



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

- Авиаторы — юбилею Родины
- Что записать в обязательствах
- Пропагандист — боец переднего края
- Сегодня — о будущем

НАШ ПОДАРОК ЮБИЛЕЮ

Рационализаторы Уральского управления взяли обязательства внедрить в девятой пятилетке не менее 3600 предложений с экономией 690 тысяч рублей. В первом году девятой пятилетки авиарботники Урала успешно выполнили общие обязательства по экономии средств за счет внедрения рационализаторских предложений, досрочно выполнили обязательства рационализаторы Пермского предприятия, где председателем бриза В. Вахромов, председателем ВОИРа В. Рожков. Рационализаторы Магнитогорского предприятия, где председателем бриза А. Капустин, председателем ВОИРа А. Иванов.

Своих обязательств не выполнили оба Свердловских предприятия, Челябинское предприятие. Общими причинами низкого уровня состояния рационализаторской работы в отдельных предприятиях и организациях управления является плохое руководство; руководители коллективов самоустранились от этой работы, переложив ее на инженерно-авиационные службы. Неоправданно сократилось количество инженеров по рационализаторской работе в некоторых крупных предприятиях управления.

Что же делается, чтобы исправить создавшееся положение?

Внесены изменения в условия соревнования между предприятиями. В этих условиях состояние рационализаторской работы учитывается при всех основных показателях.

Предусмотрены условия соревнований по рационализаторской работе между предприятиями. Установлены ежеквартальные сроки подведения итогов. Определены призовые места и премии.

Обращено внимание на состояние организационно-массовой работы. В крупных предприятиях восстанавливаются должности по рационализаторской работе.

Изобретатели и рационализаторы предприятий управления ежегодно вносят свой вклад в дело совершенствования нашего производства. Среди лучших следует отметить работника управления гидрометслужбы А. Н. Мальцева, изобретение которого внедрено на подъемных кранах многих строек города Свердловска. Ему присвоено звание заслуженного рационализатора РСФСР. Начальника Троицкого авиационно-технического училища В. А. Шиблева, автора 36 рацпредложений, одного изобретения.

Авиатехника Свердловского предприятия А. С. Загорского. За последние семь лет он внедрил 55 рационализаторских предложений по совершенствованию технического обслуживания систем турбовинтовых самолетов. С. А. Андриевского — инженера АТБ Челябинского предприятия, автора 50 предложений, от внедрения которых получено экономии свыше 9000 рублей. Е. Л. Алина — инженера автобазы Ижевского авиапредприятия, внедрившего несколько предложений с экономией 2557 рублей. Н. Н. Краснова — работника авиаремпредприятия, внедрившего 19 рацпредложений по совершенствованию ремонта авиадвигателей. Одно из этих предложений дало экономии 1600 рублей.

Главным направлением в социалистическом соревновании изобретателей и рационализаторов в текущем пятилетии должен стать всемерный подъем производительности труда, ускорение научно-технического прогресса, создание и освоение новой техники, рациональное использование и экономия материальных ресурсов, улучшение качества выпускаемой продукции.

Г. БУРДИН.

Итак, закончился учебный год. Впереди у ребят солнечное лето. Многие побывают в пионерских лагерях, туристических походах, а многие поедут к бабушке в деревню. Эти слова прозвучали на торжественной линейке учащихся 1—7 классов, которая была организована по инициативе комитета профсоюза Магнитогорского авиапредприятия для детей работников предприятия.

Проиграл горы, известивший общий сбор, и ребята один к одному выстроились под пионерским знаменем. Торжественная линейка яви-

ЗДРАВСТВУЙ,

ЛЕТО

ПИОНЕРСКОЕ!

лась как бы подведением итогов той плодотворной работы, проведенной в течение учебного года комиссиями в помощь семье и школе, которые были созданы при комитете профсоюза.

После торжественной линейки для ребят был организован культпоход в кинотеатр «Современник».

Мне хочется особенно отметить деловитую работу в течение года членов комиссий тт. Е. И. Борисенко — техника по учету; Г. П. Семенову — кассира-счетовода; А. П. Иванцова — старшего инженера по спецоборудованию.

Итак, впереди у ребят летние каникулы.

К. ГОРДИН.

Магнитогорское авиапредприятие.



ПОЧЕТНЫЙ ДОЛГ КОММУНИСТА

Партийная организация Магнитогорского аэропорта многое делает, чтобы донести глубокий смысл и содержание решений съезда до сознания каждого труженика, мобилизовать и направить все силы и энергию рабочих и служащих на еще более активное участие в выполнении этих решений.

В системе партийно-политической, комсомольской учебы, в школах коммунистического труда состоялись специальные занятия по изучению решений XXIV съезда КПСС.

Важная роль в этой работе принадлежит пропагандистам, агитаторам, политинформаторам. Но задача состоит не только в том, чтобы донести существо принятых партийных решений до сознания людей. Их почетный долг — помочь каждому рабочему, инженеру, технику занять достойное место в борьбе за претворение в жизнь новых задач коммунисти-

ческого строительства. В настоящее время значение агитационно-пропагандистской деятельности возрастает.

При освещении вопросов хозяйственной политики партии, агитаторы, как правило, анализируют производственные показатели своего подразделения, смены, бригады.

Особенно благоприятные возможности для непосредственной связи изучаемых материалов съезда с практическими делами производства, предоставляет экономическая учеба, руководителями которых являются агитаторы и политинформаторы из числа КРС, которая с каждым годом приобретает все больший размах.

