

ЮНОШИ И ДЕВУШКИ! НАСТОЙЧИВО ОВЛАДЕВАЙТЕ МАРКСИСТСКО-ЛЕНИНСКИМ УЧЕНИЕМ, ДОСТИЖЕНИЯМИ НАУКИ, ТЕХНИКИ И КУЛЬТУРЫ! ПРИУМНОЖАЙТЕ СЛАВНЫЕ РЕВОЛЮЦИОННЫЕ, БОЕВЫЕ И ТРУДОВЫЕ ТРАДИЦИИ СОВЕТСКОГО НАРОДА!

(Из Призывов ЦК КПСС).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 39 (2052).

СРЕДА.

27

ОКТАБРЯ

1976 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXV

Цена 2 коп.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

**Решения
XXV съезда
КПСС —
В ЖИЗНЬ!**

* 29 октября —
День рождения
КОМСОМОЛА



**Твой
КОМСОМОЛЬСКИЙ
билет**

Их миллионы, комсомольских билетов. И каждый из них может рассказать о ярких страницах жизни тех, кому он принадлежал. А собранные воедино они расскажут об удивительной, неповторимой жизни Ленинского Коммунистического Союза Молодежи, самой представительной на земле молодежной организации.

Отстаивая свои идеалы, шли на смерть сотни, тысячи комсомольцев, и комсомольский билет был символом их коммунистических убеждений.

Принадлежу Ленинскому комсомолу... Это значит — принадлежу союзу единомышленников. Людей, которые сделали своими убеждениями самые светлые и прогрессивные идеалы на земле — коммунистические. Принадлежу комсомолу — это значит принадлежу организации, которая с самого начала своего возникновения, став на позиции коммунистов, ведомая ими, окунаясь в горнило труднейшей работы по переустройству мира.

В целях дальнейшего повышения эффективности производства и качества работы, выполнения плана первого года десятой пятилетки, повышения культуры обслуживания пассажиров командование и объединенный комитет профсоюза Уктусского авиапредприятия решили провести смотр-конкурс на лучший аэропорт МВЛ предприятия.

В положении о смотре-конкурсе указывалось, что лучшими коллективами будут признаны те, кто выполняет социалистические обязательства, соблюдает неукоснительно финансовую дисциплину, проводит действенную воспитательную работу, политическую и техническую учебу с личным составом.

Необходимо улучшение благоустройства аэропорта: наличие тротуаров и гравевых дорожек, хорошее состояние подъездных дорог, озеленение привокзальной территории, установка скамеек для отдыха пассажиров, образцовое содержание пас-

сажирских и служебных помещений, своевременное проведение ремонта здания и мебели, наличие необходимой агитации и справочного материала

приятия и Уральского управления гражданской авиации проверили ход работы по подготовке к осенне-летней навигации. Были выявлены существ-

ующие недостатки в работе аэропортов МВЛ. Решено было первое место присудить коллективам аэропортов Тавда и Карпинск, второе — Туринск и Слобода Туринская, третье — села Петрокаменское. Отмечена хорошая работа аэропортов Алапаевска, Артемовска, Зимнего, Гари.

выполнены предписания государственного пожарного надзора по состоянию складов ГСМ, печного отопления, электропроводки.

На основании решения смотровой комиссии приказом командиров авиапредприятия первое место среди классифицированных аэропортов присуждено коллективу Тавдинского аэропорта. Ему будет вручена грамота и денежная премия. Второе место завоевали туринцы.

Среди неклассифицированных аэропортов первое место занял коллектив Слободы Туринской, второе — аэропорт Таборы. За достигнутые успехи передовики общественно-го смотра-конкурса награждаются денежными премиями.

Н. ПИШКИН,
начальник службы перевозок.

Лучший аэропорт МВЛ

Крылатые будни

в залах аэропортов, организация питания пассажиров, торговли газетами и журналами.

Учитывается особо организация рекламы в населенных пунктах и на предприятиях, организация предварительной продажи билетов, бронирование мест и продажа транзитных билетов.

В мае комиссии пред-

варенные недостатки в работе аэропортов МВЛ. Решено было первое место присудить коллективам аэропортов Тавда и Карпинск, второе — Туринск и Слобода Туринская, третье — села Петрокаменское. Отмечена хорошая работа аэропортов Алапаевска, Артемовска, Зимнего, Гари.

Прошло несколько ме-

сяца, и вот мы снова подводим итоги. Общественный смотр-конкурс показал, что коллективами аэропортов МВЛ проделана определенная работа по обеспечению выполнения производственного плана и взятых социалистических обязательств, улучшению культуры обслуживания пассажиров. При подготовке к осенне-зимней навигации отремонтированы здания, приведена в порядок территория аэропортов. Но в некоторых аэропортах до сих пор не



ТУ-114 ВАХТУ СДАЛ

дому из них предстоит только один рейс — по земле, да и то в разобранном виде: на переплавку.

Не много в мире создано самолетов, которые оставляли бы по себе столь заметный, как у Ту-114, след в истории авиации, а заодно и в памяти пассажиров. Он был исключительно надежным, безопасным. За семнадцать лет регулярных рейсов десятков машин — ни одного дефекта, который явился бы причиной аварии. А рейсы не близкие, не средние — сверхдальние. Он был первым нашим воздушным кораблем, открывшим беспосадочную, всего лишь 8-часовую, линию Москва — Хабаровск. Ту-114 стал первооткрывателем и бес-

посадочных трансконтинентальных маршрутов, связавших Москву с Гаваной, Нью-Йорком, многими другими удаленными от нас городами мира. Если перемножить и складывать часы, что провёл он в воздухе, покрытые им километры, учесть количество перевезенных пассажиров и тонны грузов, цифры окажутся поистине немалыми.

