

Коллектив Магнитогорского подразделения взял на себя обязательство выполнить план по основным показателям к 27 декабря 1966 года, обеспечив высокую безопасность полетов и культуру обслуживания пассажиров. Учитывая, что летный состав в основном молодой и командиры самолетов не имели достаточной практики выполнения производственных полетов, основное внимание было уделено их подготовке и тренировке.

Перед вылетом на оперативные точки экипажи взяли повышенные обязательства, был также организован наглядный учет выполнения работ.

Авиаторы за сезон обработали более 150 тыс. га колхозных и совхозных полей при плане 120 тыс. гектаров. Горком КПСС и горисполком гор. Магнитогорска наградили пилотов А. Ю. Алшина, Б. Е. Жестовского, Ю. П. Прейшеголовича, В. И. Лактинова, В. С. Чижова Почетными грамотами. Хорошо потрудились на химических работах авиатехники А. Кулбасинов, Б. П. Стариков, В. С. Шориков, Н. А. Самсонов, они вовремя и качественно обслуживали самолеты.

Подведение итогов соцсоревнования проводится ежемесячно по каждой профгруппе, а на расширенном заседании месткома отмечаются передовые коллективы и отдельные работники. При распределении мест учитывается, кроме производственных показателей, состояние дисциплины в службах. Около 45 процентов работающих в подразделении завоевали звание ударника коммунистического труда.

В этом году мы вызвали на соревнование коллектив Курганского подразделения, но к сожалению надо отметить, что ни разу не была организована обоюдная проверка и обмен опытом работы. В службах подразделения развернулось социалистическое соревнование за звание коллектива имени 50-летия Советской власти.

Н. Л. МУХИН.

ПО ТРУДУ И ЧЕСТЬ

Ширится соревнование за достойную встречу славного юбилея нашей Родины. В Челябинском подразделении в канун праздника 49-й годовщины Октября родилось новое соревнование за звание «Отличник учебы — передовик производства».

Оно присваивается дисциплинированным авиарботникам, успешно сочетающим хорошую работу на производстве с повышением общеобразовательного уровня.

По условиям соревнования звание дает работнику преимущество в повышении разряда, классности и должности.

Авиарботники, удостоенные этого звания, награждаются грамотами, ценными подарками. Звание будут присваивать два раза в год совместным решением месткома и комитета ВЛКСМ.

«Космос-132»

19 ноября 1966 года в Советском Союзе произведен очередной запуск искусственного спутника Земли «Космос-132».

На борту спутника установлена научная аппаратура, предназначенная для продолжения исследований космического пространства в соответствии с программой, объявленной ТАСС 16 марта 1962 года. Спутник выведен на орбиту с параметрами: начальный период обращения — 89,3 минуты; максимальное расстояние от поверхности Земли

(в апогее) — 280 километров; минимальное расстояние от поверхности Земли (в перигее) — 207 километров; наклонение орбиты — 65 градусов.

Кроме научной аппаратуры, на спутнике имеются:

радиопередатчик, работающий на частоте 19,995 мегагерц; радиосистема для точного измерения элементов орбиты; радиотелеметрическая система для передачи на Землю данных о работе приборов и научной аппаратуры.

Установленная на спутнике аппаратура работает нормально.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 79 (1577).

СРЕДА, 23 НОЯБРЯ
1966 г.

Год издания
XXV

ЦЕНА НЕРАЗВОРОТЛИВОСТИ

ВСЕ НАСТОЙЧИВЕЙ дают о себе знать специфические для зимы капризы погоды. Несколько дней метеоусловия не позволяли посадку самолетов в Москве. Аэропорты столицы были «закрыты».

Сотни пассажиров, тонны грузов, почты скопилось в Кольцовском аэропорту. В это время было получено сообщение, что Москва «открывается» на 6 часов, дает согласие принять десять самолетов с газотурбинными двигателями. Фактически мы могли отправить в рейс это количество машин, но в воздух за это время их поднялось только пять...

В чем же дело? Кто виноват в том, что множество пассажиров так и не смогли вылететь в сто-

лицу, хотя возможность сделать это была? Ответ прост — подвели наземные службы, дежурная смена отдела перевозок, которую возглавляет В. Цеханович, не справилась с нагрузкой и, в основном, лишь из-за отсутствия четкой организации труда. Не проявили должной оперативности в конкретной обстановке и работники ЛЭРМ.

Зима только начинается. Подобная ситуация может еще не раз повториться. Поэтому хочется верить, что работники наземных служб аэропорта сделают правильные выводы, учитывая усложненную обстановку в период зимней навигации.