Так, политинформаторы и агитаторы службы СТОПиЭ тт. Янковский, Шевченко, Внучков как настоящие хозяева посмотрели на возможности службы и сэкономили электроэнергию за 9 месяцев на 3 900 рублей.

Рабочие и служащие котельной за счет качественного ремонта оборудования уменьшили простои и улучшили эксплуатационные возможности котло-агрегатов.

Проведен целый ряд других мероприятий, которые дали за 3 месяца экономии угля 25 тонн, что составляет 400 рублей в денежном исчислении.

Личный состав летного коллектива предложил для увеличения налета часов на списочную численность самолетов АН-2 и большего использования СМП для перевозки пассажиров и грузов с 15 марта 1971 года полеты на местных воздушных линиях начать на один час раньше времени, предусмотренного расписанием на зимний период.

Зная, что основой повышения производительности полетов является увеличение коммерческой загрузки, занятости пассажирских кресел, агитаторы и политинформаторы службы перевозок тт. Козин, Александров, Щукина, Тюрина проводят определенную работу среди личного состава службы, что положительно сказывается на организационной стороне работы по выполнению дневных, недельных, месячных планов.

Если грузов не хватает и предприятия города их не могут вовремя доставить в аэропорт, выделяется свой транспорт.

А. ЕРЕМЕНКО.
г. Магнитогорск.

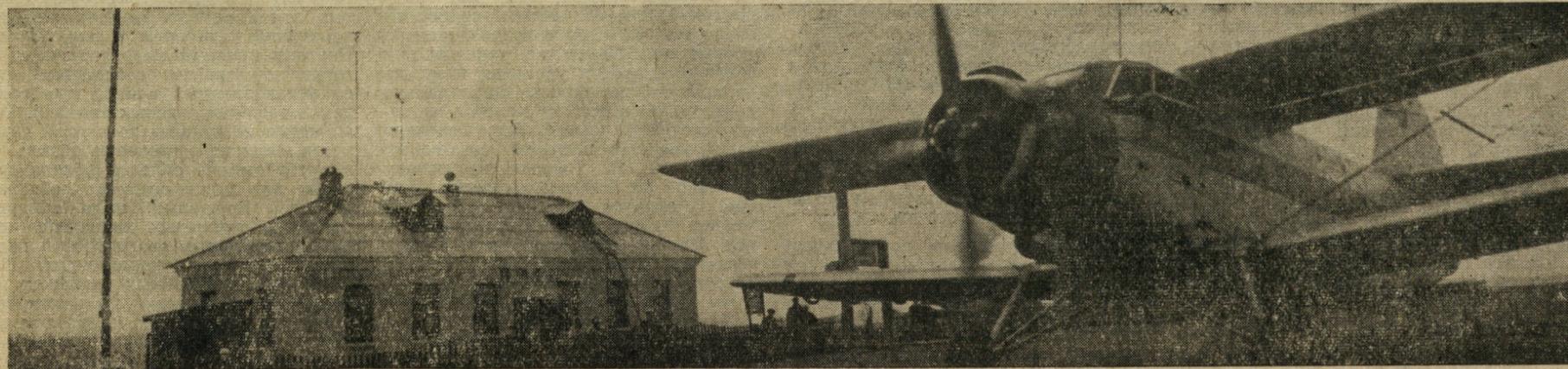
ДИПЛОМЫ ВРУЧЕНЫ

Недавно друзья и товарищи по работе поздравили Адольфа Ряпосова, Виктора Додрова, вторых пилотов ИЛ-18 Пермского предприятия, и Виктора Уткина, бортрадиста самолета ИЛ-18 Кольцовского предприятия, с окончанием факультета журналистики Уральского государственного университета — старейшего партийного факультета на Урале.

Заметки, корреспонденции, очерки выпускников о труде и отдыхе авиаторов, их нелегкой и почетной про-

фессии часто появлялись на страницах областных пермских и свердловских газет. Читатели нашей газеты запомнили очерк Виктора Уткина «Наш парторг», о бортмеханике самолета ИЛ-18 А. Тянутове. В прошлом году В. Уткин получил первую премию нашей газеты на конкурсе внештатных корреспондентов за статью «Экономист — каждый!»

Редакция поздравляет своих внештатных авторов, желает больших успехов на творческом пути.



Недавно в Свердловске проходила методическая конференция политинформаторов и агитаторов Уральского управления. С докладом «Роль политической агитации и информации в борьбе коллективов авиароботников за претворение в жизнь решений XXIV съезда КПСС» выступил начальник политотдела УрУГА В. И. Большаков.

В работе конференции приняли участие секретари партийных организаций авиационных предприятий, заведующий отделом пропаганды и агитации Свердловского ГК КПСС Л. Н. Загайнов, старший преподаватель УрГУ Т. А. Китаева, заведующая Домом политического просвещения Свердловского обкома КПСС М. С. Кислицына.

Кандидат экономических наук, доцент Свердловского института народного хозяйства А. Т. Зезюлин прочитал лекцию «Экономическое положение развитых капиталистических стран». С лекцией «О международном положении» выступил референт областного правления общества «Знание» А. А. Наколшник.



В ПОСЛЕДНЕЕ время особое внимание у нас уделяется экономической информации в соответствии с постановлением ЦК КПСС об улучшении экономического образования. Самое главное, однако, в проведении политической информации — это их идейный уровень, содержание. Поэтому здесь очень важна связь политинформаторов с партийно-политическими органами предприятия.

