

Сегодня

В НОМЕРЕ:

- РЕШЕНИЯ ПЛЕНУМА ЦК КПСС—В ЖИЗНЬ!
- Из опыта работы секретаря партбюро
- Рассказ о летчике-космонавте СССР В. И. Севастьянове



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 25 (1769).

СРЕДА,

8

ИЮЛЯ

1970 г.
Год издания
XXVII

Цена 2 коп.

НОВОСТИ

Первый летний завершён

Пассажиры-новоселы

Светлое здание большими окнами уставилось на перрон. Стекла вбирают отражение подруливающих самолетов, пеструю, разноликую толпу пассажиров, которая обтекает павильон. Несколько месяцев назад этого здания на перроне Ижевского аэропорта не было.

Строители возвели его за полгода. В нем просторный зал для пассажиров, комнаты служебного пользования. Работники службы перевозок и воздушные путешественники будут довольны подарком строителей. В аэровокзале подошли к концу работы, наводятся, как говорится, последний глянец. Проводят радиосвязь, размещают мебель.

Скоро новый аэровок-

зал в Ижевске примет первых воздушных путешественников. Его пропускная способность сто пассажиров в час.

Июнь — начало горячей авиационной страды. Сразу резко возрастают объемы перевозок, аэровокзалы заполняются «отпускниками». Люди стараются побыстрее попасть к морю, на отдых. Самолеты дают им эту возможность. Около 383 тысяч

воздушных путешественников отправили уральские авиаторы в прошлом месяце.

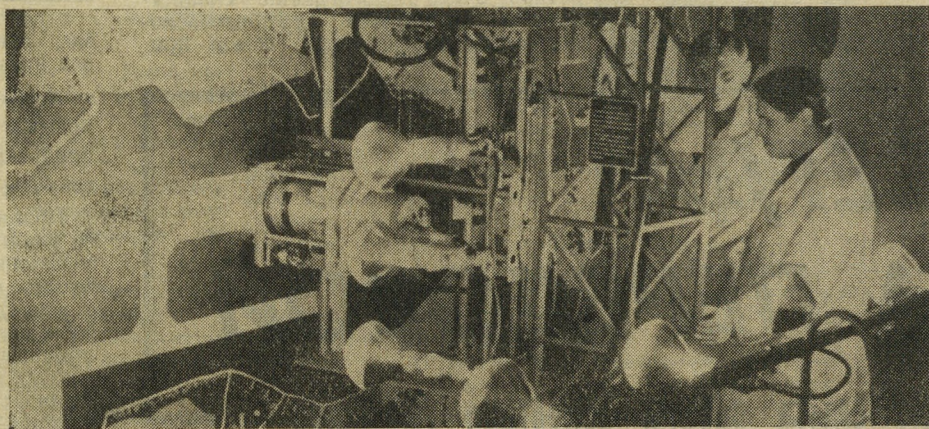
Летом меняются виды грузов. Постоянную прописку до конца сезона получают фрукты. Их доставляют

в Свердловск и другие уральские города экипажи ИЛ-18 и АН-12.

Уральцы неплохо потрудились в июне. Производственное задание они выполнили по всем основным показателям. Перекрыт план по пассажирскому тонно-километражу и приведенным часам. Авиаторы спецприменения налетали более 18 тысяч часов. Лучших результатов в выполнении плана добились работники Уктусского предприятия.

Учебно - тренировочное подразделение Уральского управления гражданской авиации одно из лучших в Аэрофлоте.

Здесь успешно проходят наземную предполетную подготовку авиаторы-уральцы и их коллеги из других управлений.



● За технический прогресс!

В РЕШЕНИИ XVI съезда ВЛКСМ подчеркнута, что первоочередной задачей комсомола является привлечение молодежи к активному участию в научно-техническом прогрессе. Формы могут быть различные: это рационализация, изобретательство, научная организация труда — в любой из них молодые специалисты могут приложить свои знания, смекалку.

Вносят вклад в это важное дело и молодые авиаторы Урала. Ускоренные темпы развития пассажирских перевозок и широкое применение авиации в народном хозяйстве требуют еще большего развития технического творчества.

Внедрение новой техники в производство, освоение новых мощностей — вот постоянная забота комитетов комсомола, штабов «КП», комсомольских групп. Важно донести до каждого молодого человека сущность научно-технической революции. Решающая роль тут отводится советам молодых специалистов, общественно - конструкторским бюро. С их помощью участие молодежи в научном и техническом творчестве приобретает массовый характер.

Уральцы в прошлом году взяли социалистическое обязательство внедрить 500 рационализаторских предложений с экономической эффективностью 100 тыс. рублей. Свое обязательство авиаторы выполнили, в производство внедрено 576 новшеств. Достойную лепту внесли комсомольцы и молодежь предприятий в выполнение юбилейного обязательства. Свою работу комитеты ВЛКСМ начали с создания общественно-конструкторских бюро, совета молодых специалистов, творческих групп.

