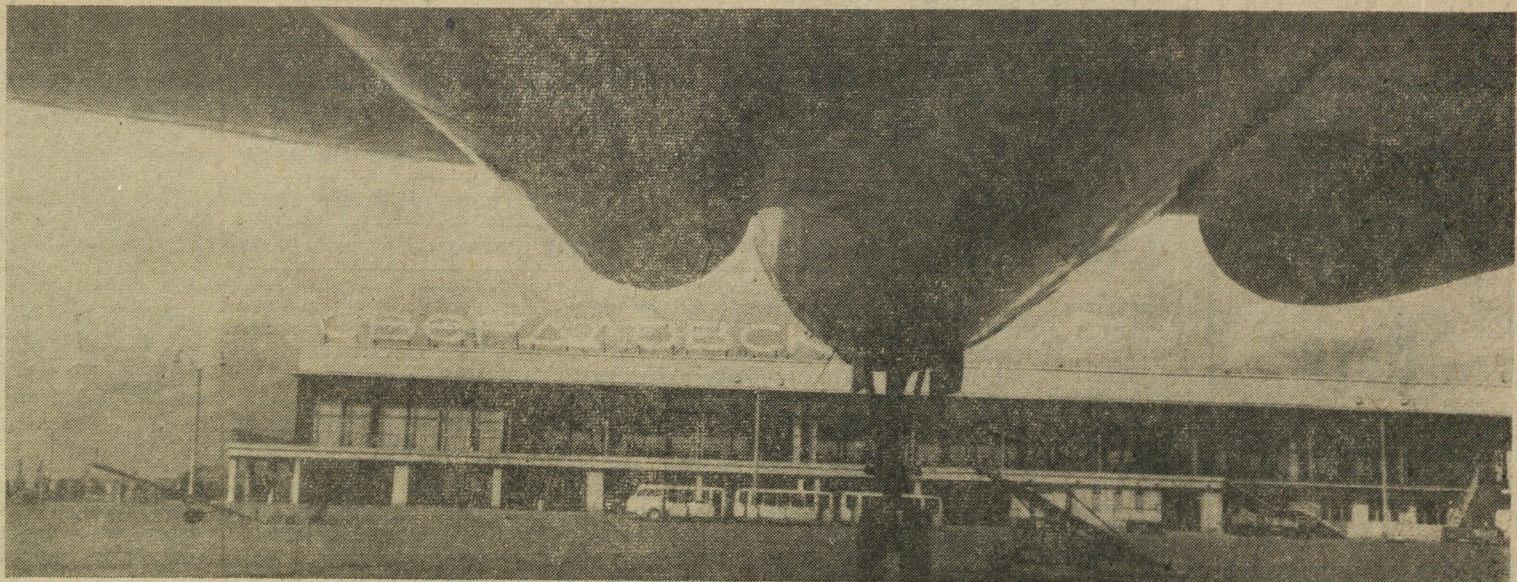


Полугодовой выполнен

22 июня, более чем на неделю раньше срока, авиаторы аэропорта Кольцово и Уктусского выполнили полугодовой план. Не отстали от них и магнитогорцы.

Авиаторы Кольцово перевезли за шесть месяцев 321 тысячу пассажиров.

Завтра Уральское управление гражданской авиации будет рапортовать о выполнении полугодового плана. За шесть месяцев уральские авиаторы перевезли 1 миллион 180 тысяч пассажиров, а прибыли сверх плана получают 700 тысяч рублей.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 24 (1718).

СРЕДА,

25

ИЮНЯ

1969 г.

Год издания

XXVII

Цена 2 коп.



Вас приветствует город
Свердловск.

Фото В. Зотова.

Мы станем

сильнее

● **Ижевск**

С большим интересом встретили открытие в Москве международного Совещания коммунистических и рабочих партий ижевские авиаторы. С первой недели работы Совещания во всех службах предприятия начались читки материалов, политинформаторы проводили беседы по выступлению Л. И. Брежнева и других представителей братских партий.

Местные партийные органы организовали для политинформаторов семинарские занятия по темам «Ленин о соревновании двух политических систем» и «Итоги Совещания коммунистических и рабочих партий».

Сейчас во всех службах Ижевского предприятия по этим темам политинформаторы проводят беседы.

● **Пермь**

Организованно проходит обсуждение материалов Совещания в Пермском объединенном авиапредприятии.

Перед работниками службы связи и АТБ выступил замполит И. С. Воробьев, перед работниками отдела перевозок и летчиками первого летного коллектива — секретарь партийной организации И. И. Осокин.

С материалами Совещания политинформаторов ознакомил лектор из города. Об итогах личного состава предприятия лекцию прочитал представитель обкома партии тов. Кудрин.

Славный юбилей

Полвека назад, 30 июня 1919 года, В. И. Ленин утвердил первый советский декрет об изобретениях. Этот документ стал плодом многомесячных поисков новых, социалистических форм организации изобретательства, использования новшеств в народном хозяйстве, защиты прав изобретателей.

Первый декрет отдал защиту государственного приоритета на отечественное изобретение: «Всякое изобретение русского гражданина, — говорилось в нем, — должно быть заявлено в России прежде, чем оно будет заявлено в других странах, и нарушение этого права преследуется законом».

