

НОВАЯ ПЯТИЛЕТКА — НОВЫЙ ШАГ ВПЕРЕД!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 8 (1799).

СРЕДА,

3

МАРТА

1971 г.

Год издания

XXVIII

Цена 2 коп.

СУЩЕСТВЕННО УЛУЧШИТЬ ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ НАСЕЛЕНИЯ. УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ ВСЕМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В 1,4 РАЗА, В ТОМ ЧИСЛЕ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ В 1,7 РАЗА.

ВНЕДРЯТЬ НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ НОВЫЕ КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ СКОРОСТНЫЕ И БОЛЕЕ ЭКОНОМИЧНЫЕ САМОЛЕТЫ. НАЧАТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ СВЕРХЗВУКОВЫХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ. РАСШИРИТЬ СЕТЬ АЭРОПОРТОВ НА МАГИСТРАЛЬНЫХ И МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ.

26 февраля в Свердловске проводился партийно-хозяйственный актив Уральского управления ГА.

На совещании присутствовали командиры объединенных предприятий, летных подразделений, заместители командиров по политчасти, секретари партийных организаций, начальники отделов Уру ГА.

В работе совещания приняли участие начальник политического управления гражданской авиации Г. Ф. БЕЗБОРОДОВ, заместитель начальника управления кадров МГА М. Н. ВИДЕНИЧЕВ, а также ответственные работники Свердловского и Челябинского обкомов КПСС. С докладом «О проекте Директив XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971—1975 годы и задачи партийных, общественных организаций и командно-руководящего состава по достойной встрече XXIV съезда партии и выполнению обязательств 1971 года» выступил начальник Уру ГА Н. А. СИДОРЕНКО.

С информацией «О работе политотдела и партийных организаций по усилению партийно-политической работы в свете требований «Положения о политорганах в гражданской авиации» выступил начальник политического отдела Уру ГА В. И. БОЛЬШАКОВ.

На совещании было единогласно принято соответствующее постановление.

Сегодня мы публикуем выступления участников совещания.

Директивы XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971—1975 гг. открывают широкие перспективы дальнейшего развития народного хозяйства страны, нового подъема всех отраслей экономики.

Большая задача — увеличить перевозки пассажиров в 1,7 раза — стоит перед гражданской авиацией.

Эта контрольная цифра должна стать вехой, отправным пунктом для составления перспективного плана предприятий управления.

В проекте Директив съезда говорится: «Повысить обоснованность планов прежде всего путем улучшения сбалансированности их, более углубленной разработки социально-экономических проблем и проблем научно-технического прогресса».

Составление планов должно быть начато с глубокого изучения потребности в увеличении перевозок по каждому направлению и населенному пункту, учитывая их

дальнейшее развитие и рост населения, с последующим анализом возможностей с учетом имеющихся внутренних резервов и определении потребности увеличения авиационной техники.

Определение потребностей в перевозках — большая и сложная задача. Для



этого нужно максимально изучить местные условия: пути миграции населения, передвижение рабочей силы, строительство новых промышленных объектов и другие факторы. Нельзя сбрасывать со счетов строительство автомобильного гиганта на Каме, в районе



Давно уже вошли самолеты в быт сельских тружеников. Самолет над полями, на зеленом поле сельского аэропорта стал неотъемлемой частью уральского пейзажа.

Труженики аэропортов местных воздушных линий неплохо поработали в прошедшей пятилетке. Досрочно завершили они

пятилетнее задание, перевыполнили годовой план последнего года пятилетки. Многие из них были награждены за ударный труд юбилейными ленинскими медалями.

Еще большие задачи предстоит решить авиаторам, обслуживающим местные воздушные ли-

нии, в новой пятилетке. Директивы XXIV съезда КПСС намечают расширение аэропортов МВЛ, оснащение их новой техникой, современными самолетами.

Обсуждая проект Директив, работники аэропортов МВЛ заверяют: с поставленной задачей

справимся, сделаем все для успешного выполнения плана новой пятилетки.

На снимке: диспетчер Тавдинского аэропорта А. Я. ФИЛАТОВ.

Набережных Челнов, то есть в непосредственной близости от Пермской, Кировской областей и Удмуртской АССР.

Накопленный и надлежащим образом обработанный статистический мате-

риал и явится отправной базой для составления плана.

В проекте Директив говорится, что предприятия должны разрабатывать свои пятилетние планы с учетом наименьших трудовых затрат, материальных ресурсов и капитал-

ных вложений с наилучшим использованием имеющихся фондов. Поэтому максимальное использование имеющихся производственных мощностей, самолето-вертолетного парка имеет перво-

степенное значение. Налет на списочный самолет по управлению довольно низкий, хотя некоторые предприятия добились по отдельным типам хороших результатов.