Сконструированный в ОКБ академика А. Н. Туполева, этот самолет вообрал в себя все то новое, что наука успела к тому времени узнать, а техника — создать. В свою очередь он сам дал мощный импульс и дальнейшему развитию и науки, и техники, включая полетную навигационную и

земную аэродромную. Взяв с первого же старта за рубеж «Гран-при» Международной выставки в Брюсселе, Ту-114 вызвал восторженные отзывы мировой прессы, крупнейшей авиаспециалистов. Все тогда пророчили ему большую и долгую жизнь. Да, большая жизнь состоялась, что же касается ее срока, то он был точно определен еще при рождении «стотысячдвухдцатого».

И вот этот срок наступил: Ту-114 выработали свой ресурс, в связи с чем издан приказ об их списании. Сегодня они стоят вприкрык, уже частично демонтированные, но все еще не потерявшие былого величия и блеска гигантские птицы.

— На те линии, где работали «стотысячдвухдцатые», сейчас выведены более совершенные по конструкции, более экономичные и комфортабельные Ил-62, — говорит начальник Московского транспортного управления гражданской авиации Юрий Алексеевич Луговой.

В последние годы «стотысячдвухдцатые» базировались в Домодедове. Но не все из них закончат здесь свою жизнь. Несколько машин переданы в научные и учебные центры. С ними прощай, их не надо демонтировать. Что же касается тех, которые пойдут на переплавку, то с ними придется долго повозиться. Надо снять все, чему еще можно найти применение как в самой авиации, так и в других отраслях народного хозяйства. Разобрать же огромную, почти 100-тонную машину, верхняя точка которой на уровне крыши пятиэтажного дома, дело весьма сложное, трудоемкое.

Отсюда, из Домодедова, регулярно летает в столицу Казахстана Ту-144. Вызывают здесь и проходящие сейчас государственные испытания Ил-76, Як-42. Словом, со здешней взлетной полосы хорошо виден завтрашний день нашей авиации. И все-таки странным кажется, что знаменитый Ту-114 уже день вчерашний. Его обогнало время. Впрочем, обгонит оно и новые самолеты.

В. ЗАХАРЬКО,
Аэропорт Домодедово.

АЭРОФЛОТ

Один из наследников Ту-114 — лайнер Ту-154.
Фото В. Алексева.



С хорошим настроением встретил коллектив завода № 404 ГА десятую пятилетку, активно включившись в социалистическое соревнование за успешное выполнение государственного плана 1976 года.

По итогам работы за I и II кварталы 1976 года коллективу завода присуждено I место по Чкаловскому району и городу Свердловску, за I квартал присуждалось 2 место во Всесоюзном соревновании среди авиаремонтных заводов и I место по Уральскому теркому профсоюза авиаремонтников. В социалистическом соревновании среди коллективов цехов по нашему заводу чаще других в своих группах призовых мест доби-

вались коллективы цеха № 4, коллектив участка капремонта, коллектив бухгалтерии.

Успешно трудится коллектив завода, выполняя план первого года 10-й

место в нашей работе. Значительные трудности испытывает коллектив завода в связи с недостаточным четким и своевременным обеспечением запас-

Пятилетке — ударный старт!

Повышая качество

пятилетки. Итог работы завода за 9 месяцев дает основание надеяться, что план коллектив завода выполнит с честью, справится с принятыми повышенными обязательствами в честь 59-й годовщины Великого Октября.

Говоря о достижениях, нельзя забывать и о недостатках, которые имеют

ними частями и материалами.

Имеются у нас недостатки и в вопросах качества выпускаемой продукции, не изжили мы внутрицеховой брак.

Качество выпускаемой на нашем заводе продукции должно быть предметом заботы не только работников ОТК, но всех трудящихся, на каком бы участке они не работали.

Говоря о дисциплине, хотелось бы обратить особое внимание цеховых комитетов профгрупп и руководителей цехов, отделов на воспитание у тружеников завода высокого чувства ответственности за порученное дело. Не лишне напомнить, что в

этом важном вопросе воспитательную функцию призвано сыграть социалистическое соревнование.

Большой вклад в развитие технического прогресса внесли рационализаторы и изобретатели завода, которых насчитывается сейчас 183 человека, за 9 месяцев 1976 года подано 134 предложения с экономией 80,8 тысячи рублей при плане 12 тысяч рублей. В то же время хотелось бы покрывать работу совета ВОИР за бездеятельность. До сих пор не подведены итоги работы рационализаторов за I полугодие, не изготовлен стенд ВОИР, не полностью собраны взносы с членов ВОИР.

В. ХАЛИТОВ,
председатель завкома завода № 404 ГА.

* Итоги за III квартал

Подведены итоги социалистического соревнования за III квартал среди аэропортов МВЛ Уктусского авиапредприятия. Первое место среди классифицированных аэропортов — у коллектива Сосьвинского аэропорта, второе — у Туринского.

По второй группе аэропортов на первом месте Гари, на втором — Арти, на третьем — Туринская Слобода. По третьей группе — впереди Пуксинка и Ликино.

Горизонты технического прогресса

(Окончание. Начало в № 38)

ИМЕЮТСЯ специальные устройства для ввода в машину графической информации (чертежей, контурных рисунков).