В ударных темпах пятилеток есть большой вклад рационализаторов и изобретателей нашей страны. В нынешнем году рационализаторы Уральского управления авиации обязались внедрить в производство 500 рационализаторских предложений и сэкономить 100 тысяч рублей. Работы лучших новаторов нашего управления демонстрируются на ВДНХ. В прошлом году лауреатами выставки стали главный инженер 2-го Свердловского авиапредприятия Владимир Середа и начальник участка текущего ремонта и подготовки производства Николай Чирков.

В павильоне «Транспорт СССР» сейчас можно увидеть экспонат рационализаторов Кольцовского аэропорта А. Чибисова, Е. Пакулина, Г. Прокопенко. Ими разработан блок сальников уплотнения на топливозаправщике ТЗ-22.

Дорогие товарищи!

С развитием всех отраслей промышленности, культуры и благосостояния народов Советского Союза растет значение гражданской авиации в народном хозяйстве.

Воздушный транспорт становится одним из основных видов пассажирского транспорта в нашей стране.

За последние годы на авиалинии Родины вышли новые скоростные комфортабельные самолеты, воплощающие в себе лучшие достижения советской науки и отечественного самолетостроения. В небо нашей Отчизны поднялся первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет ТУ-144, открывший новую страницу в истории мировой авиации. Воздушный транспорт поистине превратился в массовый вид перевозок пассажиров. 60 миллионов пассажиров, миллионы тонн груза и почты перевезли в минувшем третьем году пятилетки самолеты с эмблемой Аэрофлота.

Коллектив Азербайджанского управления гражданской авиации, выполняя решения XXIII съезда КПСС, внес достойный вклад в выполнение плана пятилетки, перевыполнив производственное задание по всем основным показателям.

Гражданская авиация пользуется успехом у советских людей потому, что это самый быстрый и удобный вид транспорта. Образцово обслуживать пассажиров — почетный долг и обязанность каждого работника Аэрофлота.

Сейчас, когда вся страна встала на трудовую ленинскую вахту, мы, комсомольцы и молодежь Бакинского авиапредприятия, решили взять шефство над культурой обслуживания пассажиров.

Обращение

КОМСОМОЛЬЦЕВ И МОЛОДЕЖИ
БАКИНСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ
К МОЛОДЫМ АВИАРАБОТНИКАМ
АЭРОФЛОТА.

намечали для себя ведущие рубежи:

— превратить авиалинии Азербайджанского управления гражданской авиации в трассы высокой культуры обслуживания пассажиров;

— обеспечить своевременный выход самолетов на перрон, их отправление в рейсы без единой задержки по вине личного состава;

— обеспечить полную загрузку самолетов, не допускать ни одного случая засылки и утери багажа и груза, организовать свою временную загрузку и разгрузку воздушных кораблей. Обеспечить быструю выдачу багажа пассажирам и их доставку из аэропорта в город;

— направить свой комсомольский поиск и инициативу на лучшее использование первонной техники, на механизацию погрузочно-разгрузочных работ в коммерческих складах и у мест стоянок самолетов. Внедряя научную организацию труда, добиться максимальной отдачи средств механизации. Наш девиз: «Все механизмы на перроне — исправны»;

— постоянно проявлять заботу о хорошем настроении транзитных пассажиров. Создать в комнатах матери и ребенка, гостиницах и комнатах отдыха пассажиров домашний уют. Силами комсомольцев и молодежи укомплектовать библиотечки художественной литературы, игротки для детей, органи-

зовать на общественных началах бюро добрых услуг, где пассажир может почистить и отутюжить одежду, произвести мелкий ремонт платья и привести себя в порядок;

— создать в местах общественного питания и отдыха пассажиров комсомольские посты штаба «За высокую культуру обслуживания» «ОКО» (образцовая культура обслуживания). Взять под свой контроль заботу о пассажире;

— организовать комсомольско-молодежные бригады по изысканию коммерческой загрузки для самолетов на промышленных предприятиях Азербайджана, а также по распространению авиалетов в летнее время в санаториях, гостиницах и зонах массового отдыха трудящихся;

— добиться того, чтобы каждая бортипроводница стала заботливой хозяйкой крылатого лайнера. Создать образцовую технологию обслуживания пассажиров в полете. Собст-

венными силами написать памятку для стюардесс с описанием достопримечательностей наших трасс;

— каждый полет должен стать увлекательным воздушным путешествием. С целью пропаганды воздушного транспорта и рекламы будем проводить на борту наших самолетов авиационные викторины и лотереи с вручением победителям сувениров Аэрофлота;

— создать общественные комсомольско-молодежные бюро по рекламе для улучшения работы в наших авиапредприятиях. Взять шефство над выпуском национальных сувениров и рекламных буклетов, сделать памятку для пассажиров;

— превратить наши аэропорты в цветущий сад, направлять нашу заботу на благоустройство и озеленение аэропортов, особенно на местных воздушных линиях.

Призываем всех комсомольцев Аэрофлота объявить всеобщий поход за высокую культуру обслуживания на воздушных линиях нашей Родины.

Принято единогласно на собрании комсомольского актива Бакинского объединенного предприятия.

ХЛЕБОРОБЫ

БЛАГОДАРЯТ

Киевская
ПРОНИКА

В цеховых комсомольских организациях Пермского предприятия подводятся итоги первого этапа Ленинского зачета. Каждый из молодых авиаторов проходит своеобразную проверку, отчитывается, как выполняет он социалистические обязательства, взятые в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Добрыми делами зарекомендовали себя летчики. В путевках, которые вручил комитет ВЛКСМ перед началом авиационно-химических работ комсомольско-молодежным экипажам, земледельцы области благодарят авиаторов. Хороший отзыв привезли В. Кожевников и Б. Ильин, работавшие на Украине. Броварский райком комсомола Киевской области поблагодарил экипаж за качественную обработку земель в колхозе имени Щорса.



