учебе.

водителя в кадрах, ведь от грамотного человека больше и производственная, и общественная отдача, да и культура обслуживания пассажиров в немалой степени зависит от общего культурного уровня работника отдела перевозок.

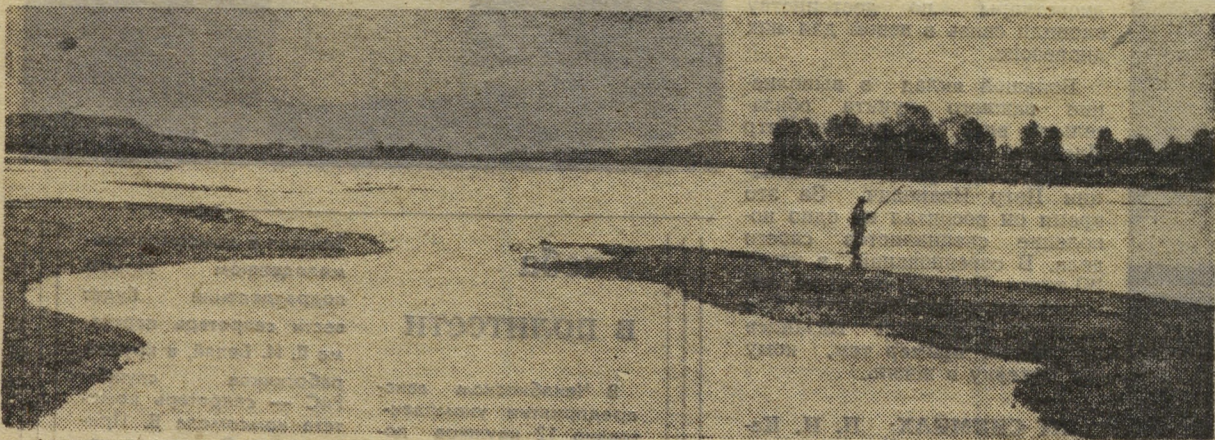
Понимая необходимость среднего образования для авиароботника, отдел кадров все-таки продолжает прием на работу молодежи призывного и допризывного возраста без среднего образования.

Особо хотелось бы сказать о профессии шофера. Это достаточно сложная работа, требующая хороших знаний физики, химии, математики. Но на курсы шоферов принимаются люди с 8-летней, мало того, курсы

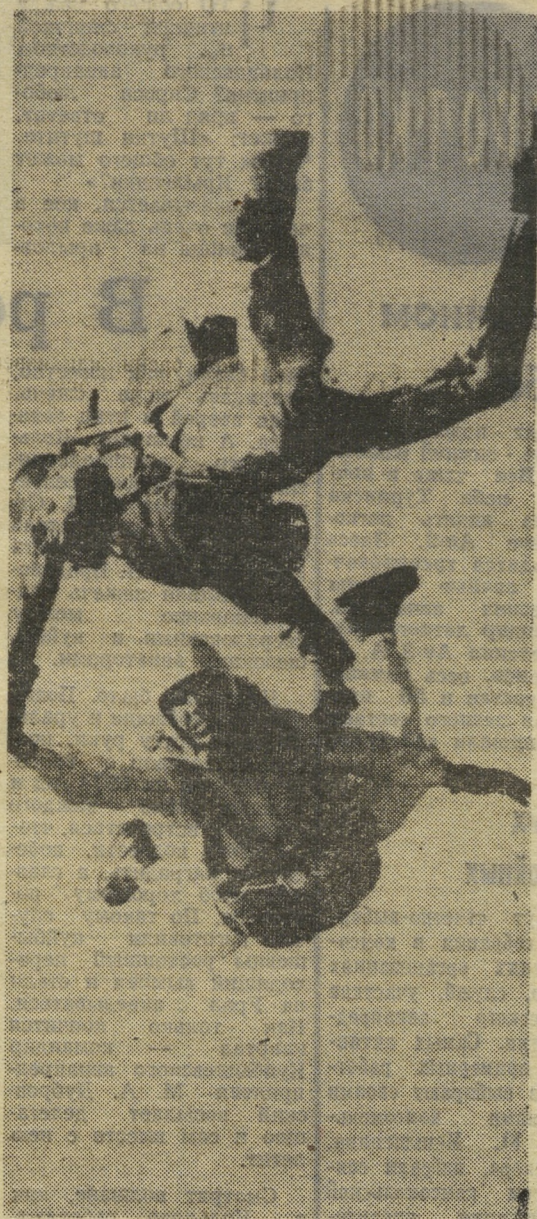
когда повысить классность и тем самым увеличить свою зарплату он может и без повышения образования.

Повышение общеобразовательного уровня — это важная государственная задача, и выполнить ее — долг каждого руководителя и общественных организаций. Особая роль в этом принадлежит комсомолу, так как эта работа проводится в основном с молодежью. Грамотный молодой человек более активен в общественной жизни и отдача от него на производстве гораздо больше.

В. ПРИЛАДЫШЕВ,
секретарь комитета ВЛКСМ Челябинского авиапредприятия.



Идут последние золотые деньки бабьего лета. Скоро, совсем скоро придут на Урал дожди и метели. А пока все, кто любит природу, спешат насладиться ее красотой...



ВПЕРЕДИ — ЧЕЛЯБИНЦЫ

С 13 по 15 сентября в Челябинске проходили соревнования на кубок Урала по настольному теннису. В этих соревнованиях приняли участие команды Челябин-

ского, Кировского, Свердловских, Пермского предприятий. Участвовало 20 человек. В итоге соревнований места распределились следующим образом: первое место у челябинцев, второе — у ирбитчан, третье — у свердловчан.

Хочется отметить хорошую организацию этих соревнований челябинцами (инструктор по физкультуре и спорту Г. Фомин). Желательно чаще проводить такие соревнования среди предприятий в масштабе управления.

М. ГУЧКОВ.

Традиционный осенний кросс

Идет подготовка к массовому легкоатлетическому осеннему кроссу, традиционному для авиароботников Курганского предприятия. В нем примут участие все службы. Участники кросса распределены

на возрастные группы. Составлены списки групп, кроссмены прошли обследование у врача.

Массовый осенний кросс будет посвящен закрытию летней спартакиады УрУ ГА.

Многоборье ГТО

На днях состоялись соревнования по летнему многоборью ГТО в вертолетном подразделении Уктусского авиапредприятия. Соревнования включали бег на 100 метров, тысячекилометровый кросс, метание гранаты, толкание ядра, прыжки. В состязаниях приняли участие 30 человек.

На следующей неделе на старты многоборья выйдут пилоты из подразделения А. В. Назарова и Б. А. Артемьева.

НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОН:

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

За редактора
А. В. НАГИБИН.