

НА МАРШЕ— ТРЕТИЙ, РЕШАЮЩИЙ



ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

УДАРНЫЙ ФРОНТ

В Курганском авиапредприятии состоялось совещание командного состава, на котором обсуждался вопрос объективного контроля за работой экипажей на авиалинии.

С докладом выступил командир летного подразделения А. Н. Нечаев. Он говорил об обеспечении безопасности полетов в условиях дождливой погоды. Авиаторам Кургана предстоит обработать 400000 гектаров.

Р. ТОЛОВ.

НОВОСЕЛЬЕ АВИАТОРОВ

Пермь, улица Геологов. По этому адресу справляют новоселье авиаторы на Каме. Здесь началось заселение нового пятиэтажного здания общежития. 180 мест отведено для молодежи. Немало комнат получили и семейные.

В ПЯТНИЦУ в совете Уральского управления гражданской авиации состоялся прием, посвященный летным династиям Чудиновых, Позднышевых и Макерова.

Георгий Степанович Чудинов, заслуженный штурман СССР, привил любовь к авиации сыновьям Георгию — командиру самолета АН-2 в Уктусе, и Михаилу — авиатехнику из Кольцово. Жена Георгия, Люба, тоже работает в Аэрофлоте, она бортпроводница.

У бывшего авиатехника Константина

Закончен второй квартал третьего, решающего года пятилетки. Как же потрудились предприятия нашего управления в первые шесть месяцев юбилейного для Аэрофлота года?

В целом за полугодие по управлению план выполнен, но это достигнуто не успехами второго квартала, а неплохими результатами первого. Объем работы ПАНХ составил 106,4 процента. План авиахимработ выполнен и за второй квартал, и за полугодие. В транспортной авиации участковый пассажирооборот выполнен на 101,8, выручка—101,5, прибыль—101,3, отправка грузов — 101,9, почты — 116 процентов.

Вызывает тревогу снижение очень важного показателя — производительности труда. Причины — низкий уровень механизации и автоматизации производства, высокая трудоемкость загрузки и обслуживание самолетов. Мы многое упускаем из проблем улуч-

шения организации труда в аэропортах.

План по эксплуатационному тонно-километражу не выполнен, потому что не достигнута плановая производительность полетов на ИЛ-18, АН-12, АН-24, которая оказалась, к сожалению,

Впереди — третий квартал

ниже прошлогодней. Плохо использовался парк АН-12 и ЯК-40. Мы не смогли обеспечить на этих машинах плановый налет часов, что вызвано низкой исправностью и большими простоями АН-12 на земле при подготовке к вылету. Что касается ЯК-40, то эта новая машина создает определенные трудности при освоении.

В связи с тем, что не обеспечен план по отправкам пассажиров, снижен процент выполнения ком-

ВСТРЕЧА ЛЕТНЫХ ДИНАСТИЙ

Алексеевича Макерова оба сына командиры. Валерий — АН-2, а Леонид — вертолета МИ-4. Жена Леонида, Марина, работает в регламентном бюро Уктусского авиапредприятия.

Александр Федорович Позднышев, бывший летчик, — инструктор тренажера в Уктусе. Его жена, Екатерина Ивановна, тоже была пилотом. Сын Ген-

рих — пилот ИЛ-18, а Александр — авиатехник.

На приеме главам семей вручены почетные грамоты управления, юбилейные издания книги «День Аэрофлота». Остальным представителям летных династий вручены сувениры Аэрофлота.

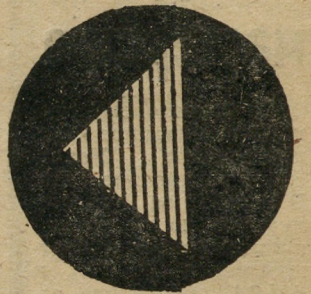
В. КИЗИКОВ,
помощник начальника Уру ГА.

мерческой загрузки. Процент занятости кресел оказался ниже, чем в том же периоде прошлого года. Может вызвать удивление, что в период летних отпусков самолеты уходят незагруженными. Очевидно, сказывается недостаточная

Но организация погрузочно-разгрузочных работ низка, транзитные грузы месяцами лежат на складе.

По этим же показателям значительно недовыполнен план в Пермском авиапредприятии: участковый пассажирооборот составил

Внимание — план!



кировчане плохо занимаются привлечением заказчиков, не поддерживают связи с заводами.

Таким образом, из девяти предприятий, в основном, с квартальным планом справилось только пять.

Наступил самый напряженный и ответственный третий квартал 1973 года, от выполнения государственного плана которого зависит успех обеспечения годового плана в целом. Первые дни работы в июле показывают большие отставания от текущего плана, особенно в Кольцовском, Магнитогорском, Пермском, Кировском и Ижевском предприятиях. Необходимо принять конкретные меры по обеспечению плана третьего квартала, обратив особое внимание на регулярность полетов, выпуск каждого самолета-вылета с полной коммерческой загрузкой.

