



# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 37 (2098).

СРЕДА,

5

ОКТАБРЯ

1977 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXVI

Цена 2 коп.

## Торжество советской демократии

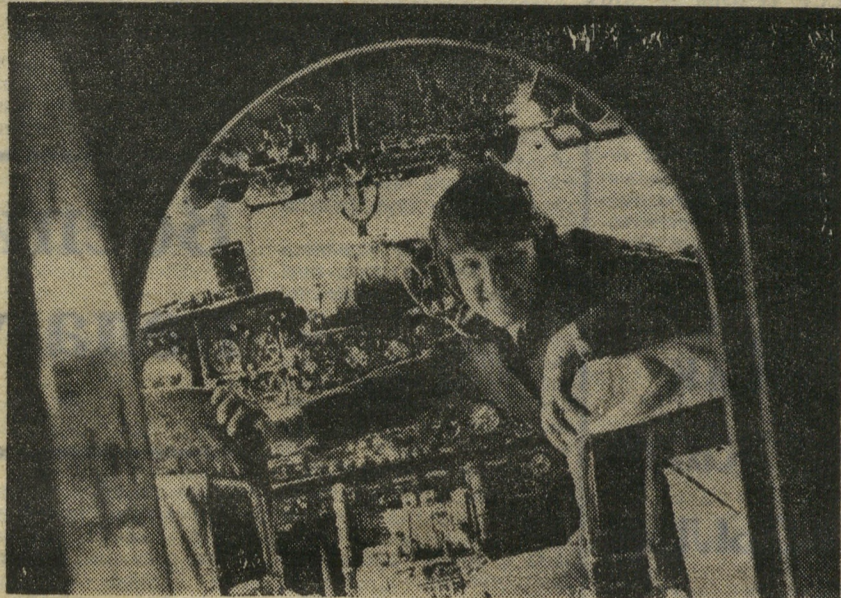
Вчера в Кремле начала свою работу внеочередная седьмая сессия Верховного Совета СССР девятого созыва, которая примет новую Конституцию нашей страны.

Вся партия, весь народ участвовали в обсуждении проекта Основного Закона и горячо одобрили его.

Обсуждение проекта Конституции СССР стало всенародным смотром выполнения решений XXV съезда КПСС. Вместе со

всем советским народом авиаторы Урала активно участвуют в претворении в жизнь грандиозных задач построения коммунистического общества.

«Поручаем вам, нашим представителям в высшем органе государственной власти, голосовать за утверждение новой Конституции СССР». Такой наказ дали советские люди народным избранникам в ходе встреч с депутатами Верховного Совета СССР. В этих наказах — единодушная воля миллионов.



Всенародное обсуждение проекта Конституции СССР вызвало новую волну трудового энтузиазма в выполнении социалистических обязательств в честь 60-летия Великого Октября. Так, авиаторы Перми рапортовали о досрочном выполнении плана 9 месяцев. Впереди идут ветераны труда, наставники, ударники коммунистического труда.

На снимках: второй пилот самолета Ан-24 Маргарита Беседина — депутат Пермского городского Совета; очередной рейс обслуживают работники службы перевозок — одной из передовых служб в Уральском управлении.

## Для делегатов областного слета

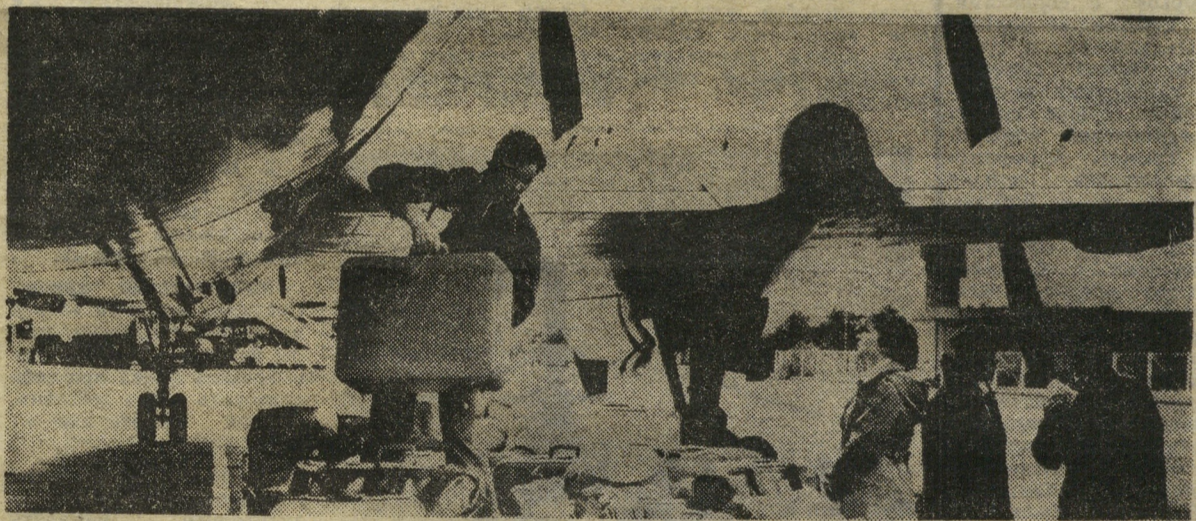
В Свердловске накануне Всесоюзного дня молодого рабочего прошел областной слет молодых передовиков производства, отличников учебы профтехобразования, наставников молодежи, в котором приняли участие двадцать пять молодых авиарботников свердловских предприятий и завода 404ГА. Среди них были: авиатехник из Кольцово Сергей Нахаев, бортпроводница Галина Чепурных, командир Ан-2 из Уктуса Юрий Кундюков и другие.

