

НА ПЛЕНУМЕ ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА

В Свердловске состоялся очередной III пленум Уральского теркома профсоюза авиаработников. Повестка дня — «О состоянии охраны труда, техники безопасности и соблюдении трудового законодательства на предприятиях и в организациях авиаработников Урала».

С докладом выступил председатель Уральского теркома профсоюза авиаработников Г. В. Сысолятин.

В прениях по обсуждению доклада выступили председатели местных комитетов ряда предприятий.

В работе пленума принял участие главный технический инспектор ЦК профсоюза авиаработников И. Д. Колосов.



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 29 (1866).

СРЕДА,

13

СЕНТЯБРЯ

1972 г.

Год издания

XXX

Цена 2 коп.

КУРГАНСКИЙ АЭРОВОКЗАЛ

Накануне пуска...

РАССКАЗЫВАЕТ НАШ СПЕЦКОР.

В Курганском аэропорту рядом с одноэтажным деревянным зданием, очень непригодным, выросло новое, огромное. Последний летний день, по существу, стал днем рождения красавца аэровокзала. На акте приемки поставлены последние подписи, ведутся последние приготовления. Комиссия приняла работу строителей с оценкой «отлично». Здание возвели рабочие треста № 74 «Главжуралстрой» Минтяжпрома.

Прибывающих в Курган пассажиров поражает воздушность, легкость нового замечательного здания, построенного из стекла и бе-

тона. Над входом — художественное панно с изображением герба города Кургана, фигуры, символизирующие небесные созвездия. Внутри здания — много света, воздуха, просторно. На первом этаже — комната матери и ребенка, расписанная в стиле русских народных сказок. К услугам пассажиров — почта, парикмахерская, санчасть, буфет. На втором этаже — зал ожидания с огромным балконом, рядом — ресторан на 60 мест.

Повсюду идут последние приготовления, расставляют мебель, наводят последний лоск.

...и в день открытия

РАССКАЗЫВАЕТ НАЧАЛЬНИК АЭРОПОРТА

Л. Ф. ПРОКОПОВИЧ:

2 сентября в здании нового аэровокзала состоялся торжественный митинг, посвященный его открытию. Собрались авиаторы, представители общественных и партийных организаций города.

Первый секретарь горкома КПСС Д. Н. Жуковский торжественно разрезает красную ленточку. Все наши гости обошли помещения аэровокзала, осмотрели служебные комнаты, зал для пассажиров. Работники отдела перевозок получили хорошие рабочие места. Объем здания — более 3000 кубических метров.

Многим понравилось богатое художественное оформление — роспись, керамика, чеканка, выполненные мастерами Курганского художественного фонда. Специалисты признают наш Курганский аэровокзал (среды этого типа аэровокзалов)



лучшим в стране по отделке и оформлению. Здание выдвинуто для демонстрации на ВДНХ.

Аэровокзал в Кургане — хороший подарок всем авиаторам, жителям области в канун славного юбилея — 50-летия образования СССР.



ПИЛОТ Николай Петрович Шелемов известен в Ижевском авиапредприятии тем, что более чем за пятилетнюю работу на своем самолете АН-2 не получил ни одного замечания. Соблюдение всех инструкций и правил, выполнение приказов и наставлений — в этом залог безопасности полетов, считает Николай Петрович. Сегодня мы публикуем интервью с авиатором, в котором он рассказывает о некоторых основных правилах, которых должен придерживаться в работе пилот сельхозавиации.

КОРР. — Николай Петрович, что, по-вашему нужно положить в основу поведения и работы летчика?

ШЕЛЕМОВ. Быть внимательным! От этого зависит многое: и поведение летчика в воздухе, и выполнение им инструкций, и поведение на земле. Как одно из основных правил здесь можно выделить такое — в нашем деле нет мелочей. Вот был же такой случай, почти не предусмотренный инструкцией. Во время полета у одного из моих коллег лопнуло стекло в кабине. Вывод можно сделать такой: пилот плохо осмотрел кабину перед полетом. Наверняка, в стекле была трещинка. Как будто мелочь, но если бы такое случилось зимой, могла

быть большая неприятность.

КОРР. Что бы вы могли посоветовать молодому пилоту?

ШЕЛЕМОВ. Наверное, для молодежи особенно важно держаться в воздухе спокойно, не терять самообладания в любой ситуации. Вот хороший пример. На взлете к самолету шарахнулась стая голубей. Одна птица попала в воздушный фильтр. Могла произойти авария, но летчики не растерялись и посадили машину на поле.

КОРР. Николай Петрович, самообладание всегда зависит от самочувствия летчика, от его настроения. Что бы вы хотели сказать о предполетной подготовке пилотов?

ШЕЛЕМОВ. У нас, как и в остальных авиапредприятиях, обязателен врачебный контроль перед полетами. И мне кажется необходимо, чтобы пилот докладывал врачу о своем самочувствии, не скрывая малейших недомоганий. Это его первая обязанность. Но, с другой стороны, мне кажется, готовность авиатора к полету зависит не только от здоровья пилота. У нас в



Как будет проходить полет — это зависит не только от мастерства летного экипажа, но и от тех, кто обслуживает самолеты — выполняет регламентные работы. В Магнитогорском аэропорту в числе отличных авиационных специалистов нам назвали многих товарищей, среди них техника-бригадир В. С. Котеленец, техник С. Д. Погодина, В. А. Урбана и А. Н. Кузнецова, которых вы видите на снимке. Фото Г. Обрезкова.