Вехи великой биографии

ЛЕНИНГРАДЦЫ с особой гордостью праздновали пятидесятилетие Советской власти. Именно в городе, носящем имя Владимира Ильича Ленина, совершалась Великая Октябрьская социалистическая революция, начал свою жизнь новый общественный строй — социализм. Именно здесь прозвучали впервые слова о победе пролетариата, народе, который стал хозяином своей судьбы.

В. И. Ленин приехал в Петербург в 1893 году. С этим временем в истории русского освободительного движения связан новый пролетарский период. Энергичная деятельность В. И. Ленина в рабочих кружках, его неутомимая борьба за переход от ограниченной кружковой пропаганды к боевой политической агитации в массах дали отличные результаты. Опираясь на революционную работу питерских пролетариев, В. И. Ленин объединил все рабочие кружки Петербурга в «Союз борьбы за освобождение рабочего класса». Он стал идейным и организационным центром марксистского движения в России, зародышем большевистской партии.

Ленинский «Союз борьбы» — первая социал-демократическая организация, которая поставила своей целью ниспровержение русского самодержавия. Здесь легендарными стали Нарвская и Невская заставы, Выборгская сторона. В маленьких домиках рабочих, в фабричных казармах увлеченно читали листовки «Союза борьбы», ленинскую газету «Искра», издававшуюся за границей. В. И. Ленина на Нарвской заставе знали как Федора Петровича.

В огне классовых сражений большевики под руководством В. И. Ленина выковывали героические революционные традиции русского пролетариата.

Первая русская революция началась в Петербурге событиями Кровавого воскресенья. В ходе ее

Колыбель революции

● Мраморный дворец близ Кировского моста ● Федор Петрович с Нарвской заставы ● Паровоз летит через границу ● Броневик «Враг капитала» ● Зимний взят! ● Везде и всюду Ленин с нами!

пролетарии Петербурга, Москвы и других городов России создали новую массовую политическую организацию — Советы рабочих депутатов. Несмотря на поражение, революция 1905 — 1907 годов потрясла буржуазно-помещичий строй, была «генеральной репетицией» Великого Октября. Революционную стойкость питерских рабочих не сломили годы последовавшей затем жестокой реакции. А во время нового революционного подъема они создали в Петербурге массовую ежедневную рабочую газету «Правда», совершив тем самым, по оценке В. И. Ленина, «крупное, — без преувеличения можно сказать, историческое дело...».

В 1915—1916 годах вспыхнула большая волна забастовок. А забастовка путников 18 февраля 1917 года, которую поддерживали тысячи петроградских рабочих, стала сигналом к революционному восстанию. Ненавистный царский режим был свергнут. Рухнула трехсотлетняя монархия Романовых. Победела Февральская буржуазно-демократическая революция.

В 1915—1916 годах вспыхнула большая волна забастовок. А забастовка путников 18 февраля 1917 года, которую поддерживали тысячи петроградских рабочих, стала сигналом к революционному восстанию. Ненавистный царский режим был свергнут. Рухнула трехсотлетняя монархия Романовых. Победела Февральская буржуазно-демократическая революция.

автомобиля «Враг капитала» у Финляндского вокзала вождь закончил словами: «Да здравствует социалистическая революция!». На следующий день В. И. Ленин в Таврическом дворце огласил свои Апрельские тезисы. Ленинская программа развития революции была утверждена партией на Апрельской конференции.

Большевистская партия стала готовить массы к вооруженному восстанию. Партия укрыла своего вождя от расправы Временного правительства. В. И. Ленин провел несколько дней на квартирах питерских рабочих, скрываясь в Разливе, а затем переехал в Финляндию.

Революционным силам удалось создать в Петрограде мощные отряды рабочих Красной гвардии. В ночь на 25 октября восставшие заняли все важнейшие укрепления. Ночью следующего дня пал Зимний Дворец — последняя резиденция Временного правительства. В. И. Ленин на историческом II Всероссийском съезде Советов в Смольном провозгласил рождение Советской власти.

ды, когда Ленин руководил подготовкой и проведением Октябрьской революции.

СМОЛЬНЫЙ — историческое здание. Две бронзовые мемориальные доски установлены на фасаде здания. Текст одной из них гласит:

«Здесь, в Смольном в дни Великой Октябрьской социалистической революции 1917 г. помещался штаб вооруженного восстания рабочих, солдат и матросов. Из Смольного Владимир Ильич Ленин непосредственно руководил вооруженным восстанием».

Первое свое выступление на съезде вождь посвятил вопросу о мире. Владимир Ильич зачитал написанный им в Смольном проект декрета о мире.

Вторым выступлением был доклад о земле. Владимир Ильич огласил написанный им и предложенный на рассмотрение съезда проект декрета о земле. Съезд одобрил ленинские декреты.

Съезд Советов сформировал первое в мире Советское правительство —



Те, кто приезжает в Ленинград, обязательно посещают красивое здание близ Кировского моста, отделанное цветным мрамором.