В. МАРТЮШЕВ,
начальник ГРДП.

К зданию из стекла и бетона потянулась цепочка людей. Москва. Аэропорт Домодедово. Не многим более трех часов назад эти люди были в Тюмени. Как говорится, «сокращаются большие расстояния»...

8.15 утра. Серой лентой разматывается летная полоса. ИЛ-18 идет на взлет. Начинаясь первый беспосадочный рейс Тюмень — Москва.

В уютном салоне самолета пассажиры заняты каждый своим делом. Какая забота повила их в дорогу?

У Б. М. Родина путевка на ВДНХ. Что его там интересует?

— Конечно же, все что касается моей специальности, — говорит он. Работаю я начальником

Тобольского СМУ треста Среднеуральского электросетестрой.

Самолет уже идет на посадку. Столица нашей Родины Москва. Как только к самолету подошли трап, пассажиры заторопились.

Здравствуй, столица...

РЕПОРТАЖ

И лишь экипаж самолета не торопится. Они выжили последними. Первый рейс. Проложена новая трасса...

Сегодня вел самолет начальник Уральского управления гражданской авиации Николай Андреевич

Сидоренко. Николай Андреевич опытный летчик, после войны работал в Туркмени, Алма-Ате, а последние годы на Урале.

Второй пилот Л. А. Зотиков начал счет пятой тысяче часов в

воздухе. Был военным летчиком. До сих пор вспоминает, как еще в армии разгерметизировалась кабина. Состояние летчика было нелегким, но задание нужно было выполнить. Выполнил.

Пять лет назад Лев Алексеевич осваивал Тюменский Север. Летал в Новый Порт, Салехард.

Бортмеханик Леонид Иванович Саломатов — участник Великой Отечественной войны. Летать начал с 1945 года, успел сделать три боевых вылета на Берлин.

Можно перечислить и весь экипаж. Все они опытные, уважаемые в коллективе летчики. И бортрадист Альберт Кузьмич Поляков, и штурман Николай Иванович Смирнягин.

Самолет идет на посадку. Внизу расплескались огни Тюмени. ИЛ-18 в тот же день вернулся из Москвы.

В. КОРНЕВ,
наш спецкор.

Хозяйственная реформа и экономика

В НАШЕМ городе все предприятия переведены на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными днями. Готовится к этому и Пермское подразделение. Одновременно разрабатываются мероприятия перехода на новую систему планирования и экономического стимулирования.

Главное условие: переход на пятидневную рабочую неделю осуществить без увеличения фонда заработной платы и численности личного состава. Исходя из этого, мы определили режим рабочего дня. Разработали сравнительный баланс годового рабочего времени по месяцам на шестидневную и пятидневную рабочие недели и объявили конкурсы на лучший скользкий график при круглосуточной работе.

Главные трудности, с которыми мы столкнулись в процессе исследовательской деятельности, заключались в том, что необходимо было добиться, чтобы все смены в различных службах начинали и заканчивали рабочий день одновременно. Причем надо так произвести

расстановку, чтобы смены были постоянными.

Не менее трудная задача сделать выходные спаренными и так, чтобы один-два раза в месяц они были в субботу и воскресенье.

По нашим подсчетам, во всех службах, работающих в одну смену, начало работы будет с 9, а конец смены в 18 часов, с часовым перерывом на обед. Таким образом продолжительность смены будет равна 9 часам. При этом семь рабочих дней за год падает на субботу. Продолжительность их будет восемь часов, годовое количество рабочих часов будет равно 2079, т. е. столько же, сколько при шестидневной рабочей неделе.

Тщательно составили расчеты и решили проверить их практически. Участок трудоемких работ ЛЭРМ перевели на пятидневку. Сначала составили график выходных дней внутри

бригад. Но от него пришлось вскоре отказаться, так как иногда получалось, что работали всего 3—4 человека из бригады, остальные отдыхали.

Тогда инженер смены Г. И. Анферов составил такой гра-

фик работы, при котором люди получают выходные дни по бригадно. Обсудили его на собрании коллектива участка, признали лучшим. По нему и стали работать. В связи с этим пришлось больше внимания уделять планированию. К примеру, если работает больше бригад, то на обслуживание ставится больше самолетов, и наоборот. Надо сказать, участок почти четыре месяца ритмично работает по этому графику.