Большое влияние на снижение налета часов оказывает неоправданное уменьшение частоты и отмены рейсов в осенне-зимний и весенний период. Опыт этой осени и последних месяцев 1970 года показал, что при известной пред-

приимчивости можно высокоэффективно использовать самолеты зимой.

Полностью механизировать процесс технического обслуживания пока трудно. Но можно и следует механизировать все вспомогательные. Поэто-

му достойна всяческой похвалы та работа, которая проводится по обеспечению стоянок самолетов постоянным током в аэропортах Кольцово и Челябинск. Во многих других управлениях пошли еще дальше, снабдив стоянки самолетов горячим воздухом для подогрева двигателей. Только эти два мероприятия помогут избавиться от АПА-35 и МП-300.

Создание и укомплектование участков к подготовке производства соответствующей механизации намного ускорит процесс техобслуживания.

И наконец, последнее. Как бы мы хорошо ни трудились, как бы ни выполняли планы, если мы не обеспечим безопасности полетов, то все наши достижения будут перечеркнуты. Поэтому один из главных разделов в планах на пятилетку должны занять вопросы обеспечения безопасности полетов. Важнейшим фактором ее повышения является внедрение системы бездефектности во всех службах предприятия. Кроме того, это самый верный и правильный путь к повышению качества работы.

Наша задача — обобщить и внедрить эти предложения, что явится весомым вкладом в развитие гражданской авиации на Урале в предстоящем пятилетии.

И. МАШКИВСКИЙ, главный инженер управления.

Требование времени

ВНИМАНИЕ! ГОВОРИТ УЗЕЛ АТБ

Этими словами открывают передачи энтузиасты общественной редакции. Она создана в Челябинской авиационно-технической базе недавно, ее корреспонденты — ветераны производства и молодые специалисты, инженеры и техники.

Первый выпуск радиожурнала был приурочен к Дню Советской Армии и Военно-Морского Флота. В передачах рассказывается о выполнении плана, о лучших работниках коллектива, сообщается обо всем новом и интересном, что происходит в АТБ.

Странички следующего выпуска радиожурнала будут посвящены женщинам — труженицам службы.



КОМСОМОЛЬЦЫ Курганского объединенного авиапредприятия с честью несут трудовую вахту, выполняя свои социалистические обязательства, стремясь сделать каждый предсезонный день днем ударной работы.

Во время проведения декады «Даешь ударный труд!» были проведены итоговые занятия по ленинскому уроку «Что

логической работы стал Ленинский зачет, который позволил значительно полнее сочетать марксистско-ленинскую учебу с практическим участием молодежи в коммунистическом строительстве.

В ходе проведения декады «Будь достоин имени Ленина» в кружках сети комсомольского политпросвещения проходили итоговые занятия по работам В. И. Ленина «Очередные

«авиационной» форме занятий в комсомольской поллитсети, которая была бы для нас более приемлема, учитывала бы нашу специфику, особенно в экономических вопросах, общеобразовательный уровень, возрастные особенности слушателей. Недостаточно еще выпускается методических материалов, разработок с обобщением опыта работы лучших кружков,

Партийное бюро рекомендовало внести в повестку дня вопрос об обсуждении проекта Директив XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971—1975 гг. — основного программного документа новой пятилетки. С докладом по проекту Директив выступил секретарь партийной организации предприятия Ю. П. ЕРЕМИН.

В постановлении собрания указывается, что глубокое изучение и повсеместное разъяснение этого важнейшего документа является обязательным для каждого комсомольца. Аттестационным комиссиям было указано на необходимость проверки знания и правильного понимания программы новой пятилетки при сдаче Ленинского зачета каждым молодым авиарботником.

Молодые авиаторы Зауралья, встав на трудовую вахту по достойной встрече XXIV съезда КПСС, приложат все силы, энергию и молодой задор, чтобы с честью выполнить все задачи, поставленные партией и правительством перед работниками воздушного транспорта.

П. ЦИБЕНКО,
секретарь комитета
ВЛКСМ.



Все шире применяются вертолеты в народном хозяйстве. Их услугами пользуются сейчас не только первопроходцы — геологи, нефтяники, строители. На снимке вы видите выполнение необычного заказа — вертолет МИ-8 устанавливает искрогаситель на заводскую трубу. Экипаж И. Г. Гершингорена успешно справился с необычным заданием.

нужно ввести дополнительные рейсы на Сочи, оставить рейс по маршруту Ижевск — Челябинск — Магнитогорск, добавить грузовой на Москву. Потребность народного хозяйства Удмуртии в грузовых перевозках пока еще слабо удовлетворяется.

В настоящее время в предприятии не совсем благополучно с кадрами, не хватает специалистов с высшим образованием и дипломированных авиатехников в АТБ. Одна из причин — отсутствие жилья.

ПАРТИЙНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ И КОМАНДОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НАДЕЮТСЯ, ЧТО РУКОВОДСТВО УПРАВЛЕНИЯ И ПОЛИТИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ ОКАЖУТ УДМУРТСКИМ АВИАТОРАМ НЕОБХОДИМУЮ ПОМОЩЬ. А ИЖЕВЦЫ ДОБЬЮТСЯ ВЫПОЛНЕНИЯ СВОИХ ОБЯЗАННОСТЕЙ К XXIV СЪЕЗДУ КПСС И ЗАВЕРШАТ ПЕРВЫЙ ГОД НОВОЙ ПЯТИЛЕТКИ С ВЫСОКИМИ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ И ОБЕСПЕЧАТ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ.

С. ДЕГТЕВ,
командир Ижевского
предприятия.

За строкой

проекта

Директив

Изучение и широкое обсуждение проекта Директив XXIV съезда КПСС развернулось сейчас во всех подразделениях аэропорта Кольцово. Во всех первичных партийных организациях проведены собрания, на которых коммунисты с большой заинтересованностью обсуждали перспективы развития страны, выступали с деловыми предложениями по улучшению работы предприятия.

На партийном собрании в БАО коммунист Малинин внес предложение о том, что уже сейчас необходимо заняться об улучшении и расширении склада ГСМ, как необходимым условием развития аэропорта. На его счету также несколько предложений технического характера.

Коммунисты на собраниях единодушно одобрили проект Директив на новую пятилетку.

БОЕВЫЕ ПОМОЩНИКИ



значит быть хозяином производства сегодня». На собраниях комсомольских групп были приняты социалистические обязательства по достойной встрече XXIV съезда КПСС, обсуждались предложения комсомольцев, высказанных при обсуждении Письма ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве».

В результате их реализации получена условная экономия около 2500 рублей. Постоянно руководствуясь в своей работе постановлением ЦК КПСС «О 50-летию ВЛКСМ и задачах коммунистического воспитания молодежи», решениями XVI съезда ВЛКСМ, комитет комсомола считает главным направлением своей деятельности политическое воспитание молодежи, формирование коммунистического мировоззрения, всестороннее развитие личности молодого человека.

Важнейшей формой идео-

задачи Советской власти», «Государство и революция», на которых комсомольцы, освещая ту или иную тему, тезис, положение из ленинской работы, стремились связать их с современной действительностью, со своим повседневным трудом. Такая форма занятий помогла пропагандистам при общении выступлений дать необходимые рекомендации и советы по сдаче Ленинского зачета.

Итогом проведения этой декады явилось начало предварительной аттестации комсомольцев и молодежи.

Одной из главных задач Ленинского зачета является повышение общественной активности комсомольцев. Отрадно отметить, что в ходе зачета значительно вырос процент комсомольцев, охваченных общественными поручениями, причем круг поручений расширился.

Пора Политуправлению гражданской авиации подумать о своей, так сказать,

пропагандистов, работающих в системе ГА.

Устранение недостатков еще более бы повысило эффективность работы сети комсомольского политпросвещения, позволило бы приобщить к регулярным занятиям в ней новый большой отряд молодых авиарботников.

ОБЪЕМЫ ВОЗРАСТУТ

КОЛЛЕКТИВ ИЖЕВСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ВЫПОЛНИЛ ПЯТИЛЕТКУ ПО ВСЕМ ОСНОВНЫМ ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ДОСРОЧНО. ТАК, НАПРИМЕР, ТАРИФНЫЙ ПАССАЗИРОБОРОТ БЫЛ ВЫПОЛНЕН К 20 ИЮЛЯ НА 113 ПРОЦЕНТОВ, УЧАСТКОВЫЙ ТОННО-КИЛОМЕТРАЖ — К 15 ОКТЯБРЯ НА 105 ПРОЦЕНТОВ, ПРИВЕДЕННЫЙ НАЛЕТ ЧАСОВ — К 5 АВГУСТА НА 108 ПРОЦЕНТОВ И ВЫРУЧКА — К 1 ОКТЯБРЯ НА 108,8 ПРОЦЕНТА. ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА ПО СРАВНЕНИЮ С 1969 ГОДОМ ВОЗРОСЛА НА 6,5 ПРОЦЕНТА.

В 1970 году был построен и сдан в эксплуатацию аэровокзал, расширен перрон, проведено наружное освещение.

Глубоко проанализировав причины дисциплинарных проступков, допущенных работниками служб, командование и партбюро предприятия

приняли меры, направленные на укрепление дисциплины. Партийное собрание, состоявшееся в январе, проанализировало состояние безопасности полетов и поставило задачи по обеспечению государственного плана на текущий год.

В феврале партбюро провело экономическую конференцию командно-руководящего состава и широкого круга партий-



ного, профсоюзного и комсомольского актива, где рассматривались экономические и финансовые показатели минувшего года, ставились конкретные задачи на нынешний. Разработаны мероприятия по использованию внутренних резервов производства и усилению режима экономии.