Б. СИВАШИНСКИЙ,
начальник
планово-экономического
отдела Уру ГА.

рекламно-информационная работа по привлечению пассажиров, просчеты в организации комплектования рейсов.

Результаты работы показывают, что в организации обеспечения плана имеется еще много недостатков, особенно в части привлечения пассажиров и загрузки самолетов. Если говорить о показателях, участковый пассажирооборот во втором квартале в целом по управлению составил 97 процентов от плана, отправка пассажиров — 98 процентов, грузов — 94, и только по отправке почты план перевыполнен — 118 процентов.

Самое крупное по своему удельному весу предприятие управления — Кольцовское — план по участковому пассажирообороту выполнило всего на 91 процент, по отправке пассажиров — на 93, грузов — на 94 процента. Особенно тревожно положение в грузовой службе. Недавно здесь

прошло совещание с предприятиями-поставщиками, в результате количество заводов-клиентов возросло.

96 процентов, а отправка пассажиров всего 92 процента. Невыполнение основных показателей привело к тому, что оба предприятия не выполнили план по выручке и прибыли. В результате управление также не достигло плановых цифр по прибыли, хотя выручка составила 100 процентов.

В других предприятиях дела шли лучше. Следует отметить хорошую работу магнитогорцев, курганцев. Неплохие показатели у Ижевского предприятия, но у них падает производительность труда. Отличные результаты в Пермском предприятии — МВЛ. Участковый пассажирооборот составил 102 процента, отправка пассажиров — 111, выручка — 111, прибыль — 127 процентов.

Кировчане хорошо справились с основными показателями: пассажирооборот — 108, выручка — 103, отправка пассажиров — 102 и прибыль — 115 процентов. Но в графе отправка грузов стоит позорная цифра — 68 процентов. Ясно, что

Вызываем на соревнование

Обсудив совместное постановление коллегии Министерства гражданской авиации СССР, секретариата ЦК ВЛКСМ и президиума ЦК профсоюза авиарботников «О всесоюзном социалистическом соревновании комсомольско-молодежных экипажей сельскохозяйственной авиации», наше комсомольско-молодежное звено приняло социалистические обязательства:

обработать с высоким качеством в лучшие агротехни-

ческие сроки в 1973 году 130 тысяч, в 1974 году — 150 тысяч, в 1975 году — 170 тысяч гектаров посевных площадей.

Между комсомольско-молодежными экипажами намечено развернуть социалистическое соревнование, добиться присвоения звания «Коллектив коммунистического труда».

Мы призываем все комсомольско-молодежные коллективы предприятий Уральского управления за-

ключить конкретный договор на социалистическое соревнование до конца девятой пятилетки. Вызываем на социалистическое соревнование авиационное звено из Магнитогорска.

В. ЕРШОВ,
командир звена.
А. ПАВЛОВ,
групкомсорг.
В. МАКАРОВ,
командир самолета.
К. СУРКОВ,
второй пилот.

г. Курган.

Метеорологическая консультация перед вылетом.
На снимке: штурман Г. И. Золотов, пилот-инструктор Ю. Н. Потапов, инженер-синоптик АМСГ Кольцово Л. Н. Титова.



НОВОСТИ

На звание лучшего

В автобазе Пермского авиапредприятия среди комсомольцев и молодежи проходил смотр-конкурс на звание «Лучший молодой водитель». Конкурс показал, насколько велико мастерство молодых водителей, глубокость их знания машин, приказов и наставлений МГА по обслуживанию самолетной техники.

За активное участие в смотре-конкурсе почетными грамотами и ценными подарками награждены Ф. Иманаев, занявший первое место, и А. Кашин — за второе место, почетной грамотой — В. Попель (третье место).

Конкурс мастерства

В Свердловске закончился конкурс бортпроводников Уральского управления ГА. В борьбе за звание лучшего по профессии приняли участие бортпроводники ИЛ-18 и АН-24, прошедшие отборочные туры конкурса в авиапредприятиях управления.

В условия соревнования входили самые разнообразные задания — знание искусства, достопримечательностей городов страны, реклама Аэрофлота; подготовка к раздаче питания, действия в сложной обстановке.

Победительницей в этих состязаниях среди бортпроводников кораблей ИЛ-18 стала свердловчанка Галина Гаврилова. Второе и третье места заняли челябинские стюардессы Светлана Рожкова и Нина Смирнова. Кировчанка Алевтина Стяжкина стала первой среди бортпроводников АН-24. На втором месте — Людмила Земерова из Свердловска. А на третьем — также стюардесса из Кирова Людмила Камашева.