Какова методика политического информирования в службах нашего предприятия? Отличительной чертой здесь является дифференцированный подход к работникам различных категорий. Имеется в виду разное профессиональное образование, уровень подготовки тех или иных категорий работников, конкретные задачи службы, цеха, участка.

Что касается лекций, то они у нас проводятся ежемесячно, как правило, тоже в день политической информации. В зависимости от возможности и содержания, объема лекции мы определяем, когда ее проводить. Например, в АТБ я всегда проводил лекции утром в течение 30 минут. Сюда приглашались УТР, лаборатория спецоборудования, ремучасток и свободные от работы смены. Чтобы компенсировать утреннее рабочее время, мы сокращали обеденный перерыв в этот день.

Чтобы иметь представление о содержании лекций, которые были прочитаны в первом квартале этого года, я приведу их названия: «Решения XXIV съезда КПСС — в жизнь», «Новая система планирования и экономического стимулирования в воздушном транспорте», «Научная организация и повышение эффективности труда», «О социалистической дисциплине труда», «О подрывной деятельности империалистических разведок», «Международное положение», «Перспективный план развития гражданской авиации на 1970—1980 годы».

Доведение до личного состава материалов XXIV съезда КПСС проводилось в централизованном порядке. Каждому лектору выдавалась путевка партийным комитетом вместе с подборкой материалов по этой теме. Сейчас мы начали подби-

ПОДХОДИТЬ ТВОРЧЕСКИ

рать материалы и читать лекции из цикла «Навстречу 50-летию СССР». Большую помощь оказывают нам Дом политпросвещения и горком партии, где ежемесячно проводятся семинары и читаются лекции видными учеными города Перми.

Большим подспорьем является наша библиотека, которой приобретено много политической литературы, произведений Ленина, Маркса, Энгельса. Совсем недавно появились все 50 томов Большой Советской Энциклопедии. Весь материал, который рекомендован политотделом управления, райкомом партии, находится на специальных витринах и стеллажах в библиотеке.

В скором будущем мы закупим магнитофон, эпидиоскоп с целью применения технических средств в лекторской работе.

В качестве недостатков можно отметить, что не все руководители служб, цехов выступают перед личным составом с лекциями, в которых бы отражались интересные, новые научно-технические материалы.

До сих пор мы не создали методический совет, который бы оказывал действенную, практическую помощь политинформаторам и лекторам.

Ф. ЧУПРИНА, старший инженер.

БЫТЬ НА ВИДЕТЬ БУДУЩЕЕ

Политинформатор Кольцовского предприятия В. Я. Цильнер поделился опытом информирования личного состава о производственной деятельности коллектива.

Опыт показывает: чем лучше люди знают свои цели и задачи, тем лучше они подготовлены морально и теоретически к организации, тем успешнее идет работа, выше ее показатели. Высокопроизводительный труд людей во многом определяется тем, как организована среди них массово-политическая работа.

В свете решений XXIV съезда нашей партии, который подчеркнул, что идеологическая деятельность была и остается важным средством, с помощью которого партия формирует мировоззрение и морально-этические взгляды трудящихся, добивается повышения их трудовой и социально-политической активности, в АТБ нашего авиационного предприятия проделана большая организационная работа. Непосредственно работой пропагандистов и политинформаторов руководит партбюро АТБ. Помимо внутриведомственной и комсомольской работы по изучению материалов XXIV съезда и разъяснении внутренней и международной политики партии, в АТБ действует сеть политинформаторов, охватывающая всех работников нашего подразделения. В каждой смене цехов и участков имеются специально выделенные люди, из числа наиболее политически грамотных, которые ежемесячно проводят лекции и беседы по экономической, внутренней и международной политике нашей партии. Планы работы политинформаторов получают в Октябрьском райкоме КПСС, в котором ежемесячно каждый второй четверг, проводятся лекционные занятия, помогающие политинформаторам в их самостоятельной подготовке к лекциям и беседам.

Внутри самого предприятия парткомом проводятся занятия по экономическому развитию нашего предприятия, указываются возможности повышения экономической эффективности производства. Данные занятия дают представление о том, как поработало предприятие за прошедший период, и какие планы стоят перед нами на будущее.

Сочетание информации об экономическом развитии страны и конкретно нашего предприятия дает возможность показать слушателям, какие достоинства и недостатки имеются в нашей производственной работе, на какие стороны нашей производственной деятельности нужно обратить особое внимание.

Контроль за проведением занятий ведет партбюро, которое составило график занятий на каждом участке. После занятия политинформатор заполняет справку о теме, вопросах, которые были подняты в процессе лекции, количестве присутствующих. Эта справка подписывается руководителем того или иного участка, где проводилось занятие.

Такой метод контроля дает партбюро следить за тем, какие темы освещаются на занятиях, активность и посещаемость слушателями занятий своих политинформаторов.