В новой пятилетке объемы работ резко возрастут, особенно по перевозкам пассажиров и грузов, а значит, увеличатся показатели по выручке и пассажирским тонно-километрам. Поэтому руководителям предприятия совместно с управлением нужно уже сейчас определить перспективы летного, инженерно-технического состава и специалистов наземных служб.

В этом году для обеспечения грузовых и пассажирских перевозок

БЛАГОДАРНОСТЬ ПАССАЖИРА

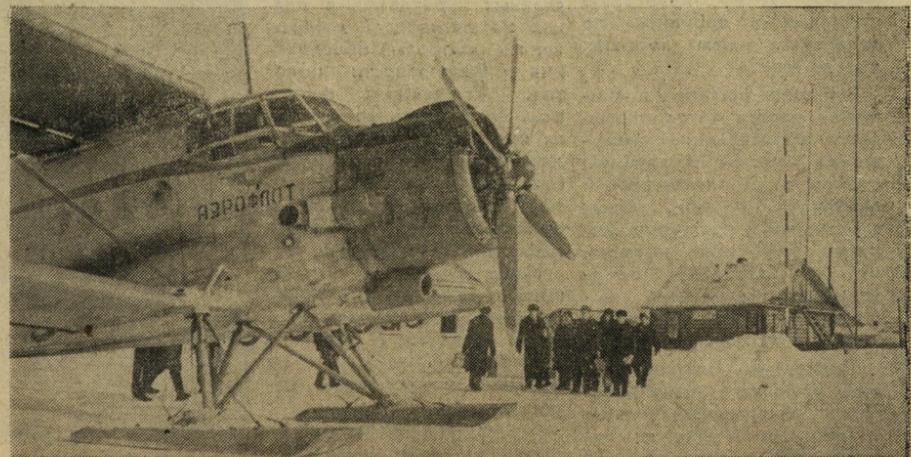
В холодный ноябрьский день Магомед Гаджиев вылетел из Перми в Москву. В пути он сделал остановку в волжском городе, а его багаж остался на борту самолета и продолжал полет

без хозяина. Гаджиев отчаялся найти свой чемодан. Разыскать его помогли работники Пермского аэропорта. «Я благодарен вам за услугу, — пишет Гаджиев работникам службы перевозок, — большое вам спасибо».



ФОТО-РЕПОРТАЖ

Сегодня мы публикуем фото-репортаж А. Велугина с аэропорта Таборы. Вверху — радиооператор, передовик производства М. П. Евсеенков, внизу — аэропорт Таборы.





КАК ПРОВОЖАЮТ САМОЛЕТЫ

ЧТО ПОГОДА? Стихия! Разве найдешь на нее управу? Но ведь самолеты часто простаивают из-за тех, на кого управу можно найти без особых затруднений. И тогда стюардессы решили узнать, как провожают самолеты, а потом составили официальную бумагу — акт и вручили его начальнику аэропорта Кольцово.

ВЫЯСНИЛОСЬ, что даже сами бортпроводники нарушают иногда установленные правила. Печкин отметил на предполетном стартовом пункте за полтора часа до полета, Сухорукова, Шерстобитова Н. П. и Трифонова — за час, а Печкин пришел на вылет без санитарной книжки.

ВЫЯСНИЛОСЬ, что очень поздно привозят чемоданы. За двадцать максимум — за тридцать минут до вылета... Почту загружают без ведома проводника, который находится к этому времени в самолете.

И возникают конфликты. «24. 2. 71 г. бортпроводник Хаземов находился в самолете, когда грузчики выгрузили почту и стали звонить в служебную, выяснять, где проводник. Диспетчер Федорова стала кричать в трубку и назвала всех разгильдяями». Права ли диспетчер Федорова?

ВЫЯСНИЛИ, что бортовые санитарные журналы не проверяются работниками медпункта. В одном журнале последняя запись сделана 22 декабря прошлого года, в другом — 19 января нынешнего.

ВЫЯСНИЛИ, что на рейс Кемерово — Москва привели пассажиров, когда самолет не был готов к полету. Надо было сменить спинку кресла, подголовники, убрать самолет. Пассажиры стояли и ждали на двадцатипятиградусном морозе.

ВЫЯСНИЛИ, ЧТО ПРОВОЖАЮТ САМОЛЕТЫ СОВСЕМ НЕ ТАК, КАК ПОЕЗДА.
И. БУРКО.

В очередной встрече КВН команды Харьковского авиационного и Воронежского инженерно-строительного институтов послали в адрес Аэрофлота немало веселых острот:

— Хотите пообедать бесплатно — летайте самолетами Аэрофлота.

— Как найти выход из замкнутого семейного круга? Опять же — летайте самолетами Аэрофлота.

Шутка шуткой, но все чаще люди пользуются воздушным транспортом, главные достоинства которого — быстрота и удобство. Свой рейд мы начали с того, что решили посмотреть, какие удобства предоставляет пассажиру Челябинский аэропорт.