Будь внимателен!

● Главное — безопасность полетов

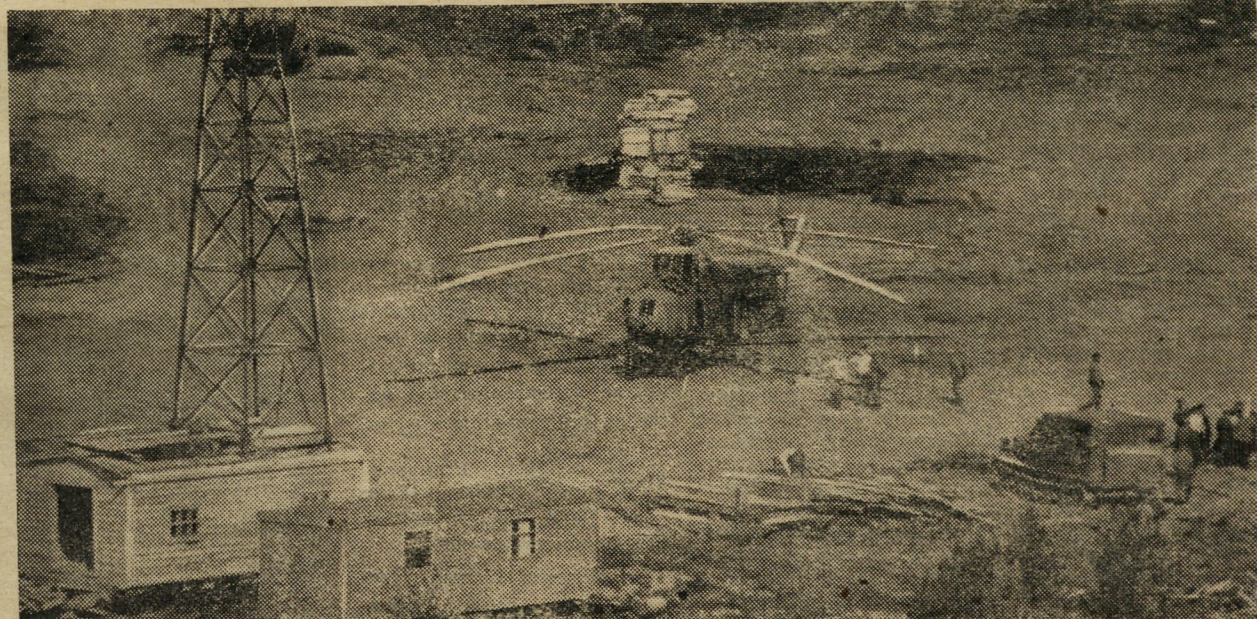
Сегодня на 3 странице

ОЧЕРК О ЗАСЛУЖЕННОМ ПИЛОТЕ СССР А. И. ЧЕРНЯВСКОМ

лоту, который отправляется на «химию» впервые?

ШЕЛЕМОВ. То же самое, что я говорил только что. Но нужно добавить еще одно очень существенное обстоятельство — нужно быть хозяином на своей авиаточке.

Интервью вел В. КОПНОВ.



Вертолет МИ-4 на Шемуре.

КОММУНИСТЫ НА УЧЕБЕ

Партийная организация Пермского авиапредприятия направила трех своих членов в районный университет марксизма-ленинизма.

Это коммунисты В. И. Кузьмин, А. Г. Дьяков, В. В. Артемчик, ставшие слушателями факультета партийного строительства.

После окончания университета они смогут применить полученные знания в своих партийных организациях.

В. СТЕПАНОВ. г. Пермь.

СССР



50

ЧЕРНЯВСКИЙ в отпуске, но он будет, — сказали мне по телефону.

Когда я прилетел в Курган, первый же встречный авиатор на вопрос, где командир, ответил:

— Где-то здесь. А может, в новом аэровокзале?

Командира Курганского авиапредприятия Анатолия Ипполитовича Чернявского удалось «поймать» у выхода с командно-диспетчерского пункта. Он сразу несколько озадачил нас:

— Через час улетаю. Тренировочный полет. Три последних захода на посадку. Мойверяющий, — кивнул он в сторону Николая Васильевича Серебрянского.

«Капитального», как хотелось бы, разговора не получилось. Тем не менее между телефонными звонками и подписанием документов Анатолий Ипполитович свою летную биографию рассказал. А остальное дополнили ветераны аэропорта, партийные работники.

...16-летнего мальчишку манило небо. В Симферополе, в 1941 году пришел он в военкомат, потребовал у военкома:

— Пошлите в авиацию. Хочу летать.

3 мая Анатолий прибыл в учебную эскадрилью. Юный пилот осваивал первые азы самолетовождения, когда началась война. Вместе с другими сверстниками его перебросили на восток, на курсы подготовки летчиков первоначального обучения.

Время было тревожное, и Анатолий недолго ходил в учениках. Как отличника направили пилота в учебно-тренировочное подразделение, и он стал наставником молодежи, пилотом-инструктором. Готовил кадры для самолета Р-5 в одном из южных городов страны. Его питомцы уходили в небо, а многие и бить врага — до самого 1945 года.