Залог успеха

является соблюдение руководства по летной эксплуатации самолета данного типа. Руководство — это рекомендации конструкторского бюро и ведущих испытателей самолета. На основе расчетов и испытаний даются оптимальные данные для эксплуатации, а также ограничения, выходящие из которых нельзя. Так, для самолета ИЛ-18 максимальная приборная скорость на снижении не должна превышать 510 км/час, так как при большей скорости удельная нагрузка на крыло будет больше максимально допустимой. В одном из полетов экипажу самолета 75414 было сделано замечание заместителем начальника УрУГА П. Н. Банных по поводу нарушения на скорости 510 км/час. Нарушений руководства здесь нет. Но что здесь опасного? Летом, когда турбулентность атмосферы — обычное явление, достаточно попасть самолету в зону болтанки средней интенсивности, как самолет даже при небольшом броске вниз может, помимо воли летчика, легко набрать скорость больше 510 км/час. И дру-

гая сторона этого вопроса: постоянное снижение на больших скоростях ограничивает ресурс самолета по прочности (?). Как известно, летний период изобилует грозовыми явлениями. Полеты в кучевой-дождевой и мощно-кучевой облачности отнесены к разряду особо опасных полетов. История авиации знает немало случаев опасных попаданий самолетов в эти облака. Поэтому приказ министерства категорически требуют соблюдения четкого установленных правил при обходе этих крайне опасных явлений. Тем не менее не изжиты попадания самолетов, если не в грозовые облака, то в турбулентные области вблизи грозовых или мощно-кучевых облаков. Почему? Во-первых, из-за самонапряженности отдельных экипажей, привычки обходить очажу гроз в недопустимо малых расстояниях. Как следствие, в подобных экипажах нарушаются инструкции по взаимодействию внутри экипажа, когда летчики вместо пилотирования «улавливаются» в тубус локатора, не слушая команд штурмана в изменении курса; во-

ПЕРЕДНЕМ КРАЕ ЛИЧНОСТЬ ПОЛИТИНФОРМАТОРА

В своем выступлении политинформатор Уктусского предприятия О. Акимов рассказал о практике подготовки и проведении политической информации в летном подразделении. Большое внимание он уделил личности самого политинформатора. Мы должны вести политинформацию среди летного состава, а здесь нужно помнить, что летчик сегодня — это личность достаточно образованная, широко эрудированная, разбирающаяся в событиях международной и внутренней жизни. Значит, для того чтобы слушателям не было скучно, чтобы они с интересом и с пользой для себя слушали информацию, политинформатор должен быть еще более эрудирован, более подготовлен, уметь более ответить на любые вопросы слушателей.

Для достижения этих целей у нас в подразделении проводятся узкая специализация политинформаторов. Все они разделены на три секции: внутренней политики, международной политики, авиационно-техническая. Специализация эта происходит в зависимости от наклона каждой

политинформатора, от того, к каким темам у него больше лежит душа. Далее, мы все время работаем над своей речью, стараемся избавиться от казенщины, от сухого перечисления фактов, стараемся в силу своих возможностей брать пример с комментаторов Центрального телевидения с их простым, доходчивым языком.

Каждая политинформация должна быть самым тщательным образом подготовлена. Летчики, в основном, активные подписчики главных периодических изданий, таких как «Правда», «Известия», «Труд» и т. д. Поэтому, если мы будем черпать материал для своих политинформаций только оттуда, то это будет неинтересно для слушателей. Значит, материал нужно выискивать из других источников, столь же интересных, но менее известных широкому кругу людей. Например, когда готовилась политинформация на тему «О международном политическом положении», я перечитал и сделал выписки из нескольких книг и брошюр Политздата, посвя-

щенных этой теме, и благодаря этому политинформация слушателям с большим интересом. Для политинформации на тему «О предвыборной борьбе в США» я использовал материал «Литературной газеты», которая дала широкую подборку на эту тему.

О партийном руководстве деятельностью политинформаторов и агитаторов в Курганском предприятии собравшимся рассказал А. В. Брянский.

Специфика нашей работы не позволяет нам проводить политинформации при большой аудитории. Поэтому в ведущих наших службах, в летной и АТБ, мы эту работу совмещаем с проведением разбора. В других службах — на стыке смен, с тем чтобы был больше охват слушателей.

Правда, у нас каждый вторник перед началом работы проводится лекция, с которыми выступают квалифицированные лекторы. Но летный и ин-

женерно-технический состав не присутствуют. Мы пытались дублировать эти лекции, но это не всегда удается. Мы практикуем выдачу путевок, где конкретно указывается тема информации. Это дисциплинирует и организует и самого политинформатора.

Система учебы и информирования политинформаторов имеет решающее значение. При Доме политпросвещения создан методический совет, где раз в месяц собирают политинформаторов. При райкоме проводятся семинары. И мы у себя в партбюро тоже проводим. Но надо сказать, что в этой работе много проблем. Во-первых, явка не 100-процентная.

Материал для политинформаций используем газетный. Правда, райком иногда дает материал, но по нашей отрасли там ничего нет.

Поэтому хотелось бы, чтобы политический отдел оказывал нам в этом помощь, то есть выпускал бы специальные бюллетени для политинформаторов, где бы отражал нашу жизнь, развитие экономики, культуры наших предприятий.

Из редакционной ПОЧТЫ ВСЕ ДЛЯ ПАССАЖИРА

В связи с повышением культуры обслуживания пассажиров по инициативе командования и партийной организации Курганского предприятия на рьяной организации Курганского предприятия организована предвзятельная продажа авиабилетов выездным пассажирам. Это создает удобства для пассажиров, желающих лететь самолетом, особенно в летнее время — время отпусков. Коллективы предприятий хорошо отзывались об этом методе продажи билетов, так как он значительно снижает потери времени на приобретение билетов в кассах городского агентства.