Самолет ИЛ-18 75536 готовится к рейсу в Киев. К участникам рейда присоединяются бортмеханик, общественный инспектор по безопасности полетов В. А. Ярошенко.

Обратите внимание, — говорит он, — сколько трудов стоит пассажиру найти свое место. Его обозначение на спинке кресла закрыто подголовником. Мы давно просим сделать на стенке таблички с указанием ряда и места. Но наши предложения остаются все же лишь добрыми пожеланиями.

По стремянке поднимаемся в салон самолета, отправляющегося по маршруту Челябинск — Ленинград. Предпринимаем максимум усилий, чтобы не выпачкаться о грязные, масляные рукава подогревателя. Одним МП-300 греют и салон, и двигатель. Какая уж чистота будет в самолете! Впрочем, и без дополнительного «нарушителя» салон не блещет уютом. Слой пыли — на иллюминаторах, в жирных пятнах двери туалетов и перегородок, нет чистоты и на кухне. Поднимаем сиденья кресел — и берет оторопь: настоящий мусорный ящик, да и только!

В сравнении с малой авиацией самолеты ИЛ-18 выглядят куда лучше. Бедные «Аннушки» в Челябинском аэропорту обойдены вниманием. В машинах 09606 и 13739 каждый из нас на время стал начинающим конькобежцем. На полу нет дорожек, и он отполирован так, что превратился в своеобразный каток. Летчики были в более выгодном положении. Они сносно передвигались по самолету, овладев виртуозным искусством акробатов, — сказывался длительный опыт.

Мы пожалели пассажиров: какие им приходится выделывать пируэты, чтобы уст-

роиться в салоне! Следует добавить: самолет 13739 25 февраля выполнял санитарные задания. И вполне вероятно, что пилотам пришлось доставлять пациентов в областную больницу.

В ожидании рейса пассажиры коротают часы в гостинице. Хотя она не удовлетворяет запросы всех желающих, коллектив ее старается сделать для воздушных путешественников все возможное и невозможное. Используется каждый свободный метр, чтобы поставить дополнительно раскладушки и дать пассажи-

Часы и минуты

рам отдохнуть. Заботой и сердечностью окружают их работники гостиницы А. И. Безбородова, Е. И. Нехань, А. С. Зайкова и другие.

Внешний вид бортпроводников и работников служб перевозок — немаловажный штрих в культуре обслуживания пассажиров. Форма едина, но по цвету разная — от голубых до темно-синих оттенков. Даже в тройке бортпроводников нет абсолютно одинаковых костюмов. Здесь претензии мы адресуем ОМТС управления. Совсем нигде не годится, когда в операционном зале регистраторы работают в пальто, — конечно, не от хорошей жизни. У дверей, выходящих на перрон, нужно поставить калориферы.

За последние годы в Челя-

Пассажиру — заботу и внимание

Более месяца прошло с тех пор, как в аэропорту Кольцово закончила работу комиссия Министерства гражданской авиации. Она отметила ряд недостатков, в частности, что руководители предприятия ослабили внимание к службе пере-

возок, снизилась регулярность полетов, более чем в четыре раза увеличилось количество задержек рейсов, оставляет желать лучшего работа ЦДА, имеются случаи недовлетворительной подготовки самолетов к рейсам.

Аналогичные просчеты вскрыты комиссиями управления в других предприятиях.

Недавно в самых крупных аэропортах Урала были проведены рейды народных контролеров и «прожектористов» по устранению скрытых недостатков. Сегодня мы публикуем материалы рейдов по Челябинскому и Кольцовскому аэропортам.

Недавно ЦК ВЛКСМ принял специальное постановление о конкурсах профессионального мастерства и школах передового опыта. Появление этого документа не случайно. В наши дни большую популярность завоевали среди молодежи турниры на звание лучших по специальности.

Подвели итоги смотра на лучшую тройку бортпроводников самолетов ИЛ-18 и хозяйку воздушного лайнера АН-24 в Свердловском предприятии. Отлично справились с конкурсными заданиями тройка Л. Обуховой, А. Витвицкой и Е. Ионовой.

На снимке: призер смотра-конкурса бортпроводница Е. ИONOBA.

бинском аэропорту появились новые формы обслуживания: заказы такси на борту, продажа сувениров. Обе благосклонно встречены пассажирами. Бортпроводники предлагают к московским рейсам, на которых организованы заказы на такси, присоединить ленин-

путешественники уже сидят в салоне. Эти помехи связаны с тем, что автохозяйство не может предоставить службе перевозок требуемого количества машин.

Мы постоянно слышали и сумели убедиться сами, что водительский состав во многом сдерживает работу

в подразделении. По культуре производства первая отличается от второй, как небо от земли. Может быть, их нельзя поставить рядом, потому как авиатехники стоят ближе к «небу». И все же мы сравниваем колесный цех, ремонтный участок. Не за тридевять земель работают авиатехники, зашли бы руководители автохозяйства и посмотрели. Многие, что сделано рационализаторами АТБ, применимо у них, например, приспособления для промывки деталей.