Определенные трудности возникли при составлении графиков работ для оперативных смен. Известно, что наибольшая загрузка смен падает на часы пик, в период предполетного и послеполетного обслу-

живания. Как раз в это время работает меньше людей. А в часы, когда меньше работы, происходит 3 часа перекрытия смен, работы мало, а народу много. За счет более раннего выхода пер-

вой смены и более позднего — второй мы провели раздвижение часов. Но так как часть людей отдыхает, то за счет увеличения времени на подготовку такого же количества самолетов как и раньше, снижается часовая загрузка на исполнителя.

Еще сложнее составить график работы для одиночных профессий. В этом случае мы думаем некоторые профессии совместить. Например, рабочий группы подготовки производства может быть и кладовщиком. А в ремонтных бригадах надо поставить дело так, чтобы все рабочие могли в любое время заменять друг друга.

Перестройка касается и ко-

мандного состава. Именно в выходные дни необходимо лучше осуществлять контроль за рабочим процессом. Поэтому в субботу и в воскресенье командиры тоже будут работать по особому графику.

Естественно, вся проводимая нами работа потребовала кропотливого подсчета, анализа. Надо сказать, этим вопросом серьезно занимаются и партийная, и профсоюзная организации. Неоценимую помощь в этом деле оказывают нам творческие бригады НОТ. С их помощью удалось вскрыть ряд существенных недостатков в технологическом процессе на рабочих местах. Мы провели фотографию рабочего дня, которая показала, что на отдельных участках необходимо улучшить организацию труда.

С учетом результатов всех этих исследований мы составим мероприятия перехода на пятидневную рабочую неделю и новую систему планирования и экономического стимулирования.

А. А. САМУСЕВ,
инженер-экономист.

КАК МЕНЯ ПРИНИМАЛИ В СТЮАРДЫ...

ПРИНЯТЬ вас в стюарды? — переспросил командир Свердловского объединенного авиаподразделения П. П. Збыковский.

И вот я перед табличкой «Комната бортпроводников» в Кольцовском аэропорту. Несколько девушек и парней ждут своей очереди. По коридору то и дело проходят люди в летной форме. Наташа Бурьева и Алла Сотникова, решившие посвятить себя небу, с завистью смотрят им вслед. Ведь пока они будут держать лишь первый экзамен — в совете бортпроводников, а это нечто вроде совета старшей. В него входят одиннадцать лучших мастеров своего дела во главе с помощником командира по работе с бортпроводниками П. А. Коротковой. Просто биографией здесь не отделаешься. Совет проверяет, чем «дышит» человек, выясняет его интересы. Потом рассказывают о легкой работе стюардесс. А мы пока новички, вроде новобранцев, готовящихся в армию. Беседа

РЕПОРТАЖ

замполита, командира... — Теперь ВЛЭК, — произнесла председатель совета.

ВЛЭК — врачебно-летно-экспертная комиссия. Терапевт проверил давление, хирург постукал молоточком по колену... Казалось бы, обычный медицинский осмотр. Но нет. Вот кресло, в котором я оказался после Людмилы Зоненко, стюардессы.

— Садитесь, проверим работу вестибулярного аппарата, — говорит врач М. И. Харитонов. — Закройте глаза, нагните голову... — Доктор начинает быстро вращать кресло. Пять кругов в одну сторону, пять — в другую. Врач останавливает кресло и приказывает:

— Откройте глаза! Смотрите! — держит она вертикально палец. Если «аппарат не в порядке», смотрят не на палец, а в сторону. А иногда «пассажиры» вываливаются из кресла...

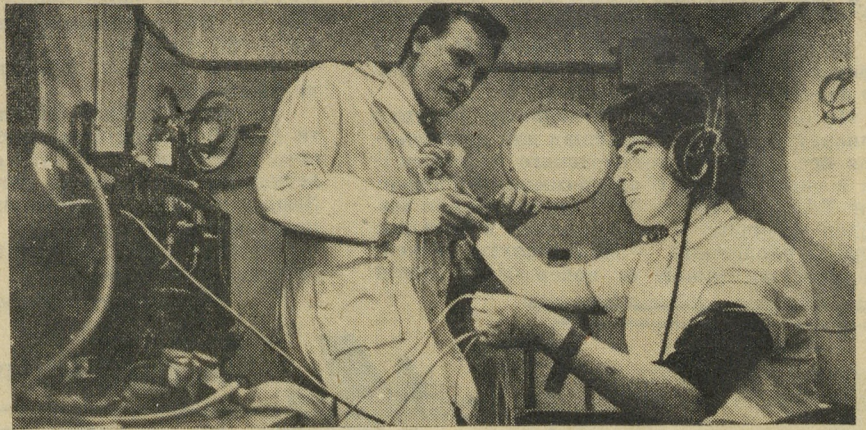
— Годен! — шутливо говорит врач.