ВЫРАЖАЕМ БЛАГОДАРНОСТЬ

Мы, слушатели тренировочного подразделения, выражаем благодарность преподавателю методическому составу за внимательное и чуткое отношение к нам во время учебы. Особенно признательны мы преподавателю по двигателю В. А. Иванову и преподавателю по конструкции и эксплуатации самолетов С. В. Кочерову за то, что не считаясь с временем старались передать нам свой богатый опыт и знания.

В учебно-тренировочном подразделении всегда дисциплина

КРАСЮКОВ, ГРИГОРЬЕВ, КОНДРАТЕНКО, НАЗАРОВ и другие.

НЕ КРАСНА ИЗБА...

Почему высока текучесть кадров в аэропорту Киров? Особенно среди молодых специалистов, которые приезжают по направлению училищ, где указано с предоставлением общежития.

Общежития есть в аэропорту в хорошем благоустроенном доме на территории порта. Но что ждет молодых в этом общежитии? Отсутствие элементарного уюта. До сих пор для общежития не приобретены шторы для окон, нет тумбочек, шкафов для одежды, вешалок, утюгов, тазов, чайников, графинов для воды, хотя общежитие функционирует с февраля 1972 г.

В некоторых комнатах на кроватках лежат старые матрасы, подлежащие списанию.

На вопрос: почему не заменены до сих пор старые матрасы? — комендант отвечает, что бухгалтерия не списывает.

Ни командование, ни местный комитет, ни партийная и комсомольская организации не бьются здесь, их не волнует жизнь молодых специалистов.

Врач ВОРОТОВА, зав. здравпунктом.



На вахте — сикопит А. Константинова. Аэропорт Арты.

Безопасность полетов — результат неустанный целеустремленной последовательной работы над воспитанием как у целого коллектива, так и у каждого работника в отдельности чувства ответственности за порученное дело. Здесь и высокая личная дисциплина, теоретическая подготовка и опыт работы, безупречное выполнение наставлений, инструкций, руководство и высокий моральный облик авиатора.

Советские конструкторы создали прекрасные образцы машин. Высокие летно-технические данные, простота и надежность эксплуатации, прочность конструкций — все это позволяет в максимальном количестве обеспечить безопасность работы на них. Достаточно сказать, что из общего количества предпосылок к летным происшествиям, предпосылки по вине матчасти составляют ничтожный процент. Отсюда вывод — не подводи машину, а уж она тебя не подведет.

Министерство гражданской авиации, изучая громадную практику полетов личного состава, обобщая эту практику, издает руководящие документы, которые в дальнейшем являются законами для личного состава и подлежат неукоснительному исполнению. Каждая инструкция или приказ записаны судьбами людей. Поэтому право командование, когда оно требует безоговорочного выполнения инструкций, наставлений и приказов, ибо в этом закон безопасности работы авиации. Образцы безупречной дисциплины в этом вопросе

показывают командиры: Д. В. Червяков, И. А. Горский, В. Н. Мошков. Нет правил без исключений. Это диалектическое утверждение можно отнести и к авиации. Невозможно всю теорию и особенно практику полетов втиснуть в жесткие рамки инструкций и все предусмотреть наставлениями. В полете возможны непредвиденные обстоятельства. И чтобы быть готовым к этим обстоятельствам, успешно преодолеть их, летный состав учится, учится беспрерывно с момента окончания училища до конца летной работы. Без учебы нет прогресса в работе. В связи с этим хотелось привести пример. Одному штурману ИЛ-18 было сделано замечание — почему он использует курсовую систему в режиме «МК», а не «ГПК», как предусмотрено правилами? Надо пояснить, что на этом самолете гироскопы курсовой системы работали с большим уходом. Прав ли был штурман, используя в данной ситуации режим «МК»? Безусловно! Что только в режиме «МК» главные оси гироскопов будут беспрерывно корректироваться и индукционным датчиком в соответствии с положениями магнитного меридиана, то есть самолет будет лететь с устойчивым магнитным курсом.

Подобных примеров, когда глубокие теоретические знания и большая практика вносят коррективы в существующие правила, можно было привести множество.

Одним из важнейших условий безопасного выполнения полетов

вторых, из-за стремления экипажей сокращать время полета, так как безопасный обход гроз порой требует некоторой затраты времени. Говоря о самоуверенности отдельных работников, мы нисколько, мягко выражаясь, не грешим против истины. Приведу пример. В подразделении в этом году подготовка к весенне-летней навигации прошла на очень высоком уровне. Были подняты все вопросы, явления, случаи, встречавшиеся в этом периоде, дано каждому из них квалифицированное объяснение. Была дана возможность каждому поделиться своим опытом работы в летных условиях. Поэтому парадоксальным явилось заявление одного из летчиков в частной беседе, что в случае отказа локатора он пойдет только по маршруту, несмотря на предупреждения наземных локаторных станций об опасных явлениях. Когда у него добавили: «а то они заведут в облака и бросят вест», потерпев самолет на окраине из-за «засветок».

Яркий образец самоуверенности! А ведь каждый летчик, и данный товарищ в том числе, знает, как прекрасно руководить в зоне грозовой деятельности диспетчерский состав служб движения Кольцовского аэропорта. В случае отказа локатора кольцовским диспетчерам можно доверять как самому себе. Они всегда выведут в безопасный район, заведут на посадку или на маршрут. И не только диспетчеры Кольцовского аэропорта, но и диспетчеры других аэропортов в зоне опасных явлений погоды. В прак-

тике полетов еще не было случая, чтобы где-нибудь диспетчер не помог экипажу. Поэтому в случае отказа бортовых систем точное выполнение указаний диспетчера — прямой долг экипажа.