Хорошо зарекомендовало себя ОКБ службы связи Кольцовского аэропорта, которым руководит А. Беззапонный. В круг творческого коллектива входят: повышение надежности работы средств радиолокации, радионавигации и связи, улучшение методов технического обслуживания и ремонта радиосредств, их совершенствование. Бюро со-

в их было положено правило: если ты комсомолец, внедри одно рационализаторское предложение. Бывая в службах предприятий, видишь, как возросло мастерство молодых авиаторов. Здесь и внедренная ими автоматизация проверки оборудования, дистанционное включение агрегатов, свои приспособления по определению параметров

и изобретательства в ОКБ, советах молодых специалистов, рационализаторских группах не должны предаваться забвению.

В последнее время научная организация труда стала первостепенным звеном на производстве. Начиная с рабочего места и до масштаба предприятия, разрабатываются и внедряются новые, совершенные мето-

дотой ОКБ, советами молодых специалистов, нет еще широкого обмена опытом с другими предприятиями. Прежде всего это можно сказать о комитетах комсомола Кировского и Ижевского предприятий.

В докладе на XVI съезде первый секретарь ЦК ВЛКСМ Е. М. Тяжельников обратился ко всем работникам министерств, научных учреждений, профсоюзов с просьбой создать дома и станции техники в каждом предприятии. В нашем управлении уже есть небольшой опыт. Это те же ОКБ, технические группы. Наша задача — еще шире развернуть эту работу.

Я. КРАСИЙ,
помощник начальника
политотдела по комсомолу.

2—3 июля состоялась очередная Пленум ЦК КПСС. Пленум заслушал и обсудил доклад Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева «Очередные задачи партии в области сельского хозяйства».

Пленум ЦК КПСС единодушно принял постановление «Очередные задачи партии в области сельского хозяйства», в котором одобрил выводы и предложения, выдвинутые в докладе товарища Л. И. Брежнева.

Пленум подвел итоги развития нашего сельского хозяйства и определил развернутую программу его дальнейшего ускоренного подъема.

Под руководством Коммунистической партии, ее ленинского Центрального Комитета советский народ успешно осуществляет программу дальнейшего подъема сельского хозяйства, что является крупным вкладом в создание материально-технической базы коммунизма в нашей стране.

(Из передовой «Правды» от 5 июля 1970 года).



ТВОРЧЕСТВО МОЛОДЫХ

бирается один раз в месяц для обсуждения назревших вопросов. В данный период ребята заняты прибором для измерения параметров маркерных маяков. Кроме того, бюро помогает молодым в теоретической подготовке, составлении схем или просто советом.

Значительно оживил работу по рационализации и изобретательству проводимые в управлении смотр-конкурсы, посвященные 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. В ряды авиационных умельцев пришло более ста новых авторов рационализаторских предложений.

В конкурсе технического творчества молодежи первое место заняли магнитогорцы. К XVI съезду ВЛКСМ их комсомольская организация пересмотрела социалистические обязательства и взяла повышенные. В осно-

работы систем. На ВДНХ представлены работы авиатехников Челябинского предприятия А. Югова и А. Ломакина. — Оба приспособления — «Проверка сигнализации обледенения СО-4А и СО-12АМ на земле» и «Прибор для проверки блока рамочных антенн и радиоконюса АРК-11» — экспонируются в павильоне «Транспорт». Кстати, А. Югов и член бюро ВЛКСМ АТБ Пермского предприятия Ю. Шляхов являются лучшими рационализаторами управления.

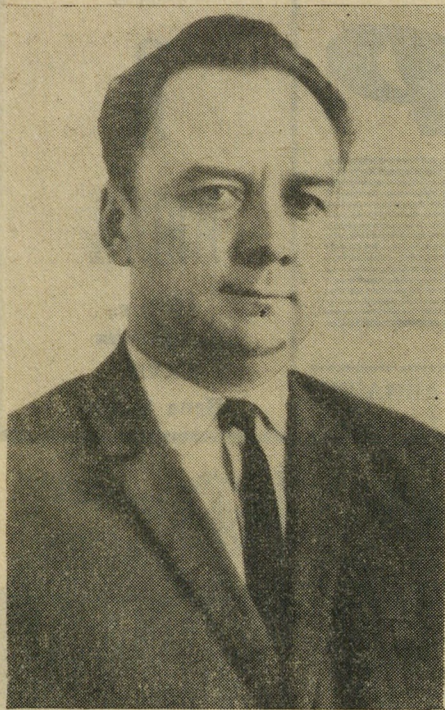
В основном нам приходится работать с грамотными, технически подготовленными комсомольцами и молодежью. Безусловно, техническая учеба проводится в каждой службе по плану, но этого очень мало, поэтому вопросы внедрения новой техники, разработки планов НОТ, рационализа-

ды труда. Идет счет минутам. Сама жизнь заставляет пересматривать процессы нашей деятельности.