Участники слета собрались на площади имени 1905 года, где состоялся торжественный митинг. Перед участниками слета выступили секретарь Свердловского обкома КПСС Л. Н. Пономарев, секретарь Свердловского обкома ВЛКСМ Геннадий Яшин, ветеран труда —

рабочий завода Уралэлектротяжмаш, Герой Социалистического Труда Л. Я. Мехонцев. Мероприятия слета были продолжены в окружном Доме офицеров, где молодые передовики производства поделились опытом работы, рассказали о своих трудовых достижениях в честь 60-й годовщины Великого Октября.

После этого авиарботники, участники слета были приняты командирами авиационных предприятий, руководством завода 404. Много теплых слов было сказано в адрес всех молодых пилотов, авиатехников, бортпроводников, внесших свой посильный вклад в общее усилие коллективов по достойной встрече знаменательной даты.

**А. ЕРЕМИН,**  
инструктор ОПВР по работе с молодежью.



## Вчера исполнилось 20 лет со дня запуска первого искусственного спутника Земли

Широк был круг вопросов, велика ноша ответственности, которые Сергей Павлович Королев брал на себя, когда делались первые космические шаги. Время у него было расписано вперед. Когда приходишь к нему, он, поздоровавшись, говорит обычно: «Только коротко, самую суть, очень мало времени».

Все тот же оператор, снимавший фильм о космических запусках, вспоминает о посещении им Королева. «Прием мне назначен на 12 дня. Чтобы чего-нибудь не упустить, устраиваюсь в светлой комнате секретариата Сергея Павловича. Ровно в 12 у секретаря раздался телефонный звонок и было слышно, как в трубке прозвучало:

— Пригласите оператора ко мне.

Когда я вошел, он стоял за столом без пиджака, обеими руками опираясь на стол. На столе множество бумаг. В невысокой вазе яблоки. Сергей Павлович протянул руку к вазе, достал несколько крупных

яблоко и подал мне: «Сиди и ешь. Через тридцать минут приму», — и улыбнулся. Полчаса пролетели незаметно.

— Единственно, чего вам

— Ну, что у тебя там?  
— Кино требует жертв.  
— И жертва — это я?  
— Сегодня — да.  
— Ну, давай.

И Сергей Павлович стал

ню с носителем. И вот уже он присоединен к ракете, усы-антенны вытянулись вдоль носовой части носителя.

Сергей Павлович дает

## К первой орбите

не хватает, — это, кажется, свободного времени, — сказал я Сергею Павловичу.

— Да нет, многого не хватает, — ответил он.

— Чего же, если не секрет?

— Времени, здоровья. — И шутливо добавил: — Да и жена ругается.

— Все жены ругаются, — бодро заметил я, вспомнив, какой разнос учинила мне жена за сорванный отпуск.

— И твоя тоже?

— Ежедневно, — ответил я, — иногда ради профилактики.

Сергей Павлович жестом дал понять, что пора к делу.

подробно объяснять, что нужно снимать и как это лучше сделать.

Между тем будущий спутник и здесь, на космодроме в Байконуре, получил специальную комнату (в которой, кстати сказать, готовился потом к полету первый летчик-космонавт СССР Ю. А. Гагарин).

А ракета-носитель из-за внушительных габаритов заняла громадный монтажный зал.

Наступила минута, когда и серебристый шарик был доставлен на легкой тележке в этот зал. С помощью крана подняли его к носовому отсеку ракеты. Спутник казался игрушкой по сравне-

команду на последнее включение аппаратуры. На момент в зале воцаряется тревожная тишина. И вдруг полились звуки, точно пенье диковинной птицы: бип-бип-бип...

В них вслушивались конструкторы, испытатели, инженеры, техники: на земле как будто все нормально, а что будет после взлета ракеты?

Раскрылись ворота монтажного зала, и мотовоз медленно вывез фантастического вида ракету с поблескивающим шариком-спутником.

[Окончание на 2 стр.]

## Подготовка в разгаре

В авиационно-технической базе Кировского авиационного предприятия подготовка к осенне-зимней навигации ведется в двух направлениях: подготовка техники и личного состава. Самолеты Ан-2 и вертолеты, а также 70 проц. самолетов Як-40 уже полностью отлажены. Несмотря на то, что не

хватает некоторых материалов, в частности красителей, авиаторы полны решимости к 1 ноября привести в надлежащий порядок весь самолетный парк.

Занятия с личным составом проводят все инженеры авиатехбазы, в том числе и начальник АТБ. Хороший помощник в этом деле — учебный класс, оснащенный отличными макетами двигателей, схемами и другими учебными пособиями.



(Продолжение.  
Начало в № 36).

Как и Военно-Воздушный Флот СССР, год от году растет и совершенствуется наша гражданская авиация. Аэрофлот СССР сегодня — это крупнейшая авиакомпания мира. Оснащенная машинами самых различных конструкций, мощности и назначения, гражданская авиация СССР играет огромную роль в развитии нашего народного хозяйства, удовлетворении потребностей в неотложных и важных работах, в перевозках грузов и пассажиров.