Это Мраморный музей, построенный еще в XVIII веке, — ныне Ленинградский филиал Центрального музея В. И. Ленина. Он открыт в 1937 году по постановлению ЦК КПСС.

В музее тысячи экспонатов. Среди них много большевистских газет, выходящих нелегально, подлинных вещей и других исторических реликвий, связанных с революционным движением в России, книг и брошюр В. И. Ленина в первых изданиях, фотокопий ленинских рукописей, фотографий Ленина и его соратников, произведений живописи, графики и скульптуры.

ОДНА из дорогих реликвий, бережно хранящаяся нашей партией и народом, — исторический броневик, с которого выступал В. И. Ленин у Финляндского вокзала. Броневик установлен теперь на постаменте во дворе музея.

Поднявшись по широкой мраморной лестнице, посетители шаг за шагом знакомятся с жизнью и деятельностью В. И. Ленина. Многолетние документы и материалы рассказывают о начале его революционной работы в Поволжье, борьбе за создание марксистской партии.

С большим вниманием знакомимся с шахматным столиком (сделанным по идее Ленина), в потайном ящике которого хранились отдельные номера газеты «Искра». Здесь же в зале экспонируются материалы II съезда партии. В X и XI залах экспонируются документы о революционной деятельности В. И. Ленина в годы первой мировой войны. Ленин собирал в это время революционные силы в международном рабочем движении и готовил создание Коммунистического Интернационала.

Как правило, посетители подолгу останавливаются у столика, за которым работал В. И. Ленин в Разливе в июле 1917 года, скрываясь от преследования контрреволюционного правительства, у вещей, которыми пользовался Ленин, находясь в шалаше за озером Разлив.



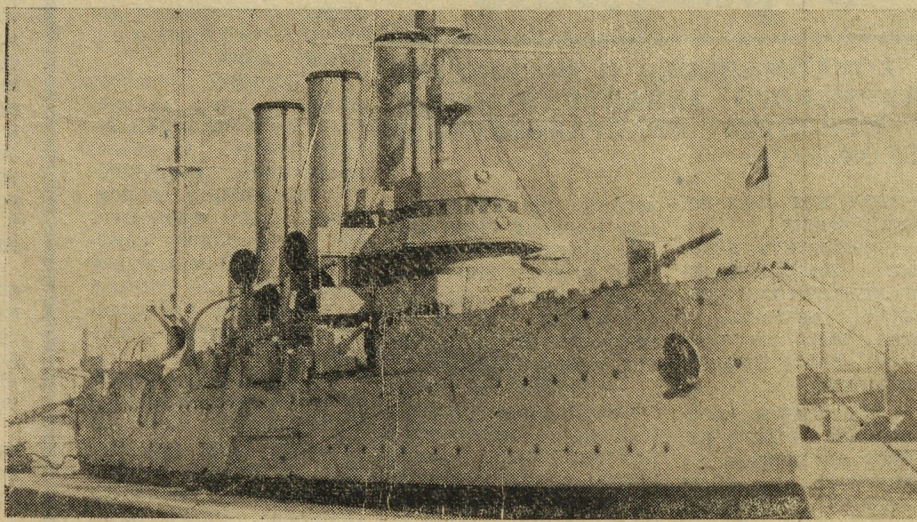
В зале Великой Октябрьской революции экспонируются замечательные работы В. И. Ленина, написанные во время последнего подполья, — «Грозная катастрофа и как с ней бороться», «Марксизм и восстание», «Большевики должны взять власть».

Ленин у руля Советского государства, Ленин во главе обороны нашей социалистической Родины, выступление Ленина на съездах партии — все это отражено в экспозиции в документах, фотографиях, картинах, скульптурах.

Глубокий интерес посетителей вызывает стеклянный шкафчик с личными вещами В. И. Ленина. Здесь же экспонируется макет рабочего кабинета первого главы Советского правительства в Кремле. Покидая музей, посетители оставляют в книге отзывов записи с выражением горячей любви к Владимиру Ильичу Ленину.

Ю.ГЕНДЕРТ.

На снимках: бронепоезд имени В. И. Ленина; крейсер «Аврора»; памятник В. И. Ленину на Финляндском вокзале; на подступах к Зимнему дворцу.



В те дни был создан Совет рабочих и солдатских депутатов. Одновременно за спиной трудящихся появилась другая власть — контрреволюционное Временное правительство. Возникло двоевластие.

В ПЕРВЫЕ же дни революции В. И. Ленин в своих статьях, названных «Письма из далека», наметил линию поведения большевистской партии. Ленин подчеркивал, что революция еще не закончилась, завершился лишь первый ее этап.

3 апреля 1917 года весь революционный Петербург приветствовал возвращение из эмиграции Владимира Ильича Ленина. Речь с бронированного

Ленинградцы свято чтут и берегут памятные места, связанные с деятельностью В. И. Ленина. В жизни великого вождя в Петербурге было четыре периода.

К первому периоду (1890—1900 годы) относятся 74 памятных места. Они напоминают о том, как В. И. Ленин вместе с передовыми рабочими закладывал основы марксистской партии.

Второй период — 1905—1907 годы. Об этом времени рассказывают многочисленные здания, где на собраниях и митингах выступал В. И. Ленин, а также явочные квартиры, где он встречался с товарищами по партии.

Третий и четвертый периоды — 1917—1920 го-

Совет Народных Комиссаров. Председателем первого Совнаркома был избран В. И. Ленин.