Немаловажную роль в приобщении к рационализаторской и изобретательской работе играют поощрения. Интересное решение нашли в первичной организации ВОИР 2-го Свердловского предприятия. Всем членам ВОИР, подавшим и внедрившим первое новшество, выплачивается дополнительное вознаграждение в сумме 10 рублей. Комсомольцы, наиболее активно участвующие в изобретательской работе, поощряются бесплатными путевками в международный лагерь «Спутник».

Безусловно, недостатки в этой области есть, не все комитеты ВЛКСМ держат тесную связь с областными и городскими советами, слабо ведется контроль за ра-





С первым полетом, командир!

БУДЕТ Геннадий командиром! — не раз говорил секретарь партбюро Курганского авиапредприятия Юрий Петрович Еремин. Иные в это не верили. Было время, когда у второго пилота Г. И. Рылова не ладилась работа, плохо усваивались некоторые элементы полета, не сразу преодолевал он трудности. Но беседа с ним, наблюдая и оценивая его действия на тренажере, где Юрий Петрович работает инструктором, старый летчик понимал и видел: старается человек. Да и пунктуальности, дисциплинированности, настойчивости ему не занимать.

Юрий Петрович подбадривал Рылова, давал советы, следил за ходом его тренировок в воздухе, которые тщательно проводил бывший тогда командиром летного коллектива В. В. Наумов. И вместе с другими членами партбюро, несмотря на возражения многих, добился, доказав, что Рылов достоин носить звание командира. Решительно отстоял свое мнение о человеке. Ушел Геннадий Иванович в самостоятельный полет!

Сейчас Г. И. Рылов один из лучших командиров АН-2 в Курганском предприятии. А недавно он стал общественным инспектором по безопасности полетов.

Этот пример невольно вспоминаешь, когда все больше и больше знакомишься с Юрием Петровичем Ереминым, его деятельностью, его отношением к людям, к делу.

Еремин — ветеран авиации. В 1943 окончил спецшколу ВВС, затем военное училище, служил в армии до 1963-го. Летал на поршневых и современных истребителях, хорошо изучил технику полета.

В армии был заместителем командира подразделения по политической части, секретарем парторганизации, членом парткома полка. Уже тогда приходило убеждение, что главное в работе партийного руководителя — чуткое, внимательное, бережное отношение к человеку, вера в его силы. И понимание того, что не сразу он становится совершенством, по-разному приходит мастерство, порой сложным, необычным путем выковывается командир.

В 1964 году товарищи избрали инструктора тренажера заместителем, а через год секретарем партбюро. Свою

деятельность Юрий Петрович начал с работы с людьми, с изучения качеств коммунистов, с создания хорошего партийного актива.

ПОРУЧЕНИЕ— КАЖДОМУ

70 КОММУНИСТОВ - АВИАТОРОВ было в Кургане, они входили в парторганизацию предприятия. Начали создавать цеховые организации. Девять человек в партбюро предприятия — коллективный ум, центр коммунистов. Коллективно все обсуждая, тщательно советуясь друг с другом, с командованием, члены партбюро удачно подобрали партийный актив в службах, подразделениях.

Со временем в цеховых партийных организациях появились крепкие кадры руководителей. А. П. Новик четыре года подряд — секретарь парторганизации в летном коллективе. В авиационно-технической базе — техник-бригадир Л. Ф. Тимофеев. Испытанные вожаки и на других участках. Они добросовестно относятся к своим обязанностям, к порученному делу.

Партбюро, руководимое Ю. П. Ереминым, в своей работе стало опи-

ВСЕГДА НА ПЕРЕДОВОЙ

Из опыта работы секретаря партбюро

раться на партийный актив, советовать с рядовыми коммунистами, готовить собрания предприятия и цеховые.

Главное, считают члены партбюро, — составить тщательно продуманный, деловой план работы — руководство к действию.

С появлением партийного актива, дела в организации безусловно пошли лучше.

— Основных направлений в работе нашего партбюро несколько, — рассказывает секретарь Ю. П. Еремин. — Вот они:

1. Добиться, чтобы каждый коммунист имел поручение.

2. Партбюро неустанно следит за выполнением Устава партии всеми коммунистами.

Добавим от себя, что партийная организация в этом направлении добилась определенных успехов. Сейчас в предприятии 106 коммунистов. До 1965 года в летном коллективе было всего 11 членов партии, очень мала была партийная прослойка. А сейчас почти каждый второй пилот — коммунист.