Фоторепортаж — в следующем номере.

ПОЖАЛУИ, в постановлении каждого второго собрания — партийного, профсоюзного или комсомольского — стоит вопрос об эффективности социального соревнования. И всегда этот вопрос своевременный, потому что наше соревнование постоянно нуждается в совершенствовании — без этого оно превращается в формальные бумаги и разговоры. К этому же итогу приводят надуманные формы соревнования, в которых не заинтересован никто из участников. И в том и в другом случае (можно назвать еще несколько подобных) нарушен, по крайней мере, один из трех принципов соревнования, сформулированных В. И. Лениным, — гласность, сравнимость результатов, возможность повторения опыта.

Новые формы соревнования, и это основное правило любого профсоюзного работника, должны свертаться по ленинским принципам.

И порой возникает необходимость обращаться к формам, существовавшим давно, и, казалось бы, отжившим свой век. Мы наполняем старую форму новым содержанием, мы приходим к этой старой форме на новом этапе развития производ-

ства и потому эта находка становится неоценимой.

Так было с соревнованием на договорных началах между бригадами, сменами и отдельными людьми. Оно получило широкое распространение на промышленных предприятиях и приносит там хорошие результаты. Почему? Дело в том, что соревнование существует всегда, оно естествен-

ное. Ведь в соревновании между небольшими коллективами и отдельными людьми просто необходим каждодневный интерес. Поэтому в соревнованиях между бригадами, например, АТБ, мы подводим итоги каждые десять дней. Для отдельных мастеров срок еще меньше. Конечно, это дает и свои трудности. Для такого частого подведения итогов у проф-

НА КРЫЛЬЯХ СОРЕВНОВАНИЯ

ции в Кольцовское и Пермское авиапредприятия для обмена опытом. Но ни из того, ни из другого пункта к нам приехать никто не может. Безусловно, формы соревнования между бригадами и между людьми не

приятны — АТБ, летного подразделения автохозяйства и службе перевозок. Очень много огрехов в нашей работе вызывает недостаток конкретных знаний в организации социалистического соревнования. Каждый профсоюзный активист делает дело по-своему, из-за чего и возникает разноречие. Порой из-за этого возникают и надуманные обязательства, и формальный подход к делу. Доля вины лежит и на тех, кто не находит контакта с соревнующимися. Но здесь лучшим выходом будет не поиск виновных, а организация учебы. Наверное, я могу выразить общее мнение работников нашего, а, возможно, и других авиапредприятий, высказывая просьбу Уральского территориального комитета авиарботников организовать более действенную учебу нашего актива.

Конкретность и осознание соревнования всеми работниками дает его глубину и действенность. И успех ждет нас именно на этом пути.

И. НЕВЫЛИЦИН, председатель профсоюзного комитета Челябинского авиапредприятия.

Время подвластно упорным

но и только порой никак не замечается и не отражается в профорганизациях. А это новое существовало еще в тридцатые годы — бригады Стаханова, Симонова и многие другие.

В последнее время к этим же формам вернулись и работники авиапредприятий. В частности, у нас, в Челябинском авиапредприятии, соревнуются между собой не только службы, отделы и смены, но и бригады, отдельные авиарботники.

Новые формы соревнования должны нести и соответствующее отобра-

актива не хватает времени. Но это еще раз доказывает, что эта «старая» форма настолько современна, что и заставляет действовать, применяясь к нынешним условиям. Работник профсоюзного актива должен не собирать сведения, а организовать на это тех, кто в этом заинтересован.

Когда идет речь о соревновании между нашим предприятием и Кольцово, все поддерживают это начинание. Но когда мы начинаем приступать к делу, — все идет на смарку. На протяжении ряда лет мы посылаем делега-

единственные и незаконченные. В каждом авиапредприятии существует очень сильный резерв, пока мало используемый. Необходимо привлекать к социальным соревнованиям экономистов. И не только для подведения итогов, но и для планирования. Может быть, это главное направление, по которому будет развиваться социалистическое соревнование.

Одним из возможных решений вопроса могут быть рекомендации экономистов в конкретных цифрах четырем ведущим коллективам авиапред-

Школа коммунистического труда ОПИРАЯСЬ НА ОПЫТ ТОВАРИЩА

гражданской авиации. Нельзя не отметить, что в этом большая заслуга наших пропагандистов и обучающихся в школах.

В период учебного года профсоюзный комитет прилагал много усилий, чтобы улучшить занятия в школах коммунистического труда. Большую работу проводил в этом направлении и совет по экономическому образованию. Тем не менее, отмечены некоторые недостатки в проведении занятий, особенно в посещаемости. Один и тот же ма-

териал приходится изучать посменно и дополнительно проводить собеседования с теми, кто по каким-либо причинам отсутствовал на предыдущей лекции.

