

ПЯТИЛЕТКЕ — НАШ УДАРНЫЙ ТРУД!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

КОНТРОЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР

№ 10 (1847).

СРЕДА,

22

МАРТА

1972 г.

Год издания
XXIX

Цена 2 коп.



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НА РОДИНУ ИЛЬИЧА

Работники Центрального агентства воздушных сообщений провели анализ потоков пассажиров за 1971 год и выявили интересные факты. Самым напряженным оказалось направление на Ульяновск, родину В. И. Ленина.

В 1970 году на самолетах Свердловского авиапредприятия было доставлено в Ульяновск 2400 путешественников, а в 1971 году уже 6187 человек, то есть рост потока пассажиров достиг 256 процентов, увеличился в два с половиной раза.

Ю. ГОРДИЕНКО,
старший инженер-экономист
ЦАВС.

НОВОСТИ

В МИНУВШУЮ среду состоялось совещание инженеров авиапредприятия УрУ ГА по применению авиации в народном хозяйстве, посвященное под-

готовке к проведению массовых химработ.

Авиаторы обменялись мнениями по маневрированию самолетами между предприятиями управления, с тем, чтобы максимально обеспечить заявки тружеников

села. Подкормка озимых, борьба с сорняками — основные работы, которые предстоит выполнить уральским авиаторам.

Инженеры по применению авиации в народном хозяйстве обсудили итоги авиа-

химработ прошлого года, наметили конкретные задачи по выполнению плана на 1972 год. А план нынче у крылатых химиков немалый — они должны обработать около 2 млн. 250 тысяч гектаров площадей.

Миллионы гектаров

К ОГДА спорится дело и люди понимают друг друга с полуслова, — не только работать, но и просто смотреть на это удовольствие. И я иногда захожу сюда, на участок трудовым регламентом авиатехнической базы Уктусского аэропорта, без видимой причины, чтобы посмотреть на красивую, дружную работу авиатехников. Но в тот день — а это был последний день месяца — они словно и не замечали поставленного в ангар самолета.

Обеденный перерыв кончился, но одни продолжали спокойно играть в шахматы, другие азартно «болели», третьи досматривали «Крокодила». Да и потом долго читали и обсуждали задание на завтра, готовили рабочие места, инструмент, запчасти.

Обычно к концу месяца авиаторы работают напряженной. Ежедневно подводят итоги: сколько продано билетов, отправлено пассажиров, сколько грузов перевезено, не слишком ли задерживаются самолеты на обслуживании в АТБ. Может вдруг ударить непогода — и полетят тогда все графики и расчеты, и месячный план останется невыполненным. Здесь же я не чувствовал этой озабоченности, не было обычной деловой атмосферы.

Бригадир долго молчал, трудно раскуривал сигарету и, затаившись, неохотно ответил: — В том-то и фокус весь, что конец месяца. Нам ведь как платят? Повремено, да премия сорок процентов, если план выполнишь. А за сверхплановую работу — нет. План мы сделали, да и сверх того, что по обязательствам, взяли. Вот и ковыряемся потихоньку. От безделья, как говорится, и ворон считать — дело. А завтра мы его и предъявим. ОТК. Это ведь будет уже другой месяц.

Намеренно не назвал я здесь фамилии бригадира, потому что так ответить мог чуть не каждый рабочий этого участка, и это хорошо знают руководители Уктусского аэропорта. Не раз говорили об этом авиатехники на собраниях. Недавно среди рабочих была распространена анкета, где среди прочих был и такой вопрос: какая форма оплаты труда у вас сейчас и как вы считаете более

целесообразной? Авиатехники высказались за сделанную. Конечно, для авиатехников сделанная оплата труда не очень подходит. В чем заинтересованы рабочие при такой оплате? Чтобы больше было работы, чтобы самолеты чаще возвращались на ремонт. Значит, может снизиться качество, в нарядах могут завышаться объемы работ. Но ведь и нынешний

Мера ответственности

порядок оплаты сдерживает рост производительности труда, тормозит успешную работу предприятия.

В прошлом году производительность труда повысилась на семь процентов, что немалого перекрывает плановый показатель. И добились ее немалыми затратами на новую технику. Построены заправочные колонки в некоторых аэропортах области, маслогрейка в Уктусском аэропорту, переоборудован склад, некоторый процент роста производительности дало улучшение контроля за выполнением заданий. Словом, результат технического прогресса налицо.

Но ведь такой же прирост производительности труда запланирован на всю пятилетку, и инженеры АТБ сомневаются в успешном выполнении этого задания: возможности предприятия не безграничны. А между тем резервы есть. И кроются они в совершенствовании оплаты труда, материальной заинтересованности рабочих.

Еще В. И. Ленин учил хозяйственников, что в подходе к экономическим проблемам нужно уметь найти то главное звено, уцепившись за которое можно вытащить всю цепь. Необходимое условие для успешной работы предприятия — исправность самолетомоторного парка. Вот и хотелось

бы, чтобы оплата труда авиатехников была поставлена в зависимость от того, сколько самолет пробудет в воздухе, от налета часов, тонно-километров.

— Это что же вы предлагаете? — удивляются некоторые хозяйственники. — Техники будут сидеть, «козла» забивать, а деньги получать исправно?

Железная логика, не правда ли? И исходит она из

взгляда на труд как на процесс, а не из того, какой результат. Люди работали, вот наряд, и можно законно выплатить деньги. А для чего они работали, сколько пролетают самолеты — нас не касается. То, что для предприятия выгоднее платить авиатехникам не за процесс труда, а за результат, не за количество, а за качество, безусловно, не укладывается в рамки сложившихся представлений. И эти представления занавесом отключают рабочих от коллектива, интересы бригады от интересов предприятия.