3. При подборе кадров партбюро никогда не стоит в стороне.

4. Постоянно руководить профсоюзными и комсомольскими организациями — одна из главных задач партбюро.

Через профсоюзы и комсомол (в предприятии 120 членов ВЛКСМ) коммунисты влияют на рядовых авиаторов, решают десятки вопросов — от руководства социалистическим соревнованием до организации походов молодежи по местам боевой славы отцов, проведения встреч с передовиками производства, Героями Советского Союза.

5. Партбюро добивается, чтобы коммунист во всем был примером — на производстве, в общественной жизни, в быту.

ДОЗОРНЫЕ НАЧЕКУ

РАСПРОСТРАНЕНИЕ передового опыта — одна из функций партийного бюро. Так, нынче проведено расширенное заседание партбюро с приглашением членов месткома, руководителей служб, среднего технического состава.

Начальник службы связи А. С. Егоров — один из лучших партийных вожаков. Он рассказал об опыте руководящего состава и общественных организаций службы по проведению воспитательной работы, направленной на обеспечение безопасности полетов и укрепление трудовой дисциплины. Выступление было деловым, полезным, запомнилось. Собрание готовилось заранее группой коммунистов.

Главное направление в деятельности партбюро — обеспечение безопасности полетов, борьба за выполнение производственного плана, идейно-политическое воспитание авиаторов, организация лекций, подитинформаций, бесед.

Деятельность партбюро и его секретаря очень многогранна. Общественным инспекторам по безопасности полетов уделяется самое при-

«ЖИТЬ В ГУЩЕ.

ЗНАТЬ НАСТРОЕНИЯ.

ЗНАТЬ ВСЕ.

ПОНИМАТЬ МАССУ.

УМЕТЬ ПОДОЙТИ.

ЗАВОЕВАТЬ ЕЕ АБСОЛЮТНОЕ

ДОВЕРИЕ.

НЕ ОТОРВАТЬСЯ РУКОВОДИ-

ТЕЛЯМ ОТ РУКОВОДИМОЙ

МАССЫ, АВАНГАРДУ ОТ ВСЕЙ

АРМИИ ТРУДА».

Ю. П. Еремин

ми. Так дозорные безопасности — все время начеку.

Комиссия каждый год пополняется новыми членами. Руководят постоянно ею члены партбюро и, конечно, секретарь Ю. П. Еремин.

Положительно в работе партийного бюро то, что все его решения, все замеченные комиссией недостатки не просто фиксируются на бумаге, обсуждаются на заседаниях бюро, партсобраниях. Нередко командир издает приказы по следам замеченных недостатков. На следующих заседаниях бюро и партсобраниях коллективу докладывается о принятых мерах.

Первое место— это победа

СЕКРЕТАРЬ партбюро Юрий Петрович Еремин — неприменный участник всех дел и событий в жизни предприятия. К нему люди идут с радостями и горестями, с производственными заботами. Порой за дельным советом, порой за ободряющим словом. Порой надо помочь разобраться в конфликте, дать ему верную оценку. И тогда Юрий Петрович спешит в службу, летит на «точку», к химикам, экипажам, работающим в отрыве от базы. И всюду партийный вожак — желанный гость.

Так кратко говорят о Ю. П. Еремином в Курганском предприятии. И добавляют: «Принципиальный коммунист! Как сказал, так и будет».

К празднику как-то решено было отметить самоотверженный труд группы авиаторов. Юрий Петрович добился, чтобы к ним добавили еще четырех товарищей, достойных, по его мнению, награды.

Несколько лет подряд избирают Ю. П. Еремина секретарем партбюро. Оно стало инициатором всех начинаний в предприятии, добилось значительных успехов в борьбе за безопасность полетов. А в социалистическом соревновании среди предприятий курганцы за первый квартал завоевали первое место. В этом немалая заслуга партийного бюро. И его, секретаря. Чуткого, душевного человека. Умного партийного вожака, отличного организатора.

Ю. ГЕНДЕРТ.

На снимке: секретарь партбюро Ю. П. Еремин.

Ленинизм идет все далее и далее

вширь учениками ильичевой выверки...

Вл. Маяковский



Впервые в стране

В середине прошлого месяца в Киев для повышения квалификации съехались на двухнедельную учебу специалисты по НОТ предприятий гражданской авиации.

О целях и задачах учебы, проводимой в стране впервые по инициативе Министерства гражданской авиации, собравшимся рассказала начальник отдела НОТ и нормирования министерства Н. Ф. Абодзинская.

Об основных направлениях научной организации труда в гражданской авиации лекции читал начальник центра НОТ А. Г. Серафимов.

А. ДЕИЧМАН,
ст. инженер УрУ ГА.

Летят перелетные птицы...