В ИЮНЕ победного года Анатолия Ипполитовича перевели в распоряжение Уральского управления гражданской авиации. На Курганщине она только зарождалась. Чернявского назначили пилотом на единственный в области самолет По-2, обслуживать санавиацию. Долгое время он летал по области один, с утра до вечера. Шофер ли, станочник ли всегда имеет напарника, Чернявский колесил из края по Курганщине без сменщика. Как тогда говорили, мотался по области.

Помнится особенно лето 1945 года. Отлетался Анатолий Ипполитович, приехал домой отдохнуть. Позвонили из санавиации: в Щучьем, в рай-

«За особые заслуги в освоении современной авиационной техники, высокие показатели в воспитании и обучении летных кадров и многолетнюю безаварийную работу в гражданской авиации присвоить почетное звание «Заслуженный пилот СССР»

Чернявскому Анатолию Ипполитовичу.

Из Указа Президиума Верховного Совета СССР.

центре, погибает женщина! Нужна срочная операция — минуты могут стоить жизни. Были сборы недолги — вместе с молодым бортврачом — одним из первых бортхирургов, прибывших на работу в область — Я. Д. Витебским, ныне доктором наук, приехал пилот в аэропорт, точнее на площадку, где стоял приземистый По-2.

Солнце уже заходило. Первые 15 минут полета, вторые. Бортхирург не торопился, но его взгляд слов-

ный Ипполитович Чернявский. Брели его дослуживать на полтора года в армию, служил на Дальнем Востоке, вернулся в родной Курган.

С 1945 года и работает в авиапредприятии. Кем? Да в основном, пилотом. О токаре — мастере своего дела говорят: универсал. То же хочется сказать о Чернявском. Пилот-универсал. Он в последние два десятилетия летал на Як-12, Ан-2. С 1960 года — Чернявский командир авиапредприятия. Он считает: век живи — век

это значит, у командира Чернявского — десятки учеников. Командир летного коллектива Полтавский, командир летного подразделения Нечаев, командир корабля Ан-24 Молюшов прошли его школу.

Многих он «вывозил», вводил в строй. Его ученики летают по трассам Советского Союза. Среди них известный на Урале командир Панченко, командир ИЛ-18 в Кольцово Мусихин, командир ИЛ-18 в Челябинске Яговитин и многие другие.

Рядовой Крылатой Гвардии

ПРАВОФЛАНГОВЫЕ ПЯТИЛЕТКИ

«Правофланговые пятилетки» — под этой постоянной рубрикой наша газета публикует материалы, посвященные лучшим авиаторам Уральского управления гражданской авиации, передовикам и ударникам девятой пятилетки, славным делам тех, кто воплощает в жизнь исторические решения XXIV съезда КПСС, стремится достойно встретить 50-летие образования СССР. «Авиатор Урала» рас-

сказывал о командире корабля ИЛ-18 в Кольцово Н. П. Мельникове, пилоте вертолета Ми-2 из Перми М. А. Южакове, об авиатехниках, которые готовят самолеты в небо и диспетчерах, которые руководят полетами. Сегодня наш рассказ об одном из ветеранов Аэрофлота на Урале, пионере освоения авиации на Курганщине, командире авиапредприятия Анатолии Ипполитовиче Чернявском.

но говорил: скорее, скорее!

Помощь подоспела вовремя. Витебский только успел вымыть руки, и началась операция. Чернявский был у него вроде ассистента. Как час назад Витебский был ассистентом у пилота — помогал завести мотор. Жизнь человека была спасена, новорожденный стал жить.

СКОЛЬКО было их, таких волнующих полетов, когда пилот Чернявский спешил на помощь с Витебским, а затем с бортхирургом Г. А. Илизаровым, знаменитым теперь на всю страну Курганским чудо-доктором. Спасенные писали благодарности медикам и, конечно, первому пилоту Зауралья.

Чернявскому приходилось в те первые годы выполнять не только срочные санитарные задания. Вы помните в новом фильме «Разрешите взлет» угрюмого председателя колхоза, который пришел просить командира эскадрильи: «Выручай — комбайны стоят!». Анатолию Ипполитовичу приходилось не раз выручать и колхозников, доставлять в дни жаркой страды запасные части для комбайнов. И слышать от колхозников: «Чернявский прилетел. Спасибо, друг!».

ПОЗЖЕ в Курган приехали еще несколько самолетов, организовалось звено, работать стало чуть полегче. Ютились летчики на земле в двух комнатных одноэтажных домиках, где сейчас размещается КДП. Тут было и бюро погоды, и штурманская, и задания получали. Так с Курганщиной, с небом Зауралья и связал на всю жизнь судьбу пилот Анато-

урий. Командир — всем пример. И он повседневно учится, осваивает новую технику. В последнюю командировку пришлось Анатолию Ипполитовича поздравить с должностью командира корабля Ан-24 — поверяющий дал свое «добро» после завершающего этапа тренировочного полета...