Есть, однако, еще один, не менее непроницаемый занавес.

— Да, правильно, — согласился начальник планового отдела Уктусского предприятия А. Г. Тупорез. — Авиатехникам, обслуживающим самолеты сельскохозяйственной авиации, мы платим за налет часов, то есть за качество обслуживания. И результаты хорошие. Мы просили разрешить так же оплачивать и труд авиатехников на участках трудовых работ, но ответа пока нет. Вот почитайте справку...

Безответственность многолика. Пожалуй, наиболее распространенным проявлением ее является стремление подменить живое дело, организаторскую работу всевозможными приказами и распоряжениями.



Не эта ли безответственность предстала перед нами в новой ипостаси? Да, конечно, оплата труда несовершенна, производительность снижается, мы это знаем. Мы докладывали, к нам не прислушались. Вот бумага. Но это уже не докладная, а надежный щит, занавес, за которым можно укрыться, уйти от ответственности. Удобно. И ни к чему становится тогда пятилетний опыт экономической реформы, ни к чему предоставленное реформой право руководителя маневрировать в пределах утвержденного фонда заработной платы. Для того оно и предоставлено хозяйственникам, чтобы лучше использовать экономические рычаги.

У коммуниста-руководителя есть еще одно неотъемлемое право — право отвечать за порученное дело, за успешную работу предприятия. Не уходить в сторону от решения сложных хозяйственных вопросов, а смотреть вперед, проявлять инициативу, не перекладывая ответственности на вышестоящие организации.

И. БУРКО.
ОТ РЕДАКЦИИ: статья печатается в порядке обсуждения. Ждем ваших откликов.

НАВСТРЕЧУ 50-летию АЭРОФЛОТА

В УРАЛЬСКОМ управлении создана комиссия по подготовке и проведению мероприятий в честь полувекового юбилея Аэрофлота.

Комиссия состоит из семи групп численностью 36 человек. В четверг, 16 марта, состоялось заседание группы ветеранов Аэрофлота, председателем которой является В. С. Кизиков, бывший председатель теркома профсоюза авиарботников, а ныне работающий в должности старшего инженера ИАС по рационализации.

Не стареют душой ветераны

Ветераны Аэрофлота утвердили план работы группы, интересный и разнообразный. Каждому из них, отдавшему многие годы жизни служению любимому делу, есть что рассказать молодым. Со своими воспоминаниями о становлении авиации в нашей стране и на Урале выступят почти все члены группы.

На встречах с молодежью авиапредприятий и в учебных заведениях Урала ветераны расскажут о роли гражданской авиации в Великой Отечественной войне. С курсантами авиаспортивного ДОСААФ проведут беседу «Авиаспорт — путь к профессиональному овладению передовой техникой Аэрофлота», а совместно с правлением клубов Уктусского и Кольцовского аэропортов подготовят серию устных журналов. В этих клубах по договоренности с кинопрокатом намечено провести фестиваль фильмов о жизни, труде, мастерстве авиаторов.

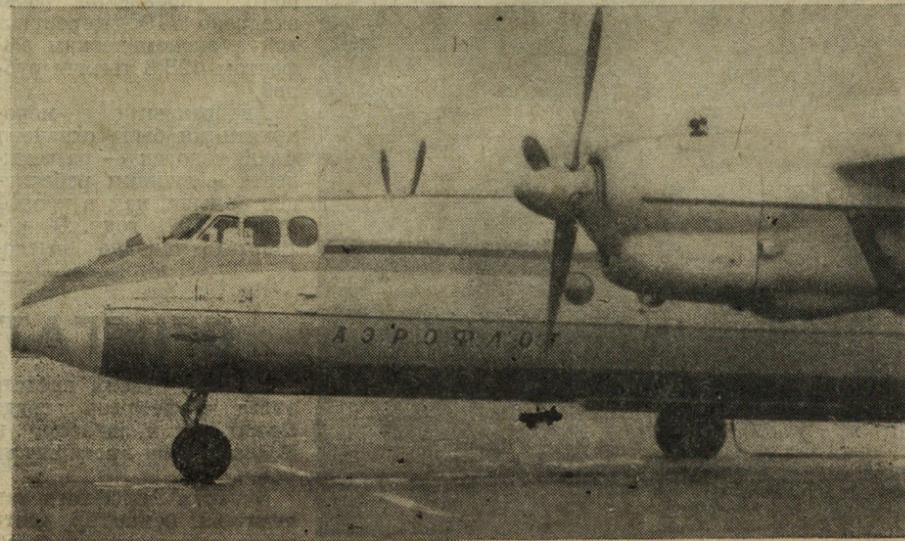
На страницах нашей газеты ветераны расскажут о передовом опыте своих товарищей и ходе подготовки к юбилею СССР и Аэрофлота у наших друзей по соревнованию из Северного управления ГА.

Изучается возможность выпуска сувениров и значков в честь 50-летия Аэрофлота.

Своевременным представляется и мероприятие по сбору материалов для создания музея трудовой и боевой славы авиаторов Урала, который планируют открыть в ноябре этого года.

В группу входят авиаторы с большим жизненным и производственным опытом, такие как Е. М. Слуцкий, бывший начальник службы перевозок управления, А. М. Чирков, работавший в свое время начальником Уктусского аэропорта, и прежний командир самолета этого предприятия А. Г. Широкова. Д. П. Пиньнин, бывший старший диспетчер АДС Кольцовского аэропорта, бывший сменный помощник начальника аэропорта А. И. Калинин и другие — люди, заслуженно уважаемые авиаторами Урала.