СЛОВО ЗА НОВАТОРАМИ

Призыв трудящихся Москвы продолжить ленинскую вахту до конца года и завершить пятилетний план к 7 ноября нашел широкую поддержку среди уральских авиарботников.

Досрочно выполнить производственную программу поможет коллектив предприятий хозяйственный подход к делу, использование резервов, высокая организация труда и внедрение в производство всего нового, передового. И тут слово — за новаторами управления.

В целях дальнейшего развития технического творчества совет управления, терком профсоюза авиарботников и терсовет ВОИР решили продолжить смотр-конкурс, объявленный в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, на лучшую постановку изобретательской и рационализаторской работы. При подведении итогов будут учитываться количество поступивших и внедренных новинок, бригад технического творчества и общественно-конструкторских бюро в предприятиях.

ВСЕ мы с большим волнением следили за работой XVI съезда ВЛКСМ. В выступлениях его делегаты выразили озабоченность состоянием дел в комсомоле, наметили пути повышения общественной активности молодежи и ее участие в развитии научно-технического прогресса. Изучая решения XVI съезда, комитет ВЛКСМ Курганского предприятия как бы заново взглянул на работу комсомольской организации.

На одном из заседаний члены комитета отчитались о выполнении поручений, подумали о делах, которые улучшат работу комитета. Основными направлениями своей деятельности комсомольская организация избрала:

повышение общественной активности молодежи;
обеспечение безопасности полетов, привлечение к техническому творчеству

Подкрепляя делами

молодых авиаторов предприятия.

Недавно бюро райкома комсомола посмотрело «с пристрастием», как мы используем комсомольские поручения для улучшения индивидуальной работы и развития общественной активности молодежи. Предварительная проверка нашей организации работниками райкома выявила ряд недостатков. Нам поставили в упрек, что не была заведена тетрадь учета и контроля за поручениями. А ведь только постоянные поручения имеют 35 комсомольцев. К тому же контроль за их выполнением осуществлялся не совсем качественно. Иногда мы давали поручения не на собрании, а между делом, на ходу. Поэтому и отдача бы-



ла наполовину меньше. Теперь каждое поручение, которое дано комсомольцу, регистрируется в тетради учета.

Одновременно одному из членов комитета сообщает-

ТУ-154 СДАЛ ЭКЗАМЕН

Новый ТУ-154, закончив заводские испытания, переходит в ведение гражданской авиации. Огромный воздушный корабль соединяет в себе скорость и простоту ТУ-104, отличные взлетно-посадочные характеристики и экономичность ИЛ-18 и АН-10. Его длина сорок восемь метров, а размах крыльев почти тридцать восемь метров.

Самолет оборудован полностью автоматизированной системой управления, его крыло оснащено новейшей механизацией, улучшающей аэродинамику. Летает ТУ-154 со скоростью

около тысячи километров в час, берет двадцать тонн коммерческой нагрузки. Горючее основных баков позволяет ему летать без посадки 5600 километров, а с дополнительными топливными баками он пройдет 6400 километров.

Два пассажирских салона, в которых можно разместить около двухсот пассажиров, разделены удобной кухней и вестибюлем. Современная отделка салона, кондиционированный воздух, индивидуальная вентиляция, удобные кресла с гидравлическим управлением наклона спинки создают для пассажиров максимум удобств. В полете почти не слышно шума трех двигателей — они расположены в кормовой части фюзеляжа.

Рассказ о летчике-космонавте СССР В. И. Севастьянове

Звездный час его судьбы

У него судьба того поколения, что родилось за несколько лет до войны. Сначала безмятежное, счастливое, ничем не омраченное детство, а потом... Потом трудные годы, когда отец был на фронте, и, казалось, сердце останавливалось при одном только виде почталыона... И холодно. И голодно.

И первые буквы в школе он вывел не в аккуратно разлинованной тетради, а на газете со сводкой Совинформбюро о боях, в том тяжелейшем сорок втором. И никто тогда не знал, что через двадцать восемь лет имя Виталия Севастьянова, космонавта и ученого, парня из Красноуральска, прогремит на весь мир.

Впрочем, судьба мало баловала Севастьяновых. Дед космонавта, Григорий Петрович, немало дорог исколесил в поисках лучшей доли, пока не осел с семьей в деревне Никольское, недалеко от будущего Красноуральска. Валил лес, возил на строительство города. А когда стали давать о себе знать годы, ушел Григорий Петрович промышлять в уральскую тайгу. Так и умер в дороге в победном сорок пятом.

Страсть к дорогам унаследовали его сыновья Иван и Федор. Оба они трудились в тридцатые годы на сооружении комбината. Отец космонавта сначала работал в геологоразведочной партии. Да не сиделось на одном месте, ушел поближе

к технике — в депо, ремонтировать паровозы. А вот когда познакомился с автомобилем, на котором работал его брат Федор, понял: здесь его призвание. Так оба брата стали шоферами.