Огромные возможности для организации диалога человека и ЭВМ дают экранные пульта (дисплеи). Дисплей представляет собой экран типа телевизионного, на который ЭВМ может выводить любую буквенно-цифровую и графическую информацию. С помощью специального светового карандаша человек может рисовать на экране или стирать то, что было изображено раньше, перемещать отдельные знаки или элементы рисунка и т. д.

Ведутся работы по вводу информации в ЭВМ голосом, так что скоро ЭВМ будет понимать два языка: русский устный и русский письменный.

ПРИНЦИП ОБРАБОТКИ ИНФОРМАЦИИ

В ЭВМ ИТАК, вводимая в ЭВМ информация с помощью устройств ввода попадает в ЗУ. Туда же (в ЗУ) записывается и программа обработки этой информации.

Программа состоит из команд. В каждой команде — 2 части: в первой записана операция, которую необходимо выполнить (сложение, умножение и т. д.), во второй — адреса машинных слов, с которыми должна быть выполнена эта операция.

Выполнением программы в ЭВМ занимается специальное устройство — УУ. Комплекс устройств, обрабатывающих информацию, называется процессором.

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ОБ АСУ

Всякая система управления решает три основные задачи: сбор и передача информации об управляемом объекте, переработка информации и выдача управляющих воздействий на объект управления. АСУ автоматизирует все эти этапы. Этим АСУ прежде всего отличается от простого использования ЭВМ в управлении. При простом использовании ЭВМ на ней решаются отдельные задачи управления, т. е. осуществляется только переработка информации, этапы же сбора информации и формирования управляю-

щих воздействий при этом обычно не автоматизируются.

Начав говорить об АСУ, мы перешли с вами на язык кибернетики, коренными понятиями которой являются система и информация, а процессы управления рассматриваются как процессы переработки информации.

Основное открытие кибернетики — это установление единства информационных процессов в живой и неживой природе, в том числе в социальных и экономических процессах.

25 лет назад группа американских инженеров работала над созданием машины, которая позволяла бы читать слепым. Это устройство состояло из множества фотоэлементов, различных электрических соединений, генераторов и т. д. Когда один из известных аналогов увидел этот чертеж, он спросил: «Это схема четвертого слоя зрительного аппарата мозга?» Среди разработчиков же машины не было ни биологов, ни медиков.

Можно привести множество других примеров, когда жизнь сама подталкивала к единству принципов управления и связи в машинах и живых организмах.

В 1953 году в Калифорнийском университете под руководством профессора Отто Смита была построена электронная модель экономической системы капитализма. В ней движение капиталов воспроизводилось электрическим током, задержка в реализации товаров — с помощью трансформаторов и т. д. На основе этой модели было выявлено, что такая экономическая система в значительной степени неустойчива (период колебаний составляет около 10 лет). Введение в систему некоторых дополнительных факторов с целью ее стабилизации лишь увеличило неустойчивость электронного аналога. Таким образом, выводы К. Маркса и Ф. Энгельса о циклическом характере производства при капитализме блестяще подтвердились с помощью эксперимента.

Приемы моделирования при анализе сложных систем еще задолго до биологов, психологов и социологов использовали экономисты.

Не лишним основа-

ния тогда является вопрос: не являются ли экономисты первыми кибернетиками?

Подобное откровение для экономистов, возможно, так же неожиданно, как для одного из героев Мольера, г-на Журдена, который с удивлением узнавал, что он всю жизнь говорил прозой. Во всяком случае между экономикой и кибернетикой значительно больше общего, чем между «домоводст-

Автоматизированные системы управления

вом» и «искусством вождения кораблей», что соответствует буквальному переводу этих терминов с древнегреческого.

Итак, кибернетика занимается изучением сложных систем. Любую систему можно представить в виде матрицы, входящих одна в другую. Каждая матрица — уровень иерархии. В ГА первый уровень — МГА, второй — УГА, третий — эксплуатационное предприятие. Итак, ГА — это сложная иерархическая система со всем многообразием, неоднородностью связей и элементов. Внутри ее бушуют сложнейшие экономические, административные, этические и другие отношения. Смоделировать такую систему практически невозможно, а вот управлять ею приходится.

Кибернетика же, стремясь оптимизировать, автоматизировать управление, спрашивает не «что это такое?», а «что оно делает?». Ответом на этот вопрос является создание АСУ. АСУ строится по тому же иерархическому

принципу: АСУ-1 — МГА, АСУ-2 — УГА, АСУ-3 — ОАО. Каждая АСУ складывается из отдельных подсистем: подсистема «ИАС», подсистема «ЛАНХ», подсистема «Безопасность» и т. д. Они создаются взаимосвязанными, и из них, как из кирпичиков, складывается система.

Основной целью созда-

нья многоуровневой структуры АСУ «Аэрофлот» является сокращение объемов информации, поступающей на «верхние» уровни управления за счет последовательного «сжатия» информации на «нижних» уровнях в пределах их компетенции.

Основная задача этой системы: — ускорение сроков доставки информации, повышение ее достоверности, полноты и регулярности.

Переоценить важность этих качеств информации трудно.

Человек страдает тяжелым недугом. Ему предлагают папиросу, но он промахивается, рука несколько раз промахивается. Это атакия — заблуждение, связанное с поражением органов, ответственных за подачу сигнала о приближении руки к папиросе, т. е. за действие обратной связи.