И. СЕМЕНОВ.



Свердловск связан воздушными мостами со столицами почти всех союзных республик. В аэропорт Кольцово прилетают и убывают лайнеры в Киев и Минск, в Алма-Ату и Ригу. На самолетах Уральского управления путешествуют представители самых различных национальностей.

На снимке: самолет готов к полету.

Уметь экономить

В ПРЕДПРИЯТИЯХ управления по сравнению с предыдущими годами больше внимания стало уделяться экономии авиаГСМ на складах и при технологических операциях. Составляются более конкретные планы по рациональному использованию топлива, улучшился контроль за их выполнением.

За счет улучшения эксплуатации объектов ГСМ, герметизации резервуаров, внедрения трубопроводного транспорта снижаются потери при хранении, перекатке и выдаче ГСМ. Например, в Кольцовском аэропорту за 1971 год сэкономлено топлива на 47152 рубля.

В результате выполнения мероприятий по экономической работе — улучшению условий хранения, приема и выдачи ГСМ, — предприятиями управления получена экономия за второе полугодие 1971 года в сумме 15 320 рублей.

Однако эта сумма могла быть более внушительной.

Как показали неоднократные проверки, в ряде предприятий управления потери топлива происходят из-за плохой подготовки средств заправки и плохой организации сбора отстоя горюче-смазочных материалов по сортам после слива их с самолетов и использования по прямому назначению, не ведется должной борьбы с «перелетом» авиаГСМ.

В предприятиях управления крайне ограничено применяется горячая вода для удаления обледенения с самолетов, для этих целей применяют лишь неподогретую жидкость, что ведет к перерасходу дорогостоящей жидкости.

Работа по рациональному и экономному расходованию ГСМ намного улучшится, если руководители служб ГСМ будут систематически осуществлять контроль за использованием авиаГСМ.

А. МОЧАЛИН, начальник службы ГСМ УрУ ГА.

Почему-то так выходит, что часто говорим мы о соревновании лишь в том случае, когда речь идет о «больше». Больше пассажиров, больше километров, больше часов. И подчас забываем о таком важном факторе соревнования, как «лучше».

Социалистические обязательства берут на себя коллективы летных подразделений, работники АТБ, связисты. И все записывают пункт за пунктом: увеличить, сэкономить. А вот в отделе перевозок, в службе движения в первую очередь и нужно обращать внимание на качество работы. Как же быть в этом случае?

В коллективе службы движения Магнитогорского авиапредприятия этот вопрос в ранг проблемы не возводится. Соревнование здесь налажено давно и прочно вошло в жизнь.

В коридоре командно-диспетчерского пункта висит большой щит, на котором регулярно подводятся его итоги на всех этапах: за месяц, квартал, год.

Какими же критериями пользуются в службе при подведении итогов соревнования? Прежде всего, это качественные моменты деятельности диспетчеров. Сюда входит четкость выполнения всех технологических требований и положений. Наставления по производству полетов, соблюдение правильной фразировки, правильное и своевременное оформление документации, не говоря уже о тех профессиональных качествах, которые определяют уровень мастерства, но в зачет они обычно не идут, поскольку у них отсутствуют объективные показатели. Кроме того, если нельзя выразить итог сухой «цифрой», то есть необходимость учитывать прилежание работника. Именно прилежание — ведь от того, с каким настроением относятся диспетчеры к своей сложной работе по руководству воздушными перекрестками, зависит ее успех.

К примеру, в последнее время на высшей ступеньке показателей стоит фамилия Леонида Ивановича Кондратьева. Помимо того, что это один из старейших работников Магнитогорского авиапредприятия, обладающий богатым летным опытом и высоким профессионализмом руководителя полетов, он еще и очень творчески относится к работе. Кондратьев сделал небольшое приспособление в виде трафарета на экран локатора, что позволило улучшить условия приема самолетов в Магнитогорском аэропорту.

Очень трудно все вышеперечисленные моменты

ПРАВО НА СОРЕВНОВАНИЕ

выразить какой-то прищипкой, экономией или показателем производительности труда. Но и то, и другое, и третье зависит от работы диспетчеров. В правильном управлении воздушным движением — залог многих высоких производственных показателей авиапредприятия в целом. А высокому качеству управления как раз и содействует соревнование. Ведь смысл соревнования не только в том, чтобы превзойти показатели других, но и в том, чтобы как можно лучше выполнить свое дело.

У диспетчеров успех практической деятельности зависит от четких взаимосвязей, существующих в коллективе.

Раньше как было? Заболел один из работников смены, или в отпуск ушел — его заменяют специалистом из другой смены. При этом нарушаются привычные производственные контакты. Поэтому в смене Кондратьева было решено готовить специалистов высокого класса, способных выполнять любые обязанности внутри собственного коллектива. С этой задачей они справились.

Когда Леонид Иванович уезжал в Ульяновск на курсы повышения квалификации, его место занял

Юрий Григорьевич Татаринов, в короткое время освоивший все пять диспетчерских пунктов и успешно справившийся с обязанностями руководителя полетов. А сейчас среди молодых своей старательностью выделяется Михаил Собянин.

Конечно, говоря о соревновании, нельзя упустить такой важный момент, как гласность. Без него в общем-то соревнования и нет. В службе движения эту истину хорошо знают, поэтому наряду с готовыми результатами на стенде регулярно появляются «боевые листки», объективно отра-

жающие состояние дел в службе. В них ставятся насущные задачи, производится оперативный разбор практики. Причем впоследствии эти «листочки» не уничтожаются, а находятся здесь же в пластмассовом конверте, постепенно сменяя один другой. Поэтому при подведении окончательных итогов имеется большой фактический материал.