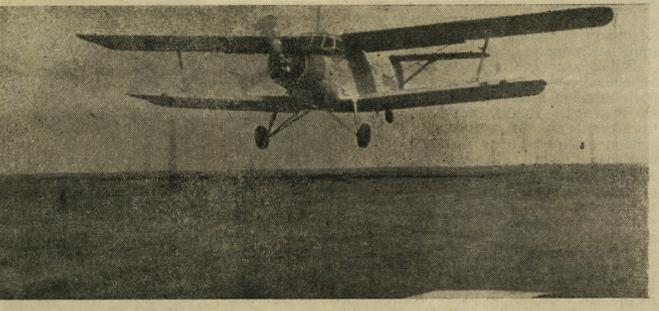
Обход гроз не представляет трудностей и вместе с тем это один из самых сложных процессов. Стремление сохранить маршрут, когда требуется его удлинение (при обходе опасных явлений), связано с экономией летного времени. И как это ни парадоксально на первый взгляд, во всяком случае экономия летного времени вступает в противоречие с безопасностью полетов.

Экономия летного времени — это, просто выражаясь, производительность труда. Значит, можно перевести больше груза, больше пассажиров. В связи с этим ввели, как показателем работы экипажа, экономии летного времени. Выполнишь месячный план с меньшей затратой времени — хвала тебе, с большей — «лететь» в хвосте, среди нерадивых. Но нельзя распространять положение классической политэкономии на все области производства без трансформации.

Можно согласиться с положением, когда от водителя грузовика требуют быстрее перевезти груз и экономит горючее. Это в пределах его возможностей. Под горку можно выключить двигатель, на ровном месте можно нажать на газ. Но нельзя от летчика требовать этого же (как, к сожалению, и делается), ибо это требование немедленно будет упираться в безопасность полетов. Крейсерская ско-

рость самолетов, то есть скорость наилучшая во многих отношениях, предположим, 620 км/час. Увеличение этой скорости потребует, во-первых, увеличения режима работы двигателя — что запрещается из-за нарушения их нормальной работы; во-вторых — потребует больших расходов горюче-смазочных средств. Значит, увеличивать скорость, чтобы сэкономить время, против расписания нельзя. Какие же есть другие возможности? Сокращать путь и выбирать шпелюны, где ветер наиболее благоприятен. Но сокращать путь значит уклоняться от установленного закона маршрута, это категорически запрещается, и выбирать шпелюны, когда десятки самолетов идут по одному и тому же маршруту, экипажу никто права не дает, да и сам экипаж на это не пойдет, ибо резко возрастет угроза столкновения самолетов.

Поэтому напрашивается вывод: там где «выпрыгнет» уж, слишком большая экономия времени, лучше лезть к нарушению безопасности полетов. Она будет обязательно. В авиации нет чудес. Что же, для тех, кто из месяца в месяц экономит время часами, всегда ветер дует в хвост? Метео- и штурманская науки утверждают, что генеральное направление ветров — с запада на восток. Если из Свердловска в Красноярск лететь с попутным ветром, то уж из Красноярска в Свердловск будет обязательно встречный. Поэтому встретил живой отклик в сердцах летчиков подразделения вопрос командира корабля И. А. Горского, одного из луч-



Врач ВОРОТОВА, зав. здравпунктом.

**КОНДИЦИОНЕР
ДЛЯ АН-2**

Широко известно, что производительность труда зависит от его условий. В этой связи не лишне заметить, что условия труда пилотов сельскохозяйственной авиации смело можно отнести к числу самых неблагоприятных. В летнее время года температура в кабинах АН-2 превышает температуру наружного воздуха.

В нашей стране созданы многочисленные опытные конструкции установок и приборов, работающие на различных принципах. Одна из таких разработок — термоэлектрический воздухоплаватель локального действия, предложенный научно-исследовательским и экспериментальным институтом автомобильного электрорудования и автоприборов совместно с Московским научно-исследовательским институтом гигиены имени Ф. Ф. Эрисмана, Кременчугским и Белорусским автозаводами, Львовским конструкторским бюро по автобусам и другими организациями. Эти приборы не сложны по конструкции, надежны, компактны, просты в обслуживании.

Новый воздухоохладитель запатентован в ряде капиталистических стран. Его образцы неоднократно экспонировались на выставках и технических смотрах. Они награждены медалями, дипломами, призами. Недавно серийное изготовление термоэлектрических воздухоохладителей для самолетов сельскохозяйственной авиации АН-2 организовал Львовский завод биофизических приборов. Этот завод взялся обеспечить Министерство гражданской авиации термоэлектрическими воздухоохладителями, которые в комплекте с системой принудительной вентиляции значительно улучшают условия труда летчиков сельскохозяйственной авиации при проведении авиационных работ.

«ПРАВДА».

На рыбалку — самолетом

Архангельское авиационное предприятие специализируется по просьбе рыбаков-любителей организовало ежедневные рейсы на рыбалку. Самолеты АН-2 доставляют рыбаков из Архангельска на озеро Сухое в районе Пинеги.