Те же «недуги» могут обнаружиться и в экономических системах. Руководитель отдает распоряжения начальникам служб. Те, в свою оче-

редь, должны выдавать управляющие команды своим подчиненным и т. д. Но если руководитель или начальники служб не будут своевременно знать (а тем более, если не узнают совсем), как выполняются их распоряжения, то процесс управления, по сути дела, нарушится. Система, как говорят специалисты, пойдет «вразнос».

Как известно, попытки объять необъятное еще ни разу не увенчались успехом. Поэтому пусть вам не покажется странным, что вопросы, освещающие непосредственную деятельность в условиях АСУ и источники ее экономической эффективности, мы сегодня почти не затрагиваем.

Задачей сегодняшнего дня является предпроектная стадия создания АСУ. Предпроектная стадия — это период изучения (или обследования) существующей системы управления.

В процессе обследования должны быть получены следующие результаты:

- выявлены основные принципы и последовательность процессов планирования и управления;
- составлена схема информационных потоков;
- определена возможность и необходимость применения экономико-математических методов и ЭВМ при автоматизации планово-экономических расчетов.

Полученные результаты обследования анализируются и на основании их анализа разрабатываются следующие материалы:

- схема последовательности формирования документов;
- перечни входных, внутренних и выходных документов;
- характеристика потоков информации и т. д.

Иначе говоря, цель обследования — изу-

чить существующую систему управления, выявить недостатки, чтобы, учитывая возможности ЭВМ, внести качества новые, свойственные только АСУ.

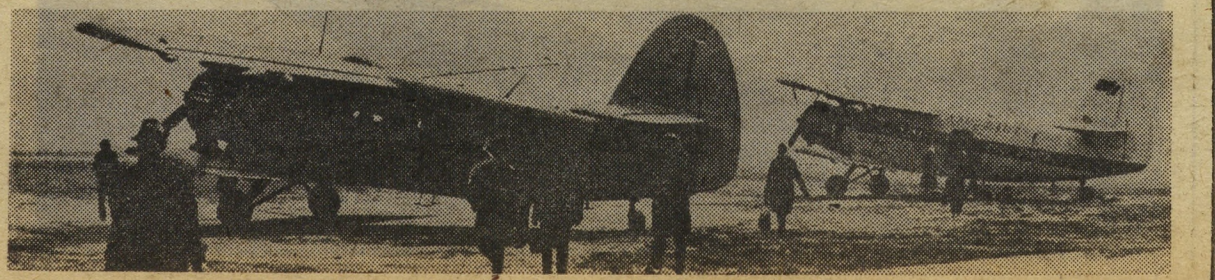
Не имея такого всеобъемлющего подробного представления о системе, безусловно, нельзя определить ее возможности, т. е. определить, что от нее можно взять.

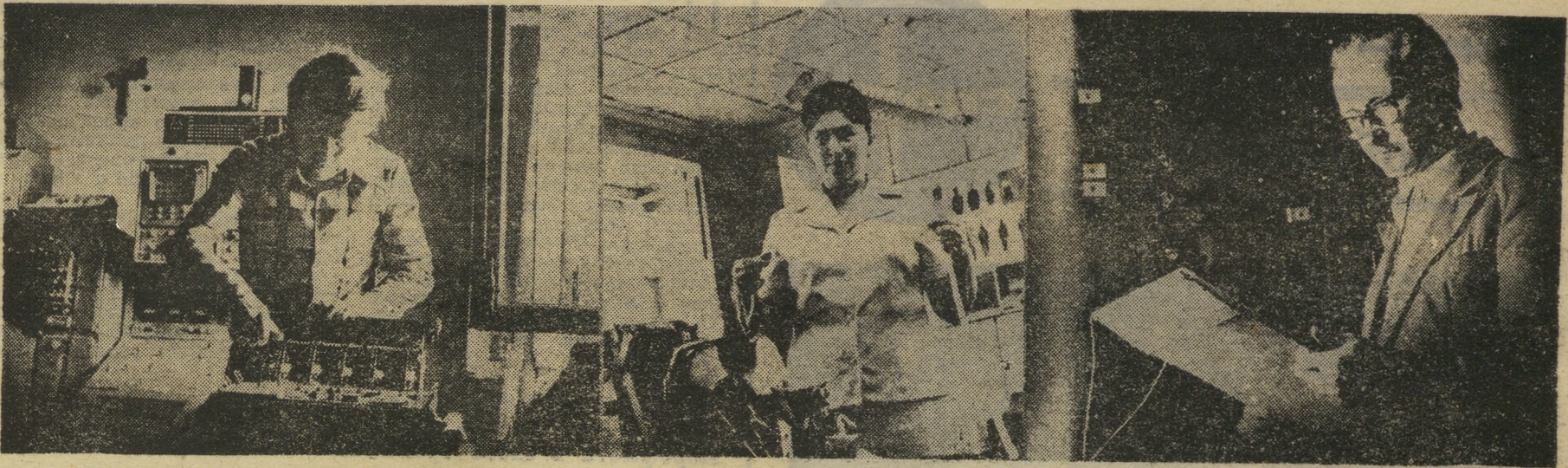
Разрозненные, несистематизированные, неполные и уж тем более — необъективные сведения о системе управления не могут лечь в основу создания АСУ.

АСУ разрабатываются сейчас повсеместно. Причем подсистемы, внедряемые в производство, окупаются в среднем в течение 3 лет. В ГА этот срок в 2—3 раза меньше, т. е. отличительной чертой ГА является дорогостоящая техника и большая динамика производства.