Итак, в службе движения соревнование служит в основном улучшению качества управления воздушной обстановкой, а это приближает диспетчеров к выполнению главной их задачи — обеспечению безопасности полетов.

А. ЕРЕМИН.
На снимке: Ю. Г. ТАТАРИНОВ на рабочем месте. Фото автора.



НОВОСТИ

КОМСОМОЛЬЦЫ Уктусского подразделения, где командиром В. А. Савичев, заместителем командира по политчасти В. Л. Деревянченко, с октября прошлого года приступили к выполнению своих личных комплексов планов «Учиться коммунизму».

Теоретические семинары по актуальным вопросам марксистско-ленинской теории, где изучаются решения XXIV съезда КПСС по экономической политике партии на современном этапе, посещают 38 комсомольцев, более 30 человек изучают исторический материализм в школе основ марксизма-ленинизма, более 20 комсомольцев занимались в вузах.

И вот настала экзаменационная пора — третий за-

ключительный этап сдачи Ленинского зачета.

Большая часть вопросов, на которые теперь предстоит ответить комсомольцам, носит общественно-

ТВОЙ ЛЕНИНСКИЙ ЗАЧЕТ

политический характер. Надо показать знания ленинских теоретических работ и статей, ответить на вопросы по уставу ВЛКСМ, решениям XXIV съезда партии.

Технико-экономическая часть зачета выявляет знания комсомольцами производительности полетов, себестоимости перевозок, летного мастерства, метеобеспечения полетов, нового НПП.

— Среди пилотов первого летного коллектива, сдающих сегодня Ленинский зачет, — рассказывает замполит В. Л. Деревянченко, — много отличных производственников. Это командир самолета АН-2 В. Парийчук, второй пилот А. Старцев, возглавляющий

«Комсомольский прожектор». Они активные общественники, политинформаторы и пропагандисты.

Надо сказать, что подразделение командира В. А. Савичева, в котором более 70 процентов молодежи, хоро-

шо начало второй год девятой пятилетки. Производственные планы января и февраля пилоты выполнили по всем экономическим показателям без предпосылок к летным происшествиям.

Есть 70-квартирный

В Челябинске в поселке авиаторов вырос новый жилой дом. В нем 70 квартир. На днях дом приняла государственная комиссия. Скоро авиаторы получат ордер, и в квартирах вспыхнут огни новоселий.

В новый дом въедут 70 семей. Новоселье справят летчики, авиатехники, шоферы, представители самых разнообразных авиационных профессий.

Челябинск.

НАШИ

Успехов

Планы НОТ — в жизнь!

РЕДАКЦИЯ ПОПРОСИЛА СТАРШЕГО ИНЖЕНЕРА ПО НОТ УрУ ГА К. С. ТАРАСОВУ РАССКАЗАТЬ О ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНОВ НОТ ПРЕДПРИЯТИЯМИ НАШЕГО УПРАВЛЕНИЯ В ПЕРВОМ ГОДУ ДЕВЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ.

— В предприятиях нашего управления было внедрено 719 мероприятий с экономическим эффектом 428,3 тысячи рублей.

Внедренными мероприятиями было охвачено 4700 человек — на четверта с лишним работников больше, чем в предыдущем, 1970 году. В результате условно выво-

бождено 200 человек, что увеличило производительность труда на 1,9 процента.

Выполнение планов НОТ шло, в основном, в направлении совершенствования организации и улучшения обслуживания рабочих мест: внедрено 241 мероприятие с экономическим эффектом 158,5 тысячи рублей.

По улучшению условий труда внедрено 116 мероприятий с экономией 25,1 тысячи рублей; улучшено освещение на рабочих местах в Свердловском, Челябинском и Курганском предприятиях, сделана звукоизоляция перфорированными

панелями в машинописном бюро Пермского предприятия, утеплен ангар на вертолетном участке в Уктусе.

Несколько улучшилось по сравнению с 1970 годом положение с поощрением за разработку и внедрение планов НОТ. Премии получило почти в два раза больше работников. Соответственно увеличилась и сумма, израсходованная на поощрения.

Одна треть всех внедренных мероприятий приходится на авиационно-технические базы предприятий управления. В АТБ Уктуса разработаны более прогрессивные нормы простоя самолетов АН-2 на периодическом техобслуживании. Обеспечена стационарным подводом воздуха и горячей воды площадка обслуживания самолетов АН-2 на участке трудоемких регламентов в Магнитогорске. Изготовлено приспособление для проверки критического остатка топлива на самолетах АН-2 в Ижевске.

Авиатехники предприятия

внедрили в минувшем году 234 мероприятия с экономическим эффектом 165,5 тысячи рублей.

Однако, несмотря на сравнительно большое количество внедренных мероприятий, 50 запланированных остались невыполненными.

Не обеспечили внедрения всех запланированных мероприятий и другие службы предприятия Уральского управления. Причина в том, что начальники служб предприятий управления вопросам научной организации труда не уделяют достаточного внимания. Командование предприятий, со своей стороны, не наладило должного контроля за работой людей, ответственных за внедрение научной организации труда.

ДЕЛЕГАТ СЪЕЗДА

Лучших своих представителей послали на XV съезд профсоюзов трудящиеся Среднего Урала. Среди них и авиатор, командир корабля ИЛ-18 Кольцовского предприятия орденосец И. С. Медведев.

Ветеран Аэрофлота известен в коллективе и как отличный командир, наставник и воспитатель молодежи, и как активный общественник. За это товарищи и выбрали его делегатом съезда профсоюзов.