Объединенный комитет на своих заседаниях неоднократно заслушивал председателей местных комитетов и пропагандистов. Пропагандистам наземных служб были даны рекомендации перенять опыт ведения и организации занятий у руководителей школ в службе ГСМ, где занятия ведет Н. А.

Тарасенко, а также у пропагандистов служб управления воздушным движением и РиС.

В конце учебного года был составлен график и назначены ответственные из числа профсоюзного актива для проведения итоговых занятий. С программой обучения справились, в основном, все школы.

На расширенном заседании объединенного комитета профсоюза обсуждался вопрос об окончании учебного года в сети экономического образо-

вания. На нем присутствовали все пропагандисты и некоторые руководители служб. С докладом выступил заместитель командира по политико-воспитательной работе М. И. Ким. На заседании были подведены итоги учебного года, высказано много замечаний и предложений по работе школ коммунистического труда в следующем году.

К. ГОРДИН, председатель комитета профсоюза г. Магнитогорск.

Из поединка вышел победителем

предохранитель. Прежде чем проверить его, выключили АЗР локатора питания. Предохранитель был исправным. Штурман поставил его на место. В момент включения АЗР питания локатора произошло короткое замыкание — оттуда выбило пламя. Штурман мгновенно выключил его. Кабину окутал мощный едкий дым. Командир дал команду обесточить самолет, поскольку сложилась пожарная ситуация.

Полежаев приказал бортмеханику погасить огонь. Валентин Панков взял огнетушитель в переднем багажнике. Огнетушитель, к сожалению, оказался разряженным. Пришлось бежать в дальний багажник за вторым. Дым пахнул в салон, пассажиры начали проявлять беспокойство, но их успокоили, сказав, что ничего страшного не случилось.

Пламя быстро сбило. И только после этого вклю-

чили генераторы и необходимые потребители для посадки. В самом начале посадки на землю — обеспечили быстрый заход на посадку, приготовили пожарную машину. Командир действовал точно по правилам — применил экстренное снижение. Но, подлетая к Борисполю, командир — это делает ему честь в такой обстановке — решил дотянуть до аэропорта назначения. Посадка завершилась успешно. Командир извинился перед пассажирами за вынужденную посадку, и их вскоре отправили другим самолетом. Экипаж командования за уверенные действия представлен к поощрению.

Из аварийного полета вышел победителем! — говорили о Полежаеве товарищи. — Борис Гаврилович — один из опытных, грамотных командиров в Перми.

...Борис Полежаев давно связан с камским краем. Родился в Перми, учился в школе № 24, затем в механическом техникуме получил специальность техника строителя. Позже в армии закончил военное авиационное училище.

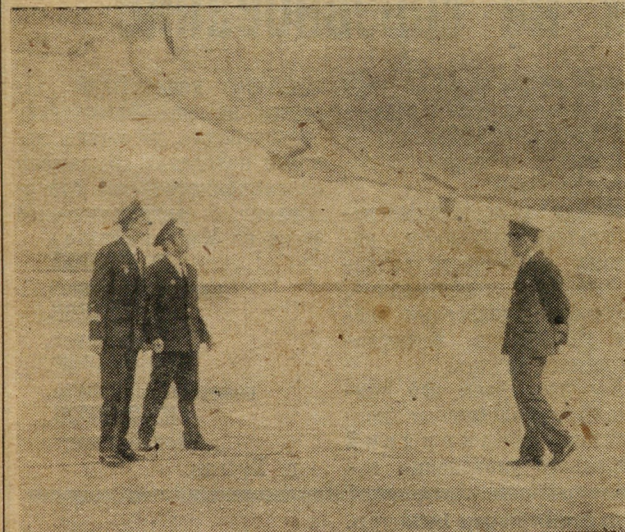
Путь его в гражданскую авиацию был нелегким. После армии снова работал строителем, лишь в 1963 удалось после окончания Бугурусланского училища прийти на работу в родной город, в Пермский аэропорт.

Полежаев летал на Як-18, Як-12, немного на вертолете Ми-4. Как хорошего пилота, его выдвинули переучиваться на лайнер АН-24. Вот как характеризуют Полежаева старшие командиры: «Теоретическая подготовка хорошая, материальную часть самолета и двигателя знает хорошо и грамотно ее эксплуатирует и на земле и в воздухе. Летное дело любит и летает с желанием».

В полетах спокоен, внимателен. В сложной обстановке принимает решения правильно и своевременно.