## Как мужали крылья

Вот лишь несколько цифр по итогам девятой пятилетки. Самолеты Аэрофлота перевезли за 5 лет свыше 430 миллионов пассажиров и более 11 миллионов тонн грузов и почты. Авиация принимала самое активное участие в уборке полей и борьбе с сорняками, в строительномонтажных работах и тушении лесных пожаров, в наблюдении за погодой и службе скорой медицинской помощи.

Трассы Аэрофлота протянулись сегодня более чем на 800 тысяч километров и связали между собой более трех с половиной тысяч городов и населенных пунктов страны. За пять лет построено 70 новых аэровокзалов и пассажирских зданий. В частности, новые аэровокзальные комплексы вошли в строй в Алма-Ате, Минске, Ташкенте, Тбилиси, Ижевске и других городах. По сравнению с тем, что вошли в строй в 1965—1970 годах, пропускная способность вновь построенных аэровокзалов в 3 с лишним раза выше.

Протяженность международных воздушных линий Советского Союза превышает 350 тысяч километров. Самолеты Аэрофлота, как уже упоминалось, регулярно летают в 69 зарубежных государств. В последнем году девятой пятилетки пассажирооборот на международных воздушных линиях Аэрофлота был выше показателей 1970 года более чем в два с половиной раза. Только за пять лет были открыты 33 новые международные авиалинии. Среди них: Москва — Лиссабон, Москва — Бургас, Рим — Москва — Токио, Москва — Люксембург, Москва — Вашингтон, Ленинград — Гамбург, Москва — Франкфурт-на-Майне, Ратат — Гаваи — Лима — самая протяженная линия Аэрофлота.

(Продолжение на 4 стр.)

В последнее время на командно-руководящие посты приходят молодые, грамотные, высококвалифицированные специалисты. Они умело ведут работу по воспитанию подчиненных. Но материалы по подготовке летно-штурманского состава последних лет показывают, что и в этой работе порой встречаются упущения и недостатки. В связи с этим назрела необходимость более подробно остановиться на вопросах обучения пилотов.

Прежде чем приступить к этому, надо коротко напомнить основные и сущность понятий «метод», «методика».

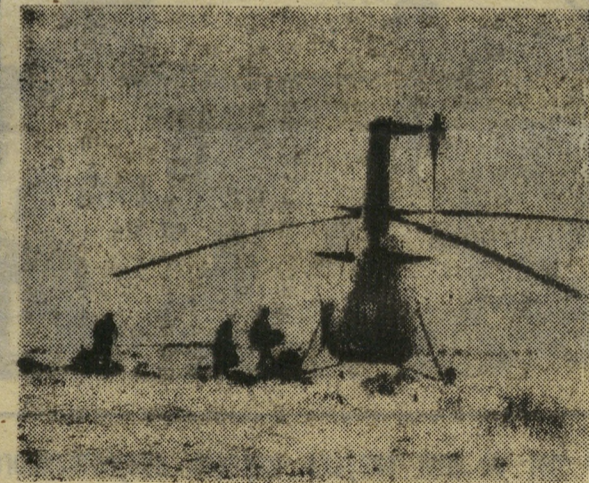
Дело в том, что сейчас и в обиходе, и в литературе встречаются различные словосочетания, такие, как методика исследования, методика выполнения каких-либо работ, методика проведения каких-либо мероприятий и т. д.

В общем-то, большого нарушения в этом нет. Встречая эти словосочетания, мы привыкли подразумевать под этим формы, способы проведения, выполнения, исследования. Но нас, командиров инструкторов, занимающихся по долгу своей службы обучением и воспитанием подчиненных, понятия «метод», «методика» должны интересовать с точки зрения педагогической.

Как трактует эти понятия большая Советская энциклопедия?

Метод (слово греческого происхождения и означает в переводе — способ изложения) — это способ, прием или система приемов для достижения какой-либо цели.

Методика — совокупность способов или приемов выполнения какой-либо работы (исследовательской, учебной, воспитательной).



(Окончание.  
Начало на 1 стр.)

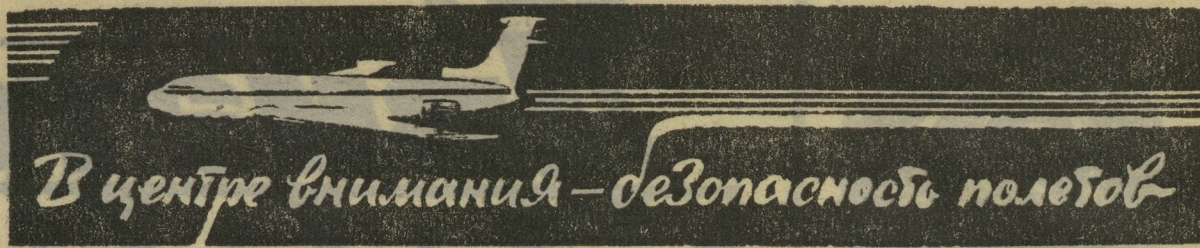
— В добрый путь, — говорит Сергей Павлович. — Пойдемте провожать первенца.

Эти слова, как вспоминают очевидцы, он произнес с какой-то грустью, так, словно провожал близкого человека.