Чернявский рассказывает:

— Самые трудные годы работы? Пожалуй, послевоенные. Предприятия еще не было, мы делали первые шаги, получили первые самолеты. Пришла молодежь из аэроklubов, люди из армии. Опыта командной работы у меня не было, надо было узнавать людей, направлять их работу. Разные были люди — и дисциплину нарушали, и выпивки позволяли. Надо было прививать чувство ответственности, дисциплины, долга. Начинать работу в Кургане с Иваном Ярцевым, он обслуживал первый самолет. Позже пришел Борис Денисов. Этим двух ветеранов командир вспоминает как боевых товарищей.

ЧЕЛОВЕК с высоким чувством ответственности, беспокойный, — так говорят о Чернявском в Кургане. Эти качества характерны для него, их прививает и другим.

ОБ основном направлении в своей работе командир говорит обыденно, прозаично:

— Налетал 14 тысяч часов, но это давно, в основном на старых типах самолетов. Главное — инструкторское направление. — А

Этим питомцам Чернявского командиры сейчас дают аттестацию: «Летать любит, летать умеет». Как раньше писали о нем самом: «Летает уверенно и грамотно». Да и известно, что он руководитель неплохой — Курганское авиапредприятие занимало не раз призовые места в социалистическом соревновании.

НЕДАВНО из Москвы пришла радостная весть: за летное мастерство, большой налет часов, воспитание пилотов — Указом Президиума Верховного Совета СССР Анатолию Ипполитовичу Чернявскому присуждено почетное звание «Заслуженный пилот СССР».

Это известие я попросил коротко прокомментировать

- ПЕРВЫЙ ПИЛОТ ЗАУРАЛЬЯ
- ТАМ, ЗА РЕКОЙ ТОБОЛОМ
- ПОМОЩЬ ПРИШЛА ВОВРЕМЯ
- ОТ КРАЯ И ДО КРАЯ
- КОМАНДИР ЗВЕНА,
КОМАНДИР КОРАБЛЯ,
КОМАНДИР ПРЕДПРИЯТИЯ
- 30 ЛЕТ В НЕБЕ
- АВИАТОР, СЫН АВИАТОРА

ловия, климат области знает превосходно. Хороший пилот, ответственный товарищ. Работает много. Высокое звание обязывает трудиться и дальше так же интенсивно.

Первый пилот Зауралья, проведший в небе уже 30 лет «не хлебом единым», не одним производством жив. Верно «пилот не может не летать», А на земле? А на земле у него немало хороших увлечений.

МНОГО уже лет управлять штурвалом помогает Чернявскому спорт. Мальчишкой он играл за сборную школы по волейболу, завоевал первый разряд. В юношеские годы увлекался и плаванием — завоевал однажды второе место на первенстве Крыма, в Ялте, добился первого спортивного разряда.

Анатолий Ипполитович не раз выступал за сборную Уральского управления, за сборную области, ездил на зональные, российские соревнования. Спортивные традиции Курганского авиапредприятия известны — третий год подряд спортсмены завоевывают кубок среди летных коллективов.

Любовь к небу, любовь к спорту Анатолий Ипполитович привил сыну Владимиру, который недавно закончил Бугурусланское училище и сейчас второй год летает вторым пилотом в Тюменской области, в краю нефтяных робинзонов. И, как отец, увлекается волейболом, плаванием. И еще рыбалкой — часто с отцом ездили на Тобол, на озера Курганщины. Сын заслуженного пилота СССР, первого пилота Зауралья пошел дорогой отца.

Ю. ГЕНДЕРТ.
(Наш спецкорр.)

Иван Прокопьевич ЯРЦЕВ, техник-бригадир:

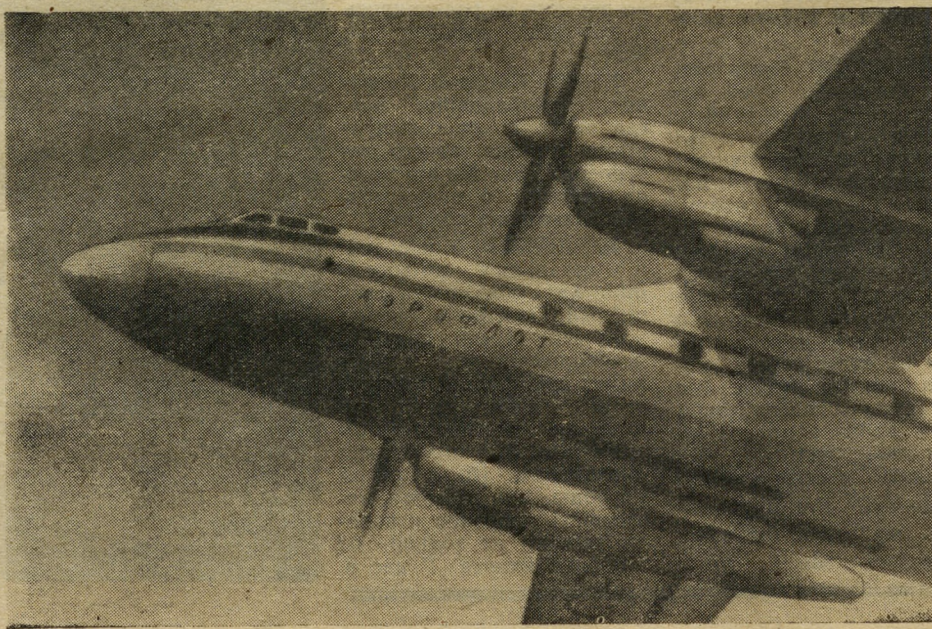
— Летает он давно, помню он еще курсантов готовил. Потом — санзадания. Ни поломки у него, ни вынужденной. Рад, что его летный труд высоко оценен.