Задания командиров выполняет четко. Среди товарищей и командиров пользуется деловым авторитетом. «Летать любит», «решения принимает правильно» — эти слова очень верно передают основные черты командира самолета. Командир летного подразделения В. В. Петухов рассказывает о Полежаеве: — Опытный пилот. Работал заместителем командира летного подразделения местных воздушных линий. Как лучшего выдвинули его на учебу. Полежаев не раз попадал в сложную обстановку, тем не менее он всегда выходил из нее с честью. Выдержка у него и его экипажа всегда побеждает. На его счету более 5 тысяч часов безаварийного полета на разных машинах. Борис Гаврилович Полежаев активный общественник. Длительное время он работал профгруппом летного подразделения, был агитатором.

Ю. КАРЛОВ, Пермь.



За полчаса «до старта». Предполетный осмотр самолета.

НАШ ОТДЕЛ СПРАВОК

СЕГОДНЯ на письма наших читателей отвечают работники планово-экономического отдела УрУ ГА.

При обслуживании вертолетов МИ-8 тарифные ставки авиатехническому составу устанавливаются как для рабочих-сдельщиков, занятых на горячих и тяжелых работах и работах с вредными условиями

вания об изменении этого порядка мы не раз включали в коллективный договор, но результатов нет никаких.

Н. НОСОВ,
авиатехник
Челябинской АТБ.

Жалоба справедлива. По существующему положению выплата премиальных авиатехническому и

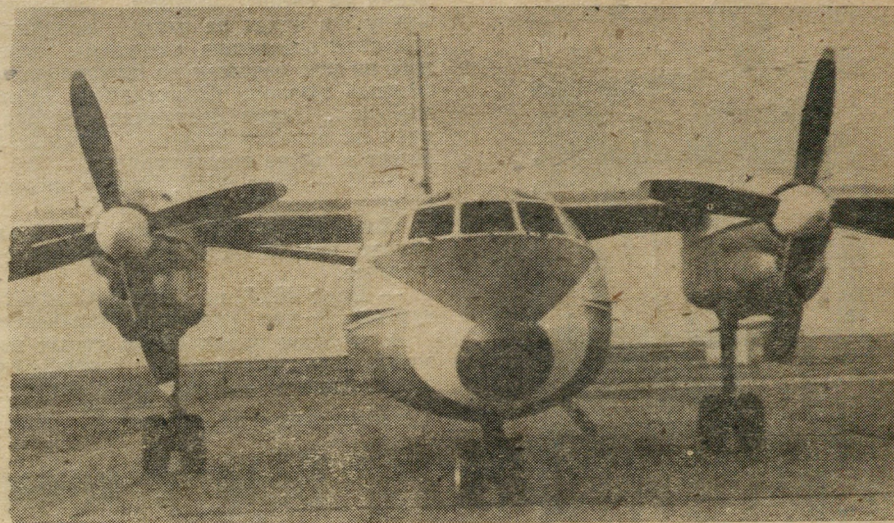
О ставках и премиальных

ты труда авиатехников, занятых на обслуживании вертолетов МИ-8 с турбовинтовыми двигателями.

Например, авиатехнику 4 разряда тарифная часовая ставка устанавливается 54,3 коп.

работному составу должна быть произведена не позднее, чем в месячный срок после окончания расчетного периода. Если премия авиатехнику положена за июнь, то выплата ее должна быть произведена обязательно в июле (в расчет или аванс).

ЖДАНОВ,
ШУМИЛОВ,
КУШНЕРОВ,
авиатехники
Уктусского
авиапредприятия.



АН-24 К ПОЛЕТУ ГОТОВ.

Фото В. Петрова.



АРЕНОЙ культурного развития молодого авиаработника является, в первую очередь, его воспитание в процессе трудовой деятельности. Самые яркие лекции о культуре, самые интересные вечера или диспуты дадут очень малый эффект, если, придя на работу, ребята видят грязь, отсутствие какой-либо заботы о создании уюта, и, самое главное, когда работа ведется по старинке, без творческого поиска нового в организации производственного процесса.

большое количество нарушений портит все. В настоящее время в комсомольских организациях авиапредприятия комсомольцы и молодежь принимают личные комплексные планы участников Ленинского зачета «Решения XXIV съезда — в жизнь!», в которых находят отражение стремление молодых авиаторов по-ленински жить, учиться и работать. Авиатехники в своих обязательствах записали: «Отра-

заятия проводятся нерегулярно, есть комсомольцы, которые за весь учебный год всего 2 раза присутствовали на занятиях. Эффективными формами воспитания молодежи зарекомендовали себя смотры-конкурсы профессионального мастерства, декады молодого рабочего, соревнования за звание «Ударник коммунистического труда».