Люди с обнаженными головами долго шли за мотовозом с ракетой и спутником.

Наконец, ракета на старте. Четвертого октября в 5 часов 45 минут началась заправка.

До старта — полчаса. Все меньше людей у парящей и гудящей работающими механизмами ракеты. Только Сергей Павлович да его ближайшие помощники все еще там. Сергей Павлович молчалив и сосредоточен. О чем он думал тогда — перебирал ли в памяти события последних дней, прикидывал ли, во что может



Методика обучения — отрасль педагогической науки, представляющая собой частную теорию обучения (теорию обучения отдельным учебным предметам). В более узком смысле методика обучения — учение о методах преподавания того или иного учебного предмета.

Методы обучения — методы деятельности учителя и определяемые ими (методами) способы деятельности учащихся, при

проводит самая многочисленная категория руководителей. Приведем небольшой пример.

**Руководитель.** Начнем «розыгрыш полета». Тов. Иванов, доложите ваши действия при возникновении пожара на левом двигателе.

**Иванов** отвечает четко и правильно.

**Руководитель.** Правильно, оценка «отлично», садитесь.

Казалось бы все пра-

вильно, но и насторожит других).

3. Вопрос поставлен методически безграмотно. Самым вопросом подкажан ответ.

**Методический прием.** Вводную поставьте по нормальным показателям приборов, по информации сигнальных ламп и табло и заставьте отвечающего самому оценить обстановку и определить характер аварийной ситуации.

4. Руководитель не добился активности аудито-

дось, несложные занятия можно провести по-разному. Все дело в методической подготовке наших руководителей занятий. Это должно быть предметом нашей постоянной заботы, на это должны быть нацелены мероприятия планов летно-методической работы.

Как заключение по этому вопросу. Для нашей работы будет гораздо полезнее, если мы будем употреблять слово «методика» в неразрывной связи со словом «обучение», а «методика обучения» — «методика проведения», а «методика обучения» — «методика выполнения». В процессе выполнения производственного плана трудно выбрать время для теоретических занятий. Присутствующие хорошо это знают. Вот почему каждый час необходимо использовать с максимальным эффектом и продуктивностью. Это зависит от преподавателя. Принципы и последовательность определения причин ошибок обучаемых падем опять с примера, который, к сожалению, не так уж редко встречается в нашей практике.

Самолет зарулил на стоянку, двигатели выключены, пилот подошел к инструктору и спросил о возможных замечаниях.

«На взлете излишне и резко поднимает носовое колесо, не выдерживает скорости, нечетко дает команды. Далее, до предисадочного планирования, все нормально. Правда, заход немного поздновато начинаете. На снижении скорость велика, расчет с перелетом, на посадке пошле нужно выравнивать, а то высововато, ясно?»

— Так точно, ясно, учту!

— Учите!

И пошел пилот «учитывать». Добросовестно уделил больше внимания тому, на что указывал ему инструктор. В то же время упустил другое, что повлекло за собой цепь новых ошибок. Полет получился еще хуже. Почему?

(Продолжение в следующем номере).

## Воспитание педагога

\* В помощь пилоту-инструктору

помощи которых достигается усвоение учащимися знаний, умений, навыков. Таким образом, в нашем деле слово «методика» неразрывно связано со словом «обучение».

Нас интересует методическая подготовленность преподавателя, инструктора. Как, какими формами и методами он преподнесет учебный материал слушателям, чтобы добиться максимального эффекта от проведенных занятий?

Самой распространенной формой классовых занятий в авиации является еженедельные разборы. Причем занятия эти

проводятся в форме беседы, принципа: «Вопрос — ответ — оценка».

Вместе с тем руководитель только в этом эпизоде допустил ряд серьезных методических ошибок.

1. Перед «розыгрышем» не определил конкретных условий, в которых выполняется разыгрываемый полет:

— метеорологические условия,

— время суток,

— этап полета, высота полета (и др., в зависимости от характера полета).

2. Не держал аудиторию в напряжении. В этом случае один отвечает, остальные занимаются посторонними делами.

**Методический прием.** Сначала поставить вопрос и сделать выдержку, чтобы каждый участник «розыгрыша» успел про себя повторить эти действия, ожидая вызова для ответа;

— во время ответа внимательно следить за аудиторией. Заставить продолжать ответ слушателя, который занят посторонним делом (могут быть комичные ситуации, что послужит своего рода

разрядкой, но и насторожит других).

**Методический прием.** Пока один отвечает технику и порядок выполнения элемента, другой у доски чертит схему или графики, готовясь обосновать это с точки зрения практической аэродинамики.

Пока один рассказывает о своих действиях в особых случаях, другой готовится доложить физическую сущность происходящих явлений и т. д.

На этом маленьком примере хотелось показать, что такие, каза-

странство, явилась наша страна — Страна Советов! Разрешите мне поздравить всех вас с этой исторической датой. Разрешите особо поблагодарить всех специалистов, техников, инженеров, конструкторов, принимавших участие в подготовке ракеты-носителя

вылиться этот пуск и результаты могут быть его результаты? Но вот и он отправился в бункер.