Мечта школьника

Мечта пришла еще на ученической скамье. Владимир учился во второй свердловской школе, как все его сверстники, в перемены гонял футбол и шайбу, грезил о дальних странах. А брат, старше его на шесть лет, уже летал.

Однажды Владимиру удалось подняться в небо на Як-12, ведомом братом Станиславом. Он много показывал и рассказывал. Понравилось в небе, полет запал в душу.

Два лета подряд Владимир был в геологоразведочной партии в Казахстане, рабочим и исследователем. Возился в земле, а манило в небо, провожал взглядом каждый самолет. Потом пошел на курсы шоферов, изучил двигатель — все же поближе к технике. Но за баранку ГАЗ-51 так и не сел, машину эту водить не довелось — пришел вызов из училища.

От баранки к штурвалу

— Объявляется посадка на рейс 453, — говорит диктор аэропорта. На борту — десять пассажиров, более двадцати пакетов с почтой.

— Летим без посадки в Туринской Слободе до Тавды, — говорит второй пилот Анатолий Попов, закрывая дверь. — Пристегните ремни. Время в пути — 1 час 45 минут.

Морозный, очень ясный день. Свет бьет в глаза, солнце все время легит с нами, оно ярко блестит на крыльях. Внизу то и дело проплывает черный веник тайги, белая лента дороги, белое блюдце озера. Белое бозомовье чередуется с темнеющим лесом.

За штурвалом в кресле слева — Владимир Языков. Движения его спокойны, четки. В Уктусе он с 1965 года, летом будет семь лет. За эти годы пришли уверенность и мастерство.

Вдали задымили трубы. — Это Рефтинская ГРЭС, — поясняет командир. В районе Артемовского в ларингофон самолето-переговорного устройства он запрашивает землю: — Разрешите заход...

Владимир кивком передает управление второму пилоту Анатолию Попову, тоже выпускнику Бугурусланского училища. Они вместе летают уже полгода и понимают друг друга с полуслова. По карте Владимир показывает маршрут.

...Плавно, как говорят, «на три точки» посадил самолет Языков на рыжий (как выяснилось позже, от древесных опилок) снег. Пока продолжалось мое короткое знакомство с хорошим аэропортом Тавды — здесь и отличный аэровокзал, и гостиница, и столовая, — молодежный

«Правофланговые» — так называется наша постоянная рубрика, введенная на страницах газеты в честь приближающегося юбилея — 50-летия образования СССР и 50-летия создания гражданской авиации в нашей стране. В постановлении ЦК КПСС «О подготовке к 50-летию образования Союза Советских Социалистических Республик» говорится:

«ЦК КПСС призывает рабочий класс, колхозное крестьянство, народную интеллигенцию ознаменовать славный юбилей Союза Советских Социалистических Республик новыми достижениями в осуществлении решений XXIV съезда партии, укреплении могущества нашего многонационального социалистического Отечества, в развитии

экономики, культурном строительстве, повышении благосостояния трудящихся».

«Правофланговые» — под этой рубрикой печатались очерки о ветеранах Уральского управления гражданской авиации, передовиках пятилетки, ударниках коммунистического труда авиапредприятий нашего края.

Предыдущие очерки рассказывали о пилоте самолета Як-12 И. А. Булатове — орденосцах командире ИЛ-18 из Кольцово, заслуженном пилоте СССР Н. П. Мельникове, старейшем работнике службы движения Свердловского предприятия В. М. Мартюшеве, бригадире АТБ В. М. Фирсове.

Сегодня рассказ — о командире самолета АН-2, партгруппе летного подразделения Уктусского предприятия В. С. Языкове.



рабочей обстановке помогают ему познакомиться с Анатолием поближе. Общность, задушевность, теплота — одни из характерных черт командира Владимира Сергеевича Языкова.

Если тебе коммунист имя

Активист в училище, командир остался им и в Уктусском подразделении. Был членом бюро ВЛКСМ предприятия, занимался в кружке «Кругозор».

Январь 1970 года для Владимира незабываем. Накануне 100-летнего юбилея со дня рождения В. И. Ленина он стал членом ленинской партии. В коллективе его уважают и как опытного пилота, и как принципиального коммуниста. Вскоре же В. С. Языкова избрали заместителем партгруппы летного коллектива. Это было первое серьезное поручение молодому коммунисту. А когда в октябре прошлого года партгруппа перешел на работу в соседнее подразделение, Владимира Сергеевича единогласно избрали партгруппоргом.

Работу начал с составления месячного плана. Первый план набросал вместе с заместителем командира подразделения по политической части, затем составил самостоятельно, советуясь с коммунистами.

Собрания проводятся здесь каждый месяц. В летном подразделении двадцать два коммуниста, восемь кандидатов в члены КПСС — коллектив солидный. Первейшая обязанность партгруппы — помочь каждому коммунисту справиться с его основной обязанностью, добиться, чтобы он активно участвовал в жизни парторганизации. Каждому надо дать поручение, подумать, кто может быть агитатором, кому поручить шефство над комсомолом.

Хлопот после трудового дня у партгруппы хватает. В коллективе есть опытные экипажи, есть и очень молодые. Надо позаботиться, чтобы молодым была оказана помощь. Надо составить личные планы экипажам, разработать сообразительности на пятилетку. Надо утвердить план летного подразделения к 50-летию образования СССР и 50-летию Аэрофлота.

Есть у Языкова и свой, личный план на пятилетку — поступить на учебу в орден Ленина академик гражданской авиации. «Добро» от командования авиапредприятия уже получено.

Так работает в небе и на земле Владимир Сергеевич Языков — отличный командир, коммунист, один из лучших партгруппоргов Уктусского аэропорта.