Но, оказывается, это только начало испытаний. Некоторых поступающих подвергают еще одному экзамену...

На одном из кирпичных зданий аэропорта табличка — «Баролаборатория». В комнате — приборы, провода, провода. В центре помещения нечто вроде большой кабины. На стенке ее надписи: «Атмосфера», «Вакуум», приборы скорости подъема, высоты. Это барокамера. У космонавтов для испытаний используют барокамеры подобного типа, только более модернизированные.

В них большее разрежение воздуха, высотные нагрузки... Глухо задробен один люк, ведущий в кабину барокамеры, второй. От кресла во все стороны идут шланги, провода, датчики, позволяющие «на земле» получать данные о самочувствии путешественника.

— Высота 1000 метров, — сообщает ведущий лабораторией В. А. Назарко. «Подъем» начался. Стрелка высотомера показывает: 2000, 3000,



4000 и, наконец, 5000 метров. Барокамера имитирует все атмосферные условия на этой высоте. Председатель ВЛЭКа Н. С. Попова часто повторяет.

— Все любят работу в небе, все хотят летать... Но и теперь до неба еще далеко, не рукой подать. Впереди — учеба под руководством инструкторов В. С. Вековой и В. К. Яковой.

Стюард... Вообще мужчин-стюардов мало. Сейчас в Кольцовском аэропорту 130 бортпроводников (летом обычно 160). Из них мужчин — толь-

ко 17. Как видите, процент мужчин невелик. Девушки действительно стали хозяйками неба.

Первый тренировочный полет с инструктором. Перед ним волнуются, как перед экзаменом на аттестат зрелости... Оговорюсь, что в первом полете я не был... Впрочем, и в стюарды меня не принимали. Я лишь присутствовал при этом.

Ю. ГЕНДЕРТ.

На снимке: заведующий лабораторией В. Назарко готовит к испытанию в барокамере стюардессу Л. Зыкину.

Творчество авиаторов

За это не бьют...

Медведь
Трех зайчат
растоптал
Мимоходом.
Судили Медведя —
Он плакал навзрыд.
И судьи решили:
— Ну, ладно, чего там...

Простая
случайность...
Поставим на вид!..
Медведище,
Радостно суд
покидая,
В дверях раздавил
Антилопу-судью...
Но это ведь тоже
«случайность»!
простая! —
За это — не бьют...
Очень жаль, что
не бьют!

ОБИДА

Рысь сокрушалась:
— Ах, какая
жалость!
Вся дичь куда-то
разбежалась!
А лес без
живности —
Совсем уже не тот!..
Жук-короед,
Заслышав эти речи,
С обидой стал
хищнице перечить:
— Без живности?!
Выходит, я не
в счет?!

Поиск

Могучий Лев сегодня
сам не свой.
Не прикоснулся он
к богатой пище.
Рычит и мечется, и
крутит головой.
Бьет по бокам хвостом
И что-то ищет.
Зверье и птицы
прчутся в кустах —
Подальше ото Льва.
Чтоб не попоало!
По всей округе шум
и суета...
Увы, причина очень
уж проста:

Царю зверей
Блоха покоя не
давала!..
Наверно, вы узнали
без труда
Явление давным-давно
знакомое:
Бывает шумным поиск
иногда,
Хотя «искомое» —
Всего лишь насекомое!

ВЕНИК БЕРЕЗОВЫЙ

Я не забочусь
о своем престиже:
Хлепу начальство
по спине и ниже!..
Вл. МИЛЮТИН,
радиооператор
Курганского
аэропорта.

Эпизод в редакции

План — досрочно!

На днях состоялось заседание цехкома ЛЭРМ Кольцовского аэропорта. С итогами выполнения плана за октябрь собравшихся ознакомил начальник ЛЭРМ Я. М. Ярошевич.

Выполнение общего плана по ЛЭРМ составило 104,4 процента.

Переходящие вымпелы были присуждены рабочим коллективам, где бригадами товарищи Тымченко, Башарин, Сидниа, Ахтырский, Печуров, Силин, Поляков, Пайвин, Загорский, Небольсин.

Впереди решающие старты

Лыжники Кольцовского аэропорта заканчивают последние тренировки. 5 декабря спортсмены примут участие в соревнованиях на первенство Октябрьского района, а

неделю спустя возьмут старт на официальном открытии зимнего сезона города Свердловска.