ной внимательности, самой небольшой инициативы комсомольцев, чтобы привести в порядок рабочее место, поднять настроение, а вместе с этим и производительность труда. Повышение образовательного уровня молодежи — важная социальная задача 9-й пятилетки. Это накладывает особую ответственность на комсомольские организации за состояние общеобразовательной учебы молодежи. Требуется дифференциро-

те во Дворце съездов. Радует своими успехами и танцевальный коллектив. Но в заключительном концерте участвовала только небольшая группа, а остальные оказались недостаточно подготовленными. Концерты, с которыми мы выступаем перед жителями городского, сделаны наспех, хромает воспитательная работа среди самих участников. Работа массовых библиотек также занимает огромное место в повседневной работе по коммунистическому воспитанию молодежи. Следует отметить, что значительная часть молодежи все еще остается вне библиотек. Из 130 комсомольцев предприятий можно выбрать всего несколько, кто при отборе книг пользуется определенной системой.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Приказом министра гражданской авиации № 89 от 10 мая 1973 года в Ленинградском авиационном техническом училище гражданской авиации (ЛАТУ ГА) организовано заочное отделение, на котором будет производиться подготовка кадров по специальности «Организация авиационных перевозок».

Окончившим заочное отделение ЛАТУ ГА выдается диплом установленного образца о получении специального среднего образования и квалификации «техник-технолог по организации авиационных перевозок».

На заочное отделение ЛАТУ ГА принимаются лица обоего пола без ограничения возраста, имеющие образование в объеме 10 классов средней школы и работающие по профессиям, соответствующим избранной специальности в училище. На очное обучение принимаются лица мужского пола в возрасте от 17 до 25 лет.

Прием заявлений производится с 1 июня по 25 июля 1973 года приемными комиссиями территориальных управлений гражданской авиации. При этих же комиссиях с 10 июля по 5 августа будут проводиться вступительные экзамены по русскому языку и литературе (сочинение) и математике (устно). Начало учебного года — 1 сентября 1973 года.

Адрес училища: 192104, г. Ленинград, Д-104, Литейный пр., 48.



ТВОЕ ЛИЧНОЕ ДЕЛО

ботать несколько часов в нерабочее время по обслуживанию самолетов: принять активное участие по благоустройству базы отдыха».

Связисты записали: «Каждому высококвалифицированному специалисту подготовить и вести молодого радиотехника». Бортпроводники приводили в порядок самолеты, выполнили бесплатные рейсы. Вот только небольшой перечень наших комсомольских дел, с которыми мы подходим к завершению первого этапа Ленинского зачета. Завершили свою учебу 10 кружков комсомольской политики. Организовано прохождение занятия в комсомольской организации службы ГСМ. Хуже пошла работа у бортпроводников,

кратарем комсомольского бюро В. Окс. Проведен декадой молодого авиатора конкурса на «Лучшего молодого авиатехника». 50 молодых авиатехников приняли активное участие в этом конкурсе. Победителями стали Н. Струц, А. Шлапаков и В. Вшивцев. Им предоставлена возможность досрочно сдать на высший класс. Но вместе с тем в службах связи, перевозок проявляют инертность в проведении подобных конкурсов. А вопросы культуры и эстетики производства не рассматривались в течение многих лет ни на комсомольских собраниях, ни на заседаниях бюро ВЛКСМ. В полном забвении оставляет эти вопросы и «Комсомольский прожектор». Нам часто не хватает элементар-

важный, индивидуальный подход к каждому. Были случаи в автохозяйстве, когда человеку, не имеющему среднего образования, присваивали высокий разряд, в службе перевозок переводили на более высокооплачиваемую работу. Один секретарь рассказывал, что за весь год он прочитал только одну книгу, ни единого раза не был в театре, объясняя это тем, что всецело поглощен комсомольской работой и совершенно нет свободного времени. Это не достоинство комсомольского активиста, а скорее неумение правильно организовать дело. Сегодня наш рабочий Челябинск насчитывает 815 учреждений культуры и искусства, в которых трудится около 5 тысяч работников. Мы имеем все основания сказать, что в городе имеется достаточно серьезная база учреждений культуры для формирования коммунистического мировоззрения и нравственно-го облика молодежи.

Большую роль в эстетическом воспитании молодежи призван сыграть клуб. Многообразие форм идейно-воспитательной и культурно-массовой работы делает его одним из самых массовых и важнейших очагов культуры. Однако в работе нашего клуба немало недостатков. Мероприятий проводится много, но по количеству нельзя судить о качестве. У нас есть определенный успех, коллектив художественной самодельности занимает 1 место в районе, был участником Всесоюзного смотра в Ростове, участвовал в праздничном концер-

Наше производство требует от молодых авиаторов не только владения профессиональными навыками, но и широкого кругозора, высоких моральных качеств. А в службе бортпроводников, например, только за последний месяц комсомольцы совершили 4 нарушения трудовой дисциплины. Н. Бусынин пришел на вылет в нетрезвом состоянии, О. Суворов и Л. Чердымская совершили прогулы.