Все шло, казалось, по раз и навсегда заведенному порядку: работа, еженедельные субботники на строительстве стадиона, корчевка пней, а потом песни, пляски. Пришла и любовь! Девушка Таня. Поженились. Родился сын, которого назвали Виталием. И вдруг хлестнуло: война. На этот раз на западе, с фашистами. Это было 22 июня. А 23 июня Иван и Федор Севастьяновы уезжали на фронт. Всю войну Иван крутил «баранку». Вернулся домой с орденом Красной Звезды и медалью «За боевые заслуги». Да вот уезжали вдвоем с братом Федором, а вернулся один Иван: погиб на фронте Федор.

Жена солдата Татьяна Георгиевна рано поутру убежала в ремесленное училище, чтобы накормить своих сорванцов, которые были немногим постарше ее Виталки. Работала она там официанткой в столовой. Потом перешла в швейную мастерскую, шила спецодежду рабочим, солдатские гимнастерки.

А Виталка в это время со своими двоюродными братьями и сестрами ходил на огороды в надежде найти несколько картофелин, оставшихся после копки. И если находили, то это был праздник для ребят, можно было полакомиться картофельными лепешками. Но нет худа без добра. Чтобы приглушить чувство голода, забыть о нем, Виталий садился за книги в своем маленьком доме на улице Красина, 10. А читал он много. О прочитанном и пережитом он теперь, забываясь, рассказывал отцу, которого за четыре долгих года стал забывать.

— Серьезный у тебя сын растет, Иван, — вмешалась в разговор сестра Марфа Григорьевна. —



Серьезный. Зашла я как-то к вам, а Виталий уроки делает. Спрашиваю — нет ли писем от тебя, а этот сорванец мне в ответ: «Не приставай, тетя, я уроки выполняю. Вот сделаю — тогда и поговорим». Сначала обиделась я, потом поняла: прав племянник-то мой.

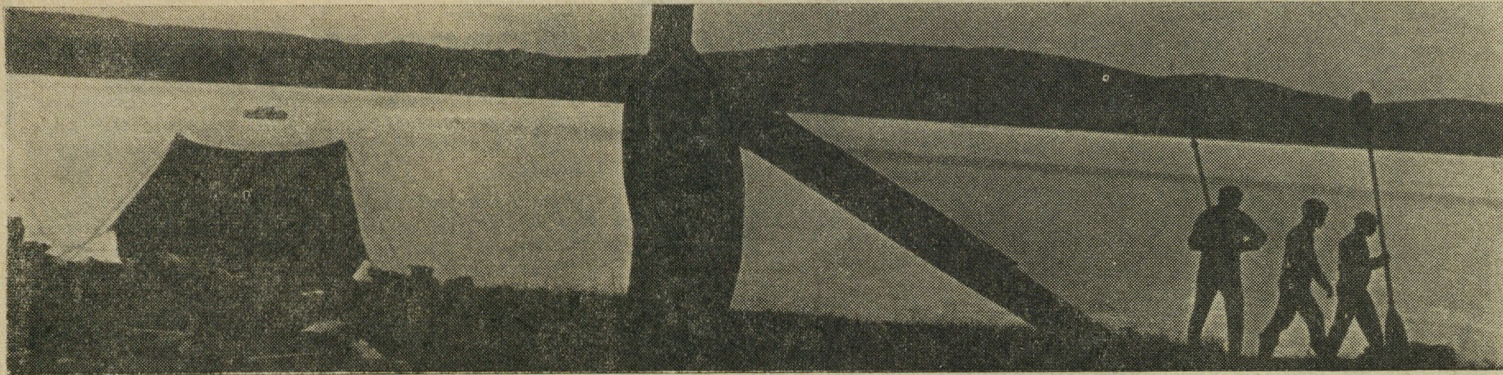
Не знала Марфа Григорьевна, что вспомнит об этом еще раз ровно через двадцать пять лет, но только совсем по другому случаю.

Через некоторое время семья Севастьяновых уехала на юг, в Майкоп, потом перебралась в Сочи. Жалко Виталю было расставаться с друзьями, небольшой двухэтажной школой. Мальчишка не думал тогда, что наступит час, звездный час, когда на улицах Красноуральска с гордостью будут произносить его имя.

Этот звездный час наступил через двадцать пять лет, 2 июня 1970 года.

В тот день имя Виталия Севастьянова было на устах у всех красноуральцев. Лучшая бригада забойщиков Виктора Гончара с Красногвардейской шахты приняла его в свою семью.

В. ЦЕЛИКОВСКИЙ.



КОЛЬЦОВЦЫ В ПОХОДЕ. НА БЕРЕГУ СИНАРЫ.