Ю. ГЕНДЕРТ.
(Наш спецкор.)

Свердловск — Тавда — Свердловск.

экипаж слетал в Тюмень, доставил пассажиров из края нефтяной целины. При посадке пассажиров в Тавде Анатолию пришлось побить в роли папаши. Пока несколько опоздавшая мамаша пробиралась к переднему креслу, второй пилот, как стюардесса, держал ребенка на руках. Малыш молчал.

— Привыкай! — шутиливо бросил ему Владимир. — В будущем пригодится.

Утром командир встречается со вторым пилотом Анатолием Поповым, обменивается новостями, и оба спешат на предполетную подготовку. Получив задание, узнав на метеостанции сводку погоды, берут информацию о состоянии аэропортов. Когда все сведения собраны в комплексы, экипаж уточняет дневной план. Бывает, вносят изменения в намеченный накануне план дня.

ПРАВОФЛАНГОВЫЕ КОМАНДИР САМОЛЕТА, ПАРТОРГ В. ЯЗЫКОВ

Около пяти часов мы были в Свердловске. Завершился один из обычных дней тружеников АН-2, представитель «малой» авиации.

Наставник молодых

В Бугурусланском училище дали Владимиру хорошие навыки. Он и в школе был не из застенчивых, а тут стал активным комсомольцем. Был старшиной группы, председателем товарищеского суда, занимался в университете культуры. Очень увлекался легкой атлетикой. А главное — в одной из характеристик его учителя написали: «Летает смело и уверенно!»

Придя в Уктус, работал вторым пилотом на севере, в Тазовском, а в основном возил пассажиров и грузы во все аэропорты Свердловской области. По крупицам набирался опыта, летных навыков от своих наставников — В. Н. Плетнева, Ю. В. Курашева, Ю. И. Кореневского.

Сейчас девиз В. Языкова: «Научился сам — научи другого». Он давно командир самолета, его общий налет 5300 часов. Владимир — один из лучших командиров транспортной авиации.

Свои знания он передает молодым. Вторые пилоты, летавшие с ним справа — например, Кокорин, уже не первый год также работают командирами.

Рабочий день Языкова начинается накануне вечером, с послеполетного разбора и составления плана на следующий день. Командир самолета взял на вооружение правило опытных пилотов-ветеранов — работу экипажа на месяц надо планировать, а работу в течение дня — организовывать. У каждого рабочего дня есть свои особенности, свои конкретные задачи.

Второй пилот Языкова налетел первые 500 часов. Многие в действиях экипажа филигранно отработано, доведено до автоматизма. Но Владимиру Сергеевичу есть что посоветовать недавнему выпускнику училища. Это и штурманская подготовка, и техника пилотирования, и порядок оформления документации. Чтобы не было вопросов в небе, все должно быть ясно перед полетом.

Учеба экипажа на земле не прекращается и в воздухе. Тут опыт уже передается практически.

От правильной организации работы экипажа, в частности летного дня — зависит качество выполнения полета. Небольшой месячный план, составленный вместе командиром и вторым пилотом, помогает наилучшим образом проводить работу и отдых экипажа на все 30 дней. В плане указывается, что должен сделать за это время каждый член экипажа, на что обратить внимание. Мало составить план — надо его выполнить, а в конце месяца подвести итоги.

Слаженность, сработанность экипажа рождается тогда, когда у командира и второго пилота хорошая теоретическая подготовка. Она закладывается в основном командиром самолета — он главный учитель, воспитатель экипажа, от него зависит, как обучен второй пилот. В. Языков старается в каждом полете тренировать, обучать Анатолия Попова. Каждый полет — школа, маленький университет для второго пилота.

Все обучение командир строит на доверии к второму пилоту, но доверие это не слепое, оно растет по мере подготовленности подопечного, приобретения им все новых навыков.

В этом экипаже ясно видны простые дружеские взаимоотношения, без тени панибратства. Работа в экипаже не замыкается в рамки чисто служебных отношений. Командир должен знать жизнь второго пилота, его привычки, интересы и склонности. Языков не редкий гость в семье своего помощника. Дружеские беседы в не-



Уральцы в Вешенской

КАК МЫ УЖЕ СООБЩАЛИ, В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ТРУДЯТСЯ ЧЕТЫРЕ ЭКИПАЖА САМОЛЕТОВ АН-2 ИЗ ИЖЕВСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ ВО ГЛАВЕ С ЗАМЕСТИТЕЛЕМ КОМАНДИРА ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ В. И. САМСОНОВЫМ.

Крылатые химки ведут подкормку озимых, сбрасывают удобрения на поля колхозов Вешенского и Боковского районов.

— Авиаторы из Ижевска уже обработали с воздуха в Ростовской области более 13 тысяч гектаров площадей, — сообщил нашему корреспонденту начальник отдела применения авиации в народном хозяйстве УРУ ГА Г. П. Козин.

СПАСИБО, ДЕВУШКИ!

«Прошу выразить благодарность стюардессам из Кольцово и пассажирам, которые принимали участие в спасении моей жизни», — пишет в газету Н. Г. Огнева, работница почтового отделения из Асбеста.

...Самолет ИЛ-18 рейса 1502 Сочи — Ростов — Свердловск взмыл в небо из Адлерского аэропорта. Когда он набрал высоту, бортпроводница Эльвира Нелюбина обратила внимание на бледную, с холодными бисеринками пота на лбу женщину.

— Вам плохо? — спросила она.

— Сердце! — ответила женщина. — Что-то не ладно...

Корабль пошел на посадку, женщине стало лучше, но Э. Нелюбина посоветовала ей зайти в медпункт аэропорта в Ростове, сделать укол. Нина Григорьевна Огнева вернулась на борт построенной.