Борис Антонович ДЕНИСОВ, бригадир участка трудоемких работ:

— На работе Чернявский — отличный командир, после работы — товарищ. Да и с каким делом обратиться, всегда поможет. Поздравляю!

Юрий Петрович ЕРЕМИН, секретарь партийной организации Курганского авиапредприятия:

— Работает давно, все ус-



НОВОСТИ

РУКОВОДИТЕЛЬ ПОЛЕТОВ

ВОСПИТАТЕЛЬ — КАЖДЫЙ ИЗ НАС



ЧТОБЫ правильно решать конкретные вопросы, вытекающие из общих задач коллектива, руководитель полетов, как и любой специалист, должен основательно разбираться в технике и технологии работы всех подчиненных диспетчеров, знать экономику предприятия, обладать чувством нового, передового на вверенном ему участке работы, по своему уровню знания специальных вопросов и вопросов экономики должен быть значительно выше остальных членов коллектива. Вопросы, возникающие в процессе трудовой деятельности, уметь обосновать теоретически, показывать их решение на практике по принципу «делай как я».

Понятно, что эту возможность руководитель полетов использует тем лучше, чем внимательнее изучает дужды и запросы диспетчеров, знает их настроения, а там, где нужно, прислушивается к их мнению.

Решения XXIV съезда КПСС ориентируют наш народ на выполнение 9-го пятилетнего плана прежде

всего за счет увеличения производительности труда во всех сферах народного хозяйства.

В этих условиях важно, чтобы каждый руководитель полетов выступил застрельщиком прогрессивных дел, мог увлечь за собой коллектив диспетчеров, стремился создать в смене обстановку товарищеского сотрудничества, взаимопомощи изыскательности.

Однако еще нередки факты, когда отдельные руководители полетов нашего управления считают: воспитание и обучение работников — не моя забота, с меня хватит и чисто производственных хлопот. Именно так считали и поступали руководители полетов аэропорта Пермь В. И. Дудко и аэропорта Киров В. И. Богомолов, которые совершенно неудовлетворительно занимались обучением и воспитанием молодых диспетчеров, в результате А. В. Дьячков и Б. Н. Шабалин допустили в начале своей трудовой деятельности серьезные нарушения правил безопасности полетов при УВД. Такие руководители полетов зачастую полагаются лишь на приказ и распоряжение, не задумываясь о морально-политических последствиях принимаемого решения, недооценивают силу контроля, помощи и моральных стимулов.

Во многих предприятиях нашего управления отдельные руководители полетов еще с холодком относятся к творческим замыслам и предложени-

ям подчиненных, не привлекают их к совершенствованию производства, да и сами не являются в этом отношении примером. Так, бывший руководитель полетов Челябинского предприятия т. Пуяндаев не только не прислушивался к предложениям подчиненных, не интересовался их творческими замыслами, а сам грубо поспирал закон УВД, в результате чего в течение одного часа, в период подмены диспетчера на обеденный перерыв, допустил несколько различных нарушений правил УВД, что закончилось опасным сближением двух самолетов в воздухе.

Есть у нас и положительные примеры. Так, руководитель полетов Магнитогорского предприятия тов. Кондратьев постоянно совершенствует свои знания, всегда творчески подходит к вопросам УВД, в совершенстве знает и умеет управлять движением самолетов на всех диспетчерских пунктах. Им разработан специальный трафарет к индикатору посадочного радиолокатора, позволяющий обеспечить завод самолетов на посадку на запасную ВПП, трафарет для наглядного УВД самолетами на МВЛ и многие другие.

Время требует, чтобы каждый руководитель полетов был не только специалистом высокого класса, но и мастером воспитания людей и их обучения.

Весь личный состав смены изо дня в день

ощущает благотворное влияние своего руководителя полетов. Значение его наставничества трудно переоценить. Недаром личный состав смены руководителя полетов Челябинского аэропорта В. Н. Чеканова с любовью говорит о нем: «Наш руководитель полетов».

Личный состав смены перенимает от руководителя полетов не только трудовое мастерство, мастерство УВД, но и усваивает их жизненные принципы, если хотите, растут духовно, особенно молодые. Молодежь живет и трудится рядом со старшими, на них равняется в труде, у них перенимает жизненные принципы. Каждому руководителю полетов нужно постоянно помнить об этом, следить, за тем, какой пример они подадут своим трудом, общественной деятельностью, поведением.

Добросовестное отношение к порученному делу, скромность, дисциплинированность, умение критически оценивать достигнутое, ценить коллективный опыт, располагать к себе людей — вот черты, которые особенно важны для руководителей полетов.

Необходимо обязать руководителей полетов пользоваться своими дисциплинарными правами, используя все формы и методы воспитательной работы: индивидуальные беседы, разбор летных происшествий и предпосылок по сменам службы движения, на общих собраниях,

обсуждение нарушителей на партбюро и профбюро. Используя стенную печать, довести до сознания каждого работника службы движения недопустимость хотя бы малейшего нарушения правил организации и проведения полетов и УВД, отступления от требований руководящих документов (наставлений, инструкций, приказов) по обеспечению безопасности полетов при УВД.