НА ЗНАЧОК ГЗР

Комсомольцы и молодежь авиаремпредприятия готовятся к поездке на озеро Окункуль, где будут соревноваться в беге, плавании, прыжках в длину и высоту, проведут кроссы.

В судейскую коллегию вошли спортсмены-разрядники предприятия А. Падеров, Б. Третьяков, В. Кривоногов, В. Лемешонок.

Выполнившие спортивные нормативы получают значки «Готов к защите Родины».

НОВОСТИ

Недавно гостями Ленинградского аэропорта были кинематографисты. Съёмочная группа студии «Ленфильм» снимала один из эпизодов нового художественного фильма «Секундомер», сценарий которого написал драматург Леонид Зорин.

В одном из эпизодов кинокартины ее герои совершают воздушное путешествие. Для съёмки поднимают самолет в воздух не было необходимости, и кинематографисты пошли на «хитрость»: эпизод был снят на земле.

Салон самолета ТУ-104 стал на время павильоном киностудии. Здесь были установлены «юпитеры», кинокамеры, другие атрибуты съёмки, в иреслах заняли свои места «пассажиры», актеры, играющие в фильме.

Участницей съёмки была и бортпроводница Ленинградского объединенного предприятия Наталья Лавренева, которая исполняла роль бортпроводницы. Фильм «Секундомер», который ставит молодой режиссер Резо Эсадзе, выйдет на экраны в этом году.

Если сравнить работу автохозяйств предприятий нашего управления в этом году с предыдущим, то картина получится не из приятных. Посудите сами. По вине автохозяйств, например Кольцовского, Челябинского и Пермского аэропортов, за пять месяцев этого года допущено 33 случая задержки вылетов самолетов.

Так, например, 20 июня в Кольцово задержка рейса произошла из-за несвоевременной буксировки, хотя тягачей в автобазе более чем достаточно.

В июне в Челябинском аэропорту произошли две задержки, одна из них при непосредственном участии работника отдела перевозок.

Отрицательно влияют

на регулярность полетов, а следовательно, и на выполнение производственного плана случаи повреждений самолетов на земле спецавтотранспортом.



ДОРОГАЯ

«КОМПЕНСАЦИЯ»

Второго мая в Кольцово в результате недисциплинированности водителя Чурсина был поврежден самолет ТУ-104. Рейс отложили на восемь часов. Не

улетели вовремя 100 пассажиров.

Аналогичный случай произошел в январе в Челябинском аэропорту. Рейс был задержан на сутки.

Винновым в повреждении самолета Кокорин был лишен премиальных и получил выговор.

Такова «компенсация» за простой самолета, не счи-

тая стоимости ремонта. Такими мерами порядка в работе автохозяйств не навести.

Некоторые начальники АТБ и аэропортов, несмотря на неоднократные указания управления, не обеспечивают четкого выполнения приказа министерства о безаварийном обслуживании самолетов спецавтотранспортом.

Руководство движением спецмашин к самолетам осуществляется крайне неудовлетворительно. Водители не останавливают транспорт за 10 метров от самолета. Машины не оборудованы двумя тормозными колодками. Колодки не подставляются.

На сегодняшний день в результате нарушения указанных требований в предприятиях управления имеются предпосылки к повреждению самолетов на земле спецавтотранспортом. Неудовлетворительно организовано систематическое дежурство общественных автоинспекторов, не осуществляется контроль за выполнением правил движения на аэродроме.

Устранение указанных недостатков видится, прежде всего, в воспитательной работе среди водителей, в активной пропаганде передового опыта, в налаживании четкого взаимодействия между автобазами и другими службами, участвующими в обслуживании самолетов.

А. ЛИХАЧЕВ, ст. инженер ОНС.

Наши соперники — киевляне

Последним батальям у волейболистов отзвучал гонг в мае. Первенство управления определило сильнейшие команды, лучших игроков. Челябинцы вернули себе чемпионский титул и вместе с тем завоевали право представить большинство игроков в сборную управления.

Сейчас волейболисты сборной готовятся к поездке в Киев. Первая встреча с командой Украинского управления 9 июля. Цвета сборной уральцев будут защищать В. Черногородцев, А. Ремез, В. Снетков и другие.

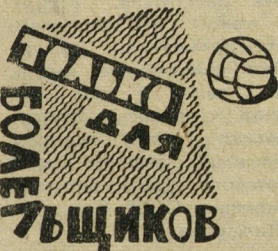
Счет 6:2!

В прошлую субботу арена стадиона Кольцово стала местом интересного футбольного поединка. Команда ветеранов встретилась с сборной предприятия.