Снятие на землю, вынесение строгих комсомольских взысканий не пробудили в этих людях чувства ответственности перед коллективом. Надо отметить, что при приеме в службу бортпроводников к кандидатам не всегда предъявляются повышенные требования. На самые простые вопросы членов мандатной комиссии не дается разумных ответов. Много интересных мероприятий проводят бортпроводники, но

Право быть впереди

К авиации Владимира Верховланцева приближала война, Великая Отечественная война.

служивания человек. Влюблен в работу.

После окончания авиатехнического училища с февраля 1945 года Владимир Петрович был в авиации дальнего действия — готовил к боевым вылетам ИЛ-4, СИ-47.

Вся молодежь проходит через его «школу», он приучает каждого рабочего гордиться профессией, отвечать за порученное дело.

После Дня Победы Верховланцев своей профессией не изменил, не растал с небом, стал обслуживать самолеты мирных трасс. Сейчас он трудится бригадиром бригады участка трудоемких работ Пермской авиатехнической базы. Начальник АТБ Пермского авиапредприятия Юрий Михайлович Пильщиков рассказывает о нем:

У нас как бывает — тянет человек, на него грузят и грузят. Таков Верховланцев — стремится как можно лучше и быстрее внедрить новое, требует этого от товарищей по работе.

— Владимир Петрович работает давно и известен у нас, как беззаветно преданный делу технического об-

Верховланцев не только отличный производственник, но и активный общественник — член парткома, руководитель группы общественных инспекторов по безопасности полетов, член местного комитета авиапредприятия. И в общественной работе Владимир Петрович — впереди.

К. ЮРЬЕВ.

Пермь.

Три из трех

Первенство по волейболу в зачет летней спартакиады началось в Кировском авиапредприятии. В нем примет участие пять команд из РИС, АТБ, летного подразделения, РЭСОС и службы движения.

Хотелось бы отметить высокую спортивную подготовку и организованность спортсменов АТБ из трех игр, выигравших три. **С. ПОДЛЕВСКИХ,** инструктор по физкультуре и спорту Кировского авиапредприятия.

А. МАЛОЙВАН,
секретарь комитета
ВЛКСМ.
г. Челябинск.



(Окончание. Начало в № 20)

В результате в районе Кольцово получилась довольно сложная воздушная обстановка. Над аэродромом находилось семь самолетов — целая «этажерка», которые ходили на своих эшелонах в ожидании посадки. И в этот момент поступила радиogramма о том, что к аэропорту подходит несколько реактивных машин.

Для каждого ясно, что эти самолеты (имеющие более ограниченный запас горючего, чем поршневые корабли) должны быть посажены в первую очередь. Решил так и дежуривший тогда на командно-диспетчерском пункте В. М. Мартюшев.

Василий Михайлович подал команду о снижении первому воздушному кораблю, находившемуся в зоне ожи-

дания на самом нижнем эшелоне. Сразу же вслед за этим получили указания остальные самолеты: каждый из них перешел на нижерасположенный эшелон. «Этажерка» стала меньше... Затем наступила очередь идти на посадку второму кораблю. И тут в эфире послышалось:

— Я — борт 4817. Прошу внеочередную посадку!

«Внеочередная посадка». Это означает, что на самолете кончается горючее.

— Борт 4817, вас понял. Следуйте курсом... — дал указание Мартюшев.

А за этим целая серия новых команд. Ведь обеспечить «внеочередную посадку» — настоящее искусство

класса! И она, техника, не подвела. Вся «этажерка» сидит на земле. Лишь после этого начальник АДС позволил себе облегченно вздохнуть и вытереть пот со лба. Да, нелегко дались Василию Михайловичу и спокойствие, и точный ритм «неритмичной» работы.

На голубых трассах страны поршневая авиация уступала свое место газотурбинной, скоростной. Значит, опять нужны новые принципы в организации воздушного движения, в руководстве полетами. Значит, снова не может, не имеет права остаться в стороне от перестройки коммунист Мартюшев.

Во время всенародного обсуждения

Это предложение В. М. Мартюшев высказал на страницах газеты «Авиатор Урала». Командование Аэрофлота прислушалось к голосу уральского движеница. Вскоре в гражданской авиации для руководства полетами скоростных машин ввели ГРДП. Возглавлять один из них был назначен Василий Михайлович Мартюшев.

Корейская пословица гласит: «Если хочешь узнать человека — дай ему власть». И, действительно, авиарботники словно заново увидели знакомого им руководителя. Они «узнали» начальника ГРДП как умелого воспитателя коллектива, влюбленного в свое дело и прививающего эту любовь к авиации своим подчиненным, вырабатывающего в них деловитость, собранность. Любовь к каждой точке на карте, куда летают наши экипажи.