В первой половине ноября 1917 года в правом крыле здания была оборудована комната для жилья.

В. И. Ленин и Крупская прожили в Смольном до отъезда Советского правительства в Москву. Комната осталась в неприкосновенности, обстановку ее сохраняли. В 1938 году здесь был открыт музей. Там, где раньше была приемная, размещается экспозиция с документами о жизни и деятельности В. И. Ленина. В Смольном бываю люди со всех концов нашей страны, из-за рубежа.



Цифры и факты

● В Ленинграде и Ленинградской области 230 памятных мест, связанных с жизнью и деятельностью В. И. Ленина.

● В Ленинградском филиале Центрального музея В. И. Ленина хранится 5000 экспонатов. Они размещены в 25 залах.

● В последнем зале на стеллажах — от пола до потолка — собраны издания трудов Ленина в нашей стране и за рубежом, на всех языках. По данным ЮНЕСКО, произведения В. И. Ленина по количеству переводов стоят на первом месте в мире среди всех других авторов.

П О В Ы Ш Е Н И Е производительности труда и снижение простоев самолетов на техническом обслуживании наряду с обеспечением безопасности полетов — главная задача, стоящая перед авиационно-техническими базами. Эффективным средством, позволяющим добиться этого, является метод сетевого планирования и управления, основанный на применении сетевых графиков.

Сетевой график.

Плюсы и минусы

С их помощью можно выявить скрытые резервы в организации процессов технического обслуживания, вести прогнозирование, предупредить возможные срывы и уменьшить сроки простоя на регламентных работах.

Поделись опытом разработки и внедрения сетевого планирования в нашей АТБ. Вся работа, связанная с ним, была разбита на несколько этапов. В службе организовали специальную группу, занимающуюся разработкой проблемы. В нее вошли заместитель главного инженера

М. Г. Итцигсон, руководители нормативно-исследовательской группы, производственно-диспетчерского отдела, участка подготовки производства В. С. Дудин, М. С. Миханчук, Ф. Т. Долгополов, начальник цеха трудоемких работ М. С. Шевеленко и диспетчер этого цеха В. Уфимцев. Члены группы наметили объект исследования сетевого планирования (остановились на форме 2 для ИЛ-18), изучили сущность и основы его.

С инженерным составом, техниками бригадирами и работниками цеха № 2 были проведены занятия. На них особое внимание уделялось целям и задачам сетевого планирования, разъяснялись элементы сетевого графика и методика его составления. Члены группы занялись вопросами получения исходной информации. На этом этапе мы старались взять данные о длительности и последовательности выполнения регламентных работ, которые сложились в бригадах. Для этой цели со-

ставили карты-опросы и предложили авиатехникам записать последовательность работ, количество исполнителей и время минимальное и максимальное, требуемое для выполнения операций.

Составив сетевой график, мы вынесли его на суд бригадиров, учли их замечания.

Сетевой график составлен из условий обслуживания самолетов по системам. Мы взяли в основу девять путей обслуживания: силовые установки, планер и закрылки, высотное-бытовое оборудование, шасси и гидравлические системы, управление самолетами и двигателями, обслуживание приборного оборудования, электро- и радиооборудования, подготовки производства.

Первоначальный вариант сетевого графика включал в себя 49 событий, каждое из них указывало на начало или конец определенных работ. После его опробования пришлось внести коррективы, и теперь он рассчитан на 52 события. Небольшой опыт работы по

сетевому графику показал, что в нем скрыты большие возможности сокращения простоя самолетов на техническом обслуживании. Так, в марте нынешнего года средний простой самолета ИЛ-18 на форме 2 был равен 24 часам. Обслуживая самолеты 75700, 75738, 75814 по новому методу, мы задержали их на регламентных работах только на 13 часов.

В службе вводим еще одно новшество, приступили к изготовлению демонстрационных досок. С помощью световых таблиц, что собираем у станков в цехе и у диспетчера, в любой момент можно проследить, на какой стадии обслуживания находится самолет, оперативно принять меры в случае возникших неувязок.

В дальнейшем мы намерены пересмотреть оценки продолжительности работ, улучшить организацию и технологию выполнения отдельных операций, будем работать над рациональным использованием людских ресурсов. В пересмотре временных оценок не следует допускать волевого сокращения времени обслуживания, так как это не дает реального результата и может привести к дискредитированию сетевого планирования.

Д. ТРОФИМОВ,
главный инженер
Кольцовской АТБ.



Профессия обязывает

С раннего утра и до позднего вечера не умолкает гул моторов. Только по местным линиям ежедневно выполняют авиаторы Кирова около двухсот рейсов и перевозят до двух тысяч пассажиров. Не в долгу летчики и перед хлеборобами области. План авиационно-химических работ за пять месяцев выполнен на 105 процентов. Показатели, казалось бы, неплохие, люди нашего предприятия были вправе гордиться своими делами. Но добросовестный труд целого коллектива перекркнули отдельные «выдающиеся» работники. Больше других отличалась летная служба. Об этом свидетельствуют допущенные пилотами грубейшие нарушения документов, регламентирующих летную работу.

В начале года нарушили предполетный отдых командир самолета АН-2 М. Баташов и второй пилот В. Путилов. К обоим наряду с мерами общественного воздействия были применены строгие дисциплинарные наказания: командир переведен во вторые пилоты, а его напарник снят с летной работы.