Усилия коллективов служб, направленные на сокращение простоев и задержек самолетов, повышение культуры обслуживания пассажиров, будут половинчаты, если в автохозяйстве не наведут порядка. Начинать надо с создания нормальных условий, организации труда. Надо помочь ему в строительстве второго этажа в цехах и боксах — профилактического ремонта по плану, который предлагает автохозяйство.

Один из нас 26 февраля возвращался в Свердловск. Рейс задержался на 45 минут. В последний момент подъехали грузчики. Они запаздывали, на складе не хватало машин. Автохозяйство работало как часы, правда, испорченные, которым нужен основательный ремонт.

М. ДАВИДЕНКО,
народный контролер.
Ю. ШАКОМАЛОВ,
начальник штаба «КП».
Н. НОВОКШОНОВА,
В. МАТЮШИН,
члены штаба «КП»
Челябинского
предприятия.
Н. МАСЛОВА,
корр. «Авиатора Урала».

РАБКОРОВСКИЙ РЕЙД

аэропорта. Около трех часов вызывали машину авиатехники, чтобы привезти нужные детали. На грузовом складе — нервозная обстановка. Перевозки возросли с 1963 года вдвое, а количество машин не изменилось. Автохозяйство имеет восемь подогревателей, на линейку выехали два. Мы могли привести в доказательства еще факты, но думаем, и эти говорят сами за себя.

Участники рейда побывали в здании, занимаемом автохозяйством, открывая повсюду удивительные картины. Цехи, за исключением токарного, в запущенном состоянии. Двери — разбиты как после погрома. Кругом грязь. Дворники умудряются очищать не один раз тротуары от снега и льда, а тут намерены убрать ее к началу весенне-летней навигации.

Две службы — АТБ и автохозяйство — самые боль-

Острый сигнал

В нашей АТБ эксплуатируется автоподогреватель АПА-35. Наличие дефектов в нем ведет к простоям самолето-моторного парка.

Есть у нас и АПА-12, простаивающий из-за неисправности коробки передач. Но вместо того чтобы ввести его в строй, с него снимают агрегаты и устанавливают на другие автомашины.

В том случае, если бы АПА-12 был исправен, его мощности хватало бы для обслуживания самолетов АН-2 и вертолетов МИ-1 и МИ-4, тогда как первый подогреватель использовался бы только для вертолетов МИ-8 и как резерв самолето-моторного парка.

Это одно. Второе — это подъезды к аккумуляторной. Вторая, с позволения сказать, «проблема» ставилась перед командованием предприятия не раз. Был подвезен шлак, и на этом работы закончились.

В настоящее время невозможно подъехать на автомашине вплотную к аккумуляторной, подвести для зарядки аэродвигательные источники питания — аккумуляторные тележки.

С. ШТЕЙНГАРД,
секретарь комсомольской организации
АТБ 2 Свердловского предприятия.



ОТ РЕДАКЦИИ. Мы надеемся, что руководители второго Свердловского предприятия найдут способы решения затронутых вопросов в кратчайший срок.

Рядом товарищи...

Теперь уже и не вспомнить, кто первым подал эту идею — создать постоянно действующий совет бригадиров. Может, кто из комсомольцев, может быть, сами бригадиры или кто-то из инженеров АТБ — кто теперь знает. Главное, нашелся вдумчивый человек, который поддержал ее, понял всю важность и значение этого дела не только для сегодняшнего дня, но и для будущего.

И в самом деле, часто ведь приходится слышать еще жалобы на молодежь. Особенно не жалуют красок, когда разговор заходит о молодых механиках АТБ. Хромает дисциплина, нельзя положиться в серьезном деле и т. д. Словом, разговор всегда сводится к тому, что чувство гражданской зрелости, ответственности вроде бы как-то запаздывает по сравнению с физической зрелостью. Отсюда и все

нарушения — ветра, мол, в голове много.

Наверное, есть доля правды в этом утверждении, но если подумать — кто же должен воспитывать молодежь, подавать ей пример, как не люди старшего поколения? А задумавшись, спросить себя: так ли мы воспитываем молодежь, на каких примерах, служим ли сами образцом для нее? Николай Михайлович Зоткин — а рассказывал об этом именно он, старший инженер АТБ Курганского предприятия, — снова порылся в столе, переставил календарь, передвинул стаканчик с карандашами — видно было, что об этом он не может говорить равнодушно.

— Ну вот, — продолжал он, — решили мы тогда созвать лучших бригадиров АТБ на совет. Пусть расскажут, как они работают с молодежью, поделятся опы-

том. Бригадир очень многое может сделать для воспитания и становления молодого человека. Бригада — это та ячейка, где формируется характер, привычка к труду, складываются отношения с другими людьми. И дело бригадира организовать работу, расставить всех по рабочим местам, поручить каждому то, с чем он может справиться, не только научить работать, но и научить жить.