Осталось пятнадцать минут. Последний агрегат покинул площадку. Прозвучала команда: «Опустить фермы!». Вскоре репродукторы сообщили: «Готов-

наконец решающая: «Пуск!». Когда было подтверждено, что спутник вышел на орбиту, Сергей Павлович обратился к участникам пуска со взволнованными словами:

— Дорогие товарищи! Сегодня свершилось то, о чем мечтали лучшие умы чело-

вечества. Пророческие слова Константина Эдуардовича Циолковского о том, что человечество вечно не останется на Земле, начинают сбываться. Сегодня на околоземную орбиту выведен первый в мире искусственный спутник. С выводом его начался штурм космоса. И первой страной, проложившей дорогу в космическое про-

странство, явилась наша страна — Страна Советов! Разрешите мне поздравить всех вас с этой исторической датой. Разрешите особо поблагодарить всех специалистов, техников, инженеров, конструкторов, принимавших участие в подготовке ракеты-носителя

ности запуска, расчета траекторий, в разработке автоматических и радиотехнических систем, обладающих высокой четкостью и точностью действия, но и в конструировании ракет-носителей...». Далее он с гордостью писал: «Работы плеяды русских и советских ученых привели к тому, что Советский Союз стал родиной большинства новых и наиболее совершенных видов ракет».

(Из книги П. Т. Астапенкова «Орбиты Главного конструктора». Изд-во ДОСААФ, 1973)

## К первой орбите



ности запуска, расчета траекторий, в разработке автоматических и радиотехнических систем, обладающих высокой четкостью и точностью действия, но и в конструировании ракет-носителей...». Далее он с гордостью писал: «Работы плеяды русских и советских ученых привели к тому, что Советский Союз стал родиной большинства новых и наиболее совершенных видов ракет».

(Из книги П. Т. Астапенкова «Орбиты Главного конструктора». Изд-во ДОСААФ, 1973)

# «Юбилейной вахте — ударный финиш»

Выполняя решения XXV съезда нашей партии по дальнейшему развитию гражданской авиации в районах севера нашей страны, коллектив Коми управления ГА досрочно, 20 сентября, выполнил план 9-ти месяцев по основным производственно-финансовым показателям и большинству пунктов социалистических обязательств, взятых в честь 60-летия Великого Октября.

План по пассажирообороту выполнен на 100,3%, по налету часов по примененной авиации в народном хозяйстве на 103,8%, по доходам на 101,1% и по накоплениям на 112,2%.

Услугами авиации воспользовались 1160 тысяч пассажиров, в места новостроек и населенные пункты доставлено более 84 тысячи тонн срочных народнохозяйственных грузов и почты.

Придавая важное значение вопросу наращивания объемов работ в предприятиях управления за счет внутренних резервов производства и качественных факторов роста авиационных предприятий управления значительно улучшили использование имеющегося самолетного и вертолетного парка, как по грузоподъемности, так и по налету часов на списочный самолет (вертолет).

Так, коммерческая нагрузка на собственном парке возросла на 2,6% по сравнению с соответствующим периодом прошлого года и достигла 79,7% от нормативной.

Налет часов на списочную машину увеличен: на Ту-134А на 11,1%, по самолетам Як-40 на 15%, по самолетам Ан-26 на 4,1%, по вертолетам Ми-6 на 5,4% и по вертолетам Ми-2 на 7,8%.

Применение в авиационных предприятиях управления режима экономии и

бережливости, а также перевыполнение установленных плановых заданий позволило в целом по управлению с начала года



## Трудовая переключка в честь 60-летия Октября

получить 3 млн. рублей сверхплановой прибыли и обеспечить перевыполнение планового задания по росту производительности труда.

Все предприятия успешно справляются с установленными заданиями, повышая эффективность и качество своей работы.

В эти предъюбилейные дни в адрес руководства управления и теркома профсоюза авиарботников поступают трудовые рапорты об успешном выполнении взятых социалистических обязательств по достойной встрече 60-летия Великого Октября и досрочном выполнении плана двух лет десятой пятилетки. Такие рапорты получены от экипажей самолетов Ту-134, где командирами В. М. Елифанов, С. К. Гаврилов, Г. С. Говоров, экипажа самолета Ан-26, (командир Л. Ф. Веселов, Сыктывкарское авиапредприятие), экипажа Ан-2 (командир

В. В. Корчуков, Печорское авиапредприятие).

Коллектив Воркутинского авиапредприятия рапортовал о выполнении плана двух лет пятилетки по применению авиации в народном хозяйстве.

Авиаторы Коми республики, проявляя трудовую доблесть, настойчиво искивают и используют резервы производства, постоянно развивают трудовую инициативу в социалистическом соревновании за повышение эффективности и качества работы.

Учитывая успешное выполнение плановых заданий и социалистических обязательств девяти месяцев, совет управления и президиум теркома профсоюза авиарботников поддержали патристический почин трудящихся Наро-Фоминского района Московской области, развернувших в эти дни соревнование под девизом «Юбилейной вахте — ударный финиш».

Принято повышенное обязательство: государственный план десяти с половиной месяцев выполнить к 1 ноября, вместо ранее принятого срока к 7 ноября.

**И. ВАРНАВСКИЙ,**  
главный экономист  
Коми УГА.

„БЕЗ заповалы и песни не поется“, гласит народная пословица. Но пословица эта сложена не о песне, а о труде, о людях труда.