Агентство Аэрофлота открыло прием заявок от профсоюзных организаций, предприятий и учреждений. Отправка рыбаков производится группами по 12 человек. В субботние и воскресные дни делаются до десяти рейсов.

Кассир, справляясь о наличии места на самолет, не взялся, как обычно, за телефонную трубку, а прибег к помощи каких-то клавишей. По экрану побежали голубые цифры, буквы. Секунда-другая, и появилась вся информация о рейсе, интересующем пассажиров.

Вот только билет кассир по-прежнему выписывал с ножницами и авторучкой в руках. Но мне показали широкую зеленую ленту с линиями отреза, расчерченную с одного бока самыми различными квадратами, которые в будущем заполнит машина: название аэропорта, номер рейса, дата и время вылета, пункт назначения. Таким будет билет и

получить вы его сможете через семнадцать секунд с момента обращения к кассиру.

Включенная в Москве «Сирена» — система резервирования на авиалиниях «завучала» на экранах двадцати из ста пятидесяти пультов, установленных в городских кассах, в аэропортах, в центре бронирования мест. Работало пока только прибалтийское направление. Ростов, Краснодар, Сочи, Симферополь или Киев смогут в будущем попросить электронную

машину позаботиться о транзитном пассажире, и та будет помнить о нем.

Электронная машина, — говорит главный конструктор системы «Сирена», заведующий лабораторией Института проблем управления Владимир Жожикашвили, — контролирует не только места, но и работу каждого пульта. — Он нажимает несколько клавишей, и на экране появляется кодированный номер одного из кассиров. — Кстати, можете проверить свои часы. Вот смотрите: эти цифры обо-

значают время, сейчас тринадцать часов семь минут. С утра кассир продал билетов на шесть тысяч сто сорок четыре рубля и пятьдесят копеек.

Нахожусь в центре оперативного управления «Сиреной». Ровный гул калориферов. Поток в меру увлажненного и в меру подогретого воздуха проветривают «электронные мозги», которые совершают колоссальную работу. В памяти машины находятся почти пятьсот московских рейсов, 350 тысяч различных знаков,

с помощью которых она ведет разговор с кассирами, диспетчерами, инженерами. Машина принимает от пяти до десяти запросов в секунду, а каждый запрос — это десять тысяч операций почти в один миг. Она ловит ошибки и указывает на них, моментально предлагает другой авиарейс, если на запрашиваемый уже нет мест.

Если диспетчер аэропорта сместит время или вовсе отменит какой-то рейс, то «Сирена» оповестит об этом кассиров. Центр оперативного управления следит за всеми точками новейшей системы, обеспечивающей быстроту и точность информации.

«СИРЕНА» ВКЛЮЧЕНА

ПО АЭРОФЛОТУ

Пять лет в Доме культуры Алма-Атинского предприятия работает лекторий технического прогресса. Здесь регулярно читаются лекции о новой авиационной технике, современных достижениях науки, путях совершенствования производства. Чтение лекций сопровождается показом научно-популярных кинофильмов.

Помимо Дома культуры лекции читаются в летних подразделениях, службах аэропорта, в цехах АТБ.

К чтению лекций привлекаются лучшие лекторские силы города — ученые Академии наук Казахской ССР, преподаватели институты, специалисты Госплана республики и другие.

«ХРОНОЛОГИЯ БЕСХОЗЯЙСТВЕННОСТИ»

Так называлась статья в газете «Авиатор Урала» от 24 мая. Как сообщает начальник штаба Уктусского предприятия М. Кособриков, статья была проработана на разборе командно-руководящего состава.

Приказом командира создана комиссия по проверке заправки ГСМ и дозаправки ГСМ между рейсами. Замечания, отмеченные в газете, устранены.

Служба отдела перевозок, где начальником Н. А. Шишкин, устранила недостатки. Намечены конкретные мероприятия для улучшения работы службы ГСМ и отдела перевозок.

ГЕРОИ НЕ УМИРАЮТ

Военное издательство Министерства обороны СССР выпустило альбом «Навечно в строю». В нем рассказывается о воинах-героях, чьи славные имена навечно занесены в списки личного состава частей, кораблей, военно-учебных заведений. Высокой чести они удостоены за выдающиеся подвиги, свершенные в период Великой Отечественной войны. В альбоме помещены портреты прославленных полководцев, представителей различных видов Вооруженных Сил, почти всех родов войск, дается краткое описание их славных дел. В этом выпуске альбома рассказывается о 150 героях, зачисленных навечно в списки частей.

Один из портретов посвящен знаменитому асу, дважды Герою Советского Союза генерал-лейтенанту авиации Г. П. Кравченко, который родился в 1912 году в Зверинском районе Курганской области. Своими подвигами он прославил советскую авиацию. Он отдал все силы и жизнь

служению Родине. Григорий Пантелеевич Кравченко не раз приходилось в боях встречаться с врагом. И всегда он показывал себя мужественным летчиком, умелым авиационным командиром.

В феврале 1939 года за успешное выполнение особого задания правительства Григорий Пантелеевич Кравченко было присвоено звание Героя Советского Союза. Под командованием Героя Советского Союза майора Кравченко истребительный авиационный полк отважно сражался с японскими самураями в районе реки Халкин-Гол. В этих боях Кравченко лично сбил более десятка японских самолетов. За успешные действия полк был награжден орденом Красного Знамени, а его командир 29 августа 1939 года один из первых в Советском Союзе был удостоен второй медали «Золотая Звезда».