Необходимо создать в каждой смене обстановку нетерпимости к нарушителям.

В предприятиях нашего управления еще не нашло распространения заслушивание руководителей полетов на партийных бюро и собраниях, как он наряду с обеспечением безопасности полетов строит отношения с людьми, овладевает формами и методами их обучения и воспитания. Стоит это полезное начинание практиковать повсеместно.

Сочетать основательное знание дела с искусством обучения и воспитания, строгую требовательность — с чуткостью и заботой о подчиненных — таким призван быть руководитель полетов, вожак смены службы движения.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник отдела движения УрУ ГА.

О ВЕТЕРАНЕ труда Александре Николаевиче Сумине, слесаре автобазы, говорят как о мастере золотые руки. Действительно, несмотря на пенсионный возраст, он постоянно ищет и находит пути, как продолжить жизнь деталям автомобилей.

Живинка в деле

Только за восемь месяцев этого года он уже подал семь рационализаторских предложений. Внедрение предложения «Комплект шарошек для восстановления блока головки воздушного компрессора у автомашин МАЗ-200 и ЗИЛ-130» позволило почти вдвое увеличить срок работы агрегата.

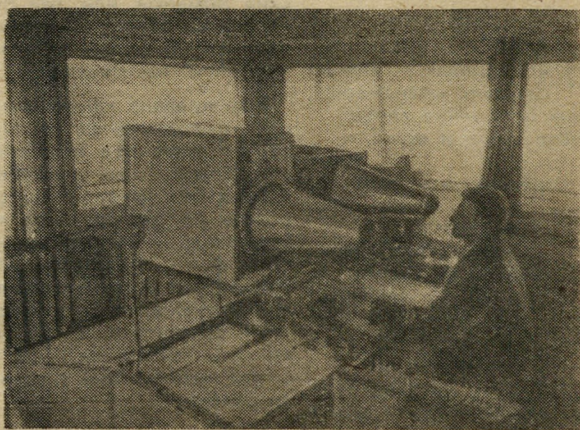
Своим богатым производственным опытом Александр Николаевич охотно делится с товарищами.

П. ХВОРОСТОВ,
ст. инженер по рационализаторской работе.
Кольцово.

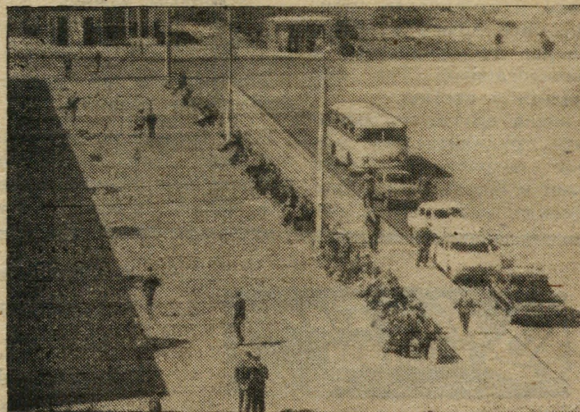
В аэропорту Кольцово.



TU-134 прилетел.



Диспетчер посадки В. Шибаяев за работой.



У аэровокзала.

СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ

В партийных организациях

В цеховой партийной организации летной службы аппарата управления состоялось расширенное заседание партийного бюро с приглашением руководителей ряда отделов и служб, для участия в обсуждении вопроса о состоянии и мерах улучшения авиационной электросвязи в Уральском управлении ГА.

Известно, какое большое значение имеет связь и все ее виды для обеспечения нормальной организации полетов в современных условиях.

За последние годы проделана большая работа по организации всех видов авиационной электросвязи. Но все возрастающие объемы работ авиации предъявляют новые требования в целях дальнейшего совершенствования, расширения

сети различных каналов связи, повышения уровня мастерства. Именно поэтому бюро цеховой парторганизации и решило обсудить этот вопрос.

Отметив положительные стороны в работе коллективов связистов, партбюро вместе с тем дало ряд рекомендаций как коммунистам отдела радионавигации и связи, так и руководству управления. Учтена серьезная критика со стороны партийных органов недостатков справочно-информационной службы (работа которой зависит во многом от четкости всех видов связи).

Партбюро сочло необхо-

димым также рекомендовать руководству управления дать соответствующие указания начальникам служб, отделов управления, командирам предприятий о создании лучших условий для работы связистов с целью закрепления этих кадров, о мерах улучшения работы средств связи, о резком сокращении загрузки радиосредств служебными радиogramмами, которые подчас излишни.

Партбюро обязало руководителей отделов и служб провести в своих службах определенную разъясни-

тельную работу, направленную на обеспечение бережного отношения подчиненных к средствам связи, на более полное и рациональное использование этих средств, а также на систематический сбор предложений по совершенствованию работы.

Сейчас главное состоит в том, чтобы партбюро неослабно осуществляло контроль за выполнением принятого решения.

В. КИЗИКОВ,
секретарь партийной организации летной службы УрУ ГА.

За первое полугодие

В первом полугодии инженеры лаборатории НОТ Свердловского предприятия осуществили ряд важных мероприятий. В соответствии с летним расписанием движения самолетов были разработаны и распределены по службам маршрутные графики для всех видов спецавтотранспорта, а также для работников аэровокзала (дежурных по встрече и посадке пассажиров, багажных кладовщиков, регистраторов).