Кое для кого из летчиков этот незавидный случай не послужил хорошим уроком. В мае в аэропорту Адлер снова нарушили предполетный отдых члены экипажа АН-24 А. Мохненко и А. Шишкин. Не на высоте оказался и командир корабля В. Телегин, считая, что он совершенно не несет ответственности за поведение членов своего экипажа.

Одной из причин повторения нарушений предполетного отдыха явилась слабая

постановка воспитательной работы в подразделении, самоустранение командиров летных коллективов от этого важного дела. Нужно признать, что неудовлетворительная организация контроля за изучением и исполнением документов тоже внесла свою лепту.

Критически оценивая положение дел в подразделении, командование и партийное бюро приняли конкретные меры по улучшению дисциплины в коллективе. В конце мая мы провели партийное собрание с повесткой о повышении роли партийной организации в выполнении решений коллегии министерства от 24 апреля нынешнего года. Решение собрания направлено на активизацию работы партийных групп, совета командиров и общественных инспекторов по безопасности полетов.

С командным составом проведен семинар, на котором рассматривались вопросы, связанные с воспитательной работой в коллективе исходя из решений коллегии министерства.

Единодушно было мнение коллектива в отношении пилотов самолетов АН-2 Ю. Чуковина и М. Дымкова, которые совершили аморальные проступки. Таким не место за штурвалом самолета.

Коллектив летного подразделения не будет терпеть в своих рядах тех, кто позорит звание летчика гражданской авиации.

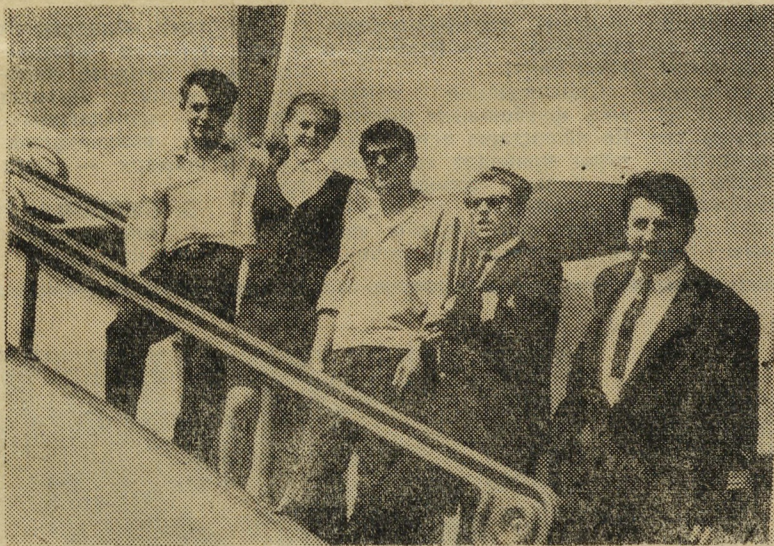
М. ОКУЛОВ,
заместитель командира
по политической
А. СМЕРНОВ,
командир летного
подразделения.



На авиационно-технической базе Рижского аэропорта внедрен сетевой график технического обслуживания самолетов ИЛ-18 по форме № 2.

Для этого построены стенды управления и контроля, которые представляют собой электрифицированные копии сетевого графика. Стенд установлен на рабочем месте, а стенд контроля — в производственно-диспетчерском отделе, у начальника АТБ и у начальников цехов.

Это сократило простой самолета на техническом обслуживании по форме № 2 на три часа, что обеспечило годовой экономический эффект в 14 тысяч рублей.



В КОЛЬЦОВО прилетают самолеты со всех концов страны. Красные машины, в летном обиходе называемые «петухами», относились к полярной авиации и готовились в этот день к прыжку на север. Пузатый АН-10 из Сыктывкара нес на хвосте изображение великоленного оленя—символ республики Коми. На магаданском «Иле» крупными буквами было выведено название управления.

В длинном списке первые места по значимости маршрутов, частоте, загрузке по праву занимают москвичи, дальневосточники, ленинградцы...

На снимке: экипаж из Еревана готовится в полет.

Опасные метеорологические явления

В весенне-летний период

(Продолжение. Начало в № 23).

Третья стадия жизни грозового облака характерна наличием в нем преобладающего нисходящего потока. Скорость его обычно невелика, 5—10 м/сек. Облако начинает разрушаться снизу, поэтому происходит повышение высоты нижней границы облаков. В результате распада грозового облака появляются слоисто-кучевые и кучевые облака.

В грозовых облаках возникают электрические поля с огромным напряжением, вследствие чего происходят искровые электрические разряды в виде молнии. Разряды бывают между облаками и землей, между разными по знаку облаками и между отдельными частями внутри облака.

Наблюдается несколько видов молний: линейные, плоские, шаровые и др. Разряды линейной молнии сопровождаются звуковым эффектом — громом, который можно услышать на расстоянии 20—25 км.

Грозы бывают фронтальные и внутримассовые. Фронтальные грозы возникают на всех видах атмосферных фронтов, однако наиболее вероятно их образование на быстродвижущихся холодных фронтах. Обычно они располагаются вдоль фронта по ширине в несколько десятков, а по длине в несколько сотен километров.

Вертикальная мощность грозовой деятельности достигает тропопавзы, а иногда отдельные вершины грозовых облаков достигают стратосферы. Фронтальные грозы возникают обычно на фронтах, температурный контраст которых достигает более 10 градусов Цельсия.