Есть свои заповалы в труде и у авиаторов Коми АССР. У сыктывкарских авиарботников — это коллективы базы ЭРТОС, летного подразделения, где командиром Н. В. Шеншев, экипажи самолетов и вертолетов, которые возглавляют В. И. Зеленухин, Л. О. Филиппов, А. Ф. Ширяев, А. А. Ланин, А. И. Ахмеров, Г. Н. Антонов, Е. А. Зива.



## До новых встреч!

— Добрый вечер, дорогие товарищи! Разрешите передать вам привет от авиаторов и нефтяников, шахтеров и строителей, от всех трудящихся Коми республики!

Такими словами приветствовали зрителей участники агитбригады Ухтинского Дома культуры «Авиатор», совершившие рейс по Онежскому озеру, посвященный 60-летию Великого Октября.

Коллектив художественной самодеятельности ухтинских авиаторов был приглашен в Карелию Беломорско-Онежским пароходством.

В составе агитбригады — работники Дома культуры, летчики и техники Ухтинского авиапредприятия.

За две недели пребывания в Карелии авиаторы дали 15 концертов, которые посетили около 3000 зрителей, работников водного транспорта, лесной промышленности, сельского хозяйства.

Клубы городов и поселков, а по-

рой и палубы судов, причалы — вот сценическая площадка гостей из Коми.

Маршрут проходил по живописным местам Онежского озера и Беломоро-Балтийского канала. Кроме городов и поселков, где были даны концерты, члены агитбригады посетили Ленинград, Кизжи.

Выступления гостей прошли с большим успехом, о чем свидетельствуют многочисленные теплые отзывы в книге агитрейса и дружные аплодисменты зрителей.

Бассейновый комитет Беломорско-Онежского пароходства наградил коллектив агитбригады Почетной грамотой и памятным подарком.

При расставании карельские друзья выразили надежду еще раз встретиться с гостями из Ухты и пожелали им больших творческих успехов.

Подобный обмен творческими коллективами прочно вошел в практику сотрудничества между двумя соревнующимися республиками — Карелией и Коми АССР.

**Г. БОТВИНИК,**  
директор  
Ухтинского ДК  
«Авиатор».

Большим уважением в довики и С. И. Огареве Ухтинском авиапредприятии пользуются командиры самолетов и вертолетов В. И. Швабдырев, добросовестный труд от-

## Запевалы в труде

Г. В. Демин, В. В. Барышников, В. И. Пловунов.

В Воркуте первенство в социалистическом соревновании держат коллективы служб УВД, перевозок, командиры вертолетов Ми-8 С. В. Соло-

являются настоящими заповалами в труде, обеспечивают регулярность и полную безопасность полетов. Они утверждают новое, коммунистическое отношение к труду.

Так могут трудиться только те, кто в своей работе видит общегосударственную значимость.

Секрет их успеха кроется в коммунистической сознательности, дисциплине, стремлении овладеть высотами профессионального мастерства.

**Б. ПОДСЕКИН,**  
(Наш внешт. корр.)  
г. Сыктывкар.

## На главном направлении

Десятая пятилетка поставила грандиозные задачи перед работниками всех отраслей народного хозяйства Коми АССР: создается новый промышленный комплекс на базе нефти, газа, угля Тимано-Печорского бассейна.

Каждый год приносит все новые открытия геологам республики, новые заботы строителям, транспортни-

кам. Надо учесть, что большинство месторождений находится в труднодоступных местах, за Полярным кругом, там, где царствует вечная мерзлота и непроходимые хляби тундровых болот.

В этих условиях неоценима помощь авиаторов. И самолеты, и вертолеты стали надежными помощниками первопроходцев, удар-

ный труд авиаторов — залогом успехов их заказчиков.

За первые годы десятой пятилетки авиаторы Коми продолжали осваивать новую технику, оттачивать свое мастерство. Пролетели на Север новые трассы, обычными стали ночные полеты вертолетов, рейсы в сложных погодных условиях и в условиях полета

над самыми высокими хребтами Приполярного и Полярного Урала.

Такие рейсы еще вчера выполняли единицы, а сегодня опыт передовых пилотов стал достоянием сотен их товарищей. Активно обмениваются опытом работы специалисты авиатехнических баз, связисты, наземники.

НА СНИМКАХ: в горах Полярного Урала; вертолет доставил очередную вахту на буровые.

Фото А. НАГИБИНА.





## Шефская ПОМОЩЬ

Крепкая дружба связывает авиаторов Челябинска и школьников. Недавно шефы были гостями на торжественной линейке в школе. Ребята отчитались о своих учебных и трудовых делах. Затем были приняты совместные социалистические обязательства авиарботников и школьников.

Коллектив школы взял на себя обязательство написать летопись Челябинского авиапредприятия с момента его основания и до наших дней. Авиаторы в свою очередь помогут школьникам в оборудовании предметных кабинетов, спортивного зала.

## Дебют уральцев

В Баку закончились традиционные соревнования волейбольных команд Аэрофлота на приз газеты АЗУ ГА «Советский авиатор».

Мужская команда Уральского управления ГА заняла в своей подгруппе 3 место. В общем зачете наши волейболисты поделили 5—6 места. А победителями стали спортсмены Украины.

Напомним, что уральцы впервые участвовали в этих соревнованиях.