...Итак, за плечами Василия Михайловича — полвека. Это большой срок и, казалось бы, теперь можно «угомониться», жить потише, поспокойнее. Однако не таков партии рядовой Мартюшев. Он и сегодня, как всегда, в поиске, устремлен в завтра.

Много лет интересует его проблема организации единой системы руководства воздушным движением. И не просто интересует. По собственной инициативе Василий Михайлович сделал немало расчетов, продуманы схемы такой организации. Вопрос о ней он поднимал на Всесоюзном совещании Аэрофлота. Да и кому, как не ему, заниматься этим делом: ведь единая система должна стать следующим шагом от предложенных им ГРДП. Я горжусь своим другом. Горжусь тем, что вот уже почти двадцать лет такой человек, как коммунист Василий Михайлович Мартюшев, тоже считает меня своим другом.

В. ДЕБЕРДЕЕВ.

Бери с коммунистов пример

во. Причем каждое слово должно быть точным, ясным... Отдано последнее указание. Все в порядке: темно-зеленый ЛИ-2 уже катится по бетонке...

Уверенно, как на обычном розыгрыше полетов, подаются команды. Села вторая машина, третья. И вдруг:

— Я — борт 1954. Прошу внеочередную посадку!

— Борт 1954, вас понял. Следуйте курсом... — звучит в эфире спокойный голос диспетчера.

В голове Василия Михайловича расчеты проскакивают, как на ЭВМ. Еще одна «внеочередная»! Ну и ну. Вот это «повезло»... А в эфире для экипажа «железное спокойствие» команд.

Наконец посажен и этот ИЛ. Остальное, как говорится, дело техники, только — высшего диспетчер-

проекта Директив по развитию народного хозяйства страны на 1959—1965 годы Василий Михайлович внес важное предложение. Он рассуждал так:

— Летит, скажем, ИЛ-18 или АН-10 за три-четыре тысячи километров к пункту назначения. В пути им руководят несколько РДС — экипаж только команды успевают принимать да докладывать: «Вошел в вашу зону... Выхожу из вашей зоны». А ведь известно, что у семи нянек дитя без глаза. Поэтому считаю: при руководстве полетами скоростной авиации надо перейти на принцип ГРДП — главных районных диспетчерских пунктов, которых будет меньше, чем РДС, и которые смогут обеспечить более квалифицированное руководство воздушным движением.

ХІХ ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА УРУ ГА



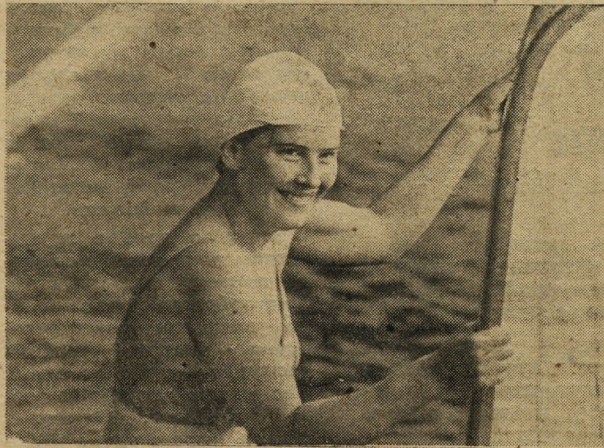
На днях в Омск на летнюю спартакиаду Министерства гражданской авиации вылетела команда Уральского управления.

Наиболее полно в ней представлены стрелки: Ленский, инженер АТБ из Перми, трое из Кургана — бортмеханик В. Локханов, командиры самолетов Ю. Потанин и В. Симеев. Среди легкоатлетов — ра-

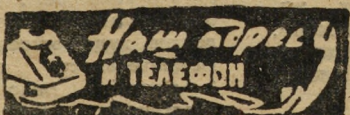
диотехник из Кольцово Олег Наколоушкин.

Наша газета уже рассказывала о XIX летней спартакиаде Уральского управления, на которой в трудной спортивной борьбе определились чемпионы нынешнего года. А сегодня мы предлагаем вам фоторепортаж со спартакиады, снятый В. Степановым.

Его объектив подсмотрел перипетии будней соревнования, запечатлел торжественные моменты спартакиады, увидел будущих чемпионов в те мгновения, когда решалось: быть или не быть.



На снимках: флаг спартакиады поднимает радиотехник Олег Наколоушкин, чемпион управления по прыжкам в высоту (Кольцово); у столика секретаря — бортпроводница из Кольцово Вера Фучкина, чемпионка в бегах на 100 метров; после заплыва в бассейне спорткомбината «Юность»; соревнуются стайеры, самые выносливые, самые упорные из участников спартакиады; чемпионка по плаванию в вольном стиле Галина Мальцева.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295—461.
295—496.

Редактор В. ГУРИН.

НС 13396. Заказ № 5710.

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