Среди футболистов — те, кто в прошлом не раз

приносил своему коллективу победные очки: Колясников, Бабалов, Москаленко. Ветеранам пришлось потесниться, натиск молодых игроков увенчался отличным результатом. 6:2 — с таким счетом закончилась встречу сборная команда предприятия.

В. БРОДОВИКОВ.



НЕОБЫЧНЫЕ ПОЕДИНКИ

КОГДА видишь несущийся высоко в небе ракетный истребитель, кажется, что этой мощной машине нет преград в пятом океане. И если где-то рядом с реактивной стальной машиной пролетает караван журавлей, стая дроздов или какие-то другие птицы, непосвященный человек вряд ли обратит на них внимание.

И уж наверняка никак не подумает он о том, что эти безбидные и беззащитные птицы приносят сегодня немало неприятностей своим сверхзвуковым небесным собратьям. Оказывается, эти встречи не совсем безопасны для самолетов. Даже наоборот — они очень часто выводят самолеты из строя, приводят к авариям, а иногда даже к катастрофам. Поэтому-то летчики современных самолетов стараются всячески избежать этих неприятных встреч в небе.

За последние несколько лет в военно-воздушных силах США в результате столкновения с птицами было выведено из строя 110 авиационных двигателей. На небольшом атолле Мидуэй, находящемся в Тихом океане, расположена авиа-

ционная база военно-воздушных сил США. Здесь базируются транспортные самолеты. Но за последнее время американская авиация буквально блокирована альбатросами — птицами, размах крыльев которых более метра. Число столкновений самолетов с альбатросами до того велико, что американское командование вынуждено было перенести полеты военно-транспортных самолетов на ночное время, когда альбатросы не летают.

А вот еще некоторые факты. Канадские летчики от столкновения с птицами потеряли семь реактивных истребителей Ф-104. Уцерб английских военно-воздушных сил от столкновения с птицами оценивается ежегодно в один миллион фунтов стерлингов.

Эти непредвиденные потери авиации и все возрастающая опасность столкновения с птицами вылились в одну из серьезных проблем, которую в настоящее время пытаются решить специалисты более чем трехсот лабо-



раторий в 31 стране мира. Наблюдения показывают, что более половины столкновений самолетов с птицами происходит при взлете и посадке самолетов. Это объясняется тем, что на небольших высотах птицы имеют ограниченную видимость, а самолеты идут на взлет и посадку с большими скоростями. Кроме того, большинство птиц летает на высоте до 500 метров.

Столкновения на боль-

ших высотах происходят значительно реже, но они очень опасны. Особенно нежелательны встречи с парящими птицами: орлами, грифами, аистами, которые забираются иногда на высоту до 6 километров, а также со стаями водоплавающих птиц. Они значительны по величине и весу, и столкновение с ними самолета подобно снаряду — были случаи, когда разбивались защитные колпаки кабины самолетов, пробивались крылья машины.

Летчики знают, что эта «птичья опасность» возрастает осенью и весной, когда пернатые совершают большие и кучные перелеты.

Как же борются с этой опасностью на аэродромах? По-разному. Но, пожалуй,

самым распространенным «оружием» является так называемый биоакустический метод. Он не нов, этот метод. Его стали применять на аэродромах, предварительно записав сигналы тревоги тех птиц, которые обитают около взлетно-посадочной полосы. Перед взлетом самолетов включают динамики, и птицы улетают подальше от опасного места.

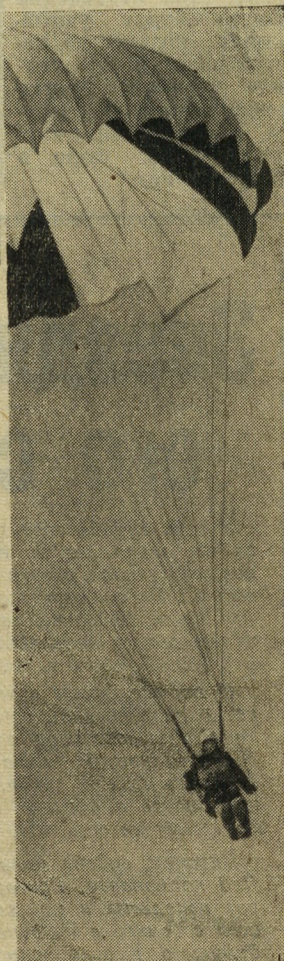
Применяют и стрельбу ракетами по стаям птиц, и отпугивание их дымом и шумом. Особенно эффективным является использование данных аэродромных радаров, которые способны обнаружить большие стаи птиц на расстоянии до 100 километров и на высоте до 5 тысяч метров.

Применение всех этих средств уменьшает вероятность неприятной встречи в небе самолета с птицами.

Н. БОРИСОВ.



Обнимая небо... Фотохуд В. Светлова.



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

За редактора В. ГУРИН.

НС 10409. Заказ № 4003.

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