Опыт внедрения АСУ показывает, что до 50% экономического эффекта удается получить только за счет внедрения организационных мероприятий, разрабатываемых на основании результатов обследования. Это мероприятия по совершенствованию структуры управления, упорядочению документопотоков, самого широкого внедрения организационной техники (счетной; средств составления, копирования, размножения, обработки и хранения документов; средств административно-производственной связи и оперативного управления и т. д.).

В. ШЕВЕЛЕВ,
заместитель начальника техотдела по АСУ.





Заботы вертолетчиков

* Отчеты и выборы

С БОЛЬШОЙ активностью прошла отчетно-выборная профсоюзная конференция в вертолетном подразделении Уктусского авиапредприятия. О проделанной работе рассказал председатель местного комитета Н. Д. Кузнецов. В прениях по обсуждению доклада выступили многие. Секретарь комсомольской организации Шелудяков обратил внимание на недостатки в спортивной работе. Секретарь партбюро Кутков рассказал о делах совета командиров. Совет стал работать значительно лучше по сравнению с предыдущим годом, в чем немалая заслуга его председа-

теля тов. Миночкина. Командир подразделения Банников отметил, что государственный план и взятые социалистические обязательства 9 месяцев успешно выполнены. Но соревнование между экипажами было организовано слабо. Местному комитету необходимо больше уделять внимания работе общественных инспекторов по безопасности полетов. Командир вертолета Веселов и председатель объединенного комитета профсою-

за Уктусского авиапредприятия Вейс говорили о плохих условиях быта для экипажей, работающих в Ивделе. Конференция признала работу местного комитета за отчетный период удовлетворительной. Конференция постановила: местному комитету считать первоочередной задачей в практической работе мобилизацию коллектива летного подразделения на выполнение вешней XXV сессии КПСС, на дальнейшее развертыва-

ние соревнования. Местному комитету совместно с командованием подразделения принять меры к улучшению работы товарищеских судов, совета командиров вертолетов, общественных инспекторов по безопасности полетов, направляя их усилия на укрепление дисциплины, выполнение производственного плана и соблюдение безопасности полетов. Регулярно контролировать ход выполнения плана, ежемесячно на своих заседаниях обсуждать вопросы безопас-

ности полетов с обязательным анализом допущенных нарушений и принимать конкретные меры к нарушителям. Разработать план мероприятий по реализации предложений и критических замечаний, высказанных членами профсоюза на конференции, информировать о их выполнении. Затем был избран новый состав местного комитета, ревизионной комиссии, совета командиров, товарищеского суда, редколлегия стенгазеты «Вертолет», выбранные делегаты на отчетно-выборную конференцию авиапредприятия.

П. ПОПОВА.



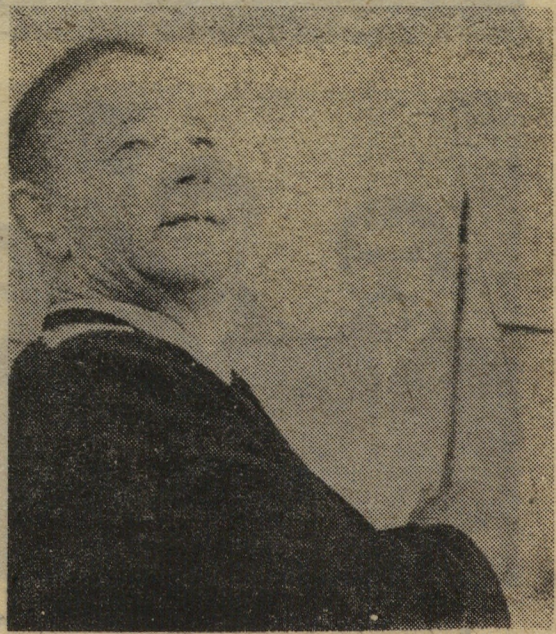
В Сыктывкарском авиапредприятии Коми УГА одним из первых стала коллективом коммунистического труда служба ЭРТОС. От этого коллектива во многом зависит безопасность полетов, четкость в выполнении расписания движения самолетов. И коллектив сыктывкарских связистов продолжает борьбу за высокое качество своей работы.

Коллектив коммунистического труда

Высокая сознательность, преданность профессии отличают передовиков социалистического соревнования — наставников молодежи. Они составляют костяк коллектива, на них равняются молодые специалисты. На этих снимках — лучшие работники службы: Николай Александрович Мальгин из электромеханической группы внутриаэропортовой связи, сменный инженер линейно-аппаратного зала КДП Юрий Георгиевич Львов и телеграфист радиобюро Александра Александровна Горбунова.

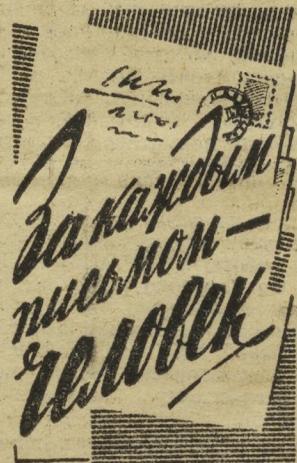
Вл. САМСОНОВ. (Окончание следует).

Фото Н. Васильева.



Заслуженным авторитетом пользуется в коллективе учебно-тренировочного подразделения преподаватель по гражданской обороне Михаил Иванович Шалаев. Чуткий товарищ, грамотный специалист, он несколько лет избирается членом партийного бюро.