Собраны хронометражные и статистические данные по совершенствованию технологического процесса почтово-грузовой службы и работы центральной диспетчерской аэ-

НОТ — в действии

ропорта. Анализ работы этих служб ведется на договорных началах представителями центра по НОТ Министерства гражданской авиации. Сейчас разрабатываются конкретные рекомендации.

В целях обеспечения регулярности полетов, сокращения потерь времени при обслуживании самолетов работниками спецавтотранспорта и АТБ была рекомендована схема расстановки самолетов на местах стоянок. Внедрение этого новшества должно принести предприятию экономии десять тысяч рублей в год. Сейчас схе-

ма внедряется в практику.

В апреле проводился эксперимент в почтово-грузовой службе. Бригаде шоферов платили сдельно — за количество погруженных грузов и обслуженных самолетов, а не повременно, как это было раньше. Эксперимент, длившийся в течение месяца, показал, что в настоящий момент по целому ряду причин сдельная оплата труда шоферов нецелесообразна.

Проанализировав затраты рабочего времени командно-руководящего состава Свердловского предприятия, сотрудники ла-

боратории НОТ совместно с администрацией, с целью снижения потерь рабочего времени, разработали единый распорядок дня командно-руководящего состава. Подготовлен проект приказа о его внедрении.

По службам распространена методика оценки уровня НОТ, разработано положение о премировании работников за превышение достигнутого уровня. За прошлый год уровень НОТ определен во всех основных службах, а в настоящее время проводится определение уровня за первое полугодие нынешнего года. Службы, повысившие этот уровень по отношению к прошлому году, будут премированы в соответствии с разработанным положением.

И. СЕМЕНОВ.

Комсомолка Валентина Рябцова летает бортпроводницей на АН-24 в Магнитогорском авиапредприятии. Пассажиры, летающие рейсом Курган—Сочи, с благодарностью вспоминают заботливую и чуткую бортпроводницу.



Селу на помощь

На помощь труженикам села выехали авиаторы Кировского авиапредприятия. В совхозе «Русское» Кирово-Чепецкого района Кировской области они уберут около 100 тонн картофеля.

Ежедневно в этот совхоз выезжают более 50 работников предприятия.

Н. КОЛЬЦОВ,
заместитель секретаря
партийной организации
предприятия.

АН-2 готовятся к зиме

В АТБ Кировского авиапредприятия начата подготовка к осенне-зимней навигации. Составлен график отхода самолетов на техническое обслуживание. К предстоящему летному сезону подготовлены два самолета АН-2, ждут своей очереди еще три машины.

А. СЫНКОВ, главный инженер АТБ Кировского авиапредприятия.

Совет по экономике

Приказом начальника Уральского управления гражданской авиации создан совет управления по экономическому образованию авиарботников во главе с заместителем начальника отдела по политико-воспитательной работе УрУ ГА М. И. Новиковым. В состав совета вошли главный экономист, начальник ПЭО УрУ ГА Б. Г. Сивашинский (заместитель председателя), начальник отдела кадров УрУ ГА И. В. Рогожкин, командир Пермского авиапредприятия И. С. Воробьев, заместитель командира Челябинского предприятия по ПВР А. И. Власов, представители учебно-тренировочного подразделения, начальник планово-экономических отделов ряда авиапредприятий.

«ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»

У ЗИМЫ строптивый характер. Погода нередко путает все карты авиаторов... Вот почему важно заранее, не дожидаясь зимы, тщательно продумать и обсудить в авиаколлективах планы подготовки к этому ответственному сезону, заранее предусмотреть необходимые меры на случай осложнений. Руководителям авиапредприятий, партийным, профсоюзным, комсомольским организациям Аэрофлота необходимо уже

сейчас развернуть широкую организаторскую и воспитательную работу в авиаколлективах, направленную на мобилизацию личного состава и подготовку авиатехники для работы в зимних условиях.

Это строки из передовой статьи «Накануне зимней навигации», которой открывается девятый (сентябрьский) номер журнала «Гражданская авиация». В этом номере, как и в предыдущих, публикуются материалы, посвященные 50-летию образования СССР. В статьях

«Самолет и хлопок» Председателя Совета Министров Узбекской ССР Н. Худайбердыева и «Хозяева гор» начальника Киргизского управления гражданской авиации И. Абдраимова рассказывается об огромных преобразованиях, происшедших в Узбекистане и Киргизии за годы Советской власти, о роли авиации в хозяйственной и общественной жизни этих братских республик.

Под ставшей постоянной рубрикой «Слово о коммунистах» в журнале публикуются два очерка:

«Он крылья готовит в полет» и «Алые гвоздики» — об авиатехнике из Куйбышева П. М. Фролова и командире корабля ИЛ-62 П. Г. Минаеве. С интересными корреспонденциями на партийные темы выступают А. Саргин из Тюменского авиапредприятия и Г. Тульский из Краснокутского летного училища.

Читатели найдут в журнале большую подборку материалов о ходе социалистического соревнования авиакolleктивов за

досрочное выполнение плана 1972 года и заданий девятой пятилетки. Они помещены под общим заголовком «Авиаторы на юбилейной вахте».