Наиболее интенсивное грозообразование на холодных фронтах в летний период над сушей происходит во второй половине дня, а над большими водоемами (морями и океанами) вечером или ночью.

Условия полетов в зонах грозовой деятельности довольно сложны, а в некоторых случаях и опасны. Опасность полетов на всех типах самолетов и вертолетов в этих зонах создается сильной турбулентностью, вызывающей болтанку, и интенсивным обледенением в грозовых облаках, а также вероятностью поражения летательных аппаратов молнией и градом и ослепление экипажа близкой вспышкой молнии.

Исследованиями в зонах грозовой деятельности, проведенными в СССР и за границей, установлено, что при полете в грозовых облаках вследствие сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха самолет может быть брошен вверх или вниз на несколько сотен метров, при этом перегрузки достигают более ±2 д. Эти перегрузки меньше эксплуатационных, однако в

случае наложения на них маневренных перегрузок, возникающих за счет ошибок в технике пилотирования, суммарная перегрузка может оказаться более допустимой и тогда создаются условия для разрушения самолета.

Непосредственное попадание молнии в самолет — явление редкое, но крайне неприятное. Оно приводит к физическому повреждению антенного устройства, к прожогам обшивки и повреждению приемников воздушного давления. Наибольшая вероятность поражения самолета молнией возникает при полете в грозовом облаке или вблизи него на высоте, где температура воздуха близка к нулю. В умеренных широтах летом это соответствует высоте 3 километра. Наиболее интенсивные разряды наблюдаются при переходе облака от второй стадии своего развития к третьей.

Не меньшую опасность при полете в грозовом облаке представляет собой град, который, как показывает практика полетов в грозовых облаках, наносит серьезные повреждения летательным аппаратам. Таким образом, полет в зоне грозовых облаков, в местах градообразования и крупнокапельных ливневых осадков, особенно на большой скорости, сопровождается серьезными трудностями, а иногда приводит к невыполнению задания или еще хуже, к летному происшествию. В связи с этим полеты в мощно-кучевых и грозовых облаках запрещаются.

В случае настоятельной необходимости проведения полета вблизи грозовых облаков или при непредвиденном сближении с ними необходимо, используя средства радиолокации, имеющиеся на самолете, или по команде с земли найти такие места, выбрать такую высоту, в которых будет наименьшая опасность для полетов.

(Окончание в следующем номере.)

Чистого вам неба...

— Объявляется посадка на самолет, следующий рейсом ИЦ-9 по маршруту Свердловск — Пермь — Минводы — Адлер.

Этим рейсом летит тройка бортпроводников — Тамара Плотникова, Нина Соломатова и Слава Неустроев. Как обычно, они приезжают в аэропорт за три часа до своего рейса. В комнату, где девушки готовятся, постоянно кто-нибудь заходит; некоторые только что вернулись из рейса и теперь сдают документацию. Работают они в одной службе, но видятся редко, потому вопросов много, есть чем поделиться друг с другом.

Но вот получена папка — можно идти к самолету. В медпункте Тамара и Нина берут аптечку, по пути заходят к диспетчеру, чтобы узнать, нет ли каких-либо изменений. Получают последние инструкции, а Слава справляется о багаже.

Техники уже закончили осмотр самолета. Теперь начинается основная работа бортпроводников; надо все подготовить к приему пассажиров. Нина осматривает салон, Тамара — гардероб, а Слава принимает почту.

Прибывает кухня. Девушки считают посуду, помогают загрузить холодильники.

Остается немного времени; по трапу уже поднимаются первые пассажиры. Девушки встречают их, помогают устроиться.

Заканчивается посадка...

Через сутки они вернутся домой. Чистого вам неба!

В. КОРЧАГИНА.

КОЛУФ

Авиаторы атакуют

В Перми закончились игры на первенство города по баскетболу среди команд добровольного спортивного общества «Спартак». В розыгрыше, который продолжался неделю, приняли участие и авиаторы. Они провели шесть встреч. Капитан команды авиатехник АТБ Анатолий Полянский благополучно привел ее к финалу. Команда авиаторов заняла второе место.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

УРАЛЬСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОБЪЯВЛЯЕТ НАБОР СТУДЕНТОВ В РИЖСКИЙ КРАСНОЗНАМЕННЫЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ИМ. ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА НА ПЕРВЫЕ КУРСЫ:

механического факультета — готовит инженеров-механиков по эксплуатации самолетов и авиадвигателей;

электротехнического факультета — готовит инженеров-электриков по эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования самолетов;

радиотехнического факультета — готовит инженеров-радиотехников по эксплуатации радиооборудования самолетов и по эксплуатации радиооборудования аэропортов;

Срок обучения на этих факультетах — 5 лет 6 месяцев;

факультет автоматической вычислительной техники — готовит инженеров-электриков по математическим и счетно-решающим приборам и устройствам;

инженерно-экономический факультет — готовит инженеров-экономистов для предприятий гражданской авиации.

Срок обучения на этих факультетах — 5 лет.

В институт принимаются лица мужского пола, годные по состоянию здоровья к технической службе в гражданской авиации, на инженерно-экономический факультет — лица

Первый фестиваль

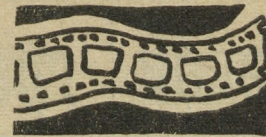
С июля этого года по январь 1970 года намечено провести первый фестиваль любительских фильмов, созданных самодельными киностудиями предприятий управления гражданской авиации. Создан оргкомитет.