Фото А. Васильева.



сигнальных ракет, и он пошел на аэродром, где в сейфе хранилась ракетница. На аэродроме выяснилось, что ключи от сейфа остались в гостинице. Нужно было бы вернуться, а еще лучше вообще не связываться с фейерверком. Это если по-разумному. Но Валерий решил долететь до гостиницы на вертолете. И

не ценил полученное, не признавал трудностей, не верил в силу приказов и регламентирующих летную работу документов. Считал их простыми бумажками. А в этих документах спрессован опыт поколений жизни авиации. На словах ты был «за», а на деле нередко допускал отступления. Сперва «по мелочам». Пере-

там. «Авиация — это тяжелая работа. Нужно пройти все семь кругов ада, прежде чем почувствуешь себя причастным, принятым,носящим по праву имя летчика». Вот как сказал о профессии летчика заслуженный летчик-испытатель Герой Советского Союза В. С. Ильюшин. Ты же, Валерий, видел в авиа-

совершенствует свое мастерство. Он поступает на заочное отделение Дальневосточного института рыбного хозяйства. Нет, не для того, чтобы потом стать специалистом в этой области. Просто не хочется терять время, ведь оно так скоротечно. Через некоторое время он переводится на заочное отделение в академию гражданской авиации. Это уже то, к чему он стремился. В 1975 году Николай Беляев — командир самолета Ан-2, пилот 3-го класса, переезжает на Урал. В его характеристику командование авиапредприятия записывает: «Имеет отличные специальные знания. Своим поведением, отношением к делу благотворно влияет на окружающих. Всегда бодр, подтянут. В сложной обстановке действует четко и грамотно. Является одним из наиболее подготовленных пилотов для работы в условиях Камчатки».

Береги свою мечту

* Открытое письмо Валерию П.

не имея ни допуска на посадочных площадках с воздуха, ни разрешения на полет, он принимает безрассудное решение: взлетает и сажает вертолет на дорогу перед гостиницей. Ну, а потом были взлет, столкновение с проводами телефонной линии, поломка вертолета. Потом работала комиссия и был приказ «...пилота Валерия Михайловича П. с летной работы снять с изъятием пилотского свидетельства». Нет ничего более страшного для пилота, чем это. В общем, не уберечь парень свою мечту. Через полгода написал письмо, которое сейчас лежит передо мной.

«...Только теперь я понял, что такое для меня авиация. Сердце замирает и из рук все валится при виде пролетающего вертолета», — пишешь ты. Как человек я могу тебе посочувствовать, но, с другой стороны, подумай сам, что будет, если каждый пилот станет по своей воле ломать дорогую авиационную технику и подвергать риску человеческие жизни и только после этого начнет осознавать, что приказы нужно неукоснительно выполнять.

ци только романтику. Видел безоблачное, голубое небо. А небо бывает суровым и строгим. Оно любит мужественных, смелых, сильных людей. И не прощает ошибок. Оно жестоко к тем, кто боится трудностей, кто слаб духом.

Хочется мне рассказать об одном молодом летчике, твоём одногодке, летающем в небе Урала. Родился он примерно в те же годы, что и ты. И у него, как и у тебя, все было в жизни: школа, пионерия, комсомол. Отец, Константин Николаевич Беляев, электрик совхоза, приучал пареню к своему делу, а сына тянуло в небо.

«...Мне 27 лет, а я ничего еще в жизни не достиг. Была мечта стать летчиком, но перечеркнул я ее собственной рукой... Сейчас продолжаю заочно учиться в авиационном институте, со временем буду специалистом...». Читаю письмо и пытаюсь понять: почему все так получилось у него?

«...Только теперь я понял, что такое для меня авиация. Сердце замирает и из рук все валится при виде пролетающего вертолета», — пишешь ты. Как человек я могу тебе посочувствовать, но, с другой стороны, подумай сам, что будет, если каждый пилот станет по своей воле ломать дорогую авиационную технику и подвергать риску человеческие жизни и только после этого начнет осознавать, что приказы нужно неукоснительно выполнять.

ОКОНЧЕНА средняя школа. И вот позади три года напряженной учебы. В кармане заветный диплом пилота. В выпускной аттестации записано: «Летать любит, летает уверенно. Летных происшествий и предпосылок к ним не имеет. Материальную часть знает и эксплуатирует правильно. Дисциплинирован...». Теперь вперед, в самостоятельную жизнь.

Хлеб пилота труден, ибо это одна из сложнейших профессий. Быть летчиком — значит быть человеком большого мужества, крепких нервов, высокопрофессионального мастера. Эти качества не даются человеку с рождения, он должен их выработать сам, приобрести в процессе работы. Николай просится туда, где труднее и добивается направления на Камчатку. Несколько лет летает на воздушных трассах Камчатки, постоянно

«...Была у меня мечта — стать пилотом гражданской авиации, которую мне удалось осуществить только через девять лет... Я много думаю о тех минутах, которые перечеркнули мою мечту. Перебирая в памяти все детали, я думаю, что не готов был морально к самостоятельной работе в отрыве от базового аэродрома...»

Ну что ж, ты сам упустил свое счастье. А может быть, это было вовсе и не твое счастье?