В ФЕВРАЛЕ нынешнего года коллегия Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников объявили смотр — конкурс любительских кинофильмов, посвященный 60-летию Великого Октября. Смотр проводится в три этапа: сначала внутри авиапредприятий, затем в управлениях, и, наконец, заключительный этап, который состоится в Москве в ноябре.

Ленты, представленные на смотр — конкурс, должны отразить достижения страны, Аэрофлота в юбилейном году, рассказать о лучших людях гражданской авиации, о их труде, отдыхе.

На днях комиссия УРУ ГА в ходе второго этапа рассмотрела работы, представленные на конкурс.

Огорчает узкая география участников: представлено семь лент, из которых шесть принадлежат свердловчанам, одна картина прислана из Челябинска.

Мне бы хотелось проанализировать некоторые фильмы.

Инженер по рационализаторской работе Свердловского авиапредприятия П. Н. Хворостов показал три своих ленты: «День Победы», «9 мая», «Здравствуй, лето!». Как видно из названий, две картины посвящены определенной дате — Дню Победы. «Здравствуй, лето!» рассказывает о летнем отдыхе детей авиаторов в пионерском лагере «Красная горка».

Очень важным достоинством творчества автора мне кажется его стремление как можно больше снимать на цветную пленку. И если это не всегда удается, — я имею в виду качество, — то это лишь издержки, неизбежные при освоении нового, тем более, как объяснил П. Н. Хворостов, обработку, монтаж пленки приходится проводить в кустарных условиях. Впрочем,

это беда большинства кинолюбителей...

По содержанию, логической завершенности патристические фильмы свердловчанки представляют собой цельный рассказ об одном дне — Дне Победы. Я бы их даже соединил в один, но разный формат пленки, на которой они сняты, не позволяет это сделать.

ставящую своей целью методическую, техническую помощь начинающим, помощь в овладении секретами мастерства. Впрочем, все это требует отдельного разговора...

Картина челябинцев «Будни крылатых» — рассказ о жизни, труде и отдыхе коллектива авиапредприятия. Картина снята детской (!) съемочной группой под

«Гражданская авиация Урала в год 60-летия Великого Октября» — заслуживает особого внимания.

За двадцать минут экранного времени мы побывали в Ижевске и Перми, Кургане и Челябинске, увидели достижения гражданской авиации за годы десятой пятилетки. Мне кажется, правильно поступил

## Как мужали крылья

(Продолжение.  
Нач. на 2-й стр.)

Все более мощную и совершенную технику получает наш Аэрофлот. На трассы вышли новые комфортабельные воздушные корабли Ил-62М, Ту-154, Ту-134А, Як-40. Уже несколько лет в Аэрофлоте действует телеавтоматическая система «Сирена», значительно улучшающая массовое обслуживание пассажиров. Все более полно механизмируются и автоматизируются погрузочно-разгрузочные работы в аэропортах, осваивается специальная техника, позволяющая резко ускорить подготовку самолетов к вылету, аэропорты и самолеты оснащаются автоматизированными системами управления заходом на посадку новейшими радиоэлектронными системами дальней навигации и т. д.

\*\*\*

В десятой пятилетке гражданская авиация нашей Родины получит дальнейшее развитие. В частности, пассажирооборот воздушного транспорта должен возрасти в 1,3 раза. В полтора раза увеличится удельный вес перевозок на новых типах самолетов Ил-62М, Ил-86, Ту-144, Ту-154, Як-42. Представитель третьего поколения реактивных пассажирских самолетов Ил-86 (аэробус), например, вдвое превосходит по своей вместимости [расчитан на 350 пассажиров] самые большие отечественные лайнеры. Дальность полета его 5 тысяч километров, крейсерская скорость — 920—950 километров в час. Будут интенсивно внедряться новые машины для местных авиалиний.

\*\*\*

В 1977 году авиаторам страны предстоит перевезти 105 миллионов пассажиров. Сейчас, в пору летних отпусков, на внутренних линиях выполняется ежегодно 4188 рейсов — на 214 больше, чем в 1976 году. Введены полеты почти по 50 новым трассам. Среди них — Одесса — Тюмень, Ухта — Сочи, Архангельск — Баку, Москва — Комсомольск-на-Амуре, Львов — Анапа, Ленинград — Свердловск. На 35 трассах введены самолеты новых марок. По маршрутам Хабаровск — Симферополь, Братск — Симферополь, Москва — Павлодар начал курсировать скоростной лайнер Ту-154. Возросло число авиалиний, обслуживаемых флагманом нашей гражданской авиации — многоместным Ил-62.

(Окончание в следующем номере).

## На экране — авиаторы

Здесь затрагивается важная тема — тема героев павших и героев живых, тема преемственности поколений. Но хотелось бы видеть здесь более широкий дикторский текст, который нес бы соответствующую этой важной теме смысловую нагрузку. К числу технических недостатков всех трех лент П. Н. Хворостова можно отнести и неаккуратный монтаж, и порой слабое еще умение владеть камерой, что влечет за собой непонятные затемнения, потерю фокуса и т. д.

Но в целом, повторяю, работы оставляют неплохое впечатление. Ведь это фактически дебют П. Н. Хворостова, что можно только приветствовать, учитывая те условия, в которых приходится обрабатывать пленку и о которых я говорил выше.