— Ремонт, не нашла, — объяснила она девочкам.

В воздухе на высоте ей стало очень плохо. Эльвира попросила пассажиров освободить последнее место в салоне. Самолет был усовершенствованной конструкции, подлокотники убирались, и

из трех кресел стюардесса устроила диван, уложила больную. У нее началось сильное сердцебиение, конвульсии рук и ног. Нелюбина принесла кислородную подушку, сделала горячий компресс на ноги, приложила горячую грелку к боку. Эльвира летает не первый год и подобные случаи у нее уже бывали.

За больную переживал и командир.

— Может, будем садиться в Куйбышеве? — спрашивал он девочку. Эльвира не на минуту не отходила от Огневой, гнала кровь к сердцу. А «второй номер» — Галия Иванова хлопотала за двоих на кухне. Кто-то из пассажиров предложил горчичники.

Комплекс процедур помог, Огневой стало лучше. Когда самолет приземлился в Кольцовском аэропорту, его ждала «скорая помощь». Дежурный фельдшер Ирина Михайловна Исакова, несмотря на свои немолодые годы, не дожидаясь трапа, по стремянке взобралась на борт корабля, быстро поставила уколы.

Н. Г. Огнева поднялась на ноги. Люди не оставили ее в беде.

Ю. КАРЛОВ.

Кольцово.



ПЕРСПЕКТИВЫ

ТУ-154

До 240 пассажиров сможет в недалеком будущем брать на борт лайнер ТУ-154 (сейчас не больше 164 человек). С этой целью, как сообщает ТАСС, фюзеляж удлинят одной или несколькими вставками. Об этом сказали журналистам конструкторы машины. Как показывают расчеты, лайнер в новом варианте сохранит хорошие летные качества.

КИНО

На фоне плывущих облаков — вступительные титры... И вот в кадре самолет. Не огромный, сверхзвуковой лайнер, а маленький АН-2, труженик сельскохозяйственной авиации. Самолет летит на небольшой высоте, всего в каких-нибудь десятках метров от земли. Под крылом проплывают луга, поля, перелески, маленькие, словно игрушечные, тракторы и такие же маленькие машины на дорогах...

Так начинается новый фильм молодых режиссеров Н. Троценко и А. Вехотко «Пилот первого класса», поставленный на киностудии «Ленфильм».

О чем фильм, какие проблемы он ставит?

— Наш фильм, — рассказывают режиссеры Наталья Троценко и Анатолий Вехотко, — о пилотах сельскохозяйственной авиации. Прежде о «малой авиации»

фильмов не снимали. И зрители, и кинематографисты зачастую видели романтику в грандиозных скоростях, а самих летчиков считали избранными божьими.

Фильм «Пилот первого класса» — тоже о романтике, тоже о любви к небу. Однако эту романтику мы попытались найти в повседневном, на первый взгляд не слишком-то бросающемся в глаза, труде летчиков «малой авиации».

В съемках были заняты актеры А. Папанов, Л. Малеванная, М. Булгакова, В. Гафт, С. Морозов.

Анатолий Папанов исполняет в фильме роль старшего летчика Сахно.

Образ старшего летчика — сложный и в какой-то мере даже трагедийный. Отличный летчик Сахно. Более тридцати лет отдал он авиации. Воевал. Имеет награды Родины.

Произнося слово «авиация», мы невольно вспоминаем не только имена известных летчиков, но и замечательных конструкторов — С. А. Лавочкина, А. Н. Туполева, А. С. Яковлева и других. Среди них имя дважды Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской и двух Государственных премий Сергея Владимировича Ильюшина занимает достойное место.

О его жизни и деятельности речь идет в книге П. Т. Асташенкова «Конструктор легендарных илов»; выпущенной издательством политической литературы.

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ!

Самолет Уральского управления гражданской авиации ИЛ-2 рейса № 318 (Набережные Челны — Ижевск — Пермь) взял курс на Пермь в 15 час. 00 мин.

На борту была работница совхоза «Татарстан» Мингазова. Через несколько минут после взлета она почувствовала себя плохо: начались роды. На борту ИЛ-2 бортпроводник не полагается. Что делать?

Командир принял решение: вернуться в аэропорт. Он радировал на землю:

— Прошу разрешить посадку.

В 15 час. 25 мин. самолет приземлился в Ижевске, его ждала уже машина «скорой помощи», вызванная работниками аэропорта.

Медики забрали мать с мальчиком. Ребенок родился в небе. К счастью, на борту оказался доцент заведующий кафедрой Пермского медицинского института П. Л. Винников, он и принял роды.

К. ЮРЬЕВ.

Ижевск.

Повесть о конструкторе

Автор убедительно показывает, как из вологодского деревенского паренька рос и формировался генеральный авиационный конструктор и как под его руководством создавались и создаются первоклассные самолеты.

Детство Сергея Ильюшина было безрадостным. Десяти лет он пошел в земскую школу и стал помогать отцу косить траву, а когда ему исполнилось 15 лет, пошел трудиться на фабрику, к подрядчику чернорабочим.

В 1914 году Сергей Ильюшин уходит на фронт. Поначалу был писарем, затем в аэродромной команде Северного района управления военно-воздушного флота. Одновременно обучался вождению самолета. С тех пор он никогда не расставался с авиацией.

После отпуска аэродромной команды Сергей Ильюшин едет в родные места. Став членом ленинской партии, он налаживает в Вологде работу национализированных заводов и фабрик, по заданию Вологодского губкома организует

в пединституте партийную ячейку.