И НЕ ТОЛЬКО морально, Валерий. Уж очень легко и просто все тебе доставалось в жизни, и ты не привык к ответственности,

ВЕСНОЙ 1949 года в селе под Уфой в хорошей семье родился мальчуган. Назвали его Валерием. Было у него счастливое детство, безоблачная юность. Когда пришла пора выбирать свою дорогу в жизнь, Валерий поступил в Уфимский авиационный институт. Проучился три курса и бросил — решил стать летчиком. Летчиком так летчиком. Окончил военное летное училище, стал вертолетчиком. Все легко и просто, стоило лишь захотеть. Через несколько лет уволился из армии и надел форму летчика гражданской авиации. Стал летать на вертолетах, обслуживать отдаленные населенные пункты Урала. Кажется, что еще нужно человеку? Легко и просто осуществил свою мечту. Теперь летай, трудись, повышай квалификацию, оправдывай доверие людей.

НО ЧЕРЕЗ полгода, весной 1976-го, случилось вот что. Валерия командировали на север Коми-Пермяцкого национального округа перевозить почту. Началось весеннее половодье, и ничем, кроме вертолета, в глухие таежные поселки нельзя было добраться. Незаметно бежало время. Наступил праздник — День Победы. Валерий развез праздничную почту и посадил свой вертолет на временный аэродром на краю села.

Вечером ему захотелось отметить праздник пуском

Приз —

ДОСТОЙНЕЙШИМ



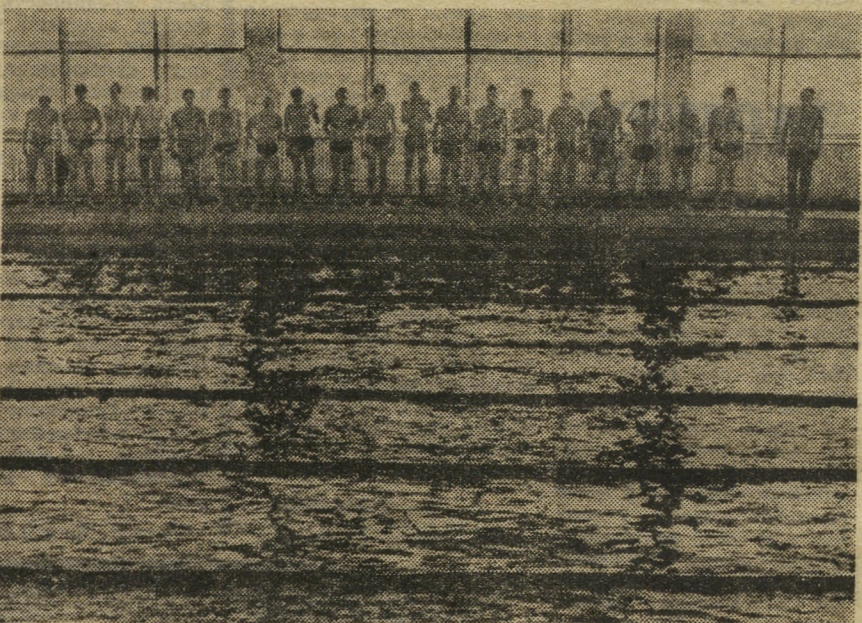
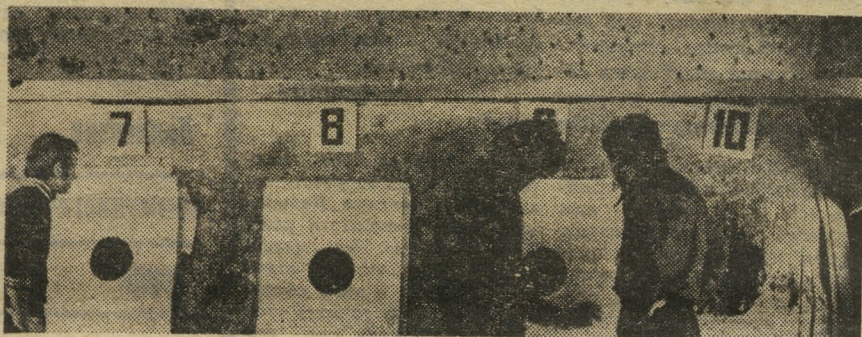
Закончились соревнования на первенство Уральского управления по многоборью ГТО среди летных коллективов, посвященные дню рождения ВЛКСМ. Первое место завое-

вали пилоты Магнитогорска, на втором — летчики ИЛ-18 аэропорта Кольцово, на третьем — уктусские авиаторы.

На снимках: приз вручается магнитогор-

цам; в тире «Динамо», в плавательном бассейне «Юности»; команда - победительница.

Фото А. НАГИБИНА.



НЕДАВНО в Омске проходил семинар - совещание культпросветработников Аэрофлота. На нем состоялся широкий обмен опытом проведения и совершенствования массово - политической и культурно - воспитательной работы в коллективах гражданской авиации в свете требований XXV съезда КПСС, мобилизации личного состава на выполнение его исторических решений и задач, стоящих перед Аэрофлотом в десятой пятилетке.

С докладом «О состоянии и мерах по дальнейшему улучшению работы культпросветучреждений профсоюза авиарботников в свете требований XXV съезда КПСС» на семинаре выступил секретарь ЦК профсоюза И. В. Кабаков.

* Задачи культпросветучреждений

Аэрофлота в свете требований XXV съезда КПСС

За творческий стиль работы

Он, в частности, отметил, что коллективы учреждений культуры авиарботников наметили мероприятия по пропаганде и разъяснению материалов XXV съезда КПСС среди трудящихся, различными формами и средствами культпросветработы пропагандируют документы и материалы съезда, содействуют обеспечению единства идейно-политического, трудового и нравственного воспитания трудящихся.