Научить жить. Молодые понимают под этим только способность хорошо устроиться в жизни, обеспечить свое личное благополучие. Со всем по-другому смотрят на это пожилые люди, опытом познавшие ценности жизни.

Вот однажды и собралась бригада на совещание, решили поговорить о том, что бригадир не только организатор производства, но и воспи-

татель, и еще неизвестно, какая часть его работы важнее. Да и как ее разделить, эту работу, когда бригадир, старший товарищ, воспитывает молодого человека каждый миг? И это только сначала кажутся странными вопросы бригадира для вчерашнего солдата — где был вчера, что делал. Когда приходит в общежитие, тот же Борис Антонович Денисов, например, спрашивает: где питаешься, как истратил деньги, хорошо ли готовят в столовой?

Надо сказать, что почти всегда в каждом коллективе такие вопросы друг от друга не держат в секрете. Но вот пойти потребовать от начальства наладить работу столовой или навести порядок в общежитии может не каждый. Вот тогда и падает авторитет руководителя, далекими становятся для молодежи за-

боты и нужды коллектива.

Тогда, на том первом совещании, бригадиры выработали несколько правил, которых теперь стараются придерживаться все. Главные из них — хорошо знать своих людей, знать, чем они занимаются, условия их жизни, вырабатывать индивидуальный подход к каждому, прививать любовь к своей профессии.

В последние годы АТБ Курганского предприятия намного улучшила свои показатели. Главный из них — снижение задержек и простоев самолетов на ремонте — говорит не только о налаженном производстве, но и о хорошей воспитательной работе. И когда сейчас рассказывают об успехах курганцев, вспоминается спокойный голос Н. М. Зоткина его рассказ о совете бригадиров.

И. МАТВЕЕВ.

Есть план февраля

ХОРОШИЙ СТАРТ ВЗЯЛ В НОВОМ ГОДУ КОЛЛЕКТИВ АЭРОПОРТА КОЛЬЦОВО. ПЛАНОВЫЕ ЗАДАНИЯ ЯНВАРЯ И ФЕВРАЛЯ МЕСЯЦЕВ ВЫПОЛНЕННЫ.

С ПОСЛЕДНИМ ДНЕМ ФЕВРАЛЯ ЗАКОНЧИЛСЯ И ВТОРОЙ ЭТАП СОРЕВНОВАНИЯ ЗА ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ XXIV СЪЕЗДА КПСС. СЕЙЧАС КОЛЛЕКТИВ СТРЕМИТСЯ ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИТЬ ВЗЯТЫЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗательства.

ШКОЛА ПОВЫШЕНИЯ МАСТЕРСТВА

В Кировском предприятии прошли трехдневные сборы начальников аэропортов местных воздушных линий. Такие семинары стали традицией. Ежегодно работники периферийных аэропортов имеют возможность повысить свой профессиональный уровень.

На нынешних занятиях обсуждались итоги работы предприятия и задачи на новую пятилетку, шла речь о выполнении социалистических обязательств в честь XXIV съезда КПСС. Вопросам обеспечения безопасности полетов, руководства движением самолетов, организации их заправки отводилось на семинаре важное место.

Начальники аэропортов обменялись опытом работы, рассказали, какие новые формы культурного обслуживания пассажиров нашли у них широкое применение.

М. КИРИЛОВ, начальник штаба Кировского предприятия.

„ВЫЛЕТ задерживается по метеоусловиям! Это значит, сиди и жди, пока установится летная погода в городе, где тебе обязательно нужно быть именно сегодня. Но небо там затянула густая низкая облачность. Летчику трудно увидеть посадочную полосу.

И ждет экипаж, ждут пассажиры минимума погоды.

Этот минимум — высота над землей нижней кромки облачности и горизонтальная дальность видимости — строжайший в авиации закон. Но авиаконструкторы, инженеры, ученые непрерывно атакуют его. И сейчас все больше и больше летчиков Аэрофлота получают право сажать свои могучие машины при погодном минимуме 60×800 метров. Это значит, что заход на посадку осуществляется вне видимости земли до вы-

соты шестидесяти метров. Делать это надежно, без риска помогают приборы-автоматы.

...Москва. Внуково. Вечером наш ТУ-134А берет курс на Ленинград. Прошли Клин, Калинин, остался где-то слева Новгород. Получена последняя информация с земли о погоде над аэродромом. Самолет входит в круг. Выпущены шасси.

Командир корабля Николай Федоров протягивает правую руку к пульта управления автопилотом, что над щитком с приборами, и нажимает кнопку «Курс».