В связи с этим хотелось бы обратить внимание на важность и необходимость объединения всех кинолюбителей авиапредприятия, а я уверен, что их немало, в какую-то организацию,

руководством авиатехника В. Н. Белодубровского. Сразу же хочется отметить высокую подготовленность юных операторов Димы Самохина и Игоря Щербинина. Это далеко еще не мастерство, но уже и не дилетантизм. Здесь операторская работа была, по моему, лучшей из всех представленных на конкурс фильмов. Чувствуется и неплохой режиссерский вкус авторов.

Челябинцы показали нам рабочие будни, лучших людей авиапредприятия.

И вот здесь-то и приходится пожалеть о том, что фильм не озвучен. Немое кино — вчерашний день даже у любителей. Пусть это прозвучит укором авторам «Будней крылатых» — ведь общий уровень их работы заслуживает похвалы.

Старший инженер-методист по социалистическому соревнованию УРУ ГА И. А. Чанов известен как энтузиаст любительского кино. Его творчество было представлено на смотре тремя работами. Одна из них —



И. А. Чанов, ограничившись в своем рассказе только этими городами, в противном случае от чрезмерного перечисления у зрителей мог бы пропасть интерес.

Картина хорошо озвучена, удачно подобрано музыкальное сопровождение.

Единственное, что вызывает нарекания, — некоторое однообразие дикторского текста в рассказе об авиапредприятии.

Комиссия УРУ ГА постановила присудить первое место фильму «Гражданская авиация Урала в год 60-летия Великого Октября».

Второе место — у челябинцев, за картину «Будни крылатых».

Третьим призером стал П. Н. Хворостов, автор фильма «9 мая».

Ленты, занявшие первое и второе места, выдвигаются на участие в заключительном этапе смотра-конкурса (Москва, ноябрь 1977 г.).

В. СЫСИН,  
член комиссии,  
корреспондент  
«Авиатора Урала».

## Лучше знать свой город



В Челябинском авиапредприятии в канун 60-летия Октября начался цикл лекций «Челябинск в прошлом, настоящем и будущем». Подготовлены они сотрудниками краеведческого музея. К этому циклу оформлена и передвижная экспозиция, иллюстрирующая историю города. Она была выставлена в фойе предприятия, и авиаторы имели возможность еще раз соприкоснуться с историей Челябинска. После лекции молодым авиаторам была предложена поездка по местам боевой и трудовой славы. В ней приняли участие и школьники.

## «ПО ЗОВУ СЕРДЦА, ПО ВЕЛЕНИЮ ДОЛГА»

Под таким девизом в Сыктывкарском авиапредприятии прошел день донора. В этот день авиаторы Сыктывкара добровольно пришли сдать кровь. Здесь, на базе медико-санитарной части республиканская станция переливания крови организовала временный пункт сдачи крови.

В узком коридоре медсанчасти было в этот день многолюдно. Возле двери в кабинет, где работала выездная бригада станции переливания крови, возглавляемая врачом Ниной Ивановной Беляевой, — большая очередь. Среди безвозмездно сдающих кровь — ветераны труда, передовики производства, комсомольцы. Авиаторы столицы республики щедро отдают тепло своих сердец, свою горячую кровь во имя здоровья людей.

Рядом, в зале, медсестра Э. И. Елина ведет регистрацию сдавших кровь и вручает значок «Капля крови» тем, кто сдал кровь

впервые. Сегодня этого знака удостоены 26 человек, среди них В. Г. Субботник, В. Н. Докшин, Н. К. Навлетов, Ю. В. Скородумов, А. А. Сергеев и др. Ряду работников были вручены грамоты городского комитета Общества Красного Креста.

В Сыктывкарском авиапредприятии имеются и Почетные доноры СССР, это Р. А. Плитина, В. А. Емельянов, Н. В. Панкратова, Г. П. Горбачева, Ф. С. Новиков, Е. Г. Уляшов, Л. Н. Сидорова, В. М. Евдокимова, В. П. Козаков.

Большое участие в безвозмездном донорстве принимают работники АТБ, медики и работники аппарата Коми УГА. Благодарный пример служения людям подают Н. В. Панкратова, сдавшая кровь 20 раз, Г. П. Горбачева, сдавшая кровь 18 раз, В. М. Евдокимова, Л. Н. Сидорова, Е. Г. Уляшов (по 16 раз) и многие другие.

План безвозмездной сдачи крови первичной орга-

низацией Общества Красного Креста Сыктывкарского авиапредприятия перевыполнен. За последние два года на треть увеличилось количество доноров.

Это стало возможным благодаря широкой пропаганде и организации этого патристического движения со стороны членом первичной организации Общества Красного Креста, возглавляемой Лидией Федоровной Казачковой. Персонал медсанчасти выступает перед авиаторами с лекциями, беседами, выпускает санбюллетени, обеспечивает службы, цехи, отделы брошюрами, наглядной агитацией. К дню донора были выпущены специальные номера стенгазет.

Отрадно заметить, что с каждым годом в безвозмездное донорство вовлекается все больше и больше молодежи. Сейчас девушки и юноши составляют более 50 процентов доноров.

Б. ВАСИЛЬЕВ

Свердловск. «Авиатор  
20. УРАЛА»

Редактор В. ГУРИН.

Тел. 295 461, 295 496.

НС 15660. Заказ № 7944.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», г. Свердловск, проспект Ленина, 49.