В наших клубах, сказал И. В. Кабаков, растет количество таких форм культурно - просветительной работы, как циклы лекций, вечера вопросов и ответов, постоянно действующие лектории и кинолектории, систематически проводятся клубные вечера на различные темы, выпуски устных журналов, массовые гулянья и праздники посвящения в рабочий класс, вечера-портреты, вечера соревнующихся бригад, цехов и смен, театрализованные представления и др.

Однако некоторые клубы проводят тематические вечера лишь в праздничные дни. Так, в клубе аэропорта Рошино (Тюменский терком) в 1975 году не было ни одного тематического вечера, в клубе Ленинабадского аэропорта — два, в клубе Архангельского аэропорта — девять. Количество тематических мероприятий уменьшается в клубах Азербайджанского, Дальневосточного, Красноярского и ряда других теркомов.

Признанной формой просветительной работы являются народные университеты. Хорошо работают они в Бугурусланском, Выборгском и Омском училищах. Работа народного университета Омского летно-технического училища ГА находится под контролем партийной, профсоюзной и комсомольской организаций. Здесь практикуются встречи со знатными людьми, проводятся конференции. Слушателями университета написано более 500 рефератов на общественно-политические темы.

Однако работе народных университетов еще не везде уделяется должное внимание со стороны профсоюзных организаций, хозяйственных руководителей и клубных работников. Недостаточно используются технические средства пропаганды, наглядные пособия, не практикуется показ хроникально - документальных фильмов. В ряде случаев советы университетов не работают, не утверждены ректоры, занятия проходят неинтересно, не ведется учет слушателей, не проводятся семинары.

ЦК профсоюза авиарботников, отметил И. В. Кабаков, считает необходимым принятие срочных мер по улучшению деятельности народных университетов и совершенствованию их работы.

Велика роль учреждений культуры в трудовом воспитании авиарботников. Очень важна здесь пропаганда технических знаний и передового производственного опыта. В клубных учреждениях нашего профсоюза проводятся как разовые, так и цикловые лекции на технические темы, беседы, консультации, конференции, совеща-

ния, встречи с новаторами и передовиками производства, вечера трудовой славы и т. д.

Помощь школам коммунистического труда — предмет особой заботы клубов. Они организуют лекции и встречи для слушателей, выставки, ведут техническую информацию. Хорошо в этом плане работают ДК Куйбышевского, Ташкентского, Внуковского авиапредприятий и многие другие.

И. В. Кабаков подробно остановился на таких важных вопросах деятельности культпросветучреждений, как развитие массового самостоятельного художественного творчества авиарботников, работа по месту жительства труженников авиапредприятий, организация массовых празд-

ников, обрядов и др.

Повышение эффективности и качества работы во имя дальнейшего роста благосостояния и культуры — таков лозунг наступившего трудового пятилетия, сказал в заключение И. В. Кабаков. Для учреждений культуры задача повышения эффективности и качества в полной мере относится к их собственной работе; главная задача пятилетки диктует новый подход к одному из ведущих направлений в клубной работе — трудовому и нравственному воспитанию, формированию творческой личности.

Оба эти положения тесно связаны между собой. Качество культпросветработы складывается из многих компонентов. Основные пути повышения его состоят в тщательном изучении тех потребностей человека, производства и общества, которые способен и призван удовлетворить именно клуб; в росте профессионального мастерства самих клубных работников, в совершенствовании нормативов и критериев оценки работы культпросветучреждений.

С докладом на семинаре выступил также начальник отдела массово-политической работы УПВР МГА А. П. Молодцов. Он подробно рассказал об основных направлениях идеологической работы на современном этапе в свете требований XXV съезда КПСС и задачах культпросветучреждений по коммунистическому воспитанию авиарботников.

XXV съезд КПСС выдвинул принципиальное положение о том, что основной совершенствования и организации идейно-воспитательной работы, повышения ее эффективности является комплексный подход, отметил А. П. Молодцов. Это означает выполнение двух основных требований в управлении идеологическим процессом: во-первых, обеспечение единства воздействия экономических, социальных, духовных и других факторов, влияющих на воспитание человека; во-вторых, формирование всего комплекса многообразных качества человека — его мировоззрения, отношения к труду, нравственных и эстетических норм.

В Аэрофлоте сложилась стройная система идейного воспитания работников: политического просвещения, экономического образования, массовых форм пропаганды.

Обращаясь к слушателям, А. П. Молодцов подчеркнул необходимость всемерного совершенствования всего арсенала идеологических средств, призвал с максимальным эффектом использовать разнообразные формы и методы агитационно-массовой и культпросветработы.

Раскрыв их, А. П. Молодцов выделил наиболее актуальные моменты воспитательной работы, характерные для Аэрофлота.

Важную роль призваны играть культпросветучреждения в деле укрепления дисциплины и организованности в Аэрофлоте. Во многих клубах и ДК накоплен положительный опыт в этой области. Однако еще не везде и не всегда эта работа проводится на достаточном уровне, ее необходимо активизировать. К дальнейшему укреплению дисциплины в ГА следует подходить с партийных, государственных позиций, рассматривая ее как одну из важнейших задач хозяйственной и политической работы, решать ее комплексно.

(Окончание в следующем номере).

Свердловск, «Авиатор»
20, «УРАЛА»

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295-461, 295-496.

НС 24374. Заказ № 7713.