Фестиваль посвящается 100-летию со дня рождения В. И. Ленина и организуется для дальнейшей активизации деятельности коллективов и индивидуальных кинолюбителей.

Намечается создать в ознаменование 100-

летия со дня рождения В. И. Ленина фильмы о претворении в жизнь предначертаний вождя, о буднях авиарботников, их духовном облике, героике их труда, о развитии художественной самодельности, спорта и туризма.

Фестиваль проводится в три этапа. Первый этап проходит в предприятиях управления в июле — сентябре. На втором этапе — в октябре — ноябре в Уральском управлении ГА организуется итоговый фестиваль самодельных киносту-



дий и отдельных кинолюбителей.

Заключительный, третий, этап фестиваля будет проходить в Москве в феврале — марте 1970 года. Для демонстрации в столице жюри отберет наиболее удачные фильмы, созданные в управлениях гражданской авиации. Лучшие фильмы самодельных киностудий и фильмы отдельных кинолюбителей получат грамоты и памятные подарки.

Читателям журнала «Гражданская авиация»

Если у вас истекает срок подписки на журнал «Гражданская авиация», вы сможете ее продлить до конца года в конторах «Союзпечати».

В журнале будет продолжена публикация материалов о новой авиационной технике, об опыте ее эксплуатации, о новых авиалиниях, которые свяжут города и села нашей страны, о жизни и работе учебных заведений Аэрофлота, об истории развития воздушных линий страны, о новинках зарубежной авиационной техники, о том, что характеризует пути и темпы развития воздушного транспорта СССР.

В журнале будут систематиче-

ски публиковаться разнообразные материалы по безопасности, регулярности и экономичности полетов. Введены постоянные рубрики «Слагаемые безопасности полетов», «Экономический лекторий», «Университет авиационных знаний», «Опыт и практика», «Аэрофлот в лицах» и другие. Из номера в номер публикуются материалы, посвященные 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

На страницах журнала по-прежнему читатели найдут рассказы, очерки, стихи, репортажи, корреспонденции, посвященные работникам гражданской авиации, их трудовым будням, мужеству, мастерству.

СПОРТ

Кто завоюет кубок

В первом Свердловском авиапредприятии началась летняя спартакиада, посвященная столетию со дня рождения В. И. Ленина. Спортсмены выстроились на торжественную линейку. Право поднять флаг спартакиады было предоставлено представителям летного кол-

лектива, команде-победительнице по футболу в 1968 году.

Соревнования открылись футбольным матчем. По календарю первые две игры проводят спортсмены базы аэродромного обслуживания и летного коллектива, службы свя-

зи и летного коллектива.

Кто будет обладателем кубка, покажут финальные игры, которые состоятся 26 июня. Лучших игроков — нападающего, защитника, полузащитника и вратаря — ждут призы.

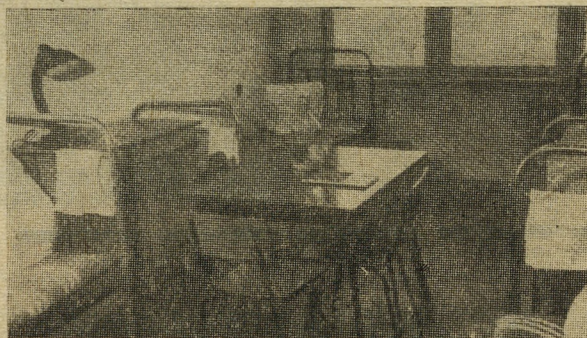
З. БУРЦЕВА,
инструктор
по физкультуре.

Нынешнее лето не очень-то балует нас, уральцев, погоними днями.

Правда, для настоящего рыбака — погода не помеха. Был бы клев!

Птицы и самолет

За последние годы в ВВС США в результате столкновений с птицами вышло из строя 110 авиадвигателей. Если даже после столкновения в полете двигатель продолжал работать нормально, он, как правило, после наземного техосмотра демонтировался и заменялся новым. Это вызывалось тем, что попадание птиц в двигатель приводило к нарушению центровки компрессора.



Золотой юбилей вуза

Рижский Краснознаменный институт гражданской авиации имени Ленинского комсомола торжественно отметил свой полувек юбилей. Ровно пятьдесят лет назад, 24 мая 1919 года, по указанию В. И. Ленина была открыта школа техников и механиков Красного Воздушного флота, прямым наследником которой является институт. С ним тесно связаны имена отца русской авиации Н. Е. Жуковского, академиков Б. Н. Юрьева, Е. Н. Чудакова и других выдающихся ученых. За годы своего существования старейшее авиационное учебное заведение страны подготовило десятки тысяч высококвалифицированных специалистов для советской авиации.

В настоящее время Рижский ин-

ститут гражданской авиации представляет собой крупный учебный и научный центр. Здесь обучаются студенты 42 национальностей. Прекрасно оснащенные лаборатории, радиополигон, производственные мастерские, крупный вычислительный центр, которыми располагает институт, обеспечивают все условия для подготовки инженерных кадров и решения актуальных научных проблем гражданской авиации.

Институт вносит значительный вклад в развитие советской науки и техники. Успешно ведется подготовка научных кадров. В стенах вуза за последние годы защищено большое количество докторских и кандидатских диссертаций.



Свердловск, И-20,
аэропорт Уктус.
22-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 20472. Заказ № 3822.

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