Спортивную честь Кольцово будут защищать среди мужчин

перворазрядники В. Бабин, П. Куцевалов, А. Кочнев, Н. Расковалов, среди женщин — бортпроводница В. Лашкова, инструктор физкультуры В. Васильева и работ-



ница службы движения Л. Красильникова.
В. ВАСИЛЬЕВА,
инструктор
физкультуры.

Люди пытливого мысли

БРИЗ в Магнитогорском объединенном коллективе создан недавно. Естественно, в своей работе на первых порах нам приходится сталкиваться с трудностями. Не хватает соответствующих пособий, справочников и т. д.

Тем не менее в коллективе есть свои поборники творческой мысли. В БРИЗ постоянно поступают рациональные предложения, направленные

на улучшение условий работы, совершенствование производства. В числе новаторов — тт. Калиниченко, Сысаягин из радиослужбы, Смирнов, Куренько, Баталов, Зенков из ИАС.

На счету рационализаторов немало предложений и приспособлений, которые уже претворены в жизнь.

Некоторые из них, как нам кажется, должны заинтересовать специалистов других подразделений. В связи с этим нас интересует судьба трех рационализаторов, которые мы направили в сентябре в управление.

Как известно, наш коллектив скоро справит новоселье. Тогда перед рационализаторами откроется

широкое поле деятельности. Боевая задача новаторов — повысить культуру производства, сократить время обслуживания самолетов, бороться за повышение безопасности полетов.

Ю. ТУПИК,
председатель бюро
по рационализации
и изобретательству.

ОГЕННАДИИ Павловиче Дегтянникове я слышал еще в Перми, откуда собирался в Соликамск проводить рейд газеты по подготовке к осенне-зимней навигации.

— Опытный техник, заботливый хозяйственник. Оказывает большую помощь начальнику аэропорта Б. И. Щукину, молодому авиатору. И мне почему-то захотелось увидеть его, поговорить, рассказать о нем...

...Выше среднего роста, смуглый, с прямыми чертами лица, одетый по-зимнему. Дул резкий северный ветер. Нам предложили пройти в здание. Здесь мы и разговорились о готовности к зиме. О нуждах и бедах аэропорта. Пока Б. И. Щукин выкладывал свои планы, рассказывал о проделанной работе, я присматривался к старшему технику, который внимательно слушал своего начальника и лишь изредка вставлял несколько слов. В манере слушать и говорить чувствовалась некоторая сдержанность, что чаще всего можно заметить у людей, хорошо знающих свое дело.

Затем мы стали осматривать хозяйство соликамцев. Дошли до владений Геннадия Павловича. В домике, где размещаются механики, мы на некоторое время остались одни. Здесь он мне и рассказал о своей сложной, но полной интересных моментов жизни.

Восемнадцати лет поступил в Челябинское училище, успешно закончил его. Работал в Оренбурге, а в 1949 году переехал в Соликамск.

— Здесь и пустил крепко корни, — шутя говорит он. Дегтянников, не торопясь, вел рассказ о своей жизни, работе, товарищах. Я слушал и думал: что же главное в его судьбе? Пожалуй, стремление к знаниям. Действительно, за 25 лет работы в Аэрофлоте он освоил самолеты ПО-2, ЯК-12, АН-2. За эти годы накопил большой

опыт. И не похвалю, а гордостью прозвучала его фраза. «Могу менять, ремонтировать все типы агрегатов».

За годы работы у него не было ни одного «казуса», как он называет неполадки в подготовке самолетов. Не прощает он халатности и другим. Как-то технику И. М. Белозерову он поручил обслужить только что вернувшийся из рейса самолет.

— Проходит десять минут, — говорит Дегтянников, — смотрю, машина уже зачехлена. Я туда. Вскрываю капоты. Мотор загрязнен. Значит, не

снял. Вызываю его. «Секцию смотрел?» — «Нет».

— «Планер осматривал?» — «Нет». Пришлось собрать бригаду и разобрать этот случай.

В аккуратности, которая чувствовалась во всем — и в линейке, выложенной белым кирпичом, и в зачехленных подогревателях, и в каптерке, оборудованной для запчастей, — был он сам. Не случайно все оборудованное, которое мы проверяли, было тщательно подготовлено к зиме. Во всем чувствовался хозяйский глаз.

Руководить даже маленьким коллективом дол-

ЧЕЛОВЕК ВОСПИТЫВАЕТСЯ В ТРУДЕ



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.
НС 40005. Заказ № 5838.

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