В трудные дни Великой Отечественной войны генерал-лейтенант авиации Кравченко успешно

руководил авиационным соединением, которое действовало на самых опасных участках различных фронтов. И всегда прославленный летчик находился во главе боевых групп, воодушевляя личный состав своим примером бесстрашия и боевой активности.

22 февраля 1943 года дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Г. П. Кравченко погиб в воздушном бою при выполнении боевого задания.

31 октября 1955 года коммунист Григорий Пантелеевич Кравченко зачислен навечно в списки истребительного авиационного полка, которым в свое время командовал.

Военное издательство предполагает продолжить издание альбома «Навечно в строю». Во второй выпуск будут включены имена героев, приказы о зачислении которых навечно в списки частей изданы в последующий период.

Ф. КРАВЦОВ.

ФИЛЬМ О ПИЛОТАХ

По заказу Министерства гражданской авиации Центральная студия документальных фильмов готовит новую ленту «Командиры воздушных кораблей».

Творческая группа в составе режиссера В. Ременского, оператора Г. Елифанова, директора картины В. Гавриловой второй месяц ведет съемки на воздушных трассах нашей страны. Главное в фильме отводится работе экипажей Московского транспортного управления.

ОТДЫХ

ВОДА

И СОЛНЦЕ...

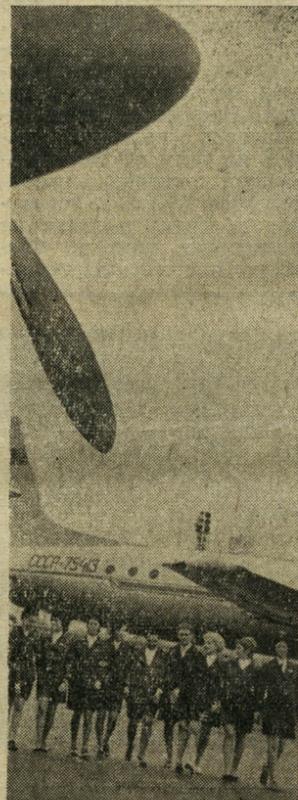
Отлично отдохнули в минувшее воскресенье трудящиеся Магнитогорского предприятия. Свыше ста человек выезжали на поезде здоровья в живописные места станции Аззаково.

Там проводились интересные игры, спортивные состязания и т. д., а кто не участвовал в этом, тот вдоволь принял южноуральского солнца и воздушных ванн.

Инициаторами мероприятия, как всегда, стала молодежь, но не отставали и некоторые ветераны. Так, например, А. А. Григорьев — старший инспектор по безопасности движения — всегда один из первых организаторов отдыха и проведения массовых выездов.

Отдохнули хорошо, все загорели, набрались сил и бодрости на очередную трудовую неделю, а это положительно сказывается на рабочем месте каждого.

К. ГОРДИН,
председатель объединенного комитета профсоюза Магнитогорского предприятия.



Самая приятная из всех воздушных дорог — дорога домой, в родной аэропорт.

На снимке: после дальнего рейса.

ГОРОДКИ — ИГРА ХОРОШАЯ

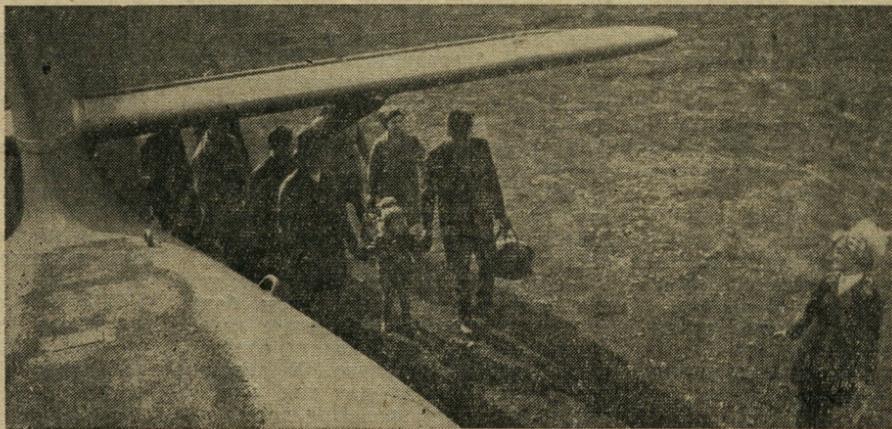
СПОРТ

Прочитал в газете «Авиатор Урала» заметку «Хорошая игра — городки». Да, игра эта старинная, русская, традиции ее сохранились и сейчас. Я и другие работники Курганского аэропорта да и других аэропортов не прочь провести соревнование или товарищескую встречу среди аэропортов нашего управления по городкам.

Мы надеемся, что нам помогут организовать такую встречу, и думаем, болельщиков и игроков будет хоть отбавляй.

Затраты на соревнования будут мизерные. Были у нас комсомольцы Кольцово. Они не против организовать и провести товарищеские встречи. Тем более, что хотят делать у себя городочную площадку, а можно и у нас. Мы тоже своими силами оборудуем площадку.

С. ЕПИШИН,
диспетчер.



Многие жители городов и поселков Свердловской области отдают предпочтение воздушному транспорту.

На снимке: посадка в АН-2.

Наш адрес и телефон

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

Тел. 235 — 461.
235 — 496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 09557. Заказ № 5343.

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