В номере публикуются статьи и корреспонденции на экономические темы, по науке и технике, о поисках и находках новаторов.

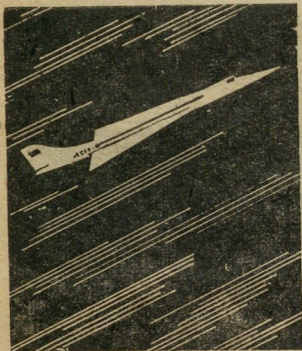
С интересом встретят читатели очерк «Григорий Таран», присланный журналистом Е. Тарасенко на конкурс, проводимый журналом в честь 50-летия Аэрофлота.

сказал об «Авиамарше» так: «Прекрасная музыка. Хорошие и замечательно правдивые слова».

7 августа 1933 года в опубликованном приказе Реввоенсовета № 132 песня объявлялась маршем Воздушных Сил СССР. Когда знаменитая тройка — Чкалов, Байдуков и Беляков — после успешного полета приземлилась в Америке, американцы их приветствовали «Авиамаршем» на английском языке.

«Авиамарш» — одна из старейших наших песен. Ее с любовью поют наши авиаторы.

Ф. КРАВЦОВ.



Ч АСТО на праздниках и парадах можно слышать «Авиамарш». В нем есть такие слова:

Все выше и выше,
Стремим мы полет
наших птиц,
И в каждом
пропеллере дышит
Спокойствие наших
границ.

Как создавалась эта песня? Кто ее автор? Об этом наш небольшой очерк.

Было это в суровом 1920 году. Доблестные войска Красной Армии недавно освободили Киев. Но гражданская война еще продолжалась, и на вокзале собирались все новые и новые команды добровольцев и мобилизованных. Тут они грузились в вагоны.

В числе других на эвакуационном пункте трудились два молодых человека — Павел Герман и Юлий Хайт. Они создавали песни, стихи, не-

«АВИАМАРШ»

Навстречу 50-летию Аэрофлота

редко выступали перед новыми бойцами. Репертуар был у них разный. Другим особенно удавались цыганские романсы, или, как писалось на обложке нотных тетрадей «издания автора», «Романсы настроения».

Еще недавно начинающие поэт и композитор выступали в кафе под названием «Хлам». Это название можно без труда расшифровать по первым буквам: художники — литераторы — артисты — музыканты. Из атмосферы богемы Герман и Хайт очутились в предбывшей обстановке и тут, на вокзале проходили новую школу жизни. Они сочинили песню:

Мы идем на смену
старым,
Утомившимся бойцам,
Мировым зажечь
пожаром
Пролетарские сердца.

Эта песня в тот период стала очень известна.

Поэт Герман и композитор Хайт были замечены работниками полуправления армии, которые поручили молодым активистам вокзального эвакуационного пункта сочинить авиамарш. По тем временам это было вполне оригинально. Кроме полетов авиатора Уточкина на ипподроме никакой другой авиации молодые авторы не видели. Поэт Евгений Долматовский в своей книге «50 твоих песен» пишет: «Их повезли на аэродром. На поляне стояли два странных неуклюжих сооружения из дерева, материи, металла. Это и была военная авиация, которую поручалось воспеть».

Когда Герман принес своему товарищу слова будущей песни, Хайт спросил его:

— Что такое атом?
В тексте говорилось еще об ультиматуме. Речь шла об угрозах буржуазии в адрес молодой Советской Республики. Сейчас, вчитываясь в слова «Авиамарша», я вижу еще много интересного, дышащего историей. Не только атом был как бы предсказан Германом. В песне говорилось о спокойствии границ, а гра-



Вертолетчики Уктусского предприятия — незаменимые помощники геологоразведчиков, буровиков, нефтяников. Разведка недр Урала уходит дальше на Север, оставляя за собой мачты линий электропередач, буровые вышки, рабочие поселки.

На снимке В. Ветлугина: «на новую буровую».

Благодарность

авиаторам

В адрес Кировского авиапредприятия из Свечинского райкома партии и райисполкома Кировской области пришли благодарственные письма.

В них отмечается самоотверженная работа авиаторов Г. Я. Белозерова, Ю. В. Шешукова и В. С. Носкова при тушении лесных пожаров на территории этого района.

И. ДЕМИН,
г. Киров.

Работа комиссии

Продолжает работу в Челябинском авиапредприятии комиссия общественного контроля за подготовкой к осенне-зимней навигации, образованная из представителей партийной, комсомольской и профсоюзной организаций.

Итоги работы комиссии постоянно выносятся на разбор командного состава. Вскоре они будут обсуждены на заседании парткома предприятия.

Н. ЛИВАНОВ.

На общественных началах

Началось строительство спортивного комплекса в Пермском авиапредприятии. Здесь намечено сделать беговую дорожку, секторы для прыжков в длину и высоту, для толкания ядра и метания диска, спортивный городок. Весь этот комплекс будет построен на общественных началах комсомольцами предприятия.

С. ПРОЛЕТОВ.

Наведен порядок

Более 170 авиаторов Ижевского предприятия вышли недавно на субботник. В нем принимали участие работники большинства служб. Территория аэровокзала приведена в порядок.

С. ИВАНОВ.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 235—461.
235—496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 08332. Заказ № 6529.

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