Во время гражданской войны он снова в армии: механик 6-го авиапоезда одной из армий Северного фронта, начальник авиапоезда под Ростовом. Тут зародилась у Сергея Ильюшина мечта — учиться. И она осуществилась — в 1920 году он стал студентом института Красного воздушного флота, который окончил через 6 лет.

Два раздела книги названы «Летающий танк» и «Вступление в реактивный век». В них говорится о том, как С. Ильюшин создавал крылатый штурмовик «Летающий танк» (ИЛ-2), который в годы войны гитлеровцы называли «черная смерть», а также трудился над созданием реактивного бомбардировщика.

После войны талантливый конструктор создал целый ряд прекрасных пассажирских лайнеров, которых можно встретить на авиалиниях Украины, Урала, Сибири, Дальнего Востока.

Ф. КРАВЦОВ.



Вертолет — большой помощник строителей, нефтяников, геологов. На снимке: вертолет доставил груз геологам.

По новому комплексу ГТО

В минувшее воскресенье 100 авиаторов встали на лыжи и сдали зачет по новому комплексу ГТО, — сообщил нашему корреспонденту секретарь комитета ВЛКСМ Кольцовского предприятия В. Черепанов.

Коротко

В помощь бортпроводнику

Вышел в свет «Справочник бортпроводника», подготовленный отделом перевозок и коммерческой эксплуатации Дальневосточного управления гражданской авиации.

В этой небольшой книжке, состоящей из нескольких разделов, бортпроводник найдет краткую информацию по истории развития авиации на Дальнем Востоке, основной информации о городах, расположенных на трассах, по которым летают самолеты управления.

В сборнике собраны руководящие документы Министерства гражданской авиации, регламентирующие работу бортпроводников.

Исцеление с вертолета

На горной круче, куда человеку не добраться, паслось стадо архаров. Неожиданно над ними появился вертолет, раздался ружейный залп. И хотя заряды попали в цель, ни одно из животных не было даже ранено. Специальные пули-ампулы, едва коснувшись архаров, разорвались, обрызгав их лекарственным препаратом.

Так в Чаткальском государственном горнолесном заповеднике началось лечение диких животных от кожных заболеваний. Четвероногим обитателям гор «прописали» лекарство. Но поймать осторожных и быстрых архаров очень трудно. Поэтому работники заповедника зафрахтовали вертолет, запаслись лечебными патронами и теперь исцеляют своих пациентов с воздуха. (ТАСС).

Пилот первого класса

В последнее время у Сахно стало подводить зрение... Старый летчик пытается «обмануть» медицинскую комиссию, наизусть заучивая контрольную таблицу проверки зрения. Как неумело, как по-мальчишески он старается сохранить за собой право летать! Хотя бы еще год... полгода.

Если Сахно в скором времени предстоит расстаться с любимым делом, то летная биография другого героя фильма — молодого пилота Димы Соломенцева только начинается. В этой роли снялся актер «Ленфильма» С. Морозов, известный зрителю по фильму «Семь невест ефрейтора Збруева».

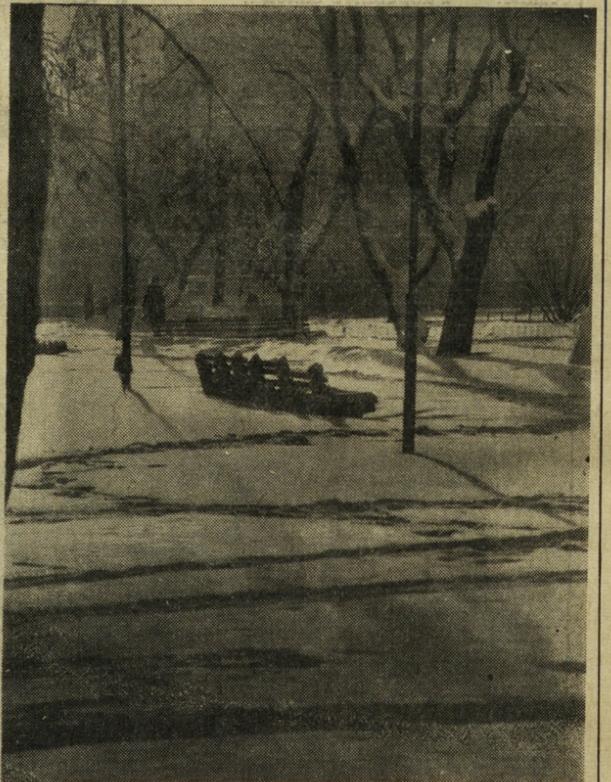
В начале фильма Диме, увлеченному «романтикой высоких скоростей», кажется чуждым не зорным работать в авиации спецприменения.

Но потом приходит к нему понимание настоящей романтики, появляется гордость за свой труд.

В работе над фильмом приняли участие не только профессиональные актеры и режиссеры. «Пилот первого класса» — результат совместного труда съемочной группы «Ленфильма» и летчиков гражданской авиации. Съемки проходили в городе Черкассы, на местном аэродроме. Многие летчики Черкасского авиапредприятия участвовали в массовых съемках, исполнили роли в эпизодах.

В одном из ответственных эпизодов фильма — посадка самолета без одной «ноги» шасси — снялся в полном составе экипаж заслуженного пилота СССР М. С. Кузнецова.

Фильм, поставивший жизненные проблемы долга, чести, совести, морали, дружбы, выходит на экраны. Т. НИКИТИНА.



МАРТОВСКИЙ ДЕНЬ.

Фото С. Вадина.



г. Свердловск, И-20.
Аэропорт Уктус.
Редакция газеты
«Авиатор Урала»

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 09238. Заказ № 3816.

Тел. 235—461.
235—496.

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