Я знаю, что включена бортовая система управления автоматическим заходом на посадку. Сейчас специальные радиомаяки на земле непрерывно посылают свои сигналы самолету. И, принимая их, движением нашего ТУ-134А управляют

ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ

автоматы, находящиеся на борту. Они ведут машину уверенно, строго. А командир корабля и второй пилот лишь наблюдают за показаниями приборов.

Если бы не строгие правила, оба летчика могли бы в эту ответственную минуту даже снять руки со штурвала. Но правила требуют быть готовым в любую секунду взять управление на себя: автоматика облегчает

труд экипажа, но не снижает требований к летному мастерству.

Высота семьдесят метров. Сейчас командир должен будет решить, продолжать посадку или уходить на второй круг.

Высота шестьдесят метров. Впереди, прямо по курсу, отчетливо видны огни взлетно-посадочной полосы. Можно садиться.

Командир корабля нажимает кнопку отключения бортовой автоматической системы захода на посадку и берет управление самолетом на себя.

До земли сорок метров. «Тридцать, — громко считает штурман, — двадцать, десять!» Земля!

Здесь, на земле, я зашел через несколько минут в командный пункт системы посадки. По телевизионным экранам локаторов диспетчеры Евгений Макковеев и Анатолий Репин следили за тем, как заходил с помощью автоматов на посадку ИЛ-18 из Запорожья.

А вчера утром во Внукове я увидел три стоящих рядом новых самолета ТУ-154.

— Скоро еще получим несколько таких машин, — сказал начальник Московского управления гражданской авиации Дмитрий Иванович Петров.

ТУ-154, которому предстоит заменить и ТУ-104, и ИЛ-18, и АН-10, оснащен комплексом оборудования для автоматического управления на всех режимах полета. На его борту установлены не только автоматы ухода на второй круг, но и приборы, обеспечивающие при соответствующем радиооборудовании аэродромов автоматическое приземление в сплошном тумане.

К. РАСПЕВИН.

Со всех концов страны

ЗА САМООТВЕРЖЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ

При посадке в аэропорту Симферополь самолета ИЛ-18 Армянского управления создавалась сложная обстановка. В этих условиях личный состав действовал энергично, быстро, точно, проявил образцовую организованность, что способствовало благополучному завершению вынужденной посадки.

Начальник управления наградил за самоотверженные действия именными часами диспетчера

ДПС А. М. Шарпова, начальника пожарной охраны Н. Е. Хлебтунова, работника ведомственной охраны В. Е. Богдана, начальника АТБ А. В. Ковальского, врача стартового пункта Н. П. Скрипка. Поощрены также другие работники аэропорта.

На Ладожском озере

...Сильный порыв ветра — и отколовшийся островок льдины понесло в открытое озеро. На льдине — люди, а Ладога, как известно, озеро неспокойное.

Двоих рыбаков из деревни Вороново, что в районе Новой Ладоги, все дальше и дальше относил от берега. Уже и его не стало видно. Позади — десять... двадцать километров. В аэропорту резко прозвенел звонок: «Спасите скорее людей!».

В воздух поднялся вертолет МИ-4, ведомый Юрием Цветковым и Игорем Чугаевым. Вот и Ладога. Три часа пилоты вели поиски льдины с неудачливыми рыбаками. Вот она, наконец!

Садиться было опасно, и вертолет, едва касаясь лесами льда, завис в воздухе. Люди в машине. Теперь назад, домой. Рыбалка окончена.

ВЫСШЕЕ АВИАЦИОННОЕ УЧИЛИЩЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

объявляет прием на первый курс штурманского факультета (дневное отделение).

Принимаются лица мужского пола в возрасте до 23 лет, годные по состоянию здоровья к летной службе в гражданской авиации.

Штурманский факультет готовит инженеров-штурманов для работы в летных подразделениях гражданской авиации в качестве штурманов воздушных кораблей.



Срок обучения 5 лет.

Прием документов производится с 20 июня по 25 июля зональной приемной комиссией.

К заявлению о приеме прилагаются: характеристика, документ о среднем образовании (подлинник), выписка из трудовой или колхозной книжки (для лиц, имеющих стаж работы более 2 лет), 6 фотокарточек 3×4 см (снимки без головного убора), медицинская справка ф. № 286. Вступительные экзамены по математике (письменно и устно), физике (устно), русскому языку и литературе

(письменно) проводятся с 1 по 20 августа.

Определение годности к летной службе производится медицинской комиссией по направлению зональной приемной комиссии, а также комиссиями при местных управлениях гражданской авиации (по направлению отдела кадров управления). Лица, не прошедшие медицинскую комиссию, к вступительным экзаменам не допускаются.

Курсанты обеспечиваются общежитием, бесплатным питанием, форменным обмундированием и стипендией.

Адрес училища: г. Ленинград, Д-104, Литейный пр. 48. Центральная приемная комиссия.



г. Свердловск, И-20,

Аэропорт Уктус.

22-05-21, доб. 1-96, 1-61

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 16157. Заказ № 3424.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, проспект Ленина, № 49.